139280

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ ve KENTLEŞME OLGUSUNA ETKİSİ

Mimar, Şehir ve Bölge Planlamacısı Koray GÜNER

FBE Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı Şehir Planlamı Programında Hazırlanan

DOKTORA TEZİ

Tez Savunma Tarihi : 24 Aralık 2002
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Yüksel DİNÇER (YTÜ)
Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Zekai GÖRGÜLÜ (YTÜ)
: Prof. Dr. Ayşenur ÖKTEN (YTÜ)
: Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI (İTÜ)
: Prof. Dr. Aykut KARAMAN (MSÜ)

İSTANBUL, 2003

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ.....i

ÇİZELGE LİSTESİ.....ii

ÖZET.....iii

ABSTRACT.....iv

1. GİRİŞ.....1
1.1 Sunuş.....1
1.2 Amaç.....2
1.3 Yöntem.....2
1.4 Hipotezler.....3

2 ULAŞIM ve KENTLEŞME.....6
2.1 Kentleşme Toprak Kullanımı Ulaşım.....6
2.2 Kentlerin Dünya Üzerindeki Konumları.....8
2.3 İklim Öğeleri.....9
2.4 Toprakaltı, toprak üstü zenginlikler.....9
2.5 Ulusal ve Uluslar arası Ulaşım Sistemleri Üzerinde Bulunma.....9
2.5.1 Deniz Ulaşımı.....10
2.5.2 Kara Yolları.....10
2.5.3 Hava Yolları.....11
2.5.4 Demir Yolları Ulaşımının Sağladığı Olanaklar.....12
2.6 Toprak Kullanımı ve İlişkiler.....15
2.7 Üretim Faaliyetleri.....26
2.8 Yönetim Hizmetleri, Sosyal Hizmetler.....26
2.9 Ulaşım Modelleri.....26
2.10 Kent içi Ulaşım.....31

3 OSMANLI DÖNEMİNDE SOSYO EKONOMİK YAPI, DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE KENTSEL YAPIYA ETKİSİ.....37
3.1 Osmanlı Kentinin Fiziksel Özellikleri.....37
3.2 Osmanlı İmparatorluğunda ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Kentsel Büyüme.....39
3.3 On dokuzuncu yüzyılda Nüfus Hareketlerinin Kentleşmeye Etkisi.....40
3.3.1 Yüzyılda Nüfus Hareketleri (Göçler).....43
3.3.2 Değişen Sosyal , Ekonomik, Demografik Koşulların Kentleşmeye Yansıması.....51
3.4 Ulaşım Ağı ve Teknolojisinin Kentleşmeye Etkisi.....54
3.4.1 Osmanlı İmparatorluğunda ve Türkiye Cumhuriyetinde Demiryolları.....56

4.. OSMANLI-CUMHURİYET DEVRİ DEMİRYOLLARININ ANADOLU KENTLERİNDE GELİŞMEYE ETKİSİ.....74
4.1. Osmanlı Cumhuriyet Devri Demiryollarına Batıların Yaklaşımları ve Kazanımları..74
4.2 Demiryollarına Türkiye'nin yaklaşımı ve Kazanımları.....77
4.3 Demiryollarının Anadolu Kentlerinin Gelişmesine Etkisi.....78

4.3.1 Genel.....78
4.3.2 Demiryolu ile taşımacılık faaliyetleri de Türkiye de kentleri şekillendirmiştir.....81
4.3.2.1 Eskişehir.....82
4.3.2.3 Ankara.....87
4.3.2.4 Konya.....95
4.3.2.5 Kayseri.....102
4.3.2.6 Adana.....109
4.4.1 Kentlerin Demiryolu Öncesi ve Sonrası Gelişiminin Karşılaştırılması.....116
4.4.2 Eskişehir.....116
4.4.3 Ankara.....116
4.4.4 Konya.....116
4.4.5 Kayseri.....117
4.4.6 Adana.....117

5 SONUÇ..... 118

KAYNAKLAR.....124

ÖZGEÇMİŞ.....128

ŞEKİL LİSTESİ

		Sayfa
Şekil 2.1	Avrupa'da demiryolları (1848)	16
Şekil 2.2	Avrupa'da demiryolları (1877)	16
Şekil 2.3	1870-1914 yılları arası Avrupa'da demiryolu ulaşımı ve endüstri bölgeleri	17
Şekil 2.4	Londra	21
Şekil 2.5	ABD'de demiryolları 1880	24
Şekil 2.6	ABD'de demiryolları 1890	24
Şekil 2.7	ABD'de demiryolları 1910	25
Şekil 2.8	Şikago	27
Şekil 2.9	Tura kenti	32
Şekil 2.10	Tura kenti	32
Şekil 3.1	Suriye demiryolları	62
Şekil 3.2	Anadolu demiryolları	64
Şekil 3.3	Rumeli demiryolları	65
Şekil 4.1	Eskişehir tren garı ve çevresi	84
Şekil 4.2	Küçültülmüş 1/5000 ölçekli eskişehir imar planı	85
Şekil 4.3	Demiryolu öncesi Eskişehir	86
Şekil 4.4	Demiryolu sonrası Eskişehir	86
Şekil 4.5	Günümüzdeki Eskişehir	86
Şekil 4.6	Ankara günümüz kent haritası	91
Şekil 4.7	1881-1917 yangınlarından sonra Ankara	92
Şekil 4.8	Herman Jansen Ankara imar planı	93
Şekil 4.9	Demiryolu öncesi Ankara	94
Şekil 4.10	Demiryolu sonrası Ankara	94
Şekil 4.11	Günümüzdeki Ankara	94
Şekil 4.12	Konya 1941'deki durum	98
Şekil 4.13	Konya'da ticaretin gelişmesi	98
Şekil 4.14	1945 Konya imar planı	98
Şekil 4.15	Konya tarihi gelişim	98
Şekil 4.16	Demiryolu öncesi Konya	99
Şekil 4.17	Demiryolu sonrası Konya	99
Şekil 4.18	Günümüzdeki Konya	99
Şekil 4.19	1922 Konya şehri haritayı umumiyesi	100
Şekil 4.20	Konya günümüz kent haritası	101
Şekil 4.21	Kayseri eski kent haritası (Osmanlı Dönemi)	105
Şekil 4.22	Albert Gabriel'e göre 1927 Kayseri kent planı	106
Şekil 4 .23	1945 Kayseri imar planı	107
Şekil 4.24	Demiryolu öncesi ve sonrası Kayseri	108
Şekil 4.25	Herman Jansen 1937Adana imar planı	113
Şekil 4.26	Herman Jansen 1940Adana imar planı	113
Şekil 4.27	Adana kenti fabrikaların dağılımı	114
Şekil 4.28	Demiryolu öncesi Adana	115
Şekil 4.29	Demiryolu sonrası Adana (eski istasyonun etkisi)	115
Şekil 4.30	Demiryolu sonrası Adana (yeni istasyonun etkisi)	115
Şekil 4.31	Günümüzdeki Adana	118

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 Avrupa'da demiryollarının gelişimi.....14
Çizelge 2.2 Dünyada demiryollarının gelişimi.....14
Çizelge 2.3 1250 - 1950 yılına kadar çeşitli Avrupa kentlerinin nüfusları.....34
Çizelge 3.1 1831 sayımına göre Anadolu ve Rumeli'deki toplam erkek nüfus..... 41
Çizelge 3.2 1844 sayımına göre Osmanlı İmparatorluğunun etnik ve dinsel dağılımı.....42
Çizelge 3.3 Osmanlı devletinin vilayetlere göre dağılımı..... 50
Çizelge 3.4 Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde ve Cumhuriyet Türkiye'sinin ilk yıllarında belirli başlı kentlerin nüfusları.....53
Çizelge 3.5 1914 yılına kadar Osmanlı demiryolları.....66
Çizelge 3.6 Cumhuriyet döneminde 10'ar yıllık dönemlerde hat yapımı.....71
Çizelge 4.1 1927-1950 Adana nüfusu.....111

ÖZET

Kentlerin oluşumu ve şekillenmesine neden olan birçok öğe vardır. Bu tezin amacı bu öğelerden biri olan demiryollarının Osmanlı İmparatorluğunun ve Türkiye Cumhuriyetinin sosyal ve ekonomik hayatına etkilerini, özellikle de kentlerinin ekonomik, sosyal, fizik gelişmelerini ağırlıklı olarak da batılılaşma hareketlerine verdiği ivmeyi kanıtlamaktır.

Bir kentin limanının olması veya limana yakın olması, karayolu veya demiryolu üzerinde bulunması gelişmesinin önemli nedenidir. Akdeniz ve ön Asya'da kentsel gelişimler incelendiğinde yolların ve ulaşım olanaklarının kentsel gelişimde ne derece etkili olduğunu gözler önüne sermektedir. 19. yüzyılda demir yollarının büyük kentlerde kentsel alanların morfolojinin gelişmesinde büyük rolleri olmuştur. Kentler arasında etkili bağlantılar sağlayarak kentlerin büyümesini etkilemişlerdir. Demir yolları genellikle varolan yerleşmeleri merkezi bir kentte bağlamaya çalışmıştır. Fakat bazen açık arazide de istasyonlar kurulmuştur. Ulaşım akslarına dahil olan bu alanlarda kısa zamanda yeni yerleşmelerin ortaya çıkmıştır.

Avrupa'da sanayi devriminin bir ürünü olan demiryolları geçtiği güzergahlarda bulunan kentlerin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuştur. Osmanlıda da Demiryolları aşağıda belirtilen katkıları sağlamıştır:
a-Osmanlı güvenlik kuvvetleri uzak vilayetlerine daha kolay ulaşır olmuş iç ve dış güvenlik artmıştır.
b-Demiryollarının geçtiği yelerde üretim ve vergi gelirleri artmıştır.
c-İstasyon çevresinde kurulan tamir atölyeleri sanayiinin gelişmesine katkıda bulunmuştur.
d-İstasyon çevresinde hastane, okul, kafe, lokanta, sinema gibi tesisler kurulmuş bunlar sosyal gelişmeyi hızlandırmıştır.
e-Kurulan mahalleler batılılaşmanın öncüsü olmuştur.
g-Ulaşım biçimleri globalleşme açısından son derece önemlidir. Osmanlı İmparatorluğunda demiryollarının gördükleri işlevler genelde çevre ülkeler için öngörülen işlevlere uygundur. Batı ekonomisine her gün daha çok katılmak ve daha çok standardize olmak anlamına gelmektedir. Ulaşım ağında demiryolları ile başlayan gelişmeler kentlerde klasik yapılaşmanın değişimi olarak yansımıştır. Bundan böyle dış dünyadaki mimari akımlar, kentsel planlama yöntemleri ve kentsel gelişim şekilleri Batı ile geliştirilen bu ilişkilerden çok boyutlu olarak etkilenecektir

Cumhuriyet döneminde demiryollarına daha büyük bir önem verilmiştir. Yeni hatlar üzerinde bulunan kentler demiryollarının sağladığı olanaklardan yararlanmışlardır. Bu dönemde batıdan getirtilen yabancı şehirci ve mimarlara birçok önemli kentlerin imar planları yaptırılarak batılı kent görüntüleri ile batı anlayışı ve yaşam şekilleri desteklenmiştir. Vurguladığımız öğeler nedeni ile söz konusu olan kentlere insan ve mal akımı hızlanmıştır. Bu gelişmeler daha yoğun ve daha çeşitli üretim öğelerini tekrar harekete geçirmektedir. Yoğun insan ilişkileri yeni düşünce ve yaklaşımların doğuşuna neden olmakta bu da kültür, uygarlık ve refah düzeyini şekillendirmektedir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, istasyon, kentleşmė, sanayileşme, modernleşme, ticaret, ulaşım.

ABSTRACT

There are many elements effecting formation and development of cities. The objective of this thesis is to prove that railroads which is one of the elements effecting formation and development of cities, accelerated economical, social, physical developments of cities in Ottoman Empire and Turkish Republic period.

If a city has a harbour or is near the harbour, is a transit point in highways and railroads that the city grows more easily. When we study developments of Mediterranean and front Asia cities we can see how important roads and transportation in their development. By obtaining effective connection between cities, they effected development of the cities. Railways usually connected established cities to each other. But some times railway stations were constructed in rural areas. These vast places rapidly developed and became urban areas after being a part of the transportation axes.

A product of European Industry Revolution, railways contributed a lot to the development of cities in the rout of railways. We can summarise shortly the contribution of Railroads to Ottoman Empire as:

a- Ottoman Security forces could reach to far cities easily, this increased security inside and outside of the borders of the Empire.
b- In cities that are near to the route of railways both production and tax revenues increased.
c- Repair workshops established near railways contributed to industrial development.
d- Hospitals schools, cafes, restaurants, cinemas were established near railways and those contributed to social development.
e- New districts became the symbols of Westernisation.
f- Transportation means are important from the point of Globalisation. Railways in Ottoman Empire means being a part of western economies and becoming more standardised. In cities classical building constructions changed, architectural trends, city planning method and city development types were effected by this relation ship with Western world.

In Turkish republic period more importance was given to railways. Many cities that are situated near to the new routes benefited from the opportunities of railroads. In this period many Western City planner and architect were given the opportunity to realise important city plans. These were realised within the plan of becoming westernised. All these movements increased and varied production. Caused the rise of new though systems and these all shaped new civilisation, prosperity levels.

Keywords: Railroads, station, urbanisation, industrialisation, modernisation, trade, transportation

I. GİRİŞ

1.1 Sunuş

Ulaşım en basit söylemle; kişilere ve eşyaya yer ve zaman yararı sağlamaktır. Tariften de anlaşıldığı gibi, ulaşım bir hizmet olduğundan depolama olanağı yoktur ve gerektiği yerde gerektiği kadar sunulmalıdır. Bunun sağlanamaması, ekonomik ve bazı hallerde sosyal yönden sorun yaratır. Ancak gerekmediği halde ulaşım olanağı sunmak da, özellikle gelişmekte olan ülkelerde sıklıkla gözlenen önemli bir ekonomik kayıptır.

Bu nedenlerle ekonomik hatta sosyal bir etkinlik olarak ulaşım politikasının iyi tanımlanması ve çok dikkatle uygulanması gereklidir.

Ulaşım faaliyeti bir amaç için yapılan, başlama ve varış noktası olan, ulaşmak isteyenlerle ulaştırılması istenenleri olan, taşıyıcılar ve taşıtları içeren bir hareketlilik halidir. Bunların hepsi ülke coğrafyasında ve ülke ekonomik ortamında, bu ülkede yaşayan veya o anda bulunan kişilerin katılımıyla gerçekleşmektedir. Çok katılanı olan bu hareketlilik hali plan çalışmalarında sürekli olarak dikkate alınmalıdır.

Ulaştırma bütün ekonomik ve sosyo-ekonomik yada sadece sosyal faaliyetlerin ortak eksenini ya da arakesitini oluşturur. Yani her ekonomik veya sosyal faaliyette ulaşımın payı vardır ve günlük hayatın önemli bir bölümünü oluşturur.

Ulaşımın gelişmesi sayesinde uzaklık problemi çözülmekte, farklı toplulukların ürünleri diğer topluluklar tarafından tüketilebilmektedir. Ayrıca, Dünya ve ülke ölçeğinde gerçekleştirilen ulaşım ağları sayesinde ürün fiyatları ucuzlamış, rekabet ekonomisi gelişmiş ve böylece toplumların yaşam düzeyleri yükseltmiştir. 19. Yüzyılda bölge ölçeğinde yeni ulaşım teknolojisinin ürünü olan demiryolunun Anadolu'daki ulaşım sistemine girişi bu koşullarda gerçekleşmiştir. Demiryolu sayesinde dış ticarete açılan bölgelerde yetişen her türlü ürünün ticareti yapılmıştır. Özellikle Avrupa'da gelişen endüstriye gerekli tarımsal ürünlerin ekimi ve ticareti artmıştır. Tarım ve ticaretin gelişimi kentlerin yaşam standartlarını ve nüfuslarını etkilemiş, bu değişiklikler de kent yerleşim planlarına yansımıştır

1.2 Amaç

Kentlerin oluşumu ve şekillenmesine neden olan birçok öğe vardır. Bu tezin amacı bu öğelerden biri olan demiryollarının Osmanlı İmparatorluğunun ve Türkiye Cumhuriyetinin sosyal ve ekonomik hayatına etkilerini, özellikle de kentlerinin ekonomik, sosyal, fizik gelişmelerini ağırlıklı olarak da batılılaşma hareketlerine verdiği ivmeyi kanıtlamaktır.

1.3 Yöntem

Bu tezde yararlanılan yöntem sistem yaklaşımıdır. Çalışmada Sistem yaklaşım seçilmesinin nedeni onun genelden ayrıntıya, geniş kapsamlıdan dar kapsamlıya, öncelikliden önceliksize inen ve ya çıkan ancak konuyu bir bütün olarak alan ve bu bütünü oluşturan parçaları da teker teker inceleyen bir yapısı olmasıdır.

Sistem yaklaşımı oldukça eskidir. Ancak bilimsel bir disiplin olarak ortaya çıkışı 1930 yıllarıdır. Ünlü biyolog Ludwing von Bertalanffy tarafından başlatılan Genel Sistem Teorisi her türlü sisteme uygulanabilecek genel ilke ve kuralları bulmayı ve geliştirmeyi amaçlayan disiplinler arası bir yaklaşımdır. Bir başka değişle, biyoloji, fizyoloji, ekonomi gibi bilim dallarının birleşmesinden oluşan ve özellikle büyüme ve gelişme gibi konulara uygulanabilecek ilke, prensip ve teoriler geliştirmek genel sistem teorisinin ilk amacı olmuştur. Böylece olayları ve sistemleri tek bir açıdan ve başka olay ve çevre şartlarından kopuk olarak incelemek yerine her olayı belirli bir çerçeve içinde başka olaylarla ilişkili olarak incelemenin olayları anlama, tahmin etme ve kontrol etme açılarından daha etkin olduğu ileri sürülmüştür (Koçel,1989)

Genel olarak sistem belirli parçaların bir bütünü oluşturacak biçimde düzenli ve karşılıklı bağımlı olarak bir araya gelmesi ile ortaya çıkan bir olgudur. Başka bir değişle sistem belli bir amacı gerçekleştirmek için belirli parçaların ya da alt sistemlerin düzenli bir biçimde ve karşılıklı bağlı olarak bir araya gelmesi ile oluşan bir bütündür (Ülgen,1985)

Sistem yaklaşımının temelinde ''sistem'' olarak ele alınan bütünün amacını gerçekleştirmesi vardır. Ağırlık o sistemin amaçları,sistemin içerdiği alt sistemler ,alt sistemler arasındaki ilişkiler ve alt sistemlerin ana sisteme yaptıkları katkı üzerinde toplanmaktadır. Bu sistem makro bir bakış açısı ile ele alınarak bir ülke, bölge ve ilin

politik, yönetsel, hukuki ve fiziksel sistemlerle ilişkili olarak işleyişi incelenebilir (Koçel, 1998)

Çalışmada, Demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti devletlerinin ekonomik, sosyal aktivitelerine katkılarını özellikle kentlerin fiziksel yönden gelişimi, batı düşünce ve yaşam alışkanlıkları üzerine etkilerini analiz etmeğe, aynı doğrultudaki bulgularla bir sentez oluşturarak hipotezde belirtilen varsayımları kanıtlamağa çalışılacaktır.

Bu bakış doğrultusunda öncelikle batı toplumları ve Osmanlı toplumlarını ve onların geçirdiği evreleri genel olarak tanımlamaya çalışılacaktır.Daha sonra sanayinin bir türevi olan buharlı lokomotif ve demiryollarından söz edeceğiz.bir sonraki aşamada demiryollarının Osmanlı topraklarına geliş amaç ve süreçlerini belirlemeğe çalışılacaktır.

Son aşama da ise demiryollarının Osmanlı ve Cumhuriyet Türkiye'sinin ekonomik,sosyal ve kültürel hayatına katkılarını,kentlerinin fiziksel yönden değişim ve gelişimini ve nihayet bu gelişimin batılılaşma üzerine etkilerini belirleyen bulguları ortaya konacaktır.

1.4 Hipotezler

Ulaşım aksları üzerinde olan kentler gelişir.

Bir kentin limanının olması veya limana yakın olması, karayolu veya demiryolu üzerinde bulunması gelişmesinin önemli nedenidir.

Günümüzün gelişmiş, yüksek nüfuslu kentleri, Antik çağlarda doğal koşulların kentlerin gelişmesine olanak tanıdığı, ulaşım yolu kesişmelerinde, su kenarlarında, liman olarak kullanmaya elverişli kıyılarda yer almışlardır. Bu kentler her türlü ulaşım olanaklarını geliştirerek ve trafik kapasitelerini arttırarak yaşayabilmişler ve büyüyerek günümüzün metropoliten kentleri haline gelmişlerdir. Ulaşım akslarının üzerinde olma konumlarını iyi kullanamayan, yeni ulaşım teknolojilerine uyum sağlayamayan bazı eski yerleşmeler ise giderek sönmüşlerdir. Akdeniz ve ön Asya'da kentsel gelişimler incelendiğinde yolların ve ulaşım olanaklarının kentsel gelişimde ne derece etkili olduğunu gözler önüne sermektedir. 19. yüzyılda demir yollarının büyük kentlerde

kentsel alanların morfolojinin gelişmesinde büyük rolleri olmuştur. Kentler arasında etkili bağlantılar sağlayarak kentlerin büyümesini etkilemişlerdir. Demir yolları genellikle varolan yerleşmeleri merkezi bir kentte bağlamaya çalışmıştır. Fakat bazen açık arazide de istasyonlar kurulmuştur. Ulaşım akslarına dahil olan bu alanlarda kısa zamanda yeni yerleşmelerin ortaya çıkmıştır.

Sanayi devrimi ve izleyen yıllarda demiryolu güzergahının üzerinde olan kentler hızla gelişmiştir.

Avrupa'da sanayi devriminin bir ürünü olan demiryolları geçtiği güzergahlarda bulunan kentlerin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryolları inşaatına başlanmıştır. Demiryolları aşağıda belirtilen katkıları sağlamıştır:

a-Osmanlı güvenlik kuvvetleri uzak vilayetlerine daha kolay ulaşır olmuş iç ve dış güvenlik artmıştır.

b-Demiryollarının geçtiği yelerde üretim ve vergi gelirleri artmıştır.

c-İstasyon çevresinde kurulan tamir atölyeleri sanayiinin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

d-İstasyon çevresinde hastane, okul, kafe, lokanta, sinema gibi tesisler kurulmuş bunlar sosyal gelişmeyi hızlandırmıştır.

e-Kurulan mahalleler batılılaşmanın öncüsü olmuştur. Bu mahallerdeki yollar motorlu araçların normlarına göre gelişmiştir. Yapılar da genellikle yabancı mimarlar tarafından tasarlandığından kentlerin görüntüsü de batı havasına dönüşmeğe başlamıştır.

f-Bu mahallelerde oturan azınlıklar, batı eğitimli teknokrat ve bürokratlar Tanzimat devrinde başlanan batılılaşma hareketini hızlanmıştır.

g-Ulaşım biçimleri globalleşme açısından son derece önemlidir. Osmanlı İmparatorluğunda demiryollarının gördükleri işlevler genelde çevre ülkeler için öngörülen işlevlere uygundur. Batı ekonomisine her gün daha çok katılmak ve daha çok standardize olmak anlamına gelmektedir. Ulaşım ağında demiryolları ile başlayan gelişmeler kentlerde klasik yapılaşmanın değişimi olarak yansımıştır. Bundan böyle dış dünyadaki mimari akımlar, kentsel planlama yöntemleri ve kentsel gelişim şekilleri Batı ile geliştirilen bu ilişkilerden çok boyutlu olarak etkilenecektir

Cumhuriyet döneminde demiryollarına daha büyük bir önem verilmiştir. Yeni hatlar üzerinde bulunan kentler demiryollarının sağladığı olanaklardan yararlanmışlardır.

Bu dönemde batıdan getirtilen yabancı şehirci ve mimarlara birçok önemli kentlerin imar planları yaptırılarak batılı kent görüntüleri ile batı anlayışı ve yaşam şekilleri desteklenmiştir.

Vurguladığımız öğeler nedeni ile söz konusu olan kentlere insan ve mal akımı hızlanmıştır. Bu gelişmeler daha yoğun ve daha çeşitli üretim öğelerini tekrar harekete geçirmektedir. Yoğun insan ilişkileri yeni düşünce ve yaklaşımların doğuşuna neden olmakta bu da kültür, uygarlık ve refah düzeyini şekillendirmektedir.

Bazen üretimin abartılı olması, yanlış yerlerde ve niteliksiz olarak üretilmesi,atıkların uygun yerlerde depolanmaması çevre koruma sorunlarına neden olmaktadır.

Yukarıda ögeler arasında demir yollarının önemli bir yeri vardır. Çalışmanın bundan sonraki bölümünde özellikle Osmanlı imparatorluğu kentlerini demiryollarının nasıl etkilediğini ve onları nasıl şekillendirdiğini ortaya koymaya çalışılacaktır.

II. ULAŞIM ve KENTLEŞME

2.1 Kentleşme, Toprak Kullanımı, Ulaşım

Ailelerin meydana getirdiği topluluklar arasında doğan iş ve menfaat birliği, mal değişiminin zorluğu bir çok yerleşme ve şehirlerin kuruluş nedenlerinden başlıcasın teşkil eder. Ulaşımın, kentlerin ve bölgelerin ekonomik ve mekansal gelişmeleri üzerinde güçlü bir etkisi vardır. Belirli yerlerin çekiciliği oralara ulaşabilmemize bağlıdır ve bu da ulaşım altyapısının niteliğine dayanır. Kentin diğer kesimlerine güvenilir bir ulaşım ağı ile bağlanması onun gelişimi için önemli bir öğedir. Ulaşım üzerinde yapılacak değişiklikler yöreye çevreye ve kentin yer aldığı bölgeye , ekonomik ve sosyal birçok avantajlar sağlar. Bölgesel düzeyde altyapı yatırımları daha kolay ulaşımı sağladığı için ticari hayatın değişip yenilenmesine, üretilen tarım ve sanayi ürünlerinin diğer yöre ve bölgelere daha kolay ve ucuz dağıtılabilmesine ve yerleşmelerde yeni iş olanaklarının artmasına neden olmaktadır. (Banister, 1995)

Ulaşım tür ve nitelikleri ile kentlerin biçimleri arasında yakın bir ilişki vardır. Ulaşımın ilk basamağı kent içi ulaşımdır. Ulaşım teknolojileri ve kentsel faaliyetler birbirlerinden etkilenmektedirler. Kentler, gelişmiş insan topluluklarının bir arada yaşadığı mekanlardır. Ulaşım ağının kentler üzerinde sosyal, ekonomik ve psikolojik etkileri vardır. (Gakenheimer, 1971)

Bugünkü kentlerimizin pek çoğu eski kentlerdir. Antik çağlarda tabiatın kurmaya müsaade ettiği, ulaşım yolu kesişmelerinde, su kenarlarında, liman olarak kullanmaya elverişli kıyılarda yer almışlardır. Her türlü ulaşım olanaklarını geliştirmek ve trafik kapasitelerini arttırmak suretiyle yaşayabilmişler ve büyüyerek metropoliten kentler haline gelmişlerdir. Bunu yapamayan bazı eski yerleşmeler ise giderek sönmüşlerdir. (Grieson,1973).Büyük İskender'in ölümünden sonra devletin göçme sebebi olarak dış çevre ile ulaşım imkanlarının bulunmaması da gösterilir. (Bayhan, 1969)

Roma İmparatorluğunun çöküşü ile batı Avrupa yörelerdeki yaşam, çevre ile ve diğer kentlerle ilişkisini kesmiş içine kapanmıştır. Bu da yolların, kentlerin yaşaması üzerinde ne denli etkili olduğunun tarihsel bir kanıtıdır. 13. Yüzyılda pusulanın bulunması ile uzun mesafeli yolculuklar gerçekleştirilmiştir. 1665 yılından itibaren

tekerlekli araçlarla yolcu taşımacılığının başlaması ile bir yol ağı oluşmuştur. Ulaşımdaki gelişmeler sanayileşme sürecinde ve sanayi devriminin gelişmesinde anahtar rol oynamıştır. Bu gelişmeler sonucu ortaya çıkan araçlar kömür, demir ve sonraları çelik ve petrol ağır ve hacimli hammaddelerin taşınmasına, diğer yandan üreticilerin tüketim maddeleri gereksiniminin karşılanmasına yardımcı olmuş böylece sanayileşme sürecine ivme kazandırmıştır. Bu dönemdeki ulaşım araçlarının gelişimi, son yüzyılın iki önemli fenomeni olarak kentleşme ve sanayileşmenin doğuşunda önemli bir etken olmuştur.(Jhonson, 1918)

Akdeniz ve ön Asya'da kentsel gelişimi izlersek yolların ve ulaşım olanaklarının bu gelişmede ne derece etkili olduğunu görebiliriz. Lucien le Febre 1932 yılında Journal de Voyage en Italie adlı çalışmasında 'Akdeniz yollardır' diye yazmaktadır. Akdeniz'in tümü mekanlar arası bir harekettir. Yollar kara deniz, nehir ve ırmak yolları olarak çok büyük bir arazi kesiminde birbirine bağlı bir ağ oluşturmuştur. Akdeniz'de bu ulaşım hatları kentleri yaratmış ve aynı zamanda bu oluşum da geri dönerek yeni ulaşım ağlarını yaratmıştır. XVI yüzyılda dünyanın hiçbir yöresi böylesine bir kentsel ağ sunamamıştı. Akdeniz'in çok büyük kentleri Venedik, Cenova, Floransa, Milano, Barselona, Sevilla, Cezayir, Napoli, İstanbul ve Kahire'dir.

Ne kadar prestijli olurlarsa olsunlar, Akdeniz kentleri de bütün diğerleri gibi aynı düzenlemelere sahiptirler. Başka kentlerde olduğu gibi bunların da mekanda yollar aracılığıyla etkin olmaları, sürekli zamana uyum sağlamaları, yavaş ve ani değişikliklerle birlikte yaşayabilme özellikleriyle sağlanabilmiştir. Bu arı kovanları uzaklarda, çok uzaklarda yeni oğullar oluşturabilmişlerdir. Kentler mal ve insan hareketleri ile beslenmektedirler. Her kent kendi çıkarı doğrultusunda durdurup gereğinde yeniden geliştirdiği hareketlerin, yolların, mal ve insan taşımalarının şekillendirdiği yerleşmelerdir. Yol bağlantıları engellenen kentler ölmekte veya can çekişmektedirler. Bu nedenle pazarı veya yolları olmayan kent yoktur. Genelde kentler haritası ile yol haritası çakışmaktadır. Batı Akdeniz'de büyük kentler, uluslar arası deniz yolu üzerindeki kıyılarda liman kentleri olarak sıklaşırlar. Buna karşın iç kesimlerde daha az verimli olan karayolları üzerinde kentler seyrekleşmektedir. Akdeniz'in güneyine ve doğusuna doğru ise İslam kentleri çöl yollarının geçit verdiği kara içlerine çekilmişlerdir.

1550 ve 1600 yıllarına kadar deniz ve kara yollarında hiçbir değişiklik olmamıştır. Buna karşın yollar ve yönlendirme işaretleri oldukça düzeltilmiştir. Bu ulaşım kalitesini olumlu etkilemiştir .Ancak devrimsel ölçekte bir değişim gözlenmemiştir.

Bu çağda ülkeler pek çok politik ve ekonomik değişimlerle karşılaşmış ve buna ayak uydurmaya çalışmışlardır. Eski ulaşım yolları üzerinde yer alan kentlerin boyutları sınırlıdır. 15 yüzyıldan 17. Yüzyıla kadar Avrupa'nın önemli kentlerinde kayda değer bir nüfus artışı ve kent büyümesi gözlenmez. Bunun nedeni kentin gereksinim duyduğu ürünlerin belirli uzaklıklardan taşınıyor olmasıdır. Uzak doğudan yapılan nakliyat ise sınırlıdır. Önemli deniz ve karayolu aksının dışındaki Avrupa kentleri arasında mal taşımacılığı ve ticari kapasiteler henüz yeterli düzeylerde değildirler.

Ancak bu durum Amerika'nın keşfinden sonra değişmiştir. Yeni ülkeye göç etmek isteyenler yavaş yavaş batı Avrupa'nın kıyı kentlerine akın etmişlerdir. Böylece İngiltere ve İspanya kentleri gelişerek büyümeye başlamışlardır (Braudel 1966).

Kentlerin kuruluşunda, gelişmesinde ve yeniden kurulmasında neden olan öğeler vardır. Bunlardan önemli olanlar şunlardır;

2.2 Kentlerin Dünya üzerinde konumları

Dünya üzerinde nüfusun dağılımına baktığımızda insanların yeryüzüne homojen bir biçimde yerleşmediğini görürüz. İnsanların soğuk iklimleri, verimsiz kurak ve ulaşımı kolay olmayan kıta topraklarını tercih etmemektedirler.

Beşeri coğrafya haritalarına baktığımızda en çok tercih edilen kıta topraklarının orta kuşak toprakları olduğunu görürüz. Bu topraklarda iklim ılıman, gece ile gündüz, yaz ile kış zamanları arasında anormal farklılıklar yoktur. İklimin bir sonucu olarak bu kuşakta flora ve fauna zengin olduğundan beslenme sorun değildir. Barınmak için mağara, kulübe yapmak için taş, kerpiç toprağı ve ağaç vardır. Bu kuşaktaki geniş verimli ovalar insanların avcılıktan tarıma geçmesine olanak sağlamıştır.

Kentlerin kuruluş yeri irdelendiğinde bazı öğelerin ön plana çıktığı görülmektedir.

2.3 İklim öğeleri

İklim, yörenin konumu ve morfolojisinin oluşturduğu bir öğedir. İki yerleşme aynı paralel de olmasına karşın iklimi farklı olabilmektedir. Bunu nedeni mikro klimadır. Yörenin farklı morfolojisi yörelerde farklı zaman ve şiddette oluşan rüzgarlar nedeni ile sıcak ve soğuğun tesirini daha az veya daha çok hissedilmesine neden olmaktadır. Bu günümüzde son yıllarda ölçülebilen ancak insanların uzun zamandan beri yaşamlarında değerlendirdikleri bir olgudur. Örneğin yerleşmelerin yamaçların güney yöresinde konumlandırılması, yazın yaylalarda, kışın alçak düzlük ve kıyılarda yaşanması gibi. Yine yerleşme yeri seçiminde kışın sıcak rüzgarlara, yazın serin esintilere açık yörelerin tercih edilmesi gibi.

2.4 Toprakaltı, toprak üstü zenginlikler

Toprak altı, toprak üstü zenginlikleri insanların ekonomik faaliyetlerinin temelidir. İnsanlar genellikle ya otlakların yada tarımsal alanların yakınlarında yerleşmişlerdir. Orman kenarları, maden ocakları ve petrol kuyuları yakınları da insan yerleşmelerin yoğunlaştığı yerlerdir.

2.5 Ulusal ve Uluslar arası Ulaşım Sistemleri Üzerinde Bulunma

Bu öğeye sahip olan topraklar yüzyıllar boyunca insanların geçiş koridoru ve yerleşme yeri olmuş ve büyük medeniyetlerin gelişmesine neden olmuştur. Mezopotamya, Mısır ve Ön Asya medeniyetleri bunun güzel örnekleridir.

Ulaşım aksları üzerinde yer alan kentlerin gelişmesinde ya da geri kalmasında kullanılan ulaşım çeşitlerin önemli etkisi vardır.
Başlıca ulaşım çeşitleri :
Deniz Ulaşımı
Karayolları ile ulaşım
Hava Ulaşımı
Demiryolu ulaşımıdır

Bu sistemlerin her birinin kendisine özgü özellikleri vardır ve hiçbiri diğerine tümüyle üstün değildir. Bu nedenle ülkenin koşullarına göre en uygun karışımın ne olduğunun saptanması ve buna nasıl erişileceği hesaplanmalıdır. Her sistemin kendine özgü üstün

yanları ve olumsuz tarafları vardır. Bu özellikler; ülkenin coğrafyasına, engebelerine, arazi kullanımına, yerleşmelerin dağılımına, ekonomik gücüne bağlı olarak bir türün seçilmesini etkiler.

Ülkenin neresinde hangi ulaşım türlerinin nasıl oluşturulup işletileceği bu nedenlerle çok ciddi bir çalışmayı gerektirir.

2.5.1 Deniz ulaşımı

Antik çağlarda kentler doğanın kent kurmaya olanak verdiği su kenarlarında liman olarak kullanmaya elverişli kıyılarda yer almıştır. Bu elverişli limanlar ürettikleri malların en ucuz şekilde gemilere yüklenmesinde ve diğer ülkelerden gelen malların en ucuz şekilde ülkeye girmesine olanak vermektedir. (Grieson, 1973)

Akdeniz'de ulaşım öncelikle deniz yolları ile ve kıyılar boyunca başlamıştır.(Collin,1966) Karayolları güzergahları üzerinde yerleşimler daha sonra kurulmaya başlamış olup kıyılardaki kadar sık değildir.

Sanayi devrimi öncesinde en önemli taşıma aracı olan yelkenli gemilerin yerini Sanayi Devrimi ile buharlı gemiler almıştır. Sanayileşme sürecine giren Avrupa devletleri buharlı gemileri ile sanayinin gereksinim duyduğu ham maddeleri uzak ülkelerden kendi ülkelerine ucuz ve süratle taşırken, kendi ürünlerini de diğer ülkelere aynı şekilde taşıyarak daha geniş pazarlar oluşturmuşlar ve stokların oluşmasını önlemişlerdir. Bu yeni olanak batı ülkelerinin sömürgeci politikalarına yardımcı olmuş, ekonomik ve toplumsal değişmeyi hızlandırmıştır. (Brauel,1966)

2.5.2 Kara Yollarının Üzerinde Kavşak Noktalarında Olma

İnsanlar tarih boyunca geniş otlaklara, bereketli topraklara iklim ve morfolojinin olanak verdiği oranda ulaşmak istemişlerdir. Bunun için de bir kara yolu ağı kurmuşlar ve ulaşımı güvenlik altına almışlardır. Böylece ticaretin gelişmesini de sağlamışlardır Ancak Roma İmparatorluğunun çöküşü ile yollara da yeterince önem verilmemiş ve batı Avrupa da yörelerdeki yaşam çevre ile ve diğer kentlerle ilişkisini kesmiş içine kapanmıştır (Jhonson,1918). Bu da yolların kentlerin yaşaması üzerinde ne denli etkili olduğunun tarihsel bir kanıtıdır

Avrupa kıtasında Kara yolları deniz yollarından sonra gelişmiştir. Bazı kara yolları sahillerin yakınlarında Napoli'den Roma'ya, Floransa'ya, Cenova'ya, Marsilya'ya, Languedoc ve Rousillon'dan geçerek İspanya kıyı yoluna, Barselona, Malaga'ya, birbirlerine eklenerek limandan limana ulaşan yollar vardır. Diğerleri tıpkı Nil'in veya Rhone vadisinin doğal yolları gibi kıyılara dik inmektedirler. Alplere giden yollar, Halep'ten Fırat'a kadar veya Küçük Afrika'dan Sudan'a kadar uzanan kervan yolları böyledir. Klikya kapısı yoluyla Torosları aşan, Anadolu'yu boydan boya geçerek İstanbul'a, doğudan gelen yollar ise Ankara, Eskişehir üzerinden gelerek batı yönünde Selanik'ten Durazzo'ya, Avlonya'ya veya Cattora'ya; Üsküp'ten Raguza'ya, İstanbul'dan Spalato'ya uzanan enlemesine yollar vardır. Akdeniz dünyasının çevresinde yer alan nehir yollarını da hesaba katmamız gerekmektedir. XVI yüzyılda gördüğümüz bu ulaşım ağı Roma'nın veya Ortaçağ Akdeniz'inin yayılmasını sağlamış yollardan pek farklı değildir. Bunların meydana getirdikleri ağ ne olursa olsun, uzun dönemde ne derece değişirse değişsinler kıyıların ötesinde Akdeniz'in ekonomilerini ve uygarlıklarını göstermektedir. (Brauel, 1966)

2.5.3 Havayolu İle Yolcu ve Kargo Taşımasının Genel Ulaşım ve Kentleşmeye Etkileri

Hava taşımacılığı konusunda ilk deneme uçuşları, Fransa'nın Toulouse ile İspanya'nın Barcelona kentleri arasında 1918'de gerçekleştirildi. Bu deneme uçuşları Mermoz, Saint-Exupery ve Daurant gibi ünlü pilotların bağlı oldukları Latecoere havayollarının açılmasına yol açtı. Havadan yapılan ilk Dünya Turu 1924 yılının Nisan ve Eylül ayları arasında ABD hava kuvvetlerinde üç Douglas tipi uçakla gerçekleştirildi. Sayısız bir çok denemeden ve Charles Lindberg'in radyosuz olarak New-York-Bourget arasını 3.5 saatte aşmasından sonra 1930'larda okyanuslar arası uçuşlar başladı. Önce Mermoz bağlantılı Güney Atlas Okyanusu Postası daha sonra Kuzey Atlas Okyanusu Postası ve Büyük Okyanus Postaları oluşturuldu. İkinci Dünya savaşında hava araçlarının çok yoğun olarak kullanılması havacılığın gelişmesinde çok önemli rol oynamıştır. İkinci Dünya Savaşından sonra havacılık tarihinde iki dönem gözlenmektedir. 1945-1957 arasında ses yakın (transsonic) alanın açılması ve 1958-1970 arasında ikinci dönemin yani ses ötesi (hipersonic) ve ses üstü (supersonic) uçuş çalışmalarının başlatılmasıdır. Ayrıca uluslar arası havacılık kuralları 1947'de Air Transport Association (ITA'nın) kurulmasıyla kabul edilmiştir.

Günümüzde hava ulaşımı çok yoğun olarak yolcu ve kargo taşımacılığında kullanılmaktadır. Hızlı ve güvenilir bir ulaşım sistemi olan havacılık sayesinde uluslar arası ticaret, turizm ve benzeri bir çok faaliyet yeni bir boyut kazanmıştır.

Hava taşımacılığı ayrıca diğer ulaşım türlerinin maliyetli olması ve coğrafi yapının kara ve deniz ulaşımına olanak vermediği durumlarda, Afrika'nın ve Avustralya'nın bazı bölgelerinde yöresel düzeyde tek alternatif olarak kullanılmaktadır.

Türkiye'de Sivil havacılık alanındaki ilk gelişme 1925 yılında Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasıdır. Aynı yıl bir Alman firmasına Ankara- İstanbul arasında uçuş izni verilmiştir. 1926 yılında da bir İtalyan firması İstanbul - Brindiz arasında yolcu ve posta taşıma izni almıştır. Daha sonra 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme Dairesi kurulmuştur. 1949-1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon ve Van havaalanları yapılmıştır. 1965 sonrası ise Gaziantep ve Dalaman havaalanları tamamlanmıştır. 1998 yılında 14 konvansiyonel, 9 sivil tesis ilaveli askeri ve 18 kısa pistli olmak üzere toplam 28 havaalanı tamamlanınca ülke genelinde 69 havaalanıyla hava ulaşımı oldukça yaygınlaştırılmıştır. [1]

Giderek daha çok sayıda yerleşmeden havayolu ağıyla kolayca erişilebilmesi yerleşmeler arası mesafe matrisini önemli ölçüde değiştirmiştir.

2.5.4 Demir yolu ulaşımının Sağladığı Olanaklar

Demiryolları gelişmeye başlayınca, kentler için kuruluş yeri önceliklerine bir yenisi eklenmiştir. Böylece önemli bir demiryolu terminalinin yakınında yer alan bir kentler daha ucuz taşımacılık olanaklarından faydalanabildikleri için daha hızlı gelişmişlerdir. (Grieson, 1973)

Dünyada Demiryollarının gelişimi aşağıda belirtilen aşamalardan geçmiştir; ilk buharlı lokomotif 1804 yılında İngiltere'de denenmiştir. Halka açık seferlere olanak sağlayan ilk demiryolu 1825'te yine İngiltere'de Stocton-Darlington arasında hizmete girmiştir. Bu hat üzerinde yolcu trenlerini atlar, kömür trenlerini buharlı lokomotifler çekmişlerdir. 19. yy. başlarında inşa edilen demiryollarının pek çoğu, bir maden veya taş ocağını bir limana bağlayan kısa mesafeli hatlardır. Demiryolu ağı kavramı, Brüksel Malines hattının 1835'te açılmasıyla Belçika'da doğmuştur. Bu nedenle Brüksel kısa zamanda, hem ekonomiyi, hem de milli birliği güçlendirmek amacıyla Belçika

devletince gerçekleştirilen, 560 km'lik demiryolu ağının merkezine dönüşmüştür.(Sherlock, 1991)

Demiryolculuk az bir çekiş kuvvetiyle çok yük taşıma gücü elde etme çabalarının bir sonucudur. Demiryolu ulaşımının hareket gücü olan lokomotifler, Denis Papen'in ünlü buhar tenceresi tecrübesinden bir Fransız bilgini olan Mac Seguin'in borulu kazanına kadar süre gelen bir çok buluşun sonucudur. Rayın ve vagonun çok daha önce kullanılmış olmasına rağmen bir buhar makinesi olan lokomotif daha geç gerçekleştirilebilmiştir. İngiliz Stephenson'un Fusee adını verdiği bir makine 16 Kasım 1829 tarihinde Liverpool ve Manchester Arasındaki Demiryolu üzerinde ve düz bir kısımda 13 tonluk bir yükü 22 km süratle ve emniyetle taşımıştır. Bu tarih demiryolculuğun başlangıç tarihidir.(Kur,1953)

Demiryolları günümüzde kullanılan modern ulaştırma araçlarından biridir. Demiryolu ulaşımı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlamıştır. Demiryolundaki bu ilerlemeler buharlı makinedeki gelişmelere paralel olarak yürümüştür. Sanayi devrimi geliştikçe süratli ulaştırma araçlarına gerek duyulmuştur. Sanayi devrimiyle ortaya çıkan gelişmeler sonucu buharın makinede kullanılması ulaşım için büyük olanaklar yaratmıştır. Buhar makinesinin icadı demir sanayiinin de gelişmesine yol açmış, ve her ikisinde de sağlanan gelişmeler modern demiryollarının doğmasına olanak sağlamıştır.(Engin,1993). Bazı ülkelerde demir yollarının gelişimi kronolojik bir sırada tablo1'de verilmiştir. Demiryollu ulaşımı İngiltere'den sonra 1832'de Fransa'da, 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838 'de Avusturya'da, 1839'da İtalya'da hizmete girmiştir. Bunu kıta olarak 1829'da Amerika, 1853'te Asya ve Avustralya, 1856 da Afrika izlemiştir. Sanayi devrimi sonrası Avrupa'daki demiryolları ve sanayi merkezleri şekil 2.1-2.3'de görülmektedir.

Avrupa'da bulunan devletlerden Osmanlı imparatorluğunda da , Rusya, Hollanda' da ise demiryolları daha geç gelişmiştir. Hollanda'da mevcut su yollarıyla ucuz taşıma sağlandığı için önceleri demiryollarına büyük sermayeler yatırmak istenmemiş,. daha sonraları demiryollarının büyük hızı ve düzenli nakliyat olanağını fark edildiğinde demiryolu taşımacılığı başlanmıştır. Rusya ise demiryolu işletmesine ancak1848'debaşlayabilmiştir.

Çizelge 2.1 Avrupa'da demir yollarının gelişimi

DEVLETLER	UZUNLUK KM. SENELER				10 000 Km2'ye düşen	10 000 kişiye düşen
	1845	1850	1870	1890		
B.BİRİTANYA , İRLANDA	4082	10592	24864	32673	1.020	8,3
FELEMENK	153	176	1248	3060	826	5,9
BELÇİKA, LÜKSEMBURG	577	830	2880	5263	1.517	7,3
FRANSA	870	3019	15632	36896	684	9,7
ALMANYA (PRUSYA DAHİL)	2143	5824	18768	74000	700	9
İSVİÇRE	4	23	1424	3070	691	9,7
AVUSTURYA MACARİSTAN	1058	1536	9420	27113	350	6,7
PORTEKİZ	-	-	704	2060	191	5,5
İSPANYA	-	128	5120	9878	223	4,3
İTALYA	128	432	6128	12907	447	4,2
SIRBİSTAN	-	-	-	538	108	2,4
ROMANYA	-	-	240	2494	198	4,9
OSMANLI İMPARATORLUĞU	-	-	624	1719	-	-
RUSYA , FİNLANDİYA	144	496	11360	30957	52	4
İSVEÇ	-	-	1744	8041	107	16,5
NORVEÇ	-	-	272	1562	48	8,6
DANİMARKA	-	32	499	2010	85	8,6
TOPLAM	9159	23088	100927	222926	247	6,8

Kaynak: Ahmet Onur Kur. Bnb. Türkiye Demiryolları Tarihi , K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi ,İstanbul 1953,s.6

Çizelge2.2 Dünyada Demir Yollarının Gelişimi

DEVLETLER	UZUNLIK KM 1885	1911	1928
A.B.D	207508	396860	402664
RUSYA	27341	67622	77619
KANADA	16330	40869	68600
HİNDİSTAN	19308	52838	62478
ALMANYA	37572	61936	58659
FRANSA	32491	50232	53561
ARJANTİN	5484	31575	37790
İNGİLTERE	7062	21778	31549
MEKSİKA	5600	24714	26462

Kaynak: Ahmet Onur Kur. Bnb. Türkiye Demiryolları Tarihi , K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi ,İstanbul 1953, s . 8

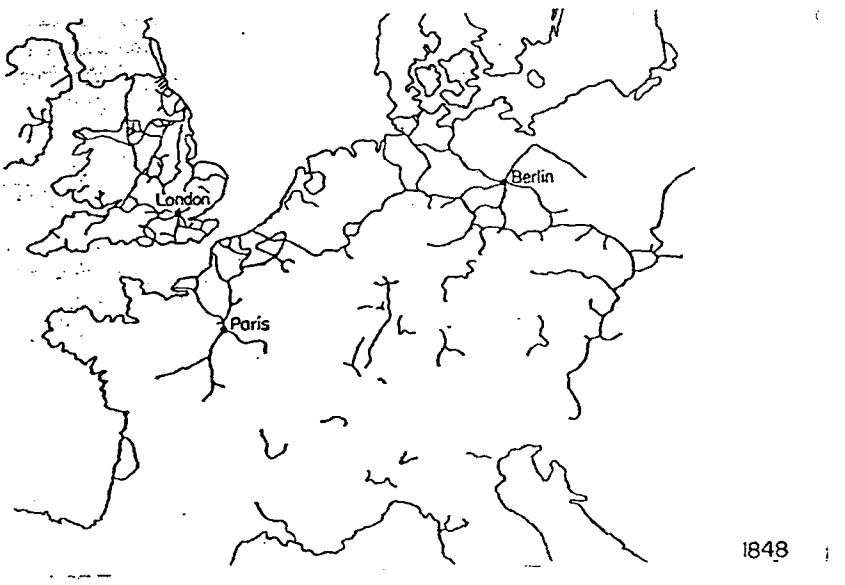
1840'tan itibaren Avrupa'da önceden inşa edilmiş hatları da içine alan ulusal demiryolları ağları kurulmaya başlamıştır. ABD ise 1827'de 6 km demiryolu hattı varken, bu rakam 1837'de 2000 km'yi aşmıştır. 1869'dan itibaren Atlas okyanusu ve Büyük Okyanus kıyılarında başlayan hatlar Utah'taki Promontori'de birleşince bir kıtayı baştanbaşa kat eden ilk demiryolu gerçekleşmiştir. Bu kapsamda ikinci bir hat da 1886'da Kanada'da (Montreal – Toronto- Vancouver) işletmeye açılmıştır. Moskova'dan Vladivostok'a 9 000 km den uzun Transsibirya hattının açılması için , 1916 'yı beklemek gerekecektir.(Emory,1918)

19 yüzyıl da dünyada yaşanan bu değişimler sonucu uluslararası ilişkilerde bir artış görülmüştür. Demiryolları sayesinde süratle gelişen bir ihracat sektörü doğmuştur. Ağırlık ve uzunluk ölçüleri birleştirme yoluna gidilmiş ve ondalıklı sistem pek çok ülke tarafından benimsenmiştir. Bütün bu gelişmeler sonucunda demiryolu taşımacılığı için milletlerarası özel bir hukuki düzende meydana getirilmiştir.(Sirel ve Suel, 1995)

Demiryolunun gelişmesi ile birlikte yapılan ilk gar binaları şehirlerin kenarında TERMINUS şeklinde kurulmuş, fakat sonradan büyüyerek yayılan şehir bu istasyonları kapsayarak çevresini de sarmışlardır. Nakliye ile ilgili şirketler hemen ayni çevrede depolar ve benzeri tesisler inşa etmişler ve şehir planlaması açısından bu depolar sorunlar yaratmıştır. Şehrin civarındaki demiryolu güzergahı da banliyölerin kurulmasına yol açmıştır. Devamlı gelişen şehirlerde banliyöler daha sonra şehirle birleşmiştir. (Bayhan,1969)

2.6 Toprak Kullanımı Ulaşım İlişkileri

Kentlerin gelişimi ve ulaşım arasında yakın bir ilişki vardır. Yüksek düzeyde ulaşılabilirliği olan bölgeler ve ülkeler kentsel gelişim açısından diğer yörelere göre daha avantajlı durumdadırlar. Kentler ulaşılabildikleri ölçüde değişime uğramaktadırlar. Demiryollarının önemli etkilerinden biri de yerleşim birimlerinde görülmüştür. Örneğin ilk zamanlarda buhar makinelerinin su ve kömür gereksinimini karşılamak için ara istasyonlar gerekmiştir. Buralarda çeşitli demiryolu malzemeleri depolanmış ve çalışanlar aileleri ile birlikte buralarda oturmaya başlamışlardır. Zamanla bunlara hizmet eden çeşitli fonksiyonlarda çalışanların sayısı artınca bu tip istasyonlardan durumu uygun olanların çevresinde yerleşmeler oluşmuştur. Demiryollarının yeni yerleşmeler oluşturma fonksiyonunun yanında eski yerleşmelerin gelişmesini de etkilediği görülmektedir.

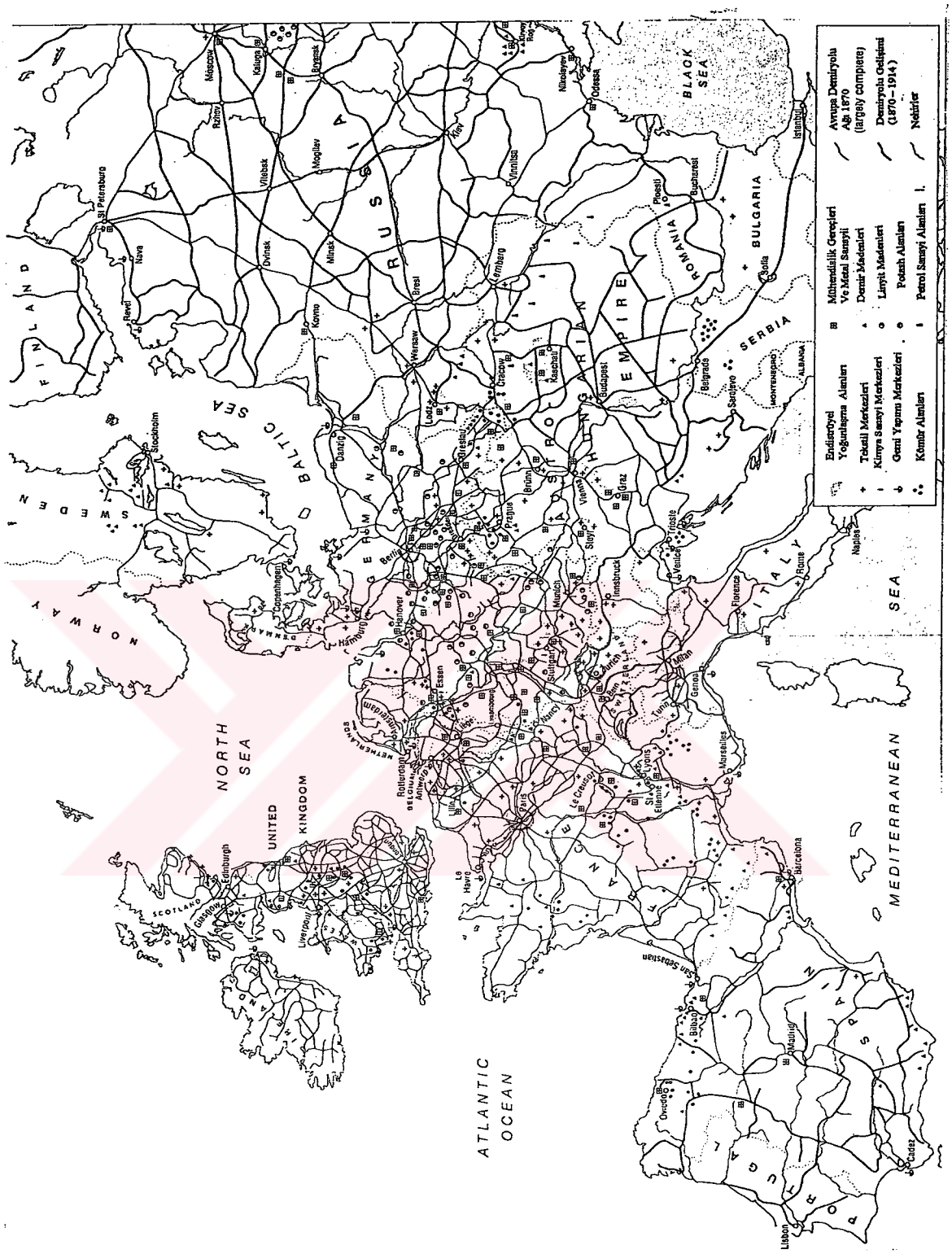


Şekil 2.1 1848' de Avrupa'da demiryolları

Kay:H.Hearder , L'Europe au 19'eme Siecle (1830-1880), Edition Sirey , Paris , 1973, s . 66

Şekil 2.2 1877' de Avrupa'da demir yolları

Kay:H.Hearder , L'Europe au 19'eme Siecle (1830-1880), Edition Sirey , Paris , 1973, s . 66



Şekil 2.3 1870-1914 Yılları arası Avrupa'da demiryolu ulaşımı ve endüstri bölgeleri

Kaynak : Peter N.Stearns, The Industial Revolution in World History, Westview Press Inc. U.S.A, s.88

Demiryoluna sahip bir yerleşme merkezi bundan yoksun olan köy ve kasabalar için birer ikmal merkezi, ihraç kapısı ve her zaman için de bir çekim merkezi olmuştur. Bu nedenlerden dolayı bu merkezlerde nüfus artmıştır. Mevcut konutların ve ticaret binalarının yetmemesi buralarda yeni yapılanmaları getirmiştir. Ticaret hayatının gerektirdiği silo, antrepo gibi tamamlayıcı tesisler yapılmıştır. (Banister,1985)

İngiltere'de buhar makinesi, ilk önceleri lokomotif şeklinde kömür taşımak için kullanılmıştır. 1759 yılında Bridgewater dükü Worsley'de sahip olduğu kömür madenlerinden kömürü Manchester'a taşımak için su kanalları yaptırarak taşıma maliyetlerini yarı yarıya düşürmüştür. Kanallar yük taşımakta yavaş görüldüğünden yolların iyileştirilmesine başlanmıştır. Yolların ve kanalların yerini alacak olan demir yollarına atlı tramvaylar örnek olmuştur. Bu tramvaylar için ilk önceleri tahta raylar kullanılmıştır. I.Charles döneminde bu tahta rayların korunmaları için demirle kaplanmıştır. Daha sonra tamamen demir raylar kullanılmıştır. Raylar üzerinde giden ilk lokomotif 1804 yılında Trevithick tarafından Merthyr Tydfil yakınlarındaki demir madenlerinde kullanılmıştır. Trevithick 1808 yılında Londra'da gösteri amaçlı dairesel bir demir yolu yapmıştır. 1814 yılına gelindiğinde Kellingworth kömür madeninde George Stephenson lokomotiflerinden biri çalışmakta idi. 1825 yılında ilk resmi demiryolu açılmıştır. 1830 yılında da insan taşıyan ilk demiryolu Liverpool ve Manchester arasında hizmete girmiştir. 1830 ve 1840 yılları arasında demir yolları büyük gelişme göstermiştir. Bu araç sayesinde sanayi, nüfusun yoğun olduğu yerlerde kurulabilmiş ve bu şekilde kentleşmeye damgasını vurmuştur.

19. yüzyılda demir yollarının büyük kentlerde kentsel alanların morfolojinin gelişmesinde büyük rolleri olmuştur. Kentler arasında etkili bağlantılar sağlayarak kentlerin büyümesini etkilemişlerdir. Demir yolları genellikle varolan yerleşmeleri merkezi bir kentte bağlamaya çalışmıştır. Fakat bazen açık arazide de istasyonlar kurulmuştur. Bu durum yeni yerleşmelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Demiryollarının kentleri nasıl etkileyeceği çevre koşullarına ve demiryolu şirketlerinin politikalarına göre değişmiştir. Demiryollarının insan taşımacılığına önem verdiği durumlarda istasyonlar daha sık aralıklarla yapılmıştır. Londra'nın güneyindeki durum buna bir örnektir. Burada demiryolu şirketleri kısa mesafeli yük ve yolcu taşımacılığına yönelmiş, sık aralıklı istasyonlar yaratmıştır. Londra civarındaki küçük yerleşmeler bu şekilde Londra'ya dahil olmuştur.(Johnson, 1975)

Geçen yüzyılın sonunda Paris'e bağlanan demir yolları başkenti Fransa'nın diğer bölgelerine ve şehirlerine bağlamak için yapılmıştır. Ancak banliyölerdeki nüfus artışı ve demokratikleşmeyle birlikte ucuzlayan tren tarifeleri bu hatların bazılarının kısa mesafe için kullanımını desteklemiştir. Böylece Paris kentsel bölgesi kendiliğinden organize olmuştur. Demiryollarının öncelikli işlevleri fabrikaları beslemek, insanları kentler arasında taşımaktır. Kent içinde banliyölere insanları taşımak sonra gelmiştir. 1834 yılında Londra'dan Birmingum'a kadar uzanan demir yolunda Londra ve son istasyon Euston ve Harow arasında hiç ara istasyon yoktur. Fakat o günkü koşullarda bile demiryolu hizmet ettiği kasabalarda ve şehirlerde büyük gelişmelere yol açmıştır. Örneğin Stanford kasabası kuzey demiryolunu yakınından geçirmemiş ve Londra'dan Edinburg'a gidecek ana hat Peterborugh'tan geçmiştir. Bunun sonucunda başlangıçta nüfus ve büyüklükleri aynı olan iki kentten Peterborugh nüfusu 110 bine ulaşırken Stanfort'un nüfusu 16 binde kalmıştır. İngiltere'de bulunan her kasaba ve şehir 1860 dan sonra demir yoluyla birbirine bağlanmıştır.

Demiryolu çağından önce Londra'nın nüfus yoğunluğu artmakta, yüzölçümü artmamaktaydı. Bairoch'a göre demiryolu öncesi 100 bin nüfuslu bir şehirde şehir merkezi ile çevresi arasındaki mesafe 1 km den az olmaktadır . Bu 15 dakikalık yürüme mesafesi demektir. 1 milyonluk şehirlerde bile çevresi ve merkezi arasında en fazla 1 saatlik yürüme mesafesi vardır. Londra'yı Times nehri etkilediği için bu durum biraz daha değişiktir. Kentlerin ve kasabaların karakterleri bir çok faktörlerden etkilenmektedir. Fakat bu verilerden en önemlisi kentin coğrafî konumu ve hangi amaçla ne zaman kurulduğudur. Londra'nın makroformu bir çok kola ayrılan Times nehri tarafından belirlenmiştir. Demir yollarının ilk yıllarında şehirlerden geçen ulaşım koridorları, kendi başlarına lineer kentler oluşturmuşlardır. Londra'nın durumunda ise merkezden on kadar lineer açılım yaşanmıştır. 19. Yüzyılın geç kalanında hızla büyüyen kentler ve kasabalar demir yolları tarafından şekillendirilmiştir. Ara istasyonlarda yeni yerleşimler ve banliyöler oluşmuştur. (Dix ve Nelson,1985)

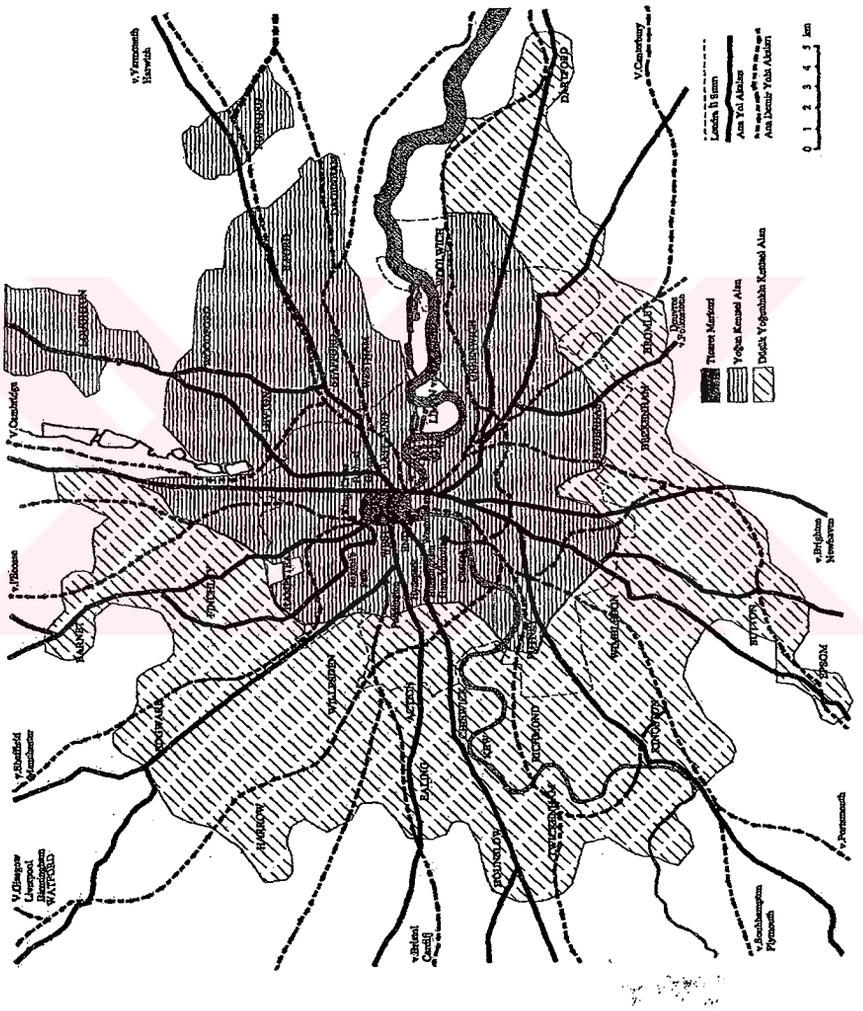
Demiryolu günümüzün modern ulaşım araçlarının da başında gelmektedir. Demiryolu ulaşımı 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlamıştır. Demiryolundaki bu ilerlemeler buharlı makinedeki gelişmelere paralel olarak gerçekleşmiştir. Sanayi devrimi sürecinde süratli ulaştırma araçlarına gerek

duyulmuştur. Sanayi devrimiyle ortaya çıkan gelişmeler sonucu buharın makinede kullanılması ulaşım için büyük olanaklar yaratmıştır. Buhar makinesinin icadı demir çelik sanayiinin de gelişmesine yol açmış ve her ikisinde de sağlanan gelişmeler modern demiryollarının doğmasına olanak sağlamıştır (Engin,1993).

Amerika'da demiryolu terminallerindeki metropoller, Avrupa'dakilerin aksine tüm kentsel gelişim alanını monopolize etmemişlerdir. Daha çok uzmanlaşmış daha küçük kentlerle simbiotik bir yaşam paylaşmışlardır. Bu uzmanlaşmış kentler ucuz hammadde kaynaklarına dayanan sanayilerin geliştiği bir bütünün paçalarıdır. Manchester, New Hampshire su gücünün yanında büyümüşlerdir. Trenton'un kömüre yakınlığı, Peoria yakında yetişen mısırı işleme olanağı vardır. Bazı kentler eski becerileri yeni çağlara taşımışlardır. Fakat bu yerleşmeler uzmanlıkları ne olursa olsun tümü Kuzeydoğu ve Orta batıdan geçen demiryollarıyla beslenmişlerdir. Bu şekilde ulaştırma ağları ve ekonomi beraber büyümüşlerdir. Metropoller ve bunları tamamlayan daha küçük kentler üretim ve pazarlama ilişkilerini daha kompleks ürünlere taşımışlardır. Kentsel ekonomik çeşitlenme demiryolunun taşıma gücüne göre şekillenmiştir. Demiryolları terminal kentlerin depo ve silolarına tarım ürünleri, milli kaynakları oluşturan zenginlikleri taşıdıkça metropollerin toptan ve perakende ticaret alanlarını etkilemişler ve onların genişlemesini şekillendirmişlerdir (Warner,1995)

Demiryollarının ham madde ulaşımını ucuzlatması sonucunda sanayinin bu maddelerin sağlandığı yerlere yakın olma zorunluluğu bir ölçüde ortadan kalkmıştır. Taşımanın ucuzlaması büyük kentlerin yayılıp büyümesine olanak vermiştir. Ucuz ulaşım kırsal kesim nüfusunun da bulundukları bölgelerden sanayinin gelişmiş olduğu bölgelere kolayca hareket etmesini sağlamıştır. Ucuz ulaşım olanakları yoksul İrlanda ve Alman köylülerinin Batı Amerika düzlüklerine akın etmesini sağlamıştır. Ulaşım olanaklarının yaygınlaşması ve ucuzlaması tarım ve maden işgücünde çalışan nüfusun büyük kentlerin yakınlarına doğru hareket etmesini de sağlamaktadır. (Weber,1968)

İngiltere ve Amerika her ikisi de birbirinden farklı amaçlara yönelik de olsa ulaşımda daha yeni biçimlere gereksinim duyuyorlardı. Demiryollarının gelmesi kentlerin biçimini etkilemiştir. Demiryolunun yapımı sanayi kuruluşlarının enerji kaynaklarına yakın olarak yer aldığı ilk sanayi yerleşmelerini bu kaynaklara daha uzak mesafelerde de kurma olanağını vermiştir.



Şekil 2.4 Londra haritası

Kaynak : Johnson J. Urban Geography, Pergamon Press, Oxford, 1975

Demiryolu yapımının ilk amacı uydu kentlerin oluşumuna yardımcı olmak değildir fakat bu amaca da hizmet etmiştir. Orta sınıfın mesken yerleşim biçimi üzerinde de etkisi olmuştur. Amerika'da demiryolları kentsel gelişmede koloni devirlerinden kalma kent yapısına değişiklik getirmişlerdir. Bunlardan birisi sanayi uydu kentidir. Sanayi Uydu Kentleri önceleri ona gerekli kapitali ve ham maddeleri sağlayan limanların yakınlarında olmuştur. Ve daha geleneksel kentlerde de konut amaçlı banliyöler ortaya çıkmıştır. Avrupa ve Amerika'da banliyölerin çizgileri değişiktir. Paris, Londra ve diğer büyük Avrupa kentlerinde Banliyöler ana merkeze yakın gelir düzeyi yüksek kişilerin oluşturdukları villa kentler biçiminde gelişmiştir. Demiryollarının gelişmesi ile istasyonlara yakın kasabalar da kentle birleşme yoluna gitmiş ve orta-üst sınıf da kent çevresine yerleşmeğe başlamıştır (Vance,1974)

Amerika Birleşik Devletlerinde Ulaştırma Hizmetleri özel sektör, federal devletler, ve Devlet tarafından yürütülmüştür. İlk dönemlerde Amerikan kasabaları ve kentleri yürüyerek veya atla gidilebilecek kadar küçük ve yoğundular. Daha sonraları ulaşım teknolojisinde görülen değişikliklere göre Amerikan kenti de değişime uğramıştır. 1800 lü yılarda kitle ulaşımın gelişmesi ulaşım ağı boyunca yer alan kentlerin olağanüstü gelişimine yol açmıştır. Kişilerin iş yerleri ve oturdukları yerler arasında mesafeler fazlalaşmış ve kentsel yerleşim yoğunlukları azalmıştır (Catanese ve Snyder,1978)

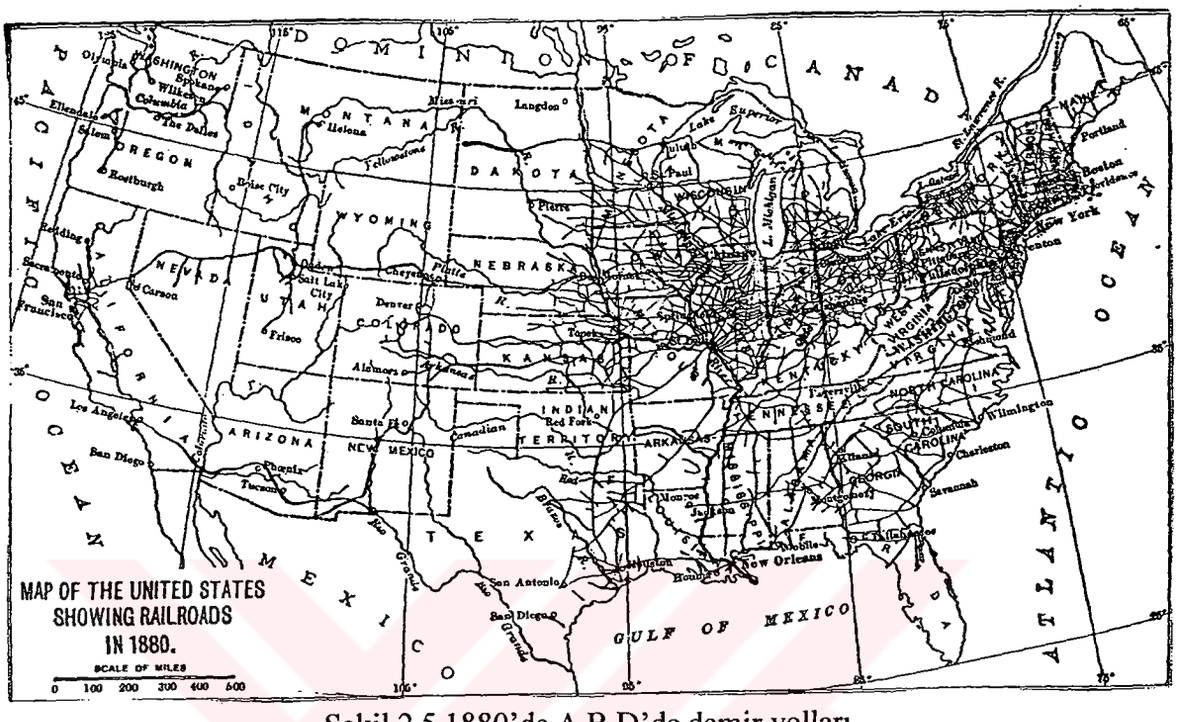
1825 yıllarında Erie Canal Hudson Nehri, Büyük Göllerden Newyork 'a kadar kulla nışlı bir yol oluyordu. 1842 yılında Newyork'tan Buffalo'ya uzanan demiryolu Hudson nehrine paralel olarak yapılmıştır. 1853 yılında tamamlandığı zaman demiryolu kanal trafiğiyle ciddi bir rekabete başlamıştır (Acworth ,1973)

Sanayileşme çağında kentler farklılaşma gösterirler. Demiryollarının kentlere etkilerini gösterme açısından Şikago etkili bir örnektir. Dünyadaki tüm belli başlı kentler gibi Şikago önemini ucuz su ulaşım olanaklarının daha pahalı kara ulaşım olanakları ile buluştuğu noktada yer almasından almaktadır. Tarım makinelerinin getirilmesi, demiryollarının mükemmelleştirilmesi ve Amerikan nüfusunun batıya akması sonucu Chicago Amerika Kıtasının dev hinterlanttında yerini almıştır. 1856 'da İllinois ve Michigan kanalının ve trunk-line (gövde hatları) demiryollarının tamamlanmasıyla Chicago belli başlı bir bölgesel merkez rolünü üstlenmiştir. Chiago'da yeni açılan çiftliklerden gelen tahıl ve hayvanları pazarlamakta, elde edilen kapitali yeni yerleşilen batının çiftliklerine ve yerleşimlerine taşımaktadır. Sanayi yönünden demiryolları ile

kendisine ulaştırılan her hammaddeyi işlemektedir. Bu şekilde demiryolu bağlantıları ile yeni kurulan yerleşimlerin her türlü gereksinimine cevap verebilmektedir. Chicago'nun coğrafyası bu şekilde onun bir dünya metropolü olmasını sağlamıştır. Demiryolları, fabrikalar, dükkanlar, depolar, antrepolar, bankalar, bürolar, alışveriş merkezleri Chicago'yu ve o çağın tüm Amerikan kentlerini yeni bir özel yapıya kavuşturmuştur.

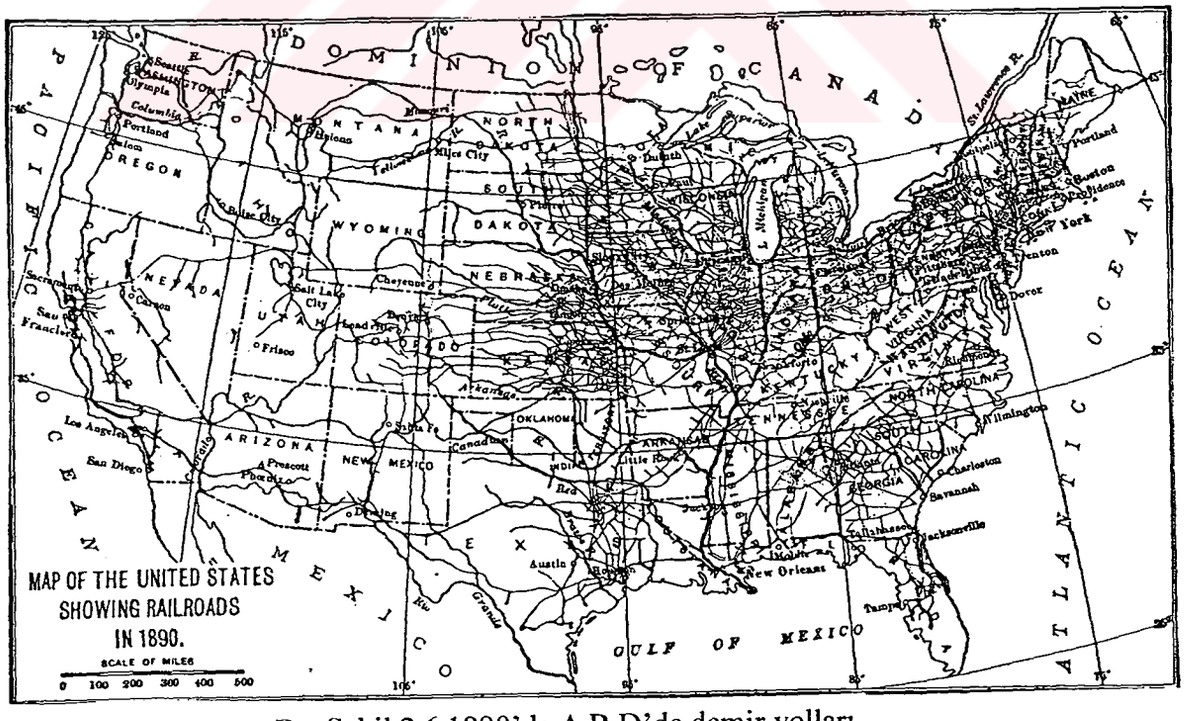
1870-1920 yılları arasında Chicago'da işlerin yerleri ekonomik aktivite sektörlerinin konsantrasyonuna bağlıdır. Ticaret ve Sanayiye ait dar Dilim Şekilli Kıskılar (pie-shaped wedges) ticari merkezden tarımsal arazilere doğru gelişmektedir. Bu araziler daha sonraları gelişerek kente katılacaklardır. Endüstriyel Kıskıların koridorları arasında uçsuz bucaksız boş araziler yatmaktadır. Bu da nüfusun belli başlı kısmını üç farklı halkaya ayırmaktadır. İçte bir fakir kesim eski apartmanlardan bölünmüş ucuz evlerde oturmaktadırlar, Dış halkada orta gelir grubuna mensup halkın evleri, üçüncü halkada ise daha iyi kalitede evler ve apartmanlar bulunmaktadır. Buna ek olarak gelir düzeyi daha iyi olanlar iş yerlerinden uzakta iyi ulaşım olanağı bulunan çekici yörelere yerleşmeğe başlamışlardır. 1920'li yıllara doğru koridorun aksı Michigan Avenue'ye ve kuzey sahilde Michigan Gölüne ulaşmıştır. Bu dönemde Chicago'nun tek merkezli bir radyal kent olması o çağın tüm diğer sanayi metropollerine uygundur (Park,1925)

Chicago'nun sanayi sektörleri su ve kara trafiğinin buluştuğu yerden başlamıştır. Yerleşilen ilk iki sektör nehrin kuzey ve güney kollarında olmuştur. Kent ticareti nehrin kollara ayrıldığı kara merkezinde başlamıştır. 1848 yılında Michigan kanalı açılınca tekrar şekillenerek yeniden yapılanmıştır. Demiryolları Chicago'nun şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Chicago örneğinde metropoliten demiryolları ağı ve dış sanayi yerleşimleri arasında sıkı bir ilişki vardır. Chicago'nun radyal formu sanayi sektörlerini besleyen demiryollarından doğmuştur. Buna ek olarak yükün bir hattan diğerine nakledilmesi sırasında gerekli ara bağlantılar yapılmıştır. Bu bağlantıların en kapsamlısı kentin radyal izlerini karşıdan karşıya geçen hemen hemen tüm kent çevresini dolaşan dikdörtken hatlar oluşturmaktadır. Radyal hatların dikdörtken hatlarla kesildiği alanlarda yeni iş merkezleri oluşmuştur. Bu kentin ana merkezini rahatlatmıştır. 1900'lü yıllardan sonra dikdörtken hatlar sanayi firmalarına çekici gelmiştir. İkinci dünya savaşını izleyen yıllarda demiryolları koridorlarının yanındaki yarı iskan edilmiş yerler boyunca kara yolları yapılmıştır. (Lacaze 1993)



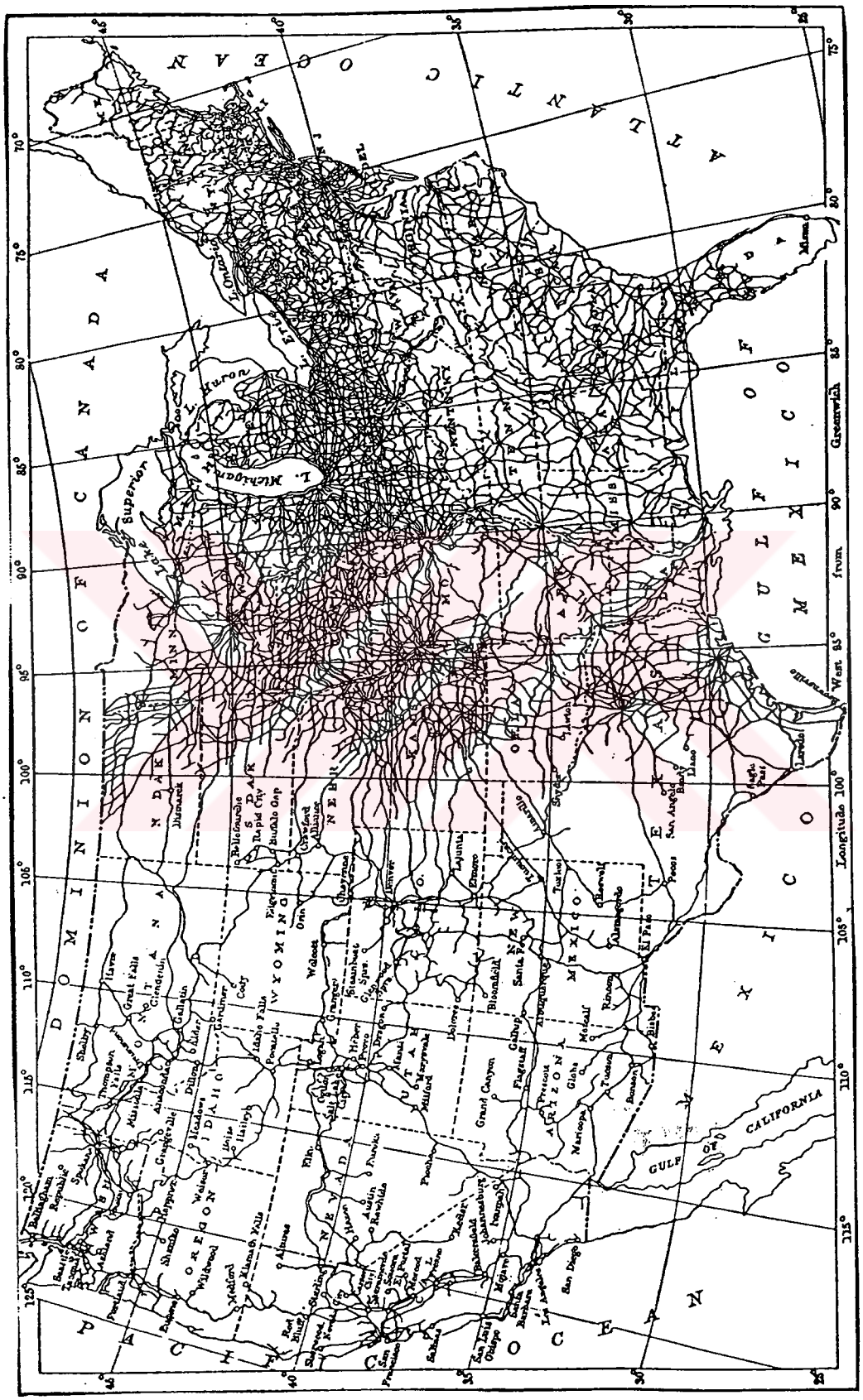
Şekil 2.5 1880'de A.B.D'de demir yolları

Kaynak : Emory R.Jhonson, Principles Of Railroad Transportation, D.Appleton And Company, New York, 1918



Şekil 2.6 1890'de A.B.D'de demir yolları

Kaynak : Emory R.Jhonson, Principles Of Railroad Transportation, D.Appleton And Company, New York, 1918



Şekil 2.7 1910'da A.B.D'de demir yolları

Kaynak : Emory R.Jhonson, Principles Of Railroad Transportation, D.Appleton And Company, New York, 1918

2.7 Üretim faaliyetleri

18.yy sonlarında Avrupa' da bir kentler şebekesi oluşmuştur. Kentleşmenin ivme kazanmasını açıklarken iki faktör ön plana çıkmaktadır. Bunlar işgücü ve üretim fazlası ile bilimsel ilerlemeler sonucu iletişim ve ulaşım olanaklarında görülen gelişmelerdir. Fernand Braudelle'e göre dünyadaki büyük kentler ile dünya ekonomisi arasında tarihsel bir ilişki vardır. (Lacaze, 1993)Birinci Sanayi devrimi buhar makinesinin 18. Yüzyılda İngiltere'de sanayide uygulanması ile başlamıştır.Bu devrim buhar makinesinin demiryollarında ve deniz yollarında uygulamaya konulması ile 19. yüzyılın ortalarında dünya pazarlarının oluşmasını sağlamıştır. (Kazgan, 2000)

2.8 Yönetim hizmetleri, Sosyal hizmetler

Ekonominin bağımsız bir bilim olduğunu savunanların yanında onun sosyoloji ve psikolojinin bir sentezi olduğunu savunanlar da vardır. Salt ekonomi koşullarının hazırlanması ile toplumsal olayları yönlendirmek ve refaha ulaşmak mümkün olamamaktadır. İyi bir yönetimin olduğu ülkelerde ancak toplumsal olaylar yönlendirilebilmekte ve daha iyi bir hayat düzeyine ulaşılabilmektedir. Son yıllarda özellikle gelişmekte olan ülkelerde yönetim aracı ile sağlanan istikrarlı ortamlarda sadece ekonomi kuralları işleyebilmektedir. Günümüz Türkiye'sinde de iyi bir yönetimin eksikliği bu nedenle daha çok hissedilir olmuştur.

2.9 Ulaşım Modelleri ve Kentleşme

Ulaşım sisteminin bir bölgenin ekonomik kalkınmasını nasıl etkilediğini ve kentleşme üzerindeki etkisini Fritz VOIGT model ve hipotezi ile şöyle açıklamaktadır: Model , hipotetik bir bölgenin ekonomik kalkınmasını o bölgedeki ulaşım sistemlerinin bir fonksiyonu olarak görmektedir. Hareket noktası ulaşım sistemine sahip olmayan bir bölgedir. Sonraları bu bölgeye sıra ile demiryolu ve kara yolunun girdiği var sayılmaktadır. Bu ulaşım alt sistemlerinin bölge içinde ekonomik büyüklükleri nasıl etkilediği ve hangi yapısal değişikliğe neden olduğu incelenmektedir.

VOIGT, modelini geliştirirken bugünkü Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinin geçmiş dönemlerindeki durumlarından hareket etmiştir. (Voight, 1981)

Şekil 2.8 Şikago haritası

Kaynak : Lacaze J. Economica, Paris

A Model I Ulaşım sistemi bulunmayan bir Bölge:

Modelin varsayımları şunlardır: Deniz kıyısı, gölleri ve iç su ulaşımına uygun nehirleri olmayan bir bölge söz konusudur. Bu bölge üzerinde dağınık yerleşme merkezleri vardır. Ancak yerleşme merkezleri birbirinden çok uzakta olduğundan ve bölgede etkin bir ulaşım sistemi bulunmadığından yerleşme yerleri arasında ulaşım bağlantısı yoktur. Aynı mal için üretim koşulları her yerde farklıdır.

Bu varsayımlar altında yerleşme yerleri arasında ulaşım bağlantısı bulunmaması nedeniyle tüm gereksinimlerini kendileri karşılamaya mecbur olacak ve üretim faktörlerinin miktarı yerleşme yerleri ve çevresiyle kısıtlı kalacaktır. Dışarıdan herhangi bir itici güç gelmeyecektir. Talep önce zorunlu mal ve hizmetlerde yoğunlaşacak daha sonra tercih sırasına göre diğer mal ve hizmetlere kayacaktır.

Yerleşmeler arasında iletişim olmadığından her yarleşmede üretim faktörlerinin nicel ve nitel özellikleri farklı olduğundan maliyet ve gelir yapıları da farklı olacaktır.

B Model II Söz konusu bölgeye demiryolunun girmesi:

Model I deki varsayıma ilave olarak bölgede birçok yerleşme birimini birbirine bağlayan etkin bir demiryolunun inşa edildiğini varsayarsak, bu durumda yerleşmelerin çevreden soyutlanmaları ortadan kalkacaktır. Yerleşme yerlerinin demiryolu ile bağlanması ile birlikte , yerel pazarlar da birbirine bağlanacaktır. Böylece üretilen mal ve hizmetler göreceli olarak eşitlenecek, fiyat sadece ulaşım maliyetlerinden ve talep tercihlerden etkilenecektir.

Demiryolunun girişi ile birlikte bölgedeki durağan durum artık sona ermiş, ekonomik büyüme başlamıştır. Ancak bu gelişmeler bölgesel olarak eşit dağılmamakta demiryolunun geçtiği yörelerde yoğunlaşmaktadır. Yeni ulaşım sistemi bölgede bir farklılaşma yaratmaktadır. Bu farklılaşma Pazar ekonomisi koşullarında yatırımların belli yerlerde yoğunlaşması ve demiryolundan uzak yerleşmelerin boşalması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Dikkat edilirse varsayılan bölgede bütün faktörler demiryolu tarafından etkilenmiştir. Demiryolu daha önce dışa kapalı yerel pazarları birbirine bağlamak suretiyle bu olanakları şekillendirmiş ve bunlara bir yön vermiştir. Sonuç

olarak modeldeki varsayımlar altında bir bölgenin gelişmesi için o bölgede etkin bir ulaşım sisteminin olması gerekmektedir (Ergün,1985)

Voight Modeli karayolları gibi başka taşıma modellerine de uygulanabilir. Ulaşım olanaklarının kentleşme üzerine etkisi çok kapsamlı olduğundan burada konumuz olan demiryollarının kentleşmeye olan etkisini göstermek üzere kullanılmaktadır.

Ulaşım olgusunu daha iyi anlayabilmemiz için kentin yapısını ve bu yapı içindeki yerini ortaya koymak gerekmektedir. Doxiadis kentsel yapının iki temel bileşenden ortaya çıktığını kabul etmektedir. (Doxiadis, 1966)

1- Kabuk veya doğal ve yapay elementlerden oluşmuş fiziksel yerleşme ,
2 -Bu kabuk içinde birey veya üyesi olduğu toplum,

Böyle bir tanımlama, içerdiği insan ve toplum öğesinin sürekli değişime uğraması nedeni ile üç boyutlu olmaktan da öteye, zaman boyutunun da eklenmesi ile dördüncü bir boyut kazanmaktadır. Bu iki temel bileşen daha sonra beş bileşene bölünebilir.

1-Doğa; Burada doğa kavramı ile anlatılmak istenen yerleşmenin konumlandığı mekan ve çevresidir. Bu mekan jeolojik, morfolojik özellikleri, flora, fauna, yer altı ve yer üstü tüm zenginlikleri içermektedir.
2-İnsan.
3-Toplum.
4-Barınak ; İnsanın içinde işlevlerini ve eylemlerini yerine getirdiği yapı yada yapılar grubu.
5-Altyapı; Yerleşmenin İşlevlerini yerine getirebilmesi için gerekli olan, doğal veya insan yapısı
tesisler, örneğin yollar,su, elektrik sistemi .

Kentlerin zaman içinde değiştiğini daha iyi anlayabilmemiz için Doxiades Amerikan kentlerinin incelenmesi ve kentsel yenilenme konusunu ele alırken TURA (Typical Urban Renewal Area) adını verdiği bir kentsel gelişim alanını ele alır. 1840 yılında, TURA kenti bugün yerleştiği alanının ancak çok küçük bir parçasını kapsamaktadır. Onun etrafında küçük köyler ve birkaç çiftlik bulunmaktadır. Şekil 1'de kentin önceki hali, Şekil 2'de ise merkezin nehir boyunca uzaması görülmektedir (Dioxiades,1996)

1880 yıllarında demiryolu bağlantıları TURA'nın uzunlamasına büyümesine neden olmuştur. Demir yolu boyunca yeni yerleşimler gelişmiştir. Ana kent kuzeydeki köyle birleşmiş, ve nehrin batı yakasına doğru yayılmıştır. Sekil no 1 ve şekil no 2'de bu gelişmeler görülmektedir.

1920'li yıllarda TURA kentinde otomobillerin etkisi görülmektedir. Kent çok büyümüştür. Arabalar tüm yönlere gidebildikleri için biçimi yuvarlaklaşmıştır. Nehir ve demiryolu kenarında uzunlamasına olan gelişim dairesel veya karesel bir biçim almaktadır. Yerleşimin yayılımında nehir, demiryolları ve karayollarına doğru ışınsal bir dağılım vardır.

1960'da Yolların ve karayollarının sayısı çok fazla artmıştır. İlk ışınsal gelişmelerin arasındaki boşluklar hemen hemen dolmuştur. Daha fazla nüfus artışı ve daha fazla yol gereksinimi gözlenmektedir. Buna ek olarak TURA kentinde kentin içinden geçen anayollar şeklinde ilk düzenlemeleri görebiliriz. TURA'nın yönetim bölümü tamamen dolmuş ve kent açık arazilere doğru ilerlemiştir. TURA kenti zaman içinde değişim geçirmiş ve değişen koşullar gereği biçimlenmiştir.

Kentlerin gelişimi üzerinde yapılacak nicel ve niteliksel incelemeler bize mekanın bölünmesi ve kullanımı konusunda tanımlamalar getirir. Bunlar değişen üretim şekilleri ve kentin yapısındaki mekansal değişimleri ve sosyal katmanlar arasındaki ilişkileri değerlendirmemizi,nüfus grupları arasındaki mekansal değişimleri ortaya koyar.
(Preteceille,1994)

Richard M Hurd'un Yıldızvari Gelişim Eğilimine göre kentler ana ulaşım akslarına koşut olarak gelişmektedirler. Ayrıca merkezi iş alanı çevresinde dairesel gelişim eğilimini sürdürmektedirler. Bu yaklaşım daha sonra F.M. Babcock'un Aksiyel Gelişme Kuramı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yaklaşımı merkezden itme ve çekme olarak Colby, "Centrifugal and centripetal Forces In Urban Geography" adlı çalışmasında ele almıştır. Bu çalışmaya göre kentsel toplu taşın ağının kent makro formunun yıldızvari şekil almasında önemli etkisi olduğunu ortaya koymaktadır. Örnek olarak Baltimor şehrinin gelişimi gösterilebilir. 1850'deki ilk demiryollarının kurulmasından hemen sonra gelişme yönleri demiryolları güzergahlarına bağlı olarak

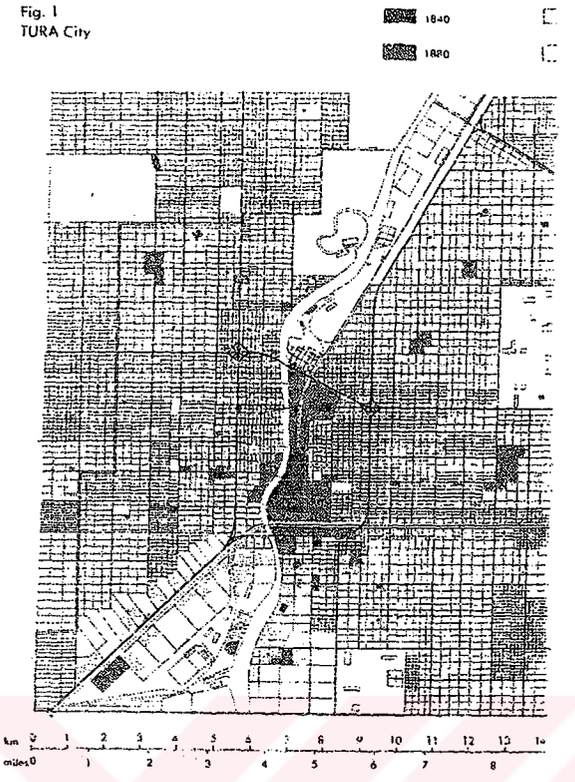
şekillenen Baltimore'da 1900'lü yıllarda elektrikli tramvayın gelmesi ile yıldızvari bir şekle dönüşen makro form arabanın kullanılmaya başlanması ile demiryollarının 1850'lerde belirlemiş olduğu yönlerde hızlı bir gelişme ile tam bir yıldıza dönmüştür. Demiryollarının kentsel gelişime etkisini irdeleyen bir başka yaklaşımı Chauncy Harris ve Ullman'ın Çok Merkezli Gelişme Kuramında görmek mümkündür. Kuram kentlerin sadece tek merkezli bir gelişim göstermediğini, üretim alanlarının yakınlarında oluşan ve daha geniş alanlara ucuz kira, ulaşım kolaylığı gibi etmenlerin çekici kıldığı küçük merkezlerin çevrelerinde oluştuğu varsayımı üzerine kurulmuştur. Şehirsel gelişmeler tek bir merkezin değil, birkaç aynı çekirdeğin etrafında gelişme göstermektedir. (Halis ve Ulman, 1945). 1997 yılında bu kuramı başka şekilde ele alan Macradon ve arkadaşlarının "les Transports" isimli çalışmasında kentsel gelişme ve yayılma kentsel ulaşımın üç temel formuna bağlı olarak tanımlanmaktadır; Elektrikli Tranvay, Demiryolu ve Otomobil.

Demiryolu öğesinin gelişmeye etkileri Homer Hoyt 1939 Dilimler Kuramında da karşımıza çıkmaktadır. Hoyt'a kenti beş ayrı dilimde tasarlamıştır. Birinci dilim merkezi iş alanıdır. İkinci dilim toptancılık ve hafif imalat sanayi kuruluşlarının yer aldığı bölgedir. Yüksek gelir grubu konut alanlarının karşısında yer alan bu dilim düşük ve orta gelir grubu konut alanları ile çevrelenmiştir. (Dinçer,2001)

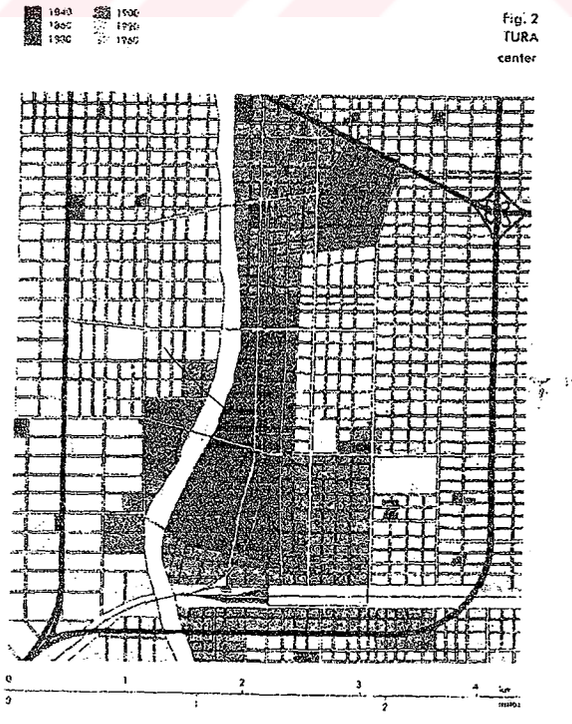
Bu modeller de, Voight'in kuramı ve Doxiadis'in Tura kent kuramı gibi kentin gelişebilmesinde kent içi ulaşım sisteminin kurulması ve ulaşılabilirliğin önemini vurgulamışlardır. Hava Yolları ile yolcu ve yük taşımacılığının henüz Jules Verne Romanlarında bir bilim kurgu öğesi olduğu, otomobillerin yeni yeni ortaya çıktığı 19. Yüzyıl sonu 20. başı için ulaşılabilirlik demiryolu demektir

2.10 Kent içi ulaşım ;

Şehir içinde çok çeşitli amaçlara hizmet eden ve her türlü araç ile tüm yol yüzeyinde akan trafik akımları kent içi ulaşımı oluşturur. Ulaşımın yaya olarak sağlandığı ilk kentsel yerleşimlerde örneğin eski Roma'da halkın evden işe veya forum alanına veya stadyuma yarım saatlik yürümeyi gerektiren 2 km. yarıçaplı bir dairesel alan içine yerleştiğini görülmektedir. Dolayısıyla kentin yerleştiği alan 12,5 km'dir. Yaya ulaşımının ağırlıklı olduğu Babil, İskenderiye, Pekin gibi kentlerin nüfusunun 750.000 kişiye kadar çıktığı bilinmektedir. (Jhonson, 1918)



Şekil no: 2.9 Tura kenti



Şekil no:2.10 Tura kenti

Nüfusun artmasına karşın ulaşım güçlüğü kentlerin yayılmasını ve büyümesini önlüyordu. Bu dönemde kentler genellikle küçük ve yoğundular. Yollar dar, konutlar bitişikti. Zamanla yolların ve taşıma araçlarının gelişmesi ve hızlarının artması nüfusun kent çevresine yayılmasında ve kentlerin büyümesinde etkin bir rol oynamıştır .
(Jhonson, 1918)

Kentiçi ulaşılabilirlik olanakları ve kentlerin biçimleri arasındaki ilişki çok yönlü ve köklüdür. Kentlerin büyümesi ve gelişmesinde bölgesel ve bölgeler arası ulaşım bağlantılarının etkileri büyüktür. Yakın zamanlarda da insanları kent içinde ve kentler arasında taşıyan araç ve ulaşım ağlarında uygulanan tekniklerin kentlerin biçimlenmesine damgasını vurduğunu görülmektedir. Ulaşım olanakları gelişmeden önce kentlerde oturan pek çok kentli işlerine yürüyerek ulaşmakta idi. Ticari malların bir yerden bir yere nakledilmesinde güçlükler olduğundan kent binaları belirli alanlarda yoğunlaşmışlardır. Ulaşım teknikleri geliştikçe kentin biçimi de değişmiştir. Örneğin ilk sanayi kentlerinde fabrikalar çok katlıdır. Fabrika çalışanları çalıştıkları yerlere çok yakın yaşamaktadırlar. Gelir düzeyi yüksek kentliler dahi ulaşım güçlüğünden birbirlerine , modern kentlerde olduğundan çok daha yakın olarak yerleşmişlerdir.

Büyük kentlerde demiryolları kentsel morfolojinin şekillenmesine büyük katkılarda bulunmuş,kentler arasında etkin bağlantılar kurarak kentsel büyümeye belirli bir ivme kazandırmıştır. Bu Amerikan kentlerinde daha belirgin biçimde görülmektedir. (Jhonson,1918).

Ortaçağın sonunda Avrupa kentleri genel olarak merkantilizm hareketi ile büyümeye başlamış fakat ulaşım değişmediği için belirli büyüklüklerde kalmışlardır. Kentlerin büyümesi Buharlı makinenin icadını beklemiştir. Buharlı makine ile çalışan taşıyıcıların devreye girdiği 19. Yüzyılın ikinci yarısında kentlerin yarı çapı büyümüş ancak bu sistemin düşük hızı nedeni ile yarıçapı 10 km. de duraklamıştır. Ulaşım sistemleri ile arazi kullanış ilişkisini en belirgin olarak otomobilin yoğun bir şekilde kullanıma girmesini izleyen dönemlerde görülmektedir. Çizelge 2.3 de çeşitli kentlerin nüfus gelişiminden bu süreci izleyebiliriz.

Çizelge 2.3 MS. 1250 yılından 1950 yılına kadar çeşitli Avrupa kentlerinin nüfusları

1250	Paris	Londra	Viyana	Berlin	Stutgart	Zürich	Leipzig
1250	120.00				4.000		
1400		40,000			9 500	8 000	
1600	200 000	150 00			14 500	12 000	
1648					16 000	14 000	
1700	500 000		175 000	173 000	20 000	18 000	
1800	650 000	950 000	231 000	450 000	48 000	21 000	32 000
1850	1250 000	2350000	450 000	2000000	2000000	42000	67000
1900	2500000	4500000	2000000	4330000	490000	368000	500000
1950	4800000	8300000	1700000			300000	710000

Kay:Bayhan H. İrfan Şehir Planlaması, İskender Matbası , İstanbul , 1969 s:127

Demiryolu taşımacılığında buharlı makinelerin kullanılması sonucu taşıma kapasite yüksek değerlere ulaşmıştır. Bu dönemde yapılan ilk gar binaları kentin kenarında "Terminus" şeklinde kurulmuştur. Nakliye şirketleri de aynı çevrede depo ve benzeri tesisler inşa etmişlerdir. Zamanla yayılarak büyüyen kentler istasyonların ve tamamlayıcı binalarının çevresini sarmış, onları kentlerin içinde bırakmıştır. Demiryolları kent yakınlarında ve güzergahı üzerinde banliyölerin kurulmasına yol açmıştır. Devamlı gelişen kent bu banliyölerle zamanla birleşmiş ve bunların bir kısmını bünyesine almıştır.

Demiryolunun yaptığı etkilerden sonra Daimler- Benz firması benzinli motorun kullanıldığı arabayı (oto) icat ederek insanların bireysel kullanımına sunmuştur. Gelişmesine katkıda bulunan Dunlop firması da bu denli araçlara içi hava dolu lastik tekerleği yaparak bunların hızlı ve konforlu kullanımını sağlamıştır. Bu gelişim çeşitli boyutlardaki araçların kentleri etkilemesine neden olmuştur. Yüzyılın sonlarına doğru diğer önemli bir gelişme de, kentsel alanlarda görülen yer altı demiryollarıdır. Metro ilk olarak 1863 de Londra'da hizmete girmiştir. 1895'te ise ilk olarak ABD'de metroda elektrifikasyona geçilmiştir (Ünal)

Sanayi çağı kentlerinin belirgin özelliği ulaşılabilirlik, mal ve insan taşıma olanakları sunan donanımlara sahip olmalarıdır. Sanayileşme aşamasında demiryolları mal ve insan taşıma olanaklarının geliştirilmesinde önemli bir rol oynamış, kentsel yapıda değişikliklere neden olmuş ve bizzat değişimi temsil etmiştir. Demiryolları orta çağın bina, meydan ve dar sokakları ile bir bütün olan kentleri parçalara ayırmış, eski kent ve

çevresindeki kırsal kesim arasındaki sınırları ortadan kaldırmıştır. Madenlerin tozunu çamurunu ve fabrikaların atıklarını kent kenarlarına getirmiştir. Sanayileşme binaların büyüklüğünü, biçimini ve aralarındaki ilişkiyi değiştirmiştir. Sanayileşme çağının belli başlı temsilcilerinden olan demiryolları istasyonlarının biçimleri bile ileride kent yapılanması ve mimari biçimlerde görülecek değişimlerin habercisi gibidir. St. Pancras istasyonunda George Gilbert Scott 'ın Midland otel cephesini andırırken (1865-1871), Londra'da Lewis Cubits'in King's Cross (1851-1852) istasyonunda olduğu gibi Gotik bir şato şeklini almıştır. Bu çağda görülen kentsel altyapılar geleneksel kentsel alan kullanımının kurallarının hiç birine uymamıştır. Yeni kent biçimleri eskilerinden çok daha başka bir şekil almıştır (Curtis,1990).

Kentsel ulaşım tarihine kısaca bir göz atarsak kentlerde kullanılan ulaşım araçlarının uzun süre kara ulaşımı için etkili araçlar olmadığını görebiliriz. Geçmişte uzun mesafelerden kentlere tüketim malları getirmek zor olduğundan, su yakınlarında olmayan eski kentlerin nüfusu 30 000'ni geçmemiştir. Ulaşım teknolojisinde gerçek gelişim insanlığın yetiştirdiği en büyük dahilerden biri olan Blaise Pascal 'ın girişimleri sonucu ortaya çıkmıştır. Bir Fransız düşünürü ve matematikçisi olan Pascal on yedinci yüzyılın sonunda Paris'te bir Otobüs şirketi organize etmiştir. Bu vasıtalar bir seferde beş veya altı kişi taşıyabilmektedir (Blumenfield, 1996) O zamanlar pek de karlı olmayan bu girişim fazla uzun ömürlü olmamıştır. Ancak 19. Yüzyıl başlarında düzgün yollarda çalışan ve at tarafından çekilen yolcu arabaları (Otobüsler) biraz yaygınlaşmıştır. Ancak bunların şehir ulaşımında oynadıkları rol sınırlıdır. Büyük değişiklikler 19. yüzyılın kırklı ve ellili yıllarında meydana gelmiştir. İlk önceleri çelik rayların üzerinde sürtünmeyi büyük ölçüde azaltarak daha seri hareket eden atlı tramvaylar ortaya çıkmıştır. Hemen aynı zamanda buharlı makinenin icadı ve bunun ulaşıma uyarlanması gerçekleşmiştir. Buharla çalışan trenler doğal olarak uzun mesafelerde ve iki kentsel alanı birbirine bağlamak için kullanılmaktadır. Ancak bu kentlerin gelişmesinde olağanüstü bir devrim yaratmıştır. Daha sonra yaşanan gelişmeler 1880 yılında elektrik motorunun bulunmasıyla ortaya çıkmıştır. Elektrik motorunun büyük kentlerde tramvaylara ve trenlere uyarlanmasıyla kent içi ve kentler arası ulaşımda büyük değişimler olmuştur. Ancak sanayi devrimi sonucu ortaya çıkan gelişmeler ve bunların kentsel ulaşıma ve dolayısıyla kentsel gelişime etkisi tek bir araştırma ile ortaya konulamayacak kadar çok yönlü ve kapsamlıdır. Bu nedenle

araştırmamızda ulaşımda ilk büyük etkileri sağlayan demiryolları ve bunların kentsel gelişmeye olan etkilerini ele alacağız.

Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda İstanbul ve İzmir dışındaki kentler, az nüfuslu olmaları ve yerleşim alanlarının yaygın olmaması nedeniyle yay kenti olarak tanımlanabilir. İstanbul'da ise 19. Yüzyılın ortalarından itibaren kamu ulaşımına gereksinim ortaya çıkmış ve çeşitli kamu ulaşım türlerinin sunumu gerçekleşmiştir. (Tekeli İ) Bunlardan birincisi gemi ulaşımı olup, şirket-i Hayriye 1851 yılında Boğaz hattında çalışmaya başlamıştır. İkinci kamu ulaşım türü ise Osmanlı Bankasının'da büyük payı olan Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından kurulup işletilen tramvay hatlarıydı. Üçüncü ulaşım türü ise Trakya ve Anadolu yakalarında işletilen banliyö trenleridir. Daha sonra otobüsler de toplu taşımacılıkta kullanılmaya başlanmıştır. 1957 yılında Tramvayın kaldırılmasıyla, kamu ulaşımında arz eksikliği doğmuş ve bu eksiklik yeni dolmuş hatlarının açılması ile karşılanmıştır. Toplu taşımacılığın yetersizliği nedeniyle pek çok kamu ve özel kuruluş personellerini servis araçları ile taşımaya başlamışlardır.

1965-1975 döneminde Türkiye'de otomobil üretimine başlanması, otomobil sayısını ve özel araba sahipliğinin artışı ile hem İstanbul hem de Ankara'da banliyö treni, vapur ve belediye otobüsleri paylarını geriletmiş, minibüs ve diğer dolmuş araçları ile özel arabanın payını arttırmıştır.

1973 seçimlerinde büyük kentlerde sosyal demokrat görüşlü belediye başkanları göreve gelmiştir. Bu dönemde belediyelerin otobüs işletmeciliğinde önemli gelişmeler olmuştur. Büyük körüklü otobüsler alınarak servise konulmuş, özel otobüs yolları yapılmıştır. 1985 sonrası ise toplu taşımacılıkta yeni bir dönemin başladığı söylenilebilir. Belediyeler metro ve hafif raylı kent içi ulaşım sistemlerine önem vermeye başlamışlardır. Ankara'da 1985-1987 yılları arasında hazırlanan ulaşım planı uyarınca belirlenen hatlardan Batıkent – Kızılay arasında metro, Dikimevi –ASTİ (Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali) arasında hafif raylı sistemin yapımı gerçekleştirilmiştir. Konya'da kent merkezinden üniversite kampusu yönüne doğru giden bir hafif raylı sistem inşa edilmiştir. İstanbul'da Aksaray'dan kuzey-batı ve batı yönünde bir hafif raylı sistemin yapımı etaplar halinde gerçekleştirilmiş, Taksim-Maslak yönünde inşa edilen metro ise tamamlanmak üzeredir.

II1. OSMANLI DÖNEMİNDE SOSYO-EKONOMİK YAPI, DEMİRYOLU ULAŞIMININ GELİŞİMİ VE KENTSEL YAPIYA ETKİSİ

3.1.Osmanlı Kentinin Fiziksel Özellikleri

Her uygarlık kendi kentlerinin biçimlerini, karşı karşıya kaldığı coğrafi, morfolojik ve daha önceki uygarlıkların miras bıraktığı koşullara göre şekillendirir. Her uygarlığın bu verileri kendine özgün bir şekilde yorumlaması ise kendi kültürel yatkınlığına göre biçimlenir. Osmanlı kentlerinin pek çoğu en azından Anadolu'da antik bir çekirdeğe sahiptir. Birçok Anadolu kenti bir höyükten veya bir Bizans akropolünden gelişmiştir.

Osmanlıların kentlerindeki doğal ve insani coğrafya, Selçuk kent coğrafyasından oldukça farklıdır. Nasıl ki Selçuklu kenti kendini, en iyi biçimde duvarlarla çevrili ovalara kurulmuş kentlerde (Sivas, Kayseri) ifade etmişse, Osmanlı kenti de, gerek dağılım gerekse mimari açıdan dağlık bölgeden ovaya geçişten fevkalade yararlanmış bir dağ eşiği kentidir. Bursa, Saraybosna, Amasya, İzmir ve on kadar başka kent özellikle ticari merkezler geliştikleri ovaların kenarlarına tutunmuş gibilerdir. Vadi sistemlerinde yapılanma, kent morfolojisinde mutlaka yararlanacak bir akarsuyun varlığını aşağı yukarı her kentte zorunlu kılar. Arazinin alçak kısımlarında bulunan kent merkezi bu suya yüzünü döner. Zanaatın suya bazen motor çekici gücü olarak çoğunlukla da atıklar için gereksinimi vardır. Köprüler bu tür yerleşimlerin hassas bölgelerini oluştururken iki başında önemli kent alanları oluşmuştur. (Cerasi, 1999).

Daha ilk yıllardan başlayarak fethedilen kentlerin surlarının önemini yitirdiği görülür. Kentler bunları hemen aşmış ve olağanüstü denebilecek bir ölçüde yayılmışlardır. Kent ticaret alanı da bu yıllarda sur dışına çıkmış, kent kapısından başlamak üzere gelişmiştir. Kentsel mekanda etnik farklılıklara göre ayrı alanlarda yerleşme düzeni bu dönemlerde de vardır. İlk dönemlerde Türklerin çevrede, Hıristiyanların sur içinde yoğun oldukları anlaşılmaktadır. Bu eğilim klasik Osmanlı döneminde değişir. Türk mahalleleri genellikle üs sınıf üyelerince yaptırılan mescitler çevresinde oluşmuştur (Tanyeli, 1986)

Osmanlı kentinde merkezin ticari bir işlevi vardır; yönetsel , dinsel işlevi yoktur. Çünkü yöneticiler işlerini konutlarından görmektedirler. 16. yüzyılda bir önceki dönemde

başlayan ticaret alanının sur dışında konumlanması son bulur. Bedesten ve diğer ticaret yapılarıyla bu kesim örgütlü hale gelmektedir. Bedesten, meslek gruplarına ve üretim konularına göre bölünmüştür. Ticaret ve konut bölgeleri arasında oldukça kesin bir ayrım gözlenmektedir.

Merkezde, işlenmiş eşya çarşısı ve pazar bulunur. İşlenmiş eşya çarşısı bedesten çevresinde gelişir. Han, kapan, ve kapalı –açık çarşıları içerir. Farklı zanaat işlikleri, lonca düzeninde ayrı bölümlerde sıralanır. Pazar yerinin 15.yüzyıl sonrası kent merkezlerinde kurulması yasaklanmıştır. Büyük kentlerde ise tek cins besin maddesinin toptan alınıp satıldığı kapan hanları ortaya çıkmıştır (Yenen, 97-98)

Büyük kompleksler külliyeler mümkün olduğu zaman çok büyük olmasalar bile uzaktan görülebilmeleri için yükseltilerin üzerine yerleştirilir. Üç imparatorluk kentinde de bu çok belirgindir. Osmanlı devrinde, İstanbul'da Topkapı Sarayı ile Kavala ve Ioannina'da büyük kompleksler, iç kale olarak işlev gördükleri gibi devletin ve seçilmiş alay garnizonunun konutu olarak ta kullanılırlar. Ankara, Antalya, Sinop, Burgaz'da ise önceki devre ait iç kaleler kullanılır. Bununla beraber, iç kale, hiçbir zaman, Osmanlı öncesi Anadolu'da olduğu gibi morfolojik ve mimari olarak ön plana çıkan tek öğe değildir.

Osmanlı sisteminin 1838 Osmanlı –İngiliz Ticaret Antlaşmasıyla simgelenen dünya ekonomisine açılışı ve 1839 Tanzimat fermanı ile simgelenen yeni yönetim biçimi arayışları 19. yüzyılın ikinci yarısında kent yapısında önemli dönüşümlere yol açmıştır. Bu dönemde kent merkezinde, konut alanlarında, ulaşım sisteminde ve çalışma alanlarında değişim ve dönüşüm yaşanmıştır. Kent merkezlerinde yapılan faaliyetler sağlık, eğitim, ibadet ve toplanmalardır. Bu faaliyetlere ek olarak, otel, postane, lokanta, tiyatro, sigorta, kafeteryalar, banka , resmi binalar büro binaları gelecektir.

Kervan teknolojisindeki hanın yerini yeni ulaşım sistemlerine göre otel alır. Geçici olarak gelenler içinde sadece konaklamanın gerçekleştiği bir mekan olarak kullanılmaktadır. Hanın konaklama işlevi otele dönüşür. Bankalar kentte ticaretle uğraşan kesimin, yabancı bankaların şube açmaları ile gerçekleşen finans birimleridir. Postaneler, telgraf teknolojisi ile haberleşmenin sağladığı mekanlardır. Resmi binalar; bakanlık, müdürlük gibi birimler oluşturulmakta ve bürokrasiye geçilmektedir.

Konaklar devlet dairesi olarak kullanılmaktan çıkmıştır. Hükümet konağı, adliye binası gibi resmi binalar yapılmıştır.

Eğlence, kültür (tiyatro); eğitimli kişilerin yönetime gelmeleri ile fizik mekanda yerini alır. Meyhane gibi erkeklere yönelik gece yaşantısının uygun olduğu, ağırlık olarak yabacıların bulunduğu mekanlar oluşmaya başlamıştır.

Kafeteryalar, kıraathaneler; yabancıların ağırlıklı olduğu bölgelerde özellikle görülmektedirler. Kıraathaneler günlük gazetelerin ve kitabın okunduğu yerler olarak ortaya çıkar. Yeni birimlerin yanında eskileri de devam eder. İkili yapı görülür. Fizik mekanda geleneksel ile yeni yaşamın getirdikleri yan yana yer alır.

3.2.Osmanlı İmparatorluğunda ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Kentsel Büyüme

Osmanlı kentleri ne soyutlanmış yerleşimler, ne de vaha kentleridir. Bu kentler geniş bir ekonomik sistemin öğeleridir. Bu yerleşimlerin kent sistemi bakımından ulaştığı bütünlük, sadece kendi tarımsal arazisi ile olan ilişkisine indirgenemez. Sistem ayrıca kendinden önceki uygarlıkların öğretisi ile oluşmuştur. Hepside büyük yada orta boy fakat seyrek bir düzen de yer alan Doğu Anadolu'daki kervan kentlerinin ve surlarla çevrilmiş kentlerin karşısına İstanbul demek olan ''grande ventre ''(fr. büyük karın) çevresine yaslanmış küçük ama daha yaygın bir kent düzeni çıkmıştır (Cerasi,1978)

Anadolu kentleri büyük ölçüde 16. yüzyılda gelişmiştir. Hiçbir Osmanlı kenti İstanbul'la karşılaştırılacak büyüklükte değildir. Bursa kentinin Kanuni döneminin ilk yıllarında İmparatorluğun ikinci büyük kenti olan Haleb'i yüzyılın sonuna doğru geçmesi dikkat çekicidir. Kayseri ve Ankara 16. Yüzyılın sonuna doğru Selanik'i geride bırakarak Osmanlı egemenliğindeki Balkanların en önemli kenti olan Edirne ile karşılaştırılabilecek durumuna gelmişlerdir. Güneydoğuda idari merkez olan Diyarbakır Edirne'den birkaç yüz aile daha kalabalıktır (Faraoqu,1994)

Diğer kentlerle karşılaştırıldığında İmparatorluğun başkenti İstanbul'un metropoliten kent boyutlarına varana dek sürekli geliştiğini görülmektedir. İstanbul'un bütün açılardan benzersiz ve egemen bir rolü vardır. İstanbul bölgedeki halkın yarıdan fazlasını, bunların sosyal ve ekonomik faaliyetlerinin büyük bir kısmını, yönetim ve kültürel kurumların önemli bir bölümünü bünyesinde toplamıştır. Fikirsel ve fiziksel iletişim için de Anadolu ve Balkanlar arasında bir bağlantı noktasıdır. İmparatorluk

başkentinin, gündelik yaşamla ilgili göreneklerde, beğenide, mimaride, Batı ile Osmanlı uygarlığı arasında arabuluculukta ve yeni idari biçimlerin denenmesinde üstlendiği kılavuzluk görevi diğer kentlerinkiyle kıyaslanamayacak bir üstünlüktedir (Cerasi,1978)

İki eski başkent Bursa ve Edirne'nin nüfus güçlerini ve kültürel ve mimari prestijlerini aşan bir ağırlıkları vardır. Her ikisi de İstanbul tarafından ellerinden alınmamış ticari ve manevi işlerini devam ettirmişlerdir. Anadolu'da yavaş yavaş görülen sanayileşme hareketlerine yönelik ilerlemelerde Bursa önemli bir imalat merkezi konumundadır. Edirne ise sadece önemli bir ticaret ve transit merkezi olmakla yetinmeyip Saray'ın ve kültürünün Osmanlı Avrupası'na açılan gerçek kapısıdır. Batı kökenli olup ancak İstanbul'dan geçen sanat modaları, Balkanlara bu kentten yola çıkarak yayılmıştır. Ege'deki iki uluslararası ve kozmopolit liman olan Selanik ve İzmir'in ayrı bir kategori içinde yer alması gerekmektedir. Benzeri ticari işlevler ve benzer bir kozmopolitlik bir alt tonda olarak Rusçuk, Varna ve Samsun gibi başka limanlarda da üstünlük kazanacaktır (Cerasi,1978)

18.yüzyılın ikinci yarısında, Balkan kentlerinde kapitalist ilişkiler doğmaya başlamıştır. Orta Avrupa ile ticaret canlanmış ve Hıristiyan halk kentlere akmağa başlamıştır. 19. Yüzyılın başlarında bütün önemli kentler belirgin adımlarla büyürken daha küçük olanlar durağan kalmıştır. Anadolu'da da, Balkanlarda olduğu gibi , nüfusları 5 ila 10 bin arasında gidip gelen, çok büyük olmayan bir bölge ile sıkı ilişkide bulunan ve bu bölge için çarşı kent görevini üstlenen ikinci derecede öneme sahip on kadar kent bulunmaktadır.

Kentte dış ilişkilere dayalı iş olanaklarının artması, kent ile kırın ulaşıma bağlantılı olarak daha kuvvetlenmesi, sağlık koşullarının iyi olması, kentin daha güvenli olması yabancı nüfusun artması ile kentleşme oranı %35'e ulaşmıştır. Bu kentlerin büyümesi (nüfus alması), kent içinde yoğunlaşma, kat yüksekliğinin artması kente bütün boşlukların dolması, ulaşım olanakları paralelinde makroformların tamamlanması ve aşılması demektir.

3.3. On dokuzuncu yüzyılda Nüfus Hareketlerinin Kentleşmeye Etkisi

On dokuzuncu yüzyılın başında Osmanlı İmparatorluğu nüfus bakımından fazla yoğun değildir. Ekilebilir büyük alanlar kullanılamamaktadır. Bu devirde yaşanan toprak mülkiyeti sistemindeki karışıklıklar, politik ve askeri politikalar bunun nedenleri arasındadır.

İlk modern Osmanlı nüfus sayımı 1828-1829 yıllarından başlayarak hem Avrupa hem de Asya toprakları için gerçekleştirilmiştir. İmparatorluğun kazalarındaki nüfus sayılmasa da daha bilinçli ve modern bir nüfus sayımına doğru gidilmektedir. 1826 yılında yeniçeri ocağının kaldırılmasından sonra bir nüfus araştırması yapılmıştır. Fakat bu dönemde Rusya ile savaş halinde olunduğundan araştırmaların sonuçları alınamamıştır. Tanzimat dönemi ve sonrasında Osmanlı İmparatorluğunda nüfus sayımlarına ve nüfus verilerine daha modern bir bakış açısı yerleşmeye başlamıştır. Bu dönemde nüfus sayımları artık vergi almak, arazi dökümü yapmak ya da askere almak için değil nüfusun miktarına, sosyal ve ekonomik niteliklerine ilişkin bilgi almak için yapılmıştır. Bu görüşler ışığında ilk iki genel nüfus sayımı 1831 ve 1844 yıllarında yapılmıştır (bakınız çizelge 3.1 ve 3.2) Bu ilk iki sayım yarım kalmıştır. Bu iki sayımda da yalnızca Osmanlı erkek nüfusunun sayıldığı görülmektedir. İmparatorluğun askeri potansiyelini ölçmek ve vergilendirme işlemleri halen ön plandadır. Bu dönemlerde çok sayıda Avrupalı seyyah ve bilim adamı Osmanlı İmparatorluğunun nüfusunu tahmin etmeye çalışmışlardır (Kalpat,1985)

Çizelge 3.1 1831 Sayımına göre Anadolu ve Rumeli'deki toplam erkek nüfus

DİNSEL ETNİK GRUP	ANADOLU	RUMELİ	TOPLAM
İSLAM	1988270	513448	2501425
REAYA (HİRİSTİYAN)	366625	811546	1178171
KIPTİ	7143	29532	36675
YAHUDİ	5338	11674	17012
ERMENİ	16743	3566	20309
TOPLAM	2383876	1369766	3753642

Kemal H Karpat, Ottoman Papulation 1830-1814 Demographic and Social Charecteristics

Çizelge 3.2 1844 sayımına göre Osmanlı İmparatorluğunun etnik ve dinsel dağılımı

	AVRUPA	ASYA	AFRİKA	TOPLAM
TÜRK	2 100 000	10 700 000		12 800 000
RUM	1 000 000	1 000 000		2 000 000
ERMENİ	400 000	2 000 000		2 400 000
YAHUDİ	70 000	80 000		150 000
SLAV	6 200 000			6 200 000
RUMEN	4 000 000			4 000 000
ARNAVUT	1 500 000			1 500 000
TATAR	16 000	20 000		36 000
ARAP		900 000	3 800 000	4 700 000
SÜRYANİ VE KELDANİ		235 000		235 000
DÜRZİ		30 000		30 000
KURT		1 000 000		1 000 000
TURKMEN		85 000		85 000
ÇİNGENE	214 000			214 000
DİNSEL DAĞILIM				
MÜSLÜMAN	4 550 000	12 650 000	3 800 000	21 000 000
RUM-ORTODOKS	10 000 000	3 000 000		13 000 000
KATOLİK	640 000	260 000		900 000
MUSEVİ	70 000	80 000		150 000
DİĞERLERİ				300 000

Kaynak: Kemal H Karpat, Ottoman Papulation 1830-1814 Demographic and Social Charecteristics

Geç Osmanlı döneminin en anlamlı ve önemli iki nüfus sayımı (Tahrir-i nüfus) 1885 ve 1907 yıllarında yapılmış olanlarıdır. Tüm Osmanlı döneminin en ayrıntılı nüfus sayımları bunlardır. Nüfusun yaşa cinsiyete medeni duruma, etnik/dinsel cemaate, mesleğe, doğum yerine vb. göre dağılımlarını veren ilk ve son Osmanlı nüfus sayımları bunlardır. 1907 sayımıyla oluşturulan ve "esas nüfus kayıt defterleri" ile "vukuat defterleri" adı verilen defter türlerine dayanan nüfus kayıt sistemi, Türkiye'de bugün kullanılmakta olan nüfus kütüklerinin temelini oluşturmaktadır (Behar, 1996)

Elimizdeki verilere göre 19. yüzyılın ilk otuz yılında Osmanlı imparatorluğu nüfusunun azaldığı tahmin edilir. 1850'lerden sonra yeniden artmaya başlamıştır. Müslüman olmayan nüfus 1930'larda belirli bir artış oranı göstermiştir; tahminen yılda %2 civarında Müslüman nüfus düşüş göstermiş veya aynı düzeyde kalmıştır. 1850'li yıllardan sonra Müslüman nüfusun doğurganlık oranlarında artış görülmeye başlamıştır. Müslüman ve gayrimüslim tebaa nüfusu arasındaki bu oransızlık gayri Müslimlerin lehine olan ekonomik ve sosyal şartlardan kaynaklamaktadır. Özellikle Türk nüfusun erkeklerinin en verimli yıllarını askeri hizmetlerde geçirmeleri dolayısıyla evlenip bir

yere yerleşerek ekonomik olanaklardan faydalanmaları daha zordur. On dokuzuncu yüzyılda Osmanlı imparatorluğu Avrupa kaynaklı kapitalist ekonomiye açıldığı zaman ekonomik olanaklardan en fazla faydalanan gayri Müslim nüfus olmuştur. İç ve dış ticarette bunlar söz sahibi olmuşlardır. Müslüman nüfus içerisinde askeri yükümlülüğü olmayan küçük bir nüfus da bu ekonomik şartlardan faydalananlar arasındadır bu da onların nüfusları üzerinde olumlu etkiler doğurmuştur. Bazı küçük bürokratik ve büyük tarımsal işletmelerin sahipleri dışında Müslüman nüfus bu yeni düzenin destekçileri olmuş fakat onun getirdiği olanaklardan faydalanamamışlardır. Devlet mekanizmasında politik kontrolü ellerinde tutar görünmektedirler fakat bu kontrol bile kaybolmaktadır. Salgın hastalıklar Müslüman nüfus arasında daha yıkıcı olmaktadır. Müslüman nüfusun artış hızını düşük ekonomik gelir düzeyleri ve gelişmişlik düzeyleri ile ilgili faktörler yavaşlatmaktadır. 1850 yılından sonra savaşlara ara verilmiş, sağlık koşulları biraz daha iyileştirilmiş ve dünya ekonomisindeki iyileşmeler imparatorluğa da yansımıştır. Ekonomik gelişmeler tarımsal sektöre yaramıştır. Müslüman nüfusun çoğu tarımda çalışmaktadır. Bu devirlerde gayri Müslimlerle aynı ekonomik, kültürel, eğitimsel ve politik olanakları paylaşan bir Müslüman orta sınıfın oluşmasına yol açmıştır. Bu da nüfus artışları üzerinde olumlu etki yaratmıştır. (Behar,1996) Kısaca on dokuzuncu yüzyılda Osmanlı nüfus hareketlerini incelerken çeşitli etnik grupların doğurganlık oranlarını etkileyen ekonomik, sosyal, koşulları da dikkate almak gerekmektedir.

3.3.1. 19. Yüzyılda Nüfus Hareketleri (Göçler)

Osmanlı Devletinde göçerlerin iskanına yönelik ilk sistemli çabaları 17. yüzyılda görülmektedir. Merkezi hükümet iskan bölgelerini genellikle denetleyememektedir. Güvenlik yokluğu yerel görevlilerin koyduğu ağır vergiler, ekilebilir toprak kıtlığı, ilk kötü hasatların atlatılmasını sağlayabilecek birikimlerin yokluğu hep aynı doğrultuda etki yapmaktadır. Bir bütün olarak bakıldığında, Osmanlı devletinin, tıpkı Avrupa'da ve başka yörelerdeki devletler gibi sürekli göçmen akışını denetleyemediği görülmektedir. Kaçak göçmenlerin bulunması ve kent dışına atılması doğrultusundaki çabalara karşın Balkanlardan ve Anadolu'dan İstanbul'a gelenlerin sayısının 16. ve 17. yy. başlayarak sürekli artığı görülmektedir. Anadolu'nun ulaşılması kolay kısımlarının 18. ve 19. yüzyılda terk edilmiş görünümü o dönem Anadolu köylülerinin hareketliliğinin çok yüksek olması nedeniyledir. (Karpat,1985)

Bu dönemde sanayileşen Avrupa ülkelerinden birincil maddelere karşı talep vardır. Osmanlı imparatorluğunda kalkınmak için nüfus artışının şart olduğu kanısı yerleşmeye

başlamıştır. Hükümet ekonomik durgunluğu aşmak için tarımı canlandırmayı düşünmeye başlamıştır. 1856 yılından sonra Osmanlı İmparatorluğu tarafından uyarlanan nüfus politikası göç ve yerleşme hakkında sultan tarafından da desteklenen maddeler içermektedir. Bu görüşlere göre Osmanlı topraklarına göç etmek serbesttir. Sultana ve kanunlara bağlılığını bildiren her kimse Osmanlı tebaası olabilecek ve Osmanlı topraklarında yerleşebilecektir. Osmanlı devleti göç edenlere verimli tarım arazileri dağıtacaktır.(Karpat,1985)

Osmanlı nüfusunun sosyo-kültürel ve etnik kompozisyonu iç ve dış göçler dolayısıyla değişime uğramıştır. Tüm 19. yüzyıl boyunca hükümet Türkmen, Kürt ve Arap nüfusu ve diğer göçebe toplulukları Anadolu, Irak ve Suriye'de ekilebilir alanlara yerleştirmiştir. 1854 ve 1908 yılları arasında Rusya'dan Kafkas, Kırım, Orta Asya kökenli Müslüman nüfus ile Balkanlardaki Müslüman nüfus Osmanlı topraklarına göçmüştür. Bu devirde 500 000-800 000 arasında Yunanlı, Ermeni ve Arap kökenli Osmanlı tebaasının da Amerika'ya göçtüğü görülmektedir. (Behar,1996)

19. yy. boyunca Anadolu'nun ve daha genel olarak Osmanlı imparatorluğundan kopmayan bölgelerin nüfusu sürekli olarak artmıştır. Örneğin bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan alanların nüfusunda 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde nüfusu 8-9 milyon olan nüfusun Birinci Dünya savaşı öncesi 16-17 milyona yükseldiği tahmin edilmektedir. Bu hızlı artışın bir bölümü nüfusun kendi içsel büyümesinden kaynaklanmaktadır.

Bazı yazarların öne sürdükleri gibi Osmanlı İmparatorluğu göçmen sorunuyla karşılaşan ilk devletlerin başında gelmektedir. Avrupa devletleri I. Dünya savaşına kadar böyle bir sorunla karşı karşıya kalmamışlardır. Batı devletleri 19. Yüzyılın sonuna kadar daha çok kolonizasyon ve sanayileşmenin yaratığı göç sorunu uğraşmışlardır. Bu göçler Avrupa'da artan nüfusun bir kısmını kolonilere veya daha az nüfuslu bölgelere yerleştirmek ve kurulan kolonilerden Avrupa'da gelişen endüstri için gerekli ham maddeyi sağlamak ve ekonomik gelişme için yeni pazarlar bulmak amacının yanı sıra, Avrupa kültürünü ve uygarlığını dünyaya yaymak amacını taşımaktadır. Bu kapsam içinde vatanlarından ayrılanlar kendi arzularıyla ve devletlerinin gözetimi ve güvencesi altında gittikleri yeni ülkeleri ve oradaki yaşantıyı benimsemektedirler. Göç olaylarının tarihsel gelişmesi dikkate alındığında, yurtlarından kovulanlar, sürgün edilenler, toptan göçe zorlananlar, milli göçler, geri göçler, anlaşmalara bağlı göçler ve diğer terimlerle

tanımlanan gerçek dış göçler sorunuyla karşılaşan devlet, 18. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı devleti olmuştur. (Pamuk,1994)

19. yüzyıl Osmanlı toplumu ve ekonomisi için öncekilerden çok daha farklı bir dönem oluşturur. Yüzyılın başlarında, Osmanlı ekonomisi büyük ölçüde kendi kendine yeterlidir. Geleneksel teknolojiyi kullanan tarım ve tarım dışı üretim faaliyetleri de kapitalizm öncesi üretim ilişkileri egemenliklerini korumaktadır. Merkezi devletin gücünün gerilemesine karşın vergisel üretim tarzı olarak nitelendirdiğimiz yapılar henüz çözülmemiştir. Ancak 1820'lerden Birinci Dünya savaşına kadar geçen yaklaşık yüz yıllık sürede , Osmanlı devleti Batı Avrupa devletlerinin askeri, siyasi ve iktisadi gücü ile karşı karşıya gelmiştir. Ekonomi Batı kaynaklı yeni bir iktisadi düzene, kapitalizme açılmaya başlamıştır. Bir yandan taşradaki ayan ve Balkanlarda hız kazanan bağımsızlık hareketleri, öte yandan Batının artan gücü karşısında Osmanlı yönetimi bir dizi Batı türü reformu uygulamaya koyarak merkezi devletin gücünü ve etkinliğini arttırmaya çalışmıştır. İç ve dış kaynaklı bu gelişmeler toplumsal ve iktisadi yapıları hızla değiştirmiştir. Ortaya 18. yüzyıldakinden çok farklı yapılar ortaya çıkmaya başlamıştır. (Pamuk,1994) On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı İmparatorluğunun yavaş yavaş dağılmasına şahit olmuştur. İmparatorluğun etnik ayrımlara göre pek çok devlete ayrılması 1815-1920 yılları arasında gerçekleşmiştir. Bu dağılmanın sonucu bir ölçüde dış güçlerin müdahalesine, milliyetçilik akımlarının yaygınlaşmasına, yeni oluşan elit bir sınıfın geleneksel otokratik idareye baş kaldırmasına bağlanabilir. Gerçekte 19. yüzyılda Osmanlı devletinde görülen bu gelişmeler kapitalist ekonomik sistemin ayrı ayrı küçük etnik devletleri yeni bir politik organizasyonun ana prensibi olarak görmesidir. (Armaoğlu, 1986)

Balkanlarda ortaya çıkan çeşitli devletler abartılı bir tarihi hak ve nüfus yoğunluğundan hareket ederek kendilerine daha büyük bölgeler hazırlamak istemektedirler. Din birliğini bir devlet kurmak için yeterli saydıklarından bölgelerinde yer alan Müslüman ve diğer Hıristiyan grupları dikkate almamaktadırlar. Çoğunluğu Slâv kökenli ve Ortodoks dinine mensup olan Balkan toplumları özellikle bölgelerinde yaşayan Müslüman toplumun üzerine baskı uygulayarak Anadolu topraklarına doğru göçmelerine neden olmuşlardır. Bu nedenledir ki on dokuzuncu yüzyılda yapılan nüfus hareketleri etnik ve kültürel faktörlere dayanmaktadır. Bu yıllarda göçler nüfus hareketlerinin çoğunu oluşturmaktadır. Bu nüfus hareketleri Balkanlarda, Anadolu'da ve

Arapça konuşan Osmanlı topraklarındaki etnik ve dinsel dağılımını kökten etkilemiştir.(Karpat,1985)

19. yüzyılda Anadolu'ya göç eden nüfus içinde üç büyük unsur görülmektedir. İlk olarak Kırım'dan Rumeli'ye ve Anadolu'ya göçler 1780'lerde başlamış ve özellikle 1850'lerde ve 1860'larda büyük miktarlara varmıştır. İkinci olarak Kafkasya'dan Rumeli'ye ve Anadolu'ya göç eden Çerkezler de en yoğun olarak 1850'lerde ve 1860'larda gelmişlerdir. Balkanlardan Anadolu'ya gelen nüfus ise 1877-78 Rus savaşı ile ve 1912-13 Balkan savaşları sırasında göç etmiştir. Balkanlardan gelen nüfus içinde daha önce Kırım ve Kafkasya'dan Rumeli'ye göçenler de bulunmaktadır. (Pamuk,1988)

Kırımdan göç edenlerin ekonomiye etkileri de değişiktir. Bu kesimden göç edenler lehçe farklılıklarına rağmen Türklerle aynı dili konuşmaktadırlar. Geldikleri yerde belirli kurallar ve otorite sınıflamasına göre yaşamaktadırlar. Bu nüfus küçük bir asil gruba ve ticaret ve çiftçilikle uğraşan daha büyük gruplara ayrılmaktadır. Bu devirde kırımlı asiller ve tüccarlar memleketlerindeki mallarını satabilmişlerdir ve yanlarında altına çevirdikleri belirli bir kapital ile gelmişlerdir. Ticari becerileri ile birlikte bu grup ilerde Müslüman orta sınıfın oluşmasına büyük katkıda bulunmuşlardır. Kırımlı iş adamları İstanbul, İzmir, Balıkesir, Bursa, Ankara, Konya ve Eskişehir'de gelişen iş yerleri kurdular. Bugün bile bu kentlerde ve özellikle Eskişehir'de belli başlı iş yerleri kırımlı göçmenlerin kökeninden gelenlere aittir.

Kırımdaki düz arazi ve platolarda yaşayan halk da iç Anadolu steplerine yerleşip buğday üretmeye başladılar. Eskişehir- Konya-Ankara arasındaki buğday ambarı olarak adlandırılan üçgendeki tahıl üretimi Kırımlılar buralara yerleştikten sonra gelişme göstermiştir. Diğer Kırımlılar Ege kıyılarına yerleşerek meyve ve para getiren sanayi ham maddeleri ürettiler.

Balkanlardan göçen halkın ekonomik etkileri daha değişik olmuştur. Bunların arasında büyük toprak sahipleri, emekli memurlar ve çeşitli yüksek sınıf Müslüman kesim vardır. Balkanlarda yaşamaya devam eden Müslümanlar bu şekilde kendilerine önderlik edecek kişilerden yoksun kaldılar ve buda bu topraklarda kalan Türk toplumun dağılmasına yol açmıştır. Balkanlarda yaşayan zengin Müslümanlar buradaki mallarını yok pahasına sattılar. Fiyatların çok düşük olmasına rağmen belirli bir sermaye getirdiler. Yanlarında

getirdikleri sermaye kendi işlerini kurmak için yeterlidir. Bu da yeni sosyolojik dönüşümlerin belkemiğini oluşturmuştur,

Balkanlardan gelenlerin kaderleri ve pozisyonları birbirinden ve Kırımdan göçenlerden farklı gelişim göstermiştir. Bunlardan bazıları Anadolu demiryollarını yapan şirketler tarafından işe alındılar, bazıları ise gelişigüzel Anadolu topraklarına yerleştirildiler. Verimli toprakların çoğu dağıtılmıştır fakat Balkanlardan gelenlerin bazıları Bursa, Bandırma, Balıkesir ve Ege sahillerinde verimli arazilere yerleşip kısa sürede gelir düzeylerini yükselttiler diğerleri ise Orta Anadolu'nun ve Doğunun susuz yerlerine yerleşerek düşük yaşam koşuları ve hastalıklarla mücadele etmişlerdir. Bazı durumlarda buralara göçenler patates gibi yeni ürünler ve daha iyi tarımsal üretim şekillerini uygulamaya başladılar ve tarımsal verimin artmasına yol açtılar. Osmanlı İmparatorluğunda bu göçlerden sonra ekonomik aktivitelerde bir gelişme olmuştur. 1885-1912 yıllarında Osmanlı imparatorluğunda GSMH artışlar olmuştur.

Tazimatın ilanına kadar göçmenlerin yerleştirilmesi ya doğrudan doğruya Bab-ı Alinin eyaletlere göçmenler geldikçe gönderdiği fermanlar uyarınca yapılıyor, veya göçmenlerin başvuruları üzerine kendilerine para ve malzeme yardımı yapılıyordu.

Arşiv kayıtlarına göre, göçmen işlerine bakılması şehremanetine bırakılmıştır. Ancak 1855 yılından sonra, belediye örgütü yeniden düzenlendikten sonradır ki bu örgüt göçmenlerin yerleştirilmesi konusunda az da olsa etkili olabilmiştir. Ancak parasal olanakları çok sınırlı olan belediye örgütleri bu konuya çok fazla katkıda bulunamamışlardır.

Göç ve göçmen işleri 1859 yılına kadar Şehrmaneti tarafından yürütülmüştür. Bu tarihte göçlerin ve göçmenlerin yerleştirilmesi sorunu hızla büyüdüğü için şehremanetinin bu görevi yerine getiremeyeceği düşünülerek yeni bir örgütlenmeye gidilmiştir. Göçmenlerin her türlü sorunu ile uğraşacak bir Göçmen Komisyonunun kurulması için bir öneri hazırlanarak Meclis-i-Ali de görüşülmüştür. Hazırlanan öneri 5 Ocak 1860 yılında Sultan tarafından onaylanmıştır. Bunun sonucunda İskan-ı Muhacirin komisyonu resmen kurulmuştur. Bu kurumun işlevi Osmanlı devletinin son yıllarına kadar sürmüştür. İskan-ı muhacirin komisyonu vilayetlerde de şubeler açmıştır.

Osmanlın hükümeti 1877 yılına kadar gelen göçmenlerin yerleştirilmesi sırasında büyük kentlerde bulunan arsalara göçmenlerin yerleştirilmesini istememiştir. Yalnız yüksek memur ve ilmiye sınıfından olanlara zanaatleri ancak kentlerde yapabilen göçmenlerin kentlere yerleşmelerine izin verilmiştir. Ancak, göçmenlerin çoğalmasıyla birçok kunduracı, marangoz ve diğer bazı küçük esnaf köylerde ve kasabalarda barınamaz olmuştur. Bunların dışında tarımla uğraşmayan göçmenlerin köy ve kasabalara yerleştirilmesi bir yarar sağlamamaktadır. Kent hayatı ve ticarete alışmış göçmenler yerleştirildikleri yerlerden ayrılarak kentlere göç etmişlerdir. Vilayetlere gelen bu haberler üzerine Bab-ı Ali 1878 de çıkardığı bir talimatın 35. İnci maddesinde göçmenlerin kentlerin çevresine yerleşmelerine izin vermiştir. Bu karardan sonra Anadolu kentlerinde kısa bir süre içerisinde göçmen mahallesi olgusu ortaya çıkmıştır.

İster kırsal kesimde, ister kentlerin çevresinde kurulmuş olsunlar göçmenlerin yerleştikleri dokunun çok belirgin bir ortak niteliği vardır. Bu yerleşme alanları kırsal kesimde geleneksel Anadolu köy dokusundan, kentlerde ise geleneksel mahalle dokusundan kolaylıkla ayırt edilebilirler.

Osmanlı yönetimleri gelen nüfusun kırsal alanlara yerleştirilerek tarımla uğraşmasını özendirmeye çalışmışlardır. Yüzyıllar boyunca deniz yoluyla İstanbul'un hububatını sağlayan Balkan bölgelerinin İmparatorluktan ayrılması , Osmanlı yönetiminin dikkatlerinin Anadolu'ya çevrilmesine yol açmıştır. 1857'de çıkarılan bir kararname ile gelen nüfusa devlet mülkiyetinden topraklar verilmiştir. Rumeli'ye yerleşenlere altı yıl ve Anadolu'ya yerleşenlere on yıl vergi muafiyeti tanınmıştır. Anadolu'ya göç edenlerin çoğunluğu ekime elverişli boş bölgelere ve iç Anadolu demir yolu çevresine yerleştirilmiştir. Hububat üretimine çok elverişli olan Eskişehir-Ankara-Konya üçgeni, Isparta , Bursa, Balıkesir yöreleriyle Karadeniz ve Ege kıyıları gelen nüfusun en fazla yerleştiği yörelerdir. (Pamuk,1998)

19. yüzyılda Anadolu'da ekilebilir toprakların sınırına ulaşılamamıştır. Toprağın göreli bolluğu ve emeğin göreli kıtlığı sürmüştür. Bu koşullarda küçük ve orta boyutlu işletmelerin büyük çiftlikler karşısında varlıklarını koruyabilmeleri daha kolay olmuştur. Öte yandan, imparatorluktan ayrılan bölgelerden göç eden nüfus, aile işletmeleri çevresinde boş topraklara yerleştirilince, hem tarımsal üretimde önemli artışlar görülmüş hem de orta ölçekli işletmelerin durumu güçlenmiştir. 19.yüzyıl

boyunca iç ve dış pazarlara yönelik tarımsal meta üretiminin büyük bir bölümü bu işletmeler tarafından gerçekleştirilmiştir.(Pamuk,1998)

Osmanlı idaresi altındaki topraklara göçenler ekili alanları arttırarak tarımsal üretimi geliştirdiler. Göçler kapital ve beceri birikimini de beraberinde getirmiştir. Osmanlı topraklarına göçenler daha önce yaşadıkları yörelerin ileri gelenleriydiler. Aralarında toprak sahipleri, Yüksek düzeyde memurlar ve ulema bulunmaktadır. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısı ekonomik büyüme ve sosyal değişiklikleri de beraberinde getirmiştir.

Yeni devirde geleneksel Osmanlı üretim biçimleri gerilemeye başlamıştır. Sermaye-yoğun, Batı tipi işletmeler ve şirketler Osmanlı imparatorluğunu kontrol etmeğe başlamıştır. Bu şirketlerin pek çoğu büyük Avrupa şirketlerinin yan kuruluşları veya Avrupa kökenli sınai üretimin dağıtıcıları idiler. Çalışanlar içinde pek çok banka memuru ve katipler vardır. Bu iyi bir gösterge gibi görünebilir ancak örneğin fabrikada çalışan işçilerin sayısına bakarsak ki bu 186 000 bin civarındadır. Bu da hizmetkar ve katip sayısından daha azdır. Osmanlı ekonomisinin temel olarak tarımsal sektöre dayandığını görülmektedir. İstanbul, İzmir gibi liman kentlerinde yaşayan yabancılar ise Avrupa sermayesinin temsilciliğini yapmaktadırlar. Bu arada Müslüman bir orta sınıf oluşmaktadır.

On dokuzuncu yüzyıldaki nüfus hareketleri Osmanlı devletinin karakterini değiştirmiştir ve dolaylı olarak içlerinde modern Türkiye'nin de olduğu pek çok bağımsız devletin doğmasına yol açmıştır. Müslüman halkın Osmanlı idaresindeki topraklara doğru göçmesi Osmanlı imparatorluğunda Müslüman nüfusun yavaş yavaş artmasına yol açmıştır. Bu durum Abdülhamid idaresindeki imparatorluğu derinden etkilemiş ve Müslüman kesime yönelik politikalar uygulanmasına yol açmıştır. (Karpat, 1985)

Çizelge 3.3 Osmanlı Devletinin nüfusunun vilayetlere göre dağılımı

VİLAYET	1893 SAYIMI	1907 SAYIMI	1914 VERİLERİ
ADANA	396 349	504 396	516 217
ANKARA	847 137	1 157 131	1 156 891
AYDIN	1 410 424	1 727 581	1 818 859
BAĞDAT	197 756	178 178	----------
BASRA	10 853	10 270	----------
BEYRUT	568 014	562 719	824 873
BİGA SANCAĞI	118 835	186 455	----------
BİTLİS	276 998	297 660	437 479
CEZAİR –İ – BAHR-İ-SEFİD	263 560	364 223	----------
ÇATALCA SANCAĞI	58 222	78 529	59 756
DİYARBEKİR	368 964	392 705	619 825
EDİRNE	836 041	1 133 796	631 094
ERZURUM	559 055	675 855	815 432
HALEP	787 714	867 679	1 031 333
HUDAVERDİGAR	1 335 884	1 691 277	2 010 452
İŞKODRA	87 372	89 848	----------
İZMİT SANCAĞI	195 669	290 517	325 143
KASTAMONU	948 981	1 121 516	1 175 875
KONYA	944 042	1 249 777	1 339 111
KOSOVA	721 087	671 653	----------
KUDÜS SANCAĞI	234 770	229 812	328 168
MAMURETU'L AZIZ	381 346	473 324	538 227
MANASTIR	664 399	824 828	----------
MUSUL	176 111	161 748	----------
SELANİK	989 844	921 359	----------
SİVAS	926 671	1 194 372	1 169 443
SURIYE	400 748	478 775	918 409
TRABLUSGARP	----------	449 623	----------
TRABZON	1 056 237	1 342 778	1 567 897
VAN	119 860	113 964	259 141
YANYA	516 477	516 766	----------
ZOR SANCAĞI	34 250	60 854	66 294
DERSAADET	873 565	782 227	909 978
ŞEHREMANETİ	80 702	82 435	----------
MÜLHAKATI			
TOPLAM	17 388 662	20 884 630	18 520 016

Kaynak: Kemal H Karpat, Ottoman Papulatıon 1830-1814 Demographic and Social Charecteristics

3.3.2. Nüfus Hareketleri Değişen Sosyal , Ekonomik, Demografik Koşulların Kentleşmeye Yansıması

Osmanlı imparatorluğunda endüstri devriminden önce Avrupa ve Amerika'dan daha çok bir kentleşme görülmektedir. Ancak sanayi çağına onlarla birlikte giremediği için bu ülkelerdeki sanayi sonrası kentleşme hızını yakalayamamıştır ve kentleşme açısından daha gerilerde kalmıştır. Türkiye'de kentleşmenin hızlanması 1950'li yılları bekleyecektir. Osmanlı İmparatorluğu gerileme devrine girmeden önce sağlıklı ulaşım ağları ile beslenmektedir. İmparatorluğun yayılımı ve çeşitliliği, bir yerden diğerine gidiş gelişin kolaylığı, çok sayıda insanın seyahati için uygun koşullar yaratmıştır. Ticari spekülasyon, bilgi ve kültür arayışı , haç türü dini yükümlülükleri yerine getirme isteği gibi birçok neden bireyleri yollara düşürmektedir. Kimi zaman bu kişiler buralara temelli yerleşmektedir. Büyük Arap kentlerinde yabancılar kolonileri oluşmaktadır. Osmanlıların azınlıklara karşı göreceli hoşgörüleri ve iç yönetimlerine tanıdıkları geniş özerklik tüm büyük Arap kentlerinde Yahudi ve Yakındoğu kentlerinde Hıristiyan cemaatlerinin gelişmesine olanak vermiştir. Kentlerde güvenlik ortamı , ekonomik etkinliklerin sağladıkları olanaklar, iş arayan kır kökenli nüfusu da bu kentlere çekmektedir. Cezayir ve Tunus örneklerinde bu iç göç çok önemli bir yer tutmaktadır.(Autheman,1996)

Kapitalizmin ve burjuvazinin gelişimi, liman kentlerinin evrimiyle karşılıklı bir ilişki içindedir. Ticari yöntemlerine bağlı olarak, liman kentlerindeki ekonomik etkinlik düzeyi kapitalist ekonomisinin gelişim döngülerince belirlenmektedir. 19. Yy. başlangıcında, Osmanlı imparatorluğu son siyasal ve ekonomik dönüşümün arifesindedir. 16. Yy. Akdeniz dünyasına uzanan bir dünya imparatorluğu olarak , dış dünyayla görece az mal değişimi gerçekleştiren büyük ölçüde kendi kendine yeten bir ekonomidir. 1800'lere gelindiğinde bu güç yok olmuştur. İmparatorluk , temel ilkeleri merkeziyetçilik ve Batılılaşmaya odaklanan yoğun bir siyasal reform programı başlatmaktadır. Osmanlı ekonomisi, kendi açısından kendi kendine yeterlilikten serbest pazar ekonomisine doğru evrimleşmesini sürdürmektedir. (Keyder ve Özveren, 1994)

Bütün endüstri öncesi toplumlarda kentsel nüfus yığılmasını belirleyen temel etmen tarımsal üretim teknolojisinin olanak verdiği artık ürünün miktarı olmaktadır. Anadolu kentlerine göz atarsak bölgeler arasında kentsel nüfus yığılma oranlarında farklılıklar görüldüğünü belirlenebilir. Kentlerdeki kontrol grupları tarafından toplanan artık

ürünün miktarını etkileyen diğer etmenlerde Anadolu'daki iklim koşulları nedeniyle tarımdaki verimin dalgalanması, sürgün çıkarmak yoluyla tarımsal işgücünün değişmesi ve daha önemlisi Anadolu'da tarım yapılan toprakların vaha özelliğini taşımasıdır. Burada işlenmiş topraklar büyük stepler, dağlar ve ormanlar ile birbirinden ayrılmışlardır. Böyle vaha tipi tarımsal yapı, birçok halde bu dönemin ulaşım teknolojileri içinde bile, tarımsal artık ürünün taşınmasına olanak veren alandan daha küçük alanlardan bu alanı kontrol eden kentlere artık ürün taşınmasına neden olmaktadır. Böylece bu teknolojik düzeyde ulaşılabilecek kentsel büyüklüklere ulaşılamamaktadır. Bu nedenlerden dolayı da ana ulaşım ve uzun mesafe kervan yolları üzerinde bulunan kentlerde ise ticaretin gelişmiş olması ve ulaşım kolaylığı nedeniyle kontrol alanı daha büyüktür. Buna bağlı olarak kentsel nüfus yığılması daha büyük değerlere ulaşabilmektedir.

Bu tablo ile ilgili veriler Osmanlı nüfus sayımları, 1927 nüfus sayımı, İslam Ansiklopedisi, ve diğer kaynaklardan alınmıştır Yukarıdaki tabloya baktığımızda 1830 yılları ve Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar Osmanlı kentlerinde nüfus açısından fazla bir değişiklik olmadığı görülmektedir. 1912 ve 1927 yılları arasında kentlerin nüfusu azalmıştır. Anadolu İmparatorluğun diğer yörelerine göre daha az kentleşmiştir. İzmir ve Bursa dışında bütün büyük kentler Rumeli'de veya Arap bölgelerindedir.

İstanbul, İzmir, Selanik, Trabzon, Antalya, Tarsus, Mersin gibi liman kentlerinde büyüme dikkat çekicidir. Eskişehir ve Konya Anadolu demir yolunun buralardan geçmesinden faydalanmışlardır. Adana tarımın gelişmesi ile büyümüştür. Edirne 18. Yüzyıldan sonra nüfus kaybetmeye başlamıştır. Pek çok kent Osmanlı Rus savaşlarından etkilenmiştir. Yolların değişmesi ve el sanatlarının gerilemesi gibi pek çok faktör kent nüfuslarını etkilemiştir.

Çizelge 3.4 Osmanlı İmparatorluğu son dönemleri- Cumhuriyetin başı nüfus har. (000)

	1830-1840	1890	1912	1927
İstanbul	375	900	1125	691
İzmir	110	200	300	154
Selanik	70	78	150	245
Edirne	100	87	83	35
Bursa	70	76	80	62
Sivas	40	43	60	29
Kayseri	19-40	72	50	39
Trabzon	33	35	50	25
Konya	25-35	40	45	48
G. Antep	20	43	45	40
Erzurum	15	39	43	35
Eskişehir	4	19	42	32
Adana	12	30	42	73
Manisa	16-25	35	38	29
Diyarbakır	54	35	38	31
Afyon	20	17	37	23
Ankara	28	28	35	75
Aydın	40	36	35	12
Tokat	40	30	30	22
Amasya	30	30	30	22
Antalya	16	25	30	17
Van	20	30	30	7
Antakya	17	24	30	20
Mardin	15	25	27	23
Muş	7	27	27	4
Isparta	18	20	26	16
Taesus	4	17	26	22
Erzincan	15	23	25	16
Kasaba	15	23	25	7
Maraş	23	52	25	56
İzmit	20-30	25	25	15
Samsun	4	11	25	30
Adapazarı	20	24	25	23
Burdur	15	27	23	13
Nazilli	6	22	23	9
Kütahya	15-40	22	22	17
Tekirdağ	15	20	22	15
Pristina	10		21	...
Bergama	12	15	20	13
Harput	9-20	20	20	1
Arapkir	15	20	20	8
Merzifon	10	20	20	11
Kastamonu	15-30	16	20	15
Kilis	15	20	20	23
Kırkağaç	10	20	20	26
Balıkesir	15	13	20	26

Kaynak : Charles İssawi, The Economic History of Turkey

3.4. Ulaşım Ağı ve Teknolojisinin Kentleşmeye Etkisi

Anadolu yol ağı bazı dönemlerde önemli değişikliklere uğramıştır. Bazı yolların önemini kaybetmesi üzerinde bulunan yerleşmelerin de önemlerini kaybetmelerine neden olmuştur. Anadolu yarımadasının kuzey ve güneyinde kıyıya paralel olarak yer alan sıradağlar ulaşım sistemini doğu –batı doğrultusunda belirlemiştir. Kuzey-güney doğrultulu yollar ancak teknik imkanların oluştuğu daha sonraki dönemlerde gelişmişlerdir. Anadolu'da varlığı bilinen en eski karayolları Hitit öncesine kadar çıkmaktadır. Bu dönemde Asurlu tüccarlar tarafından Anadolu'ya kurulan önemli ticaret kolonileri ile Mezopotamya'yı birbirine bağlıyan bazı yollar yapılmıştır. Bu dönemi izleyen Hitit döneminde ise yollar, o sırada iç Anadolu'da bulunan başlıca yerleşme noktalarını birbirine ve bunları Karadeniz ve Ege Denizi kıyılarına bağlamaktadır. Daha sonra Anadolu Pers egemenliğine geçince bu İmparatorluğun başkenti olan Susa'yı Ege bölgesinin o zamanki ünlü kentlerinden Sardeş'e ve buradan da Ege kıyılarına bağlayan büyük bir yol yapılmıştır. Kral Yolu adı verilen bu yolun uzunluğu 2 600 km. bulmaktadır.

Daha sonra Helenistik ve onu izleyen Roma İmparatorluğu döneminde Anadolu'yu baştanbaşa geçen yollar yapılmıştır. Anadolu yol ağı farklı tarih dönemlerinde önemli değişikliğe uğramıştır. Bazı yollar önemini kaybettiği zaman bu yollar üzerinde bulunan yerleşmelerde önemlerini kaybetmişlerdir. Örneğin Roma ve önceki dönemlerde büyük bir kültür ve ticaret merkezi olan Apameia, Bizans döneminde üzerinde bulunduğu büyük doğu ticaret yolunun önemini kaybetmesi üzerine gerileyerek bölge ölçeğinde işlevsel kademeleşmede üçüncü hatta dördüncü sıraya düşmüştür ve büyük ölçüde nüfus kaybetmiştir.

Selçuklu döneminde Anadolu'da yeni bir yol yapımı faaliyeti kendini göstermektedir. Bu dönemde İstanbul'dan Konya'ya buradan Gülek Boğazından geçerek Tarsus Antalya'ya ve Kayseri –Sivas –Erzincan üzerinden Erzurum'a giden yolların gelişmesi ile Selçuklu ticaret hayatı gelişme göstermiştir. Osmanlıların yükselme dönemlerinde ise Anadolu'daki doğu-batı ticaret yollarının gelişmesi ile ticaret hayatı canlanmıştır. Ana yollar üzerindeki kentler ulaşım kolaylığı nedeniyle daha büyük artık alanın ürününü toplar hale gelmişlerdir. Böylece kentlerde nüfus artmış ve yerleşme alanları genişleyerek tepe üzerinde etrafı surlarla çevrili küçük yerleşme alanı ticaret yolunun

geçtiği düzlüğe doğru yayılmıştır. Manisa, Kütahya, Çorum, Tokat, Afyon, Ankara ve daha birçok Anadolu kenti bu süreci açıkça göstermektedir. (Aktüre,1978)

Osmanlın İmparatorluğunun kuruluş yıllarında ulaşım teknolojisi kervan ile ilintilidir. Kervan günde iyi koşullarda 30 km yol alabilmektedir. Kervan ticareti uzun mesafeli ve kısa mesafeli olarak ikiye ayrılır. Kısa mesafeli kervanda her kervan gibi güvenlik ön plandadır , ancak uzun mesafeli kervanda başka fonksiyonlara da ihtiyaç vardır. Uzun mesafeli kervanda yükte hafif , pahada ağır mallar taşınmaktadır. O döneme göre lüks tüketim malları sayılabilir. Risk faktörü çok fazladır.

Ordu kervan yolunu kullanmak zorunda değildir, ordunun kendi hareket ettiği noktadan ele geçireceği hedef bölgeye kadar belli noktalarda ordunun ihtiyaç duyduğu, özellikle metal üzerine yoğunlaşan zanaat kollarının getirdiği ordugahlar bulunmaktadır. Bu konularda özelleşme görülür.

Merkezi yönetim başlangıçta bölgesel merkezler arasında denge kurma politikası içindedir. Bir yanda Tokat-Amasya-Ankara aksı, diğer yanda Bursa-Edirne Aksı birlikte gelişir. İstanbul'un alınmasıyla ülkenin kuzey-batısı gelişmeye başlar. İstanbul önemli bir düğüm noktası olur. Artık ticaret kervanları doğu-batı aksındaki yolu kullanmaktadırlar.

Anadolu da nehir ulaşımının yapılabileceği nehirlerin olmaması her zaman bir dezavantaj olmuştur. Fakat kıyı şeridinin fazla olması bu açığı oldukça telafi etmiştir. Küçük doğal limanların fazlaca olması, nüfusun kıyı yörelerde toplanması ticaretin bu limanlar kanalıyla deniz üzerinden yapılmasını kolaylaştırmıştır. İç bölgelerde kervan yolları ticari ulaşımı sağlamaktadır. Endüstri öncesi dönemde Türkiye'deki yolların ve ulaşımın durumu Avrupa'dakinden daha kötü değildir. Fakat Avrupa da 17. Yüzyıldan başlayarak kanalların ve yolların iyileştirilmesi Türkiye'yi ulaşım yönünden batılı devletlerin gerisinde bırakmıştır.(İssawi,1980)

Denizciliğin ve deniz ulaşımının gelişimiyle büyük bir hız kazanan 'dünyanın Avrupa merkezci 'modern standardizasyonu' 19. Yüzyılda gelişen demiryolculuk sayesinde yepyeni bir boyut kazanmaktadır. Çünkü geçtiği yörelerin entegrasyonuna yönelik ray döşeme işi de, kendi başına bir endüstri olarak geçeceği yerlerin değişimine yol

açmaktadır. Avrupa ve Amerika da 19.yüzyılda gelişen demiryolculuk ilk önce merkezin kendi çevresinin standartizasyonuna hizmet etmiştir. Batı demiryollarını bir yandan çevrenin merkezini kendisine bağlamak için kullanırken bir yandan da çevrenin merkezinden çevreye yayılan kollarla iç standartizisyon sürecini başlatmıştır.

Ortadoğu'da demiryollarının yayılma süreci ve güzergahı genelde Avrupa merkezci modern standardizasyonun izlediği güzergahla aynı olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki bölgelerdeki demiryolları öncelikle 'Batılılaşmanın ' ilerlediği yerlerde başlamış ve buna paralel bir süreç izlemiştir. Batılılaştıkça daha çok demiryolu , daha çok demiryolu ile daha çok batılaşma şeklinde olmuştur.

Dünya İşbölümüne katılma süreci içinde her demiryolu ikili bir sonuç yaratır. Bir yandan metaların hareketliliğini arttırıp işbölümünün daha da genişlemesine direnmelerin gücünü kırarken, öte yandan özgül bütünleşme tarzının yapısını değiştirmektedir. Örneğin hinterlandıyla bağları güçlenen bir ihracat merkezinde iç bölgelerde üretilen artığın daha büyük bir bölümü toplanır ve ihracatçıların ticaret hacmi büyür. Bir yandan da fiyatların daha elverişli olması nedeniyle önceden dışarıdan getirilen malların hinterlandan satın alınabilme olasılığı doğar. (Keyder, 1993)

3.4.1. Osmanlı İmparatorluğunda ve Türkiye Cumhuriyetinde Demiryolları

Demiryolları Osmanlı imparatorluğuna sanayi çağının birçok yeniliklerinden önce girmiştir.
Amerika ve Avrupa'da yaygınlaştıkça ekonomik gelişmeye sunduğu hizmet her gün biraz daha açığa çıkan demiryollarının Osmanlı imparatorluğuna bir düşünce olarak bu ülkeler kanalıyla girdiği anlaşılmaktadır.

1830'lu yıllarda demiryollarının yapısı projelendirilmiş, yapım çalışmalarına ise yüzyılın ortalarında başlanmıştır. 1914 yılına varıldığında imparatorluğun Avrupa, Anadolu ve Mısır dahil Arap topraklarında döşenmiş ve işletmeye sokulmuş olan demiryollarının uzunluğu 12 bin km yi aşmıştır. Bu demiryolları Osmanlı İmparatorluğunu Avrupa'nın ağır bastığı dünya ekonomisine daha sıkı bağlamanın yanı sıra Osmanlı vilayetlerinde devlet kontrolünün sağlanmasına yardımcı olmuşlardır.

Daha sonraki dönemde Osmanlı ulaşım sistemi imparatorluğun eski gücünü yavaş yavaş yitirmesine paralel olarak bozulmaya başlamıştır. Bu dönemlerde Avrupa'da meydana

gelen bazı değişimler Osmanlı devletini de etkileyecektir. 19. yüzyılın başlarında buharlı gemilerin ve demiryollarının ortaya çıkması ulaştırma faaliyetlerinde adeta bir ihtilal yaratmıştır. Bu gelişmelerin yaşandığı dönemlerde Avrupa devletleri Osmanlı ulaşım sistemiyle yakından ilgilenmeye başlamışlardır. 1830'lu yıllardan sonra yabancı devletler Osmanlı ülkesinde iç ticaret yapma hakkını elde etmişlerdir. Elde ettikleri bu haklardan gerektiği gibi faydalanabilmeleri için Osmanlı devletinde ulaşım faaliyetlerinin geliştirilmesi ve bu arada liman ve yollara önem verilmesi gerekmektedir. (Karal,1999)

Sanayi devrimi sonucunda hızla kalkınan Avrupa ülkeleri özellikle İngiltere'deki fabrikalara ham madde ve ürünlerine yeni pazarlar arama girişimleri içindeydiler. Geniş toprakları ve zengin ham madde kaynakları olan orta ve uzak doğu ülkeleri, Avrupalılar için çok cazip bir Pazar oluşturmaktaydı. Bu bölgelerin ekonomik ve giderek siyasi yönlerden ele geçirilmesi, buralara açılan tabi bir geçit durumunda olan Anadolu'nun ekonomik yönden elde edilmesine bağlıdır. Bu da sanayileşmiş devletlerin Osmanlı İmparatorluğu ile ticari ilişkilerini geliştirmelerini zorunlu kılmaktadır.(Pamuk,1998)

Türkiye de buharlı gemilerle ulaşım 1820'li yıllarda girmiştir. Bundan sonraki yirmi yıl içerisinde buharlı gemiler Akdeniz, Ege ve Karadeniz limanlarını birbirine bağlamak için çalışmıştır. Deniz taşımacılığının gelişmesi, taşıma ücretlerinin düşürülmesi yabancı ticaretin gelişmesine yardımcı olmuştur. Anadolu'nun iç bölgelerine ise bunun pek faydası olmamıştır. 1840 lı yıllarda bazı yol projeleri düşünülmüştür fakat bu konuda pek bir mesafe alınmamıştır. Anadolu'nun daha kolay bir ulaşıma açılması demiryollarının yapımını bekleyecektir.

Osmanlı Devletinde demiryollarına dair ilk teklifler, Avrupa'da modern anlamda demiryollarının ortaya çıktığı 1830 tarihinden kısa bir süre sonra İngilizler tarafından yapılmaya başlamıştır. 1820 yıllarında sanayi devrimini tamamlayan İngiltere, Napolyon savaşları sonucunda da Avrupa'da rakipsiz bir güç haline gelmiştir. Avrupa'da bulunan diğer devletlerin İngiliz mallarının ülkelerine girmesini yasaklamaları üzerine İngiltere dış pazarlara yönelmiştir. (Pamuk,1998)

İngilizler böylelikle hem tüketim fazlasını satacak yeni pazarlar bulmayı hem de doğu ülkelerindeki ham madde kaynaklarından büyük ölçüde yararlanmayı planlamaktadırlar.

Bu planın gerçekleşebilmesi için başta Hindistan olmak üzere Asya ile ucuz ve süratli bir ulaşımın kurulması gerekmektedir. O devirde böyle bir işlevi görecek en uygun ulaşım aracı çağın yeni buluşu olan demiryollarıdır. (Kütükoğlu,1974)

Bu düşünceler sonucu İngiliz subaylarından Francis Chesney başkanlığında bir İngiliz sermaye grubu, Fırat vadisinden Bağdat'a ve oradan da Basra körfezine uzanacak bir demiryolunun ilk keşiflerini yapmak üzere 1830 Haziranında Fırat havzasına gelmiştir. O dönemde uzun incelemelerden sonra Osmanlı devletinden demiryolları için izin alınamamıştır. Fırat nehrinde gemi işletme müsaadesi ile yetinmek zorunda kalınmıştır.

Osmanlı imparatorluğunda demir ve kara yollarının yapımı için yapılan çalışmaların başında imtiyaz arayışı gelmektedir. Demiryolları imparatorluğun etki bölgelerine bölünmesinin jeopolitik temelini oluşturmaktadır. Bu nedenle parasızlık açmazı içinde bulunan Osmanlı hükümetini razı etmek için rakipler arasında büyük tartışmalar olmuştur.

Osmanlı tarihinde ilk demiryolları imtiyazları İngilizlere verilmiştir. Bunun nedenleri arasında Kırım savaşından sonra Osmanlıların yüzlerini gerçek anlamda batıya dönmeleri vardır. Tanzimat programındaki demiryolları yapılmasının programa alınmasında Kırım savaşındaki müttefiklerin sermayeleri ile gerçekleştirilmesi düşünülmüştür.

Uzun bir süre askıda kalan Chesney'in Akdeniz'i kısmen demir yolları ve kısmen nehir yoluyla bağlama projesi 1850'li yıllarda Fransızların Süveyş kanalını gerçekleştirmek amacıyla başlattıkları diplomatik girişimlerin de etkisiyle yeniden gündeme gelmiştir. Bir süre sonra Fırat vadisinden Basra'ya demiryolu döşeyerek Hindistan'a ulaşma düşüncesinin gerçekleşme şansını az gören İngilizler, 1850 'de İskenderiye ve Kahire arasında bir demiryolu tesisinin ön çalışmalarını yapmışlardır.

Görüldüğü gibi Osmanlı İmparatorluğunda ilk demiryolu girişimleri İngilizler tarafından yapılmıştır. Bununla beraber Osmanlı devlet adamları XIX uncu yüzyılın bu modern ulaşım aracına karşı kayıtsız değildiler. Demiryollarının dünya üzerine yayıldığı sıralarda Osmanlı imparatorluğu da Tanzimat dönemini yaşamaktadır. Başta Padişah olmak üzere Tanzimat yöneticileri ulaştırmanın özellikle demiryolu yapımının gereğine

inanmışlardır. Sultan Abdülmecit odasında Liverpool-Manchester treninin resimlerini bulundurmaktadır ve ülkesinde de böyle trenler yapılmasını arzu ettiğini söylemektedir. Kırım savaşından sonra yapılan Paris Anlaşmasında sözü edilen Islahat fermanında ülkede gerçekleştirilecek yenilikler arasında ulaştırmaya da yer verilmiş, devletin kalkındırılması hususunda Avrupa bilgi ve sermayesine müracaat edilmesi konusun da yer almıştır. (Engin,1993)

Sultan Abdülmecit devrinde demiryolları ve yeni teknolojiye olan ilgiye diğer bir örnekte İstanbul-Sofya arasında 1874 yılında ilk hizmete giren demiryolu yapımında karşılaşılan sorunlar sırasında görülmektedir. Bu demiryolunun izleyeceği güzergah İstanbul'da tartışma konusu olmuştur. Baron Hırsh'ün sahibi olduğu şirketin projeleri uyarınca, demiryolu Marmara sahili boyunca ilerleyerek Topkapı sarayının bahçesinden geçecektir. Sultan Abdülmecit yeni projeden desteğini esirgemeyerek 'sırtımdan dahi geçse' diyerek demiryolunun İstanbul'a ulaşmasını savunmuştur. (Çelik,1996)

Osmanlı imparatorluğunda ilk demiryolları inşaatı 1851 de Mısır'da başlamıştır. 19. yüzyılda Ortadoğu'yu büyük oranda hala kendi toprakları içinde tutan Osmanlı imparatorluğu 'nda ilk olarak 1851 yılında Mısır'da demiryolu inşaatına başlanmıştır. İngilizlerin teşvikiyle inşa edilen bu ilk demiryolu İskenderiye Kahire arasında döşenmiştir. İngilizler için çok önemli olan bu konu kısa ve emin bir Hindistan yolunun araştırılması kapsamında ele alınmıştır. 1869 yılında Mısır demiryollarının uzunluğu 1300 km'yi aşmıştır. 1905 'te 4400 km. demiryolu ile Mısır dünyanın en yoğun demiryolları ağına sahip olma özelliğini elinde tutmaktadır.

İmparatorluğu Avrupa'ya bağlayan demiryolları ise 1888 yazında işletmeye açılmıştır. Avusturya sınırından başlayıp Belgrad, Niş, Sofya ve Edirne'den geçerek İstanbul'a uzanan Şark demiryolları Osmanlı başkentini artık doğrudan doğruya Viyana, Paris, Berlin ve Calais üzerinden Londra'ya bağlamaktadır. Earle 1972 Bu hattın yapımının imtiyazı farklı tarihlerde İngiltere, Belçika, İsviçre ve Avusturya'ya verilen kısa hatların inşaatı ile tamamlanmıştır. İngilizlere verilen Çernovada-Köstence hattı tarımsal potansiyeli değerlendirmek üzere yapılan ilk demiryolu hattıdır. Rusçuk-Varna hattıyla birlikte Çernova'da-Köstence hattı ile bu bölgelerden İngiltere'ye yapılan buğday ihracatının maliyetinin düşürülmesi planlanmaktadır. Bu hatlar Koloni tipi demiryollarını andıran bir biçimde tarımsal alana nüfuz etmek için yapılan ağaç hatlar

örüntüsündedir. Ancak bu hatlar yalnızca ihracat hatları olarak görev yapmamış, bölgeye İngiliz sanayi ürünlerinin girişini kolaylaştırarak sonuçta Eflak ve Boğdan 'la İngiltere arasındaki mal hareketini arttırmıştır. Fakat artan sadece mal hareketi değildir. Bölgede yerleşen Avrupa merkezci modern bilinç yaşam biçimiyle birlikte ayrılıkçı milliyetçi akımların gelişmesine de neden olmuştur.

Batı ile kurduğu yakın bağ sonucu imparatorluğun her anlamda en batılılaşmış bölgesi haline gelen Balkanlarda mevcut kültürel farklılaşmalar ve sosyal ve ekonomik açıdan demiryollarının getirdiği gelişimler sonucunda tamamen Avrupa merkezci modern paradigmaya ait ulusçuluk akımların etkisiyle de imparatorluktan kopmalar hızlanmıştır. Osmanlı imparatorluğu yöneticilerinin öncelikli amaçlarının toprak birliğini güvence altına almak olarak yaptırmayı hedefledikleri demiryollarının ilk girdikleri bölgeler ayrılıkçı ulus hareketlerinin en çok geliştiği ve hedefine ulaştığı bölgeler olmuştur.

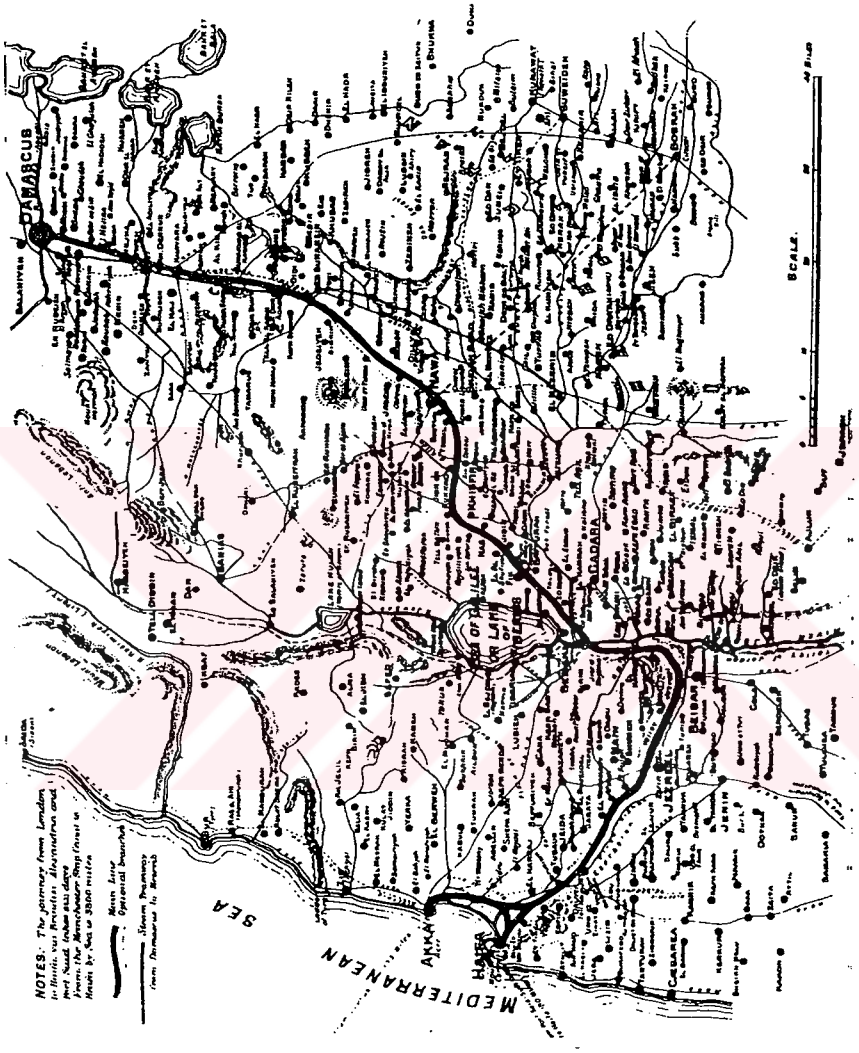
Balkanlar gibi tarımsal potansiyeli değerlendirme amacıyla yapılan Anadolu'daki ilk iki demiryolu İngilizler tarafından kurulmuştur.1856 yılından itibaren İngilizlere verilen İzmir-Aydın ve 1863 yılında ki İzmir Kasaba hattı uzun bir süreden beri İzmir'de yerleşen yabancı şirketler sayesinde Osmanlı İmparatorluğunun Avrupa ile ticaretinde en önemli liman kenti konumuna yükselen İzmir üzerinden, Ege'nin zengin tarım ve hammadde kaynaklarının Avrupa'ya aktarılması düşüncesiyle gerçekleştirilen bu demiryollarının gerçekte ne kadar karlı bir yatırım olduğu kısa bir süre içinde görülecektir. (Kurmuş,1982) Bu yollar İzmir'i zengin hinterlandına bağlamıştır. Bir yandan Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerinin bölgede üretimin ve tarımsal vergilerin artması beklentileri gerçekleşirken, Bir yandan da demiryolu sayesinde daha çok asker ve zaptiye daha kısa bir süre içinde yer değiştirebilecektir. Bölgede asayişi sağlamak kolaylaşacak ve bölge ekonomisinin daha düzenli çalışması sağlanacaktır.

1856 yılından itibaren Osmanlı Devletine demiryolu imtiyazı almak için yapılan müracaatlar hızla artmaya başlamıştır. Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında Rusya'ya karşı oluşturulan Osmanlı İngiliz ve Fransız ittifakının getirdiği dostluk havası Osmanlıları Tanzimat programında ele aldıkları demiryolları inşası kararlarında bu müttefik devletlerin sermayeleri ile gerçekleştirilmesi yoluna gidilmiştir. Bu nedenlerden dolayı demiryolları yapma ve işletme imtiyazı ilk olarak İngiliz şirketlerine

verilmiştir. İngilizlere ilk önce verilen Köstence-Çernova (66Km) İzmir –Aydın(131 km) hattı imtiyazlarıdır. (Onur,1953)

1866 yılında tamamlanan İzmir Aydın ve İzmir Kasaba demiryollarını kıyılarda yapılan hatlar izlemiştir. Örneğin 1873'te Haydarpaşa İzmit demiryolu açılmıştır. 1875'te ise Bursa Mudanya demiryolu yapılmıştır.1888'de Viyana'yı İstanbul'a bağlayan demiryolu Osmanlı demiryolu yapımına yeni bir hız getirmiştir. Böylece büyük Anadolu –Bağdat demiryolu ve Hicaz demiryolunun yapımına başlanmıştır. 1890-1914 yılları arasında Mısır dışındaki Osmanlı demiryollarına 5 bin kilometreye yakın yeni bir hat eklenmiştir. 1888 de Osmanlı yönetimi Deusche Bank önderliğinde kurulan gruba Anadolu demiryolları şirketini kurma ve Haydarpaşa Ankara hattının inşa etme imtiyazını vermiştir. 1885'te Anadolu şirketi Eskişehir'le Konya'yı bağlayan bir yan yol daha açmıştır. Uzun vadede batılı Anadolu ve Yakındoğu batılı devletlerin nüfus alanları için birbiriyle kıyasıya rekabet ettikleri bir alan olmuştur. Bölgede kapitalist ekonomik ilişkilerin yerleşmesi ve gelişmesi dolayısıyla bölgenin toptan standardizasyonunda en önemli araçlardan biri olmuştur.

Birinci dünya savaşı çıkıncaya kadar Almanya'nın Osmanlı topraklarına yönelik faaliyetleri Avrupa'yı İstanbul ve bitirildiği zaman Bağdat ile bağlıyacak demiryolu inşaatı ile değerlendirilebilir. Dolayısıyla İran Körfezindeki bölgeyle bir bağlantı sağlanmak istenmektedir. 1890'lı yıllarda Alman kontrolündeki bir şirket Boğazdan Ankara'ya ulaşan hattın yapımına başlamıştır (1892 yılında tamamlanmış). Bu demiryolları Alman idaresi altında Societe du Chemin de fer Anatolia adlı kurumca işletilmektedir. 1892 ve 1903 yılında sağlanan anlaşmalarca bu idare bu yolu uzatma hakkını elde etmiştir. Yolun Konya'dan Güneydoğuya uzanarak Adana, Musul Bağdat yolunu izleyerek Basra'ya ulaşması düşünülmektedir. İngiltere, Fransa , Rusya'nın itirazları , Toroslar ve Amanos bölgelerinde mali güçlükler, işlerin gecikmesine neden olmuştur. 1911 yılında demiryolunun Alman sponsorları yolun Bağdat'ta bitmesine razı olmuşlardır.



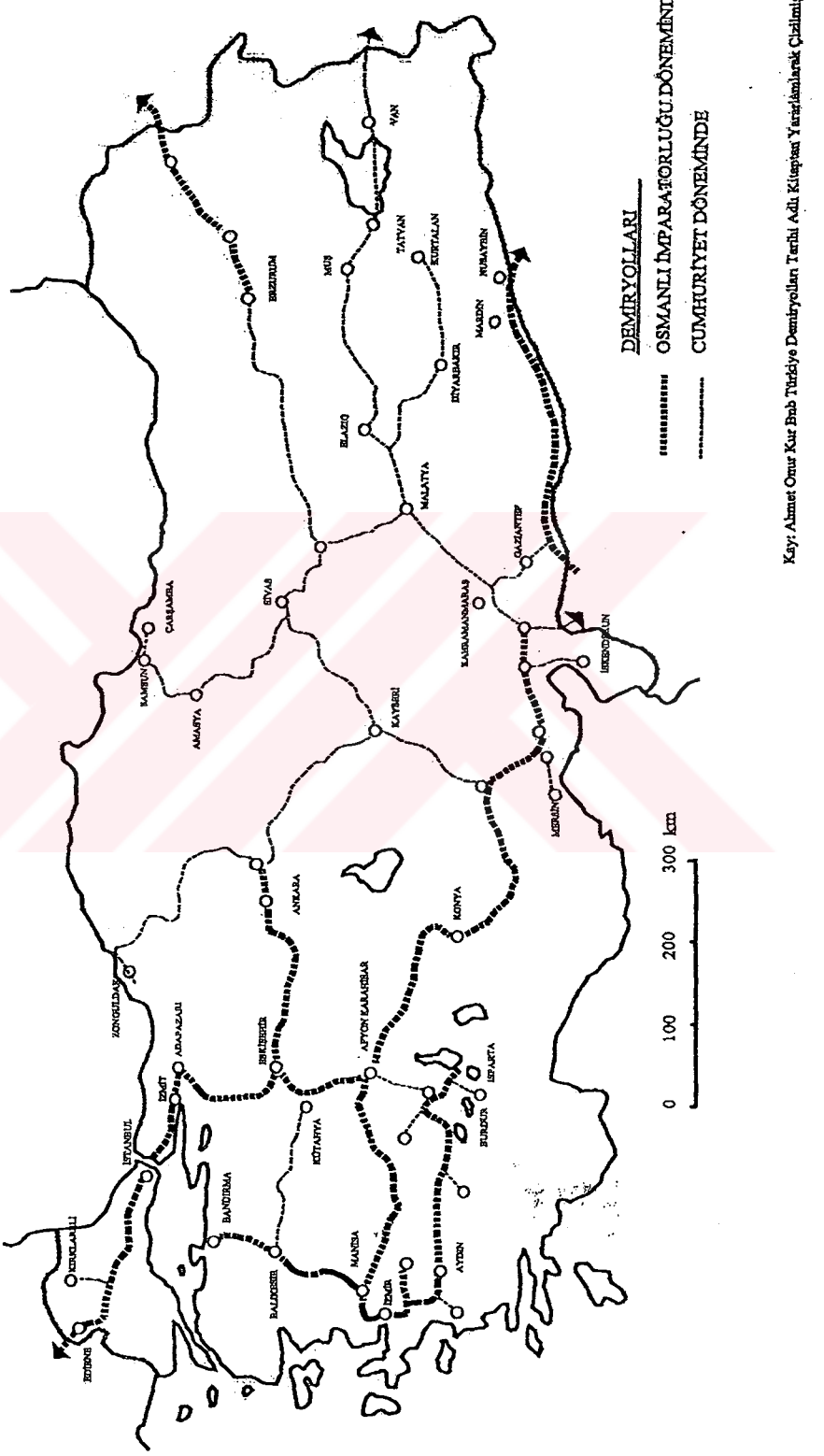
Source: Foreign Office File 78/5186, Public Record Office, London. Used by permission.

Şekil 3.1 Suriye Demiryolları

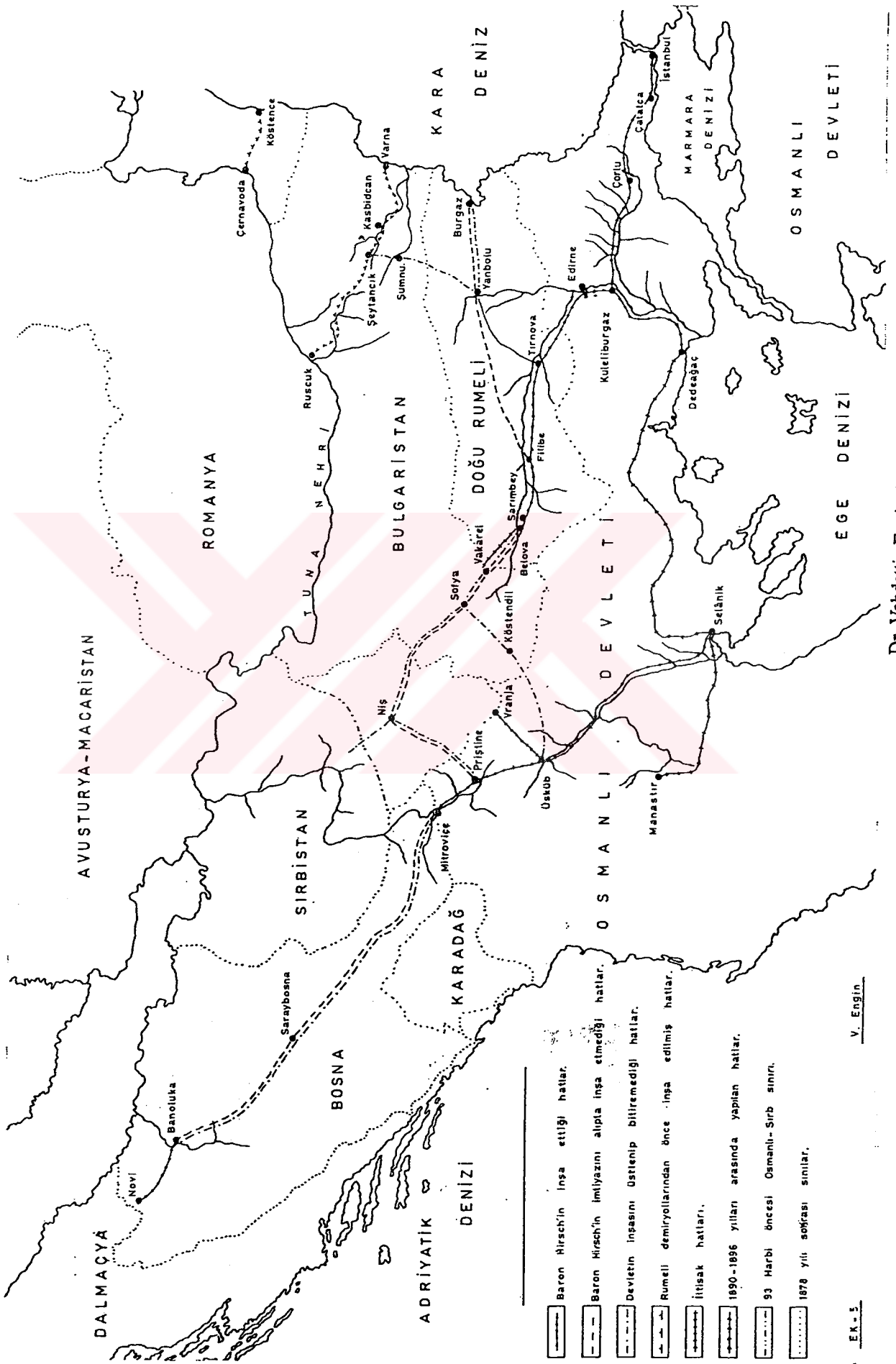
Fransız Hükümeti Almanların Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkisinden uzun süredir rahatsız olmaktadır. Almanya kontrollü demiryollarının İzmit'ten Konya ya uzaması, Almanya'nın İskenderun Limanı kanalıyla Akdeniz'e nüfuz etmesi Fransızları kaygılandırmaktadır. 1899 yılında Fransızların bu demiryolu çalışmalarında Almanlara ortak olarak bu durumdan faydalanabilecekleri görüşünün ortaya çıkmasıyla bu kaygılar biraz değişmiştir. (Kent,1984)

1903'te Bağdat demiryolunun yapımı için yeni bir imtiyaz sözleşmesi daha imzalanmıştır. Bu hat o günlerde Avrupa da ki diplomatik rekabet üzerinde önemli bir rol oynamıştır. 1918'e varıldığında bu hat Konya'dan Basra'ya kadar varmıştır. Anadolu demiryollarının finansmanını yapan ve yönetimi üzerine alan Alman egemenliğine karşılık Osmanlı imparatorluğunun Suriye vilayetlerindeki demiryollarının denetimi Fransızların elindedir. Hicaz demiryolları ise Arap vilayetlerini İslam'ın kutsal kentlerini İmparatorluğun başkentine daha sıkı bağlamayı ve dolayısıyla saygınlığını yükseltmeyi amaçlayan Sultanın başlattığı Hicaz demiryolunun yapımı Osmanlı devletinin özel ve kamu kaynaklarınca finanse edilmiştir. (Gülsoy,1994)

Osmanlı imparatorluğu demiryollarının üçte birinden fazlası 19. Yüzyılda fiilen Osmanlı imparatorluğundan bağımsızlaşmış olan Mısır'ın elinde bulunmaktadır. Bugünkü Türkiye sınırları içinde Osmanlı Demiryollarının yalnız 4 bin kilometrelik bir bölümü kalmıştır. Suriye vilayetlerinde demiryolları bulmaktadır. Iraktaki demiryolları ise 200 bin km civarındadır. Osmanlı Demir yollarının Gelişimi Çizelge 3.5'de verilmiştir. XIX uncu yüzyılın ikinci yarısında siyasi ve Askeri gelişmeler Osmanlı Devletinin öncelikle Rumeli'de Daha kapsamlı demiryolları yapmaya yönelmiştir. Bu devrede Osmanlı İmparatorluğu bizzat demiryolları inşa etmek istemiştir. Rumeli demiryolları ve Anadolu Bağdat demiryolu bu devreye rastlamaktadır. Bu demiryollarının yapımı sırasında Osmanlı imparatorluğu mali ve siyasi yönden büyük sıkıntılara girmiştir.



Şekil 3.2 Anadolu demiryolları



Dr. Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, Ek .5

Şekil 3.3 Rumeli'de yapımı tamamlanan ve tasarlanıp yapılmayan hatların genel durumu

Çizelge 3.5 1914 yılına kadar Osmanlı demiryolları

ADI	UZUNLUĞU	İMTİYAZ TARİHİ	YAPIM TARİHİ	SERMAYENİN KAYNAĞI
KÖSTENCE – ÇERNOVADO	66	1856	1859-60	İNGİLTERE
RUSCUK – VARNA	224	1861	1863-68	İNGİLTERE
ŞARK DEMİRYOLLARI				
İSTANBUL – EDİRNE	318	1868-69	1869-70	FRANSA – BELÇİKA –
SELANİK – MİTROVİÇE	363	1868 – 69	1872	İSVİÇRE –AVUSTURYA
EDİRNE – DEDEAĞAÇ	149	1868 – 69	1870 - 72	(BANQUE DE PARİS ET
BASNA KISMI	102	1868 – 69	1870 – 72	DE PAYS – BAS)
BABAESKİ – KIRKKİLİSE	46	1910	1911-13	
	1364			
ÜSKÜP – SIRP HUDUDU V.S.	131	1884	1885-88	OSMANLI BANKASI
SELANİK- MANASTIR	219	1890	1891-94	DEUTSCHE BANK
DEDEAĞAÇ –SELANİK	508	1892	1892-96	OSMANLI BANKASI
AYDIN HATLARI				
İZMİR –AYDIN	130	1856	1856-67	İNGİLTERE
AYDIN –DİNAR – EĞRİDİR	342	1879/1911	1879-1912	İNGİLTERE
TİRE –ÖDEMİŞ-ÇİVRİL VS.	137	1882/1911	1883-1911	İNGİLTERE
	609			
İZMİR – KASABA VE TEMDİDİ				
İZMİR-KASABA (TURGUTLU)	93	1863	1863-66	FRANSIZ SERMAYESİ İ
KASABA –ALAŞEHİR	76	1872	1885-86	İLE İNGİLİZLERDEN
MANİSA – SOMA	92	1888	1888-90	SATIN ALINMIŞTIR.
ALAŞEHİR – AFYON	252	1884	1894-96	
SOMA – BANDIRMA	184	1888	1909-1912	
İZMİR – BORNOVA	5		1865	
İ	702			
MUDANYA – BURSA	41	1871	1872-92	FRANSA- İNGİLTERE
MERSİN –ADANA	67	1883	1884-86	(DAHA SON. ALMANYA)
ANADOLU HATLARI				
HADARPAŞA – İZMİT	93		1872-73	İNGİLTERE (DEUTSCH
İZMİT – ANKARA	486	1888	1892	BANK 'A SATILMIŞTIR.)
ARİFİYE – ADAPAZARI	9	1898	1898-99	
ESKİŞEHİR-KONYA	445	1893	1893-95	
	1033			
BAĞDAT HATTI				
KONYA-ULUKIŞLA-KARAPINAR	291	1899	1904-1912	DEUTSCH BANK
DURAK –MAMURE	115	1899	1904-1912	DEUTSCH BANK
TOPRAKKALE – İSKENDERUN	59	1899		DEUTSCH BANK
İSLAHİYE-RESULAYN	453	1899	1911-14	DEUTSCH BANK
BAĞDAT – SAMARRA	119	1899	1912-14	DEUTSCH BANK
SURİYE HATLARI				
BEYRUT-ŞAM- MEZEYRİB	258	1890	1892-1894	FRANSA- BELÇİKA
RİYAK – HALEP	332	1893/1898	1900-1906	FRANSA
TRABLUS ŞAM – HUMUS	102		1909-11	FRANSA
YAFA – KUDÜS	87	1888	1889-92	FRANSA
	779			
HİCAZ DEMİRYOLU	1564		1901-1906	MİLLİ SERMAYE

Vedat Eldem , Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara 1970 s.164

Demiryollarının sağladığı ucuz ve kolay taşımacılık Osmanlı devletinde yeni ve geniş alanların tarıma açılmasını sağlamıştır. 1890'ların başında Anadolu demiryollarının yapımına başlanmasıyla bir zamanlar kolayca ulaşılamayan İç Anadolu kentleri hem İstanbul'un hem de Avrupa kentlerinin tahıl ihtiyacını karşılayabilir duruma gelmişlerdir. Demiryollarının geçtiği bölgelerde mevcut çiftçi ailelerine yenileri eklenmiştir. Hükümet bu fırsatı değerlendirerek balkanlardan gelen yeni göçmen aileleri demiryolu boyunca uzanan topraklara yerleştirmiştir. Hatların geçtiği tarım bölgelerinde çarpıcı ekonomik gelişmenin iki temel nedeni vardır. Biri ucuz taşımacılık ve diğeri ek insan gücüdür. Anadolu demiryolunun geçtiği sancaklarda İzmit, Kütahya, Ertuğrul ve Ankara da tarımdan alınan vergiler % 174 artmıştır. Bu artışın başlıca nedeni tarımsal üretimde ki hızlı büyümedir. Rumeli ve Anadolu'da yapılan demiryolları sayesinde İstanbul'un Rusya ve Romanya buğdayına bağımlılığı iyice azalmıştır.(Quartaet,1977)

Demiryollarının sağladığı taşıma ihracatın artmasına yol açmıştır. Ayrıca yeni iş olanakları sağlamıştır. Binlerce Osmanlı vatandaşları İstasyon şefliği, gişe memurluğu, makasçılık, koruculuk gibi işlerde çalışmaya başlamıştır. Demiryollarının istihdama katkısı bu kadarla kalmamıştır. Ürünün tarladan demiryollarına taşınması yeni iş alanları doğurmuştur.

Demiryollarının Osmanlı ekonomisine sağladığı yararların yanında zararları da olmuştur. Demiryollarının geçtiği yörelerde daha önce ulaşımı sağlayan kervancılar işsiz kalmıştır. Bunların bir bölümü çevre bölgelerle demiryolları arasında taşımacılık yapabilmişlerdir. İç bölgelerdeki Osmanlı esnaf ve zanaatkarı büyük bir yıkımla karşılaşmışlardır. Sanayi devrimiyle ortaya çıkan makine yapısı mamuller küçük atölye yapısı mamullerin yerini almaya başladığı zaman ilk etkilenen Osmanlı kıyı kentlerindeki zanaatkarlar olmuştur. İstanbul, Selanik, İzmir gibi büyük liman kentlerinde esnaf loncaları çökmüştür. Bu sırada kıyıdan uzak kentlerde çalışan zanaatkarlar mesleklerini daha uzun süre sürdürebilmişlerdir. Ankara ve Konya gibi kentlere demiryollarının ulaşmasıyla birlikte Avrupa sanayi ürünlerinin etkileri yerli atölyelerin üretimini olumsuz yönde etkilemiştir.(Pamuk,2000)

Demiryolları Osmanlı ekonomisini Avrupa ekonomisine daha sıkı bir şekilde bağlamıştır. Osmanlı halkının yaşamı günden güne Osmanlı imparatorluğunun ve siyasi liderlerinin denetimi dışındaki ekonomik eğilim ve gelişmeler tarafından belirlenir

olmuştur. Demiryollarının çeşitli toplumsal etkileri de olmuştur. Bunların bir bölümü uzak ekonomik güçlerin gündelik yaşamda giderek artan önemleri sonucu Osmanlı toplumunda giderek artan huzursuzluk duygusu belirmiştir. Osmanlı etnik grupların arasında gerilimin artmasına neden olmuştur. Örneğin yabancılar yönetimindeki yabancı sermayeli demiryolu şirketlerindeki istihdam politikası genel olarak şöyledir: Yönetim makamlarında Avrupalılar çalıştırılırken Osmanlı halkı Rum ve Ermeniler orta kademe konumları yabancılarla birlikte paylaşıyorlardı. En aşağı düzeyde ise Müslüman Türkler yer alıyordu. Türkler yol yapımı, bakımı, onarımı, atölye hizmetleri ve trenlerdeki işleri yapıyorlardı Hıristiyanların İslamlardan daha yüksek mevkilerde bulunduğu yabancı şirketlerdeki istihdam politikası toplum yapısında olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Demiryolları Osmanlı kentsel yapısına da değişiklikler getirmiştir. 1870-1873 Haydarpaşa İzmit demiryolu hattının ve ayrıca küçük Haydarpaşa garının ve ayrıca 1872-73'te Fenerbahçe'ye küçük bir yan hattın inşasıyla başkentin yerleşim alanlarına üst tabakanın rağbet ettiği alanlara yenileri de eklenmiştir. İstanbul'un zenginleri Marmara Denizi ve İzmit körfezi kıyısında villalar almışlardır. Yeni yaşam üslupları ve tüketim kalıpları edinmişlerdir.(Wiener,1998) Demiryolları aynı zamanda çeşitli bölgeler arasındaki işçi akımını hızlandırmıştır. Genel olarak Osmanlı imparatorluğunda çeşitli bölgelerde oturan insanlar arasındaki ilişkiler daha yakınlaşmıştır.

Orta Anadolu'da meta üretiminin hızla genişlemesi 1890 başlarında Eskişehir, Konya ve Ankara'yı İstanbul'a bağlayan Anadolu demiryolunun Alman sermayesiyle yapımına başlanmasıdır. Daha önceki yıllarda Ege ve Karadeniz kıyılarına kervanla yapılan taşımacılığın yüksek maliyeti Orta Anadolu'yu hem imparatorluğun geri kalan bölgelerinden hem de Avrupa pazarlarından ayırmıştır. Yalnızca tiftik ve afyon düzenli bir biçimde uzak mesafelere nakledilmektedir. Anadolu demiryolu bölgenin geniş kuru tarım alanlarını hem Avrupa pazarları hem de Romanya , Bulgaristan ve Rusya'dan tahıl, Fransa'dan un ithaline bağımlı İstanbul pazarı için buğday ve arpa üretimine yol açmıştır.(Pamuk,1994)

Osmanlı imparatorluğunun son dönemlerinde ulaşım sistemi etkisini kaybetmeye başlamıştır. Ancak imparatorluğun son yıllarında ulaştırmaya önem verildiğini görülmektedir. Tanzimat ta bir 'Yol ve Köprüler Nizamnamesi' çıkarılarak yol sorun bir programa bağlanmıştır. Ayrıca Tanzimat programında ülkenin kaynaklarını

işletebilmek için ulaştırma araçları sağlanması ve tarımda elverişli bölgelerin birbirleriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak demiryolu hatlarının döşenmesi ön görülmüştür. İkinci Meşrutiyetten sonra bir kanun çıkarılarak 7600 km lik bir yollar ağının ele alınması kararlaştırılmıştır. Ancak birbiri arkasına gelen savaşlar, İç isyanlar, siyasal istikrarsızlıklar bütün bu programların gelişmesine engel olmuştur. (Ergün,1985)

Birinci dünya savaşında yol ile ilgili çalışmalar zorunlu olarak durmuştur. Yollar uzun zaman bakımsız kalmıştır. Bu yüzden kurtuluş savaşında ulaştırma bakımından büyük güçlüklerle karşılaşılmıştır. 1923 yılında yeni Türkiye cumhuriyeti kurulduğu zaman elde Osmanlı imparatorluğundan kalan sadece 4138 km. Demiryolu ile 13835 km.si bozuk ve kaplama genişliği sadece 3 m. olan şose ile 4450 km. toprak yol olmak üzere 18335 km. yol ve bu yollarda bulunan büyük sulardan geçişi sağlayan 94 köprü vardır.

Osmanlı'nın son yüzyılına reform ve yeniden yapılanma arayışları içinde geçmiştir. Modernleşme imar alanında , devletin geçirdiği kurumsal reformlarla , kısmen kamusal yaşamın dönüşümüyle temsil edilmiştir. Cumhuriyet her şeyden önce reform ve yeniden yapılanma, tek tek kurumlarla uğraşmak, onları kurmak, reforme etmek, ortadan kaldırmak yerine, top yekün bir değişim anlamına gelen ulus devleti kurarak değişimi radikal bir biçimde gerçekleştirmek anlamına gelmiştir. Görüldüğü gibi Osmanlının son yüzyılı ile Cumhuriyetin ilk yılları arasında bir benzerlik vardır. Bu benzerlik imarın modernleşmesi devletin tasarruflarının ve inisiyatiflerinin kısmen de kamusal yaşamdaki cılız değişimlerin dolaysız ifadesinden başka bir şey değildir. Farklıdır, çünkü 19. Yüzyıldaki çekingen ve kısmi uygulamalar, radikal bir çehreye bürünmüş ve kesintisiz bir çevre oluşturacak bütünlüklü bir imar projesine dönüşmüştür. Osmanlı İmparatorluğu 20 yüzyıla girerken Batılaşma serüveni sonucunda Avrupa sermayesinin nüfus alanları konusunda birbiriyle rekabet ettiği en önemli alanlardan biri olmuştur. Klasik sömürge ülkelerden farklı olarak aynı anda birden fazla emperyalist ülkenin standardizasyonuna ve ekonomik nüfus alanı etkisine açık olan Osmanlı İmparatorluğunda yaşanan bu oluşumlar daha sonra tüm yirminci yüzyıl boyunca görülecek olan siyasi olarak bağımsız, ekonomik –kültürel olarak bağımlı olan bu ilişkiler Avrupa Merkezci modern paradigmaya uygun bir ilişki yöntemidir. (Bilmez,2000)

Osmanlı İmparatorluğu Batı ile girdiği ilişkilerde başından beri yukarıda anlattığımız yöntemlerle standardize edilmiştir. Ülke toprakları üzerinde aynı anda birden fazla

gücün her gün artan pay kapma mücadelesi anlamına gelmektedir. Genelde bu mücadele sonucu ortaya çıkan nüfuz alanları demiryolları için verilen mücadele sonucu ortaya çıkan nüfuz alanlarına eşittir.

Avrupa merkezci modern standardizasyon süreci çok yönlüdür. Ticari, siyasi , idari, askeri, kültürel ve çeşitli diğer faktörleri içermektedir. Demiryolları bu standardizasyon araçlarının hem en etkilisi hem de en önemlisi konumundadır. Bu dönemlerde Osmanlı imparatorluğundaki yabancı sermaye yatırım kesimleri arasındaki dağılıma bakıldığında % 58 inin demiryolu yapımına veya işletimine yönelik olduğu görülmektedir. 1880'lerden sonra Osmanlı İmparatorluğu uluslar arası demiryolu savaşlarının en şiddetlilerine sahne olmuştur.

Dünya işbölümüne katılma sürecinde her demiryolu ikili bir sonuç yaratır. Bir yandan metaların hareketliliğini arttırıp, işbölümünün daha da gelişmesine karşı direnmelerin gücünü kırarken, öte yandan özgül bütünleşme tarzının yapısını değiştirir. Örneğin hinterlandıyla bağları güçlenen bir ihracat merkezinde iç bölgelerde üretilen artığın daha büyük bir bölümü toplanır ve ihracatçıların ticaret hacmi büyür. Bir yandan da, fiyatların daha elverişli olması nedeniyle önceden dışarıdan getirilen malların hinterlandan satın alınabilmesi olanağı doğar. Bu ticaret küçümsenmeyecek boyutlara ulaşabilir. (Keyder,1993)

Cumhuriyet döneminde ulaşım sorununa demiryollarının yapımı ile yaklaşılmıştır. Çünkü demiryolu 19. Yüzyılın en etkin ve güvenli ulaşım sistemidir. Demiryollarının ülkenin ekonomik kalkınması için zorunlu olduğuna inanılmaktadır. Cumhuriyetin ilanında ülke demiryollarının bir kısmı yabancı şirketlerin elindedir. Türkiye sınırları içinde normal ölçüde demiryolu hatlarının hepsi ve dar demiryollarının 7 km'si imtiyaz sahibi yabancılar tarafından inşa edilmiştir. Bunlara hizmetlerinin karşılığında ya kilometre başına belli bir garanti ya da demiryolu boyunca çevre madenlerin işletme hakkı verilmektedir. Bazen her iki imtiyazın bir arada verildiği olmuştur. Demiryollarını inşa eden şirketler hatların geçtiği bölgelerde pazara yönelik tarımın gelişmesi ve buralarda mamul maddeler için talep yaratılmasıyla yakından ilgilenmektedirler. (Rivkin,1965)

1923 yılında yayınlanan bir kanunla Türkiye'de bundan böyle inşa edilecek hatların devlet eliyle işletilmesi hükme bağlanmıştır. Ulusal Demiryolu politikamızın başlangıç

tarihi 1924 'tür. Bu tarihte aralarında Anadolu-Bağdat, Haydarpaşa-Ankara, Ankara-Eskişehir- Konya, Arifiye-Adapazarı hattı ile, Haydarpaşa liman ve rıhtımı , mukaveledeki hükümlere uygun olarak satın alınmıştır.(Ulaştırma Bakanlığı) Hatların idaresi geçici olarak Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı 'Anadolu Bağdat Müdüriyeti Umumisine' bırakılmıştır. 1927 de çıkan yeni bir kanunla bütün yurdu kapsayan 'Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi' kurularak demiryollarının inşa bu kuruluşa devir olmuştur. Aşağıda Cumhuriyet Döneminde yapılan demiryolları verilmektedir.

Çizelge 3.6 Cumhuriyet döneminde onar yıllık dönemlerle demiryolu hat yapımı

Dönemler	Demiryolu Hat yapımı Km.
1920-1930	633
1930-1940	2484
1940-1950	374
1950-1960	288
1960-1970	423
1970-1980	183

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı – Ulaştırma Sektörünün Koordinasyonu, Sonuç Raporu, Cilt 1, Ankara 1977, s. 22a.

Cumhuriyetin ilk yıllarında büyük ekonomik sorunlarla karşı karşıya kalınmış ve bunların çözümü gerekmiştir. Bu nedenle 1930 yılına kadar yeni demiryolları inşaatı sınırlı bir gelişme kaydetmiştir. Bu yıla kadar 633 km demiryolu yapılmıştır. 1930 yılından itibaren demiryolu inşaatına hız verilmiştir. 1930-1940 yılları arasında 2484 km demiryolu yapılmıştır. Cumhuriyetin ilanında ikinci dünya savaşına kadar yılda ortalama 180 km. üstünde bir tempoyla 3117 km demiryolu yapılmıştır.

Osmanlının son döneminden 1950'li yıllara kadar Türkiye Ulaşım şebekesinin omurgası demiryollarıdır. Osmanlının son yüzyılda inşa edilen demiryolu hatları birbirleriyle bütünleştirilir ve iç Anadolu'nun çeperlerinde bir ring haline getirilerek kesintisiz bir şebekeye dönüştürülür. Ulus devlet kurulmuştur, ancak kayda değer bir hareketlilikteki ulusal Pazar henüz ortada yoktur. Demiryolu şebekesi, bu homojen ulusal pazarın alt yapısı olması için yapılmıştır. Tıpkı 19.yüzyıl Avrupa'daki gibi insanları ve malları kitlesel olarak taşıyacaktır. Ancak , bu dönemde insanlar ve mallar (ve de para) hareketlenmediğinden bu işlevini yerine getirememiş, bunun yerine bir

Özetlersek Türkiye'ye demiryollarının girişi 1856 yılında başlayıp 1966 yılına dek sürmüştür. İlk önce yapılan İzmir Aydın Hattını, İzmir Kasaba izlemiştir. Bunlardan birincisi 19. Yüzyılın sonlarına doğru Büyük Menderes Vadisini Boydan boya geçmiş ve Dinar'a ulaşmıştır. Ancak Göller yöresinde Eğirdir'e varması 20. yüzyılı (1911) bulmuştur. Bu hattan Ödemiş, Tire Söke , Denizli ve Çivril'e ayrılan yolların hepsi 19. Yüzyılda tamamlanmıştır.

Bir Fransız şirketi tarafından yapılan İzmir –Kasaba hattı 19. Yüzyıl sonunda bir taraftan Afyon'a bir taraftan da Soma'ya kadar uzatılmıştır. Soma'ya ulaşan demiryolunun Marmara kıyısına ulaşması ancak 1912' de mümkün olmuştur.

İngilizler ve Fransızlardan başka Avusturya ve Alman şirketleri de Türkiye'de demiryolu yapımına girmişlerdir. Avusturya'nın girişimi ile İstanbul'u Balkanlara bağlayan 'Şark Demiryolunun ' yapımına başlanmıştır. Osmanlı devletinin kendi başına yaptığı Haydarpaşa-İzmit hattını Almanlar 'Anadolu Hattı ' adı altında Eskişehir ve Ankara'ya kadar uzatmışlardır. (1892). Almanlar daha sonra Bağdat demiryolunu tamamlamaya çalışmışlardır. Bunun için Ankara hattından güneye ayrılan bir yol yapılmaya başlanmıştır. Bu yol 1896'da Konya'ya, 1918'de Nusaybin'e varmıştır. 19. Yüzyıl sona ermeden yapılan bir başka hat ise Mersin-Adana demiryoludur.

Cumhuriyet dönemi demiryolları için parlak bir dönem olmuştur. Devlet bu dönemde daha önce yapılan hatların eksikliklerini tamamlamaya ve yeni hatlar ilave etmeye çalışmıştır. 1936' da Eğirdir hattından Isparta ve Burdur'a şube hatları, Karakuyu istasyonundan başlayıp Sandıklı üzerinden Afyon'a uzatılan bir hat tamamlanmıştır. Bu şekilde İzmir-Aydın-Dinar hattı da Afyon'da Haydarpaşa Konya hattına ve İzmir-Manisa –Afyon hattına bağlanmıştır.

Kütahya –Balıkesir arasında yapılan demiryolu ile Batı Anadolu demiryolları ağı tamamlanmıştır. İmparatorluk zamanında Ankara'ya kadar gelmiş olan demiryolu doğuya doğru uzatılarak 1927'de Kayseri'ye, 1930'da Sivas'a, 1939'da da Erzurum'a varmıştır.1937'de bu hattan ayrılan Ankara – Sivas ile 1932 de yapılan Sivas-Samsun hattına bağlanmıştır. Bu şekilde Anadolu demiryollarının Karadeniz'e ulaşması

sağlanmıştır. Ayrıca 1933' te yapılan Kayseri-Ulukışla hattıyla da iç Anadolu demiryolu hattı tamamlanmıştır.

1944 yılında Sivas'ın doğusunda Çetinkaya'dan ayrılan bir hat Malatya'da, Fevzipaşa'dan gelen başka bir hat ile birleştirilmiştir. Malatya'dan uzanan demiryolu da bu yılda bu hattın son noktası olan Kurtalan'a varmıştır. Malatya'dan Elazığ'a bağlanan hat 1934 yılında Yolçatı'ya gelmiş fakat 2. Dünya savaşı çıktığı için bu yolun bitirilmesi savaş sonuna kalmıştır. Bu şekilde Cumhuriyet'in başında 4.000 km. olan demiryollarının uzunluğu günümüzde 8400 km geçmiştir.

IV. OSMANLI-CUMHURİYET DEVRİ DEMİRYOLLARININ ANADOLU KENTLERİ GELİŞİMİNE ETKİSİ

4.1.Osmanlı Cumhuriyet Devri Demiryollarına Batıların Yaklaşımları ve Kazanımları

Sanayileşmiş batı toplumlarını üretim fazlalarına yeni pazarlar aramak zengin hammadde ve doğal kaynaklar elde etmek için sürekli yeni bölgelere yayılma ve yeni pazarlar arayışına yönlendirmiştir. Bu dönemde Osmanlı topraklarındaki zengin hammadde kaynakları da batı toplumlarının ilgi alanı içine girmiştir. Ancak Osmanlı toprakları birden fazla batılı gücün imtiyaz arayışları için birbirleri ile giriştikleri politik savaşlara sahne olmuştur.

Avrupalılar 19'uncu yüzyıl başından başlayarak batıdaki sosyal, hukuksal, yönetimsel ve ekonomik düzene uyum sağlaması için reformlar yapmak konusunda Osmanlı Devletine baskı yapmışlardır. Bu reformlar kapsamı içinde ele alınan ordunun yeniden yapılanması, kıyafet değişikliği ve değişen yaşam koşulları, yeni tüketim gereksinimlerini ortaya çıkarmıştır. Bu gelişme batı malları için yeni pazar olanakları oluşturmuştur.

Anadolu topraklarında ilk demiryolunu yapan İngilizlerdir.1856 yılında Aydın İzmir demiryolu işletmeye açılmıştır. Bu hat hakkında Sir James Wittal şunları söylemektedir:

"İlk adım demiryollarını yapmak olmalıdır. Bu yolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngiliz malı olacak, çok karlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklardır (Altuğ,1995)"

Öncelikle kendi etki alanlarında demiryolu yapımına başlayan gelişmiş Avrupa ülkeleri, daha sonraları diğer bölgelere de kaymıştır. Ortadoğu ve Hindistan arasında doğal bir geçit olan Anadolu toprakları, buradaki ekonomik kaynaklara ulaşmak isteyen ülkelerin ilgisini çekmiştir. Böylelikle Hindistan'a kesin ve emin bir yol inşaa etmek isteyen İngilizler Osmanlı Devleti sınırlarındaki ilk demiryolu olan İskenderiye Kahire hattını işletmeye başlamışlardır.

İmparatorluğu Avrupa'ya bağlayan şark demiryolu ve Anadolu'yu Orta Doğu topraklarına bağlayacaktır. Anadolu Bağdat demiryolları projeleri gerçekleştirilmesine de bu nedenle başlanmıştır.

Osmanlı Devletini Avrupa'ya bağlayan demiryolu ise 1888'de işletmeye açılmıştır. Avusturya sınırından başlayıp Belgrad, Niş, Sofya ve Edirne'den İstanbul'a ulaşan şark demiryolları Viyana, Paris, Berlin ve Calais üzerinden, Osmanlı Devletini Londra'ya bağlıyordu. İmtiyazı 1856 Ağustosun'da İngilizlere verilen (Şark Demiryolları üzerinde bir hat olan) Çernovo'da Köstence hattı tarım potansiyelini değerlendirmek üzere yapılan ilk hattır. (Kaynak, 1984) Daha sonra inşa edilen Ruscuk Varna hattıyla bu hattın fonksiyonu şöyle kaydedilmiş:

Bu hat esas olarak anılan bölgelerden İngiltere'ye yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak üzere döşenmiştir. Bu hatlar, koloni tipi demiryollarını andıran bir biçimde, tarımsal alanlara nüfuz etmek için yapılmış ağaç görüntüsünde hatlar olmuştur.Ancak bu hatlar, yalnızca ihracat hatları olarak fonksiyon görmemiş; bölgeye İngiliz sanayi ürünlerinin girişini de kolaylaştırarak sonuçta Eflak ve Boğdan'la İngiltere arasındaki mal hareketlerini arttırmıştır.

Batı Anadolu'da döşenmesi düşünülen demiryollarından da aynı beklenti vardı. İngilizler, İzmir limanı aracılığıyla Avrupa'ya daha fazla hammadde akıtmayı, kendi nüfuz alanlarını genişletmeyi, böylelikle daha fazla kar etmeyi hedefliyorlardı; ticaretlerinin artması, madencilik ve belediye alanında yatırımlara girişmeleri hatta kendilerine ait çiftlikler kurmaları hedeflerine ulaştıklarını göstermektedir.

Entrikalarla dolu ve şirketlerin arkasındaki devletler arsındaki rekabetten, Almanlar galip çıkmıştır. Deutsche Bank'ın Osmanlı Devletine verdiği %7 faizli 3.5 milyon marklık kredinin (ki bu kredi, devletin içinde bulunduğu mali kriz sebebiyle Fransızların kendi bankaları)Osmanlı Bankası kanalıyla, Osmanlı Devletine kredi baskısı yapıp projeye dahil olmasını engellemek maksadıyla verilmiştir. Georq Von Siemens ve Zihni Paşa arasında 23 Aralık 1899 tarihinde ön anlaşma imzalanmıştır. Sözleşmeye göre kurulan Anadolu Demiryolları Şirketi 99 yıllık bir süre için Bağdat Nusaybin , Musul, Bağdat ve Kerbela'dan geçecek bu hattın uzunluğu 2.567 km idi .Bir

çok şube hatların yapılacağı kaydedilen sözleşmeye göre, şirket ayrıca Basra ve İskenderun'da liman yapacak ve 1899'da imzalanan anlaşama ile yapımına başlanan Haydarpaşa Garı ile Sirkeci arasındaki deniz taşımacılığını da sürdürecekti. Mali ve idari meseleler sebebiyle kesin anlaşama (yeni sözleşme) 5 Mart 1903'te imzalandı. (Özyüksel) Buna göre , Konya –Basra hattı yeni kurulacak Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilecekti.

Hattın Konya'ya kadar olan kısmını tamamlayan Anadolu Demiryolu Şirketi bu yeni şirkete %10 ile ortak olmuştur. Yönetim yine Osmanlı Alman denetimindedir. Yeni sözleşmeye binaen şirkete Dicle ve Fırat üzerinde gemicilik ve inşaatının yapımında kullanılmak üzere makine , araç gereç ve tüm diğer mallarda gümrük vergisi ödememe hakkı verilmiştir. Böylece Aldığı Bağdat Demiryolları İmtiyazı vasıtasıyla Anadolu'daki hakimiyetini güçlendiren Almanya, Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerinde hububat, Bağdat hattı ile Adana bölgesinde pamuk üretiminin geliştirilmesine ve bu bölgelerin (Anadolu demiryollarının limanı İstanbul ve Bağdat demiryollarının limanı Mersin), Alman ekonomisi ile bütünleştirilmesini (Kaynak,1984) sağlamıştır.

İngilizler, İzmir, Aydın, Manisa havalisi demiryolları üzerindeki hakimiyetleri dolayısıyla bu bölgenin, Fransızlar İzmir-Kasaba, Bursa-Mudanya demiryollarıyla Batı Anadolu'nun ticari hayatına hakimdiler. Suriye'ye ayrı bir önem veriyorlardı; Suriye, Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak gibi dört zengin bölge arasında ticaret bağlantısı rolünü oynayacak tek kavşak nokta konumunda idi. 1898 tarihi itibariyle Osmanlı'nın Asya topraklarında Avrupalı devletlerin sahip oldukları demiryolu hatları şunlardır:

<u>İngiltere:</u>
İzmir-Aydın = 373 km
Mersin-Adana = 67km (Toplam 440 km)

<u>Fransa:</u>
İzmir – Kasaba = 512 km (Bir diğer kaynakta 168 km)
Yafa – Kudüs = 87 km
Beyrut - Şam = 247 km
Şam – Halep = 420 km (Toplam 1.266 km)

Almanya:

Haydarpaşa – İzmit = 91 km

İzmit – Ankara = 485 km

Eskişehir - Konya = 444 km (Toplam 1.020)

(İngiliz - Fransız - Alman demiryolu toplamı 2.726 km)

İkinci Dünya savaşından sonra Dünya'da güçler dengesini yine değişmiş ve Amerika Avrupa ülkelerinden çok daha büyük güç olarak belirmiştir. Amerika'nın güçlenmesi ile petrol ve otomotiv tekellerinin dünyada Pazar payını artırmaya başlamıştır.

4.2 Demiryollarına Türkiye'nin yaklaşımı ve Kazanımları

Batılılar gibi Osmanlılar da hedeflerine ulaşıyorlardı; Bölgede üretimin artması sonucu daha fazla vergi toplanıyordu. İhracat artması ise,daha fazla gümrük vergisi demekti.Demiryolu ile birlikte 1873-1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin gelmektedir yılda 230.000 sterline ulaşmıştır. Bu, Osmanlı devletinin toplam gümrük vergisinin %12 si demekti.Bu bölgelerden toplanan tarım ürünlerine ait vergiler, 1856-1909 arasında 13 kat arttığı gibi;1889-1911 arasında tarım ürünü yetiştirilmesi devletin tamamında %63 artarken,demiryolunun geçtiği yerlerde %114 artmıştır.

Bölgede sadece İngiliz şirketleri faaliyet göstermemiştir.Fransızlar ve sonrasında çoğunlukla Almanlar,aldıkları imtiyazlarla demiryolu döşemeğe başlamışlardı. İlber Ortaylı bu konuda şu vurguyu yapmaktadır.

"II. Abdülhamit, demiryolculuk konusunda Belçika'yı Fransızların, İngiltere ve Fransa'yı ise İmparatorluğu parçalayacak yatırımcılar olarak değerlendirmiştir.'' (Ortaylı,1983)

Abdülhamit Han'ın bu değerlendirmesi ve Almanlara daha fazla imtiyaz tanıması, nafia idaresine ait işlerin ekseriyetini Alman şirketlerine vermesindeki siyasi dehasını ve dönemin,yüzyılını şekillendirecek siyasi entrikalarını çok öncesinden görüp tedbirler aldığının göstergesidir.İngilizlerin Fransa ile giriştikleri Ortadoğu savaşında (çıkar savaşı), Almanların demiryolu imtiyazları almasına; kendilerine destek vereceğini umduğundan dolayı İngilizlerin ses çıkarmaması, Almanların da bu iki devlet ses çıkarmasın diye kurdukları şirketlerde onlara küçük paylar vermeleri, siyasi literatürde "dakik denge politikası''olarak tanımlanır.

Zamanında en önemli taşıma aracı olan Anadolu demiryolları her ne kadar yeterli ölçüde değilseler de iyi planlanmış yollardır ve ülkenin gereksinimlerini bir ölçüde cevaplamışlardır.Ulaşım ücretleri geleneksel taşıma ücretlerinden biraz<daha aşağıdadır.Demiryolları hem çiftçilerin gelirlerini hem de ekilen mahsul miktarını arttırmıştır.O zamanki İngiliz elçisi Anadolu demiryollarının 1892-1895 yılları arasında üretimi %50 ,ürün fiyatlarını ise %50-60 arasında arttırdığını söylemiştir. Demiryollarının geçtiği vilayetlerde verimin artmasını,ürün akışını ve ticareti canlandırmıştır. (İssawi,1980)

Truman doktrinine dayalı olarak ABD ile Türkiye arasında 1947 yılında imzalanan yardım analaşması ile yeni bir dönem başlamıştır. Marshall yardımları kapsamında traktörün tarıma girmesi, karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine geçilmesi ve tüketim mallarına dayalı sanayileşme, kapalı pazar ekonomisinden açık pazar ekonomisine geçiş sürecini başlatmıştır. (Evrensel Gazetesi,2000) Batılılaşmadan Amerikanlaşmaya geçen bu süreç içinde hızla yapılan karayolları ve otoyollar ise kentsel düzenden, uydu kentlere geçişi tetiklemiş olup, demiryollarının kentleşmedeki etkileri de 1950' lerden sonra gitgide azalmaya başlamıştır.

4.3.Demiryollarının Anadolu Kentlerinin Gelişmesine Etkisi

4.3.1.Genel

Toplumların yaşam düzeyleri doğadan yararlanabilme olanaklarına bağlı olarak farklı düzeylerde gerçekleşmektedir.

Yeryüzünde orta kuşakta yaşayan toplumlar yılın uzunca bir süresinde avlanabilmekte, hayvanlarını otlatabilmekte ve ekim yapabilmektedirler.Her ne kadar zengin topraklar verimin önemli etkeni olmasına karşın, insanlar verimi daha da arttıran araçlar, gereçler icat etmekten geri kalmamışlardır.Farklı doğa koşulları bölgelerde ürünlerin çeşit ve miktarlarını da farklı kılmıştır.Ulaşım zorlukları nedeni ile uzunca bir süre toplumlar birbirinin ürünlerinden yararlanamamışlardır.

Ulaşımın gelişmesi toplumların artık ürünlerinin diğer toplumlar tarafından tüketilmesini sağlamıştır. Dünya ve ülke ölçeğinde gerçekleştirilen ulaşım ağları rekabetçi bir ortamın ve dolayısı ile ürünlerin fiyatlarının gerçek değerlerden

oluşmasına neden olmuş, bu olanak ise toplumların yaşam düzeylerini yükseltmiştir.19.yüzyılın ikinci yarısında tarımsal artık ürünün denetim biçimi ve yönü değişmiştir.Bu yeni işleyiş hızla kendi akım sistemini de birlikte getirmiştir.Bölge ölçeğinde yeni ulaşım teknolojisinin ürünü olan demiryolunun ve at arabasıyla ulaşıma olanak veren düzgün şoselerin Anadolu'daki ulaşım sistemine girişi bu koşullarda gerçekleşmiştir. Değişen bu ulaşım teknolojisinin sonucunda dış ticarete açılan bölgelerde yetişen her türlü ürünün ticareti yapılmıştır.Özellikle Avrupa'da gelişen endüstriye gerekli. bitkilerin ekimi ve ticareti artmıştır.Artan artık ürünün akımı nedeni ile gelişen ticaretin yer aldığı bölge merkezi niteliğindeki kentler bu değişim sürecinde nüfus artışları yaşamışlardır.Bu olgu 19.Yüzyılda, özellikle 1880 lerden sonra, Anadolu'daki ticaret kentlerinin gösterdikleri ortak niteliklerden biridir.

Bütün sanayi öncesi toplumlarda olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da kentlerin temel ve ekonomik işlevi, işlenmiş mal üretimi ve ticaretidir.

1927 tarihli sanayi sayımına göre ülkemizde en küçük atölyeler de dahil olmak üzere en geniş anlamda sınai kuruluşların sayısı 65 000 dir.Buralarda çalışanların sayısı ise genel nüfusun %2 sine eşit olan 257 000 kişi olarak tespit edilmiştir. Bu sayıda madencilik, ormancılık ve balıkçılık işleriyle de uğraşanlar bulunmaktadır.Bu tarihte Türkiye genelinde 100 den fazla personel çalıştıran kurum miktarı 155 de fazla değildir.Bu kurumların önemli bir kısmı da İstanbul, İzmir, Adana ve Mersin gibi vilayetlerin çevresinde toplanmıştır.

Bir de yerleri kentlerin dışında seçilen ve demiryolu şebekesi ile bu zincire eklemlenen kamu fabrika kompleksleri kurulmuştur. Bunlar üretim ve depo mekanlarının yanı sıra lojmanları, sosyal hizmet ve rekreasyon alanları ile modern kent bölümleridir.Bu yerleşmeler, kentlerin sosyal ve kültürel hayatında önemli roller oynamışlar, batılılaşmaya katkıda bulunmuşlardır.

Bir bütün olarak bakıldığında Cumhuriyet devrinde yönetimler 19.yüzyılın filantropist sanayicileri tarafından yaptırılmış olan şirket kentlerini model alıyorlardı.Ancak yerleşme karakterleri ve konut düzenleri, bahçe şehir anlayışını yalınlaştırarak devralan 1920 lerin yeni nesnelci ve elementerist vurgularını taşımaktadır.(Değişen Kent ve Mimarlık,1998)

19.Yüzyılın sonlarına doğru kendi iç dinamiklerinden çok dış etmenler sonucu, arazi kullanımına eklenen demiryolu, yönetici merkez, askeri kışla gibi yeni ögeler ile birlikte büyüme ve değişme süreci içine girmişlerdir.Bu olgular zaman ve mekan boyutunda birbirine koşut, iç içe ortaya çıkmışlardır.Bazı kentlerde olgulara göçmen mahalleleri de eklenmiştir.

19.yüzyılda nüfus artışları her ticaret kentinde aynı olmamıştır.Örneğin Batı Anadolu'da yer alan Afyon kentinde 19.yüzyıl sonunda hızlı bir nüfus artışı gözlenirken ticaretteki üstünlüğünü Samsun liman kentine kaptıran Tokat'ta nüfus artışı daha yavaş olmuştur.Bölge ölçeğinde üretim ve akım ilişkilerinde görülen değişimin yanı sıra , bir dış etmen olarak ortaya çıkan ve bu dönemde kente yerleşen göçmenlerin ve yönetimsel yapının değişmesine neden olan reform girişimleri sonucu kente yerleşen asker ve sivil bürokratların da nüfus artışı açısından etkinliği olmuştur.

İstanbul'un 19.yy.başında 350 bine düşen nüfusu 19.yüzyıl sonunda 100 000'i aşmasına karşın İstanbul artık 16.Yy.olduğu gibi Anadolu'daki toplam kentli nüfusun %40 nı değil de %27'sini barındırmaktadır.Bu dönemde Anadolu'nun ikinci büyük kenti İzmir'dir. .(Keyder,1984)

19.Yüzyılın ikinci yarısında, bu dönemde görülen yeni toplumsal ilişkiler düzeninde, Anadolu ticaret kentinde sosyal tabakalaşma açısından başlıca iki kesim ortaya çıkmıştır.Bunlardan biri dış ticaretle uğraşan ve bu yoldan zengin olan Rum tüccarlar ve ticarete konu olan ürünleri köylüden toplayan ve küçük ölçekte toptan veresiye ticaretle uğraşan Ermenilerdir. Diğer tabaka ise kentlerde çökmekte olan zanaatlarla ve perakende ticaretle uğraşan küçük esnaftır.Bunların çoğunluğunu Müslüman Türkler oluşturmaktadır. 19.Yüzyılın ikinci yarısında yönetimsel yapıda girişilen reformlar sonucu Anadolu'daki sancak ve vilayet merkezlerine yerleştirilen asker ve sivil bürokratları eklemek gerekir. Bu bürokratlar yaşam düzeni ve mekansal davranışlar açısından elit kesime dahil edilebilir. Aynı dönemde kentlere yerleştirilen göçmenler ise ekonomik işlevleri açısından ikinci kesime katabiliriz.

1838 - 1841 ve 1860 - 1862 dönemlerinde çeşitli Avrupa ülkeleri ile imzalanan ticaret analaşmaları Osmanlı devletinin yabancılara tanımış olduğu öncelikleri genişleterek

onları yerli tüccarlarla eşit duruma getirmiş ve gümrük vergilerinin kaldırılmasını sağlamıştır. Bu anlaşmalar yoluyla batıdan gelen işlenmiş mallar Osmanlı imparatorluğunun her köşesine serbestçe sokulmuştur. Kentlerdeki dükkan sayısında büyük artış gözlenmiştir.

Avrupalılar 19. yy. Başından başlayarak Osmanlı Devletinin Batıdaki sosyal, hukuksal, yönetimsel ve ekonomik düzene uyum yapabilmesi için reformlar yapmak konusunda baskı yapmışlardır. Bu reformlar kapsamı içinde ele alınan ordunun yeniden yapılanması, kıyafet değişikliği ve değişen yaşam koşulları yeni tüketim gereksinimlerini ortaya çıkarmıştır. Batıdan gelen mallar için yeni Pazar olanakları yaratmıştır.

4.3.2Demiryolu ile taşımacılık faaliyetleri de Türkiye de kentleri şekillendirmiştir.

Öncelikle tarımsal ürünlerin kentler arası taşınması ve depolanması sağlanmıştır.Bu nedenle hemen her istasyon çevresinde depo alanları ve silolar tesis edilmiştir. Lokomotiflerin ve vagonların tamir atölyeleri ve depoları istasyon çevrelerinde yer almıştır. O yıllarda bunlar önemli isdihdam olanakları idi.

Sanayileşme sürecinde kurulan hemen hemen tüm fabrikalar, kömür ve maden işletmeleri demiryolu ile bağlanmıştır.demiryolları atölyeleri ve bu ilk fabrikalarda deneyim kazanan mühendis, usta ve işçilerin sanayinin bugünkü düzeye gelmesinde katkıları büyüktür. Demiryolları insan taşımacılığında önemli rol oynamıştır. Bu amaçla inşa edilen garlar, bekleme salonları, lokantaları,gazinoları ile devrin sosyal, kültürel ve eğlence merkezleri olmuşlardır. demiryolları ticaret ve sanayileşmeyi hızlandırmıştır. Dolayısıyla yaratılan isdihdam nedeni ile tarımdaki gizli işsizlere iş olanağı sağlamıştır. Yine yaratılan ekonomik aktiviteler nedeni ile tarım kesimindeki atıl sermayenin kentlerde üretime kaymasına neden olmuştur. Yönetim binaları ve kadrolarının lojmanları kentlerin en itibarlı semt ve caddelerini oluşturmuştur. Demiryolları ve garların bu çekiciliği kentlerin buralara uzanmasına ve genişlemesine neden olmuştur.

1950 lerden sonra Dünyada ve Türkiye'de değişen değerler nedeni ile demiryollarının çekiciliği yavaş yavaş azalmış, karayolları çekici olmağa başlamıştır.

Demiryolları ülke ürünlerinin yurt dışına, yabancı ürünlerin de ülkeye taşınmasını kolaylaştırmıştır.demiryollarının yabancı ucuz fabrika ürünlerini Türkiye'ye taşıdığı ve

yerli geleneksel el ürünlerinin piyasadan çekilmesinin nedeni olduğunu iddia eden yazarlar vardır. Oysa demiryolları ucuz Türk ürünlerini de yurt dışına taşımıştır.Sorun ülkeler arası mal taşımacılığı değil, Türkiye'nin zamanında sanayileşme olgusunu gerçekleştirememesidir.

Demiryolunun kentleşme olgusunu hızlandırarak sağlıksız kentleşmeğe neden olduğuna dair düşüncele de vardır.Türkiye'de hızlı kentleşme başladığında demiryollarının önemi zaten azalmaya başlamıştır.Türkiye'de gecekondu ve sağlıksız kentleşmenin temel nedeni ülkenin politik değerleri sonucu imar uygulamalarına yeterince özen gösterilmemesi ve kamu ortak mallarına sahip çıkılmamasıdır.

4.3.2.1 Eskişehir

Eskişehir, İlk ve Orta çağlarda Dorylaion adlı eski bir şehrin yerinde kurulmuştur. Buralarda yerleşilmesinin en önemli yerlerinden birisinin sıcak suların olduğu, böylelikle, şehir yalnız şifa arayanların değil, hükümdarların, sonraları Bizans imparatorlarının da ziyaret ettiği, dinlenme yeri olmuştur. Diğer taraftan, ovadaki şehrin şimdiki yerinde gelişmeden önce, ova ortasında ve Porsuk'un kuzeyinde, bugünkü Eskişehir'in merkezine 3 km. uzaklıkta halkın Şarhöyük dediği yerde kurulmuş olduğu ve burasının savaşlar sonunda tahrip edilerek şimdiki yerleşmenin bulunduğu yere gelindiği de ileri sürülmektedir. Antik Dorlaion üstüne ilk bilgiler, buranın bir Frigya şehri olduğu konusundadır.

XVII. yy. ortalarında buraya gelen Evliya Çelebi, Eskişehir'in 17 Mahallesi, çarşısında 800 kadar dükkanı bulunduğunu yazar. Çarşı ve Hanlar ovada kaplıca yakınında, konutlar ise güneydeki yayla eteğinde bulunuyordu. Eskişehir XIX. yy. sonlarına doğru, özellikle demiryolunun yapımı ile önem kazanmış. istasyon ile kaplıca semti arasındaki boş yerler sonradan dolmuştur. Şehir nüfusu Kafkasya ve Rumeli göçmenlerinin katılmasıyla arttı. XIX. yy. sonuna doğru nüfusunun 18000 - 19000 olduğu tahmin edilmektedir. 1927 de 32431, 1935 de 47000, 1940 da 60000, 1945 de 90000 ,1955 de 120000, 1960 da 153000, 1965 de 175000, 1970 de 200000, 1997 yılında da 690000 dir. (Eskişehir Turizm Bülteni)

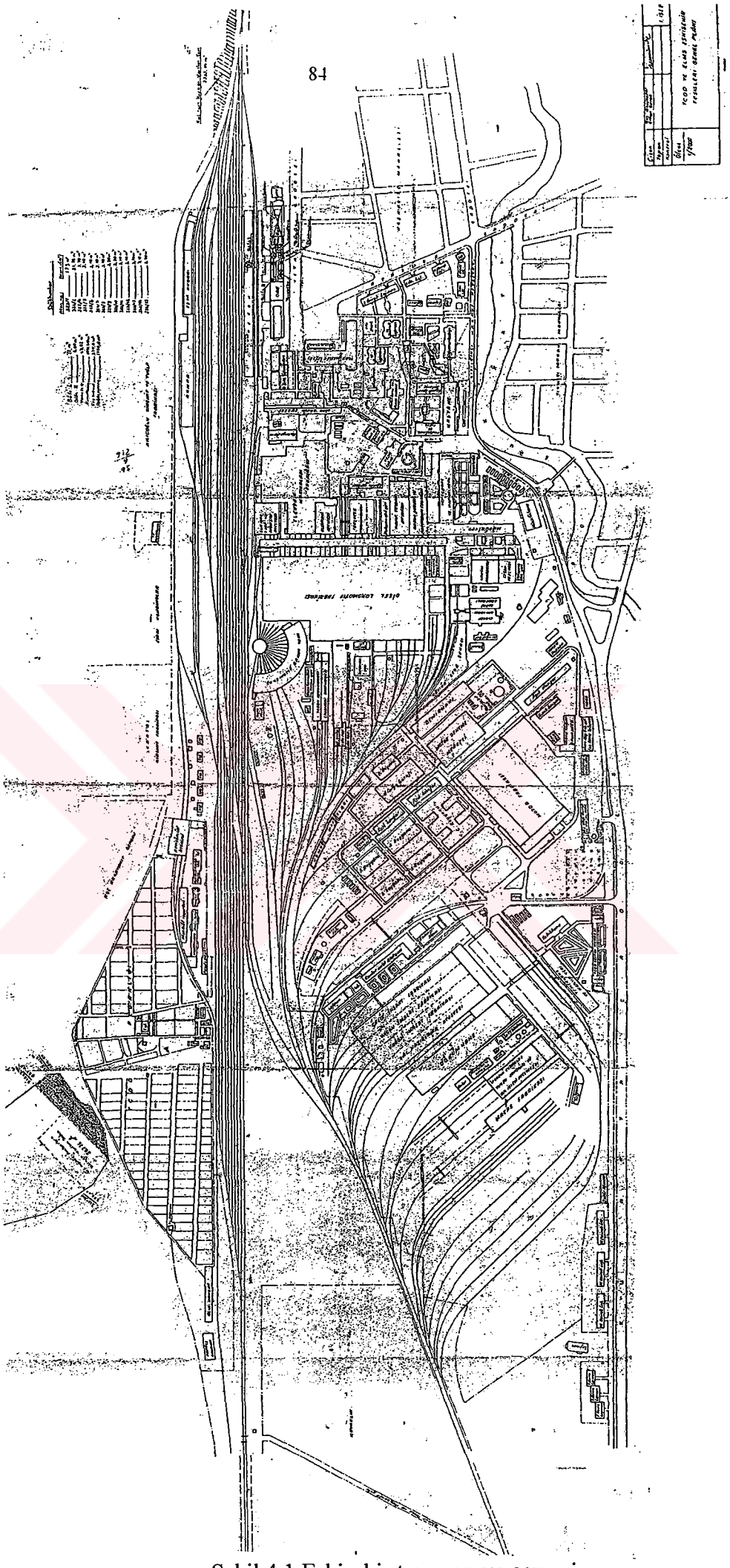
Kentsel Gelişim : Şekil şemada kentin demiryolu öncesi durumu görülmektedir
1 Şubat 1926 Ankara-Eskişehir Demiryolu'ndaki ilk istasyon olan Gazi İstasyonu törenle açılmıştır. Şekil 4.1'de görüldüğü gibi demiryolu kentin kuzeyinden

geçirilmiştir. Anılan haritada projelendirilen gar binası, lokomotif bakım yeri ve onun doğusunda yer alan bir blok görülmektedir. Bu bloğun formu daha sonraki ayrıntılı projelendirmelerde değişmiştir. Proje alanı mevcut yerleşim alanlarının dışında ve kentin kuzey batısında seçilmiştir.

Gar binasının yakın çevresi ve güney batısında idari binalar, lokal,misafirhane, lojmanlar, büfeler, dükkanlar, TCDD Meslek Lisesi ve hastane inşa edilmiştir.Lokomotif tamir yerinin güney ve batısında ise atölyeler, tamirhaneler ve fabrikalar yer almıştır. Gar binasının güney doğusunda ise Hoşnudiye Mahallesi oluşmuştur. Bu gelişmeler şekil 4.1'de rahatlıkla izlenebilmektedir.

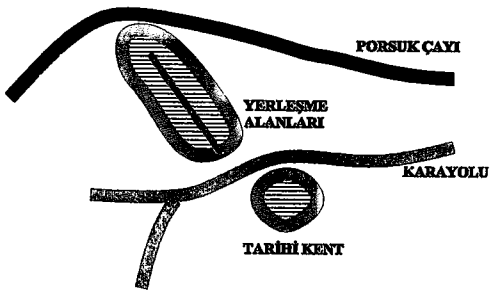
Şekil 4.2'den izlenebileceği gibi demiryolunun kentin kuzeyinden geçirilmesi özellikle gar binası çevresinde yer alan sosyal ticari binaların fabrika, hastane, okul, lojman ve benzeri binaların yarattığı aktivite kenti kuzey batıya çekmiştir. Şekil 4.4'de bu gelişmeler görülmektedir. Bu yönelim demiryolu ile sınırlanamamış kent demiryolunu aşarak kuzeye doğru gelişmeğe devam etmiştir. Küçültülmüş 1/5000 ölçekli İmar Planında demir yolunun kuzey batısında yer alan depolama, sanayi ve doğusunda konut alanları görülmektedir.

Ancak ülke genelinde izlenen yük ve yolcu taşımacılığında önceliğini kaybeden demiryolları ve garları gibi Eskişehir garı da eski çekiciliklerini koruyamamıştır. karayollarının tüm ülkede olduğu gibi Eskişehir'de de etkinliği artmış ve kenti demiryolunun kuzeyinde geliştirmeğe devam etmiştir. Şekil 4.5

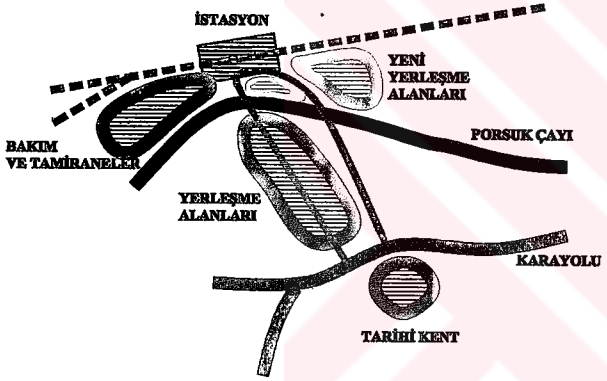


Şekil 4.1 Eskişehir tren garı ve çevresi

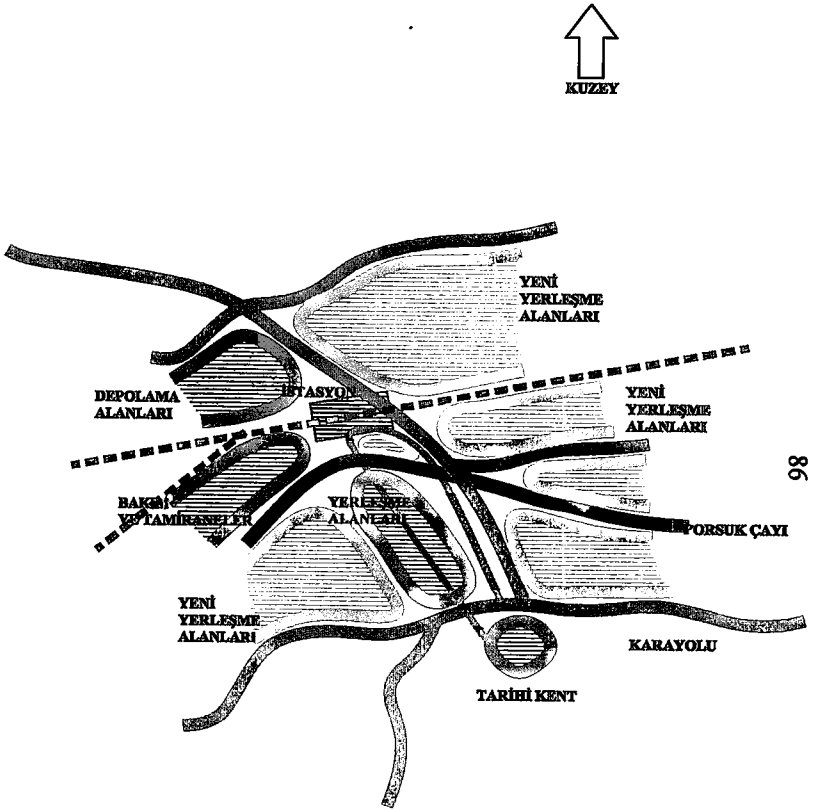
Şekil 4.2 Küçültülmüş 1/5000 ölçekli Eskişehir imar planı



Şekil 4.3 demiryolu öncesi Eskişehir



Şekil 4.4 demiryolu sonrası Eskişehir



Şekil 4.5 günümüzdeki Eskişehir

4.3.2.3 Ankara

Ankara kentinin bir görüşe göre, galatlar tarafından kurulduğu ve gemi çapası anlamına gelen adıyla bilindiği ileri sürülmektedir. Diğer bir görüşe göre ise Ankara'nın kurucusu Frikya Kralı Midas'tır. Daha sonraları kent Engürü olarak adlandırılmıştır. Kuruluş dönemi ve şekli ne olursa olsun kent ilk dönemlerden beri ticaret yollarının kesiştiği bir konuma sahip olmuştur.

Hitit döneminde Ankara'nın bir askeri garnizon olarak kullanıldığı bilinmektedir. Büyük Hitit İmparatorluğunun tarihe karıştırmasından sonra kent ve yöresinde M.Ö.7. yüzyıla kadar Frigler egemen olmuştur.

Frig devletinin yıkılışından sonra Lidyalılar M.Ö. 547 yılına kadar bölgeye hakim olmuştur. Daha sonda yaklaşık 200 yıl süren Pers egemenliğinde kalan Ankara, bu dönemde önemli bir konaklama yeri ve ticaret kenti durumuna geldiği belirtilmektedir.

Mekadonya Kralı Büyük İskender M.Ö. 333 baharında Persleri yenerek Ankara'yı imparatorluğuna katmıştır. Bu dönemde Anadolu'ya gelen savaşçı kavim Galatlar eski Ankara Kalesi'ni yapmışlardır. Daha sonra bölgede siyasal birliği kuran Romalılar M.Ö. 189 yılında Galatlar yenerek Ankara'yı ele geçirmişlerdir. Roma döneminde Ankara ulaşım sistemini oluşturan önemli yollardan birinin üzerinde bulunmaktaydı. Kent Roma döneminde içişlerinde bağımsız ve demokratik yapıda yönetilmiştir Bu dönemde kentin alt yapısı tamamlanmış, kente 60 Km uzaklıktaki Elmadağ'dan taş borularla getirilen su mahallelere dağıtılmıştır.

M.S. 3. Yüzyıl ortalarında Roma İmparatorluğu'ndan ortaya çıkan Sosyal ve ekonomik çöküntüye paralel olarak kent o günlere kadar koruduğu açık kent niteliğini yitirmiş ve çevresi surlarla çevrilmiştir. Doğu Roma İmparatorluk başkenti İstanbul olunca, Ankara'dan geçen ve başkenti doğuya bağlayan yolların önemi daha da artmıştır. M.S. 10. yüzyıla kadar Ankara Diğer Bizans Kentleri gibi para ekonomisinin geliştiği, örgütlü bir ekonomik yapısı olan önemli bir merkez özelliği kazandırmıştır. Bu dönemde, kent planının temel öğeleri; kent düşman saldırılarına karşı koruyan kalın surlar, pazar yeri işlevini gören agora ve kilisesidir. Ayrıca tahıl depoları, ambarlar ve hamamlar işlevlerini sürdüren diğer önemli öğelerdir.

Ankara'nın Selçukluların eline geçmesi, Malazgirt savaşından sonra 1073 yılına rastlar. Ankara gibi Bizans kentlerine Türklerin kitle halinde girmesi 11. yüzyılın son çeyreğinden sonra başlar. Türkler büyük bir hızla kırsal alana yerleştiler ve tarımsal üretime katıldılar. Daha sonra 12 ve 13. yüzyıllarda Selçuklu sultanlarının da çabasıyla transit ticaret bir gelişme göstermiştir. Ankara 1304'de görevli özerklik vererek Osmanlı Devletine bağladığı Ankara, 1.Murat zamanında kesin olarak Osmanlı topraklarına bağlanmıştır, 1402 yılında Timur orduları ile Osmanlı Sultanı Yıldırım Beyazıt arasındaki Ankara Meydan Savaşı zamanında Ankara ve çevresinin büyük ölçüde harap olmasına karşın Anadolu birliğini yeniden kuran 2.Murat zamanında yeniden onarılmıştır. Bu dönemde su yollarına kadar bütün alt yapı tesisleri, hanlar, hamamlar ve diğer kamu binaları onarılmıştır.

Ankara 16-19. yüzyıllar arasında birçok yabancı gezginin de uğrak yeri olmuştur. Gezginler yazdıkları seyahatnamelerinde kentle ilgili çok doğru bilgiler vermiş, çizdikleri gravürlerle o döneme ilişkin görsel malzeme sağlamışlardır.

19 yüzyılın sonlarında Ankara'da ekonomik açıdan yeni bir dönem başlamıştır. Ankara Keçisinin Güney Amerika'ya ve Teksas'a götürülmesi , bu dönemin başlangıcı olmuştur. Ankara Tiftiğinin yeni rakipleri ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda ise Ankara'nın tiftik ticareti ve dolayısıyla zenginliği kaybolmuştur. Nitekim 1882 yılında iki Alman arkeologu Carl Humann ile Otto Puchsteien Ankara'nın artık eski güzelliğini kaybettiğini yazmaktadır. (Yaşlıca ve Tanrıvermiş,1997)

Kentsel Gelişim

19. Yüzyıl sonlarında Deutshe Bank ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan bir demiryolunun yapılması konusunda anlaşmaya varılmış ve 1889'da başlayan yapım çalışmaları sonunda 1892' de ilk tren Ankara'ya gelmiştir. Demiryolu Eskişehir Polatlı üzerinden Ankara Ovasına Girmiş , Ankara çayını takip ederek Sincan , Etimesgut yönünden İncesu vadisinden bugünkü istasyon alanına erişmiştir.

Ankara 1881 ve 1917'de iki büyük yangın atlatmıştır. Bu yangınlardan büyük zararlar görmüş ve uzunca bir süre kendini toparlayamamıştır. 1917 yılında geçirdiği yangından sonraki durumu 13'nolu haritada görülmektedir.

Ankara'da 1920 lere kadar ticaret kalededir. 4 Nolu şemadan da görüldüğü gibi yerleşim alanları kalenin yakın çevresinde yer almaktadırlar.

Demiryolu Ankara'yı İstanbul'a yani limana bağlamıştır. Daha önceden yirmi otuz günde deve kervanlarının taşıdığı tahıl miktarının yüzlerce fazlası üç dört günde İstanbul'a taşına biliyordu. Böylece tahıl taşımacılığı çok kolaylaşmış hem de ucuzlamıştır. Ankara ve çevresindeki ürünlerin değerleri artmış. Ticaret gelişmiştir. Ankara eski önemini kazanmaya başlamıştır (Yaşlıca ve Tanrıverdi,1997)

Ankara'nın önemi Kurtuluş Savaşı ile birlikte artmıştır. Gazi Mustafa Kemal ve arkadaşları Ulusal Kurtuluş Savaşı'nı Ankara'dan yönetmişler. İlk Ulusal Meclis yine Ankara'da toplanmıştır. 1920'lerde ancak kaledeki ticaret Karaoğlan çarşısından Taşhan'a (Bugünkü Ulus Meydanına İnmiştir.) İttihat ve Terakki Partisi için yapılan yapı (Birinci Meclis Binası) dan sonra kent istasyona bataklık alandan geçen bir kilometrelik yol ile bağlanmıştır.

Doğudan Cebeci İstikametinden gelerek Sıhhiye'den İstasyona doğru akarak Ankara çayına katılan İncesu çayı kentsel kullanıma olanak vermeyen bataklık ve sinekli bir alan oluşturuyordu. O devirlerde sinek ve sıtma ile mücadele yeterli düzeylerde değildi. O nedenle demiryolu ile istasyon arasında yeni yerleşim alanları oluşamamıştır. Ancak eski yerleşim alanlarının çevresinde bir kuşak oluşturmuştur. Şekil 4.10'da bu durum izlenebilmektedir.

Ankara, Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti olduktan sonra hızlı bir gelişme göstermiş, bir yandan Prof. Hermann Jansen'in hazırladığı kent planı (Şekil 4.8 Herman Jansen Ankara imar planı) çerçevesinin de İmar hareketleri hız kazanırken diğer yandan, kamu yönetiminin başlıca kurumları kentte örgütlenmeye başlamıştır. İki katlı taş bir bina olan eski istasyon yerine 1934 yılında mimar Şekip Sabri Akalın tarafından projelendirilen yeni gar binası 1937'de hizmete girmiştir.

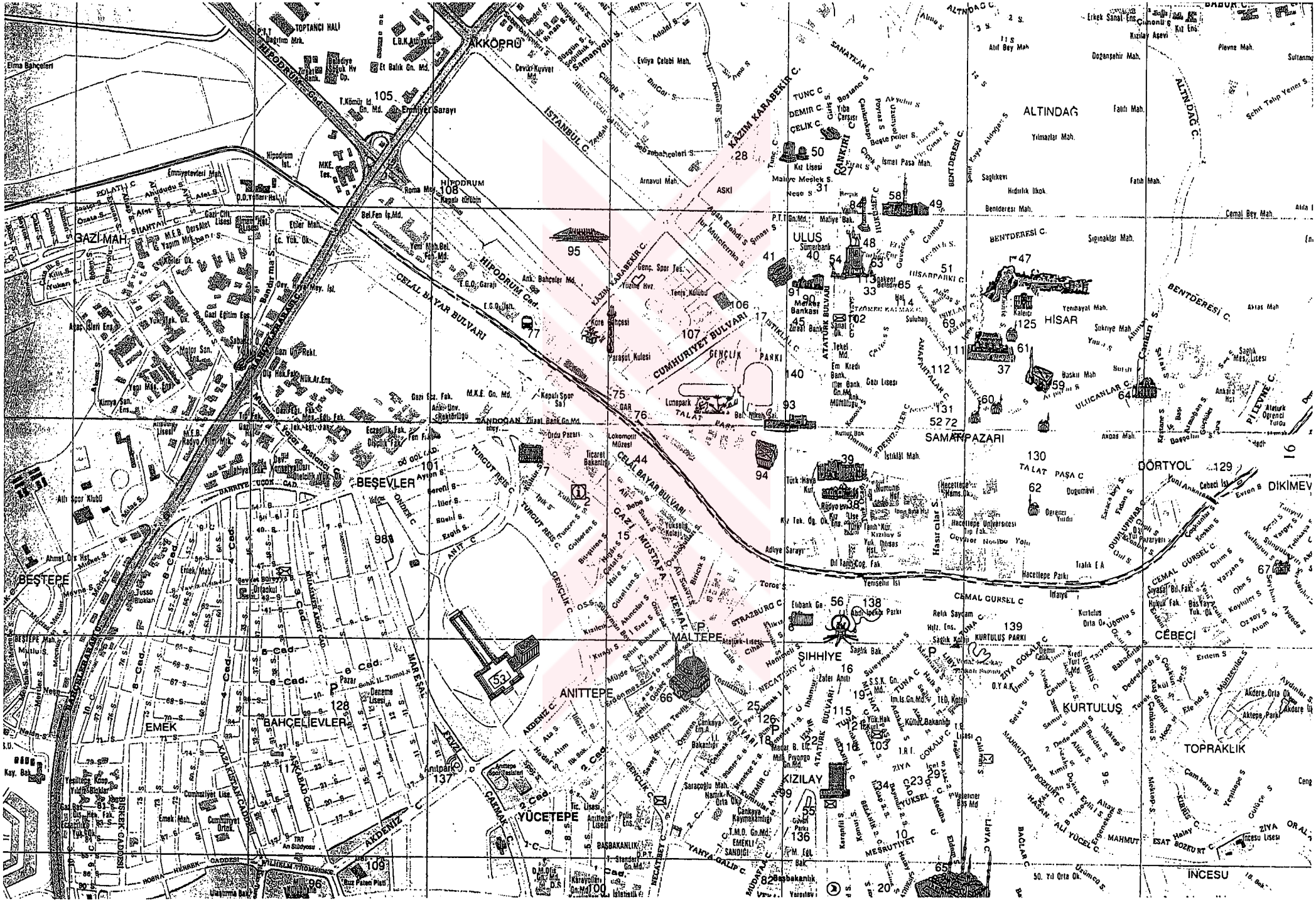
Ulus ile İstasyon arasındaki bölge ve çevresindeki bataklık alan Hermann Jansen'in İmar planında da konut ve ticari yapıların gelişmesini öngörmemiş, aksine spor ve rekreasyon alanlarına tahsis etmiştir. Böylece kentin istasyona doğru gelişmesi mümkün olamamıştır.

Anılan imar planına göre İncesu deresinin yer,yer oluşturduğu taşkın ve bataklık alanları çevreleyen Cebeci, Sıhhiye, Tandoğan, Meydanından Gazi Üniversitesi ve Çiftliğe kadar olan bir kuşak yeşil alanlara ve kamu binalarına ayrılmıştır.

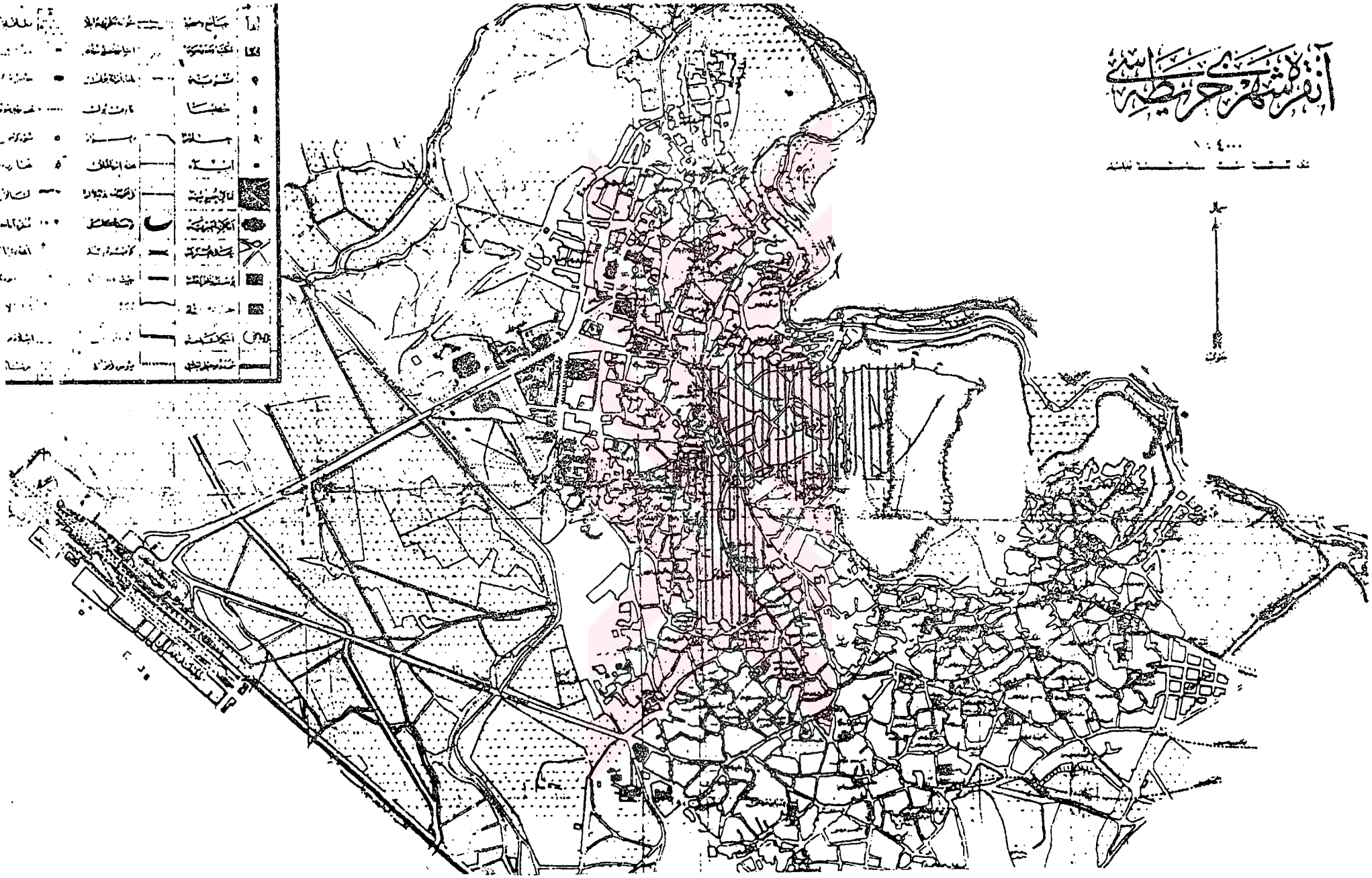
Günümüzde bu alanlarda Gençlik Parkı , 19 Mayıs Stadyumu , Eski Hipodrum, Atatürk Kültür Merkezi spor ve kültür alanları yer almaktadır. Bu büyük yeşil koridor kent merkezine (Sıhhiye'ye) kadar girerek kentsel yeşilin başarılı bir örneği olmuştur. (Yaşlıca ve Tanrıvermiş,1997)

Cumhuriyet döneminde kentin gelişmesi bu bataklık alanı atlayarak Yenişehir'e (Kızılay çevresi) sıçramıştır. Orta gelir gruplarına ait mekanlar doğuda Kurtuluş, Cebeci, kuzey batıda Yenimahalle, batıda Bahçelievler yönüne doğru yerlerini almışlardır. Orta üst gelir gruplarının ise Çankaya'ya doğru yayıldığını görüyoruz . Yabancı elçilikler de bu aks üzerinde yerlerini almışlardır. Zamanla Tunalıhilmi ve Kavaklıdere semtlerinde nitelikli ticaret ve eğlence mekanları oluşmuştur. (Şekil 4.11)

Kent Ankara, Eskişehir, Gölbaşı aksı üzerinde genişlemeğe devam etmektedir.



Şekil 4.6 Ankara günümüz kent haritası

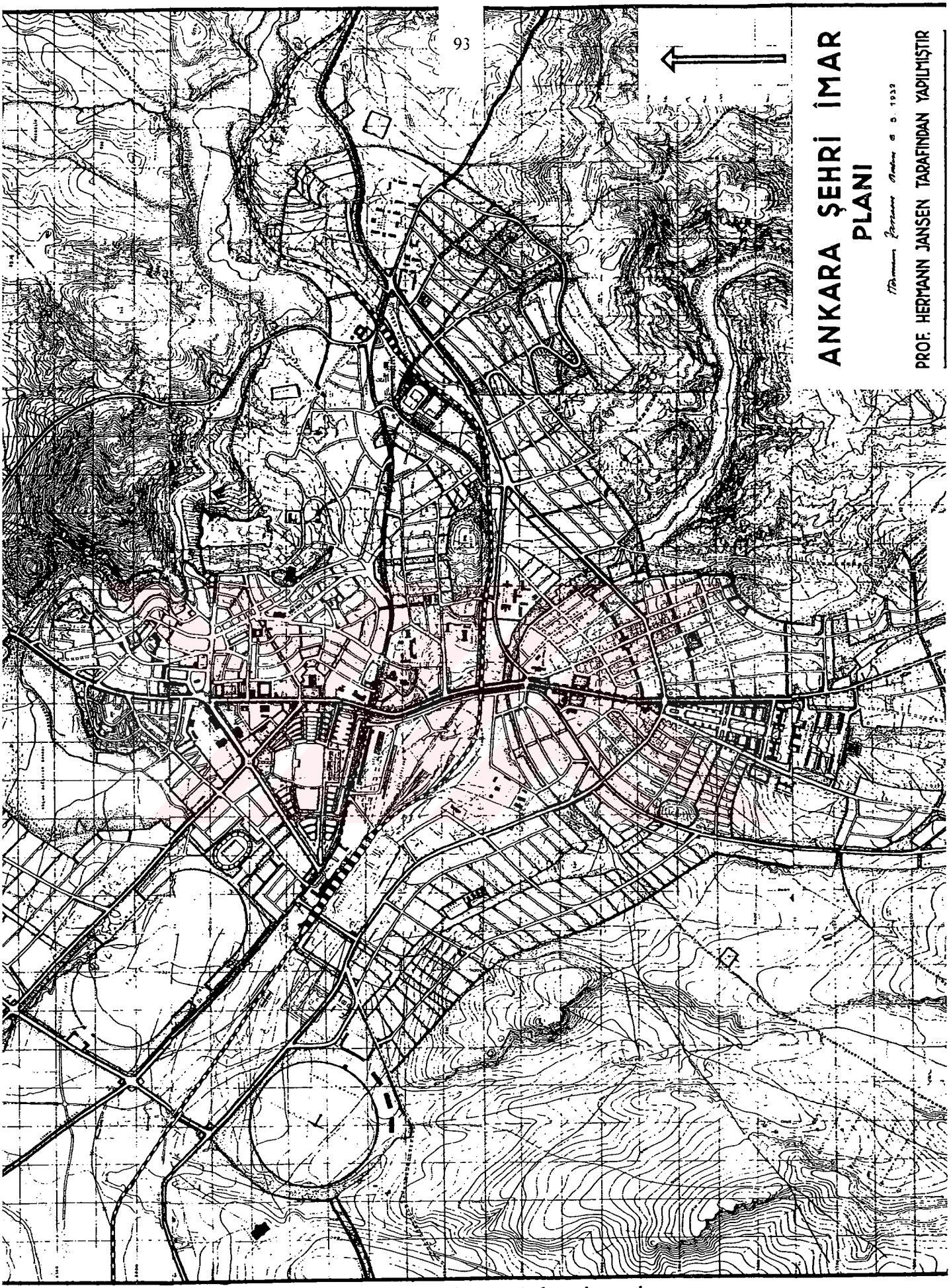


YANGIN BÖLGESİ

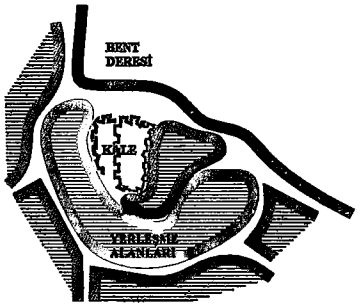
ANKARA KALESİ KORUMA VE GELİŞTİRME PROJESİ

P5 1881 VE 1917 YANGINLARINDAN SONRA ANKARA

Çalıl A 71001 1017 yangınlarından sonra Ankara

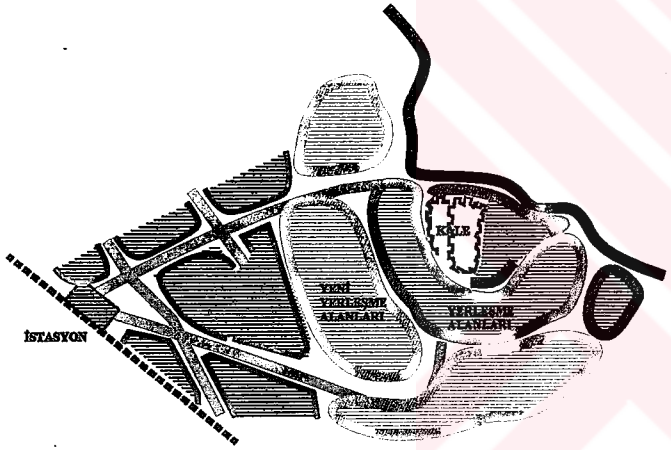


Şekil 4.8 Herman Jansen Ankara imar planı



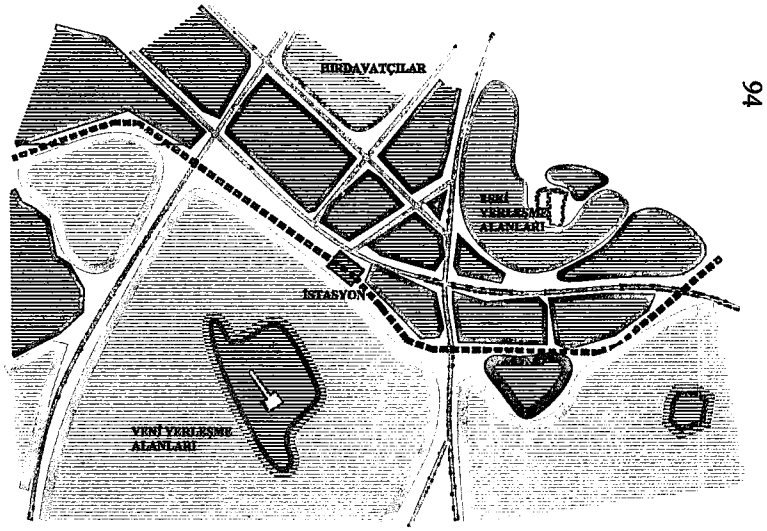
Şekil 4.9

Demiryolu öncesi Ankara



Şekil 4.10

Demiryolu sonrası Ankara



Şekil 4.11

Günümüzdeki Ankara

4.3.2.4. Konya

Konya İç Anadolu bölgesinin en önemli kentlerinden biridir. Konya ovasının batı kenarlarındaki dağların yamaçlarına yakın bir noktada aşağı yukarı 1000 m yükseltide kurulmuştur.

Anadolu Selçuklu Sultanı Süleyman Şah 1076 tarihinde Konya'yı başşehir yapmıştır. 1080 tarihinde başkent İznik'e nakledilmiştir. Kılıç Aslan 1097 tarihinde başşehri Konya'ya taşımıştır. Konya 1097 tarihinden 1277 tarihine kadar aralıksız Anadolu Selçuklularının başşehri olmuştur. Konya 1277 tarihinde Karamanoğlu Mehmet Bey tarafından zapt edilerek Karamanoğulları devletinin egemenliğine geçmiştir. Osmanlı Padişahlarından II. Murad 1442 tarihinde Konya'yı zaptederek Karamanlı hakimiyetine son vermiştir. Konya'nın Osmanlı Devleti zamanında şöhret ve itibarını devam ettirmiştir. Osmanlı sultanlarından Yavuz Sultan Selim, Mısır ve İran seferleri sırasında Konya'da konaklamıştır. Kanuni Sultan Süleyman İran, IV. Murad ise Bağdat seferi sırasında Konya'da kalmışlardır.

Tanzimat'ın ilanından sonra oluşturulan yeni vilayet örgütlemesine göre Konya ; Burdur , Isparta ve Teke (Antalya) sancaklarını da kapsayan oldukça geniş bir coğrafi yapıya sahiptir. Konya'nın hudutları Cumhuriyet döneminde yeniden düzenlenip Burdur, Isparta ve Teke (Antalya) sancaklarının ayrı bir vilayet konumuna gelmesinden sonra bile yüzölçümü bakımından ülkenin en büyük ili olmuştur . 1989 yılında çıkarılan bir yasayla Ayrancı, Ermenek ve Kâzımkarabekir ilçelerini de içeren Karaman ilinin Konya'dan ayrılmasına rağmen il bu özelliğini korumuştur. (Semiz,1998) Selçuklu, Karamanoğulları ve Osmanlı dönemindeki gelişmeler Şekil 4.14 de gösterilmektedir.

Kentsel Gelişim

Osmanlı Hükümeti ile Alman Deutsche Bank ortaklığı ile kurulan Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi 1890'da İzmit-Adapazarı'na, 1891'de Bilecik'e, 1893'te de Ankara'ya ulaşmıştır. 1893'te Eskişehir-Konya Demiryolu, 1903'te de Bağdat Demiryolu imtiyazı verilmiştir.(Ortaylı,1983)

1898'de Konya'ya ulaşan Haydarpaşa – Adana demiryolunun işletilmesi ile Konya ovasında üretilen tahıl ve diğer ürünler İstanbul ve Bağdat yönünde taşınmaya başlanmıştır. Böylece Konya ve çevresinde önemli bir ekonomik girdi ortaya çıkmıştır.

Osmanlı döneminde demiryolu öncesindeki durumu şekil 4.16 da gösterilmektedir.

20. yüzyılın başında Konya'nın ekonomik durumu Anadolu vilayetlerinin en iyilerinden biridir. Bağdat Demir Yolu üzerinde bulunması nedeni ile şehirde ticaret çok gelişmiştir. Ayrıca Hayvancılık ve tahıla dayalı sanayi oldukça ileridir. Hepsinden önemlisi günümüzde olduğu gibi Konya bir tahıl ambarıdır. (Avanas,1998)

1927 yılı sayımına göre Konya'nın nüfusu 504 384 dür. Merkez nüfusun %80'i çiftçidir. 1925 yılı istatistik verilerine göre Konya'nın tarıma elverişli 37 225 375 dönüm arazisi vardır. Konya'nın doğal şartları sanayi kurulmasına ve gelişmesine müsaittir. Konya eskiden beri el sanatları bakımından en önemli merkezlerdendir. Fakat makine sanayi ve Fabrika tesis girişimleri pek gelişme göstermemiştir. 1923 – 1938 döneminde Konya Sanayii beklenen gelişmeyi gösterememiştir.

Konya hattı birinci dünya savaşında stratejik bir görev yüklenerek Asker Silah ve Malzeme taşınımı ile önemli lojistik destek hizmetlerinde bulunmuştur.

Demiryolunun işletilmeye başlatılması ile Konya kent merkezi İstasyona doğru yönelmiştir. İstasyon ile kent merkezi arasında at ile çekilen bir tramvay hattı yapılmıştır. Atlı tramvay kent ile demiryolunu bağlayan raylı sistemlerin ilkel bir örneği olsa da kentsel ulaşımda ilginç bir uygulama olmuştur. Atlı tramvay bugünkü Konya metropolünün öncüsüdür. Demiryolu Cumhuriyet döneminin başlarında da ilin en önemli ulaşım eksenidir.

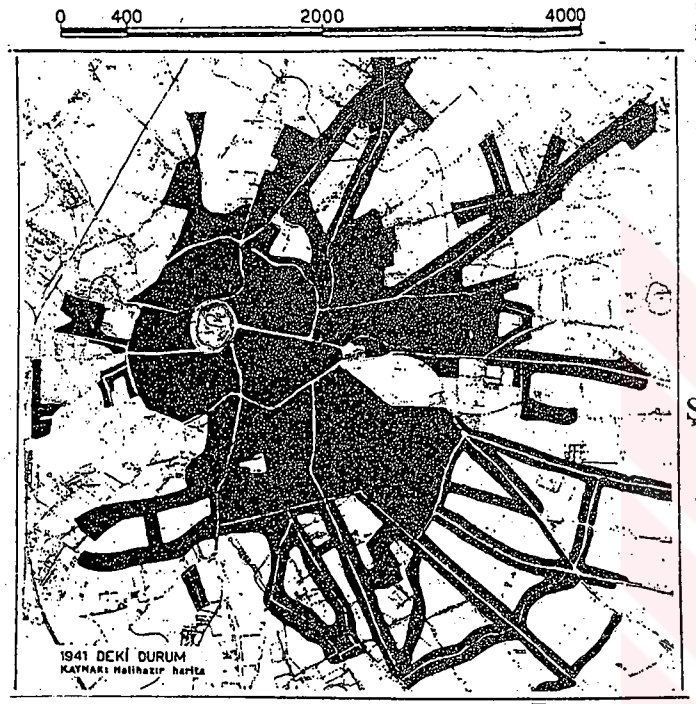
Demiryolu kentin batısından geçmektedir. Demiryolunun yük ve yolcu taşımada sağladığı olanaklar ve istasyon çevresinde yaratılan sosyal ve kültürel aktiviteler kenti istasyona doğru çekmeye başlamıştır. Şekil 4.17

1945'de yapılan İmar Planı da kentin İstasyona doğru gelişmesini öngörmüştür. (Şekil 4.13 1945 Konya imar planı) Gelişme demiryolunu atlayarak bir süre daha batıya doğru gelişmeye devam etmiştir.

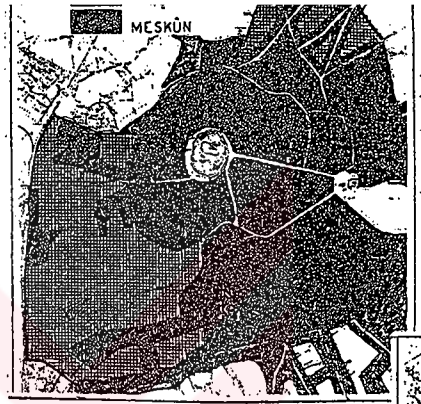
Ancak İstasyonun çekiciliği karayollarının gelişimi ile azalmıştır. Ayrıca batı hinterlandı doğuya oranla oldukça zayıftır. Bunun göstergesi de ticaretin kent merkezinden doğuya doğru gelişmesidir. Diğer taraftan kentin kuzey doğu yönünde Afyon, doğuda Ankara, Aksaray, doğu güneyde Adana karayolu bağlantıları vardır. Batı dağ yamaçları ile sınırlı iken doğuda kırsal alan ve yerleşmeler ağırlıklıdır. Bu nedenle de son yıllarda kent yarım daire ve ışınsal bir biçimde kuzeydoğu, doğu ve güneydoğuya doğru yayılmıştır. Bu durum. şekil 4.18'den kolayca izlenebilmektedir.

Kent ovada gelişmiş olup, karakteristik ışınsal bir sistem oluşturmaktadır. Merkeze yaklaştıkça kuşak yollar birbirine bağlanmaktadır. Kent çok eski çağlardan beri Anadolu'yu baştan başa geçen ve önemini hiçbir dönemde yitirmeyen bir yolun üzerindedir.

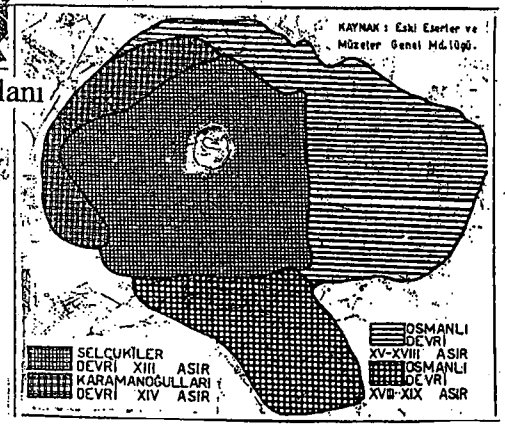
Kent günümüzde demir ve kara yollarıyla İstanbul, İzmir ve Doğu Anadolu'ya ve Akdeniz bölgesine kolayca bağlanabilmektedir. Bugün kent merkezinde kalan demiryolu ancak mal taşınımında kullanılmaktadır.



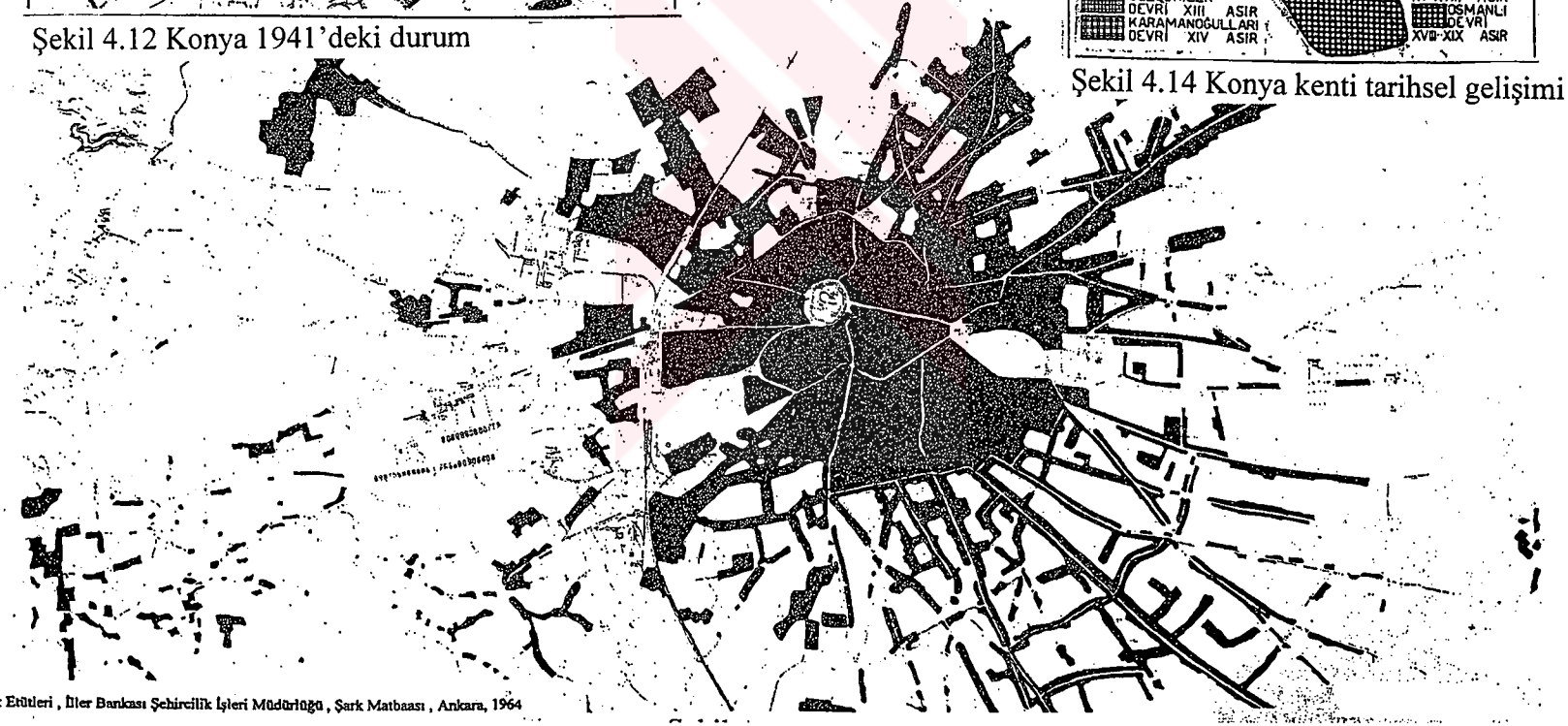
Şekil 4.12 Konya 1941'deki durum



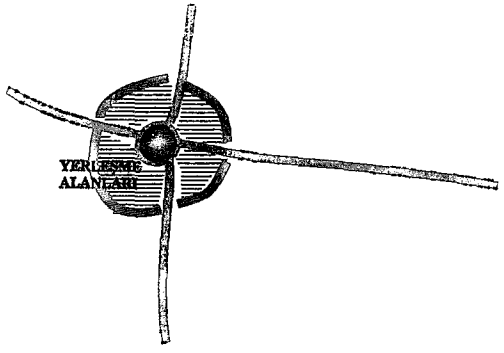
Şekil 4.13 1945 Konya imar planı



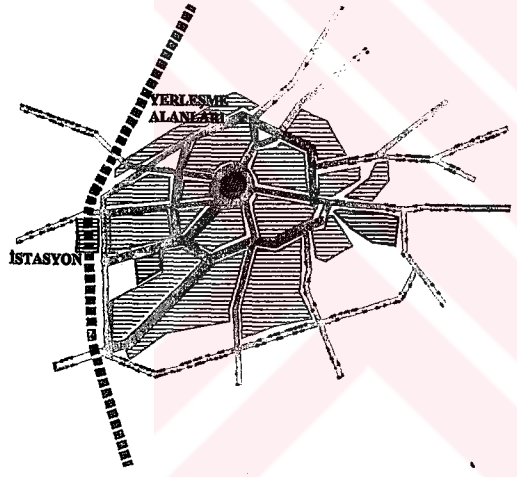
Şekil 4.14 Konya kenti tarihsel gelişimi



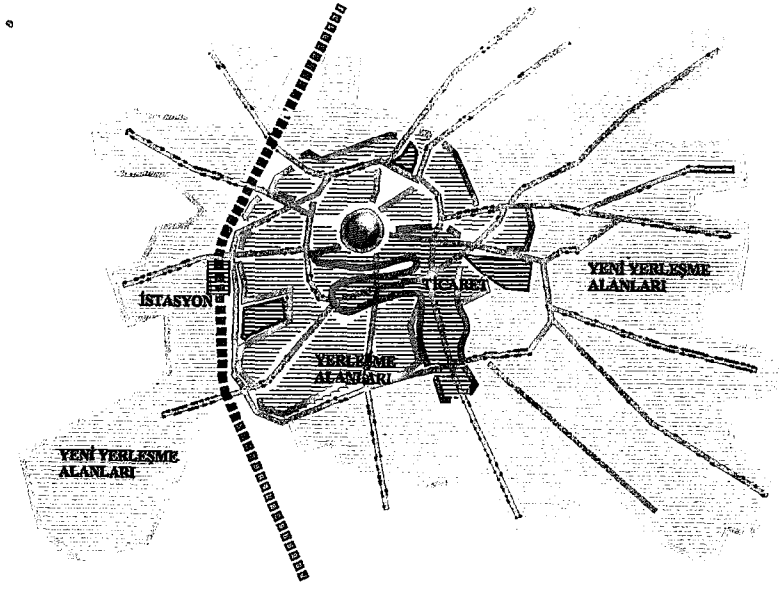
Konya İl Analitik Etütleri , İller Bankası Şehircilik İşleri Müdürlüğü , Şark Matbaası , Ankara, 1964



Şekil 4.16
Demiryolu öncesi Konya

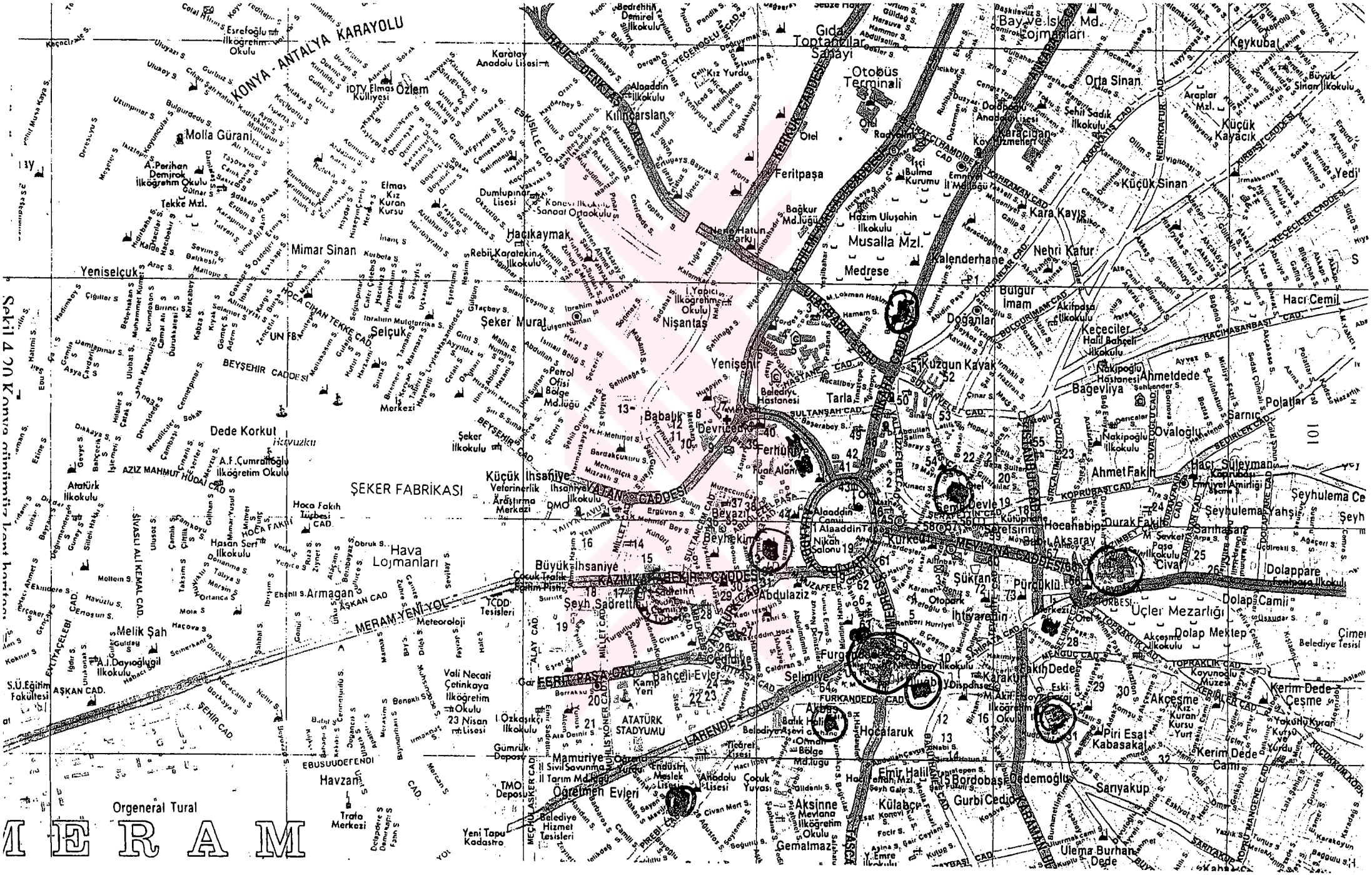


Şekil 4.17
Demiryolu sonrası Konya



Şekil 4.18
Günümüzdeki Konya

Şekil 4.19 1922 Konya şehri haritayı ummumiyesi


KONYA - ANTALYA KARAYOLU
Şekil 4 Konya cinsimiz kent haritası
Molla Güran
Tekke Mzl.
Yeniselçuk
Mimar Sinan
Selçuk
Dede Korkut
Şeker Mura
Nişantaş
Hacıkaymak
Elmas Kız Kuran Kursu
Dumlupınar Lisesi
Kilincarslan
Karatay Anadolu Lisesi
Otobüs Terminali
Gıda Toptancılar Sarayı
Feritpaşa
Musalla Mzl.
Medrese
Kalenderhane
Nehri Katur
Kara Kayış
Küçük Sinan
Orta Sinan
Küçük Kayacık
Keykubat
Hacı Cemil
Doğanlar
Keçeciler
Bağevliya
Ahmetdede
Polatlar
Sarnıç
Ovaloğlu
Ahmet Fakih
Hacı Süleyman
Şeyhulema
Dolappare
Üçler Mezarlığı
Dolap Camii
Dolap Mektep
Kerim Dede Çeşme
Kerim Dede Cami
Akçeşme
Piri Esat
Kabasakal
Sarıyakup
Ulema Burhan Dede
Yedi
Tarla
Devriceni
Ferhuniye
Alaaddin Camii
Beyazıt
Beyhekim
Büyük İhsaniye
Küçük İhsaniye
Şeker Fabrikası
Hava Lojmanları
Bay ve İsk. Md. Lojmanları
Hocahabip
Durak Fakih
Aksaray
Şükran
Pürçüklü
İhtiyaredin
Karatay
Selimiye
Hocafaruk
Emir Halil
Bordobaşı
Dedemoğlu
Gurbi Cedid
Külahçı
Aksinne
Gemalmaz
Öğretmen Evleri
Mamuriye
Havzan
Orgeneral Tural
Trafo Merkezi
Yeni Tapu Kadastro
Meram
Meteoroloji
Melik Şah
Armagan
Bahçeli-Evler
Atatürk Stadyumu
Vali Necati Çetinkaya İlköğretim Okulu
23 Nisan Lisesi
Özkaşıkçı İlköğretim Okulu
Hasan Serri İlköğretim Okulu
A.F.Çumralioğlu İlköğretim Okulu
Atatürk İlkokulu
A.İ.Dayıoğlugil İlkokulu
Hoca Fakih Tıbbesi
Şeyh Sadrettin
Abdulaziz
Nalıncı
Sultan Selim Camii
Nikah Salonu
Sahabiye
Sahabiye Medresesi
Sahabiye Türbesi
Sahabiye Camii
Nakipoğlu Hastanesi
Nakipoğlu İlkokulu
Akifpaşa İlkokulu
Halil Bahçeli İlkokulu
Hazım Uluşahin İlkokulu
Rebii Karatekin İlköğretim Okulu
İ.Yapıcı İlköğretim Okulu
Esrefoğlu İlköğretim Okulu
Aladdin İlkokulu
Gar
Otopark
Belediye Hastanesi
Petrol Ofisi Bölge Md.lüğü
Bölge Md.lüğü
Veterinerlik Araştırma Merkezi
Çocuk Trafik Eğitim Pisti
Meteoroloji
TCDD Tesisleri
TMO Deposu
Gümrük Deposu
Ticaret Lisesi
Anadolu Çocuk Yuvası
Endüstri Meslek Lisesi
Belediye Hizmet Tesisleri
Belediye Aşevi
Ömür Bölge Md.lüğü
Batık Hali
Aksinne Mevlana İlköğretim Okulu
Kamp Yeri
Merkezi
Otel
Hamam
Cami
Çeşme
Türbe
Müze
Kütüphane
Lojmanları
Sanayi
Terminali
Lisesi
İlkokulu
İlköğretim Okulu
Meram
Konya

4.3.2.5 Kayseri

Kayseri Kenti, yaklaşık 3000 yıl önce Erciyes dağının Kuzey eteğindeki bir ovanın eteğinde kurulmuştur. Demiryolu istasyonunda yükselti 1043 metreyi bulmaktadır. Kent ovada ışınsal bir sistemle kurulmuştur. Kale çevresinde başlayan ve giderek kenti konsantirik halkalar halinde saran yerleşmelerden oluşmaktadır. (Aru,1998)

1463 yılında Fatih Sultan Mehmet Kayseri'yi Karamanoğulları'ndan alarak Osmanlılara bağlamıştır. Osmanlı hakimiyetinde Karaman Eyaletine bağlı bir sancak merkezi olan Kayseri'nin ilk tahriri 1476 yılında yapılmıştır. 1500 yılında da şehir nüfusunu, bağlı bulunan yerleşimleri ve mahalleleri gösteren yeni bir kayıt çıkarılmıştır. Bu kayıtlardan Kayseri'nin etrafının surlarla çevrili olduğu ancak sur dışında da geniş mahalleler bulunduğu görülmektedir. Şehrin 16 yüzyıldaki mahallelerinden çoğu günümüze kadar gelebilmiştir. Bunlar Tavukçu, Tutak, Lale, Yalman, Gülük, Kalenderhane, Eski Bedesten ve Taceddin Mahalleleridir (Aktüre,1978). Kent 1511'de Şah Kulu ve Celali isyanları , 16. yüzyıl sonrası Karayazıcı isyanı , 1624 Abaza Mehmet Paşa isyanı gibi önemli siyasi olaylara sahne olmuştur. 18 ve 19. Yüzyıllarda şehir özellikle Erciyes eteklerine doğru çok büyümüştür. Şehir 1717 ve 1835 yıllarında iki büyük deprem geçirmiş, harap olmuştur. Kayseri 19. Yüzyıl sonlarında Ankara vilayetine bağlı Kayseri sancağının merkezi olmuştur. Tanzimat'la beraber modernleşme hareketleri Kayseri'yi de etkilemiş, özellikle Avrupa ile ticaretin gelişmesi ve ekonomik ilişkilerdeki gelişmeler mekansal yapıya yansımaya başlamıştır. Ticaret potansiyeli yüksek olan Kayseri'de batının sanayi mallarını pazarlayan zengin bir zümre olmuştur. Bu devirde lüks konaklar yapılmıştır (karatepe,1998). Ayrıca bu devirde batı tarzı devlet binaları da yapılmıştır. Bunlara örnek olarak 1869'da Nizam-ı Cedid askerleri için yapılan kışla gösterilebilir.

Kayseri bağımsız sancak merkezi iken 1924'te vilayet yapılmıştır. 19. yy sonunda nüfusu 70 bini aştığı tahmin edilen kent 1. Dünya savaşı yıllarında bakımsız kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında 39500 nüfuslu harap küçülmüş fakirleşmiş bir kent görünümündedir. Şekil 4.22 kentin o günkü durumunu yansıtmaktadır.

Kentsel Gelişim

1927'de Kayseri'ye demiryolu bağlantısı yapılmasıyla demiryolu tren istasyonu, gar binası, hizmet binaları, hangarlar, idare birimleri, lojman ve sosyal tesisleriyle savaşlardan sonra yıpranmış bu kente yeni bir dinamizm ve yeni bir çehre kazandırmıştır. Şekil 4.22

1927 – 1938 - 1945 yılları arası şehir merkezini istasyona bağlayan iki geniş cadde açılmıştır. Bunlardan ilki Hastane Caddesidir. Cadde şehrin merkezine doğru ilerlemekte, Kiçikapı'yı geçmekte ve Ulukışla Caddesi ile birleşerek meydana açılmaktadır.

1925 yılında dar sokaklar ve yıkıntılardan oluşan bu bölge, yolun açılmasıyla düzenlenmiş. caddenin iki tarafına üçer katlı bahçeli, alçak duvarlı apartmanlar yapılmıştır. Kayseriler arasında bu mahallelere taşınan çok aile vardır. Cumhuriyet döneminin ilk Devlet hastanesi de bu cadde üzerindedir.1931'de de Kayseri'ye elektrik bağlanmıştır.

İkinci cadde ise İstasyon Caddesidir. 1928 yılında kamulaştırmalar başlamış ve 1937 yılında cadde açılabilmiştir. Direk şehrin merkezi olan Cumhuriyet Meydanına ulaşmakta olup, burada Sivas, Ulukışla ve Talas caddeleri ile birleşmektedir.

Bu cadde üzerinde Kız Sanat Enstitüsü, Vali Konağı, Halk Evi yapılmıştır. 1930'ların sonlarında şehrin ileri gelen yöneticileri ve zengin tüccarları bu cadde üzerindeki evlerde oturmuşlardır.

Her iki cadde de demiryoluna bağlı olarak açılmış ve Kayseri'nin modernleşmesine aracılık etmişlerdir. [2] Adı geçen caddeler ve çevrelerindeki yapılaşmalar şekil 4.23 1945 tarihli imar planında görülmektedir.

1930 - 1940'lı yıllarda Kayseri Garı ve bu iki cadde Kayseri'nin Türkiye'ye ve Dünyaya açılan pencereleridir. Trenle kente gelen Devlet Erkanı, Yabancılar, Tiyatro, Konser Konferans, Üniversitelerin Kazı Araştırma-inceleme grupları, iki caddeden giriş yapmışlardır.(Tuzcu,2002)

İldeki sosyal ve kültürel hayatın yanı sıra sanayi 1927 yılında Ankara – Kayseri demiryolu ulaşıma açılmasıyla canlanmaya başlamıştır.1926'da Tayyare Fabrikası, 1935 yılında İstasyonun kuzeyinde demiryolu ile bağlantılı olarak Sümerbank Bez Fabrikası hizmete girmiştir. Bu fabrika sosyal tesisleri, lojmanları, eğitim birimleri ile geniş bir semt ve küçük bir kent görünümündedir. (Tuncu,2002)

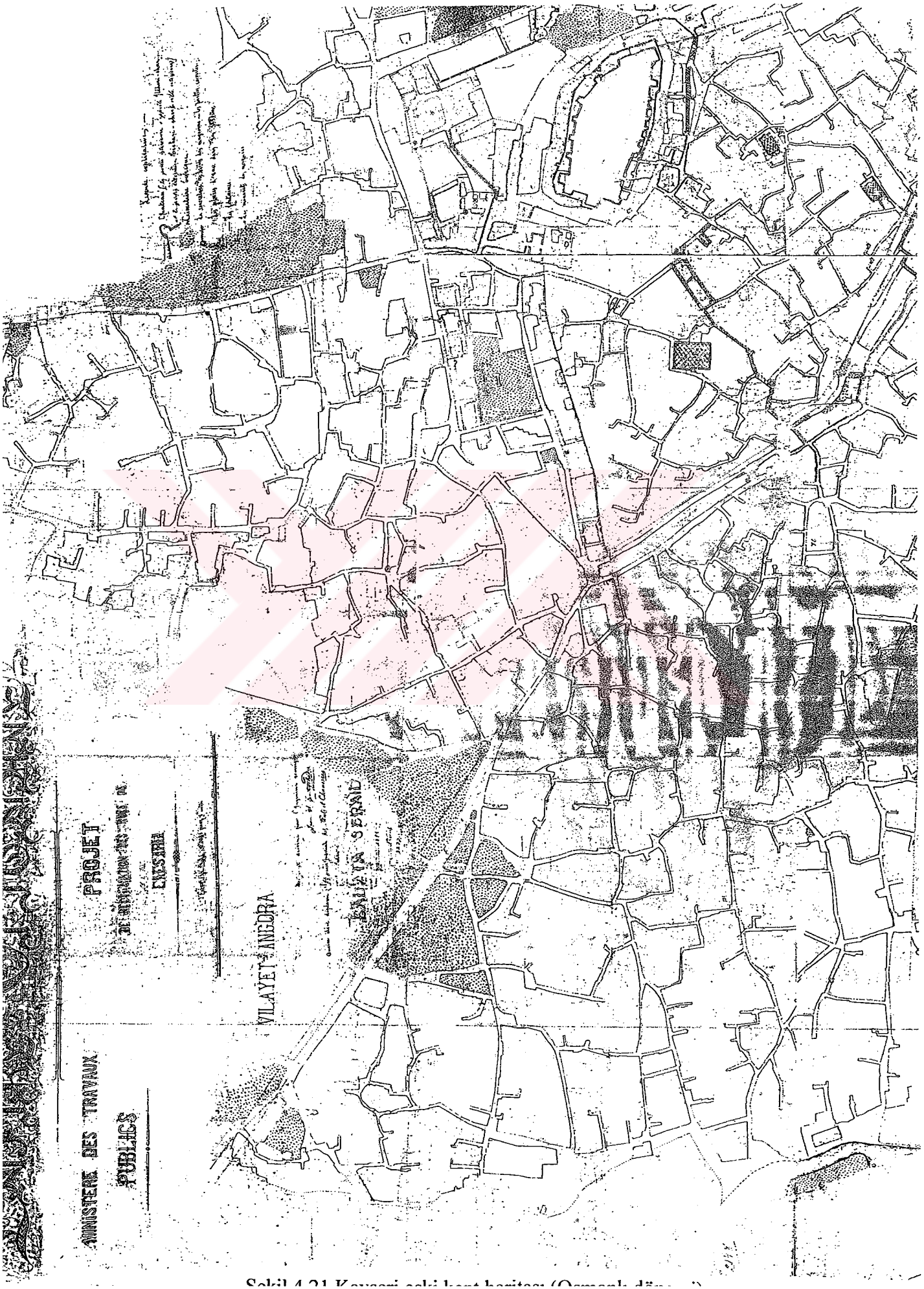
Demiryolunun yapımından sonra İmar planı doğrultusunda istasyona doğru açılan Hastane ve İstasyon caddelerinin üzerinde bulunan eski parseller üzerinde yeni yapı blokları oluşturulmuş ve istasyona doğru da yeni yapılar yapılmıştır. İstasyona doğru olan bu gelişme şekil 4.24'de görülmektedir.

Ticarette büyük bir deneyime sahip olan Kayserililer demiryolu yapımından sonra kamu yatırımları kanalıyla endüstriyel hayata geçmişlerdir. Bu kuruluşların yetiştirdikleri iş gücü daha önce ticaretle yaratılan sermaye birikiminin hızla yatırıma dönüşmesini gündeme getirmiştir. Özel sektör tarafından 1951 yılında açılan Birlik Mensucat ve 1955 yılında açılan Orta Anadolu Mensucat Fabrikasının ekonomik hayata geçirilişinde Sümerbank Bez Fabrikasında kazanılan deneyimin büyük payı vardır.

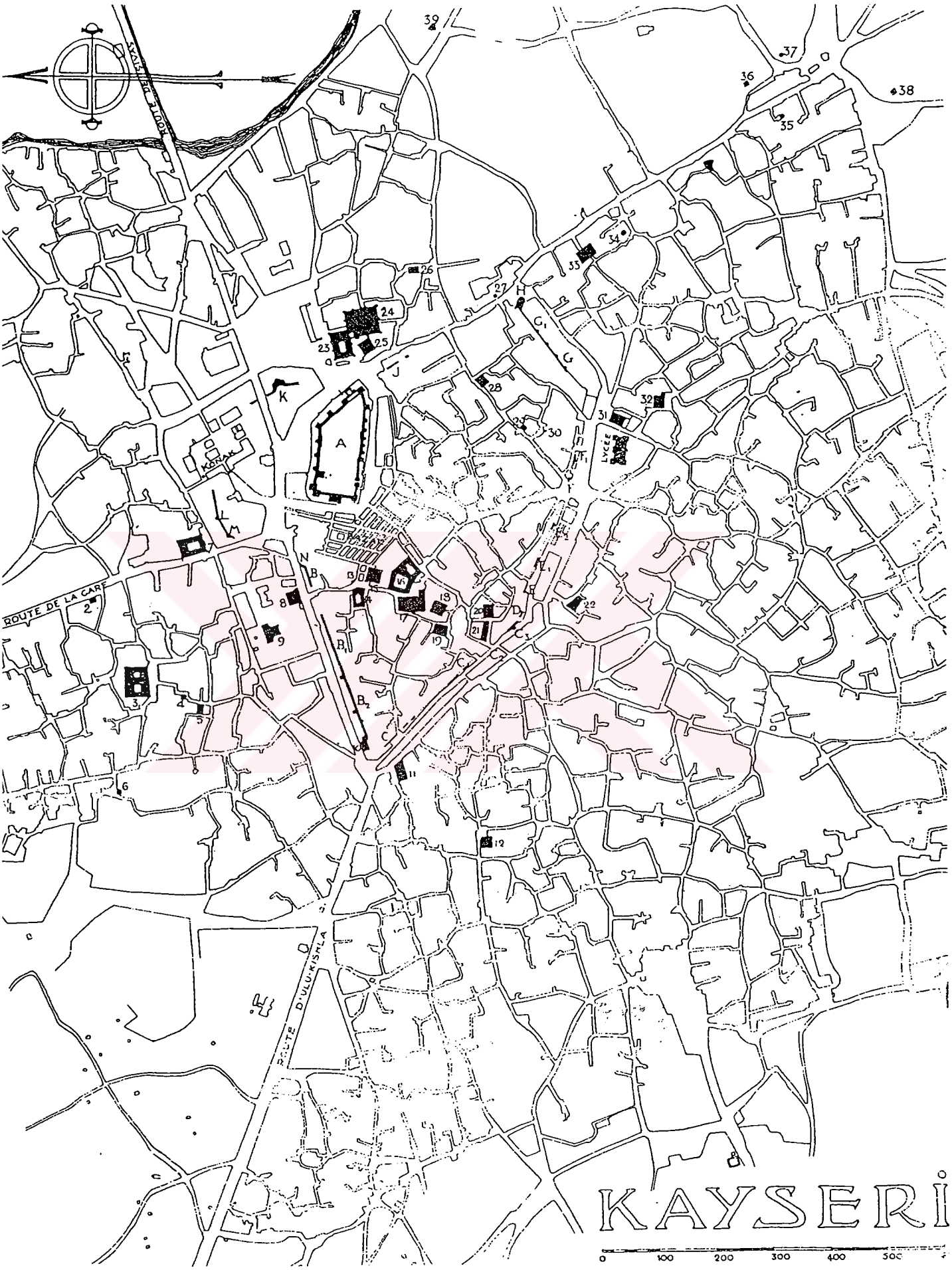
Kayseri demiryolu ile 1930'da Sivas üzerinden Samsun'a 1933'de Niğde üzerinden Akdeniz kıyısına bağlanmıştır. Kayseri Türkiye demiryollarının önemli bir kesişme noktasıdır. Türkiye'nin doğu, kuzey, batı, güneydoğu ve güneyinden gelen trenler Kayseri'den geçer. Kayseri ulaşım koşullarının gelişmesi sayesinde bir sanayi merkezi haline gelmiştir.

Türk Demiryolu Sistemi yenilenmediğinden dolayı demiryolu kent için önemini süratle yitirmektedir. Yolcu sayısı çok düşmüştür. Ankara-Kayseri arası karayolu ile 4-5 saat, trenle ise 7-8 saat çekmektedir. Bu nedenle 1994 yılında 180 bin olan trenle seyahat eden yolcu sayısı 1995'te 111 bin kişiye düşmüştür. Yük taşımacılığın da ise demiryolu önemini korumaktadır. Trenle daha çok karayolu ile taşınması güç olan yarı mamul ürünler, sanayi hammaddesi, maden ve askeri yük taşınmaktadır. (Karatepe,2001)

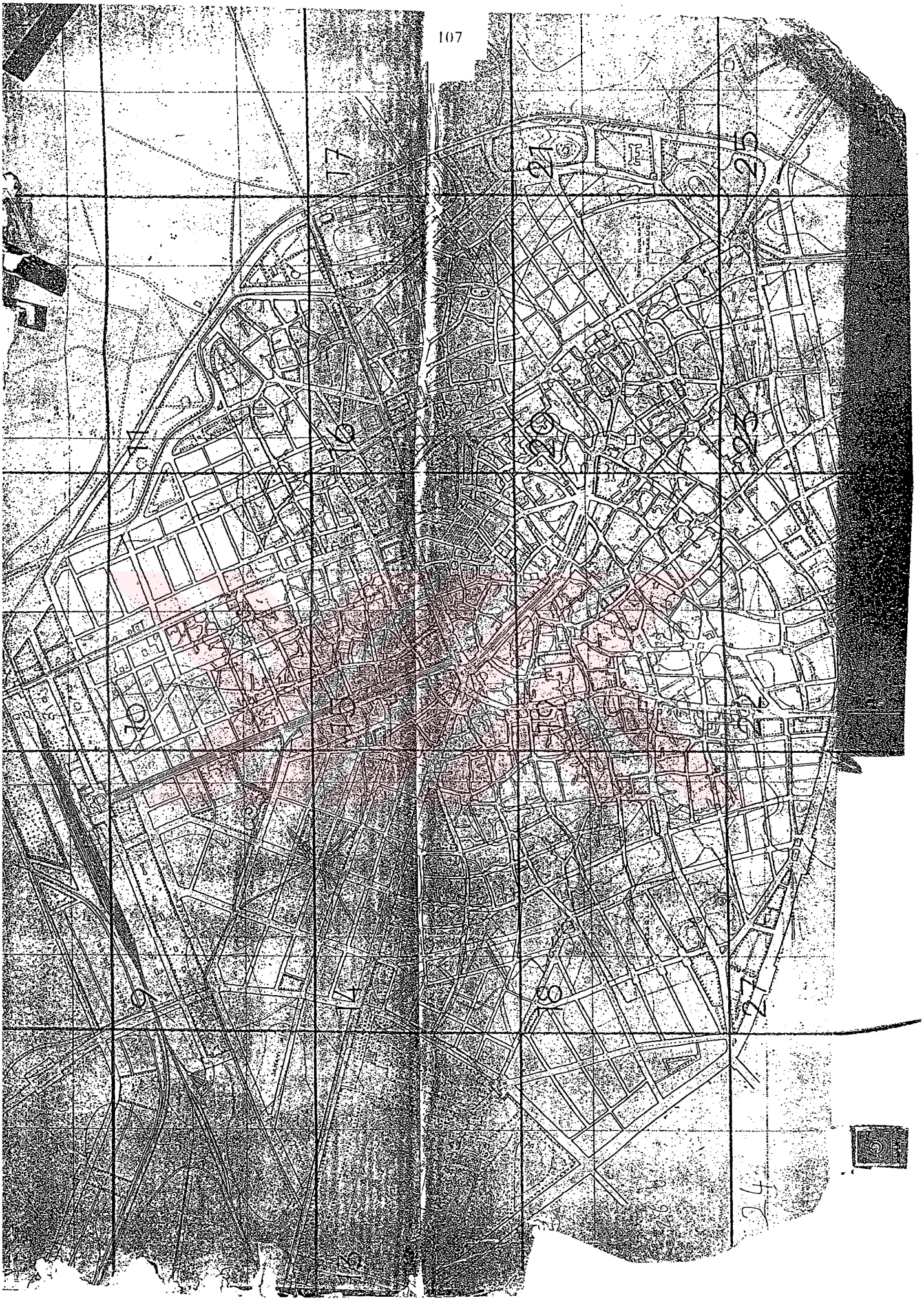
Kayseri'nin bugün erişmiş olduğu ticari ve sanayi düzeyini demiryollarına borçlu olduğunu söylemek fazla abartılı olmayacaktır.



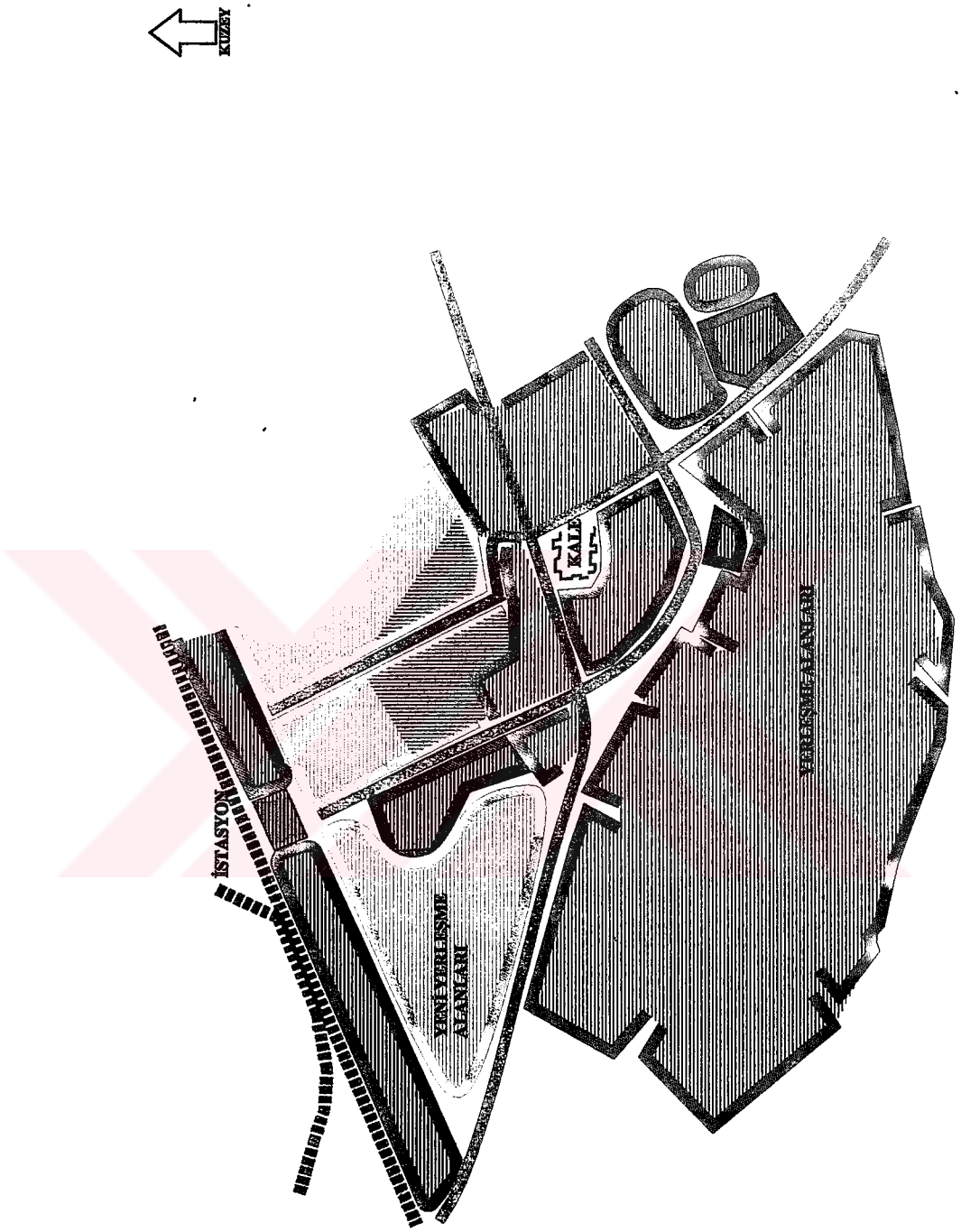
Şekil 4.21 Kavaşmi eski kent haritası (Osmanlı dönemi)



Şekil 4.22 Albert Gabriel'e göre 1927 Kayseri kent planı



Şekil 4.23 1945 Kayseri imar planı



Şekil 4.24 Demiryolu öncesi ve sonrası Kayseri

4.3.2.6 Adana

Adana kenti Seyhan ırmağının Toroslar'dan çıkıp ovaya girdiği yerde kurulmuştur. Kurulduğu günlerdeki adı Adanus'tur. Kent ovada karakteristik ışınsal bir sistem doğrultusunda oluşmuştur. İlk yerleşmeler kalenin ve Seyhan nehrinin batısında gerçekleşmiştir. Işınsal sistemin konsantrik sisteme dönüş devresinde bulunan kentte birinci kuşak belirgin olarak teşekkül etmiştir.
Çukurova'nın en eski yerleşme yerlerinden biri, Adana'da ilk çağlardan kalma Tepebağ höyüğüdür. Höyükte rastlanan surlarla çevrili kent çekirdeği, burada neolitik çağda yaşanan kent dönemi sürecine ışık tutmaktadır. Kalıntılara göre daha sonra Hititler' in de yaşadığı anlaşılan bu kentin, ticari ve askeri ilişkilerde önemli olduğunu kanıtlamaktadır. Tepebağ, Karataş' tan ya da Suriye' den gelen ticaret kervanlarının konaklama yeridir. Savaş birliklerinin barınak yeri olarak da kullanılmıştır. İ.Ö. 67 yılında Pompeius burayı "cezalandırma sömürgelerinin" merkezi yapmıştır. Ulaşım bakımından Adana ili toprakları Eski çağlardan bu yana Balkanları ve Anadolu'yu Suriye ve Mezopotamya'ya bağlayan yollar üzerinde yer almıştır. (Aru, 1998)

Antik dönemde Adana ve yöresine Kilikya denmektedir. Sırasıyla Fenike, Asur, Hitit, Pers, Makedonya, Roma, Sasani, Bizans, Abbasi, Selçuklu ve Osmanlı' ya yurt olmuştur. Bu nedenle birçok kültür ve medeniyetin hüküm sürdüğü bir kent olmuştur. Roma İmparatorluğu döneminde Justinianus Adana'da bir çok kamu binası yaptırmıştır. Seyhan üzerindeki Taş Köprü'de o zamanlardan kalma bir eserdir. 1353 yılında başlayan Ramazanoğlu egemenliği boyunca, kent oldukça büyümüştür. Daha çok güney kesiminde Ulucami, Karasoku, Alidede, Sarıyakup, Sofubahçe mahalleleri gelişti .Bu dönemde Ulucami, Tuzhanı, Yağ Camii, Herdal Mescidi yapılmıştır.

Adana, Yavuz Sultan Selim' in Mısır seferinde Osmanlı'lara bağlandı. Ramazanoğulları Osmanlıya bağlı olarak yönetim hizmetlerine devam ettiler. Bölge 1608'de eyalet olmuştur. Sırasıyla, Konya, Malatya, Şam, Halep eyaletlerine bağlı kalmıştır. Bir süre Kıbrıs' tan da yönetilmiştir. 1867' de vilayet, bu tarihten sonra da Adana Sancağı'nın merkez ilçesi olmuştur. Fransız işgali sırasında vilayet merkezi Pozantı' ya aktarılmıştır. İşgal kalktıktan sonra Adana yeniden vilayet merkezi olmuştur.

19. yy. başlarında merkez ilçenin 5 bucağı, 391 köyü vardı. Bucakları Karataş, Misis, Yarsuvat-Sırkıntı, Karsantı, Canip Şehri idi. Halk, Türk, Ermeni, Rum ve Araplardan

oluşmaktadır. Fransız coğrafyacısı V. Cuinet' e göre, o zaman Adana kent merkezinde 13.000 Müslüman, 2. 575 Ermeni, 5. 000 Rum, Latin ve İran' lı yaşamaktaydı. Bu dönemde Adana' da 18 cami, 37 medrese, 8 tekke, 2 Ermeni kilisesi, 1 Protestan kilisesi, 3 Ermeni okulu, 1 Rüştiye, 28 Sübyab mektebi, 2 Rum erkek okulu, 1 Ermeni kız okulu vardır. Ayrıca 1 hapishane, 29 han, 316 dükkan, iki fırın, iki han, bir tiyatro, belediye binası, hükümet konağı, orman idaresi vardır. Taşköprü' nün yanı başında bir kule vardır. 1872' de bu kulenin bulunduğu yerde bir hastane yapılmıştır .

Seyhan nehrinin etkisi dolayısıyla yeni yerleşmeler iki ayrı yönde sisteme göre oluşmaktadır (Seyhan'ın batsı ve Seyhan'ın doğusu)

1870 yılında ilk bugün ki anlamda belediye örgütünün kurulmasından sonra Adana'da yollar genişletilip, parke döşenmiş, 1908 yılında ilk kanalizasyon çalışmaları yapılmıştır.

Kentsel Gelişim

Adana'nın İç Anadolu'dan Suriye ve Mezopotamya'ya uzanan yollar üzerindeki konumu önemlidir.1. Dünya savaşı sırasında Toros ve Amanos tünelleri açılarak demiryolu ulaşımı sağlanmıştır. Kentin nüfusunun 19. yy sonlarında 30 000 kadar olduğu sanılmaktadır. Savaş ve işgal yıllarında azalan bu nüfus 1927 yılında Adana merkezde 72 000 olarak belirlenmiştir

Kentin demiryolu yapımından önceki durumu şekil 4.28'de görüldüğü gibi merkezin etrafında toplandığı görülmektedir.

19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20.yüzyılın başında Adana'da başta pamuk olmak üzere buğday , arpa, yulaf, susam ve soğan; büyük çiftliklerde de nohut, fasulye, mercimek üretilmiştir. Üzüm en çok yetiştirilen meyvedir. Bin beş yüze yakın üzüm bağı vardır. Şarapçılık gelişmiştir. ABD' deki uzun iç savaşın pamuk üretimini aksatmasıyla artan dış istem, tarımın gelişmesinde etkili olmuştur. Bu dönemde Çukurova'da İngilizlerin girişimi ile pamuk üretimi hızla gelişmeye başlamıştır. Daha sonra Fransız ve Alman firmalarının da bölgeye ilgi göstermesiyle tarım makineleşmiş, çırçır fabrikalarının kurulmasıyla sanayileşme yönünde adımlar atılmıştır. 1950'lere kadar ilin ekonomik yapısına egemen olan pamuk ve buğday üretimi ile pazarlaması, bu tarihten başlayarak yeni pamuk türlerinin ekilmesi, makineleşme, sulama ve gübreleme yoluyla üretimin

artmasına ve kentin Türkiye'nin ilk sanayileşen bölgelerinden biri olmasını sağlamıştır. Bunun sonucunda göçerlerin bir bölümü kışlakları olan ovalarda yerleşik yaşama geçmiştir. Böylece bir çok yeni yerleşme kurulmuştur. Bu gelişmeler sonucu Adana'da Asker giysileri için kumaş dokuyan bir fabrika, ayrıca, 7 pamuk ayıklama makinesi, 5 çırçır makinesi (Buharlı) ve 55 buğday ayıklama makinesi ve Fransız işgali sırasında da kömürle çalışan pamuk fabrikaları kurulmuştur.

Çizelge 4.1 Yıllara 1927-1950 Adana nüfusu (İlçeler dahil)

Yıllar	Kişi Sayısı
1927	107.694
1935	383.645
1940	375.677
1945	418.740
1950	508.518

Kaynak: D.İ.E Türkiye Nüfus Araştırması , D.İ.E yayını Ankara , 1975

Adana'ya ilk demiryolu 1886 da Adana - Mersin hattının işletmeye açılması ile girmiştir. Bu nedenle de ilk fabrikalar eski istasyon çevresinde gelişmiştir. Bugün de fabrikalar büyük ölçüde bu bölgededir. Bu fabrikalarda çalışanların konut alanları kentin kuzey batıya doğru yayılmasına neden olmuştur. Bu bölge kent merkezine karayolu Mersin ve İstanbul yönüne de demir yolu ile bağlantılıdır. Ayrıca batıdan gelerek doğuya giden karayolu İstasyon , fabrikalar ile işçi konut alanın arasından ve kent merkezinden geçmektedir. Karayolu kent merkezi ile eski istasyon ve fabrikaları birbirine bağlamaktadır. Eski istasyon çevresinde oluşan sanayi ve konut alanları şekil 4.29' dan izlenebilmektedir.

1870 yılında bugünkü alanda belediye kurulmuş ve 1908 yılında ilk kanalizasyon çalışmaları başlamıştır. Altyapının standardının yükselmesi ve yaygınlaşması Adana'da kentleşmeyi hızlandırmıştır.

1908 de Almanlar demiryolu hattını satın almış Yenice – Pozantı ve Adana – Ceyhan hatlarını ilave etmişlerdir.

Adana – Ceyhan hattı ile beraber istasyon kentin kuzeyine bugünkü yerine taşınmıştır. Yeni istasyon Eski istasyon gibi fabrikaları etrafına çekmesi yerine kenti modern

konutlar , halkevi , Atatürk parkı ve benzeri kültür eğlence alanları ile istasyona doğru genişlemesini sağlamıştır.

20. yüzyılın başlarında Adana kasaba görünümlü bir yerdir. Fransız işgali döneminde kentin imar planı yapılmış ancak uygulanamamıştır.

Cumhuriyetin kurulmasından sonra Alman Profesör Herman Jansen tarafından 1939 da kentin imar planı yapılmıştır. Şekil 4.25, 4.26. İmar planından izlenebileceği gibi plan müellifi kentin kuzeye, yeni istasyona doğru genişlemesini öngörmüştür. Genişleme büyük oranda gerçekleşmiştir. Şekil 4.30

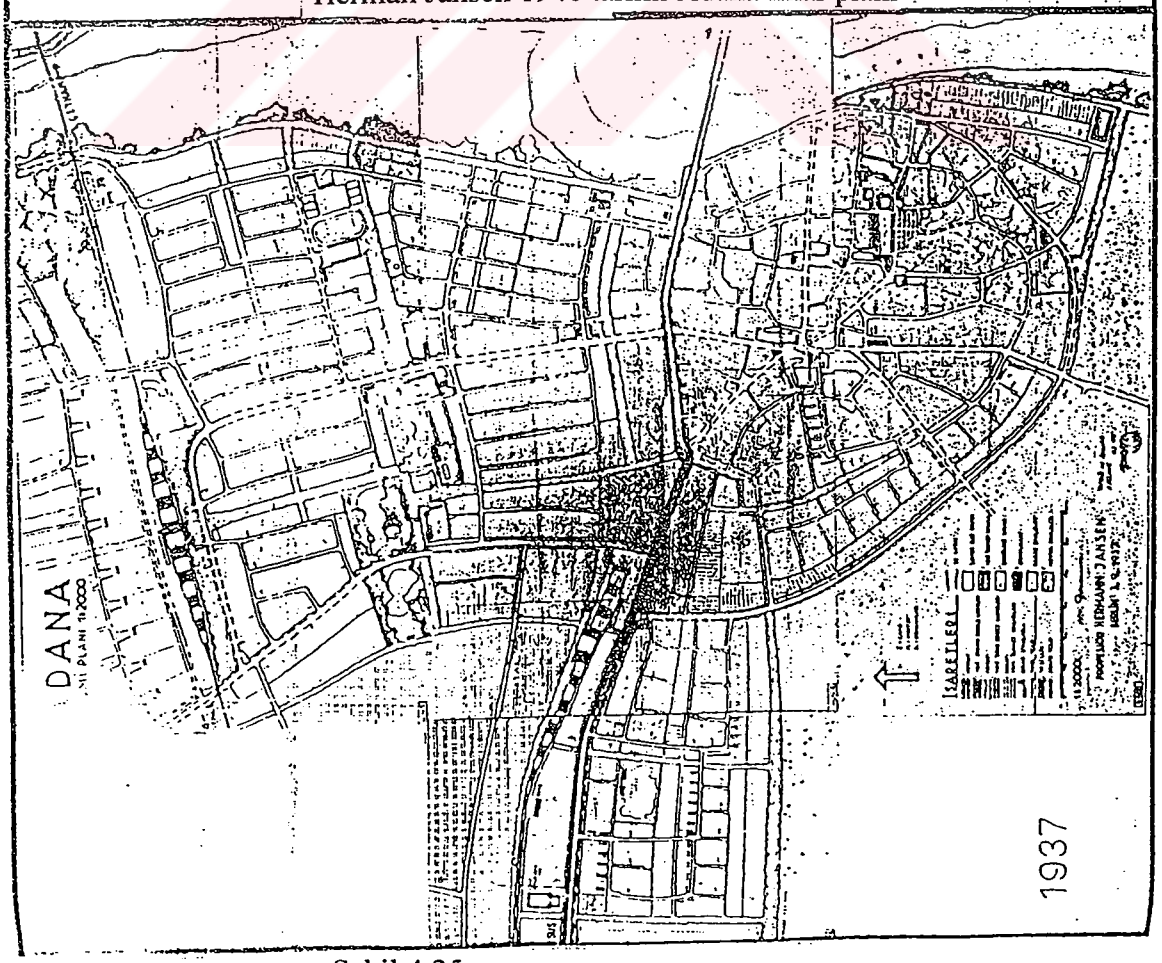
Daha sonraki yıllarda yapılan kent planları bu gelişmeyi demiryolunu atlayarak kuzeye doğru yayılmasını sağlamıştır.

Bu yayılmada kuzeyde yer alan barajın etkisi büyüktür. Barajın yarattığı olumlu mikro klima özellikleri ve sunduğu rekreasyon alanları bu gelişmenin çekici nedenleridir.

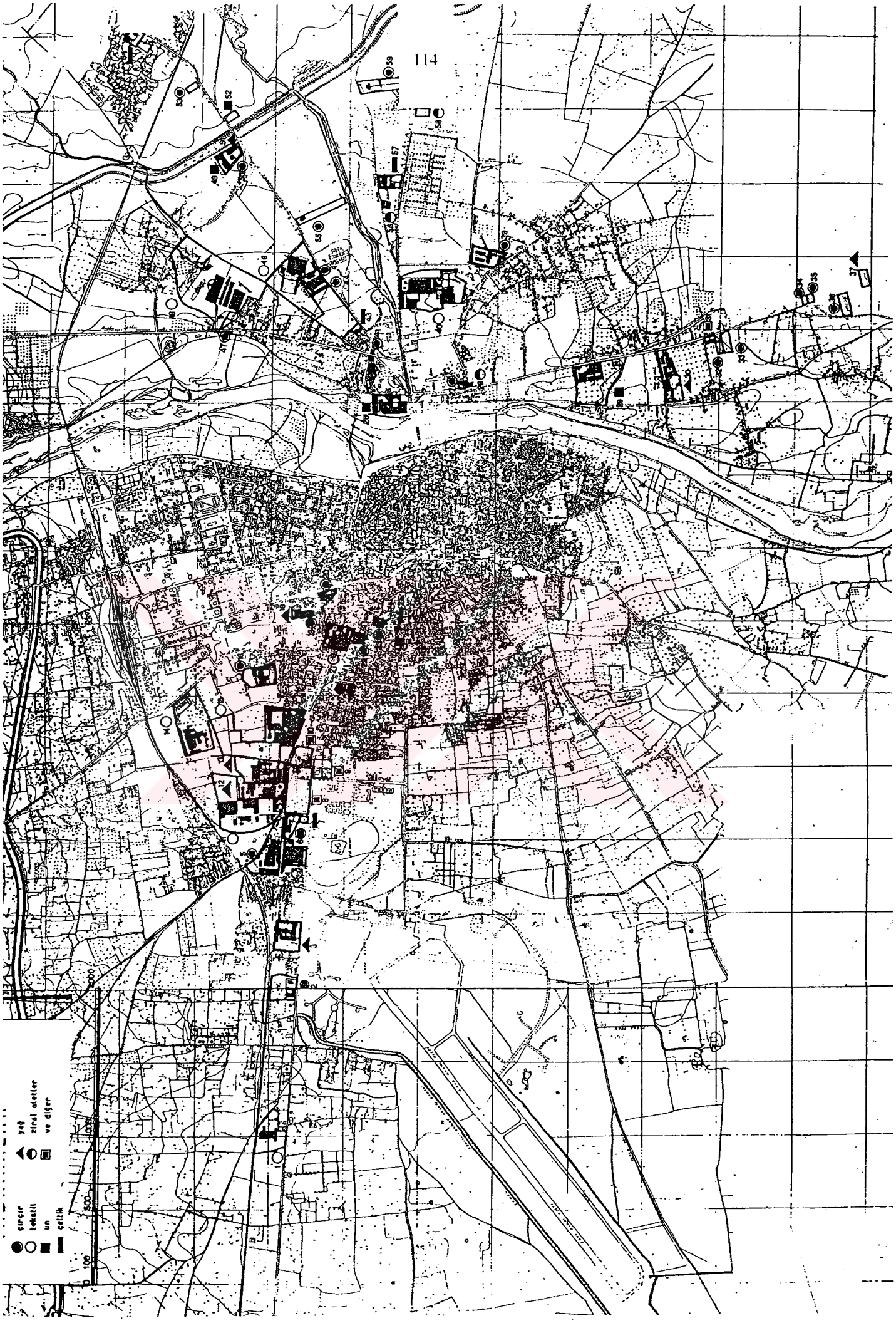
Adana'nın kuzeyine yapılan baraj yazları sıcak ve kurak olan Adana'nın sakinlerini kuzeye çekmektedir. Bu yönde yapılan imar planı desteği ile kent kuzeydeki bağlık alanlar da hızla gelişmektedir. Bu yörede çok katlı ve nitelikli yapıların inşası devam etmektedir. Şekil 4.30

Ancak demiryolu artık tüm ülkede olduğu gibi bu denli gelişmelerin nedeni olma özelliğini kaybetmiştir. Demiryolu tek hat olması nedeniyle taşımacılıkta istenilen düzeyde yararlı olmamakta, demiryolu banliyöler için önem taşımasına rağmen kentsel amaçlar için kullanılmamaktadır. 1950'lerden sonra yoğun olarak karayolları inşa edilmiş ve gerek insan, gerek mal taşımacılığı bu tarihten itibaren karayollarına endeksli geliştirilmiş, demiryolu ihmal edilmiştir (Adana Belediyesi).

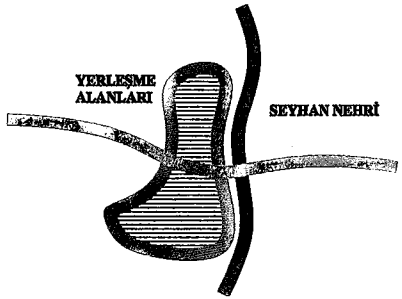
Şekil 4.26
Herman Jansen 1940 tarihli Adana imar planı



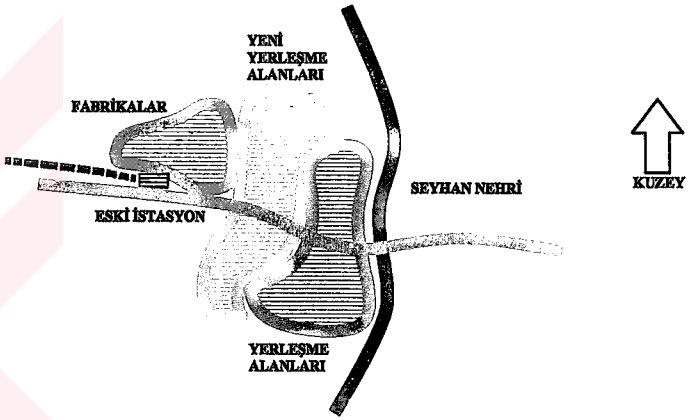
Şekil 4.25
Herman Jansen 1937 tarihli Adana imar planı



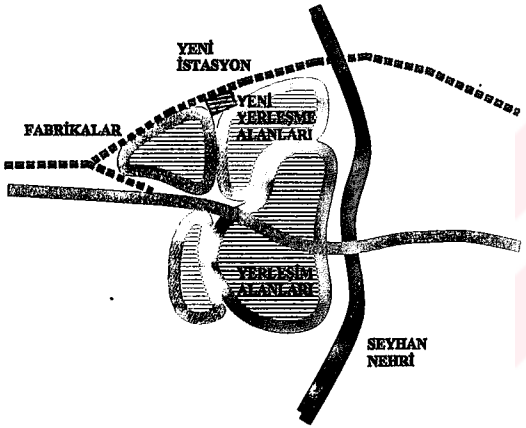
Şekil 4.27 Adana kenti fabrikaların dağılımı



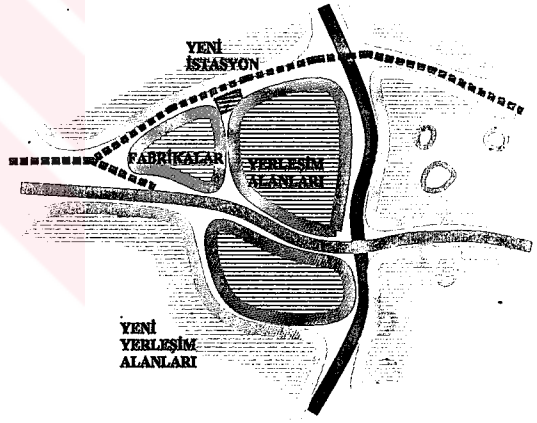
Şekil 4.28
Demiryolu öncesi Adana



Şekil 4.29
Demiryolu sonrası Adana
(Eski istasyon etkisi)



Şekil 4.30
Demiryolu sonrası Adana
(Yeni istasyon etkisi)



Şekil 4.31
Günümüzdeki Adana

4.4.Kentlerin Demiryolu Öncesi ve sonrası gelişimlerinin Karşılaştırılması

4.4.1Eskişehir

Bir dinlenme ve kaplıcalar kenti olarak tarih boyu ticaret ve sanayi fazla gelişmemiştir. Kentten demiryolunun geçmesi gelişmesine katkı sağlamıştır. İstasyon ile kaplıca semti arasındaki boş yerler sonradan dolmuştur. Şehir nüfusu Kafkasya ve Rumeli göçmenlerinin katılmasıyla artmıştır .

4.4.2.Ankara

Çok eski bir kenttir. Her zaman yolların kesiştiği bir noktada yer almakta ve ticaret hayatı canlı bir kent görünümündedir. Osmanlı'nın son dönemlerinde ihmal edilen kent, 19 yüzyılın sonlarında Ankara Keçisinin Güney Amerika'ya ve Teksas'a götürülmesi, Ankara Tiftiğinin yeni rakipleri ortaya çıkmasına neden olmuş ve Ankara'nın tiftik ticareti ve dolayısıyla zenginliğin kaybetmiştir. Yoksullaşmış bu kentti Demiryolu İstanbul'a yani limana bağlamıştır. Daha önceden yirmi otuz günde deve kervanlarının taşıdığı tahıl miktarının yüzlerce fazlası üç dört günde İstanbul'a taşına biliyordu. Böylece tahıl taşımacılığı çok kolaylaşmış hem de ucuzlamıştır. Ankara ve çevresindeki ürünlerin değerleri artmış. Ticaret gelişmiştir. Ankara eski önemini kazanmaya başlamıştır.

Daha sonra Yeni Cumhuriyetin başkenti olması Ankara'yı tekrar canlandırmış. Ancak canlanmanın ticari ya da endüstriye değil, bürokrasinin gelişmesi sonucunda olan bir değişim olması nedeniyle demiryolu sadece kişilerin ulaşımı ve transit ulaşımda önem kazanmıştır. Ankara'da istasyonun bataklık alana yapılması ve çevresinde rekreasyon alanları kurulması da, demiryolunun kentte ticari ve endüstriyel gelişimi sağlamasının beklentisi olmadığını açıkça göstermektedir.

4.4.3.Konya

Tarih boyunca iç Anadolu'nun en önemli kentlerinden biri olmuştur. Hem Selçuklu hem de Osmanlı döneminde Siyasal, ticari ve tarımsal önemi vardır. 1898'de Konya'ya ulaşan Haydarpaşa – Adana demiryolunun işletilmesi ile Konya ovasında üretilen tahıl ve diğer ürünler İstanbul ve Bağdat yönünde taşınmaya başlanmıştır. Böylece Konya ve çevresinde önemli bir ekonomik girdi ortaya çıkmıştır. Demiryolu kentin iyice zenginleşmesini sağlamıştır. 1. Dünya savaşından önce Konya Anadolunun en zengin

kentlerinden biridir. Ve kent Demiryolu çevresinde süratle gelişmektedir. Cumhuriyet sonrası da kent önemini korumuştur.

4.4.4Kayseri

Bu eski kent, Osmanlı'nın duraklama döneminde sürekli fakirleşmiş, 1. Dünya savaşından sonra da iyice bakımsız kalmıştır. Cumhuriyetin ilanı ve 1927'de kente demiryolunun gelmesi kenti canlandırmıştır. Ticarette büyük bir deneyime sahip olan Kayserililer demiryolu yapımından sonra kamu yatırımları kanalıyla endüstriyel hayata geçmişlerdir. Bu kuruluşların yetiştirdikleri iş gücü daha önce ticaretle yaratılan sermaye birikiminin hızla yatırıma dönüşmesini gündeme getirmiştir. Özel sektörde kamu yatırımlarının ivmesini kullanarak, özellikle tekstil alanında önemli yatırımlar yapmıştır.

4.4.5.Adana

Adana'nın İç Anadolu'dan Suriye ve Mezopotamya'ya uzanan yollar üzerindeki konumu nedeniyle tarih boyunca ticaret kentte gelişmiş ayrıca askeri amaçlar için kullanılmıştır. Anadolu'nun bu önemli ve zengin kenti 20. Yüzyılın ilk yarısında savaşlar ve işgal nedeniyle bir kasaba görünümündedir. 1. Dünya savaşı sırasında Toros ve Amanos tünelleri açılarak demiryolu ulaşımı sağlanmıştır ve özellikle Fransızlar tarafından askeri amaçlar için kullanılmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra C Alman Profesör Herman Jansen tarafından 1940 da kentin imar planı yapılmıştır. Şekil 4.26 İmar planından izlenebileceği gibi plan müellifi kentin kuzeye, yeni istasyona doğru genişlemesini öngörmüştür. Genişleme büyük oranda gerçekleşmiştir .

V. SONUÇ

Hipotez bölümünde kentlerin oluşumu, gelişmesi ve şekillenmesini etkileyen ögelerin;

1- Kentin dünya üzerindeki konumu,

2- İklimi,

3- Morfolojik özellikleri,

4- Çevredeki yer altı, yer üstü zenginlikleri,

5- Ulaşım aksları üzerinde olması,

6- Özellikle sanayi devrimi ve izleyen yıllarda demiryolu güzergahının üzerinde olması olduğunu belirtmiştik.

Kentin dünya üzerindeki konumu, onun hem iklim ve hem de ulaşım koşullarını belirlemektedir. Bu koşulların olumsuz olması insanların bu bölgelere ilgisini çekmemektedir.

Yer altı ve yer üstü zenginlikleri ise kentlerin kurulmasını tek başına oluşturan etmenlerdir. Maden ocakları,petrol kuyuları yakınlarında, verimli topraklar üzerinde,orman kenarlarında kurulan kentler bu doğal kaynakların eserleridir.

Sanayi devriminin ve buharlı makinelerin bir ürünü olan lokomotifin, demir yolları üzerinde yol almaya başlaması ile ulaşılması güç bölgelere ulaşıldı ve ulaşım zamanı kısaldı. Böylece demiryolları olumsuz iklim ve morfolojik koşulların kentler üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmıştır.

Ulaşım hemen her dönemde kentleri etkilemiştir. İlk çağlarda deniz kıyılarında ve denizle bağlantılı ırmakların kıyılarında konumlanan kentler iç kısımlarda konumlanan kentlere oranla daha çabuk gelişmiş ve çevrelerini etkilemişlerdir. Bunun nedeni deniz ve akar suların kolay ve ucuz ulaşım sağlamasıdır.

Uygarlığın ilk gelişim bölgelerinden olan Akdeniz çevresindeki ilk kara yolu ulaşımı da sahillere paralel gelişmiştir. Özellikle Anadolu'da dağlar kuzey ve güneyde kıyıya paralel oluştuğundan iç kesimlerde dahi ulaşım doğu-batı istikametinde yapılabilmiştir. Demiryolu iç kesimlerden Karadeniz'e ancak Samsuna, Hisarönü (Karabük) ne ulaşabilmektedir. Akdeniz'de ise Mersin Aydın arasındaki bantda demiryolu kıyıya

bağlanamamıştır. Silifke Antalya arasındaki yerleşmelerle iç kesimler arasında henüz karayolu bağlantısı da yoktur.

Karayolu ile kutsal topraklara gitmek isteyen haçlılar İstanbul, Bilecik, Kütahya, Afyon, Konya, Silifke (Seleucia), Tarsus, Adana, Antakya güzergahını kullanmışlar veya Konya, Ereğli, Gülek boğazından Adana'ya ulaşmışlardır.

Osmanlılar da Bağdat ve Mısır seferlerinde Gülek boğazını kullanmışlardır. İran seferlerinde de bu yol kullanılmıştır. Bu seferlerin en önemli üssü ise Diyarbakır olmakta idi. Sivas Erzurum üzerinden yapılan İran seferlerinde mevsimin geçmesi halinde Bakü'de kışlandığı olurdu.

Bu gözlemlerden de anlaşılacağı gibi ne demiryolu ne de karayolu Anadolu da gelişim sürecini henüz tamamlamamıştır. Çağdaş ulaşımın yerleşimler, dolayısı ile pazarlar arasında ucuz ve süratli mal akımını hızlandıracağı bunun da nüfus toplanmasına neden olacağı, nüfus toplanmasının da yeni düşünce anlayış ve arayışları harekete geçireceğini,üretim araçlarında ve yöntemlerdeki ilerlemelerin toplumun refahını arttıracağını tezimizin birçok yerinde vurgulamıştık. Bugün gelişmiş ülkelere baktığımızda belirli alana düşen ulaşım araç ve yollarının gelişmekte olan ülkelere göre fazlalığı gelişmenin nedenini açıklayan en objektif göstergelerden biri olmaktadır.

Ulaşım aracılığı ile pazarlara ulaştırılan mal ve hizmetler toplumun çeşitli ihtiyaçlarının düzenli bir biçimde sağlanmasına olanak hazırlamıştır. Bu olanak kentlerin büyümesine neden olmuş, böylece daha çok nüfusa daha yüksek bir yaşam düzeyi sunmuştur. Bu yükselen yaşam düzeyi çevreden kentlere doğru gittikçe artan göçlere neden olmuştur. Göçler günümüzde de devam etmektedir.

Ulaşımdaki gelişmeler sanayileşme sürecinde ve sanayi devriminin gerçekleşmesinde anahtar rol oynamıştır. Sanayinin gelişmesi sonucu raylı sistemler ortaya çıkmıştır. Önceleri atla çekilen tramvaylar kent içi taşımacılığında önemli roller oynamışlardır. Gerek sanayi, depo alanları arasında ve gerekse konut işyeri alanları arasında gerçekleştirilen bu denli taşımalar hem maliyetlerin düşmesine ve hem de zaman kazanımına olanak vermiştir. Buharlı makinenin icat edilmesi yeni taşıt türlerinin geliştirilmesine neden olmuştur. Bu gelişmeler sonucu ortaya çıkan araçlar, ağır ve

hacimli ham maddelerin, kömür, demir ve daha sonraları çelik ve petrol gibi malların uzaklara taşınmasını sağlamıştır. Bu gelişme, sanayi kuruluşlarının ham madde kaynaklarından uzaklaşmasındaki dezavantajı azaltmıştır. Bu araçların sunduğu diğer bir olanak da tüketim maddelerinin pazarlara ulaşımını sağlamasıdır. Pazarlara düzenli ve yeterli miktarlardaki mal akımı fiyatlarda istikrar ve ucuzluk yaratmış, düzenli artan talep nedeni ile de üretime katkıda bulunmuştur.

Sanayi devriminin dünya üzerindeki etkilerinin hızla yayıldığı bu dönem Tanzimat dönemi ile Türkiye Cumhuriyetinin kurulması arasındaki süreyi kapsamaktadır. Bu dönemde dünya ekonomisi ile bütünleşme aşamasına ve sosyal yaşamda Avrupa merkezli bir modernleşme arayışına girilmiştir. Bu etkiler ilk önce İstanbul, İzmir, Mersin gibi liman kentlerinde görülmüştür. İlk yıllarda bu limanları diğer yerleşmelere bağlıyan demiryolu ağları birbirinden kopuk ve bağımsız idi. Daha sonraları limanlar kıyı gerisinde konumlanan kentlere demiryolları ile bağlanmıştır. İstanbul, Beyrut hirterlandını dünya ile bütünleştiren kentlerdir.

Avrupa merkezli modern standardizasyon süreci 19. Yüzyılda gemi yapım teknolojisini ve demiryollarının gelişimini hızlandırmıştır. Birinci dünya savaşı sona erdiğinde 19'uncu yüzyılın ortalarından itibaren gittikçe gelişen demiryolu ulaşım ağında oldukça büyük ilerlemeler kaydedilmiştir.

Her ne kadar batılılar Osmanlı topraklarında bulunan ham maddelerden yararlanmak amacı ile demir yollarının yapımına katkıda bulunmuşlarsa da Osmanlı da bu gelişmeden küçümsenmeyecek faydalar kazanmıştır.

Bu alt yapı ile Osmanlı yönetimi ve vatandaşları; Uzak topraklarına daha kolay ulaşır olmuştur, asayişin sağlanmasında daha etkili olmaya başlamıştır. Bir çok mal ve hizmet daha ucuza sağlanır olmuş, daha önemlisi bulunur olmuştur. Demir yolları çevresindeki tarımsal alanların boş kalanları işlenir olmuş,verim artmıştır. Yine bu ulaşım ağı yakınlarındaki doğal kaynaklar işletilebilmiştir.

Önceleri batı etkisinin daha çok hissedildiği liman kentleri ve bunların Osmanlı hükümetince de desteklenen bu ulaşım çalışmaları sonucunda demiryolları Anadolu ticaret kentlerini birbirine ve Avrupa'ya bağlamıştır. Örneklerde de görüldüğü gibi

19'uncu yüzyıl sonlarında ve 20'inci yüzyıl başlarında Osmanlı imparatorluğunun taşra kentlerinde nüfus artışı ve mekansal yapı değişimi açısından önemli gelişmeler görülmektedir. 19'uncu yüzyıl sonlarında ortaya çıkan en önemli olgu, Osmanlı imparatorluğunda yüzyıl boyunca dünyada yaşanan siyasal, sosyal ve ekonomik değişimler sonucunda kent yapıları ve dokularının değişime uğramasıdır. Ülkenin ekonomik değişim odakları batı Anadolu'dan orta Anadolu'ya kaymaya başlamıştır.

Toplumdaki modernleşme eğilimini temsil eden kesimler orta ve üstü sınıf ile bürokrat kesimidir. Bu kesimlerin talep ettikleri yaşam tarzına yanıt vermek amacıyla yeni konut ve yerleşme biçimleri ortaya çıkmıştır. Böylece benzerlerine Avrupa'da rastlanabilecek bitişik apartmanlar, sıra evler ve bahçe içinde banliyö evleri gibi konut tipleri yapılanmaya başlamıştır. Bu yeni konutlar yalnız iskan için kullanılmaktadır. Depo ve Atölye gibi barınma dışında kalan mekanlar meskenlerden tamamen ayrılmışlardır. İstanbul, İzmir gibi illerde demiryolu hatları üzerinde yer alan bahçeli banliyö konutları oluşmuştur. Bu tip konutları Avrupa'daki benzerlerinden ayıran özellik belirli mevsimlerde kullanılan sayfiye konutları olmalarıdır. Anadolu kentlerinde geleneksel dokuyu oluşturan homojen mahalleler 19'uncu yüzyıl sonunda hem konut iş yeri ilişkisi açısından hem de farklı sosyal kesimlerin kent mekanında kutuplaşması açısından farklılık göstermiştir. Göçmen mahallesi, azınlık mahallesi, geniş bahçeli az yoğun konut dokusu gibi farklı biçimlerde kentin ulaşım aksı üzerinde ortaya çıkan yeni mahalleler kentsel yerleşim alanının en dış halkasını oluşturmuşlardır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yeni sanayi yatırımları Ankara çevresindeki kentlerde kurulmaktadır. Farklı bölge ekonomilerine ait bağımsız demiryolu ağlarının uçları Orta Anadolu'da birbirlerine bağlanmıştır. Artık yeni konut ve yerleşme biçimlerini belirleyen kesimler, Anadolu kentlerindeki bürokrat ve memurlar, önemli meslek sahipleri ve sanayi kuruluşlarında çalışan işçilerdir.

Demiryolu ağı, Orta Anadolu kent ve kasabalarının modernleşen bölümleri ile o dönemde faaliyete geçen büyük kamu fabrika komplekslerini birbirine bağlamıştır. Kentlerin ve kasabaların modernleşen bölümleri , eski kenti istasyona bağlayan bir cumhuriyet caddesi ve meydanı ile bu eksen boyunca kümelenmiş yeni kamu binalarıdır. Bu kamu binalarından bir tanesi de, lojmanları, ofisleri ve depoları ile kompleks olan garlardır. Gar kompleksini, hükümet konağını, okulları ve diğer yeni

kamu binalarını üzerinde toplayan bu cadde, üzerindeki binalarının dağılımıyla, boyutlarıyla, yeşil refüjleriyle, ağaç dizisiyle ayrışmış yaya ve oto trafiğiyle başlı başına bir modernist imar planı uygulamasıdır.

Daha sonraları Cumhuriyet döneminde kentlerin batı anlayışında ve motorlu taşıt trafiğine uygun bir biçimde şekillenmesi ve gelişmesi için batıdan getirtilen yabancı şehirci ve mimarlara birçok önemli kentlerin imar planları yaptırılarak batılı kent görüntüleri ile batı anlayışı ve yaşam şekilleri desteklenmiştir.

Cumhuriyet Caddesi etrafında kümelenen yeni imar düzeni, açık uçlu Milet gibi hipotamus sistemli bir ada parsel düzenidir. Esas olarak yeni konut alanları için düzenlenen bu yeni parseller Cumhuriyetin ilk 25 yılı boyunca seyrek ve gevşek yapılaşmaya sahne olmuştur. Çünkü kayda değer bir nüfus artışı olmadığından, bu yeni imar alanındaki yeni konutlar da modern yaşam tarzının yarattığı bir talebin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bunlar, aydınların kendilerini kentin geleneksel bölüm ve yaşamından ayrıştırmak için yaptırdığı konutlardır. Ayrışma sadece yer seçim kararı ile olmamış, bahçeli villa veya ayrık nizam apartman tipindeki bu yeni konut formları ve dış kabukları , dönemin yalın stilistik eğilimlerinin de taşıyıcısı olmuşlardır.

Osmanlı İmparatorluğunun genişleme sürecinin durağanlığa ve arkasından çekilme ve büzülmeye başlaması ile beraber dönemin düşünürleri tekrar güçlenmenin yolunun batı düşünce ve teknolojisini ülkeye taşımak olduğunu görmüşler ve yönetimi bu yönde etkilemeğe çalışmışlardır. Bu dönemler batılı düşünce ve batılı yaşam tarzı ile doğulu düşünce ve yaşam tarzının üstünlük kazanma mücadeleleri ile geçtiği dönemlerdir. Yurt dışındaki elçiler, askeri ataşeler, batı aydınları ile ilişkileri olan Osmanlı aydınları batı düşünce ve yaşam tarzının ülkede yayılmasına aracı olmuşlardır. Batının Osmanlı topraklarında yaşayan dindaşlarını korumak amacı ile tazimatla başlayan ve zaman zaman yenilenen insan hakları, muhakeme, ceza ve ticaret hukuku kuralları batılılaşmanın öğeleridir. Yine Batılıların azınlık çocuklarının eğitimi için açtıkları okullara zamanla Müslüman öğrencilerin de alınması batı düşünce ve yaşam tarzının yayılmasına büyük katkıda bulunmuştur. Daha sonraları Osmanlı hükümetleri de diplomat ve kamu yöneticisi yetiştirmek amacı ile batı dillerinde eğitim veren okullar açmıştır. Bu dönemlerde askeri eğitim batı standartlarında yapılmaya başlanmıştır.

Ayrıca mühendislik, Tıp, Hukuk, Ekonomi, Güzel Sanatlar dallarındaki yüksek okul ve fakülteler büyük ölçüde batı standartlarında eğitim verir olmuşlardır.

Bu düşünce ve eğitim dallarındaki batılılaşmanın fiziki mekana yansıması kent yolları ve yapılarında ortaya çıkmaktadır. O dönemde Osmanlı topraklarında sanayi faaliyetleri kentleri etkileyecek bir düzeyde olmamıştır. Bu nedenle de demiryollarının fizik mekanları etkilemesi daha bir önem kazanmaktadır.

Demiryollarının uğradığı kentler gelişmiş, kent içi ulaşım yeni boyutlar kazanmış, kentte depolama, demiryolu, lokomotif tamir, vagon üretim ve kısmen de küçük sanayi alanları doğmuştur.

Demiryollarının kentlere en önemli katkılarından biri de kentlerin modern imar planlarına göre gelişmelerin sağlanmağa başlamasıdır. Kentlerde depolama, sanayi, ticaret, kültür gibi çeşitli faaliyetlere yeterli alanların ayrılmasına ve uygulamaların planlara göre yapılmasına bu dönemde ayrı bir özen gösterilmiştir.

Resmi yapılar batı tarzında yapılmaya başlanmıştır. Batı düşünce ve yaşamı benimseyenler imar planlarında modern yaşamı ön gören standartlara göre inşa edilen konutlarda yaşamaya başlamışlardır. Bu dönemlerde kentlerde bir geleneksel bölüm ve birde modern bölüm oluşmuştur.

Böylece Tanzimat'la hatları daha net çizilmeğe başlayan batılılaşma sürecinin kentlere yansımasına demiryollarının katkısı büyük olmuştur.

KAYNAKLAR

Acworth W. M., (1973), The Elements of Railway Economics , Clarendon Press , Oxford 72-73

Avanas, (1998),A., Milli Mücadelede Konya'nın Önemi , İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi , Özel Sayı , Mayıs , s. 131

Onur, A.,(1923) Türkiye Demiryolları Tarihi, TKK, Askeri Basım Evi, İstanbul, 12

Aktüre,S. ,(1978), 19. Yüzyılda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlenmesi,Ankara

Altuğ, O.,(1998), Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları , Teori Dergisi, Şubat, Sayı 97,14

Autheman A., R.,(1996), La Banque Imperial Ottomane, Paris, 12-13

Armaoğlu, F., (1986), 20. yy. Siyasal Tarihi, İş Bankası yayınları, Ankara, 41 - 46

Aru , K., A.,(1998), Türk Kenti, YEM Yayınları, Istanbul, 76; 94

Banister D, (1985), Transport and Urban Development, E& FN SPON , London , 3 - 5;182

Bayhan, İ., H., (1969) Şehir Planlama, Istanbul

Bilmez B.,(2000) Demiryolundan Petrole Chester Projesi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 39-40

Blumenfield, H., (1996) Kentsel Ulaşım Sorunun Gerçekleri ve Yalanları, Çev Haluk

Menemencioğlu, Cogito Üç Aylık Düşünce Dergisi, Sayı 8 Yaz 1996 Kent ve Kültürü adlı sayısı, Yapı ve Kredi Yayınları İstanbul 1996. 164-167

Braudel, F., (1966), La Mediterrane et le Monde Mediterraneen a L'epoque de Philippe II, Librarie Armand, Colin, Paris, 260-278

Cerasi A.,(1978), Osmanlı Kenti, Yapı ve Kredi Kültür Sanat Yayıncılık A.Ş., İstanbul

Catanese A., J. , ve Snyder J., C.,(1978), Urban Planning, McGraw Hill Book Company, New York, 307-8

Curtis, W.,(1996), Modern Architecture since 1900, Phaidon Press , London , 3243-35

Keyder, Ç., (1993),Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 36-38

Çelik, Z. ,(1996),Değişen İstanbul ,Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 34,68-124

Değişen Kent ve Mimarlık,Türkiye İş Bankası Kültür ve Tarih Vakfı Ortak Yayını,İstanbul 1998,s 155-158.

Doxiades A.,(1966), Urban Renewal and Future of American City, Michigan

Quartaert D., (1977), Limited revolution,: The impact of the Anatolian Railway on the Turkish Transportatıon and the Provisioning of İstanbul, 1890-1908, Business History Review Summer ,

Gülsoy, Dr. U., (1994), Hicaz Demiryolu, Eren Yayıncılık, İstanbul, 34

Engin V., (1993), Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul, 16; 26-29

Ergün. İ. (1985) Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hatecettepe İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara, 69

Farooqhi, S.,(1994), Osmanlıda Kentler ve Kentliler, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul ,354-355

Gakenheimer, R., A., (1971) Urban Transport Planning an Overview., Free Press, New York, 409-11

Grieson ,R., E., (1973), Urban Economics Readings and Analysis, , Little Brown and Company Boston

Harley, S., (1991) Cities Are Good For Us , Harper Collins Pub. , Glasgow, 62: 74-75

Ortaylı, İ., (1983), Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu, Kaynak Yayınları, İstanbul, 89-112.

İssawi C., (1980),The Economic History of Turkey 1800-1914, The University of Chicago Press, Chicago, 146-147 ; 154-155

Jhonson, E., (1918) , Princıples of Railway Transportatıon , D. Appleton and Company , NewYork, 5-9:15-28

Johnson J.,(1975), Urban Geography , Pergamon Press , Oxford, 21,29; 48-52 :62

Kara Yolları Genel Müdürlüğü , Cumhuriyetin 50. Yılında kara yollarımız, Ankara 1993, s. 2-10

Karal,E., Z.,(1999), Büyük Osmanlı Tarihi., IBSN, İstanbul, 264-274

Karatepe Ş., (2001), Kendini Kuran Şehir, İz Yayıncılık, İstanbul 236-237; 121;18

Karpat, K.,(1985), Ottoman Papulation 1830-1814 Demographic and Social Charecteristics, The University of Wisconsin Press, Wisconsin, 18: 60-61;62-63:76

Kaynak M.,(1984), Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış , Yapıt Dergisi, Sayı5, 78-79

Kazgan, G.,(1993), Sanayileşme ve Ulus Devlet, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul Kasım 2000, 25

Kent M.,(1984), Ottoman Impire and Great Nations , George Allen & Unvin Pub. Ltd., London 117, 144.

Keyder Ç.,(1993), Dünya ekonomisi İçinde Türkiye, Tarih vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, .36-38

Keyder, Ç., Eyüp Özveren, Donalt Quartaert, (1994) Doğu Akdenizde Liman Kentleri,Tarih Vakfı Yurt Yayınları,İstanbul,s.16-19

Koçel, T.,(1998),İşletme Yöneticiliği,İstanbul Üniv.İşletme Fakültesi Yayınları,no:205,İstanbul 97.

Kur, A., (1953) . Bnb. Türkiye Demiryolları Tarihi , K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi ,İstanbul , 6-9 .

Kurmuş O.,(1982), Savaş yayınları Ankara, 38

Kütükoğlu, M., (1974), Osmanlı İngiliz İktisadi Münasibetleri, (1580-19389) Ankara, 75-78

Pamuk Ş.,(1998), Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 17;176;198

Pamuk, Ş., (1994), Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul . 102-103;196 ;117

Pamuk, Ş.,(1964), Osmanlı ekonomisi ve Dünya kapitalizmi (1820-1913)Ankara 1964, s. 19

Park R., B., ve McKenzie R., (1925), The City Chicago,. 47-58

Preteceille, E.,(1994), Divisions Sociales de L'espace, , la ville Le Courrier de CNRS,No 81,37

Rivkin M.D. ,(1965), Area Development for National Growth, New York, 48

Ronald E. G., (1973) Urban Economics Readings and Analysıs, , Little Brown and Company Boston, .39

Sirel F., Bernard, H. ve Suer R., (1995), Le Mond du XIX siecle a 1939, Magnard, 36, 50

T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü Yıllığı , C 2 , Ankara 1929 , s.14

Tanyeli U.,(1986), Anadolu'da Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11-15 yy.) İTÜ. Doktora Tezi,

Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İletişim yayınları, İstanbul 1985, s. 1631

Tuzcu A.,(2002), Kayseri Notları, yayınlanmamış

Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 yıl, Ankara 1973 s.42

Ülgen, H., (1985),İşletmelerde Organizasyon İlkeleri ve Uygulaması,İst.Üniv.İşletme Fakültesi Yayınları No:212,s 28.

Ünal, Y., Ulaşım Planlaması, Yıldız Üniversitesi Matbaası, Yayın No. 211,. 16

Vance J., E. , Urban Morfphology in Western Civilization, Hopkins Univercity Press, Baltimore,. 365-372, 1974

Weber, F.,(1968) The Growth of Cities in the Nineteenth Century, Cornel University Ptess, New York , 196-199

Wiener M., (1998), Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları , İstanbul 156 .

Semiz, Y., 1923-38 Döneminde Konya'nın İktisadi Durumu , İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi , Özel Sayı , Mayıs 1998 , s .77

Yaşlıca, E., ve Tanrıvermiş E.,1997), Ankara Kalesi Geleneksel Ticaret Bölgesi ve Kullanıcıları ile ilgili Bir Araştırma – Ankara Sempozyumu, Ankara , Bildiri Kitabı , s245 Mimarlar Odası Yayını

İNTERNET KAYNAKLARI

[1]www.thy.com, (2003), T.H.Y tanıtım Web Sayfası

[2] www.chp.org, (2003), Cumhuriyet Halk Partisi Web Sayfası

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarih	09 01 1969	
Doğum Yeri	Ankara	
Lise	1984-1989	Saint Benoit Fransız Lisesi
Lisans	1989-1993	Yıldız Universitesi Mimarlık Fakültesi Mimarı Bölümü
Yüksek Lisans	1993 - 1996	Yıldız Teknik Universitesi Fen Bilimleri Estitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Şehir Planlama Programı
Doktora	1996 - 2003	Yıldız Teknik Universitesi Fen Bilimleri Estitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Şehir Planlama Programı

Çalıştığı Kurumlar

1991 – 1992	Harun Özer Mimarlık
1992 – 1993	Hedef İnşaat
1993 – 1994	Tabanlıoğlu Mimarlık
1994 – 1998	Ekinciler ve Ortakları İnş. Tic. Ltd. Şti.
1998 – 2000	Mimarch Mimarlık
2000 – Haziran - Eylül	Turyap Servis A.Ş.
2000 – Eylül – Aralık	Re/Experts A.Ş.
2001 – Ocak – Mart	Taboğlu Holding
2001 – 2002	Ozan İnşaat
2002 – Ocak - Mayıs	Okan Holding - Kazakistan
2002 – Haziran - Eylül	Hakan Kıran Mimarlık
2002 – 2003	Başak Öymen Design