

YİTİK BİR MİRAS: SAMSUN DEMİRYOLU YERLEŞKESİ

Serap FAİZ BÜYÜKÇAM
Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Türkiye
serap.fazibuyukcam@omu.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0003-4263-1671>

<i>Atıf</i>	Faiz-Büyükçam, S. (2022). Yitik Bir Miras: Samsun Demiryolu Yerleşkesi. The Turkish Online Journal of Design Art and Communication, 12 (3), 846-855.
-------------	--

ÖZ

Erken Cumhuriyet'in bir nişanesi olan demiryollarının odağa alındığı bu çalışmada Samsun-Sivas Demiryolunun Samsun yerleşkesi konu alınmıştır. Cumhuriyetin yaklaşık ilk yirmi yılına damga vuran demiryolu siyasetinin taşradaki örneklerinden olan Samsun Demiryolu Yerleşkesi, kentteki konumu ve yapı stoku kapsamında tartışmaya açılmıştır. İşletmeye açıldığı 1926'lerden günümüze politik, kentsel ve teknolojik söylemlerle gelişen ve değişen yerleşkenin özgün varlığına dair literatüre kayıt düşmek amaçlanmıştır. Çalışma literatür taraması, arşiv araştırması ve saha çalışmaları üzerine kurgulanmıştır. Erken Cumhuriyet'in mimarlık mirası Samsun Demiryolu Yerleşkesinin kent belleği ve demiryolu tarihi üzerindeki etkileri göz önüne alındığında, geriye kalan özgün birkaç yapısının ve fiziksel izlerinin korunması gerektiği ileri sürülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Demiryolu mirası, Samsun, İstasyon, Erken Cumhuriyet.

THE LOSS HERITAGE: SAMSUN RAILWAY CAMPUS

ABSTRACT

In this study, which focuses on the railways, a sign of the Early Republic, the Samsun campus of the Samsun-Sivas Railway was the subject of the study. Samsun Railway Campus, which is one of the first examples of the railway policy in the province, which marked the first twenty years of the Republic, was opened to discussion within the scope of its location in the city and building stock. It is aimed to record the original existence of the campus, which has developed and changed with political, urban and technological discourses since 1926, when it was opened for business. The study is based on literature review, archive research and field studies. Considering the effects of the Samsun Railway Campus, the architectural heritage of the Early Republic, on the urban memory and railway history, it has been argued that a few remaining original structures and physical traces should be preserved.

Keywords: Railway, Railway heritage Samsun, Station, Early Republic.

GİRİŞ

Shils (1975)'e göre her toplumun bir merkezi vardır ve bu merkez geometrik ve/ya coğrafi sınırlardan başka bir şeydir. Toplumun bütünleşmesini sağlayan merkez, kültürel boyutuyla topluma yön veren değer, inanç ve sembolleri temsil ederken diğer yandan bu değer ve inançlar üzerine inşa edilen kurumları ifade eder (Gönenç, 2006). Çevreye doğru ilerledikçe merkeze verilen destek azalır, kopukluk olur ve çeperler alternatif sistemlere açık hale gelir. Merkez ve çevre bütünleşmesi ise ekonomi, ulaşım, eğitim, kentleşme vb. gelişmeler paralelinde ortaya çıkan etkileşim ve temas ile sağlanır/güçlenir (Shils, 1975).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yılları yapılanması, güçlü bir merkez-çevre etkileşiminin sağlanması üzerine kurulmuştur. Cumhuriyet modernleşmesinin kültürel ve kurumsal dinamikler ekseninde bir yeniden inşa olduğu gerçektir. Geleneksel unsurların yerini yeni sistemlere bıraktığı; modern, çağdaş, batılı söylemlere eşlik eden bir yeni merkez, Cumhuriyet rejiminin; ulus devlet, köktenci modernite ve yeni bir kültür programı geliştirme (Tekeli, 2011) düşüncesinin temsilidir. Cumhuriyet rejiminin 1923'te ilanı ile ideolojik, toplumsal, ekonomik değişim ve dönüşümlerin gerçekleşebilmesinde mekânsal stratejiler uygulanmıştır. Ankara'nın başkent ilan edilmesi ve ülkeyi demir ağlarla örmek bu stratejilerden bir kaçıdır (Tekeli, 2007).

Ankara'nın başkent ilan edilmesindeki en büyük etkenler; Cumhuriyet'in Osmanlı geçmişi ile arasına mesafe koyma isteği (Bozdoğan, 2008), ülkenin içlerine çekilerek hem stratejik açıdan daha güvenli bir alanda yer alma hem de eski ekonomik bağımlılıklardan ayrılma isteği ile kozmopolit İstanbul'da ulusalcı bir çağdaşlaşmanın gerçekleştirilemeyeceği düşüncesidir (Tekeli, 1998; Tekeli, 2007). Diğer taraftan Kurtuluş Savaşı'nın Ankara'dan yönetilmesi ve İstanbul Hükümeti ile Ankara Hükümeti söylemlerinin varlığı, Ankara'yı fiilen başkent haline getirmiştir. 13 Ekim 1923'te "*Türkiye Devleti'nin makarrı idaresi Ankara şehridir*" diyen yasa maddesi (Aslanoğlu, 2010) ile yeni rejimin merkezi belirlenmiştir. Bu fiili durumun resmi olarak kabulünü ise Atatürk "Ankara kendisi merkez olmuştur, istila onun kapısında durmuştur" sözü ile açıklamıştır (Batur, 2007). Tankut (1993) ise fiili bir durumun varlığından ziyade, Atatürk'ün adalet, eğitim ve sağlık hizmetlerinin dağıtılmasında bir 'ağırlık merkezi' oluşturmayı amaçladığını ileri sürer. Osmanlı'nın kırsal bir kasabası olan Ankara, Cumhuriyet rejiminin hem yönetim merkezi hem de modernleşme hareketinin merkezi olmuştur. Ankara, modern ve ortak kültür üretiminin simgesi olarak siyaset, düşünce, toplum ve mimarlık alanlarının odak noktası olur.

Genç Cumhuriyet'in kuruluş yıllarının düşünsel, kültürel ve ekonomik yapılanmasında ortaya çıkan mekânsal gereksinimler başta Ankara ve savaşın vurduğu kentler olmak üzere Anadolu'nun birçok kentinde hızlı bir yapılaşma ile giderilmeye çalışılmıştır (Yavuz ve Özkan, 2007; Hasol, 2017). Cumhuriyet'in batılı ve modern olma idealleri kapsamında, ülkede kalkınmayı ve gelişimi destekleyecek, yeni yerleşim yerlerinden, yönetim, eğitim, sağlık ve kültür yapılarına, fabrikalardan, ulaşım yapı ve ağlarına kadar yoğun bir yapılaşma süreci başlatılmıştır. Yurt bölgelerini birbirine bağlamak amacıyla başlatılan demiryolu yapımı ise Cumhuriyet döneminin en büyük ulaşım siyaseti olmuştur (Aslanoğlu, 2010). Demiryolu yapımı yalnızca bir altyapı yatırımı olarak ele alınmamış, cumhuriyetin politik simgesi haline gelmiştir (Batur 2007; Bozdoğan, 2008). Bu dönemde bir yandan yeni demiryolu hatları açılırken diğer taraftan yabancıların denetimindeki hatlar ulusallaştırılarak Ankara merkezli bir demiryolu ağı oluşturulmuştur. Bu ulaşım ağı hem iç pazar bütünlüğünü sağlarken hem de başkentin vatan üzerindeki denetimini güçlendirmiştir (Tekeli, 1998). Öte yandan merkezin diğer kentler ile ilişkisini kurarak, genç Cumhuriyet'in yenilikçi ve çağdaş karakterinin, düşünsel pratiklerinin merkez dışına ulaştırılmasında etkin bir rol oynamıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, demiryolu şebekesini mümkün olduğunca kısa bir sürede genişletmek hedefiyle, yoğun bir inşa sürecine girilir. Bu süreçte yapımına başlanan hatlardan biri de Samsun-Sivas Demiryoludur. Çalışma kapsamında 1924 yılında yapımına başlanan Samsun-Sivas Demiryolu hattının Samsun Demiryolu Yerleşkesi ele alınmıştır. Söz konusu demiryolu hattı Samsun Limanı'nın Anadolu'nun iç kesimleri ile ilişkisini kuran önemli bir sevkiyat hattı olmakla birlikte Erken Cumhuriyet

dönemi demiryolu politikasını yansıtan bir hattır. Hem demiryolu mirası hem de Cumhuriyet Dönemi mimari mirası olması, söz konusu hattın önemini artırmaktadır. Samsun Demiryolu Yerleşkesi, bugün hem yerleşke sınırları hem de yapı stoku kapsamında özgünlüğünü kaybetmiş olmakla birlikte Erken Cumhuriyet'in düşünce, yer ve mekân temsilidir. Karayolu taşımacılığının gelişmesi ile önemi azalan ancak ülke ve bölge tarihinde önemli bir döneme tanıklık etmiş ve bulunduğu bölge için ekonomik ve sosyal yaşam açısından anlam ve değer taşıyan Samsun-Sivas Demiryolunun Samsun Demiryolu Yerleşkesi kentteki konum ve yapı stoku kapsamında çalışmaya konu alınmıştır. Çalışmada söz konusu yerleşkenin varlığına dair literatüre kayıt düşmek amaçlanmıştır. Samsun-Sivas Demiryolu ve Samsun İstasyonu üzerine araştırmalar olmakla birlikte konuya ilişkin sınırlı sayıda çalışma olması açısından literatüre veri kazandırma adına önem arz eder. Öte yandan yerleşkeden günümüze kala/bile/n birkaç yapıya dikkat çekmek hedeflenmiştir. Bu yazı çerçevesinde 1990'larda karayolu yapım çalışmalarıyla Samsun Demiryolu Yerleşkesinin uğradığı değişiklikleri gözler önüne seren özgün belgelerden söz edilecektir. Çalışma; literatür taraması, arşiv araştırması ve saha çalışmaları üzerine kurgulanmıştır. Arşiv araştırmasından elde edilen orijinal belge/ler karşılaştırılmış ve saha çalışmaları ile desteklenmiştir.

DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE DEMİRYOLU MİRASI KAVRAMI

Demiryolları, maden ocaklarından hammaddenin çıkarılması ve pazara ulaştırılması amacıyla 19. yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkmış ve tüm dünyaya yayılmıştır (Kösebay Erkan ve Ahunbay, 2008). Kısa süre sonra kitlesel asker ve malzeme sevkiyatı amaçlı kullanılmaya başlanan demiryolları hem ekonomik hem de askeri anlamda önemli görevler üstlenmiştir. 20. yüzyılın başında askeri amaçlı demiryolu inşası hız kazanmış ve demiryolları 1914'te I. Dünya Savaşı'nda stratejik rol almıştır. Savaşın sona ermesi yeni hatlar yapılmamış, savaş sırasında zarar gören hatların yeniden inşa sürecine girilmiştir. 1929 ekonomik krizi, 1940 sonrası yaşanan II. Dünya Savaşı demiryolu yapım faaliyetlerinin önüne geçmiştir. 1950'li yıllar itibarıyla, demiryollarının mevcut teknolojisi hava ve karayolu taşımacılığıyla rekabet edemez hale gelmiştir. 1960'lı yıllarda ise yüksek hızlı tren teknolojileri gündeme gelmiş ve demiryolu ulaşım ağı bu yönde gelişmeye başlamıştır (Haştemoğlu, 2012).

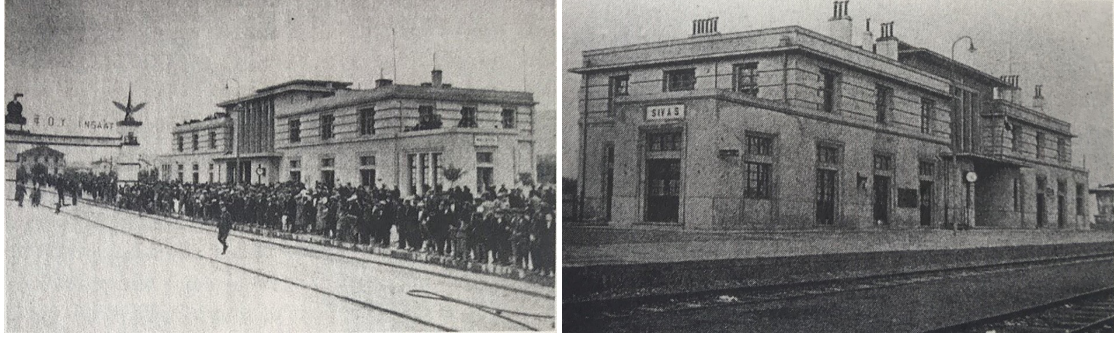
Tarihi demiryolları, endüstri mirasının en büyük temsilcilerinden olup demiryolu mirası kapsamında ele alınmaktadır. Modernleşme sürecinde 1960'larda demiryolu hatlarının kapatılması ve dolayısıyla demiryolu yapılarının yitilmesi karşısında oluşan bilinç, demiryolu mirası kavramını ortaya çıkarmıştır (Kösebay Erkan ve Ahunbay, 2008). Bu kavram özellikle demiryoluna ilişkin örneklerin yoğun olduğu İngiltere'de 1977 yılında düzenlenen sergi ile gündeme gelmiş ve demiryolu mirasına olan ilgi artmıştır. Bu tarihten sonra mimari ya da tarihi öneme sahip demiryolu hat ve yapılarının korunmaları gerekliliği üzerinde durulmuştur. Demiryolu mirası; yolcu binaları, peronlar, lojmanlar, markizler, idari yapılar, lokomotif ve su depoları, makasçı kulübeleri gibi her türlü sosyal, idari ve teknik donanım ile köprü gibi yapıların yanı sıra bu yapılarda kullanılan mobilya vb. donatılar ile tüm yazılı metin, proje ve anlaşmaların yer aldığı demiryolu arşivlerinden oluşmaktadır (Köşkeröğlu, 2006; Sezginalp ve Sezginalp, 2021). Geniş bir yelpazede ele alınan bu mirasın düzenli bakım ve onarımlar ile özgün kullanımlarının ya da yeniden işlevlendirilerek korunmaları, demiryolu mirası için önem taşımaktadır.

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI

Demiryolu ulaştırma sistemini gerçekleştirecek ekonomik yapıya sahip olmayan Osmanlı Devleti'nde demiryollarının tamamına yakını¹ İngiliz, Fransız ve Almanların imtiyazında yapılmış ve işletilmiştir. Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu 1851'de yapımına başlanan İskenderiye-Kahire hattıyken Anadolu topraklarında yapılan ilk hat 1856 tarihli İzmir-Aydın hattı olmuştur. İzmir-Kasaba, Haydarpaşa-İzmit, Anadolu, Rumeli, Bağdat ve Hicaz hatları ise Osmanlı'nın diğer önemli demiryolu hatları olup büyük bir kısmı Kurtuluş Savaşı sonrasında ülke sınırları dışında kalmıştır (Avcı, 2014).

¹ Osmanlı Devleti'nde inşa edilen Hicaz Demiryolu hariç diğer hatlar yabancı sermayeyle gerçekleştirilmiştir (Avcı, 2014).

Cumhuriyet'in ilanıyla üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak ekonomik kalkınmanın hızlandırılması, savunma ve ulaşım ihtiyacının karşılanması ve sosyal hayat üzerinde gelişme sağlanmaya çalışılmasında demiryolları öne çıkmıştır (Avcı, 2014). Dönemin demiryolu programı; yeni demiryollarının yapımı, yabancıların imtiyazındaki demiryolu ulaşım ağının ulusallaştırılması ve işletmenin örgütlenmesi üzerine yoğunlaşmıştır (Yıldırım, 2001; Tekeli ve İlkin, 2004). Bu noktada Yabancıların imtiyazındaki İstanbul, İzmir ve Aydın gibi kentlerdeki mevcut yollar devlet tarafından satın alınmıştır. Diğer taraftan ülkeyi doğu-batı doğrultusunda geçen ve limanlarla bağlantılı bir demiryolu ağının kurulması planlanmıştır (Avcı, 2014) ve stratejik hatlar olarak Sivas, Samsun, Kayseri, Malatya ve Diyarbakır gibi önemli kentler demiryolları ile Ankara'ya bağlanmıştır² (Çolak, 2013; Sönmez ve Arslan Selçuk, 2018). Demiryolunun geçtiği kent, köy ve kasabalara istasyonlar inşa edilmiştir. İstasyon binaları 1930'ların başında demiryollarının ilerici işlevini yansıtmak amacıyla, kent merkezlerinde ilk modern binalar olarak yerlerini alırken, istasyon çevreleri yerleşmelerin yeni merkezleri durumuna gelmiş ve kentlerde istasyon mahalleleri oluşmuştur (Bozdoğan, 2008) (Şekil 1). Dönemin demiryolu programı kapsamında demiryolu hattı ve istasyon inşaları, II. Dünya Savaşı sonrası dünyada meydana gelen sosyo-ekonomik değişimlere kadar hızla devam etmiştir (Erkan ve Haştemoğlu, 2013).



Şekil 1. Malatya Garı (1931) ve Sivas Garı (1934), (Bozdoğan, 2008).

SAMSUN DEMİRYOLU YERLEŞKESİ

Samsun-Sivas Demiryolu hattı Erken Cumhuriyet Dönemi'nin demiryollarına atfettiği önemi yansıtan örneklerden biridir. Hat Cumhuriyet Dönemi'nde işletmeye açılmış olsa da yapım planlaması³ ve inşaat süreci 1910'lara dayanır (Haştemoğlu, 2012). Fransızların imtiyazında başlayan Samsun-Sivas demiryolu inşası I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. Bu süreçte yaklaşık 32 km'lik bir kısmı tamamlanan hattın yapım çalışmaları 1924'te tekrar başlar. 1926 yılı itibarıyla Kavak, 1927'de Havza ve Amasya, 1928'de Zile istasyonları işletmeye açılır. Samsun-Sivas bağlantısı (380 km) ise 1932 yılında sağlanır (Topal, 2008; Çolak, 2013). Diğer taraftan Samsun limanını Çarşamba ve Bafra ovalarına bağlayan yaklaşık 150 km uzunluğunda 75 cm genişliğindeki Samsun Sahil Demiryolu'nun yapımı da Cumhuriyet'in ilk yıllarında gündeme gelir. Planlanan güzergâhın 37 km'sini oluşturan Samsun'u Çarşamba'ya bağlayan kısım, 1924 yılında inşaat sürecine başlanarak 1926'da işletmeye açılır (Topal, 2008; İpek, 2015; Faiz Büyükçam ve Yalçınkaya, 2022). Samsun Demiryolu Yerleşkesi hem Samsun-Sivas hem de Samsun-Çarşamba arası seferler yapan yük ve yolcu trenlerinin bağlantı noktası olur (Şekil 2).

² 1924 yılında Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır, 1925'te Filyos-Irmak ve Kütahya-Balıkesir, 1926'da Ulukışla-Kayseri, 1933'de Sivas-Erzurum, Yolçatı-Elazığ, Afyon-Burdur ve Malatya-Çetinkaya, 1934'te Bozanönü-Isparta, 1937'de ise Diyarbakır-Kurtalan hatlarının yapımına başlanır (Avcı, 2014).

³ Samsun-Sivas demiryolu projeleri ve imtiyazı 1857'de İngilizlere (Karaca, 2008), bir diğer imtiyaz ise Samsun-Sivas-Diyarbakır güzergâhı olarak 1891 yılında Belçikalılara verilmiş (Topal, 2008) olmakla birlikte her iki projede de inşaat süreci başlamamıştır.



Şekil 2. Samsun-Sivas ve Samsun Sahil (Samsun-Çarşamba) Demiryolu Hattı

Anadolu'nun iç kesimlerini Samsun Limanı'na bağlayan Samsun-Sivas hattının kuşkusuz en önemli istasyonu Samsun İstasyonudur. Asker, mühimmat, göçmen sevkiyatı ile ithalat ve ihracat açısından oldukça önem taşıyan bu istasyon diğer taraftan Çarşamba Ovası'yla bağlantının sağlanması noktasında da önemli rol oynar. Samsun İstasyonu işletmeye açıldığı ilk yıllarda tek katlı, basit dikdörtgen formu ve kırma çatılı bir gar binası, ambar binası ve hela ile birkaç teknik birimden oluşan küçük bir yerleşke olarak kentte yerini alır (Şekil 3).



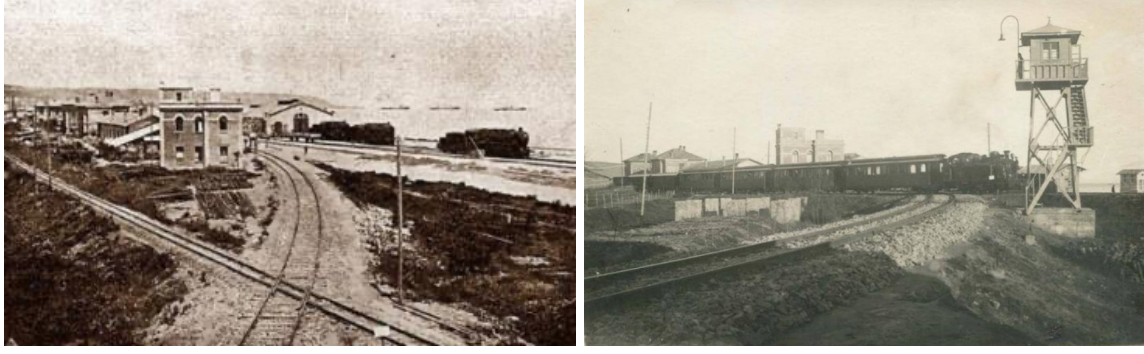
Şekil 3. 1920'lerin sonu Samsun Garı (ilk gar) (Sarısakal, 2012; Samsun Kent Müzesi Arşivi, 2022)

Yitik Bir Miras

1920'lerin sonunda birkaç hizmet yapısı ile işletmeye açılan istasyon, ilerleyen süreçte demiryolu güzergâhının tamamlanması ile gelişim gösterir. Samsun-Sivas bağlantısının sağlanmasıyla yük, yolcu ve sefer sayıları artmış, bununla birlikte ihtiyacı karşılamak üzere çeşitli teknik ve idari hizmet yapıları ve lojmanlarla birlikte yerleşke genişlemiştir. TCDD 41. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü arşivinde yer alan 1970 tarihli Samsun İstasyonunun vaziyet planına göre, yerleşkenin iki kısımdan oluştuğu söylenebilir. Buna göre kentin merkezi bir noktasında ve karayolunun iki taraf boyunca devam eden yerleşke; 1940 yapım tarihli yeni gar binası, lojmanlar, revizörlük, yol atölye tesisleri, depo, şarj evi, kantar, doktorluk, eczane, çayhane, ve lokal gibi idari, teknik ve sosyal yapıların yer aldığı birinci kısım ve doğuda Mert Irmağı yakınlığında yer alan lojmanlar, reyon ve şube şefliği, depolar, vagon tamir evi,

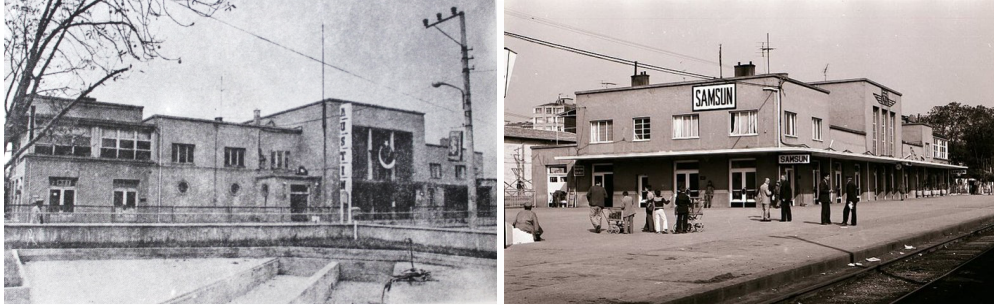
bekçi kulübeleri, yemekhane ve banyo, kum kurutma binası, su rezervuarı, işçi barakası ve fidanlık gibi çeşitli yapı topluluklarından oluşan ikinci kısım olmak üzere büyük bir kompleks haline gelir.

Yerleşkedeki yapıların birçoğunun yapım tarihleri kesin olarak bilinemese de Samsun-Sivas hattının inşa ve işletmeye açılma tarihleri ve Cumhuriyet döneminin demiryolu politikası göz önüne alındığında, inşa süreçlerinin 1920'li yılların sonları ile 1940'lı yıllar arasında yoğunlaştığı sonucuna varılır. Yerleşkenin genelinde yoğun olarak yer alan lojmanlar genellikle tek veya iki katlı müstakil yapılar olup bir ve/ya iki ailenin konaklayabileceği niteliktedir. Diğer hizmet ve teknik yapıları da benzer özelliktedirler (Şekil 4).



Şekil 4. Samsun-Sivas Demiryolu ve Samsun Sahil Demiryolu (dar hat) kesişimi ve Mert Irmağı yakınlarındaki yerleşke yapıları (URL 1, URL 2)

Yerleşkenin kuşkusuz en önemli yapıları, yapım yılı 1932'ye tarihlenen yolcu/gar binasıdır (Sezginalp, 2020). Sade yatay hacmi, geometrik cephe kompozisyonu, düz çatısı ve simetrik yapısı ile Erken Cumhuriyet'in demiryollarına atfettiği ilerici işlevi yansıtan modern görünümlü bir yapıdır (Şekil 5).

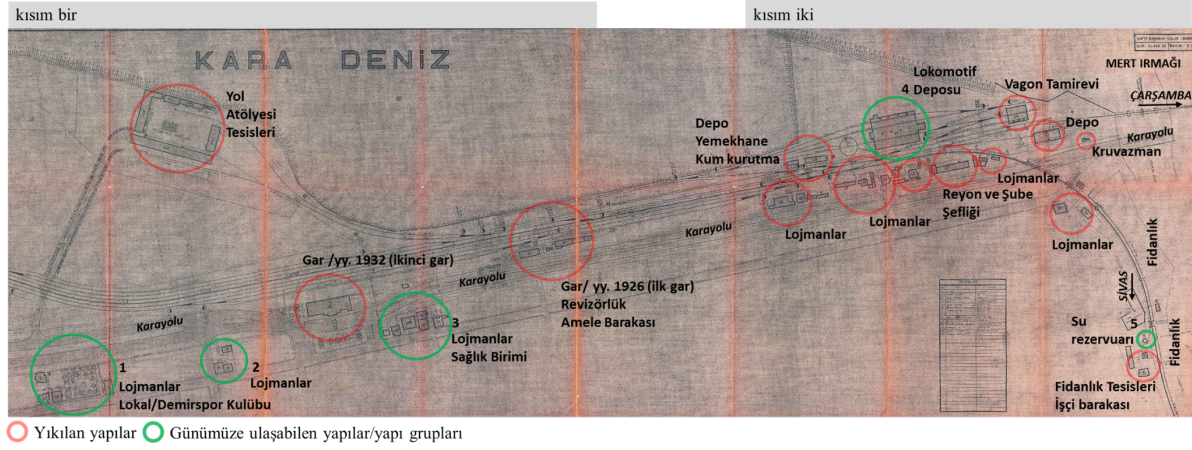


Karayolu cephesi (Anonim, 1978)

Peron cephesi (URL, 3)

Şekil 5. Samsun Garı

Karayolu çalışmaları ile Samsun Demiryolu Yerleşkesinin çehresi tümüyle değişir. Bu süreçte gar binası da dahil olmak üzere yerleşkede, özellikle Mert Irmağı bölgesinde, yer alan yapıların büyük bir kısmı karayolu genişletme çalışmaları nedeniyle yıkılır. Yerleşkeden geriye birkaç depo, atölye ve karayolunun güneyinde yer alan birkaç lojman kalır. Cumhuriyet'in erken dönem demiryolu siyasetini taşrada temsil eden yerleşkenin yapı stoku birkaç yapıdan ibaret kalır. 1990'lı yıllarda yeni gar binasının hizmete girmesi ile Erken Cumhuriyet'in izleri kaybolur (Şekil 6) (Şekil 7).



Şekil 6. 1970'lerde Samsun Demiryolu Yerleşkesi (TCDD 41. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 7. Önde 1932 tarihli gar, ortada yeni gar ve arkada yol atölyesi tesisleri (URL 4)

1990'lerden günümüze yerleşkede değişiklikler süregelmiştir. 1970'li yıllarda Samsun Demiryolu Yerleşkesini gösterir haritadan 1, 2, 3, 4 ve 5 numaralı bölgelerde yer alan özgün yapı/yapıların bir kısmı özgün işlevinde, bir kısmı atıl halde bir kısmı ise yeni bir işlevde varlıklarını sürdürmektedirler. 1' nolu bölgede, dört ayrı yapı bulunmakta olup bu yapılar özgün haritada; 'hımiş 2 lojman', 'hımiş 2 lojman', 'kargir lokal' ve 'kargir 4 lojman' olarak adlandırılmıştır. Hımiş lojmanlar 1979 yılında korunması gerekli kültür varlığı kapsamına alınmıştır (Güven, 2011). Bu iki lojman ve kargir lokal binası 2013 yılında Samsun Kent Müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Us, vd., 2017). Kargir 4 lojman olarak haritada yer alan yapının yerine ise yine lojman olarak kullanılan Demiryol Apartmanı yapılmıştır. 'Hımiş çift lojman', 'kargir tek lojman' ve 'hımiş çift lojman' olarak üç ayrı yapının bulunduğu 2' nolu bölgede ise günümüzde Gar Apartmanı isimli bir lojman yapısı bulunmaktadır. 3' nolu bölgede yer alan yapılar ise nispeten özgün varlığını sürdürmektedir. Bu bölgede 'kargir tek lojman', 'Ray Apartmanı', 'hımiş doktorluk-eczane-lojman', 'hımiş ve kargir çift lojman' ve 'hımiş tek lojman' olarak beş ayrı yapının varlığı dikkat çeker. Ray Apartmanı⁴ günümüzde kullanılmakta olup diğer yapılar, çeşitli niteliksiz ek ve eklentiler ile oldukça harap ve atıldır. 4' nolu bölgede yer alan 'kargir lokomotif deposu' ise uzun yıllar atıl kaldıktan sonra Cerrahi El Aletleri ve Sağlık Müzesi olarak yeniden işlevlendirilerek (Faiz Büyükcım ve Yalçınkaya, 2019) 2021 yılında hizmete açılmıştır. 5' nolu bölgede bulunan 'kargir su rezervuarı' ise Çerkes Etnografya Müzesi olarak kullanılmaktadır (Şekil 8).

⁴ Ray Apartmanı, Demiryol Apartmanı ve Gar Apartmanı'nın yapım yılları bilinmemekle birlikte, Ray Apartmanı 1970 tarihli haritada yer almaktadır. Haritada yer aldığı koda göre Ray Apartmanı'nın yerleşkeye sonradan dahil olduğu düşünülmektedir. Diğer taraftan bu apartmanların tümünün gerek yapım teknikleri ve gerekse mimari özellikleri itibarıyla yerleşkenin özgün yapıları olmadıkları açıktır.



Şekil 8. Özgün yapı/yapı topluluklarının/adaların durumu

SONUÇ

Birinci Dünya Savaşı ile Anadolu'nun bozulan dengesi; Millî Mücadele süreci, yeni bir devletin kurulması, Cumhuriyet rejiminin benimsenmesi, Ankara'nın yönetim, düşünce, kültür merkezi olması ve yurdun dört bir tarafına yeni ideolojinin ulaştırılması istek, ihtiyaç ve pratiği ile tamamen değişmiştir. Yeni rejimin aydınlanma, çağdaşlaşma, modern ve batılı olma idealleri, ülke topraklarında geniş çaplı imar ve yapılaşma sürecini beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda ulaşım ağlarının güçlendirilmesi dönemin öncelikli politikalarından biri olmuştur. Merkezi otoritenin ve güvenliğin sağlanmasından ekonomik kalkınmaya kadar birçok alanda dönemin ulaşım teknolojisi olan demiryolları öne çıkmıştır. 1930'lar adeta demiryolu seferberliği yılları olmuş ve demiryolları ulusal bilincin yaratılmasında merkezi düşüncenin propaganda araçları olarak da önemli bir görev üstlenmiştir.

Samsun-Sivas Demiryolu da Erken Cumhuriyet'in politik, ekonomik ve sosyo-kültürel yapılanmasını örneklemektedir. Samsun-Sivas hattını Karadeniz'e açan, Erken Cumhuriyet'in mimarlık mirası Samsun İstasyonu ise güzergâhın en büyük yerleşkelerinden biridir. Samsun İstasyon Yerleşkesi işlevi, konumu, ilişkileri ve yapı stoku itibarıyla kentin önemli bir bileşeni olmuştur. Söz konusu merkez, demiryolu teknolojisindeki gelişmeler, kentin ulaşım ve yerleşme ağındaki değişiklikler, karayolu taşımacılığına verilen önemin artması, politik söylem/ler/in değişmesi gibi nedenlerden dolayı özgün sınırlarını ve bununla birlikte yapı stokunu yitirmiştir. Samsun-Sivas bağlantısının sağlanmasıyla artan yük, yolcu ve sefer sayısı ile çeşitli hizmet ihtiyaçlarına göre sürekli gelişim gösteren Samsun İstasyon Yerleşkesi, 1980'li yıllardan itibaren büyük bir yıkıma uğrar. Bu yıkım özellikle Mert Irmağı çevresindeki yapılarda yoğunlaşmış olmakla birlikte bir yerleşkenin varlığından söz etmeyi zorlaştırmıştır. Yıkılan yapıların büyük bir çoğunluğunu lojmanların oluşturduğu görülürken ortaya çıkan barınma sorununun, yerleşkenin özgün yapılarının yerine yapılan çok katlı apartmanlarla çözüldüğü anlaşılmaktadır. Yıkımdan kurtulan yapıların bir kısmının demiryolu geçmişinden uzak farklı bir işlevde kullanılıyor olması da kentin demiryollarıyla olan güçlü ilişkisini oldukça zayıflatmıştır. Atıl halde bekleyen birkaç yapı ise kentin çok katlı yapıları arasında yitiktir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas seferleri devam etmekle birlikte, kentin orasında burasında kalmış birkaç yapı dışında Erken Cumhuriyet'e tarihlenen Samsun İstasyon Yerleşkesinin izlerini sürmek imkânsızdır. Erken Cumhuriyet'in düşünsel ortamının bir temsilcisi olan bu yerleşke özgünlüğünü kaybetmiş olsa dahi kent belleği ve demiryolu tarihi üzerindeki etkileri göz

önüne alındığında, bilinirliğinin sağlanması için geriye kalan özgün yapılarının ve her türlü fiziksel izinin korunması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

- Anonim, (1978). *Bütün Yönleriyle Samsun*, 3. Cilt.
- Aslanoğlu, İ., (2010). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938*. İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- Avcı, M., (2014). “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, s. 39-58.
- Batur, A., (2007). *Modern Olmak: Bir Cumhuriyet Mimarlığı Arayışı*, içinde: *Modern Türk Mimarlığı*. Ed. Renata Holod, Ahmet Evin, Suha Özkan. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, 2007.
- Bozdoğan, S., (2008). *Modernizm ve Ulusun İnşası*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Çolak, F., (2013). “Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış”, *Turkish Studies- International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 8/2, s. 345-364.
- Erkan, İ. ve Haştemoğlu, H. Ş., (2013). “Anadolu’da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu”, *Mimarlık*, 374.
- Faiz Büyükçam, S. ve Yalçınkaya, Ş., (2019). “Bir Yeniden Kullanım Uygulamasında Dönüşümün İzleri: Samsun Cerrahi Aletler Müzesi”, *Uluslararası 19 Mayıs Multidisipliner Çalışmalar Kongresi. İKSAD Yayınevi*, s. 564-581.
- Faiz Büyükçam, S. ve Yalçınkaya, Ş., (2022). “Erken Cumhuriyet’in Kayıp Mirası: Samsun Sahil Demiryolu”, *Mimarlık*, 424, s.70-76.
- Gönenç, L., (2006). “2000’li Yıllarda Merkez-Çevre İlişkilerini Yeniden Düşünmek”, *Toplum ve Bilim*, Sayı: 105, s. 129-152.
- Güven, R. F., (2011). *Samsun’da Bir TCDD Lojmanı Restorasyon Önerisi*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Haştemoğlu, H. Ş., (2012). *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi*, Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Hasol, D., (2017). *20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı*. İstanbul: YEM Yayın.
- İpek, N., (2015). *Samsun’un Değerleri*, içinde: *Geçmişten Günümüze Samsun/Canik ve Değerleri*. Ed. Osman Köse, Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Karaca, B., (2008). *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Samsun-Sivas Demiryolu Projeleri ve Bu Yolun Açılması (1857-1931)*, içinde: *İlkadımdan Cumhuriyet’e Millî Mücadele*. Ed. Osman Köse. Samsun İlkadım Belediyesi Kültür Müdürlüğü.
- Kösebay Erkan, Y. ve Ahunbay, Z., (2008). “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, *itüdergisi/a mimarlık, planlama, tasarım*, 7(2), s. 14-24.
- Köşkeröğlu, E., (2006). “Demiryolu Mirası – Korunması”, *Dosya 03*, TMMOB Ankara Şubesi Yayınları, Bülten 45, s. 19–23.
- Sarısakal, B., (2012). *Samsun’da Unutulmayan Olaylar*. Samsun Büyükşehir Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Dairesi Başkanlığı.
- Sezginalp, Ş., (2020). *Station Buildings in The History Of Turkish Railways: Catalogue Of Buildings Constructed Between 1850s–1950s*, Yüksek lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Sezginalp, Ş. F. ve Sezginalp, P., (2021). “Demiryolu Mirası: Arşiv ve İstasyonların İzleri”, Mimarlık, 420, s. 36-40.

Shils, E., (1975). Center and Periphery: Essays in Macrosociology. Chicago: The University of Chicago Press,

Sönmez, F. ve Arslan Selçuk, S., (2018). “Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma”, Megaron, 13(1), s. 85-101.

Tankut, G., (1993). Ankara'nın İmarı. İstanbul: Anahtar Kitaplar.

Tekeli, İ., (1998). Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, içinde: 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık. Ed. Yıldız Sey. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Tekeli, İ., (2007). Türkiye’de Mimarlığın Gelişiminin Toplumsal Bağlamı, içinde: Modern Türk Mimarlığı. Ed. Renata Holod, Ahmet Evin, Suha Özkan. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Yayınları.

Tekeli, İ., (2011). Türkiye’nin Mimarlık Tarihi Bakımından Cumhuriyet Nasıl Bir Bağlam Oluşturuyor, içinde: Cumhuriyet’in Mimarlık Mirası. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Yayınları.

Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004). Cumhuriyet’in Harcı 1: Köktenci Modernitenin Doğuşu, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Topal, C., (2008). Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Samsun Ekonomisi. Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı.

Us, F., Meriç, H. ve Tsanatskenishvili, G., (2017). “Kent Belleğinin Canlandırılması: Samsun Kent Müzesi”, Mimarlık, 398.

Yavuz, Y. ve Özkan, S., (2007). Osmanlı İmparatorluğu’nun Son Yılları, içinde: Modern Türk Mimarlığı. Ed. Renata Holod, Ahmet Evin, Suha Özkan. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Yayınları.

Yıldırım, İ., (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

URL-1. Samsun Sahil Demiryolu (dar hat) ve Samsun-Sivas Demiryolu ayırım kavşağı, [erişim tarihi 2021 19 Aralık]; Erişim: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr779/Ahmed_Bayezid_110120.jpg

URL-2. Mert Irmağı Yakınlarında Samsun İstasyon Yerleşkesi, [erişim tarihi 2021 30 Aralık]; Erişim: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr791/Ahmed_Bayezid_34089974_137095950491926_5267570749005203.jpg

URL-3. Samsun Garı, [erişim tarihi 2021 19 Aralık]; Erişim: <https://twitter.com/tcddemiryollari/status/881135376634662912>.

URL-4. 1990’larda Samsun Gar/lar/ı ve yakın çevresi, [2021 20 Aralık]; Erişim: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr779/Ahmed_Bayezid_Eski_ve_yeni_tren_gari_1200_x_813.jpg