

# Orman ve Av

- ◆ ANITKABİR
- ◆ IV. Ulusal Ormancılık Kongresi I. Duyuru
- ◆ Küresel Yenilenebilir Enerji Üretiminde Odun Peletinin Yeri ve Önemi



# İstanbul'da Bir Dekovil Hattı

Eser Öncel<sup>1</sup>, Ünal Akkemik<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Kuzey Ormanları Savunması Derneği

<sup>2</sup>Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şubesi

Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şubesi ve Kuzey Ormanları Savunması olarak 18 Haziran 2016 Cumartesi günü, 80 civarında doğaseverin katılımıyla Belgrad Ormanı'ndan geçirilmek istenen Ortadere ile Yovankoru arasında bugün var olmayan tarihi "Dekovil Hattı" üzerinde bir keşif yürüyüşü düzenledik. Bu yürüyüşte rehberlerimiz; Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şube Başkanı Prof. Dr. Ünal Akkemik ve araştırmacı yazar ve uzman Hüseyin Irmak oldu.

Belgrad Ormanı içerisindeki Ayvat Bendi'nde başlayan yürüyüşümüzde rehberlerimizden Hüseyin Irmak yürüyeceğimiz yol üstünde geçeceğimiz noktalarda bugün var olmayan ahşap köprüleri, istasyonları, bazıları duran kilometre taşlarını, Kağıthane Belediyesi'nin tarihi Dekovil Hattı (kömür taşınan

raylı sistem) hakkında hazırlattığı kitabın sayfalarından eski siyah beyaz fotoğraflarda, haritalarda gösterip hattın tarihçesini anlatmaya başladı;

Hat, 1914 yılında İstanbul'da faaliyet gösteren Silahtarağa Elektrik Santrali'yle, şehrin kuzeyindeki linyit ocakları arasında kurulmuş. Faaliyete geçtiği ilk dönemlerde Zonguldak'tan çıkartılarak denizyoluyla İstanbul'a getirilen kömürü kullanan Silahtarağa Santrali (günümüzde Bilgi Üniversitesi Santral İstanbul Kampüsü içinde yer alıyor), Birinci Dünya Savaşı yıllarında kömür temininde sıkıntı yaşamaya başlamış. Zonguldak'tan kalkan gemiler Karadeniz'de Rus donanması tarafından batırılıyormuş. Şehirde elektrik üreten tek tesisin kömür sıkıntısı yaşaması nedeniyle tüm şehrin elektriksiz kalması söz konusu olunca, işletmeciler kuruluş Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi en ucuz ve kısa yoldan kömür bulmak için günümüzde Eyüp ilçesi sınırları içinde kalan Ağaçlı köyündeki linyit ocaklarından çıkartılan kömürün bir dekovil hattıyla santrale getirilmesine karar vermiş. Enver Paşa bu işle bizzat ilgilenmiş ve 1 Şubat 1915 tarihinde hattın ilk ayağı olan Silahtarağa-Ağaçlı arası dekovil hattının inşasına başlanmış. Ağaçlı kömürleri giderek katlanan elektrik gereksinimine yanıt veremez hâle gelince Çiftalan köyündeki ocaklarla da demiryolu bağlantısı kurulması kararlaştırılmış ve hattın ikinci ayağı için 30 Haziran 1916 tarihinde çalışmalara başlanmış. Hattın günlük kapasitesi sekizer vagonlu yirmidört çift katarmış ve Hat üzerinde günde ortalama 960 ton kömür taşınmış.

Demiryolu hattı, Silahtarağa'daki santralden

Hattın hemen yanından orman içerisinde yürüyüş



başlayarak Kâğıthane Deresi'nin batı kıyısını izleyerek kuzeye doğru ilerliyormuş. Göktürk ve Kemerburgaz'dan geçen hat, Kemerburgaz'da 19500. metrede iki kola ayrılıyormuş. Bir kol yine Kâğıthane Deresi'ni izleyerek Uzunkemer'in altından geçerek Ağaçlı köyünde Karadeniz'le buluşuyormuş. Silahtarağa-Ağaçlı bölümünün uzunluğu 43 kilometreymiş. Diğer kol ise Belgrad Ormanı'nın içinden geçerek Çiftalan köyünde Karadeniz'e ulaşıyormuş. Kemerburgaz'da çatallandığı yerle Çiftalan köyünde son bulunduğu noktanın arası 14 kilometre olan hattın Karadeniz kıyısına ulaşan her iki ucu da 5 kilometrelik bir ilaveyle birbirine bağlanarak Kemerburgaz'ın kuzeyinde bir ring meydana getirir ve hattın toplam uzunluğu 62 kilometreye varırmış. Her bir kilometre üçgen biçimli, iki yüzünde rakam bulunan taşlarla; her yüz metre ise tek yüzünde rakam bulunan küçük taşlarla işaretlenmiş. Bu kilometre taşlarından birini yürüyüşümüz sırasında görebildik.

Hat boyunca 4 ana istasyonu varmış. Şehre en yakın istasyon 3200. metredeki işletmenin bulunduğu Kâğıthane İstasyonu, bir diğeri, 19500 metredeki Kemerburgaz (o zamanlar Pirgos) istasyonuymuş. Kalan iki istasyon ise kömürün çıkartılıp katarlara



Dekovil Hattının Ayvat Bendi kesimi (Kaynak: Kağıthane Belediyesi)

yüklendiği Çiftalan ve Ağaçlı köylerindeymiş.

Hat tek yönlü olarak inşa edilmiş ve karşılıklı yönlerden gelen trenlerin tıkanma yaşanmadan geçiş yapabilmesi için kimi bölgelerde ara istasyonlar yapılmış. Bu istasyonlar Ağaçlı hattında Cendere, Azizpaşa, Karabayır, Kısırmandıra ve Kömürcüpinar; Kemerburgaz-Çiftalan bölgesinde ise Ortadere ve Yovankoru imiş. Hattın Silahtarağa-Kemerburgaz arasındaki bölümü Kâğıthane Deresi kıyısındaki düzlüğü izleyerek ilerlediği için bölge coğrafyası büyük bir sorun teşkil

Haliç Karadeniz Sahra Hattı'nın Kemerburgaz-Çiftalan hattının ormandan geçtiği hat (Kaynak: Kağıthane-Kemerburgaz – Ağaçlı – Çiftalan Demiryolu (1914 – 1916) Kitabı Emre Dölen, Mert Sandalcı)

etmemiş. Ancak Kemerburgaz'dan sonra ayrılan Çiftalan ve Ağaçlı kollarının izlediği yol, pek çok yerde dolgu, kazı, düzleme yapmayı, köprüler inşa etmeyi gerektirmiş. Bu köprülerin tümü ahşap oldukları için günümüze hiçbiri ulaşamamış.

Birinci Dünya Savaşı bitip kömür sevkiyatı olağan düzenine kavuşunca İstanbul'un kuzeyindeki kömür ocakları eski önemlerini yitirmiş ve Belgrad Ormanının içinden geçen hat 2 yıllık kullanımdan sonra kaderine terk edilmiş, raylar zamanla toprağa gömülmüş, açıkta kalan bölümler ise hurdacılar tarafından sökülmüş. Silahtarağa'dan Göktürke kadar olan ve bugün üstünden otoyol geçen hat ise 1956 ya kadar askeriyede kullanılmaya devam etmiş.

Hat'ta kullanılan Alman üretimi lokomotiflerden dünyada yalnızca bir örnek kalmış. Bu da Amasya Valiliği İl Özel İdaresi'ne bağlı Eski Çelttek Kömür Madeni bünyesinde sergilenme amaçlı tutuluyormuş. Şimdilerde üretici Alman firması, lokomotifi satın alarak kendi müzesinde sergilemek istiyormuş.

Bu arada, İBB Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından hazırlanan ve gezimizden bir gün önce (17 Haziran 2016 Cuma günü) İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından inşa edilecek Haliç-Kemerburgaz-Karadeniz Sahili (Dekovil) Raylı Sistem Hattı Projesi'nin Kağıthane ve Eyüp ilçelerinde kalan kısımlarına ilişkin 1/5 bin ölçekli Nazım İmar Plan değişikliği teklifi onaylanmıştı. Daha önce Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ÇED süreci başlatılan proje, AKP'li ve CHP'li Meclis üyelerinin "evet" oyuyla



oybirliğiyle kabul edilmişti. Haliç'in bitiminde bulunan Bilgi Üniversitesi'nin Santral İstanbul kampüsünden Karadeniz'e doğru gidecek nostaljik tren hattı, Sadabad Tarihi sit alanından geçerek, tarihi Kırkçeşme ve Hamidiye Su yollarının bulunduğu bölgeden Eğri Kemer, Uzunkemer ve Ayvad Kemer'in altından geçerek ilerleyecek.

Şimdilik Ayvad Kemer'i'ne kadar olan bölümü yapılacak hattın, gelecekte geri kalan, Çiftalan Köyü üzerinden Karadeniz kıyısına ulaşacak ve Belgrad Ormanını boydan boya bölecek ikinci etabının yapılması ile ilgili endişelerimiz bulunmaktadır.

Dekovil, normal trenden daha dar bir lokomotif ve vagonlara sahip, rampa tırmanabilen fakat yavaş ilerleyen bir tren. Tarihte savaş ortamında elektriksiz kalınmaması için kullanılmış en ucuz, kolay ve savaş bittiğinde de işlevini yitirmiş, kömür taşımış bir araç. Fakat günümüzde insan taşınması hedefleniyor ve nostaljik olarak adlandırılıyor. Dekovil hattının 2. kolunun Ayvadbendi ve Yovankoru'dan geçeceği belirtiliyor ki bu alan Belgrad Ormanı'nda kapalılığın yoğun olduğu yerler. İnsan her metresini yürüyerek geçip kendi gözleriyle doğanın üstün gelmesini, ormanın nerdeyse tamamen bir zamanlar ki hattı sarıp sarmalamasını gördükten sonra buralarda tekrar insan eli istemiyor. Buralarda bir raylı sistemin inşa edilmesi, bununla beraber yapılması planlanan 14 adet dekovil istasyonu, diğer sosyal tesislerin ve ilişkili alanların yapımına kadar gidebilir ki bu da Belgrad Ormanı'nın katledilmesi demek olur. Bir ucundan geçirilen 3. köprü yolu yüzünden zaten kanayan Belgrad Ormanı için bir

darbe daha demek olur.

Gezimize dönersek, diğer rehberimiz Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şube Başkanı Prof. Dr Ünal Akkemik de, Belgrad Ormanının tarihi ve bütünlüğünün korunmasının öneminden bahsetti;

Geçmişte bu bölgede yaklaşık 12 bin hektarlık bir orman varmış ve Cumhuriyet döneminde Belgrad Ormanı olarak bilinen ve su kaynaklarına sahip olan yaklaşık 5 bin hektarlık kısmı koruma altına alınmış. Gerçekte Belgrad Ormanı insandan önce (yaklaşık 20-25 milyon yıl önce) burada var olan sekoyaların da yer aldığı tarihi bir orman, hatta Ağaçlı kömürlerinin kaynağı bu sekoyalarmış. Günümüzde ise meşe, kayın, gürgen ve kestane gibi ağaçlardan oluşan orman maalesef aşırı insan baskısıyla zayıf düşmeye başlamış.

Bugün yoğun olarak insanların ve mega projelerin baskısı altında ne yazık ki orman parçalanmaya açık. 3. Köprü, havalimanı ve kuzeyde yapılması planlanan yeni şehir ile zaten etrafı otoyollarla çevrili, bağlantı yolları etrafında çok hızlı ve plansız bir şekilde çarpık yapılaşma tehdidi olan ve yaban hayvanlarının yaşam alanlarının daraldığı bir durumda ciddi yok oluş tehdidi altında mevcut sorunları daha da ağırlaştırıyor.

5 bin hektarlık bu alanda 450 farklı türde bitki çeşitliliğinin bulunduğu da vurgu yapan Akkemik, farklılığın giderek artmış olmasının iyi bir şey olmadığını, şehirleşmeden kaynaklanan istilacı bitkilerin ormanın ekosistemine uyum sağlamış diğer bitkilerin azalmasına sebep olduğunu anlattı. Orman örtüsünde ise meşe ağaçları yerlerini gürgene bırakmaya başlamış.

İstanbul'un kuzeyindeki ormanları tahrip ederek inşaatı süren 3. Havalimanı ve diğer mega projelerin bir parçası olarak canlandırılması düşünülen, rant için kurulmak istenen 'Yeni İstanbul' şehrinin turistik raylı ulaşım sistemi/dekovil hattının Belgrad Ormanı'nın içerisinde de geçirilmesinin konuşulduğu bugünlerde, projenin ormanlık alanda yaratacağı tahribatı incelemek üzere, gezimizde bilgilendirmelerden sonra zamandan kazanmak için tekrar otobüslere binip Ayvad Bendinin altından geçtik ve önce bir kilometre taşının yanında durduk. Gezimizin zamanlaması ve konunun ilgi çekiciliği oldukça kalabalık bir ekip olmamızı sağlamıştı. Sonra bir kez daha su gümbeti kapakları ve havuzlar için de durduk, Belgrad Ormanı ekosistemini genel olarak, içinde barındırdığı su kaynaklarıyla birlikte ciddi tehlike altında olduğunu bir kez daha gördük. Suyu kendine yetmediği için çok uzaklardaki Trakya köylerinin suyunu alan İstanbul için bu su çok önemli bir kaynak durumunda. Su kaynakları ayrı ele alınması daha iyi olacak bir konu, önemine binaen su konusunu başka bir geziye bırakarak dekovil hattının bıraktığı izleri sürmeye devam ettik. Rehberlerimiz her durduğumuzda uyumlu, doğayı tanımaya dokunmaya istekli ekibi paylaşımlarıyla daha da gezimize bağlıyordu. Irmak, hat boyu rehberliğimizi yaparken, Akkemik de hat boyunca bitki örtüsü hakkında bilgi veriyordu.

Eskiden köprü olan bir noktada otobüsleri tamamen terk edip yürüyüşe geçtik. Dekovil hattı, araba yoluna bazı yerlerde paralel ve sık ağaçların arasından artık



Belgrad Ormanı'nı ikiye bölen  
3.çevreyolu

olmayan ahşap köprülerden sebep inişli çıkışlı devam ediyordu. Ormanın koyu gölgesi altındaki molada nadir ve tehlike altında bir tür olan *Lilium martagon* (İstanbul zambağı ya da Türk zambağı) da gördük, ekip fotoğrafını çekerken heyecanlıydı. Yürüyüşümüz, bir zamanlar var olan hat boyunca devam etti. Tüm hat boyunca yoğun kayın gürgen meşe ağaçlarıyla kaplıydı.

Yürüyüş bizlerde, geçen yüzyıldaki sistemin yeniden canlandırılması yönündeki kararın ciddi sıkıntılar taşıdığını açıkça gösterdi. Farklı yük (yolcu) kapasitelerini, farklı kesimlerle buluşturacak bu projede orman dokusu içinde kaç yolcu nereye, nasıl taşınacak? Ulaşım amaçlı bir raylı sistem, ormandaki hat üzerine yeni dolgular, yeni köprüler inşa edilmesi, dik rampalara, çukur alanlara çözümler bulunması, iş makinalarının ormanın derinliklerine girebilmesi için yollar açılması, işçilerin kalabileceği şantiye kurulması demek olacak. Bu projeyle, piknik alanları ormanın her yerine dağılmış da olacak, oysa istibdat haddini doldurmuş (yükünü gani gani almış) orman zaten sürekli fazla baskıya maruz. Ormanı bölerek yapılacak yeni dekovil hattı, orman bütünlüğünü bozup ormanın bir şehir parkına dönüşmesine sebep olacak.

Yürüyüşün sonlarına doğru Belgrad Ormanı içerisinde tarihi dekovil hattının Yovankoru İstasyonu mevkiinde, Belgrad Ormanı'nı ve dekovil hattını yarıp geçen 3. köprü yolunu görmek, herkesin üstünde cennetten cehenneme düşme hissi uyandırmış olmalı. Huzur veren koyu yeşilden sonra gözlerimiz beton ve asfalta bakarken zorlandı, içimiz acıdı binlerce kesilen ağacı düşündüğümüzde. Bu yol yapılmadan önce Belgrad Ormanı bölünmemiş bir bütündü ve parçalanmaya başlamak bir orman için başlıca tehditlerden biriydi.

Aslında tabii ki ormandan gelenler için düşünülmemiş üst geçitten biraz tırmanıp biraz tellere tutunup geçtik, insanın hoyratlığını unutmak istercesine orman içine dalıp hattı izlemeye tekrar devam ettik. Yaş halkalarını saymaya çalıştık bir zamanlar oldukça yaşlı olduğu anlaşılan ağaçların kesilmiş kütüklerini gördüğümüzde, yine Yovankoru istasyonu civarında Belgrad Ormanı'na dökülen molozlar saptadık. Buradaki istasyon kalıntıları da acımasızca tahrip edilmişti. Ağaçların arasında bir açıklık alanda biraz soluklandık, gördüklerimizi sindirmek zordu.

Sonra bizi Çiftalan'a götürecek olan otobüslerimize bindik tekrar. Ramazan sebebiyle köy kahvesi kapalıydı, köyden birileriyle

görüşemedik. Çok yakın tarihe kadar, güzelliğiyle tanınan Çiftalan Köyü'nün içi, çevresi, ocaklarla, dolgu alanlarla çevrilmişti. Köyden denize doğru baktığımızda gördüğümüz manzara çok kötüydü. Sahil ile köyün üst tarafı arasında sürekli çöktüğü için sürekli doldurulmaya çalışılan kum ocakları, çalışan onlarca iş makinası devasa bir cehennem çukuru yaratmıştı. Uzaklarda 3. Köprü de gözüküyordu. Çiftalan, Kuzey İstanbul adı altında kurulacak yeni İstanbul'a topraklarını vermiş, işgal edilmiş durumdaydı.

Gezimizin amacı katılımcılarla birlikte bir zamanlar var olan hat üzerinde yürüyebilmek, bugünkü halini görmek, tekrar inşası durumunda nelere mal olabileceğini öngörebilmek, gerekiyorsa yapımına engel olabilmek için kamuoyu yaratabilmek, gelişmelerle ilgili doğru haber yapabilmek gibi niyetleri barındırıyordu. Belgrad Ormanı Unesco'nun kültür mirası listesine girmek için şart koştuğu 9 kriterin tamamını taşıyor, şehrin havası kuzeyden esen baskın rüzgârlarla Belgrad Ormanı sayesinde temizleniyor. Bu sebep, ormanın orman olarak kalmasını istememize yeter de artar bile.

Yeni gezilerimizde buluşmak üzere...