



Bir Tarihi ve Kültürel Peyzaj Fragmanı olarak TCDD Hastaneleri: İnşa-Yıkım Ekseninde bir İnceleme

Başak Özden, Öğretim Görevlisi-Doktora Öğrencisi

*İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü
bskozden@gmail.com*

Ayşe Şentürer, Prof. Dr.

*İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü
senturer@itu.edu.tr*

ÖZET

Bu çalışma, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın 20. yüzyılda çalışanlarına hizmet amacıyla inşa etmiş olduğu demiryolu hastanelerinin tarihi ve kültürel varlığına dair bir incelemedir. Demiryolu hastaneleri, cumhuriyetin ilanını takiben ulusal politikalar doğrultusunda üretilen geniş demiryolu peyzajının somut bileşenleri olarak bütüncül bir tarihi değere sahiptir. Diğer taraftan, bu politikalar etrafında oluşturulan ve demiryolcular olarak da anılan büyük bir çalışan topluluğunun nesiller boyu sürdürmüş olduğu mekansal geleneğin kurucu unsurlarından biri olarak, özerk bir kültürel değeri de üretmiştir. Çalışma, bir yönüyle karşıt diğer yönüyle tamamlayıcı nitelikte mekan anlatılarının izlendiği iki arşivsel kaynak üzerinden 20. ve 21. yüzyıldaki durumun inşa-yıkım ekseninde bir incelemesini sunacaktır. Bunlardan ilki, demiryollarındaki ulusal/kurumsal inşayla eşzamanlı kurulmuş ve 1925-1998 yılları arasında Devlet Demiryolları'nın meslek dergisi olarak yayınlanmış 'Demiryolları Mecmuası', ikincisi ise demiryollarında son çeyrek asırda gelişen yaratıcı yıkımlara tepki olarak 2007 yılında bir grup çalışanın inisiyatifiyle kurulan 'Kent ve Demiryolu' bloğudur. Çalışmanın birincil hedefi, bu iki kaynağın karşılıklı okunması ile, Türkiye'deki demiryolu peyzajının az bilinen bir fragmanını tarihsel ve kültürel bağlamı içinde görünür kılmaktır. Çalışma, ikincil bir katman olarak, farklı arşivsel eğilimleri temsil eden dergi ve bloğun güncel değerine yönelik temel düzeyde bir irdelemeyi hedeflemektedir.

Anahtar kelimeler: arşiv, demiryolu, hastane, inşa-yıkım, kültürel peyzaj, tarihi peyzaj

1. GİRİŞ

Bugün Türkiye coğrafyasında yer alan demiryollarının tarihi geç Osmanlı Dönemi'ne dayanır. İnşası 1850'lerde başlayan Osmanlı demiryolları İngiliz, Fransız, Alman ve Rus devletlerinin yayılcı politikaları dahilinde Osmanlı yönetiminden demiryolu imtiyazları elde etmek için rekabet ettikleri bir atmosfer içinde şekillenmiştir. Birkaç istisna dışında, yabancı devletler tarafından inşa edilen ve işletilen Osmanlı demiryolları, ağaç dalları şeklinde parçalı bir sistem olarak gelişmiştir. (Engin, 1993; İlkin, Tekeli, 2001; s. 156; Ortaylı, 1981, s. 37; Özyüksel, 2016). Bu döneme karşıt olarak, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) demiryolları bir ulusal coğrafya inşa etme hedefinin en önemli unsurlarından biri haline gelir. Döneme hâkim olan ulus-devlet söylemi içinde 'demir ağlar' ifadesiyle anılan demiryolu sadece bir ulaşım aracı değil, askeri, ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel kaynakları güçlendirecek bir yapı, dolayısıyla bu hedefleri temsil eden güçlü bir semboldür. Dönemin demiryolu politikaları birkaç temel hedefe dayanır: yeni hatların inşası, yabancı ülkeler tarafından işletilen hatların satın alınması ve merkezi-kurumsal bir yapının sağlanması (İlkin ve Tekeli, 2001). Osmanlı'dan devralınan demiryolu mirası genişletilip bütüncül bir yapıya kavuşturulurken, bugün TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) ismiyle bildiğimiz kurumsal yapının temeli olan DDY (Devlet Demiryolları) 1927'de kurulur (İlkin, Tekeli, 2001).¹

Cumhuriyet'in ilanını takip eden çeyrek asırlık sürede demiryolu hatlarının inşasına paralel olarak, çoğunluğu TCDD'nin okullarından yetişen yüzlerce çalışana sahip ulusal nitelikli bir

mesleki organizasyon ve buna dayalı mekansal kurgu üretilir. Bu mekanlar, çalışanların yalnızca işlik hayatı için işlevsel mahiyette olan yapılarla sınırlı değildir; yanısıra onların barınma, dinlenme, eğitim ve sağlık hizmetlerini de karşılayarak belirli bir yaşam tarzını ve bu tarzı dolayımlayan pratiklerin üretilmesini sağlar. İstasyon, fabrika, atölyeler ve iş dışı yaşamın sürdürüldüğü lojman, okul, kamp ve hastaneleri içine alan bu geniş mekansal kurgu etrafında 'demiryolculuk' olarak da anılan kolektif bir yaşam kültürü gelişir. Bu çalışmada ele alınan demiryolu hastaneleri, bu peyzajın bir fragmanıdır.

TCDD, 20. yüzyılın son çeyreğine dek merkezîyetçi ve "dikey-bütünleşik" bir yapılanma içinde, ulaşım hizmeti için gerekli görülen alt hizmetlerin sunumunu kendi bünyesindeki kurum ve varlıklar aracılığıyla sürdürmüştür (Demirelli,2014).² Ulaşım hizmetine dolaylı olarak katkı sağlayan bir unsur olarak TCDD bünyesinde oluşturulan sağlık teşkilatlanması kısım hekimlikleri, eczane, revir ve hastaneleri içerir. Demiryolu hastaneleri, çoğunluğu Erken Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) olmak üzere 20. yüzyılda sıfırdan inşa veya satın alma yoluyla elde edilmiş, 2001 yılında Sağlık Bakanlığı'na devredilerek TCDD bünyesinden çıkarılmıştır. Çalışmanın odağı, TCDD hastanelerinin dilsel/üslupsal ve/veya tekil yapı ölçeğine yönelik detaylı bir incelemesinden ziyade, onları bir bütünün parçaları olarak görünür kılma hedefindedir. Söz konusu yapılar, somut niteliklerine ve üretildikleri zamansal aralığa atıfla, sahip oldukları tarihi değer yanında; çalışanların nesiller boyu sürdürmüş olduğu özerk mekan kültürüne atıfla, bir kültürel peyzaj fragmanının bileşenleri olmaları bakımından da irdelenmektedir.

Konu edilen bileşenleri görünür kılması açısından, bu çalışmanın üretilmesine itki ve dayanak olan iki ana kaynak vardır. Bunlardan biri, Devlet Demiryolları'nın resmi meslek dergisi olarak 1925'ten 1998'e kadar değişen içerik ve isimlerle yayınlanmış 'Demiryolları Mecmuası'dır. İkincisi, bazı demiryolu çalışanların inisiyatifiyle açık katılımlı olarak 2007'de kurulan 'Kent ve Demiryolu' bloğudur. Türkiye'deki demiryollarının tarihine ait zengin bir yazılı-görsel içerik sunan blog, demiryollarında işlerliğini yitirmiş mekansal varlıkların tarihi ve kültürel değerinin anıldığı, demiryolcuların kolektif mekan anlatısının izlerini barındıran önemli bir kaynaktır. Dergi, 20. yüzyılda demiryollarının kurumsal inşasıyla eşzamanlı kurulan, blog ise söz konusu kurumsal yapının erozyona uğradığı 21. yüzyılda yıkıcı uygulamalarla eşzamanlı kurulan birer arşivsel mecra olarak bir bakımdan karşıt nitelikte, diğer bakımdan birbirini tamamlayıcı anlatılar kurmaktadır.

Çalışmanın birincil hedefi, bugün TCDD'nin merkez ve bölge müdürlükleri arasında dağılmış ve ancak özel izinlerle erişilebilir durumdaki arşivlerine kıyasla, daha erişilebilir olan bu iki kaynağın karşılıklı okunması ile, Türkiye'deki demiryolu peyzajının az bilinen bir fragmanını tarihsel ve kültürel bağlamı içinde görünür kılmaktır. Çalışma, ikincil bir katman olarak, üretildikleri çağın arşivsel eğilimlerini temsil eden dergi ve bloğun, güncel değerine dair bir sorgulamayı hedeflemektedir.

2. 20. YÜZYILIN MEKAN ANLATISI İÇİNDE HASTANELER

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde gerçekleştirilen kurumsallaşma hamleleri paralelinde, 20. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde TCDD bünyesinde tam teşekkülü hastaneler, sanatoryum ve revirler, merkez ve kısım hekimlikleri, eczane ve diş hekimliklerini içeren geniş bir sağlık teşkilatı bulunmaktadır. (Resim 1, Tablo 1) Kent ve Demiryolu sayfasında yer alan 'Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD' başlıklı yazıda TCDD, kurulduğu günden başlayarak "sağlık hizmetlerinin sosyalizasyonunu gerçekleştirmiş tek kamu kurumu" olarak anılır (Çelebi, 2009). İmparatorluk döneminde de demiryolları personeli için sağlık servisi ve hastanelerin mevcut olduğu bilinmektedir (Sarı, 2011, s. 42). Demiryolu hastaneleri açılmadan önce işletmelerde yer alan 'sıhhat servisi' aracılığıyla sağlık hizmeti verilmiştir (Anonim, 1940, s. 201). Öte yandan, Cumhuriyet dönemindeki mekansal üretimin ulusal demiryolu politikaları ve kurumsal bir işleyiş içinde sürdürülmesi bu dönemi farklı kılan yönlerdir.

TCDD hastaneleri, mesleki hastalıkların tedavisinin daha iyi ve ucuza yapılabilmesi amacıyla kurulmuş, hem çalışanlara hem de ailelerine hizmet vermiştir. Demiryolu hastaneleri ile ilgili en geniş bilgiyi bir meslek dergisi olarak 1925 yılında aylık olarak yayımlanmaya başlayan Demiryollar Dergisi'nden elde ediyoruz.³ 1998'e kadar hayatına devam eden derginin farklı sayılarında, yalnızca yeni hat ve istasyonların inşa edilmesi ve açılışları coşkulu bir dille aktarılmakla kalmaz, çalışanlar için inşa edilen hastane, okul ve kampların inşasına ve mekansal niteliklerine de sıklıkla yer verilir. Dergide yer alan 'Devlet Demiryollarında Sağlık İşleri' adlı makalede, Devlet Demiryolları'nın ilk hastanesi olarak 1934 yılında açılan Eskişehir Hastanesi'ne geniş yer verilmiş, demiryollarındaki inşa gereksinimlerini karşılamak adına 1930 yılında kurulan Eskişehir Demiryolları Atölyesi tarafından inşa edildiği belirtilmiştir (Demir, 1938, s. 876). (Resim 2-3) Aynı yazıya göre, açıldığı sene 50 yatak ve 2 ameliyathaneye sahip hastane binasının ön cephesinde yer alan büyük cam balkonlu bölme güneş tedavisi gerektiren hastalar için kullanılmak üzere planlanmıştır (Anonim, 1934). İlerleyen yıllarda aynı alanda bulunan demiryolu çırak okulu binası da bu hastaneye tahsis edilerek yatak kapasitesi 300'e çıkarılmıştır. (Resim 4) 1934 tarihli ilk hastane binası ise ilerleyen dönemlerde kadın doğum birimi olarak hizmet vermiştir.⁴

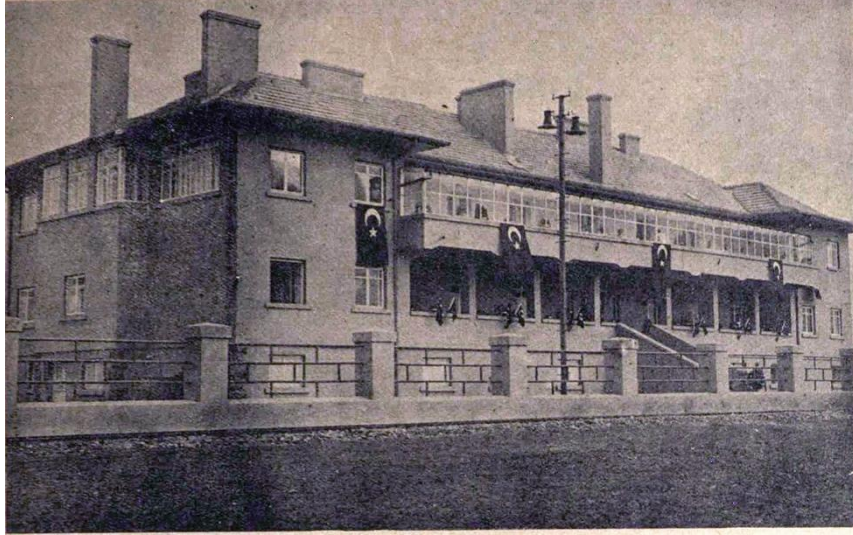
Tablo 1. TCDD hastane, sanatoryum ve revirleri.

hastane	revir	açılış yılı	yatak sayısı (1957 yılında)
	Çeltek Reviri (1958'de Amasya Belediyesi'ne devredildi)	1926	ulaşamadı
Eskişehir Hastanesi		1934	300
	İskenderun Reviri	1942	ulaşamadı
Ankara Hastanesi		1943	185
İzmir Hastanesi		1951	50
	Adapazarı Reviri	1951	ulaşamadı
Sivas Hastanesi		1954	95
İzmir (Buca) Sanatoryumu		1954	30
İstanbul Sanatoryumu (Yakacık Hastanesi)		1957	100
	İstanbul (Haydarpaşa) Dispanseri	1957	20

Demiryol dergisi Ocak-Nisan 1957 tarihli, 372-375 nolu sayı ss. 20-22'de yer alan "Yeni Sağlık ve Sıhhat Yurtlarımız" adlı makale ve Kent ve Demiryolu sayfasında yer alan "Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD" adlı yazıdaki bilgilerle hazırlanmıştır.

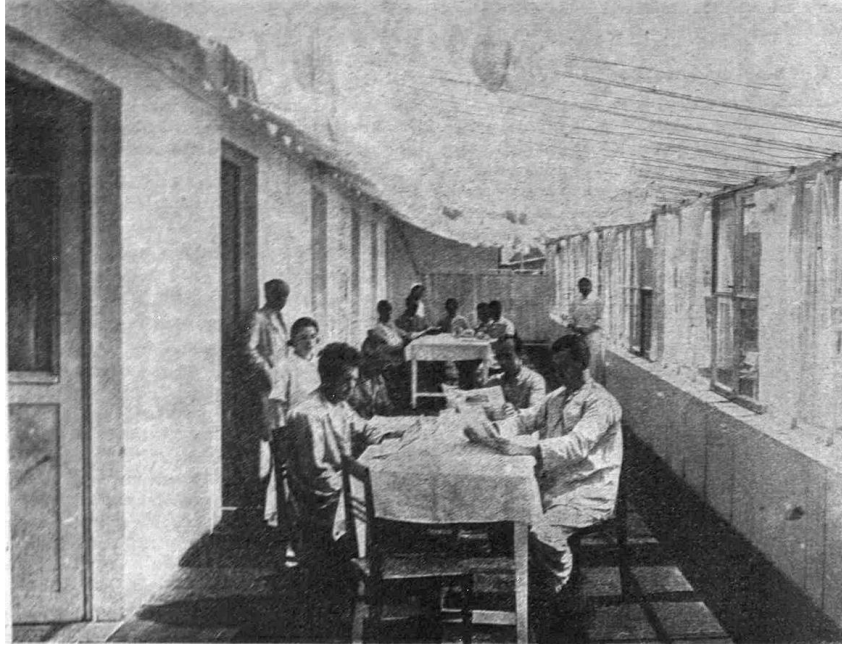


Resim 1. Güncel demiryolu ağı üzerinde demiryolu hastaneleri.
Yazar tarafından hazırlanmıştır.



Resim 2. Eskişehir Hastanesi.

Kaynak: Anonim. (1934). Eskişehir Hastanesi. *Demiryollar Mecmuası*, 113(10).
s. 636.



Resim 3. Eskişehir Hastanesi yemek salonu.

Kaynak: Demir, V. (1938). Devlet Demiryollarında sağlık işleri. *Demiryollar Dergisi*, 164-165(14), s. 878



Resim 4. Eskişehir Hastanesi (eski çırak okulu binası).

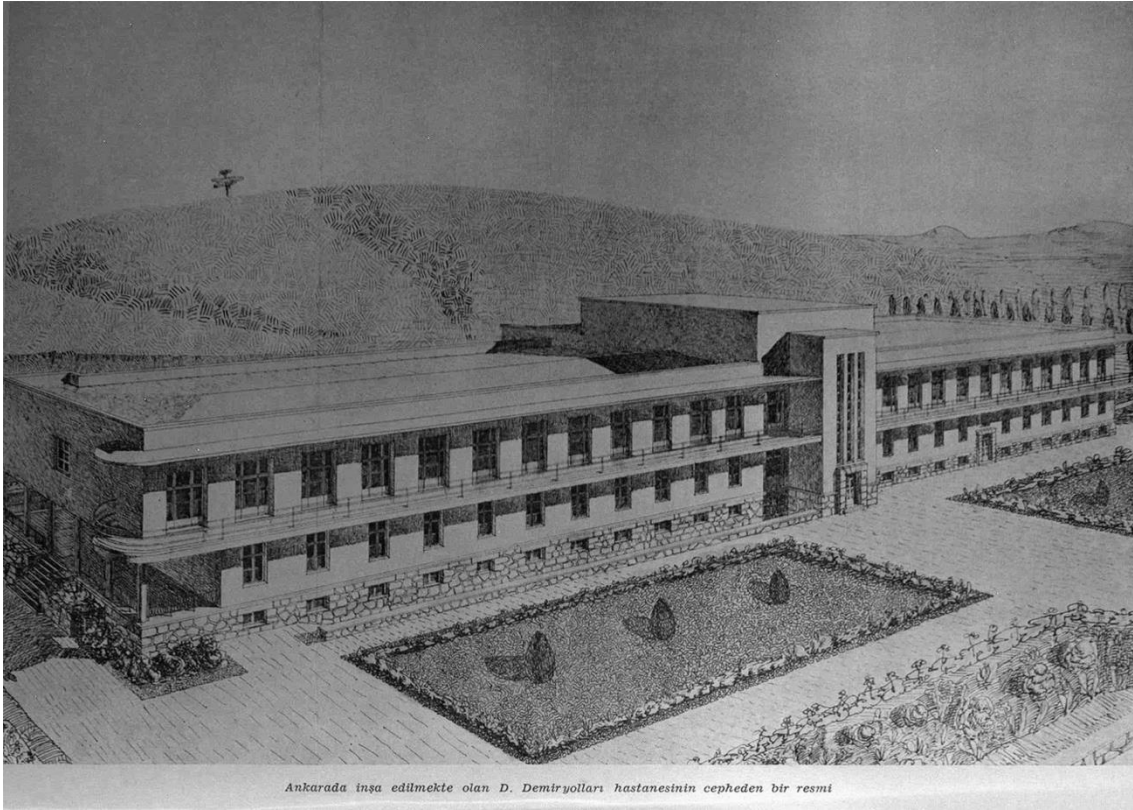
Kaynak: Çelebi, R. (2009). Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD. *Kent ve Demiryolu*. 14 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/bir-sosyal-sorumluluk-projesi-ve-tcdd/> adresinden erişildi.

Demiryollarının ikinci hastanesi 1943 yılında Ankara'da açılır. (Resim 5-6) Demiryollar Dergisi'nin 1939 yılı Ekim ayı sayısında, hastane hakkında şu bilgiler yer alır:

"Yeni inşa edilmekte olan umumi idare binasından 700 metre mesafede ... kurulan bu güzel eserin cephesi demiryoluna nazır, diğer yüzü de [Atatürk Orman Çiftliği'ne] giden asfalt şosenin üzerindedir. Güzel ve büyük bir bahçe her tarafını ihata etmekte olup önünde inşa edilecek küçük bir istasyon hasta ve ziyaretçileri banliyö treni vasıtasıyla kolayca sevkedebilecektir" (Anonim, 1939, s. 251).

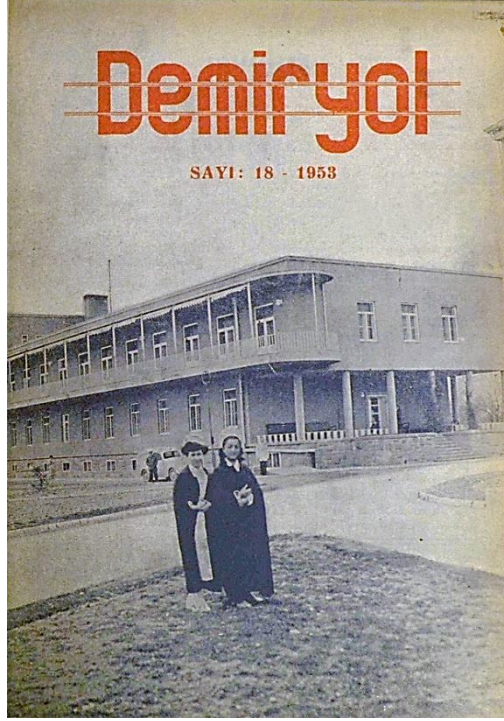
Açıldığı tarihte 130 oda ve 100 yatak kapasitesiyle demiryollarının en büyük hastanesi olan Ankara Hastanesi, tedavi hizmeti yanında sağlık eğitimi verme hedefiyle kurulmuştur (Demir, 1938, s. 876). (Resim 7-8) Türkiye'de ilk psikoteknik laboratuvarının yanında, o dönemde birçok hastanede bulunmayan imkanlarla donatılmış fizyoterapi ünitesi, biyokimya laboratuvarı, ameliyathane, modern bir çamaşırhane ve yemekhaneye sahiptir (URL 1). 1943 yılında idare müfettişi Edip Atam tarafından kaleme alınan 'Devlet Demiryollarının Şifa Yuvası Hastanemiz' adlı makalede ise hastaneden şöyle bahsedilir:

"Binanın mimarisinde ve tertibatında yüksek bir bilgi ve zevk göze çarpıyor. ...zengin bir hekimler kütüphanesi ile hastalara mahsus ayrı bir okuma odası vardır. ... Güzel çiçek bahçesiyle 900 ağaç bulunan meyva bahçesini de söylemeyi ben unutmuyayım. Hastaların temiz hava ve güneş banyosu aldıkları güzel balkonu ve rahat şezlongları görüyor musunuz?". (Resim 9-10)



Resim5. Ankara Hastanesi.

Kaynak: Anonim. (1940). Devlet Demiryolları sihiye servisinde son iki sene zarfında yapılan yenilikler. *Demiryollar Dergisi*, 187-188(16), s. 202.



Resim 6. Ankara Hastanesi. Demiryol, Mart 1953, sayı: 18 kapak görseli.



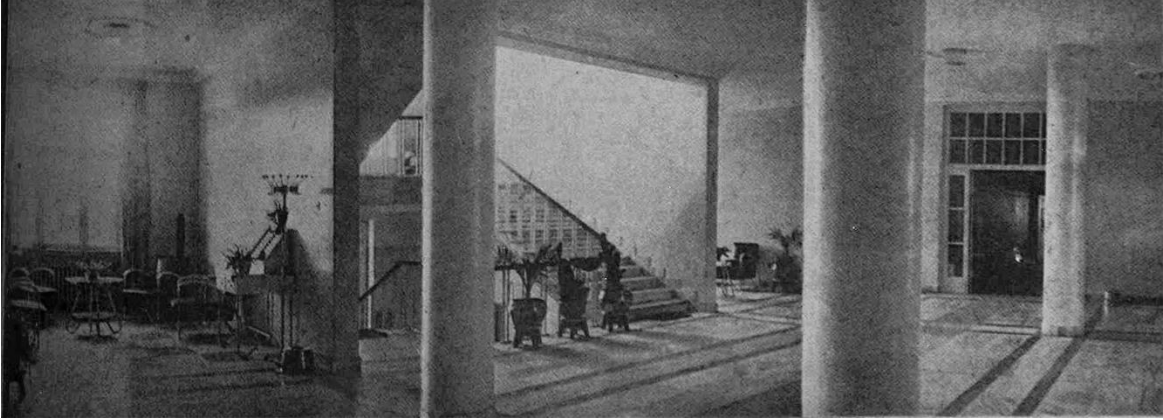
Resim 7. Ankara Hastanesi.

Kaynak: Ankara Gazi Mustafa Kemal Mesleki ve Çevresel Hastalıklar Hastanesi internet sayfası. 15 Kasım 2022 tarihinde, <https://gazimeslekdh.saglik.gov.tr/Resim/95361/0/04070001jpg.png> adresinden erişildi.



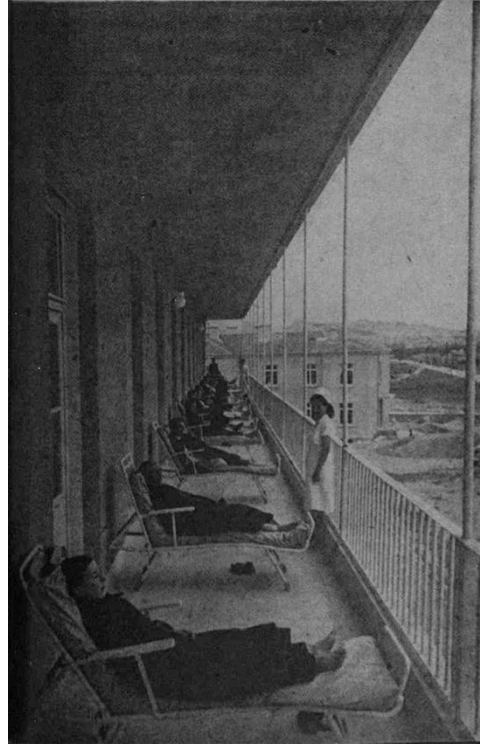
Resim 8. Ankara Hastanesi.

Kaynak: Ankara Gazi Mustafa Kemal Mesleki ve Çevresel Hastalıklar Hastanesi internet sayfası. 15 Kasım 2022 tarihinde, <https://gazimeslekdh.saglik.gov.tr/Resim/95362/0/04070002jpg.png> adresinden erişildi.



Resim 9. Ankara Hastanesi giriş holü.

Kaynak: Atam, E. (1943). Devlet Demiryollarının Şifa Yuvası Hastanemiz. *Demiryollar Dergisi*, 218-220, s. 11.



Resim 10. Ankara Hastanesi balkonu.

Kaynak: Atam, E. (1943). Devlet Demiryollarının Şifa Yuvası Hastanemiz. *Demiryollar Dergisi*, 218-220 (18), s. 13.

İlerleyen yıllarda, personelin artması ve mevcut hastanelerin diğer bölgelere uzaklığı nedeniyle yeni hastanelerin inşası gerekli görülür. Cumhuriyet Dönemi'nin sıfırdan kurulan ilk büyük cer atölyesi olan Sivas atölyesinin çalışanlarına hizmet amacıyla 1954 yılında Sivas Hastanesi açılır (Kıpçak, 1955, s. 19). (Resim 11) Aynı yıl, Alsancak Garı'nın kuzeybatı kanadındaki yapı, İzmir Hastanesi olarak hizmete girer. 1858'de İngilizler tarafından inşa edilmiş olan Alsancak Garı'nda İzmir-Aydın Demiryolu şirketinin yönetici lojmanı olarak inşa edilen bu yapı, hatların devletçe satın alınmasını takiben bir süre konukevi olarak kullanıldıktan sonra, 1951-2003 arasında demiryolları hastanesi olarak kullanılır (URL 2). (Resim 12-13)



Resim 11. Sivas Hastanesi.

Kaynak: Akalın, A., Keklik, E., Yazgan, Esra Ö. (2019). Sivas-DDY Hastanesi. *Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XV*. DOCOMOMO_2019 Türkiye Ulusal Çalışma Grubu Poster Sunuşları Bildiri Özetleri Kitabı.



Resim 12. Alsancak Garı.

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi.



Resim 13. İzmir Hastanesi.

Kaynak: Çelebi, R. (2009). Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD. Kent ve Demiryolu. 14 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/bir-sosyal-sorumluluk-projesi-ve-tcdd/> adresinden erişildi.

TCDD'nin sağlık teşkilatı, personelinin gündelik tedavileri ve acil müdahaleleri yanında, özellikle açıldıkları dönemdeki salgın hastalıklarla mücadelede de büyük rol oynar. Verem, tüberküloz gibi uzun süreli hastalıkların tedavisi için İstanbül'da ve İzmirden birer sanatoryum açılır. Dergideki 'Yeni Sağlık ve Sihat Yurtlarımız' adlı makalede, "hastane olmaktan ziyade emniyet ve itimat telkin eder birer şifa kaynağı" olarak ifade edilen sanatoryumlardan şöyle bahsedilir:

"Bu müesseseler ağaçlandırılmış havadar mevkilerde fenni şartlara uygun bir şekilde yapılan binalarda tertip ve tanzimlerine itina edilmek suretile vücudun getirildiğinde her zaman arz ettiği manzara kalplere ferahlık verir" (Zengin, 1957, ss. 18-19).

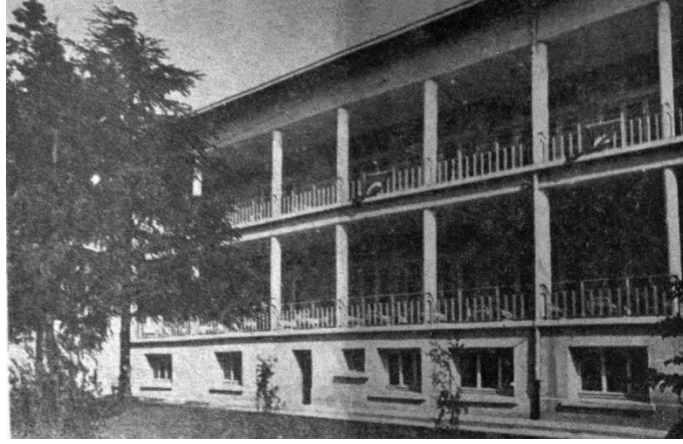
Yakacık Sanatoryumu'nun bulunduğu alan, 20. yüzyıl başında bir İngiliz sefirinin tüberküloz olan kızına bakım sağlamak için satın alınarak ağaçlandırılmış, kızının ölümünden sonra sanatoryum yapılmak şartı ile bağışlanmıştır. Prof. Dr. İhsan Rifat Sabar tarafından 1936 yılında Yakacık Verem Sanatoryumu olarak hizmete açılmış, 1955'te ise TCDD tarafından satın alınmıştır (Grgan, Yıldırım, 2012, ss. 119-120).⁵ Kurum bünyesinde 1972'ye kadar sanatoryum, sonrasında tam teşekküllü demiryolu hastanesi olarak 2003'e kadar hizmet vermiştir (Zengin, 1957, ss. 16-17). (Resim 14-17) Taranan kaynaklarda Buca Sanatoryumu yapısına ilişkin net bilgi yer almamakla birlikte, dergide aktarılanlara göre, 1957 yılında 30 yataklı bir tesis olarak hizmete girmiştir (Zengin, 1957, s.17).



Yakacık sanatoryumu
balkonundan bir görünüş

Resim 14. Yakacık Sanatoryumu.

Kaynak: Çelebi, R. (2009). Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD. *Kent ve Demiryolu*. 14 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/bir-sosyal-sorumluluk-projesi-ve-tcdd/> adresinden erişildi.



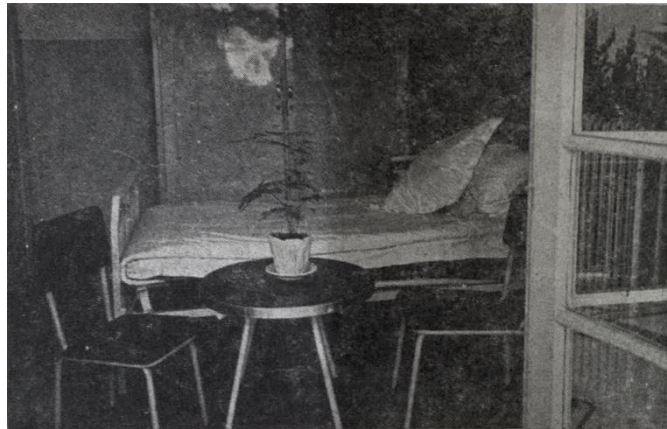
Resim 15. Yakacık Sanatoryumu.

Kaynak: Zengin, S (1957). Yeni sağlık ve sıhhat yurtlarımız. *Demiryol*, 372-375, s. 18.



Resim 16. Yakacık Sanatoryumu yemekhanesi.

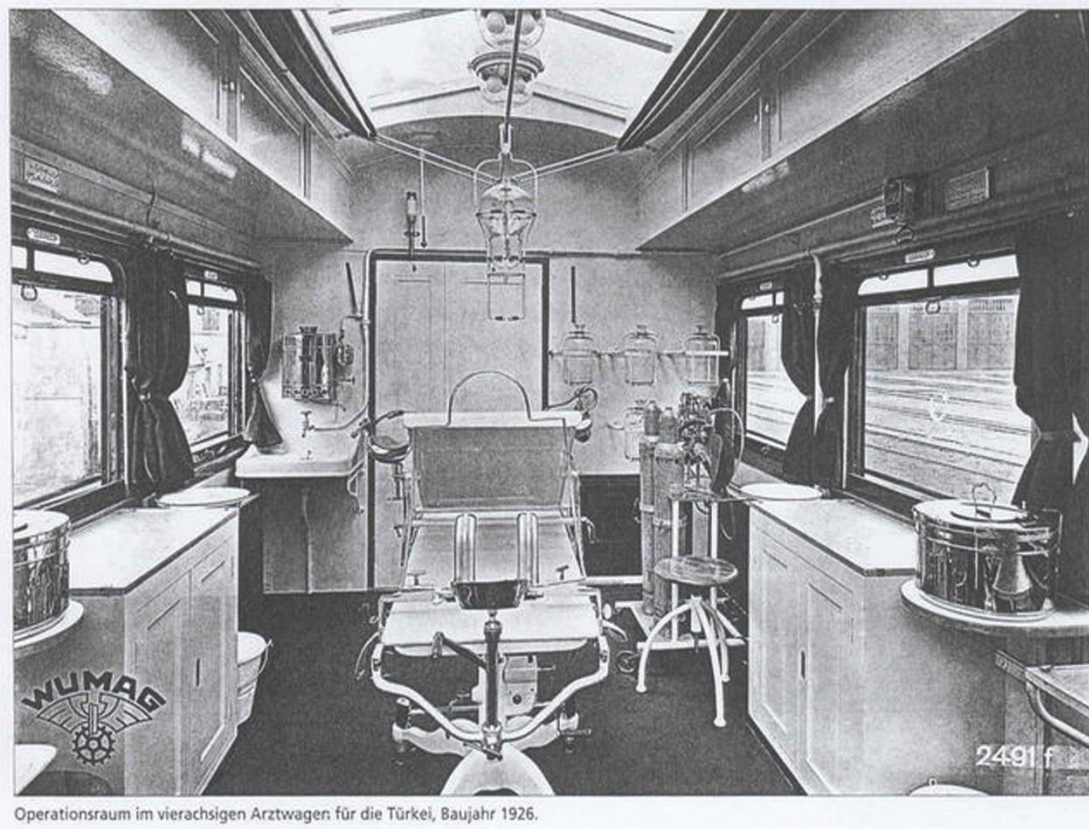
Kaynak: Zengin, S (1957). Yeni sağlık ve sıhhat yurtlarımız. *Demiryol*, 372-375, s. 24.



Resim 17. Yakacık Sanatoryumu tek yataklı oda.

Kaynak: Zengin, S (1957). Yeni sağlık ve sıhhat yurtlarımız. *Demiryol*, 372-375, s. 20.

Sözü edilen sağlık birimlerine ek olarak, 20. yüzyılın sonlarına dek TCDD bünyesinde hastanelere uzak bölgelere hizmet veren gezici vagonlar kullanılmıştır. Sağlık vagonları, demiryolu yapımında çalışırken yaralananlara tıbbi hizmet vermek ve ameliyat yapabilmek üzere, demiryollarının ilk genel müdürü Behiç Erkin'in isteği doğrultusunda 1927 yılında Alman Demiryolu firması WUMAG firmasına sipariş usulü yaptırılmıştır (Çelebi, 2009). Derginin Mayıs 1927 tarihli sayısında Anadolu-Bağdat demiryolları baştabibi olarak çalışan Mehmet İhsan tarafından kaleme alınan Osmanlıca makalede, bu vagonun sahip olduğu mekansal ve tıbbi olanaklar ayrıntılı bir şekilde tasvir edilmiştir. Bilgilerin elde edildiği Türkçe çeviri, 1914-2008 yılları arasında yaşamış emekli demiryolcu Ziya Hatay tarafından yapılmıştır (Çelebi, 209; Özdemir, Tunalı, 2018). Vagonda ameliyathane, eczane, revir, doktor ve hastabakıcı odası ve mutfak birimi yer alır. (Resim 18) Doktor (imdat) vagonları ise farklı bölge işletmelerinin kısım hekimliklerine bağlı hizmet vermiştir. Yurt dışından sipariş edilenler dışında, Eskişehir Vagon Fabrikası'nda yerli doktor vagonları da imal edilmiştir. 1960 yılında demiryolları şebekesinde 19 adet doktor vagonu bulunduğu bilinmektedir (Anonim, 2018; Aydınoğlu, 2022; Özdemir, Tunalı, 2018). Periyodik turnelerle hizmet veren bu vagonlarda istasyon görevlileri ve ailelerinin sağlık taramalarının yanında bölge halkına kontrol, tedavi ve sağlık eğitim de sağlanmış, ülkede sağlık kurumlarının yaygınlaştığı 1980'li yıllardan sonra bir süre daha demiryolu personeli ve ailelerine hizmet vermiş ve yirminci yüzyıl sonlarında kullanımdan kaldırılmıştır (Özdemir, Tunalı, 2018).



Resim 18. WUMAG firmasının yaptığı doktor vagonunda ameliyat odası.

Kaynak: Çelebi, R. (2009). Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD. *Kent ve Demiryolu*. 14 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/bir-sosyal-sorumluluk-projesi-ve-tcdd/> adresinden erişildi.

Derginin kapsamlı içeriği dahilinde, özellikle 1960'lara dek üretilmiş yazıların, demiryollarında sürdürülen gelişme ve yeniliklerin dönemin devlet ideolojisini yansıtacak bir üslupla kaleme alındığını görüyoruz. Bu paralelde, resmi otoritenin kurucu çatısı altında yayınlanan dergideki anlatıların da kartezyen bir mekansallığın temsiliyeti odağında üretildiğini söyleyebiliriz. Dergideki yazıların çoğunda hizmete giren hastaneler, kurumsal ilerlemenin araçları olarak sunulurken, bu tesislerin fiziksel nitelikleri de detaylı mekan tasvirleri eşliğinde sunulur. Çalışanların kurum içindeki rolleri de ulusal demiryolculuk idealinin temsiliyle eşleştirilir. Genellikle müfettiş, müdür veya doktor gibi üst düzey pozisyondaki çalışanlarca yazılan sağlık temalı yazıların da bu ideali yansıttığı görülüyor. Dergide '20nci Cumhuriyet Yılında Demiryolları Teşkilatında Sağlık Durumu' adlı makalede yer alan cümleler bu yaklaşımın bir örneğini teşkil eder:

Devlet Demiryollarının en ücra noktalarında ödev almış bulunan en son amelesinden en ileri makamı işgal eden erkanına kadar cümlesinin takdirle ve şükranla hatırladıklarında şüphe olmayan bu içtimai yardım prensip ve dileklerinin gün geçtikçe daha fazla bir gelişme istidadını arzulemesi bu levhanın en şayanı memnuniyet manzarasını teşkil etmektedir (Etensel, 1943, s. 34).

Dergi, yalnızca söz konusu ideali temsil etmekle kalmaz, demiryolcu topluluğunun mensupları arasında gelişen ortak yaşam kültürünün mekansal çerçevesini de genel hatlarıyla görünür kılar. Dergide ulusalcı bir yaklaşımla üretilen demiryolu anlatısı, 21. yüzyılda demiryollarında gerçekleşen dramatik dönüşümler karşısında merkezi otoritenin uygulamaları karşısında çalışanlar tarafından üretilen karşıt söylem içinde yeni bir değer kazanacaktır.

3. 21. YÜZYILIN MEKAN ANLATISI İÇİNDE HASTANELER

1990'lar ve sonrasında demiryollarında meydana gelen dönüşümler, büyük oranda işlerliği devam eden yapı ve sahalarda gelişmiştir. Bu açıdan, demiryolu payzajında gerçekleşen yıkıcı uygulamaları "yaratıcı yıkım" kavramı altında inceleyebiliriz (Harvey, 1989/1992; Schumpeter, 1942/1994).⁶ Çağın hızlı üretim olanakları dahilinde merkezietçi yaratıcı yıkım pratikleri 21. yüzyılda coğrafyada üstünlüğünü sürdürürken, bunun kaçınılmaz sonucu olarak "hafıza krizi" ne dayalı arşivlerin üretilme hızı ve sayısı da adeta patlama yapar (Terdimann, 1993). Nora'nın sözünü ettiği gibi, gerçek deneyimin sürdürülemediği yerde, arşivlemeye duyulan ihtiyaç kaçınılmazdır (1989). Öte yandan, önceki yüzyıllarda devletlerin ya da kurumlar gibi merkezi otoritelerin sahip olduğu, katı/fiziksel mekanlarda oluşturulan geleneksel arşivlere kıyasla, 21. yüzyılın arşivleri çoğunluk tarafından üretilen katılımcı ortamları da içine alacak şekilde genişler. Ulus devletlerin dağılmasına kadar kurumların inşasıyla eş zamanlı kurulan arşivlerin aksine, çağımızın arşivleri çoğunlukla yaratıcı yıkımlar karşısında üretilmektedir.

1984 ve sonrasında çıkarılan bir dizi kanun paralelinde, demiryollarının ulaşımdaki merkezi/tekel konumunun ve sahip olduğu dikey-bütünleşik yapı modelinin çözüldüğü görülmektedir. Bu yapısal çözüme hem sosyal alan hem de fiziki mekanlar düzeyinde varlık bulur. Bugünü de kapsayan bu son dönemde, demiryolu yapılarını ve/ya sahalarını da içerecek biçimde birçok özelleştirme teklifi/uygulaması gerçekleşir. 'Kent ve Demiryolu' bloğu, böyle bir atmosfer içinde, demiryollarında planlanan ve/veya gerçekleşen yıkıcı uygulamalara bir tepki olarak 2007 yılında kurulur. Birkaç demiryolcunun inisiyatifiyle açık kaynaklı, katılıma açık bir platform olarak kurulan blog, dergideki resmi ve merkezietçi söyleme koşut olarak, inşadan çok yıkımlarla şekillenen gayri-resmi, otonom bir oluşumdur. Bu yönüyle blog, Foucault'cu bir arşivselliğin de izlerini taşır (1969/1972).⁷

'Kent ve Demiryolu' bloğu, demiryolu emekçilerinin mekansal deneyimini merkeze alan alternatif bir demiryolu tarihini görünür kılan bir arşiv-anlatı mecrası olarak nitelendirilebilir. Blogda, orijinal içeriklerin yanısıra, dergi de dahil olmak üzere farklı kaynaklarda yer alan bilgi ve belgelerin yeni anlamlar dahilinde, bir kültürel miras imlemesiyle, tekrar tekrar kullanıldığı görülüyor. Söz konusu kültürel miras, TCDD'nin 20. yüzyılda kurum içi hizmet kapsamında



çalışanlarına sağladığı mekansal-sosyal haklar aracılığıyla geniş bir çalışan topluluğunun mensupları arasında üretilen demiryolculuk kültürüne dayanır. Bu kültür, aile hayatına yayılan ve çoğunlukla babadan oğula aktarılan bir gelenek olarak da varlığını güçlendirmiştir. 21. yüzyılda merkezi otorite tarafından benimsenen karar ve uygulamalar neticesinde yıkılmış veya yıkılmaya yüz tutmuş demiryolu varlıklarının, bugün emekli olmuş veya aktif çalışan binlerce demiryolcunun kültürel kimliği ve (mekansal) hafızası adına üretmiş olduğu değer blogda sıkça anılmaktadır. Şu ifadeler bunun iyi bir örneğidir:

Demiryolcu çocukları, özellikle bizim kuşak ve öncekiler, sosyal devleti Devlet Demiryolları İşletmesi'yle tanıdılar. Ara istasyonlarda görevli, yerleşim yerlerine dolayısıyla okullara uzak demiryolcuların çocukları Eskişehir'deki Devlet Demiryolları Özel Okulu'nda parasız yatılı olarak okurlardı. ...Demiryollarında görevli olanların çoğu lojmanlarda otururdu. ...Lojmanlar çoğunlukla şehir dışı ya da "mahrumiyet bölgesi" denen kuş uçmaz kervan geçmez" yerlerdeydi ama oradan tren geçirdi. Eh, demiryolcu eşleri çocukları alışveriş için ücretsiz pasolarını kullanırlardı. Ara istasyonlardakiler geçen trenlere de ihtiyaçlarını ısmarları. Demiryolcuların lokalleri, doktorları da vardı, hastaneleri de. Daha ne olsun? (Anonim, 2015)

1984 yılında çıkarılan 2983 sayılı demiryolu kanunu ve sonrasında geliştirilen kanuni düzenlemeleri takiben, TCDD'nin ulaşım hizmetine doğrudan sunan okul, dikimevi, fidanlık, matbaa gibi birimlerinin yanında dolaylı hizmet sağlayan hastane ve kamp gibi birimlerin çoğu satış, devir, kiralama gibi yöntemler aracılığıyla 1990'lardan itibaren kurum bünyesinden çıkarılmıştır (Demirelli, 2014, s.47). Blogdaki bilgilere göre, 1990'larda hastanelerin özelleştirilmesi gündeme gelmiş, 2001 yılında ise TCDD'nin faal durumdaki hastaneleri Sağlık Bakanlığı'na devredilmiştir (Çelebi, 2009). Demiryollarındaki özelleştirme hamlelerine karşı çalışan kolektiflerinin basın-yayın organları, imza kampanyaları ve yürüyüşler aracılığıyla itirazlarını dile getirdiklerini blog aracılığıyla öğreniyoruz. Bu itirazlarda, demiryolculuk mesleğinin getirdiği sağlık sorunları konusunda uzmanlaşmış personel ve donanıma sahip demiryolu hastanelerin kapanmasının tedavi sürelerinin uzamasına yol açacak olması kadar, bir kolektif hafıza fragmanının yitirilmesinin de etken olduğu söylenebilir (URL 3-4). Hastanelerin kapatılmasında, 20. yüzyılın son çeyreğinde ülkede sağlık hizmetinin yaygınlaşması da etkili olmuştur.

Demiryolu peyzajının somut unsurlarına yönelik işlevsizleşme, atılma, satış, kiralama ve fiziksel yıkımı içeren durum ve eylemlerin blogda kapsayıcı bir 'yıkım' teması altında ele alındığını görüyoruz. Tıpkı tarihte demiryollarının ve demiryolculuğun eşzamanlı inşası gibi, TCDD'nin son dönem yeniden yapılandırılması kapsamında gerçekleştirilen mekansal ve sosyal yaratıcı yıkımların da eşzamanlı ilerlediği görülüyor (Anonim, 2008; Anonim, 2014; Sarıaslan, 2018). Bu anlamda, 21. yüzyıldaki yıkıcı uygulamalar yalnızca demiryolunun somut varlıkları üzerinde değil, çalışanların mekansal hakları ve bunlardan doğan yaşam pratikleri üzerinde de güçlü bir etkiye sahiptir. Kurumun merkezi yapısının kırılmasıyla, bir yandan çalışanlara sunulan kurum içi hizmetlerin kapsamı küçülürken diğer yandan farklı alanlarda kurum içinden yetişen kadrolu personel sisteminin terkedilerek geçici/sözleşmeli personel sistemine geçildiği görülüyor. Özellikle demiryolları okullarından yetişmiş eski nesil demiryolcular tarafından bu türden yapısal değişikliklere yönelik tepkiler sıklıkla dile getirilmektedir. Blogda yer verilen şu cümleler, hastaneleri de kapsayacak biçimde TCDD'deki kurumsal yapının ve mekansal varlıkların son dönemde uğradığı erozyonun bir ifadesidir:

Bugün TCDD hastaneleri yok, 2001 yılında Sağlık Bakanlığına devredildi. Eğitim vagonu, sağlık vagonu da yok, korunmamış, saklanmamış. Kurum çalışanlarının sosyal hayatı da eskisi gibi değil artık. ...Kültürel mirasın korunması ve geçmişin unutulmaması insana bulunduğu zamanda ne kadar yol alındığını göstermesi açısından önemlidir. ... Değişim maddenin özünde var, kaçınılmaz elbette. Türkiye gibi TCDD de çok değişti ama her değişime "gelişme" olmuyor ne yazık ki... (Çelebi, 2009).



Çalışanların mekansal hafızasında yer tutan ve bugün kaybolmuş sağlık vagonlarından ise 'İstanbul Demiryolu Müzesi'nden Kaybolan Demiryolu Mirasına Bakış' adlı blog yazısında şöyle bahsedilir:

1927 yılında satın alınan ücra istasyonlardaki personele ve o yörede yaşayan halka sağlık hizmeti götüren, bazı ameliyatların da yapılabildiği sağlık vagonu, halk eğitimi ve demiryolcuların mesleki eğitimlerinin yapıldığı eğitim vagonu ... bugün arasak da bulamayacağımız "geçmiş zaman" trenleridir (Çelebi, 2017).

Blogda yer verilen yazıların genelinde endüstri mirası, kültürel miras, tarihi miras gibi nitelendirmelerin çalışanların emek tarihi ve özerk demiryolu deneyimlerinden doğan mekansal hafıza ile iç içe geçtiği görülür. Çalışanların demiryollarında gerçekleşen geniş çaplı yıkıcı uygulamalar karşısındaki ortak karşıt tutumu, demiryolu mirasının yalnızca en bilinen unsurları olan istasyon yapılarını değil, ulaşım hizmetinde doğrudan veya dolaylı hizmeti bulunan tüm unsurları kapsar. Blogdaki birçok ifade, demiryolu yapıları ve çevre alanlarının orijinal işlevlerine uygun olarak sürdürülmesi, değişimin kaçınılmaz olduğu durumlarda kültürel değerlerin titizlikle ele alınarak yeniden projelendirme ve/veya işlevlendirme yapılması yönündedir. Bu ifadeler, kurumsal otoritenin tekil olarak her yapının geleceğine karar verici durumda olmadığı, daha kapsayıcı nitelikteki koruma yaklaşımlarının kanuni düzenlemeler çerçevesinde işletilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Blogda yer alan bilgiler ışığında hastaneler üzerine yapılmış akademik yayınlar, ilgili koruma kurulları ve hastanelerden edinilen bilgiler sonucunda söz konusu unsurların güncel fiziksel ve işlevsel nitelikleri hakkında bir özet yapabiliriz. TCDD hastaneleri bakanlığa devredildikten sonraki yıllarda farklı hastane ve/veya birimlere bağlı olarak değişen isimlerle hizmet vermeye devam etmiştir (URL 5-10). Bu yapıların hepsi olmasa da büyük çoğunluğu güncel olarak tescilli yapı statüsündedir. (Tablo 2) Öte yandan, çeşitli dönemlerde ihtiyaca yönelik mekan eklentileriyle, bu yapıların orijinal tasarımdaki özgün mimari ve/veya çevresel niteliklerin değişime uğradığı görülmektedir. Çalışmanın amacı ve kapsamı gereği, söz konusu değişikliklerin hepsini burada anmak mümkün olmasa da, birkaç değişime örnek vermek uygun olacaktır. Örneğin, Sivas Hastanesi'nde, doğu-batı doğrultusunda yerleşen orijinal dikdörtgen planlı kütlenin kuzeyine, sonraki dönemlerde 2 blok daha eklenerek bloklar arasında koridorlarla bağlantı sağlanmıştır (Akalin, Keklik, Yazgan, 2019). Ankara Hastanesi'nin iki ana cephesi olan kuzey ve güney cephesinde birtakım değişikliklere uğramış, bazı pencereler kapatılarak sağır duvara dönüştürülmüş, ayrıca iç mekanda özgün plan özellikleri ve özgün malzemeler korunmamıştır (Yaşdağ, 2017, s. 119). Yakacık Hastanesi'ndeki orijinal yapıya 2000'li yıllarda eklenen çocuk acil binası ve ek poliklinik binaları ile yapının orijinal tasarımı ve arazi ilişkisi büyük oranda değişmiştir. Bu yapısal değişikliklerin yanında, üç binin üzerinde ağacın bulunduğu büyük bir alan içinde yer alan hastane arazisinin bir bölümü için 2017 yılında çıkarılan "sürdürülebilir koruma ve kontrollü kullanım alanı" kararı ile, turizm ve yerleşimler için yapılaşmayı öngören uygulamalara alan açılmıştır. Gezici sağlık vagonları ise, hizmetten kaldırıldıktan sonra belirli depolarda/sahalarda terk edilerek çürümüştür (Çelebi, 2009). Uşak'ın Oturak istasyonunda terk edilmiş olan 456 no.lu doktor vagonu, İzmir Alsancak Bakım İşlikleri'nde onarılıp yenilenerek, vagon içerisinde kullanılan birtakım orijinal teçhizatla birlikte 14 Mart 2018'de İzmir Basmane Gari'nda ziyarete açılmıştır ve sağlık vagonlarının bugün herkesçe görülebilecek tek örneğini teşkil etmektedir (Tunalı, Özdemir, 2018). (Resim 19-20)

Tablo 2. Eski TCDD hastanelerinin güncel durumu.

hastane yapısı	tescil durumu/tarihi	güncel kullanımı/ismi
Eskişehir	1995 (2010'da I. grup olarak derecelendirildi)	Zübeyde Hanım Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları Hastanesi
Eskişehir (eski çırak okulu binası)	-	Zübeyde Hanım Yerleşkesi (çeşitli birimler)
Ankara	2015	Ankara Gazi Mustafa Kemal Mesleki Ve Çevresel Hastalıklar Hastanesi
Sivas	2008	Sivas Numune Hastanesi Toplum Sağlığı Merkezi, Kadıburhanettin Aile Sağlık Merkezi
Yakacak	-	Dr. <i>Lütfi Kırdar Yakacak Doğum ve Çocuk Hastalıkları Hastanesi</i>
İzmir	1985 (2013'te II. grup olarak derecelendirildi)	Sağlık Bilimleri Üniversitesi Tepecik Eğitim ve Araştırma Hastanesi ÇİDEM (Çocuk İşitme ve Değerlendirme Merkezi ve Ergen Sağlığı Merkezi)

Koruma kurulları, hastaneler ve DOCOMOMO sunuşlarından edinilen bilgiler ışığında derlenmiştir.



Resim 19. Onarılan 456 no.lu doktor vagonu. Fotoğraf: Atilla Özdemir, Zafer Gazi Tunalı.

SONUÇ

TCDD'nin hastane yapıları kurum içinde projelendirilen, tarihi işlik yapılardan dönüştürülen veya satın alma yoluyla elde edilen birçok yapıyı içerir. Bu yapılar, aralarında kesin bir dil birliği olmaksızın, hem modern bir kurum olarak TCDD'nin çatısı altında elde ettikleri ulusal temsil rolleri, hem de çalışanların kolektif kimliğiyle paralel olarak bir ortak mekan kültürünün üretimi bağlamında bütüncül bir değerlendirilmeyi hak ediyor. Bu yönlerden, çalışma hem söz konusu yapılar bütününe mekansal tarihine ışık tutulması, hem de koruma/sürdürme bağlamında tartışmaya değer bir kültürel değer farkına varılması amacına hizmet etmektedir. Bahsedilen kültürel değerlerin görünür olması, otoritenin kurucu rolüne odaklanan araştırmaya itkilerinden bir

nebze sıyrılmak suretiyle, şimdiye dek yazılmış demiryolu tarihlerine alternatif çalışmaların üretimini de mümkün kılacaktır.

Bu çalışmayı mümkün kılan Kent ve Demiryolu bloğu, 21. yüzyılda üretilen otonom arşiv-anlatı mecralarının bir örneğidir. Yalnızca yıkılmış olanın değil yıkımın da hafızasını tutan, tarih-hafıza arayüzünde oluşturulan bu mecralar günümüzün hızlı/önlenebilir mekansal değişimleri karşısında gelişen kolektif eğilimlerin mekan kurucu disiplinlerin perspektifinden değerlendirilmesi adına değerlidir. Bu ortamlar, yalnızca nostaljik bir mekan imgesinin korunduğu temsiliyet araçları olarak değil, mekanın kolektif düzeyde yeniden üretildiği bir 'enformel yer oluşturma pratiği' (*informal placemaking practice*) olarak da sorgulanmaya değerdir.

¹ 1927 yılında çıkarılan 1042 sayılı kanun ile 'Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi' adıyla kurulan kuruluş, 1953 yılında çıkarılan 6186 sayılı kanunla 'Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi' adını almıştır.

² 1927-1953 döneminde bir merkezi yapı bünyesinde ve 1953-1984 arasında kendisine bağlı müesseseler (sermayesinin tamamı TCDD'ye ait ve idari açıdan da ona bağlı olan işletmeler) ile yürütülen TCDD, bu süreçte demiryolu işletmeciliğindeki tekel pozisyonunu sürdürmüştür.

³ İlk üç yıl Arap harfleriyle yayımlanan dergi, 10 Kasım 1928 tarihli sayısından itibaren Latin harfleriyle yayımlanmaya başlamış, merkezi 1934 yılında Haydarpaşa'dan Ankara'ya taşınmıştır. Dergi, 73 yıllık süre içinde değişen isimler altında yayın hayatına devam etmiştir: Demiryolları Mecmuası, Demiryolları Dergisi, Demiryol Dergisi, Demiryolcu Dergisi, İstasyon Magazin, Tren Magazin, Happy Life On Railway. Derginin yayınlaması bazı dönemlerde durdurulmuş, son dönemlerinde bir teknik/meslek dergisi formatından çıkartılarak aktüel bilgilerin ağırlık kazandığı bir formata dönüştürülmüştür.

⁴ Bu bilgi TCDD Haydarpaşa 1. Bölge başrepartitörü Tugay Kartal'dan alınmıştır.

⁵ Hastanenin yer aldığı alan zamanın bayındırlık bakanı Muhtar Güllü, Abdurrahman Naci ve Prof. Dr. İhsan Rifat Sabar'a bağışlanmıştır.

⁶ Harvey, ekonomist Schumpeter'den ödünç aldığı "yaratıcı yıkım" kavramını, post-modern kentsel üretimi tariflemek üzere kullanır. Yaratıcı yıkım bir ihtiyaç olmaktan ziyade, kapitalist ekonominin sürekliliği için gereken, ve bu yüzden de bir ihtiyaç olarak arzu edilmesi arzulan bir üretimdir.

⁷ Foucault, arşivi katı ve evrensel bir tarih anlatısının meşrulaştırıcısı olan bir belgeler yığını olarak görmeyi reddederken, belgeler arasında yapılacak yaratıcı çapraz okumalarla elde edilecek alternatif tarihlerin varlığına işaret eder. Bu ilişkide, bir belge farklı ifadeler içinde yeni roller/anlamlar elde edebilir.

Referanslar

Anonim. (1939). D. D. yollarının yeni bir hastanesi. *Demiryollar Dergisi*, 176-177(15), 251.

Anonim. (1940). Devlet Demiryolları sıhhiye servisinde son iki sene zarfında yapılan yenilikler. *Demiryollar Dergisi*, 187-188(16), 187-188.

Anonim. (1934). Eskişehir Hastanesi. *Demiryollar Mecmuası*, 113(10), 635-638.

Anonim. (2014). Demiryollarında Booz Allen&Hamilton'un isteği oldu. *Kent ve Demiryolu*. 28 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/demiryollarinda-booz-allenhamiltonun-istegi-oldu/> adresinden erişildi.

Anonim. (2008). Parçalanma ve yok etmenin adı: demiryolu kanunu. *Kent ve Demiryolu*. 28 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/parcalanma-ve-yok-etmenin-adidemiryolu-kanunu/> adresinden erişildi.

Anonim. (2015). Uzayan demiryolları Sennur Sezer'siz. *Kent ve Demiryolu*. 14 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/uzayip-giden-tren-yollari-sennur-sezersiz/> adresinden erişildi.

- Akalın, A., Keklik, E., Yazgan, Esra Ö. (2019). Sivas-DDY Hastanesi. *Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XV. DOCOMOMO_2019 Türkiye Ulusal Çalışma Grubu Poster Sunuşları Bildiri Özetleri Kitabı*.
- Atam, E. (1943). Devlet Demiryollarının Şifa Yuvası Hastanemiz. *Demiryollar Dergisi*, 218-220 (18), 10-14.
- Aydın, S. (2001). Türkiye'nin demiryolu serüvenine muhtasar bir bakış, *Kebikeç*, 11, 49-94.
- Aydinoğlu, İ. (2022). Manyas deprem ve doktor vagonu. *Bandırma Manşet internet sayfası*. 19 Aralık 2022 tarihinde https://bandirmamanset.com/kose-yazilari/1964_manyas_deprem_ve_doktor_vagonu-15878.html adresinden erişildi.
- Çelebi, R. (2009). Bir Sosyal Sorumluluk Projesi ve TCDD. *Kent ve Demiryolu*. 14 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/bir-sosyal-sorumluluk-projesi-ve-tcdd/> adresinden erişildi.
- Demir, V. (1938). Devlet Demiryollarında sağlık işleri. *Demiryollar Dergisi*, 164-165(14), 875-879.
- Demirelli, L. (2014). 2002 Sonrasında Türkiye'de özelleştirme ve demiryolu hizmeti. *Mulkiye Dergisi*, 38(4), 41-85.
- Etensel, Ş. (1943). 20nci Cumhuriyet yılında demiryolları teşkilatında sağlık durumu. *Demiryollar Dergisi*, 224-226(19), 34-38.
- Featherstone, M. (2006). Archive. *Theory, Culture & Society*, 23(2-3), 591-596. <https://doi.org/10.1177/0263276406023002106>
- Foucault, M. (1972). *The Archaeology of Knowledge*. New York: Pantheon Books. (Original work published 1969)
- Gürkan, M., Yıldırım, N. (2012). M. Metintaş (Der.). Yakacık Verem Sanatoryumu/TCDD Yakacık Sanatoryumu. Türk Göğüs Hastalıkları Tarihi içinde (ss. 119-120) Türk Toraks Derneği. İstanbul: Aves Yayıncılık
- Harvey, D. (1990). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Cambridge, Mass.: Blackwell.
- Kıpçak, Ş. (1955). Sıhhat işlerine bir bakış. *Demiryol*, 42-43, 18-20.
- Nora, P. (1989). Between memory and history: Les lieux de mémoire. *Representations*, 26, 7-24.
- Sarı, H. (2011). *Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul.
- Sarıaslan, Ü. (2018). Cumhuriyet treninden tanzimat trenine. Booz Allen-Hamilton'dan McKinsey'e ABD ve Türkiye: Ebediyyen dost ve müttefik. *Kent ve Demiryolu*. 28 Aralık 2022 tarihinde <http://kentvedemiryolu.com/cumhuriyet-treninden-tanzimat-trenine-booz-allen-hamiltondan-mckinseye-abd-ve-turkiye-ebediyyen-dost-ve-muttefik/> adresinden erişildi.
- Schumpeter, J. A. (1994). *Capitalism, Socialism, and Democracy*. London: Routledge. (Orijinal ilk basım: 1942)
- Tekeli İ., İlkin S. (2011). Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması. *Kebikeç*, 11, 125-163
- Terdimann, R. (1993). *Present Past: Modernity and the Memory Crisis*. Ithaca: Cornell University Press.
- Ortaylı, İ. (1983). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kaynak Yayınları
- Özdemir, A., Tunalı, Z. G. (2018). Sıhhiye vagonu fotoğraf projesi. *Tarihe Saygı 2018: Yerel Koruma Ödülleri Sergi Kataloğu*. İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir.
- Özyüksel, M. (2013). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yaşdağ, M. (2017). Gazi Mustafa Kemal Devlet Hastanesi Ankara. *Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XII: DOCOMOMO_2017 Türkiye Ulusal Çalışma Grubu Poster Sunuşları Bildiri Özetleri Kitabı*, Balıkesir Üniversitesi Mimarlık Bölümü, 119.
- Zengin, S (1957). Yeni sağlık ve sıhhat yurtlarımız. *Demiryol*, 372-375, 18-24.



- URL 1: Ankara Gazi Mustafa Kemal Mesleki Ve Çevresel Hastalıklar Hastanesi internet sayfası. 15 Kasım 2022 tarihinde, <https://gazidh.saglik.gov.tr/TR,91925/hakkimizda.html> adresinden erişildi.
- URL 2: Sağlık Bilimleri Üniversitesi İzmir Tepecik Eğitim ve Araştırma Hastanesi internet sayfası. 15 Kasım 2022 tarihinde <https://tepecikeah.saglik.gov.tr/TR,103363/tarihcemiz.html#:~:text=Tepecik%20EAH%2C%20ilk%20olarak%2010,nisaiye%20uzman%C4%B1%20ile%20hizmete%20ba%C5%9Flam%C4%B1%20C5%9Ft%C4%B1r> adresinden erişildi.
- URL 3: Önce yıprat, sonra sat. (1999, 8 Haziran). Hürriyet Gazetesi. 28 Aralık 2022 tarihinde <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/once-yiprat-sonra-sat-39084334> adresinden erişildi.
- URL 4: BTS: Projeden vazgeçilmelidir. (1999, 6 Haziran). Evrensel Gazetesi. 28 Aralık 2022 tarihinde <https://www.evrensel.net/haber/116114/bts-projeden-vazgecilmelidir> adresinden erişildi.
- URL 5: Eskişehir İl Sağlık Müdürlüğü internet sayfası. 20 Aralık 2022 tarihinde <https://eskisehirism.saglik.gov.tr/TR-39509/tarihcemiz.html%202> adresinden erişildi.
- URL 6: Zübeyde Hanım Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Merkezinin Kuruluş Yılı Dönümü Kutlandı. (2001, 9 Aralık). Haberler.com. 20 Aralık 2022 tarihinde <https://www.haberler.com/yemel/zubeyde-hanim-fizik-tedavi-ve-rehabilitasyon-3180720-haber/> adresinden erişildi.
- URL 7: Ankara Gazi Mustafa Kemal Mesleki Ve Çevresel Hastalıklar Hastanesi internet sayfası. 15 Kasım 2022 tarihinde <https://gazidh.saglik.gov.tr/TR,91925/hakkimizda.html> adresinden erişildi.
- URL 8: Eski TCDD hastanesi yeni yüzüyle hizmet veriyor. (2014, 7 Ocak). Rayhaber. 20 Aralık 2022 tarihinde <https://rayhaber.com/2014/01/eski-tcdd-hastanesi-yeni-yuzuyle-hizmet-veriyor/> adresinden erişildi.
- URL 9: *Sağlık Bilimleri Üniversitesi Tepecik Eğitim ve Araştırma Hastanesi internet sayfası.* 20 Aralık 2022 tarihinde <https://tepecikeah.saglik.gov.tr/TR,103363/tarihcemiz.html#:~:text=Tepecik%20EAH%2C%20ilk%20olarak%2010,nisaiye%20uzman%C4%B1%20ile%20hizmete%20ba%C5%9Flam%C4%B1%20C5%9Ft%C4%B1r> adresinden erişildi.
- URL 10: *Kartal Dr. Lütfi Kırdar Şehir Hastanesi internet sayfası.* 20 Aralık 2022 tarihinde <https://lutfikirdareah.saglik.gov.tr/TR-599863/yakacik-ek-hizmet-binasi.html> adresinden erişildi.