

Forgotten Maritime Heritage on İstanbul's Black Sea Coast: Life-Saving Stations

İstanbul'un Karadeniz Kıyısında Unutulan Denizcilik Mirası: Tahlisiye İstasyonları Envanteri

Mustafa Tahir OCAK¹



¹İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye

Zeynep İNAN OCAK²



²Marmara Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye



Received / Geliş Tarihi 04.12.2025
Revision Requested /
Revizyon Talebi 09.02.2026
Last Revision / Son
Revizyon 28.03.2026
Accepted / Kabul Tarihi 30.03.2026
Publication Date / Yayın
Tarihi 30.03.2026

Corresponding author / Sorumlu Yazar:
Mustafa Tahir OCAK

E-mail: ocakm@itu.edu.tr

Cite this article: Ocak, M. T. & İnan Ocak, Z. (2026). Forgotten Maritime Heritage on İstanbul's Black Sea Coast: Life-Saving Stations. *PLANARCH - Design and Planning Research*, 10(2), 285-307. DOI: 10.54864/planarch.1835689



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

ABSTRACT

The lifesaving stations along İstanbul's Black Sea coast are distinctive examples of industrial heritage, constructed in the 19th century to save people after shipwrecks. Forming a continuous rescue network, they establish a unique relationship with the coastal landscape through site-specific designs. Each station includes functional structures such as the roket house, named after the rocket apparatus used in rescue missions, and the boathouse, where lifeboats were stored. Across both the European and Asian shores, about fifteen stations and twenty-one roket house units once operated between Kefken and the Terkos Lake. Today, advances in communication and rescue technologies have made them obsolete, and insufficient legal protection has left them vulnerable to disappearance. This article presents a detailed inventory and condition assessment to raise urgent awareness of this overlooked heritage. By providing updated data, it aims to form a scientific basis for future conservation policies. Using archival documents, historical maps, aerial photographs, and fieldwork carried out between 2017 and 2025, the research shows that harsh coastal conditions, urban pressures specific to İstanbul, and gaps in legal frameworks have accelerated deterioration, causing irreversible losses. The study argues that lifesaving stations must be viewed not as isolated buildings but as components of a broader "maritime cultural landscape". Recognizing their collective value and their relationship to the coastal geography is essential for effective preservation. It concludes that adaptive reuse strategies, guided by public interest, are crucial to ensure the long-term survival of these unique structures.

Keywords: Lifesaving station, roket house, Black Sea, maritime heritage, industrial heritage.

ÖZ

İstanbul'un Karadeniz kıyısında, 19. yüzyılda inşa edilmiş tahlisiye istasyonları, gemi kazaları sonrası hayat kurtarmaya yönelik hizmet veren ve günümüzde de özgün endüstriyel miras olarak değer taşıyan yapılardır. Kurtarma çalışmalarında kullanılan roket düzeneğinden adını alan roket hane ve can sandallarının muhafaza edildiği kayık hane gibi çeşitli işlevsel birimlerden oluşan birer komplekstirler. İstasyonlar yapıları, kıyı hattı boyunca bütüncül bir kurtarma zinciri oluşturur ve konumlarına özgü tasarımlarıyla kıyı peyzajı içinde özel bir bağlam kurarlar. Hem Avrupa hem de Asya tarafında; doğuda Kefken'den batıda Terkos Gölü'ne kadar İstanbul'un Karadeniz kıyı şeridinde yer alan yaklaşık 15 istasyon ve 21 roket hane birimi bulunmaktadır. Ancak günümüzde haberleşme ve kurtarma teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle hizmet dışı kalan bu yapılar, yasal koruma şemsiyesi altına yeterince alınamadığı için hızla kaybolma riskiyle karşı karşıyadır. Bu çalışma, korunmayan ve görünmezleşen bu mirasa yönelik farkındalığı acilen artırmak amacıyla detaylı bir tespit ve durum değerlendirmesi sunmaktadır. Etkin koruma çalışmalarının ilk adımı olan bu envanter çalışması ile güncel veriler ortaya konarak koruma politikalarına bilimsel bir altlık oluşturulması hedeflenmektedir. Tarihsel arşiv taramaları, dönem haritaları ve hava fotoğraflarının incelenmesi ile 2017-2025 yılları arasında gerçekleştirilen kapsamlı saha çalışmalarına dayanan bu çalışmada, kıyıda sert çevresel koşulların yol açtığı hızlı bozulmanın yanı sıra, İstanbul'a özgü tehditlerin ve yasal çerçevedeki eksikliklerin, yapıların geri döndürülemez şekilde kaybına neden olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda çalışmada tahlisiye istasyonlarının tekil yapı ölçeğinde değil, birbirleriyle ve kıyı coğrafyasıyla ilişkileri gözetilerek "denizcilik kültürel peyzajı" bağlamında bütünleşik bir anlayışla ele alınması ve kamu yararı gözetilerek yeniden işlevlendirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Tahlisiye istasyonu, roket hane, Karadeniz, denizcilik mirası, endüstri mirası.

Giriş

İstanbul'un Karadeniz kıyı şeridi boyunca yer alan tahlisiye¹ istasyonları, Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanındaki modernleşmesinin mimari izdüşümleri olarak, gemi kazazedelerinin kurtarılması amacıyla inşa edilmiş yapılardır. 19. yüzyıl ortalarında artan deniz trafiği, sert hava koşulları ve yaşanan kayıplar, Boğaz ve Karadeniz kıyılarında sistematik bir kurtarma altyapısı kurulması gerekliliğini ortaya koymuştur. 1870'lerden itibaren, İngiliz danışmanlığında kurulan istasyonlar ile Karadeniz kıyı hattı boyunca bütüncül bir kurtarma zinciri oluşturulmuştur. Bu istasyonlar, genellikle koğu, kayıkthane, ahır, gözetleme kulesi ve rokehan adı verilen ekipman depolarından oluşan komplekslerdir.

Hem Avrupa hem de Asya tarafında; doğuda Kefken'den batıda Terkos Gölü'ne kadar İstanbul'un Karadeniz kıyı şeridinde yer alan yaklaşık 15 istasyon ve 21 rokehan biriminden oluşan bu yapıların, denizcilik, bilim tarihi ve mimarlık tarihi kesişiminde özgün bir yeri vardır. Ayrıca endüstri mirası değerine sahip bu istasyonlar, konumlarına özgü tasarlanmış olup bulundukları kıyı peyzajı ile özel bir bağlam kurarlar. Kıyı şeridindeki konumları sayesinde bu yapılar, İstanbul'un kuzey sınır çizgisini oluşturan birer nirengi noktası olarak okunmaktadır (Şekil 1).

Ancak günümüzde bu miras, ciddi bir kayıp ve tehditle karşı karşıyadır. 20. yüzyıldaki yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte, tahlisiye istasyonlarının çoğu kurtarma operasyon merkezi olarak işlevini yitirmiştir. Bu durum, yapıların yalnızca işlevsel değil, aynı zamanda idari ve toplumsal sahiplik açısından da sahipsiz kalmasıyla sonuçlanmıştır. Kıyının sert iklim koşulları, bakımsızlık ve kullanım dışı kalma gibi etkenlerle hızla fiziksel olarak bozulmaya başlayan bu yapılar, aynı zamanda kültürel değer atfedilmemesi nedeniyle haritalardan, belgelerden ve toplumsal bellekten silinmektedir. Özellikle Avrupa Yakası'ndaki yürütülen yoğun endüstriyel faaliyetler ve büyük ölçekli altyapı projeleri nedeniyle, yapıların birçoğunun fiziki izlerinin dahi silindiği, bölgedeki peyzajın ve kıyı hattının bozulduğu tespit edilmiştir. Halbuki Karadeniz kıyı çizgisini de içeren İstanbul'un kıyı bandının, kıyıyı fiziksel olarak şekillendiren bir coğrafi eleman olarak, kültür ve doğal varlıkları açısından bir bütün olarak ele alınması gereklidir (Erkılıç ve Akpınar, 2019). Karadeniz kıyı peyzajının ayrılmaz bir parçası olan tahlisiye istasyonlarının sessiz ve fark edilmeden ilerleyen kaybolma süreci dikkate alındığında, henüz yeterince tanınmayan, korunmayan ve görünmezleşen bu mirasa yönelik farkındalık acilen geliştirmelidir (Şekil 2). Etkin koruma çalışmalarının ilk adımı ise detaylı tespit ve tescil işlemlerinin tamamlanmasıdır.

Tahlisiye istasyonlarının birçoğu tescilli değildir. Tespitlerine yönelik ilk çalışma² ancak İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yürüttüğü Kültür Envanter Çalışması kapsamında 2017 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu projenin verilerine dayanarak, sınırlı da olsa yapıların İstanbul Şehir Haritasında kültür varlıkları olarak işaretlenmiştir (Kudde, 2019). Ancak istasyon yapıları dağınık, eksik ve yapıları birbirinden kopuk tekil unsur olarak ele alınmaktadır. İstasyonların birbirleriyle bağlı, zincirleme bir sistemin kurulu olduğu göz ardı edilmiş, dolayısıyla kıyı hattının bir parçası olarak değerlendirilmemiştir. Burada ortaya çıkan boşluğu doldurmayı hedefleyen bu çalışma, 2017-2025 yılları arasında gerçekleştirilen periyodik saha ziyaretleri ve literatür taramasıyla elde edilen verileri Avrupa Konseyi'nin "envanterin

süreklilik ve güncellenebilirlik ilkesi" doğrultusunda sentezlemektedir. Böylece, mevcut tespitlerin güncellenmesi, yapıların güncel durumunun değerlendirilmesi ve korunma önceliklerinin belirlenmesi sağlanarak, Avrupa Konseyi'nin "miras bilgisinin sürekliliği" ilkesinin hayata geçirilmesine katkı sunulması amaçlanmaktadır (Bold, 2009, ss. 45-46).

Literatürde Tahlisiye İstasyonları

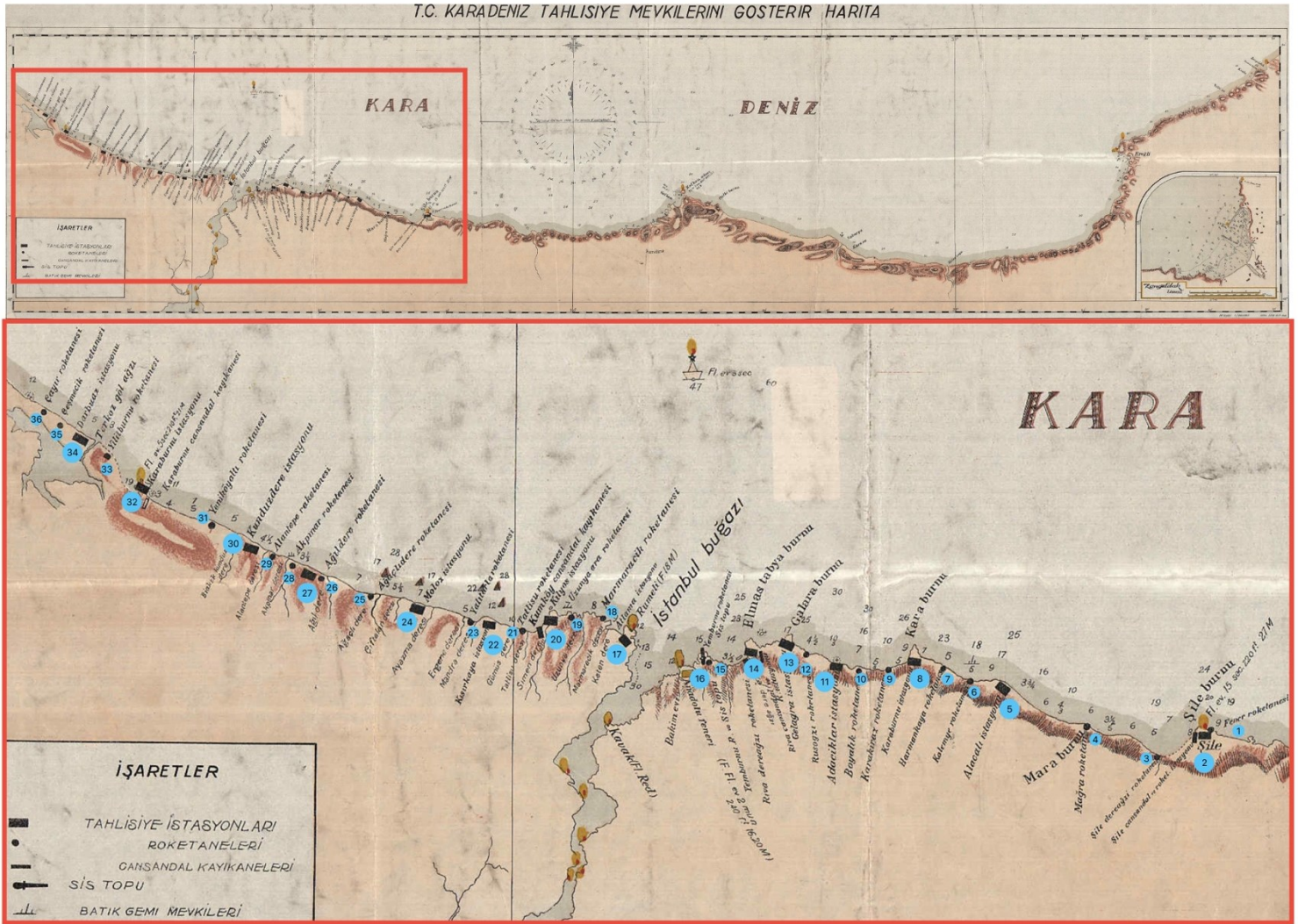
Çalışmada öncelikle tahlisiye istasyonları konusunun geniş çerçevesini ortaya koymak ve literatürde dağınık ve sınırlı kalan özgün verileri bir araya getirmek hedeflenmiştir. Doğru bir koruma politikası oluşturabilmek için varlıkların miras değerinin anlaşılması gerekmektedir. Bu kapsamda, kıyılarda meydana gelen gemi kazaları sırasında yürütülen kurtarma faaliyetleri tarihsel süreçleriyle birlikte ele alınmış; Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine ait arşiv belgeleri ile resmî yayınlar incelenerek, tahlisiye istasyonlarının kuruluş süreci, görev ve işleyişleri, yer seçim kriterleri ve mimari özellikleri araştırılmıştır. Bu noktada çalışmaya kaynaklık eden önemli birincil eserler bulunmaktadır. Osmanlı Bahriyesinde görev alan ve tahlisiye istasyonlarının kuruluşunda oluşturulan komitenin başındaki İngiliz Amiral Henry Felix Woods, tanıklığını anı kitabında anlatır (Woods, 1924). Tahlisiye Teşkilatı'nın 1901-1902 yıllarına ait çalışmalarını, mali durumunu, kurtarma istasyonlarının durumunu ve personel değişikliklerini özetlemek amacıyla hazırlanan rapor, yapıların inşasından sonraki süreçleri hakkında önemli bilgiler sağlamaktadır (Commission Internationale Service de Sauvetage, 1903). 1930'larda genç Cumhuriyetin kurumsallaşan birçok birimine ait yayınlar bulunmaktadır. Bu seri içerisinde Tahlisiye İdaresi'nin çıkardığı yayınlar da yer alır (T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, 1935a, 1935b, Türkiye Ekonomi Bakanlığı, 1937). Cumhuriyetin erken dönemlerinde, görev yaptığı konum gereği haritacılık ve denizcilik alanlarında önemli bir isim olan Ahmet Rasim Barkınay'ın bu bölgeyi görselleştirdiği çalışması, Karadeniz sahil hattının zorlu coğrafi ve iklimsel koşullarını ve tahlisiye istasyonlarının kıyı peyzajı içindeki konumlarını anlamak açısından önemlidir (Barkınay, 1930). Literatürde dikkate değer çalışmalar arasında, Kılıncarslan'ın çalışmaları (2020) ve ardından danışmanlığı yürüttüğü Aydın Bayarşan'ın (2023) doktora çalışması anılmalıdır. Türkiye'de deprem tarihçesi hakkında çalışmasıyla bilinen Caroline Finkel'in 2019 pandemi dönemi rastlantıyla karşılaştığı ardından, İngiltere'den transfer edildiği tahlisiye istasyonlarının Birleşik Krallık Ulusal Arşivi'nde (*British National Archive*) yaptığı araştırma notlarını içeren çalışması önemlidir (Finkel, 2020). Finkel'in araştırma yöntemi olarak bir gezi rotasında yapıları ziyareti yapması, tahlisiye istasyonlarının sadece birer bina değil, birbirleriyle bağlı zincirleme bir sistem olduğunun göstergesidir.

Tahlisiye istasyonları aslında denizcilik ve sigorta endüstrisi içerisinde hizmet sunan önemli bir birimdir. İnsani yardım ve can kurtarma gibi konuların arka planında dönemin siyasi dinamiklerinin araştırılmasında, tahlisiye istasyonlarına da değinilmektedir. Bu noktada tarihçi Lucas Schemper (2024) konunun siyasi boyutuna ışık tutarak, tahlisiye istasyonlarının, 19. yüzyılda Avrupa'nın jeopolitik ve ticari çıkarlarını ilerletmek ve Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliğini zayıflatmak için nasıl bir araç olarak kullanıldığını göstermektedir. Bu riskli hizmeti sunmanın finanse edilmesi ve hatta iyileştirilmesi amacıyla,

¹ Arapça kökenli olup, kurtarmak anlamındaki "tahlis" kelimesinden gelen tahlisiye can kurtarma anlamındadır (URL-1).

² İstanbul Valiliği İl Kültür Müdürlüğü tarafından 2002 yılında "Tarihi, Mimari Eserlerin Tespiti ve Korunması Projesi" yapılmış olmasına rağmen, bu çalışmada yalnız birkaç istasyon için tespit fişi hazırlanmıştır.

Şekil 1.
Tahlisiye İdaresi'nin 1933 Tarihli Haritası Üzerinde Numaralandırılan İstasyonlar ve Rokethaneler (T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1936)



Boğaz'dan geçen gemilerden bir vergi (geçiş ücreti) toplama hakkını doğurmuştur. Hem toplanan bu vergi hem bu verginin Osmanlı Devleti'nde nasıl kontrol edildiğine ilişkin bunun yanı sıra kurtarma çalışmalarında verilen ödül ve madalyonlar hakkında Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivinde özgün belgeler ile literatürde birçok araştırmaya konu olduğu görülmektedir.

Tahlisiye istasyonlarının mimari değerlendirilmesi ve korunmasına yönelik ilk çalışma, günümüzde de Kıyı Emniyeti Müdürlüğü (KEGM) çalışanı olan Yüksek Mimar Reyhan Ay'ın yüksek lisans tez çalışmasıdır (Ay, 2000). Riva İstasyonunun henüz tescil edilmediği ve fiziksel bütünlüklerini koruduğu bu yıllarda detaylı bir belgeleme içermektedir. Tahlisiye istasyonlarına yönelik farkındalığı artırmak ve henüz bilinmeden kaybedildiğine dikkat çekmek üzere, tüm tahlisiye istasyonlarını içeren bir çalışma üretilmiştir (Ocak ve İnan Ocak, 2023). 2023 yılında tahlisiye istasyonlarının mülkiyet hakkına sahip KEGM ile iletişime geçilmiş ve arşiv desteği talep edilerek bu yapılar için farkındalığın artırılmasına yönelik kurumsal işbirliği içerisine girilmiştir.³ Bu literatür birikimi, tahlisiye istasyonlarının mekânsal ve fiziksel

özellikleriyle ele alınmasına yönelik bir arka plan sunarak çalışmanın yöntemsel kurgusunu desteklemiştir.

Yöntem

İstasyon yapılarının yerlerinin ve mevcut durumlarının tespiti için, çeşitli zamanlarda yapılan teknik incelemelerle görsel belgeleme ve geleneksel ölçüm çalışmaları yürütülmüştür. Biralama, kültürel mirasın değerlerini belirlemede ve koruma kararlarını desteklemede temel bir yöntem olarak kullanılmıştır (De la Torre, 2002). Çalışmada hem istasyonların konum tespitinde hem de mekânsal analizlerinde, farklı dönemlere ait hava fotoğrafları ve uydu görüntüleri incelenmiştir.

Çalışmada tahlisiye istasyonlarının tespit edilmesi ve zamansal değişimlerinin izlenmesi, farklı dönemlere ait verilerin birlikte değerlendirilmesini araştırma kapsamında analitik bir karşılaştırma zemini oluşturmuştur. İstasyon yapılarının çevresel koşulları, maruz kaldıkları müdahale türleri ve bozulma süreçleri bu çerçevede değerlendirilmiş, benzer sorunları paylaştan

³ KEGM yetkilileri Sayın Sibel Şen Mihçı ve Sayın Reyhan Ay Yamac, söz konusu mirasın korunması yönündeki bireysel çaba ve hassasiyetlerinin yanı sıra, kurumsal iş birliği konusunda da destek sağlamışlardır.

istasyonlar arasından seçilen bir örnek üzerinden tekrar eden sorunların detaylıca ele alınmıştır. Bu örnek, yapı grubunun genel sorunlarını temsil eden bir vaka olarak sunulmuştur.

Envanter çalışmaları kapsamında ise istasyonların orijinal konumları ile kıyı çizgisindeki mekânsal ve zamansal değişimler kartografik okumalar sayesinde ortaya konmuştur. Bu analiz, günümüzde izlerinin dahi kalmadığı tespit edilen istasyonların yerlerinin kesin olarak belirlenmesini ve kayıp sürecinin haritalanmasını sağlamıştır.

Yüzyılımı devirmiş istasyon yapılarının, hızlı bir şekilde harabe olma süreci dikkat çekmektedir. Koruyucu unsurlar (çatı, pencere, sıva vb.) olmadığında doğanın, bu yapıları adım adım ele geçirmesi tanımlamasına (Ashurst, 2007) koşut olarak, tahlisiye istasyonları özelinde kıyının iklimsel koşulları ve İstanbul'un depremselliği ile eklenen koşulların ağır hasarları izlenmiş; yapılarının terk edilmesiyle başlayan, zaman içerisinde gerçekleşen çöküşü belgelenmeye çalışılmıştır. Bu aşamada kayıt, ICOMOS (1996) bildirgesinde tanımlandığı üzere, yalnızca mevcut durumu değil, aynı zamanda yapının uğradığı değişimleri ve tehdit altındaki koşulları da kapsamaktadır. Bu yıkımın hatta izi kalmayacak şekilde kaybolmanın arkasındaki nedenler tespit edilmiş (Ahunbay, 2019; UNESCO, 1972 ve 2014) ve mirasın korunmasına yönelik tehdit unsurları takip edilmiştir.

Şekil 2.

Adacıklar İstasyonu Gözetleme Kulesinin Kıyıyla Olan İlişkisi (Yazarların kişisel fotoğraf arşivi, 2018)



Tahlisiye istasyonları, mütevazı mimarilerine rağmen dönemin ileri teknolojilerini barındıran ekipmanlarıyla endüstriyel miras niteliği taşır. Kullanılan el aletleri, roket sistemleri, batmaz sandallar ve ekipmanlar bu mirasın önemli bileşenleridir (Meşe, 2021). Ancak uzun süreli terk edilmişlik, kıyı iklimi ve yoğun tahribat nedeniyle bu özgün teçhizat günümüze ulaşmamıştır. Bu nedenle çalışmada, endüstri mirası bileşenleri ilişkin bir tespit yapılamamış, bu miras değeri strüktürel ve konumsal özelliklerine odaklanarak ele alınmıştır.

Bu yöntemle hazırlanan çalışma; tahlisiye istasyonlarının tarihsel arka planını, mimari karakterini ve kıyı yerleşimleriyle ilişkisini inceledikten sonra, envanter çalışması ve sunulan veriler üzerinden koruma değerlendirmelerini sunmaktadır. Son bölümde ise, çalışma genel bulgular ışığında bu çok yönlü mirasın geleceğine yönelik çıkarımlar ve öneriler yer almaktadır.

Tarihsel Süreçte Tahlisiye İstasyonları

Antik dönemden beri uğursuzlukla anılan ve pek çok gemi kazasına sahne olan Karadeniz'e açılan Boğaz girişi, sert rüzgârlar, yoğun sis ve kıyı formasyonlarının benzerliği nedeniyle denizciler için büyük bir tehlike olarak görülmüştür. Denizciler için adeta bir "deniz mezarı" olarak nitelendirilen Boğaz girişinde (Hopper, 1862, s. 6), Boğaz'a yaklaşan denizcilerin nerede olduklarını tam olarak kestiremedikleri ve her iki yakayı birbirine benzettikleri aktarılmaktadır. Kötü hava koşullarına bağlı olarak görüş mesafesinin azalması, özellikle gece seferlerinde kaptanların konumlarını belirlemesini güçleştirmekte; "yalancı boğaz" olarak tanımlanan kıyı bölümleri de bu durumda yanıltıcı olabilmektedir (Barkınay, 1930, s. 15). Bu noktada, durumun fark edilmesiyle birlikte geri dönüşün artık mümkün olmadığı, bundan sonraki tek amacın ise kazayı en hafif şekilde atlatmanın yollarını aramak olduğu belirtilmektedir (Bayarslan, 2023, s. 28).

Deniz kazalarını önlemek amacıyla antik dönemden itibaren işaret kuleleri ve deniz fenerleri gibi yapılar inşa edilmiştir. Tahlisiye istasyonları ise kazaların ardından denizcilerin hayatını kurtarmaya yönelik hizmet vermektedir (Şekil 3). Kaza tespit edildiğinde karadan müdahale edilirken, roket yardımıyla denizde mahsur kalan gemiye doğru bir hat fırlatılarak, kazazedelere bağlantı kurulması sağlanmıştır. Bu roket düzeneği kullanılarak kazazedeler denizden çekilip kurtarılmıştır. Bu düzenekten ismini alan rokethaneler, farklı işlevlere sahip birimlerden oluşan istasyonların en önemli unsurlarından biridir. Kıyı hattı boyunca belirli aralıklarla inşa edilen ana istasyonlar ve ara rokethaneler aracılığıyla, can kurtarma hizmetinin sürekliliği sağlanmaya çalışılmıştır. Bu alandaki en erken kurumsal örneklerden biri olarak İngiltere'de görülür. Deniz fenerlerinin, şamandıraların ve kılavuz kaptanlık hizmetlerinin yönetiminden sorumlu olan Trinity House adlı kurumsal yapılanmanın tarihi 1514'e kadar uzanırken, kurtarma ve gözetleme işlevini sürdüren ayrı bir kurumun kurulması 1822 yılında gerçekleşir (Smith, 2016; URL-2). Fransa'da ise Merkezi Gemi Enkazı Kurtarma Derneği (*La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, SCSN*) 1865 yılında kurulmuştur (URL-3).

Osmanlı İmparatorluğu'nda tahlisiye istasyonlarının kurulmasına giden yol, kıyı güvenliği altyapısındaki ciddi eksikliklerle ve buna bağlı gelişen uluslararası baskılarla tetiklenmiştir (Kılınçarslan, 2020; Müller-Wiener, 2003; Nemlioğlu Koca, 2018). Bu kurumsal dönüşümdeki önemli dönüm noktası, Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında fener sistemlerinin yetersizliğinin uluslararası düzeyde ciddi bir gündem teşkil etmesidir. Bu durum, önce deniz feneri yönetiminin yabancı imtiyazlara devredilmesiyle kıyı güvenliği alanındaki ilk kurumsallaşmayı sağlamış, ardından da can kurtarma istasyonları kurulması için Osmanlı Devleti'ne yaptırım niteliğinde önlem alması gerektiği bildirilmiştir. Dolayısıyla hizmetin oluşturulması, temel olarak Avrupalı nakliyecilerin ticari ve stratejik çıkarlarını güvence altına alma ve Osmanlı'yı teknik yetersizliği bahane ederek uluslararası denetim altına alma amacını taşıyan, zorunlu bir karşılık olarak ortaya çıkmıştır (Schemper, 2024).

Bu zorunluluk doğrultusunda, Tahlisiye İstasyonlarının kurulması amacıyla Osmanlı Devleti 1866 yılında farklı ülkelerden gelen üyelerin yer aldığı uluslararası bir komisyonu kurmuştur. Komisyonun başkanlığı, İngiliz Büyükelçiliği aracılığıyla İngiliz Amirali Woods Paşa'ya verilmiştir (Woods, 1924). Bu yapılanma, sistemin kuruluşundaki uluslararası baskının boyutunu açıkça göstermektedir. Osmanlı Devleti adına delege olarak yer alan, Tahlisiye Hizmetleri Genel Müdürü Mehmet Sami Bey ve Liman Dairesinde görevli Ali Bey isimleri geçmektedir (Commission Internationale Service de Sauvetage, 1903).

Komisyon 1867 yılı Eylül ayından itibaren faaliyete geçmiş, Boğaz'a yaklaşan gemilerin konum tespiti sorununu çözmek için Anadolu ve Rumeli kıyılarına özelleşmiş işaret yapıları inşa etmeyi planlamıştır. Ayrıca kazazedelere yardım amacıyla personel istihdam edilmesi, dört cankurtaran sandalı, halat fırlatmak için 400 roket bataryası ve kıyı yapılarının inşası öngörülmüştür. Bu süreçte tüm yapılar ve güzergâhlar haritalandırılmıştır (Şekil 1). Tahlisiye araçları ve yüzer fenerin konuşlandırılacağı geminin dahi Londra'dan sipariş edilmesi (Bayarslan, 2023; Kılınçarslan, 2020), sistemin kurulmasında Batı uzmanlığına ve donanımına olan tam bağımlılığı göstermektedir. Kurulum aşaması, tahlisiye yapılarını, deniz fenerlerini içeren bir rehberin hazırlanıp basılmasıyla 1869'da tamamlanmıştır. İstasyonların yönetimi Anadolu ve Rumeli olarak iki ayrı bölgede ele alınmış, sırasıyla John Doyle ve Samuel Palmer adındaki iki İngiliz uzman görevlendirilmiştir (Commission Internationale Service de Sauvetage, 1903, ss. 44-46). Böylece İngiltere'de yüzyıllardır deniz güvenliği, fenerler ve kurtarma hizmetleri konusunda deneyimli bir kurum olan Trinity House'dan yalnız teknik bilgi aktarımı yapılmamış, ayrıca deneyimli İngiliz denizcileri gelmiştir. Doyle ve Palmer, sahada çalıştıkları gibi can kurtarma sandallarının yönetiminden, yerli halkın eğitime kadar birçok çalışmayı yürütmüşlerdir (Finkel, 2020, ss. 392-393). Hatta Samuel Palmer, Rusya'dan gelen göçmenleri kurtarmaya çalışırken yaşamını yitirmiştir. Palmer'in oğlu da ilerleyen yıllarda tahlisiye teşkilatında görev almıştır. Tahlisiye mesleği, bir yönüyle babadan oğula geçen bir gelenek hâlini almıştır. Tahlisiye hizmetlerinde görev yapan personelin denizcilik becerileri zamanla şehir kültüründe de görünür hâle gelmiş; kentlilerin gündelik hayatına dahil olan denizcilik şenliklerinde yer bulmuştur (Ertürkmen Aksoy ve Gurallar, 2020). Bu bağlamda, 1882 yılında düzenlenen bir etkinlikte, Palmer'in yönettiği tahlisiye ekibi, kayak yarışlarını kazanmıştır. Ekibin, cankurtaran botunu su üzerinde alabora edip yeniden düzeltme gösterileri büyük ilgi toplamıştır.

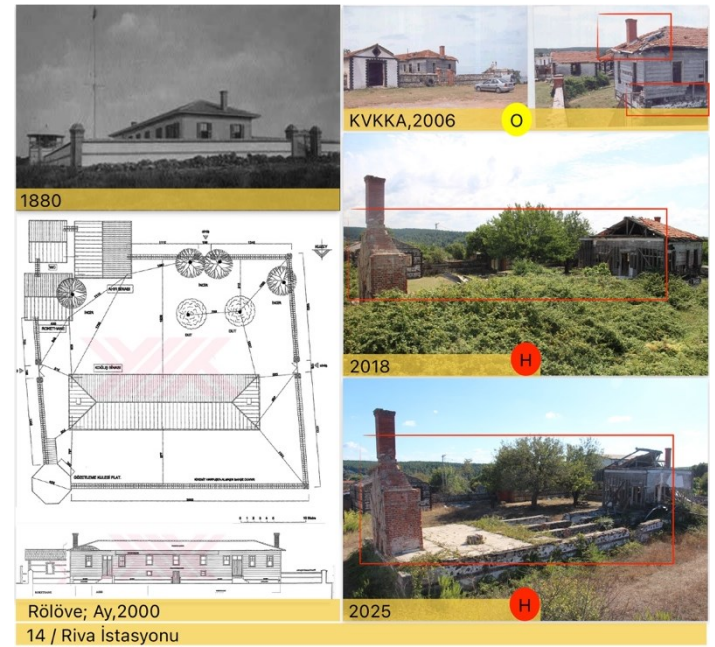
Şekil 3.
Tahlisiye İdaresi'nin Kazazedeleri Kurtarma Çalışması (Arşiv-2, 1880-1893)



Ancak sistemin kurumsal olarak tesis edilmesine rağmen tam anlamıyla işler hale gelmesi uzun ve sorunlu bir süreç almıştır. Komisyon, 1869 yılının sonunda çeşitli istasyonların incelemesinde bulunmuş, yapıların inşaatından yolların açılmasına çeşitli eksiklikleri kaydetmişlerdir. 1870 yılı itibarıyla sekiz istasyonun inşası tamamlanmış olsa da operasyonel zorluklar kazalara müdahale etkinliğini düşürmüştür. Örneğin, başta kurtarma olayında görev alacak nitelikli personel eksikliği yaşanmıştır.

Kazazedelerin sahile ulaştırılmasının ardından tıbbi ortaya çıkan tıbbi müdahale gereksinimi, istasyonlarda doktor bulundurulması zorunlu kılmıştır. Ayrıca roket bataryalarının olay yerine ulaştırılması için taşıyıcı hayvanlara ihtiyaç duyulması, müdahale süresini uzatmıştır. Bu hizmetten yararlanmak için Boğaz'dan geçecek gemilerden alınacak vergi bedelleriyle ilgili mali uygulamalardaki sorunlar da sistemin işleyişini sekteye uğratmıştır. Hizmetin kim tarafından finanse edileceği ve bu kapsamda alınacak vergilerin hangi idari otorite tarafından toplanacağına dair süregelen belirsizlikler, komisyon yapısının işleyişinde ciddi aksamalara neden olmuştur. Hizmetlerin nasıl yürütüleceği ve organizasyonel yapının nasıl şekilleneceğine dair düzenlemeler ancak 1883 yılında hazırlanan bir nizamname ile netlik kazanabilmiştir (Bayarslan, 2023, ss. 43-45).

Şekil 4.
Anadolu Yakası Riva Tahlisiye İstasyonu; İlk Onarım Sonrasından Günümüze Değişimi ve 2000 Tarihli Belgeleme Çalışmasına Ait Vaziyet Planı ile Görünüş Çizimleri. O: Orta, H: Harap (Arşiv-2, 1880-1893; Arşiv-1; Ay, 2000, sy. 145-146; Yazarların kişisel fotoğraf arşivi, 2018, 2025)



1883 sonrası 1908'lere kadar çeşitli tamir ve yeni yapımların inşaatlarıyla, tahlisiye istasyonları için önemli değişimlerin yaşandığı görülmektedir (Bayarslan, 2023, s. 90). Ayrıca 1894 Depremi sonrasında da istasyon yapılarının zarar görmesi sebebiyle birtakım onarım ve değişikliklere gidildiği değişimler yapılmıştır. Örneğin, komisyonun 1903 tarihli raporunda yer alan, İngiliz delegesi Adam Block tarafından hazırlanan bölümde Alantepe İstasyonunun deprem sonrası güvenli olmadığı, bu nedenle yıkılıp yerine iki küçük istasyon olarak tanımlanan Kunduzdere ve Akpınar'a yapılması önerilmiştir (Commission Internationale Service de Sauvetage, 1903, ss. 3-12). Bayarslan'ın (2023, ss. 90-98) ayrıntılı şekilde hazırladığı derlemede görüleceği üzere, 1892 yılında hemen hemen nerdeyse tüm istasyonların elden geçirildiği, önceleri basit bir kulübeden ibaret olan istasyonların, günümüzdeki şeklini verecek eklemelerle büyütülüp geliştirildiği anlaşılmaktadır. İlk kurulan istasyonlarının basit ve ahşap, bir veya en fazla iki küçük yapıdan oluştuğu, zamanla ek yapılar bir tesise döndüğü yazılıdır (Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, ss. 40, 57). Ayrıca taş yapılar olduğu belirtilmesi, ilk zamanlarda hızlı ve basit yapımla ahşap olduğu, daha sonradan taşla geçildiği şeklinde anlaşılmaktadır. İki önemli istasyon üzerinden değişimleri ve kapsamlarına bakılırsa, Kilyos Merkez İstasyonu'nda yeni koğuş, roketane, ahır ve kayıkhanesi inşa

edilmiş ayrıca su hattı ve telefon tertibatı döşenmiştir. Ayrıca mahalledeki bir ev, hastaneye dönüştürülmüştür. Riva İstasyonu ise ilk yapıldığında yalnız koğuş ve kayıkhaneden ibarettir. 1892'de yapıların kullanılmaz hale geldiği aktarılır. Ardından kapsamlı bir yenileme çalışması gerçekleştirilir. Bu yenileme çalışması sonrası da Sultan Abdülhamid fotoğraf koleksiyonunda yer bulur (Bayarlan, 2023, s. 92) (Şekil 4). Ayrıca bu yıllarda gelişen teknolojinin sisteme entegre edilmeye çalışıldığı görülmektedir. Henüz kent içinde kullanımı yokken, istasyonlara telefon hattının bağlanması ve böylece haberleşmenin kolaylaştırılması planlanmıştır (Bayarlan, 2023, s. 60).

Tahlisiye İstasyonları için Yeni Bir Dönem

1. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, uluslararası komisyonun etkinliği sekteye uğramış, Osmanlı Devleti sunulan hizmetin fonundan yararlanmadan kendi imkanlarıyla can kurtarma operasyonlarını sürdürmeye çalışmıştır. Devamında, Boğazların deniz trafiğine kapatılmasıyla Karadeniz kıyılarındaki tahlisiye istasyonlarının geçici olarak devre dışı kalmasına neden olmuştur. İstanbul'un işgali döneminde (1918-1923) ise, tahlisiye hizmetinin yönetimi, yalnız savaşın galip gelen taraf devletlerinden oluşan bir komisyonun denetimi altında kalmıştır (Schemper, 2024). Ancak bu süreçte, istasyonlar aktif olarak kullanılmamış, görevli personel ise işlevsiz duruma düşmüştür. 1923 Lozan Antlaşması'nda Milletler Cemiyeti'ne bağlı Uluslararası Boğazlar Komisyonu kurulmuş olsa da Türkiye'nin tam egemenliği geri kazanılmış ve tahlisiye istasyonları adına da olumlu gelişmelerin önü açılmıştır.

Yeni Cumhuriyetle beraber, daha önce İngiltere'nin dolaylı denetimi altında yürütülen yapılanmanın yerine, tüm yetkinin Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne ait olduğu yeni bir idari model 1925 yılında benimsenmiştir. Boğazlar ve Marmara Denizi üzerinde kontrol ve geçiş hakkının tamamıyla Türkiye'ye verildiği Montrö Boğazlar Sözleşmesi (1936) ile beraber, tahlisiye istasyonlarının yönetimi de Boğazlar Komisyonun kaldırılmasını ve Türk makamının sorumluluğuna bırakılmasını sağlamıştır. İlk başta Ekonomi Bakanlığı'na bağlı genel müdürlük olarak yapılandırılan bu birimin, 1997 yılına dek çeşitli değişiklikler geçirmiştir. Bu tarihten günümüze kadar Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki KEGM tarafından yönetilmektedir.

Cumhuriyet dönemi yeniden yapılanma süreci, Tahlisiye İdaresi'nin yayınlarından izlenmektedir. İdare, özel bütçelerle desteklenmiş, yeni mevzuat çerçevesinde istasyonların elde geçirildiği, mevcut istasyonlarda bazı değişikliklere gidildiği ve de yeni istasyonların kurulduğu aktarılmaktadır (Şekil 5). İlk tesis edilen istasyonların mekânsal ve donanım olarak yetersiz görüldüğü anlaşılmaktadır. Ulaşım altyapısı iyileştirilmiş, su teminini sağlamak amacıyla sarnıçlar inşa edilmiş, telefon hatları çekilmiş, teknik donanım çağın gereklerine uygun biçimde güncellenmiştir. Bu kapsamda Alacalı, Kısırkaya, Alantepe ve Ağaçlı İstasyonlarının konumları uygun olmadığı tespit edilmiş, bunlardan Alacalı ve Kısırkaya istasyonları aynı bölgede farklı bir konuma tesis edilirken, Alantepe İstasyonu kaldırılarak Akpınar ve Kunduzdere'de iki istasyon hizmete açılmış, Ağaçlı istasyonu da kapatılarak burası ara rokethane haline getirilmiştir (Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, ss. 40-41).

İlk dönem kurulan istasyonlardan sonra 1900'lerde Ağva'da istasyon kurulması istenmiş ancak komisyon izin vermediği için gerçekleştirilmemiştir. Ağva'da (1926) sandal istasyonu adıyla ve Ereğli'de (1929) yeni istasyonların kurulmuştur (Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, ss. 45-46). Ancak ilerleyen yıllarda tekrar yer değişikliklerine gidildiği görülmektedir. 1936 yılında, Ağva'dan Samsun'a, Kefken'den Zonguldak'a taşınmalar gerçekleştirilir

(Türkiye Büyük Millet Meclisi, 1936, s. 4). Ayrıca Tahlisiye Teşkilatının merkezinde, bir mimarın sürekli görev yaptığı bilinmektedir (Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, s. 41). Mimarlık bilgisinin kurumsal bir bileşen olarak yer aldığını göstermesi bakımından dikkat değerdir.

Şekil 5.

Tahlisiye İdaresi'nin Cumhuriyet Döneminde Çalışmalarını Gösteren Çeşitli İlan ve Haberler (Tahlisiye Tesisatı (1936, Şubat 6), Tahlisiye Umum Müdürlüğünden (1930, Eylül 5), Tahlisiye Umum Müdürlüğünden (1935, Mart 10).

Tahlisiye Tesisatı
Yeni Beş Senelik Plânda Tahlisiye Vasıtalarının Islâhı İşi De Var

Tahlisiye Umum Müdürlüğünden:
Tahlisiye mevkilerine amele alınıyor

- 1 — Hizmeti askeriyelerine ita etmiş olmak,
- 2 — Sımsı otuzdan fazla olmamak,
- 3 — Yeni harflerle okur yazır olmak,
- 4 — Dürüstlüğü vakıf olmak,
- 5 — Tahlisiye hizmetine elverişli olmak,
- 6 — Bel ve emrazdan salın olmak,
- 7 — Hüsnihal eshabından olmak ve bir göna mahkûmiyeti bulunmamak,
- 8 — Boyu 1,68 den aşağı olmamak,
- 9 — Bu evsafı haiz olmakla beraber hizmeti askeriyeden bahriyede gümüşde ita edenler tercih olunur.

Tahlisiye mevkilerine roket efradı kayıt ve kabul edileceğinden yukarıda evsafı haiz olanlara muayene iptidaiyeti tahvilatı 8 9-930 pazarı günü saat 10 da icra edilecektir.

Talıp olanların talimatı, nüfus tekereleri, zabıdan tasvili hüsnihal şahadetnameleri ve vesakî askeriyelerle birlikte muayene gününde Rıhtım Maritim hususunda Tahlisiye Müdüriyeti umumiyeye mürcacat etmeleri ve muayene gününde hazır bulunmaları ilân olunur.

Tahlisiye Umum Müdürlüğünden:
1500 adet 3 numaralı Tahlisiye roket tabancasına mahsus fişek ve aynı miktarda kapsollu hartuçla 1500 adet kırmızı, yeşil, beyaz renkler neğreden işaret fişekği kapalı zarf usulile münakasaya konulmuştur.

A — İdarede mahfuz nümunelerine tefhikan Türkiye'de imal edilmecei meğrut olan işbu fişeklerin münakasası 2 Mart Cumartesi günü saat 15 de Galatada Çiaili rıhtım hanının 2 inci katındaki Satınalma Komisyonunda yapılacaktır.

B — Her iki fişek tahmin bedeli 7725 lira ve muvakkat teminat miktarı (580) liradır.

C — Şartnameler Tahlisiye Umum Müdürlüğünden bedelsiz olarak alınacak ve teklif mektupları 2 Mart Cumartesi günü saat 14 de kadar Komisyonun Re'isliğine tevdi edilecektir.

D — Ehliyeti fenniye vesikasının mahiyetli hususî şartnamenin 8 inci maddesinde tanzih edilmiştir. (774)

Teknolojik gelişmelerin etkisiyle deniz güvenliği sistemlerinde yaşanan dönüşüm, tahlisiye istasyonlarının operasyonel işlevlerini giderek sınırlamıştır. Özellikle hava destekli kurtarma sistemlerinin devreye girmesiyle birlikte, istasyonlardaki rokethane birimleri işlevsizleşmiş; birkaç kilit istasyon aracılığıyla kıyı denetiminin sağlanabilir hâle gelmesi yeni bir dönüşüm getirmiştir (Şekil 6). Günümüzde yalnız Kilyos, Rumeli Karaburun, Yonburnu Tahlisiye İstasyonları KEGM tarafından kullanılmaktadır. Yapıların işlevsel sürekliliğini doğrudan etkilemiş; kimi yapılar zaman içinde âtıl duruma düşerken, bazıları müdürlük tarafından açık artırma yoluyla satışa sunulduğu görülmektedir. Bu durum, tahlisiye istasyonlarının yalnızca mimari değil, aynı zamanda idari ve mülkiyet bağlamında da korunmasız hâle geldiğini göstermektedir.

Haberleşme ve kurtarma alanındaki tüm gelişmelere rağmen, tahlisiye istasyonlarının konumlarının hâlen önemini koruduğu görülmektedir. 2018'de Şile açıklarında fırtına nedeniyle karaya oturan bir kargo gemisi için düzenlenen kurtarma operasyonu hava koşulları izin vermediği için havadan değil, kurtarma istasyonu olarak kullanılmayıp kiraya verilmiş olan Karaburun İstasyonu'ndan (Anadolu Yakası) varagele sistemi kullanılarak

gerçekleştirilmiştir⁴ (Şekil 7). Bu olay, hem fırtınanın ne denli etkili olabildiğini ve gemileri nasıl tehlikeye sürüklediğini göstermesi hem kurtarma çalışmalarının ciddiyetini ve önemini ortaya koyması hem de istasyonların yer seçimlerinin gerekçeli ve isabetli olduğunu somut biçimde göstermesi bakımından dikkate değerdir.

Şekil 6.

Günden Güne Yenilenen Teknolojiyle Birlikte Kurtarma Operasyonlarında Ortaya Çıkan Değişimin Görünümü (Url-4).



Örnek verilen kaza sonrası karaya oturan kargo gemisi, kazadan aylar sonra modern kesim ve taşıma teknikleri kullanılarak parçalar hâlinde karaya çıkarılabilmektedir. Ancak günümüzde mümkün olan bu tür müdahaleler geçmişte çoğunlukla gerçekleştirilemediği, tahlisiye ekipleri tarafından mürettebatı kurtarılan gemiler, teknik imkânsızlıklar nedeniyle “olduğu yerde” denize terk edildiği, batık olarak deniz altında kaldığı anlaşılmaktadır. Bu batıklar, taşıdıkları tarihsel ve teknolojik bilgiler nedeniyle su altı kültürel mirası niteliği taşıyabilir (Smith ve Copuer, 2003). Dolayısıyla tahlisiye istasyonları karada miras değerinin göstergeleri olurken, deniz tarafında da su altı kültürel mirası birikimi olduğu görülmektedir.

KEGM’nin deniz fenerlerine yönelik kapsamlı çalışmaları bulunurken (Bostan vd., 2021), tahlisiye istasyonlarının kültür varlığı olarak korunmasına yönelik farkındalık ve eylemler sınırlı kalmıştır. Literatür araştırmasında belirtildiği üzere tahlisiye istasyonlarının korunmasına konusunda ilk çalışma, Ay’ın (2000) , Riva Tahlisiye İstasyonunu konu edindiği yüksek lisans tezidir. Ancak bu istasyon için herhangi bir uygulama halen yapılmamıştır. 2009 yılında Şile İstasyonunun yalnız kayıkhanesi için müze olarak işlevlendirilmesi projeleri hazırlanıp, ilgili koruma kurulunca onaylanmıştır. Şile İstasyonunda onarım çalışmaları 2018 yılında, Kilyos İstasyonu restorasyonunun 2023 yılında tamamlamıştır (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2024).

Şekil 7.

Anadolu Yakası Karaburun Tahlisiye İstasyonu Mevkide Karaya Oturan Gemide Gerçekleştirilen Kurtarma Operasyonu ve Olay Sonrası 2019 Tarihli Hava Fotoğrafında İstasyon ve Geminin Görünümü (Url-5, Url-6).



Mimari Özellikleri

Tahlisiye istasyonlarını anlamak için öncelikle tahlisiye işleminin nasıl yapıldığı anlaşılmalıdır. Tahlisiye ya da günümüz terminolojisi ile can kurtarma operasyonu, denizde gerçekleşen bir kaza sonrası kazazedelerin kurtarılması çalışmasıdır. Tahlisiye istasyonu ise deniz kıyılarında meydana gelen gemi kazalarından sonra hızlı müdahale etmek üzere kurulan, özel ekipman ve eğitilmiş personelle donatılmış bir kaza sonrası destek tesisidir. Kıyıda konumlanan istasyonlarda görev yapan personelin, kazayı tespit etmesiyle başlayan süreçte hızla ekiplerin organize olduğu ve operasyonun başlatıldığı anlaşılmaktadır. Geminin konumu, hava ve deniz koşulları ile müdahale mesafesi değerlendirilerek en uygun kurtarma yöntemine karar verilir. Gemi kıyıya yeterince yakınsa, istasyonun “roket düzeneği” olarak bilinen

⁴ Bu kurtarma operasyonundan önce bir çok kurtarma operasyonu, hizmet dışında kalsa da kazaya yakın istasyonlardan gerçekleştirilmiştir. Örneğin, Şile’de 2004 yılında yaşanan altı büyük deniz kazası yaşanmış ve bu kazalara hizmet dışı olan Şile İstasyonundan müdahale edilmiştir. Bu

olay sonrası, Şile İstasyonu gibi kritik noktada bulunan istasyonların tekrar kullanılması planmış ancak karar uygulamaya geçirilmemiştir (6 numaralı KVKBK).

sistemi devreye sokulurdu. Bu sistem, hat atma roketi aracılığıyla gemiye ince bir kılavuz hattın fırlatılması esasına dayanmaktadır. Roketin taşıdığı bu ilk hat geminin direğine veya serenine takıldığında, aynı hat üzerinden daha sağlam bir ana halat geçirilir ve karada sabitlenen sistemle gemi arasında bir bağlantı kurulurdu. Bu sisteme varagele denilmiştir. Ardından, ana halata sabitlenen oturak biçimli kurtarma halkası (*breeches buoy*) sayesinde kazazedeler, kıyıya çekilirdi. Gemi daha açıkta bulunduğunda veya deniz şartları uygun olduğunda ise tahliye botu kızağından indirilerek kazazedelere doğrudan ulaşıldı. Kurtarma işleminin tamamlanmasının ardından kıyıya çıkarılan kişilerin istasyonda ilk yardım müdahaleleri yapılır ve sağlık durumları değerlendirilirdi. Gerekli durumlarda her yakada bulunan revirlere sevkleri sağlanırdı. Operasyon sonrasında tüm ekipman temizlenip yeniden düzenlenerek bir sonraki göreve hazır hâle getirilirdi.

İstasyon yapıları, barındırdıkları bu özgün teknoloji ve işlevsel kurgularıyla birer endüstri mirası bütünü olarak okunmalıdır. Bu operasyonun gerçekleştirilmesi için roket ve halat atma sistemi kapsamında kullanılan roket tezgâhı, roket fişekleri ile kurtarma ve yardımcı donanımlar olarak varagelenin kurulmasında kullanılan yoma makarası, halatların saklandığı sırtta taşınan yoma dolapları, askı şamandırası, kurşunlu savlo, aydınlatma elemanları, hat atma roketleri, kurtarma botları, oturak biçimli kurtarma halkası ve ilk yardım gereçleri gibi ekipmanlarının (Meşe, 2021) sürekli hazır bulundurulması gereklidir. Bu ekipmanların saklandığı yapılara roketane denilmiştir. Tahliye istasyonlarının önemli bir birimi olan roketaneler ana yerleşkede bulunabildiği gibi; müdahale süresini kısaltmak amacıyla kıyı hattı boyunca belirli aralıklarla “ara roketane” olarak da konumlandırılmıştır. Olası bir kazada tahliye ekibi, olay yerine en yakın roketaneden temin ettiği bu hat atma düzenekleriyle gemiye müdahale etmektedir. Benzer şekilde; “batmaz tekneler” olarak bilinen tahliye kayıkları, münaveer teknesi ve can sandalları⁵ da kayıkhanelerde muhafaza edilmiş ve kızak sistemleri üzerinden denize indirilmişlerdir.

Konum ve Yerleşim Özellikleri

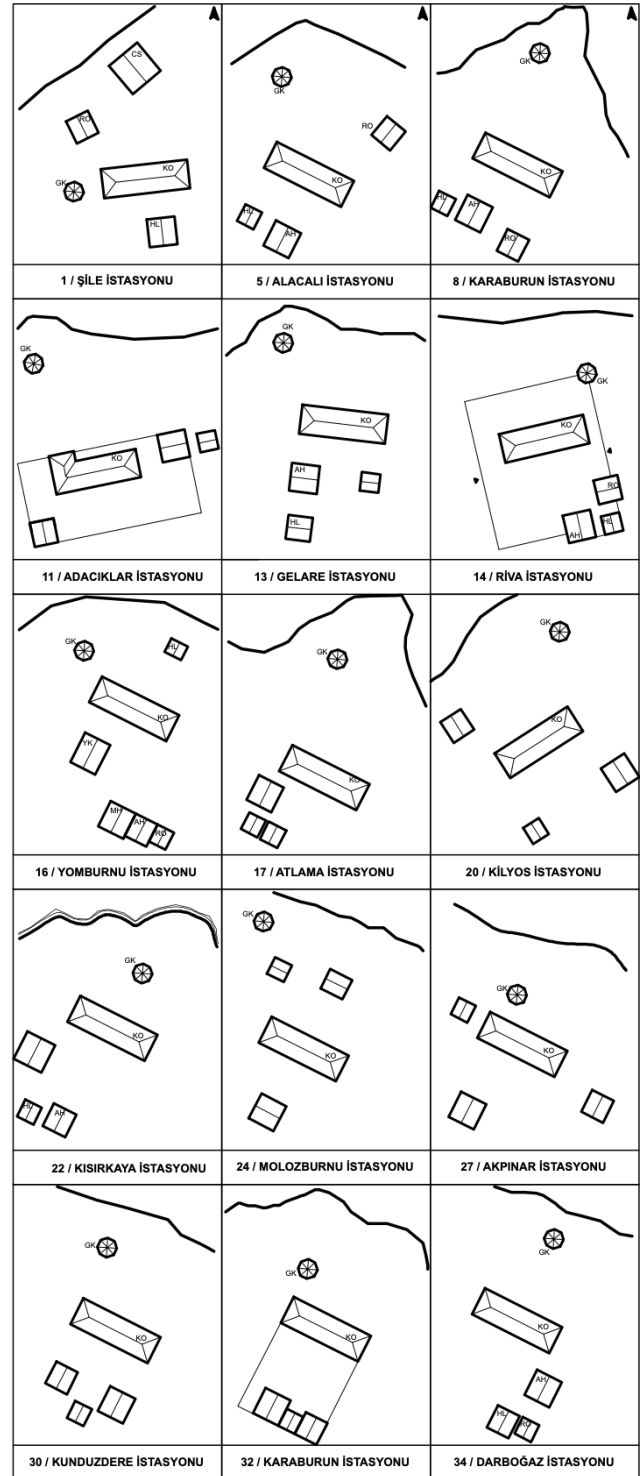
Tahliye istasyonları, Doğuda Şile’den, Batıda Terkos Gölüne kadar İstanbul’un Karadeniz kıyılarında belirli noktalarda kıyı şeridi boyunca yaklaşık 6 ila 7 kilometre aralıklarla konumlanmaktadır. İstasyonların arasındaki mesafeye göre tekil olarak ara roketane yapıları inşa edilmiştir. Bunlar, mesafe kıyının durumuna, topografyanın müsaitliğine göre araları 3-4 km olacak şekilde bir veya iki tane olarak konumlanır. Tüm yapıların yer seçimi komisyon kararıyla yapılmış, Woods Paşa’nın sahada gerçekleştirdiği incelemeler bu süreci belirleyici olmuştur (Woods, 1924). Zaman içinde çeşitli değişikliklere gidilmiş, bazı istasyonların konumları daha etkili olduğu düşünülen yeni bir konuma taşınarak değiştirilmiştir. Örneğin, Anadolu Yakası’nda Alacalı İstasyonu, Rumeli Yakası’nda da Kısırkaya İstasyonu, aynı bölgede başka bir mahale taşıdığı, uygun konumda olmaması sebebiyle Alantepe İstasyonu, Akpınar ve Kuzgundere olmak üzere iki istasyona bölündüğü, yaşanan heyelan sonrası Ağaçlı İstasyonunun Molozburnu’na taşındığı öğrenilmektedir.

Günümüzdeki verilere göre tahliye sisteminde İstanbul’un Karadeniz kıyısında 15’i tahliye istasyonu ve 21’i ara roketane olmak üzere toplam 113 adet bina inşa edilmiştir. Boğazın her iki yakasında merkezler bulunmaktadır. Rumeli Yakası’nda Kilyos (Kumköy) İstasyonu, Anadolu Yakası’nda Yomburnu İstasyonu merkezdir. Bu merkezi istasyonlarda her istasyonlarda olan

yapılara ek olarak özelleşmiş yapılar inşa edilmiştir.

Şekil 8.

Tahliye İstasyonlarının Yerleşim Düzenini Gösteren Şemalar (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır).



Kıyı şeridi boyunca inşa edilen tahliye istasyonları, büyüklüklerine ve bulundukları alanın özelliklerine göre çeşitlilik gösterirken, her an bir kaza yaşanabilmesi durumuna karşı gece gündüz sürekli çalışır durumda olacak şekilde tasarlanmıştır.

⁵ Tahliye teknelerinin birçoğunun, günümüzde korunamadan kaybedildiği bilinmektedir (360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği, t.y.)

Birçoğu yerleşimlerden uzak ve izole istasyonların kendi kendine yetebilmesini gerekirmiştir. Bu bağlamda istasyonlar, personeli için hem çalışma hem de yaşam alanları içermektedir. İstasyonlarda koğuş/ofis, rokethane (ekipman deposu), ahır, hela ve gözetleme kulesi olarak temelde beş mimari yapı bulunmaktadır. Bazı istasyonlarda ise bu beş yapıya ek olarak denize ulaşımın doğrudan sağlandığı yerlerinde kayıkhanesi de yer alır. Yerleşim ölçeğinde istasyonlara bakıldığında, benzerlikler olmasına karşın konumlandıkları alana özgü yerleşim kararlar alındığı, istasyon yapılarının açısı ve yönelmelerinde değişiklik gösterdiği görülmektedir (Şekil 8). Buna karşın, ortak bir benzerlik olarak, tüm istasyonlarda gözetleme kulesi, denizi doğrudan görebilecek, gözlem yapabilecek şekilde kıyının en uç kısmında konumlanmıştır. Yerleşimin en baskın kütlesi, koğuş birimi olup çoğunlukla parselin ortasında yer alır. Gelare, Adacıklar ve Riva İstasyonlarında bir çevre duvarı ile çevrelendiği, istasyonun sınırlarının belirlenmiştir.

İstasyon Yapıları

İstasyondaki yapıları, işlevlerine bağlı olarak farklı hacim ve büyüklüklerde inşa edilmişlerdir. Ayrıca zaman içerisinde yapılan çeşitli değişiklikler ve müdahaleler bağlı olarak yapı tekniği ve malzemelerde de çeşitlilik görülür. İlk dönemde istasyonların basit bir ahşap yapıdan olduğu, ikinci aşamada inşa edilen yapıların taş yapılar olduğunu belirtmiştir (Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, ss. 40, 57). Anlaşılan hızlı ve basit yapı için ahşap tercih edilmiş daha sonradan taş geçilmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan inşaat ve onarım işlerinde de betonarme kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ancak yalnız malzeme farklılığına dayanarak tarih belirleme konusunda kesin bir yargıya varılmamalıdır.

Koğuş/Ofis: Taş bir temel üzerine ahşap karkas olarak inşa edilen koğuş yapısı, istasyonun merkezinde konumlanmaktadır. İncelenen örneklerde, bu yapıların planlarının benzer olduğu ve yaklaşık 7,50 x 30 metre ölçülerinde dikdörtgen bir plan şemasına sahip bulunduğu görülmektedir.

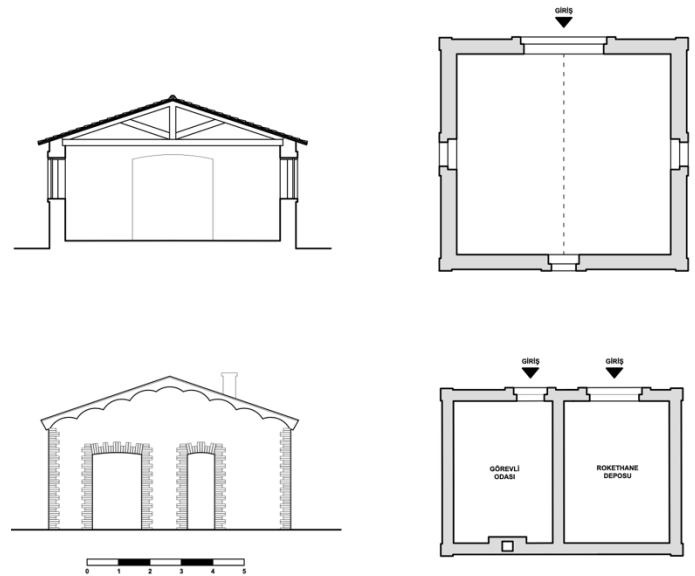
Şekil 9. Koğuş Yapısı, Anadolu Yakası Alacalı İstasyonu Örneği (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır, 2025; Yazarların kişisel fotoğraf arşivi, 2018).



Kabaca simetrik bir kurgu içinde, yapının ortasında yaklaşık 12 metre uzunluğunda tek bir hacim olarak koğuş alanı yer almakta; çok sayıda odadan oluşan bölümler ise her iki uca konumlanmaktadır. Yapıya uçtaki bu bölümlerden olmak üzere iki ayrı girişten erişilmektedir. Bunlardan biri yalnızca istasyon sorumlusuna ait özel kullanıma ayrılan bölüme açılır. Bu bölümde sorumlunun ofisi, yatak odası ve kendisine ait bir tuvalet yer almaktadır. Diğer girişten ise alt rütbeli personelin ortak kullanımındaki bölüme ulaşılır. Bu kısımda kiler, mutfak, ocak, koğuş, depo gibi mekanlar bulunmaktadır. Bu bölümden de bir kapıyla ortadaki geniş yatma alanı olarak kullanılan koğuşa bağlanılmaktadır. Koğuş mekanın ortasında bir koridor geçmekte olup, kalan bölümler yaklaşık 70 cm yüksekliğindeki sekilerle yükseltilmiştir. Bu mekanda çeşitli depolama amaçlı çözümler dikkat çekmektedir. Hem duvar içlerinde geniş yükler bulunurken, seki altları da dolap şeklinde düzenlenmiştir (Şekil 9). İstasyonların yerleşim yerlerinde su bulunmadığı durumlarda, bazı örneklerde sarnıç bulunmaktadır. Ayrıca personelin kullandığı ıslak hacimler koğuş içerisinde yer almayıp, ayrı bir yapı olarak yapılmıştır.

Rokethane (Ekipman Deposu): Rokethaneler çeşitli işlevlere hizmet etmekle birlikte, en temel kullanım amaçlarından biri can kurtarma teçhizatları arasında yer alan roketlerin muhafaza edilmesidir. Bu yapılar istasyon birimleri içinde bulunabileceği gibi belli aralıklarla istasyon yerleşimleri haricinde de konumlandırılmıştır. İstasyon dışında konumlanan rokethanelere ise ara rokethane denmektedir. İstasyon bünyesindeki yapılar ile tekil olarak konumlanan ara rokethaneler arasında oda sayısı ve mekânsal büyüklük bakımından belirgin farklılıklar bulunmaktadır. İstasyon içinde bulunan rokethane yapıları kare planlı ve tek mekândan oluşmaktadır (Şekil 10).

Şekil 10. İstasyon İçinde Yer Alan Rokethaneler (üst) ve Ara Rokethaneler (alt) (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır, 2025).

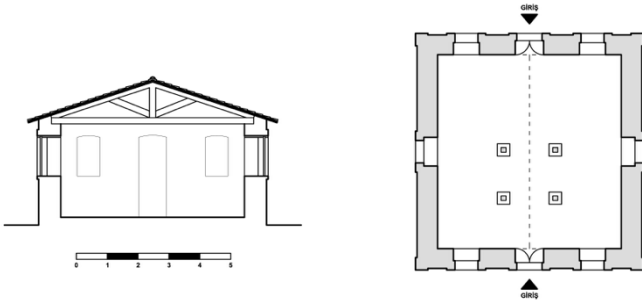


Ara rokethaneler ise genellikle dikdörtgen planlı ve iki mekândan oluşur. Bu mekanların biri roket gibi can kurtarma teçhizatlarının depolanması, diğeri ise sürekli olmasa da bir görevlinin konaklayabilmesi amacıyla tasarlanmıştır. Depolama biriminde roket sandıklarının yerleştirilmesi için metal destekli ahşap raflar bulunmaktadır. Ayrıca roket ve fişeklerin nemden korunması için temel seviyesinde havalandırmayı sağlamak üzere tasarlanmıştır. Görevlinin konaklayacağı mekânda ise ısınma amaçlı ocak bulunmaktadır. Rokethaneler genellikle tuğla

malzemeyle inşa edilmiş olup, bazı örneklerde moloz taşın da kullanıldığı görülmüştür (Şekil 15). Tüm örneklerde yüzeylerin sıvandığı veya boyandığı görülmektedir. İstasyonlarda yer alan rokethaneler beşik çatılıdır. Ara rokethanelerde ise beşik ve tek eğimli olmak üzere iki farklı tip çatı görülmektedir.

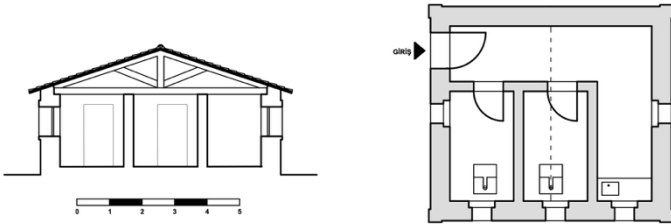
Ahır: İstasyonlar ile rokethaneler arasındaki ulaşım başlangıçta atlarla sağlandığından, her istasyonda atlar için ahırlar inşa edilmiştir. Bu yapılar, mimari olarak rokethanelerle benzerlik göstermekte olup tuğla veya moloz taş kullanılarak kareye yakın planlı şekilde inşa edilmiştir. Bazı örneklerde depolama amacıyla ahşap bir asma kat düzenlemesine gidilmiş, hayvanlar için yalaklar ve ahşap bölmeler oluşturulmuştur. Ulaşım olanaklarının gelişmesiyle atların yerini motorlu araçlar almış ve mekanların kullanımı da değişime uğramıştır. Bu doğrultuda, bazı yapılar garaj işlevine dönüştürülmüş, bazılarında ise ara duvarlar eklenerek ofis olarak kullanılmaya başlanmıştır (Şekil 6,11).

Şekil 11.
Ahır Örneği; Kesit ve Plan (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır, 2025).



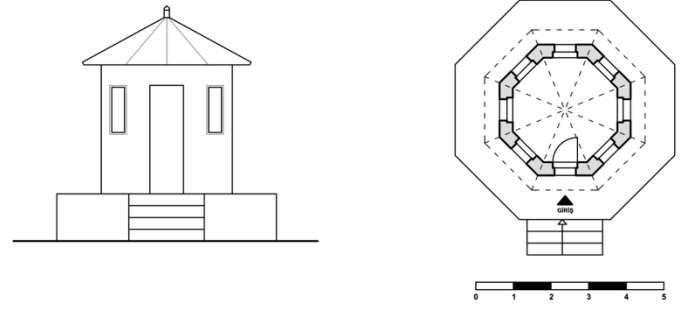
Hela/Banyo: İstasyon sahasının en dış kısmında yer alan helalar genel olarak bir tuvalet ve bir banyo olmak üzere iki kabin ve bir lavabo şeklinde düzenlenmiştir. Diğer istasyon yapılarında olduğu gibi taş veya tuğla malzeme kullanılmıştır. Birçok istasyonda özgün hela taşlarının atıldığı yerlerine klozet getirildiği yer yer de iç mekanda günümüz malzemeleri ile kaplandığı görülmüştür (Şekil 12).

Şekil 12.
Hela Örneği; Kesit ve Plan (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır, 2025).

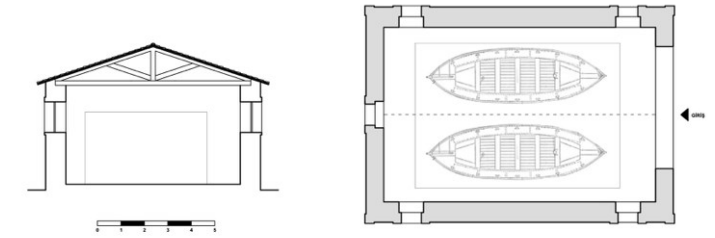


Gözetleme Kulesi: Kuleler, sahili gözetlemek ve olası kazaları tespit etmek amacıyla inşa edilmiştir. Tuğladan yapılan kuleler, basamaklarla çıkılan bir platform ile yerden yükseltilmiştir; bu yükseklik, arazi koşullarına göre görüş açısını sağlamak amacıyla farklılık göstermektedir ve genellikle beş ila on dört basamak arasında değişmektedir. Platformun tabanından yaklaşık 1,10 m içeride, ortada gözetleme yapan görevlinin duracağı küçük bir alan oluşturulmuştur. Sekizgen plana sahip bu kulenin bu seviyedeki bir kenarı yaklaşık 1,50 m ölçüsündedir. Platformun çevresi veranda ile çevrilmiş olup, üstü ahşap bir çatı ile örtülüdür (Şekil 13).

Şekil 13.
Gözetleme Kulesi Örneği; Görünüş ve Plan (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır, 2025).



Şekil 14.
Anadolu Yakasında Yomburnu, Adacıklar, Alacalı, Karaburun ve Riva İstasyonlarında Kayıkhanne Örnekleri, Kesit ve Plan. İ: İyi, O: Orta, K: Kötü, H: Harap (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır, 2025; Yazarların kişisel fotoğraf arşivi, 2018, 2021).



Kayıkhanne: Tahlisiye istasyonlarının bazılarında can sandal istasyonu olarak da tanımlanan kayıkhanne bulunmaktadır. Tahlisiye istasyonlarının denize doğrudan erişimi olmadığı durumlarda kayıkhanne inşa edilmemiştir. On beş istasyonun dokuzunda kayıkhanne yer alır. Tek bir hacimden oluşan

kayıkhanelere yan yana iki cankurtaran sandalı sığmaktadır. Boyutları standart olarak yaklaşık 10 x 15 metredir. Taş veya tuğla malzeme kullanılmıştır. Kayıkların içeriye girmesi için geniş bir açıklığı bulunmaktadır. Bu girişten cankurtaran sandalının suya indirilmesi için bir kızak yapılmıştır. Beşik çatı ile örtülen yapının tavanda kaplama bulunmamakta, çatıyı taşıyan ahşap makaslar açıkta görülmektedir (Şekil 14).

Diğer Yapılar: Rumeli ve Anadolu yakalarında birer istasyon yakanın idare merkezi olarak tasarlanmıştır. Bu özel yapılar tahlisiye sisteminin denetimi, ofis ve diğer alanların işletimini ve bakımını içerir. Rumeli Yakası'nda Kilyos (Kumköy) İstasyonunda koğuş, rokehanne, ahır, hela ve gözetleme kulesi ve kayıkhaneye ek olarak yönetim binası, marangozhane, revir ve hekimevleri; Anadolu Yakası'nda Yomburnu İstasyonu'nda ise ek olarak yönetim binası, marangozhane ve revir yer almaktadır. Yönetim binası, iki katlı ahşap karkas olarak inşa edilmiştir. Bu idari binalar, köşk (*kiosk*) olarak adlandırılmıştır. Ahşap karkas yapı sistemiyle inşa edilen revir yapıları koğuş/ofis yapıları ile benzer büyüklükte ve plan şemasındadır. Doktor odası, mutfak, kiler, hasta koğuşundan oluşmaktadır. Revir binasında koğuştan farklı olarak bir de çatı katı bulunmaktadır. Kilyos istasyonunda köy yerleşimindeki mevcut yapılar dönüştürülerek revir binası olarak kullanılmıştır. Kilyos'ta ayrıca revirde çalışan hekimler için evler inşa edilmiştir. İstasyonlardaki ahşap yapıların ve ahşap ekipmanların bakımı için Kilyos ve Yomburnu istasyonlarında birer marangoz atölyesi bulunmaktadır.

Şekil 15.
İstasyon Yapılarının İnşaatında Kullanılan Çeşitli Türdeki Tuğla ve Kiremitler (Yazarların kişisel fotoğraf arşivi, 2017, 2018 ve 2024).



Envanter Çalışması

Tahlisiye yapılarının tespiti amacıyla gerçekleştirilen envanter çalışması, tarihsel araştırma ve saha verilerinin birlikte yorumlandığı sistematik bir yöntemle yürütülmüştür (Ek 1). İlk aşamada, literatürde ve arşiv kaynaklarında adı geçen istasyonların ve bağlı yapıların konumlarını doğrulamak için dönemin haritaları, raporları ayrıntılı şekilde incelenmiştir. Özellikle tarihsel süreklilik gösteren cadde ve sokak adları, izi kaybolmuş yapıların yer tespitinde önemli birer referans noktası olmuştur. Belirlenen konumlar parsel sorgu sistemleri üzerinden incelenerek mülkiyet durumu, yapı kayıtları ve güncel uydu görüntüleri analiz edilmiştir. 2017 yılından başlayarak 2025 yılına kadar çeşitli zamanlarında saha ziyaretleriyle mevcut yapılar yerinde belgelenmiştir. Günümüze ulaşamayan istasyonlar için geçmiş yıllara ait görüntüleri kullanılarak ancak tespiti yapılabiliş, tamamen izleri kaybolduğundan yerinde inceleme gerçekleştirilememiştir. Özellikle eski hava fotoğrafları, varlığı

bilinen istasyon yapılarının konumlarının belirlenmesini mümkün kılmıştır.

Hazırlanan envanter, Avrupa Konseyi'nin kültür varlıklarını belgeleme standartları (konum, tarih, kullanım, sahiplik, koruma durumu, fiziksel durum) gözetilerek tasarlanmıştır. İstasyonlar (İST), ara rokehanne (AR) ve can sandalı kayıkhaneleri (CS) olarak kodlanmış; her birim (koğuş, kule, ahır vb.) kendi içinde detaylandırılmıştır. Kilyos ve Yomburnu gibi merkezlerdeki revir ve atölye gibi özelleşmiş yapılar da sisteme dâhildir. Araştırma, İstanbul il sınırları içindeki Karadeniz kıyı şeridini kapsadığından; yapım tekniği farklı olan Kefken İstasyonu ve Cumhuriyet Dönemi'nde taşınıp ve kaldırılan Ağva İstasyonu kapsam dışı bırakılmıştır. Çalışma sonucunda; Anadolu Yakası'nda 7 istasyon ve 9 ara rokehanne, Rumeli Yakası'nda ise 8 istasyon ve 12 ara rokehanne olmak üzere toplamda 36 ana yerleşim noktası haritalandırılmıştır (Şekil 1, Tablo 1).

İşlev Analizi

Teknolojik gelişmelerle birlikte istasyon yapılarına duyulan gereksinimin büyük ölçüde ortadan kalkması, bu yapıların özgün kullanımını köklü biçimde değiştirmiştir. Yalnız üç istasyon, KEGM tarafından hâlen kullanılmaktadır (Şekil 6). İstasyonların birçoğu, 1990'lardan itibaren satış veya kiralama yoluyla özel mülkiyete geçmiştir (Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Genel Müdürlüğünden Gayrimenkul Satış İlanı, 1994, 3 Eylül). Özgün işlevini kaybetmiş bu örneklerin konut ya da ticari amaçla kullanıldıkları görülmektedir. Çoğunlukla dönemsel olarak kullanılan olduğu anlaşılmıştır. Kırsal alanlarda konumlanan örneklerin uzun süre âtil kaldığı, hızla hasar aldıkları için yeni bir işlevin de yüklenemediği anlaşılmaktadır.

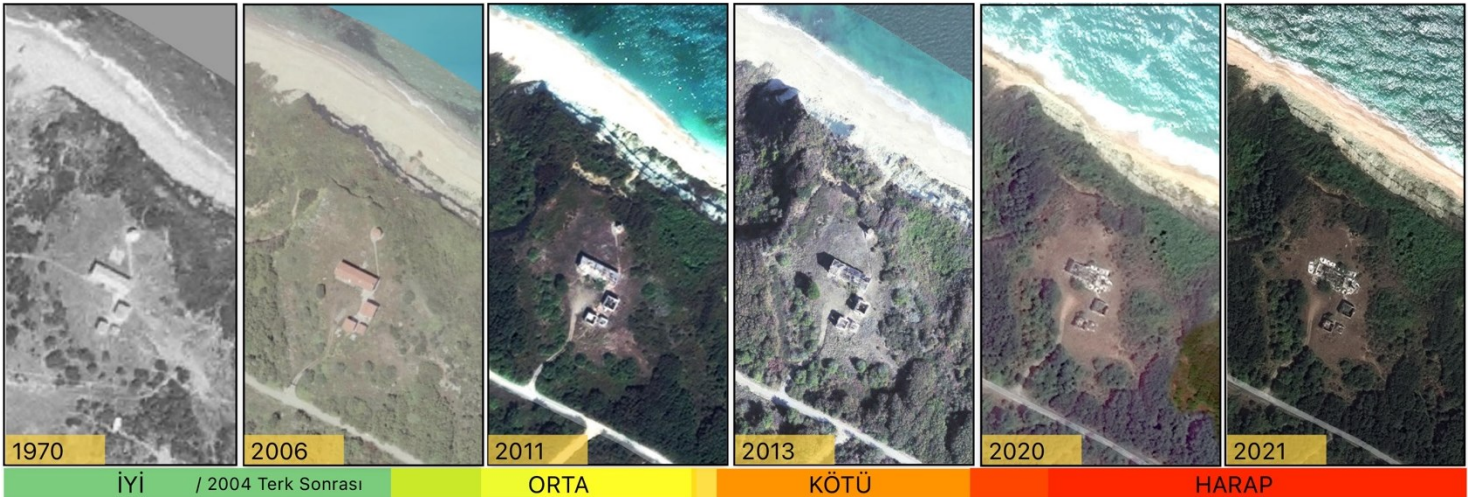
Kullanımlara bakıldığında bazı istasyonların film seti olarak kullanılması dikkat çekmektedir. Bunlarda denetimsiz geçici kullanım söz konusudur. Ticari amaçlı kullanım örnekleri arasında kamp alanı, kafe, restoran bulunmaktadır. Özellikle istasyon yapılarının toplumla ilişkisinin tekrar kurulduğu yeniden işlevlendirme uygulamaları önemlidir. Dereağzı Rokethanesinin Şile'deki bölge sakini bir girişimci tarafından, "rokehanne" ismini ve özgün mimari değerlerini koruyarak kafeye dönüştürülmesi; yapının tarihsel kimliğinin sürdürülmesine ve bilgilendirme panolarıyla toplumsal belleğe katkı sağlamıştır. Benzer şekilde, Arnavutköy Belediyesi'nin Karaburun Tahlisiye İstasyonu'nda yürüttüğü çevre düzenlemesi projesi, yapının kamusal kullanımla toplumla yeniden ilişki kurmasını sağlayan olumlu bir örnektir. Şile İstasyonunun bir müze olarak kullanımı planlanmışsa da günümüzde bir eğitim merkezi olarak kullanımı için Şile Bezi Kooperatifine tahsis edildiği görülmektedir. Özgün işleviyle kullanılan Yomburnu istasyonu içerisinde de alet ve teçhizatın sergilendiği bir bölüm bulunmaktadır.

Tescil Durumu

İstasyon yapılarının tescil durumu ve koruma gruplarına yönelik değerlendirme; yapıların kesin konumlarının belirlenmesinin ardından, ada-parcel bilgilerinin ilgili Koruma Bölge Kurulu arşivlerinde incelenmesiyle gerçekleştirilmiştir. Tescil edilen ilk örneğin, 1997 yılındaki kararla Kalemeye Ara Rokethanesi olduğu görülmektedir. Rokethanenin bulunduğu alanda kum ocağı açılması talebi Kurul gündemine gelmiş; Prof. Dr. Mehmet Özdoğan'ın raporu doğrultusunda bölge arkeolojik ve doğal sit alanı ilan edilerek ocak faaliyetine izin verilmemiştir. Bu karara ilişkin araştırmalar sırasında rokehanne tespit edilerek,

Şekil 16.

Hizmet Dışı Kalan Rumeli Yakası Darboğaz İstasyonunun Hava Fotoğrafları Üzerinden Çöküş Sürecinin İzlenmesi (Url-7).



tescil işlemi gerçekleştirilmiştir. Takip eden süreçte alınan yeni tescil kararlarında da benzer şekilde, doğrudan istasyon yapıları için oluşturulan bir gündemden ziyade, bölgenin doğal sit alanı olması sebebiyle çeşitli konulardaki müracaatlar vesilesiyle alındığı görülmektedir. 2001-2008 yılları arasında sekiz adet rokethane ve istasyon tescil edilmiş, son olarak 2018 yılında Karaburun İstasyonu tescil edilmiştir. Bu yıllarda ayrıca, tescil edilen istasyonların koruma gruplarının belirlenmesine ilişkin kararlar da alınmıştır. Dikkat çekici bir husus olarak; tescil kararlarında deniz fenerleri “1. grup kültür varlığı” olarak değerlendirilirken, tahlisiye yapıları “sivil mimarlık örneği” statüsündeki örneklerin olduğu “2. grup yapı” olarak tescillenmiştir.

Parsel ölçeğinde yapılan tescil kararlarında, parseldeki tüm yapıların koruma altına alınmadığı anlaşılmaktadır. Bazı istasyon parselleri tescilli olmasına rağmen, üzerlerindeki yapıların tamamı tanımlanmamış ya da tescil kapsamı dışında bırakılmıştır. Örneğin özel mülkiyette olan Atlama İstasyonu, 2018 yılında kurul gündemine gelmiş olsa da tescil edilmemiştir. Akpınar İstasyonu için ilgili Kurul tarafından “tescil edilmesine gerek olmadığı” yönünde karar verilmiştir. Ardından bu istasyon 2015 yılında madencilik faaliyetleri nedeniyle yıkılmıştır. Bu kararlar, tahlisiye yapılarının koruma sürecinde bütüncül bir yaklaşımın eksikliğine işaret etmektedir. İstasyon yapılarının kültürel miras niteliğinin, koruma mevzuatı içinde daha açık ve sistematik biçimde ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Fiziksel Durum Analizi

Hazırlanan envanterde Avrupa Konseyi’nin kültür varlıklarının değerlendirilmesi için korunma durumu ve hasar derecesi belirtilen standart derecelendirme sistemi temel alınmıştır (Bold, 2009, ss. 66, 119). Ancak özel mülkiyet statüsü nedeniyle yapıların çoğunda iç mekânlara erişim mümkün olmadığından, incelemeler yalnızca dışarıdan gözlemlenebilen verilerle sınırlıdır. Bu durum, nitelikli veya niteliksiz müdahalelerin ayrıntılı biçimde analiz edilmesini güçleştirmiş olsa da bazı yapılarda bağlamından koparan değişikliklerin ve özgün mimari karakteri zedeleyen uygulamaların gözle görülür şekilde ortaya çıktığı belirlenmiştir. Kullanılan sistemde bina bazında yapıların fiziksel durumlarındaki zararların derecesine göre iyi, orta, kötü, harap olarak sınıflandırılmıştır. Buna göre;

- İyi durumdaki yapılar, taşıyıcı sistem ve mimari öğelerini

büyük ölçüde koruyan, yalnızca rutin bakım gerektiren az miktarda bozulma gösteren yapılardır.

- Orta durum, yapının bütünlüğünü korumakla birlikte malzeme kayıpları, nem sorunları veya yüzey bozulmaları gibi gözle görünür hasarların ortaya çıktığı ve kısmi müdahale gerektiren yapıları ifade eder.

- Kötü durumda, yapısal sorunların belirginleştiği, özgün öğelerin zarar gördüğü ve yapının güvenliğini tehdit eden bozulmaların bulunduğu; dolayısıyla kapsamlı onarım ve güçlendirme gerektiren bir düzey söz konusudur.

- Harap durumdaki yapılar ise taşıyıcı sistem ve mimari bütünlüğün ciddi ölçüde kaybolduğu, ayakta kalan bölümlerin statik açıdan risk taşıdığı ve çoğunlukla yalnızca duvarlarıyla günümüze ulaşan yapılardır (Şekil 16).

Ancak bazı istasyon yapılarında, harap olma ya da yıkılmanın ötesinde, bulundukları arazinin morfolojisinin ve yapıların özgün konumlarına ilişkin izlerin dahi ortadan kalktığı bir durumla karşılaşmaktadır. Özellikle madencilik faaliyetleri sonucu tamamen kaybolmuş bu yapıları, sadece “yıkım” kavramı ile tarif etmek yetersiz kalmaktadır. Literatürde günümüze ulaşmamış yapılar genellikle “kayıp eser” olarak tanımlanmaktadır. Ancak “kayıp yapı” kavramı günümüzde ihya (yeniden inşa) gibi kabul edilemez ve koruma etiğiyle örtüşmeyen müdahalelerle ilişkilendirilmektedir. Bu nedenle, tahlisiye istasyonlarına özgü bu durumu tanımlanmasında, yeniden yapımına ilişkin bir algı oluşturması riskine karşı, geri döndürülemez kaybın boyutunu yansıtmak amacıyla, fiziksel izi dahi kalmayan bu örnekler, “geri kazanımı imkânsız yapı” olarak ifade edilmiştir.

Tahlisiye yapılarının fiziksel durumlarının değerlendirilmesi, çok yönlü çevresel ve yapısal etkenlerin bütünlük olarak dikkate alınmasını gerektirmektedir. İstasyon yapıları, bulundukları konum itibarı ile herhangi insan kaynaklı bir müdahale olmasa bile zorlu iklim koşullardan kaynaklanan ciddi hasarlara ve kayıplara maruz kalmaktadır. Deniz etkisine açık bu yapılarda, tuzlu nem, sürekli rüzgar yükleri ve şiddetli fırtınalar, nem değişimleri tüm malzemeleri olumsuz etkilenmektedir. Tuğla yüzeylerde görülen aşınma, dökülmeler, ahşap yapı elemanlarında görülen biyolojik bozulmalar, metal elemanlarındaki yoğun korozyon gibi hasarlar, hemen hemen tüm yapılarda görülmektedir. Bu bozulma süreci, terk edilen yapılarda daha hızlı yaşanmaktadır. Doğal etkilere açık bırakılmış yapılarda özellikle çatı ve duvarlarda büyüyen bitkilerin, mimari detayları yok ettiği gibi taşıyıcı sistemi de

zayıflatıldığı görülmektedir. Bu kapsamda, envanter çalışmasındaki iyi durumda olan örneklerde dahi bu türden bozulmaların görüldüğü bilinmelidir.

Saha erişiminin sınırlı olması nedeniyle özellikle ormanlık alanlarda yer alan istasyonların strüktürel durumlarının izlenirken, hava fotoğrafları ve uydu görüntülerinden sağlanan veriler kritik öneme sahip olmuştur. Bu izleme, dışarıdan kasıtlı bir müdahale olmasa dahi zaman içerisinde doğal etkenlere bağlı olarak bozulmaların nasıl arttığını açıkça göstermektedir. Özellikle üst örtünün zarar görmesiyle bağlayan kötü sürecin, yapının harap duruma gelmesiyle sonuçlanabilmektedir. Ayrıca, bölgenin depremselliği, yapılar üzerinde ek bir zafiyet oluşturarak mevcut strüktürel sorunları derinleştirmektedir. Örneğin Şile Rokethanesi kullanıcılarından alındığı bilgi göre, son yaşanan 2025 depremi sonrasında yapının duvarları arasında ayrılma yaşanmıştır. Bu yapısal hasar, Kiraz Rokethanesinin 2018 yılı öncesi görülen bozulma durumuna benzerlik göstermekte ve bu rokethanedeki hasarların da deprem kaynaklı olabileceği ihtimalini güçlendirmektedir. Bu tür benzer hasarların tespiti, aynı yapıım tekniği ve malzeme ile inşa edilen bu yapıların deprem gibi ortak çevresel koşullar karşısında benzer strüktürel davranışlar sergilediği şeklinde yorumlanabilir. (Şekil 17). Bu noktada, yapılarda kullanılan ahşap, tuğla, taş veya metal gibi malzemeler ve uygulanan yapıım tekniği, doğal çevresel koşullara dayanımı belirleyici bir rol oynamaktadır. Bu veriler, yapıları strüktürel olarak anlamamızı sağlayarak, gelecekteki koruma çalışmaları için önemli bir veri oluşturmaktadır.

Şekil 17.

Karakiraz Rokethanesi'nin Üst Örtü ve Duvarlarında Açılmayla Başlayan ve Çöküşe Doğru İlerleyen Kötü Strüktürel Durumu (Yazarların kişisel fotoğraf arşivi, 2017, 2025).



20.09.2017



26.09.2019 Deprem
5.8 Mw

23.04.2025 Deprem
6.1 Mw

20.09.2025

Köy yerleşimlerine yakın konumlanan örneklerde, yeniden işlevlendirme girişimleri ve yapıların kullanımı ile gelen bakımlar fiziksel durumun şekillenmesinde olumlu etkili olmuştur. Özellikle özgün kullanımının devam ettiği örnekler, envanterde çalışmasında "iyi durumda" olarak diğerlerinden ayrılmaktadır. Benzer şekilde, değişen çevresine rağmen özgün değerlerini koruyan yeniden işlevlendirilmiş iyi örnekler de mevcuttur. Örneğin, Şile İstasyonu müzeye dönüştürülmüştür. İstasyonun kaybedilen gözetleme kulesi dışında, tüm birimleri sağlam ve

özgün değerlerini korumuş haldedir. Buna karşın, yapının çevresel bağlamında ciddi bozulmalar tespit edilmiştir. Kayıkhanenin denizle ilişkisi kesilmiş ve çevresindeki hızlı ve düzensiz yapılaşma, yapının kırsal görünümünün kaybolmasına neden olmuştur.

Kullanıcı etkisiyle hasarlar görmüş hatta harap edilmiş yapılar da bulunmaktadır. Bu duruma en çarpıcı örnek, ilk kapsamlı belgeleme çalışmasının yürütüldüğü (Ay, 2000) ve en erken tescil edilen örneklerden biri olmasına rağmen Riva İstasyonudur. 2011 yılında üst örtü sisteminin sağlam olduğu görülen istasyon yapılarının, geçen on beş yıl süreçte kagir olan birimlerinin dört duvar kaldığı, ahşap olan koğu binasının ise büyük bir bölümü temel seviyesine inerek yıkıldığı görülmüştür. Aktif kullanılmayan ya da gözden uzak kalan istasyonlarda ise daha hızlı yıprandığı ve hatta kaybolduğu tespit edilmiştir. İstasyon yapılarının bazılarının film seti gibi denetimsiz işlemlerle kullanılmaktadır. Örneğin Alacalı İstasyonu Kayıkhanesi'nde yeniden yapıma varan bir müdahale gerçekleştirilmiş yapının özgün mimari değerlerinde kayıplar yaşandığı tespit edilmiştir.

Ağır fiziksel hasarların yanı sıra, yapıların tamamen yok olmasına varan kayıpların özellikle Rumeli Yakası'nda yoğunlaştığı görülmektedir. Hava fotoğrafları analizleri, Avrupa Yakası'ndaki madencilik faaliyetlerinin bu kültür varlıklarının yok sayılmasına ve yıkılmasına yol açtığını kanıtlar niteliktedir. Sonuç olarak, 3 istasyon ve 6 rokethane geri dönülemez biçimde kaybedilmiştir.

Değerlendirme

Envanter çalışmaları, kültürel mirasımızın korunması ve yönetilmesi için yapılması gereken temel ve kritik öneme sahip ilk adımdır. Kültürel mirasın, kimlik ve kapsamının belirlenmesinden, koruma değerlendirmesine; mirasın yönetimi konusunda müdahale gerektiren alanların önceliklendirilmesinden sorunların tespiti ve tehditlerin öngörülmesine geniş bir yelpazede bilgi sunmaktadır. Elde edilen bulgular, geçmiş, bugünü ve geleceği birbirine bağlayan bir önemli bir köprü ve koruma çalışmalarına kılavuzluk görevi görür. Tahlisiye istasyonları özelinde hazırlanan bu envanter çalışmasının hedefinde de unutulmuş, göz ardı edilen bu mirasın anlaşılmasına ve geleceğine bakan yönüne odaklanılmaktadır.

Değer, Kimlik, Bağlam

Yapıların tarihsel araştırma verilerinden görüleceği üzere, istasyon yapılarının mimarisinin ve konumlarının, Karadeniz sahil hattının özgün coğrafi koşullarına ve topoğrafyasına göre ilişkilinmektedir. İstasyon yapıları, kıyı hattının hâkim tepelerinde ve yamaçlardan kıyıya en hızlı ulaşımın sağlandığı kilit noktalarda stratejik olarak seçilmiştir. Karadeniz kıyısına özgü konumları ile istasyon yapıları bir nevi kıyı şeridinin birer temsilci noktasını oluşturur. Harita üzerinde bu noktalar takip edilip birleştirildiğinde, Karadeniz'in doğal kıyı çizgisi net bir şekilde resmedilmektedir. Bu nedenle bu miras, yapı ölçeğinde değil alan ölçeğinde ele alınmalı, kıyı çizgisindeki temsilleri birbirleriyle bağlantıları dikkate alınarak denizcilik kültürel peyzajı olarak değerlendirilmelidir.

Tahlisiye istasyonları, denizcilik kültür mirası bileşeni olarak "kıyı kültürel orta alanı" kavramı çerçevesinde, kara ve deniz sınırını keskin bir çizgiyle ayırmadan, kıyı bölgesini arkeolojik, doğal ve kültürel bir peyzaj bütünü olarak ele alınmalıdır. Bu kavramsal bir araç, kıyı alanındaki kültürel miras öğelerinin hem karasal hem de denizel boyutlarıyla bütüncül olarak değerlendiren bu çerçevede tüm unsurların eşzamanlı korunması ve yönetimini mümkün kılmaktadır (Khakzad vd., 2015). Böylece tahlisiye istasyonları, coğrafyanın verdiği şartlarla şekillenen hem

karaya ait yapıları hem de su altındaki batıklarla tarihsel bağı koparılmadan, mirasın bağlamıyla birlikte korunması sağlanır.

Tahlisiye istasyonlarının kara tarafındaki bağlamına bakıldığında, köy mahallerine yakın olmasının olumlu etkileri erken yıllarda dahi fark edildiği görülmektedir. Tahlisiye İdaresi'nin belirttiği üzere, izbe yerlere imarı için büyük çabalar sarf edilmiştir (Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933, s. 58). İstasyonlara ulaşım için yollar açıldığı bölgeyi erişebilir bir ağ sağladığı görülür. Örneğin Kilyos'ta, tahlisiye kurulana kadar alanın ıssız olduğu ancak istasyon kurulduktan sonra alan su ve sürekli ikam eden müfreze sayesinde bu küçük köyün zaman içerisinde İstanbul'un sayılı sayfiyelerinden biri haline geldiği aktarılmıştır.⁶ İstasyonlar, mahalle sokak adlarında yer bulmuştur. Tahlisiye Sokak, Revir Sokak gibi çeşitli noktalarda, istasyonlara ait bir bileşenin adı bölgelere verilmiştir. Günümüze ulaşamayan birçok örneğin konumları, geriye bıraktıkları bu sokaklar üzerinden tespiti edilebilmiştir. Fiziksel varlıkları ortadan kalkmış olan bu yapılardan kalan bu yer adları, kentsel hafızanın korunması için önemlidir.

Tahlisiye istasyonlarında çalışan personel, bu mirasın yaşayan bir parçası olarak yer almaktadır. Bu personel, çoğu zaman canları pahasına insan kurtarmaya çalışmışlar, can sandalları ile becerilerini sundukları denizcilik şenliklerinde, bir dönemin şehir kültüründe yer bulmuştur. Türkiye'de tam anlamıyla örgütlenmemiş olsa da tahlisiye odağında gelişen bir kültür oluşmuştur. Geçmişin zorlu koşullarında yürütülen kurtarma faaliyetleri; denizciler, tahlisiyeciler ve olaya tanıklık eden yerel halk arasında "hayat kurtarma ve hayatta kalma" ekseninde ortak bir toplumsal bellek üretmiştir. Osmanlı döneminde can kurtaran personele verilen madalyalardan, günümüzde istasyonlara şehit düşen personelin isimlerinin verilmesine uzanan bu uygulamalar, bu kültürün toplumsal hafızada hatırlanmasını sağlayan anma pratikleridir. İstasyon yapıları, bu kahramanlık anlatılarının ve denizcilik kültürünün somut tanıkları olarak korunmalıdır.

Bir endüstri mirası olarak tahlisiye yapıları; dönemin denizcilik kültürünü yansıtmakta, kullanılan donanım ve aletleri, uygulanan prosedür ve anlayış ile dönemin haberleşme, denizcilik ve kurtarma teknolojilerin arkeolojik kanıtlarını sunmaktadır. Ancak yapıların basit ve sade görünüşleri, korunmalarını güçleştiren bir algı oluşturduğu görülmektedir. Ülkemizde denizcilik mirasının korunması konusunda hem yasal çerçeve ve koruma bilinci henüz yeterince gelişmemiştir (Başagaç ve Bilgin Altınöz, 2018). Ayrıca belirtildiği gibi her biri eş ve birbiriyle bağlı birtakım olarak kıyının bir parçasıdır. Özellikle İstanbul özelinde, son yıllardaki yapılaşma ve müdahalelerle kıyı koruma kavramının bir soruna dönüşmüş ve şehrin özgün kıyı çizgisinin sürekli değiştiği kaygan ve tutarsız bir zemin mevcuttur (Erkiliç ve Akpınar, 2019). Endüstriyel miras bağlamında ise ülkemiz zengin bir birikime sahip olmadığı gibi eldeki kısıtlı birikimin de oldukça hoyrat değerlendirmesiyle birçoğu kaybedildiği bir ortam bulunmaktadır (Tanyeli, 2000). Mevcut bu sorunlar ile tahlisiye istasyonları özelindeki olumsuzluklar birleşmektedir. Yalnız bir kısmının tescil edildiği ve deniz fenerlerine kıyasla da çok daha geç tescil edilmesi, bu mirasın yasal olarak koruma altına alınması konusundaki gecikmeyi ve yetersizlikleri; birinci grup eser tanımını karşılamalarına rağmen, çoğu örneğin sivil mimari özellik taşıyan ikinci grup eser olarak sınıflandırılması, tahlisiye istasyonlarının gerçek endüstriyel ve tarihsel değerlerinin eksik değerlendirildiğini göstermektedir.

Tehditler

Envanter çalışması ile elde edilen tescil, işlev ve fiziksel durumlarına ilişkin tahlisiye istasyonlarının verilerine bakıldığında, korunma süreçlerini doğrudan etkileyen, somut olarak hasarlar ve kayıplar yaşanmasına neden olan farklı yaygınlık ve düzeydeki tehditler olduğu görülmektedir. Sürecin başında, mirasın sosyal ve kültürel kullanımıyla ilişkili olarak işlevin yitirilmesi gelmektedir. İşlevsizlik, yapıların terk edilmesine ve geleneksel yaşamdaki yerinin unutulmasına yol açarak, onları diğer tehditlere karşı savunmasız hale getirmiştir.

Şekil 18.

Rumeli Yakasında Yıllardır Süregelen Madencilik Nedeniyle Kaybedilen İstasyon Yapıları, Kunduzdere ve Akpınar İstasyonları Örnekleri (Url-6, Url-7)



Bu kapsamda, veriler arasındaki en dikkat çekici ve geri döndürülemez tehdit, madencilik (fiziksel kaynak çıkarımı) faaliyetleridir. Özellikle Avrupa Yakası'nda uzun yıllardır sürdürülen madencilik çalışmaları, kıyı bandının özgün topoğrafyasını değiştirmiş ve yapıların fiziki izlerinin dahi kalmamasına neden olmuştur (Şekil 18). Envanterden elde edilen istatistikler tablonun vahametini ortaya koymaktadır: 15 istasyonun yaklaşık %20'si ve 21 roketanenin yaklaşık %50'si, madencilik faaliyetleri nedeniyle haritadan silinmiş ve "geri kazanımı imkânsız" hale gelmiştir (Şekil 19).

⁶ Nitekim günümüzde de plajları ile yazlık kullanımın önemli olduğu Kilyos'ta devlet girişi ile yazlık kurulmuştur (İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, 1957, s. 113).

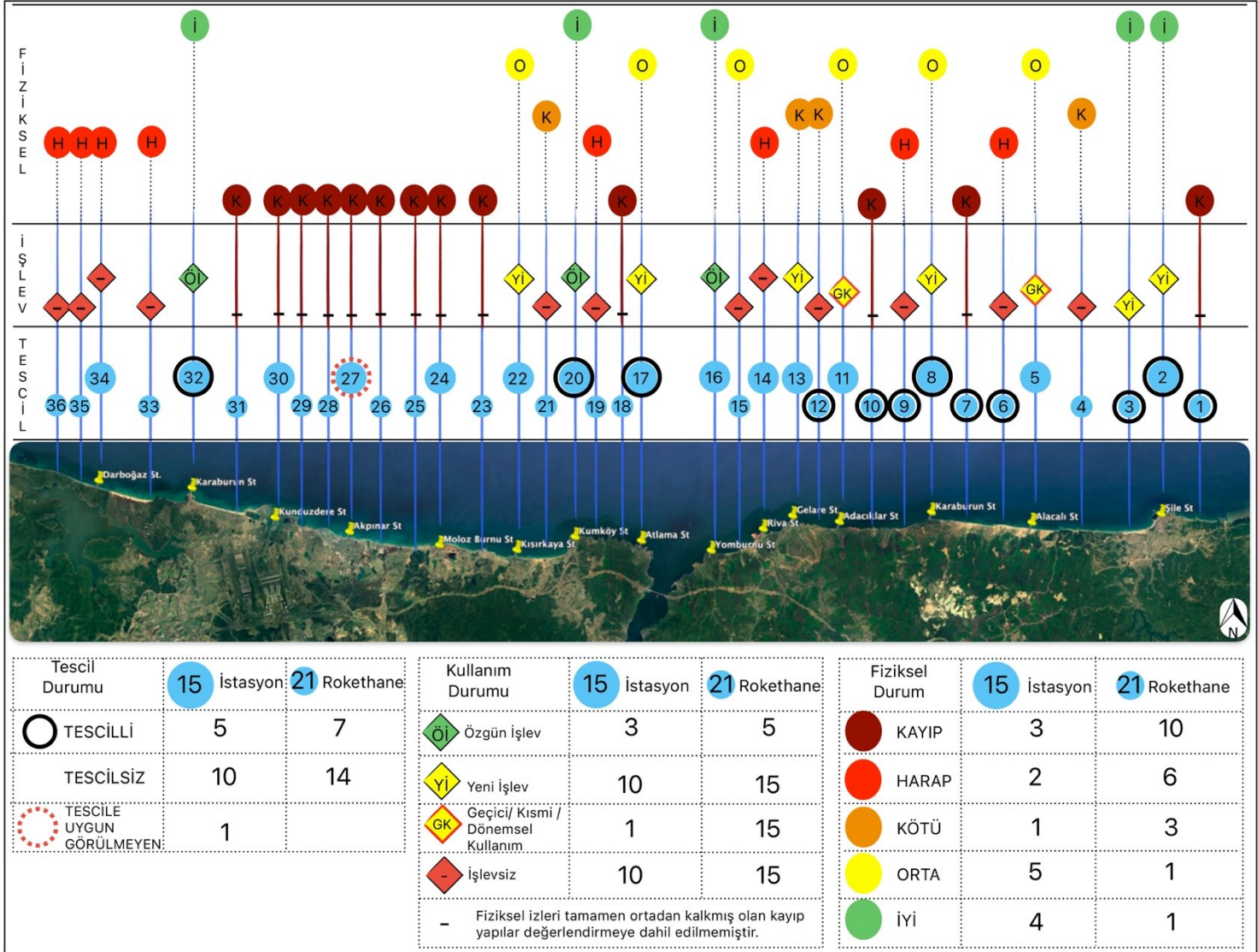
Bu kayıplar, yalnızca fiziksel müdahalelerin değil, aynı zamanda yasal çerçevenin eksikliğinin bir sonucudur. Tescil kararlarının geç alınması veya bütüncül (alan ölçeğinde) değil tekil yapı ölçeğinde yapılması, bu mirasın yok oluşuna zemin hazırlamıştır. Tahlisiye yapılarının yalnızca üçte birinin tescilli olması, geri kalanını izinsiz müdahalelere ve yıkıma açık hale getirmektedir. Bu durumun en somut örneği Akpınar İstasyonu'dur. Kurul gündemine gelmesine ve emsal kararlar bulunmasına rağmen tescil edilmeyen istasyon, yasal koruma kalkanından yoksun kaldığı için madencilik faaliyetlerine kurban

etkilenmektedir. Doğrudan etkilenecek olmasına rağmen, değerlendirme raporlarında tahlisiye istasyonlarından bahsedilmemektedir.⁷ Projenin gerçekleşmesi durumunda proje alanı içerisinde kalan rokethaneler kaybedilecek, yakın çevresindeki istasyon yapılarının denizle kurduğu ilişki bozulacaktır.

Tüm istasyon yapıları üzerinde belli derece etkili olan eğer önlem alınmazsa da kaçınılmaz olarak yapıları harap durumuna dahi düşürebilen fiziksel dokuyu etkileyen çevresel koşullardır. Korunmasız ve işlevsiz kalan bir yapıda üst örtüde başlayan

Şekil 19.

2025 Yılı İtibarıyla Tahlisiye İstasyonları Fiziksel Durumuna, Tescil Statülerine ve Kullanım Durumlarına İlişkin Tespitler ve Sayısal Veriler (Yazarlar tarafından hazırlanmıştır).



gitmiştir. Ayrıca tahlisiye istasyonları için gelecek yönelik bir tehdit olarak karşımıza Kanal İstanbul Projesi çıkmaktadır. Marmara Denizi'ni Karadeniz'e bağlamayı amaçlayan bu proje, güzergâhı üzerindeki Sazlıdere ve Terkos havzasını

hasarlar, zaman içerisinde tüm örtünün yıkılması, ardından duvarların yıkımına varan etaplarla harap hale gelir (Ashurst, 2007). Denize etkisine maruz kalan konumları sebebiyle denizcilik mirası yapılarında bu süreç daha hızlı ilerlemektedir. Ayrıca

⁷ Bu tartışmalı proje, bölgenin ekosistemini doğrudan tahrip etme riskiyle beraber, güzergâh üzerinde arkeolojik kalıntılar ve kültürel geçiş bölgelerini doğrudan etkilemektedir. Projenin raporlarında bölgedeki kültürel varlıkların dikkate alınmadığı gibi, projenin etkilerinin derlendiği yerel yönetim çalışmalarında da projeden etkilenecek iki tahlisiye

istasyonundan bahsedilmemektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, 2020; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2020).

İstanbul'un Karadeniz Sahil hattını dikkate almasa da iklim değişikliğinin etkileri İstanbul için de söz konusudur (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022). Bu çalışmanın odağında olmasa da Karadeniz Coğrafyasının mevcut sert hava koşullarının iklim değişikliği ile birlikte şiddet ve sıklığı artacaktır. Bu durumda Boğaz girişindeki tehlikeyi artırabileceği gibi istasyon yapılarında da bozulma süreçlerini artıracaktır. Bu noktada deprem, doğal etkenlerle zayıf düşmüş istasyon yapılarında sorunları artıracak ciddi tehditlerden biridir. Yapılan araştırmalar, istasyonların inşa edildikten sonraki süreçte, özellikle 1894 Depremi sırasında önemli ölçüde zarar gördüğünü; 21. yüzyılda yaşanan daha düşük şiddetli depremlerde dahi yapısal sorunların ortaya çıktığını göstermektedir. Bu hasarlar, yapı malzemesi, teknik ve tasarım eksikliklerinden olabileceği gibi düzenli bakım ve onarımdan yoksun olmalarından da kaynaklanabilir. Ancak her durumda, düzenli bakım ve onarımdan yoksun olan bu yapılar, önlem alınmadığı takdirde olası bir depremde tamamen yok olma riskiyle karşı karşıyadır.

Sonuç

Tahliye istasyonları, yalnızca artan gemi kazalarına karşı geliştirilmiş teknik bir çözüm olmanın ötesinde, 19. yüzyılın ticaret, emperyalizm ve insani yardım ekseninde şekillenmiş çok katmanlı bir endüstri mirasıdır. Bu miras, İstanbul Boğazı ve Karadeniz kıyıları örnekleri üzerinden, coğrafi ve denizcilik açısından eşsiz ancak zorlu bir geçişe işaret eden denizcilik tarihimizin farklı bir kesitini ortaya koymaktadır.

Bu çalışma, istasyon yapılarının sadece deniz güvenliği için geliştirilmiş teknik yapılar olmadığını, "yer" ile güçlü ilişki kuran, İstanbul'un Karadeniz kıyı coğrafyasına özgü tasarlanmış birer denizcilik kültürel peyzaj ögesi olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak elde edilen envanter verileri, bu özgün mirasın ciddi bir yok oluş süreciyle karşı karşıya olduğunu, tehditler karşısında savunmasız kaldığını göstermektedir. Bu bağlamda her bir kayıp, yalnızca tekil bir yapının yitilmesi anlamına gelmemekte; aynı zamanda kıyı peyzajının ve doğal sınır çizgisinin dönüşmekte veya bozulmakta olduğunun somut bir göstergesi olarak değerlendirilmelidir.

Araştırma kapsamında 2017'den günümüze periyodik gerçekleştirilmiş saha ziyaretleri, yapıların değerlendirilmesine yönelik bir izleme olanağı sağlamıştır. Bu süreçte, yapıların yalnız güncel fiziki durumları değil, maruz kaldıkları tehditler, bu tehditlerin oluşturduğu somut hasar ve değişimler etkin bir şekilde takip edilebilmiştir. Elde edilen bulgular, istasyonların doğal etkenlerin ötesinde, özellikle insan kaynaklı müdahalelerle geri dönülemez kayıplara uğradığını ortaya koymaktadır. Özellikle Avrupa Yakası'nda yoğunlaşan arazi kullanım değişiklikleri, yapıların fiziksel bütünlüğünü bozmakla kalmamış, bazı örneklerin haritalardan dahi silinmesine neden olmuştur. Bu durum, koruma süreçlerinin yalnızca "tek yapı" ölçeğinde yürütülmesinin yetersiz kaldığını; kıyı hattı, topografya ve çevresel bağlamın bir bütün olarak ele alınması gerekliliğini doğrulamaktadır. Bu çalışma kapsamında oluşturulan envanter, bu mirasa ilişkin bundan sonraki araştırma ve koruma çalışmaları için nitelikli ve güvenilir bir altlık teşkil etmektedir.

Tahliye istasyonları, uzun süre göz ardı edilmiş bu mirasın korunması için artık etkin ve kapsamlı koruma çalışmalarının başlatılmasını zorunlu kılmaktadır. Bugün karşılaşılan sorunlar, görünenden çok daha derin ve yaygındır. Koruma süreçlerinin yalnızca mevcut durumla sınırlı kalmaması; kıyı hattı, peyzaj bütünlüğü ve çevresel bağlamla birlikte ele alınması gerekmektedir. Aksi halde ilerleyen yıllarda daha ciddi kayıplarla karşılaşılması kaçınılmaz olacaktır. Bu envanter çalışması,

tahliye istasyonları için uygun yasal koruma statülerinin sağlanmasının aciliyetini ortaya koymaktadır. Geçmişte olduğu gibi her bir istasyon için farklı kararlar üretmek yerine, denizcilik mirası başlığı altında bütüncül ilkeler geliştirilmelidir. Deniz fenerlerine ilişkin araştırmalarda da vurgulandığı üzere, 2863 sayılı yasanın mevcut haliyle denizcilik mirasını korumakta yetersiz kaldığı açıktır. Bu nedenle tahliye istasyonlarına yönelik özel ve kapsamlı ilke kararlarının oluşturulması gerekmektedir.

Sonuç olarak, diğer birçok kültür varlığında olduğu gibi, özgün işlevin kaybı tahliye istasyonlarında da hızlı bir bozulma ve terk edilme sürecini tetiklemiştir. Ancak konumları gereği, günümüzde de can kurtarma faaliyetleri veya kıyı güvenliğine yönelik destek işlevlerinde kullanıma potansiyeline sahiptirler. Bu nedenle, KEGM tarafından doğrudan istasyon olarak kullanımlar dahi, bu durum dikkate alınarak ve kamu yararı gözetilerek bu alanların yeniden işlevlendirilmesi sağlanmalıdır. Geçmişte kazazedelerin hayatını kurtaran, konumlandıkları bölgelere katkılar sağlayan tahliye istasyonları, günümüzde varlıklarını sürdürebilmek için bu sefer kendileri kurtarılmayı beklemektedir. Bu mirasın korunması, birbirleriyle olan ilişkileri gözetilerek bütünleşik bir koruma anlayışıyla ele alınması ve bulundukları yerleşim yerlerinin dinamikleriyle uyumlu, toplumsal fayda sağlayacak şekilde yeniden işlevlendirilmesiyle mümkün olacaktır.

Etik Kurul Onay Belgesi: Yazarlar, etik kurul onay belgesine gerek olmadığını beyan etmiştir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Yazar Katkıları: Konsept - M.T.O.; Tasarım - M.T.O., Z.İ.O.; Denetim - M.T.O., Z.İ.O.; Kaynaklar - Z.İ.O.; Malzemeler - M.T.O.; Veri Toplama ve/veya İşleme - M.T.O., Z.İ.O.; Analiz ve/veya Yorum - M.T.O., Z.İ.O.; Literatür Taraması - Z.İ.O.; Yazma - M.T.O., Z.İ.O.; Eleştirel İnceleme - M.T.O., Z.İ.O.; Diğer - M.T.O.

Çıkar Çatışması: Yazarlar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazarlar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Yapay Zeka Kullanımı: Kullanılmamıştır.

Ethics Committee Approval Certificate: The authors declared that an ethics committee approval certificate is not required.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Author Contributions: Concept - M.T.O.; Design- M.T.O.; Supervision - M.T.O., Z.İ.O.; Resources- Z.İ.O.; Materials M.T.O.; Data Collection and/or Processing - M.T.O., Z.İ.O.; Analysis and/or Interpretation - M.T.O., Z.İ.O.; Literature Search - Z.İ.O.; Writing Manuscript - M.T.O., Z.İ.O.; Critical Review - M.T.O., Z.İ.O.; Others - M.T.O.

Conflict of Interest: The authors have no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The authors declared that this study has received no financial support.

Use of Artificial Intelligence: Not used.

Kaynaklar

- Ahunbay, Z. (2019). *Kültür Mirasını Koruma İlke ve Teknikleri*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Arşiv-1: Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi (KVKBKMA).
- Arşiv-2: Library of Congress Çevrimiçi Arşivi, Sultan II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri. (1880-1893). Lifesaving stations—Turkey—Black Sea Coast—1880-1900 (Türkiye-Karadeniz kıyısı tahliye istasyonları, 1880-1900) [Fotoğraf koleksiyonu]. <https://lcn.loc.gov/2003677047> (son erişim 01.12.2025).

- Ashurst, J. (2007). *Conservation of Ruins*, Routledge.
- Ay, R. (2020). *İstanbul Boğazındaki Deniz Fenerleri ve Tahlisiye Yapılarının Koruma ve Değerlendirilmesi* (Tez No: 95052). [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Barkınay, A. R. (1930). *Türkiye Coğrafyası Sahilisi Karadeniz Sevahili*, İstanbul Deniz Matbaası.
- Başagaç, Ö. & Bilgin Altınöz, G. (2018). Önemli Bir Denizcilik Kültür Mirası: Türkiye'nin Ege Kıyılarındaki Deniz Fenerleri. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, 17, 141-159. <https://doi.org/10.22520/tubaked.2018.17.008>
- Bayarslan, A. (2023). *Osmanlı'da Karadeniz Tahlisiye İdaresi* (Tez No: 824242). [Doktora Tezi, Ordu Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Bold, J. (2009). *Guidance on inventory and documentation of the cultural heritage*, Council of Europe.
- Bostan, İ., Türkhan, M. S., & Kolçak, E. S. (2021). *Türkiye'nin tarihi deniz fenerleri*, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü.
- Commission Internationale Service de Sauvetage. (1903). *Rapport [Uluslararası Kurtarma Servisi Komisyonu Raporu]*. Constantinople: Imprimerie F. Leffler, Lithographe de S. M. I. le Sultan, Péra, Place du Tunnel.
- De la Torre, M. (2002). *Assessing the Values of Cultural Heritage*, Getty Conservation Institute.
- Erkılıç, G., & Akpınar, I. (2019). Towards a critical delineation of waterfront: Aerial photographs as evidence and record in Istanbul. *A/Z: ITU Journal of Faculty of Architecture*, 16 (2), 91-103. <https://doi.org/10.5505/ituja.2019.36097>
- Ertürkmen Aksoy, B. S. & Gurallar, N. (2020). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Gemicilik Şenlikleri: Büyükada (Prinkipo) Regattaları ve Adanın Dönüşümü. *Metu Journal of the Faculty of Architecture* 37 (1), 117-148. <https://doi.org/10.4305/METU.JFA.2020.1.2>
- Finkel, C. (2020). Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now. *The Northern Mariner/Le Marin Du Nord*, 30(4), 379-418. <https://doi.org/10.25071/2561-5467.42>
- Hopper, W. B. (1862). *The Shipwreck Aid Society of Constantinople*, Constantinople: Levant Herald.
- ICOMOS (1996). *Principles for the Recording of Monuments, Groups of Buildings and Sites*, ICOMOS, Sofia.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2020). *Kanal İstanbul Çalıştay Raporu*. https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2021/12/kanal_istanbul_calistay_raporu.pdf
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2022). *İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı Raporu*, Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı <https://cevre.ibt.istanbul/wp-content/uploads/2022/09/istanbul-iklim-degisikligi-eylem-plani.pdf>
- İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü. (1957). *İstanbul'un Kitabı - Kitap I*. İstanbul.
- Jones, C. G. (1876). The Rocket Apparatus and Its Work. *The Leisure hour: an illustrated magazine for home reading*, 1263, 164-168.
- Khakzad, S., Pieters, M., & Van Balen, K. (2015). Coastal cultural heritage: A resource to be included in integrated coastal zone management. *Ocean & Coastal Management*, 118, 110-128.
- Kılıçaslan, M. E. (2020). Üç Tarz-ı Tahlisiye: Osmanlı Kıyı Güvenliğine Bir Bakış, İsmail H. Demircioğlu vd. (Ed.), *Geçmişten Günümüze Türkiye'de Sahil Güvenlik* içinde (s.465-469.). Pegem Akademi.
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (t.y.). *Tahliyeciler El Kitabı*. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/raporlar>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (2024). 2024-2028 Stratejik Plan. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/raporlar>
- Kudde, E. (2019). İstanbul Kültür Varlıkları Envanteri Projesi 2015-2019. *Restorasyon ve Konservasyon Çalışmaları Dergisi*, 1(22), 80-86.
- Meşe, İ. (2021). Tahlisiyenin tarihi Şile'de saklı, *Denizcilik Dergisi*, <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/tahlisiyenin-tarihi-silede-sakli>
- Müller-Wiener, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (E. Özbek, Çev.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları. (Orjinal eser 1994'te yayımlandı).
- Nemlioğlu Koca, Y. (2018). Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi. *Journal of ETA Maritime Science*, 6(2), 103-117. <https://doi.org/10.5505/jems.2018.95867>
- Ocak, M. T. & İnan Ocak, Z. İ. (2023). Life-saving stations on Black Sea coast of Istanbul as a coastal heritage: Threats and potentials, A. Camiz, Z. Ceylanlı ve Ö. Özkuvancı (Ed.), *Cities in evolution: Diachronic transformations of urban and rural settlements* (Proceedings of the VIII AACCP Symposium Vol.1) içinde (s.190-198). DRUM Press, İstanbul.
- Schemper, L. (2024). The International Moral Economy of Saving Lives at Sea in the Late Ottoman Empire. *The International History Review*, 47(3), 428-447. <https://doi.org/10.1080/07075332.2024.2393646>
- Smith, H. D., & Couper, A. D. (2003). The management of the underwater cultural heritage. *Journal of Cultural Heritage*, 4(1), 25-33. [https://doi.org/10.1016/S1296-2074\(03\)00005-0](https://doi.org/10.1016/S1296-2074(03)00005-0)
- Smith, J. (2016). *Coastguard Stations: Introductions to Heritage Assets*, Historic England.
- Tahlisiye Tesisatı (1936, Şubat 6). Son Posta, s.7.
- Tahlisiye Umum Müdürlüğünden (1930, Eylül 5). Vakit, s. 10.
- Tahlisiye Umum Müdürlüğünden (1935, Mart 10). Son Posta, s. 12.
- Tanyeli, G. (2000). Endüstri arkeolojisi yapılarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi. *Domus m*, 8, 50-51.
- T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü (1933). *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi*, T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü Neşriyatı.
- T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü (1935a). *Denizlerde can kurtarma işinin bu günkü durumunu gösteren öz yazı*. İstanbul Devlet Matbaası.
- T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü (1935b). *Tahlisiye Cansandal ve Roket Mevkileri Memur ve Mürettebatına Mahsus Kurs Talimatname ve Sualleri*. T.C. İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü Neşriyatı.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020). *Kanal İstanbul Projesi (Kıyı yapıları, denizden alan kazanımı, dip taraması, beton santralleri dâhil) Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu: İstanbul ili, Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy ilçeleri: ÇED raporu*. Ankara.
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Genel Müdürlüğünden Gayrimenkul Satış İlanı (1994, 3 Eylül) T. C. Resmî Gazete No. 22040. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22040.pdf> (son erişim 01.12.2025).
- Türkiye Ekonomi Bakanlığı (1937). *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları*, T.C. Ekonomi Bakanlığı Neşriyatı.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (1936). Kanun No. 2946: *Tahlisiye Umum Müdürlüğü 1936 malî yılı bütçe kanunu*. Resmî Gazete, 22 Nisan 1936 (Sayı: 3286). Kanunlar Dergisi, 16, 1-18. (TBMM 146 no'lu Komisyon Raporu). <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d05/c010/tbm m05010052ss0146.pdf>
- UNESCO. (1972). *Preserving and restoring monuments and historic buildings. Museums and Monuments*, 14(31). Paris. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf00000011005>
- UNESCO. (2014). *State of conservation of World Heritage properties - a statistical analysis (1979-2013)*. World Heritage Centre. <https://whc.unesco.org/en/documents/134872>
- Woods, S. H. F. (1924). *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey*, London Hutchinson Co Paternoster Row.
- 360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği. (t.y.). *Tahlisiye sandalı*.

- Url-1. Kubbealtı Lugatı, “Tahlisiye” Maddesi, erişim adresi <https://lugatim.com/s/tahlisiye>. (son erişim: 01.12.2025).
- Url-2. Trinity House hakkında, erişim adresi <https://www.trinityhouse.co.uk/about-us> (son erişim: 01.12.2025).
- Url-3. “La Societe Centrale De Secours Aux Naufrages” hakkında, erişim adresi <https://kbcpenmarch.franceserv.com/la-societe-centrale-de-secours-aux-naufrages.html> (son erişim: 01.12.2025).
- Url-4. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Tahlisiye Hizmetleri hakkında, erişim adresi https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tahsiliye_hizmetleri (son erişim: 01.12.2025).

- Url-5. “M/V Natalia isimli genel kargo gemisi, Şile açıklarında karaya oturdu “ konulu haber, erişim adresi <https://www.denizhaber.net/mv-natalia-isimli-genel-kargo-gemisi-sile-aciklarinda-karaya-oturdu-haber-85885.htm> (son erişim: 01.12.2025).
- Url-6. Google Earth Hava Fotoğrafları. erişim adresi <https://earth.google.com/web> (son erişim 01.12.2025).
- Url-7. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Haritası. İstanbul Hava Fotoğrafları, Arşiv. <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr> (son erişim 01.12.2025).

Ek 1: Tahlisiye İstasyonları ve Rokethaneler Envanter Listesi

Envanter No	İsim	Yapı Tipi	İstasyon Yapıları	Yapım Yılı	İlçe Mahalle Ada Parsel	Koordinatlar	Tescil Tarihi	Kullanım	Strüktürel Durum	Notlar:
1	DENİZ FENERİ ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Şile İlçesi Balıbey Mahallesi 27 ada 32 parsel	IST: 41°10'36.20"K 29°37'9.69"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Şile İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. 1970'li yıllarda çekilen fotoğraflarda rokethanenin yerinde olduğu görülmektedir. Sonraki yıllarda yapı tamamen ortadan kalkmıştır.
2	ŞİLE TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahlisiye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Şile İlçesi Çavuş Mahallesi 12 ada 17 parsel 114 ada 2-4 parsel	IST: 41°10'29.05"K 29°36'29.93"D CS: 41°10'30.52"K 29°36'29.90"D	24.11.2004 - 112 (T) 10.05.2012 - 481 (G)	ŞİLE BEZİ KOOPERATİ Fİ	İYİ	1892 yılında, istasyon yapılarından koğuş, rokethane, kayıkhan ve gözetleme kulesi hasarlı olduğu bilinmektedir. Bu tarihte istasyonda yer alan koğuş, rokethane, ahır, gözetleme kulesi yenilenmiştir.
3	DEREAĞZI ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Şile İlçesi Meşrutiyet Mahallesi 0 ada 343 parsel	AR: 41°10'22.35"K 29°34'2.71"D	14.09.2005 - 479 (T+G)	KAFE	İYİ	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Şile İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. 2005 yılında tescil edilen yapı onarım gördükten sonra restoran/kafe olarak kullanılmaktadır.
4	MAĞARA ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Şile İlçesi Sofular Mahallesi Kadastral Boşluk	AR: 41°11'3.27"K 29°30'46.38"D	-	İşlevsiz	KÖTÜ	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Alacalı İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.
5	ALACALI TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahlisiye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Şile İlçesi Alacalı Mahallesi 2533 ada 1 parsel	IST: 41°11'22.33"K 29°28'56.26"D CS: 41°11'19.95"K 29°29'6.63"D	-	ÖZEL ŞİRKETE KİRALIK (FİLM SETİ)	ORTA	İlk inşa edildiği yerin görüş alanının uygun olmaması sebebiyle taşınmıştır. Kayıkhanesinin istasyondan uzakta, kumsalın ortasında olması bu sebeple açıklanabilir.
6	KALEMYE ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Şile İlçesi Alacalı Mahallesi Kadastral Boşluk	AR: 41°11'50.50"K 29°27'14.13"D	11.12.1997 - 4667 (T) 14.09.2005 - 479 (G)	İşlevsiz	HARAP	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Alacalı İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. 1997 yılında bölgenin sit alanı ilan edilmesi sırasında tescil edilmiştir.
7	HARMANKAYA ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Şile İlçesi Domalı Mahallesi 3024 ada 17 parsel	AR: 41°12'30.00"K 29°24'24.99"D	07.02.2001 - 5950	KAYIP	KAYIP	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Karaburun İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Ara rokethaneye ait en son görsel kayıt 2001 yılında tescil sırasında çekilen fotoğraftır.
8	KARABURUN TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahlisiye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Şile İlçesi Domalı Mahallesi 3019 ada 2 parsel	IST: 41°12'47.49"K 29°23'17.23"D CS: 41°12'49.97"K 29°23'21.94"D	24.12.2003 - 6760 (T) 20.04.2011 - 3514 (G)	ÖZEL KULLANIM	ORTA	1892 yıllarında yenilenmiştir. Koğuş, rokethane, ahır ve gözetleme kulesi eklenmiştir. İstasyona yakın noktalarda Harmankaya ve Karakiraz rokethaneleri inşa edilmiştir.

Envanter No	İsim	Yapı Tipi	İstasyon Yapıları	Yapım Yılı	İlçe Mahalle Ada Parsel	Koordinatlar	Tescil Tarihi	Kullanım	Strüktürel Durum	Notlar
9	KARAKİRAZ ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Şile İlçesi Kurna Mahallesi 1552 ada 5 parsel	AR: 41°12'37.76"K 29°21'32.00"D	14.09.2005 - 479 (T+G)	İşlevsiz	HARAP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Karaburun İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Ara rokethanenin doğu duvarı 2017 yılında yerinde olmasına karşın 2025 yılında yıkılmıştır.
10	BOYALIK ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Beykoz İlçesi Bozhane Mahallesi 2266 ada 139 parsel	AR: 41°12'57.09"K 29°19'15.16"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Adacıklar İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Ara rokethane en son 1990 hava fotoğrafında tespit edilmiştir.
11	ADACIKLAR TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Beykoz İlçesi Göllü Mahallesi 2266 ada 5 parsel (IST) 2266 ada 4 parsel (CS)	IST: 41°13'15.33"K 29°17'51.21"D CS: 41°13'16.63"K 29°17'44.93"D	-	ÖZEL ŞİRKETE KİRALIK (FİLM SETİ)	ORTA	Adacıklar'da ilk yapım döneminde ahşap küçük bir yapı olduğu ve 1892'ye gelindiğinde bu yapının tahrip olduğu bilinmektedir. Bu tarihte ilk yapıdan daha yüksek bir mevkiye koğuş, rokethane ve gözetleme kulesi inşa edilmiştir. Kayıkhane rekonstrüksiyona varan ağır müdahaleler görmüştür.
12	RUSAĞZI ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Beykoz İlçesi Riva Mahallesi 0 ada 4 parsel	AR: 41°13'38.49"K 29°16'37.64"D	14.11.2006 - 2100	İşlevsiz	KÖTÜ	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Gelare İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Riva istasyonu tescil edilirken bu rokethane de tescil edilmiştir. Günümüzde strüktürel olarak kötü durumdadır.
13	GELARE TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Beykoz İlçesi Riva Mahallesi 0 ada 3 parsel	IST: 41°13'58.54"K 29°15'14.87"D	-	KAFE	KÖTÜ	Gelare (Kelağra)'da ilk yapım döneminde ahşap küçük bir yapı olduğu bilinmektedir. 1892'de istasyona koğuş, rokethane, gözetleme kulesi ve ahır eklenmiştir. Koğuş ve ahır yapıları günümüze ulaşmamıştır. Bu yapılar en son 1990 hava fotoğraflarında tespit edilmiştir.
14	RİVA TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek) 1944 (onarım)	Beykoz İlçesi Riva Mahallesi 2247 ada 1 parsel	IST: 41°13'40.83"K 29°13'23.07"D CS: 41°13'21.25"K 29°13'0.97"D	14.11.2006 - 2102	İşlevsiz Kayıkhane RESTORAN	HARAP	1892 yılına gelindiğinde istasyon yapılarının kullanılamaz hale geldiği bilinmektedir. 1892 ve 1944 yıllarında istasyon onarım görmüştür. 2000'li yıllara kadar bütünlüğünü koruyan yapı, 2006 yılında tescil edilmesine rağmen insan kaynaklı müdahalelerle birçok harap duruma gelmiştir.
15	ÇAYAĞZI ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Beykoz İlçesi Riva Mahallesi 2218 ada 240 parsel	AR: 41°13'15.09"K 29°12'54.02"D	-	İşlevsiz	ORTA	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Riva İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.

Envanter No	İsim	Yapı Tipi	İstasyon Yapıları	Yapım Yılı	İlçe Mahalle Ada Parsel	Koordinatlar	Tescil Tarihi	Kullanım	Strüktürel Durum	Notlar
16	YOMBURNU TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS YK RV MH	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Beykoz İlçesi Anadolufeneri Mahallesi 2218 ada 269 parsel	IST: 41°13'14.76"K 29°10'7.42"D CS: 41°13'4.78"K 29°9'46.58"D RV: 41°13'1.50"K 29°9'19.64"D	05.03.2008 - 781	TAHLİSİYE İSTASYONU (KIYI EMNİYETİ)	İYİ	1869'da yapılan yapıları 1892 yılında onarım görmüş ve bu yapılara yakın bir yere roketane, koğuş, ahır, doktor ve cerrah için evler eklenmiştir. Günümüzde Kıyı Emniyeti'ne bağlı istasyon olarak kullanılmaktadır. Kayıkhanesi 2020'lerde yanmış ve tahrip olmuştur.
17	ATLAMA TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Sarıyer İlçesi Rumelifeneri Mahallesi 0 ada 150 parsel	IST: 41°14'19.75"K 29°6'13.56"D CS: 41°14'18.84"K 29°6'17.35"D	04.10.2018 - 4416	KONUT	ORTA	Rumelifeneri civarında bir istasyon ilk planlamalarda da vardır. 1882'de iki küçük yapıdan oluşan istasyon 1893 yılında eklenen roketane, gözetleme kulesi, ahır ile birlikte günümüzdeki halini almıştır.
18	MARMARACIK ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Sarıyer İlçesi Rumelifeneri Mahallesi 0 ada 548 parsel	AR: 41°14'48.37"K 29°5'22.65"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Atlama İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. 1970'li yıllardan sonra hava fotoğraflarında tespit edilememiştir.
19	YENİ DALYAN ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Sarıyer İlçesi Demirciköy Mahallesi 0 ada 548 parsel	AR: 41°15'0.64"K 29°4'3.04"D	-	İşlevsiz	HARAP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Kilyos İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.
20	KİLYOS TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS YK RV MH HE	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Sarıyer İlçesi Kumköy Mahallesi 905 ada 15 parsel (IST) 902 ada 1 parsel (CS) 904 ada 7 parsel (HE) 951 ada 1 parsel (HE)	IST: 41°15'7.03"K 29°2'27.36"D CS: 41°14'58.56"K 29°2'17.46"D HE: 41°14'51.51"K 29°2'5.18"D	18.11.2008 - 3358 20.06.2019 - 4932	TAHLİSİYE İSTASYONU (KIYI EMNİYETİ)	İYİ	Rumeli istasyonlarının merkezi konumundadır. 1893 raporunda S.Palmer için yeni evine yakın şekilde yeni koğuş, roketane, ahır inşa edildiği görülmektedir. Palmer'in kaldığı eski ev hastaneye dönüştürülmüş (revir) ve sağlık görevlileri için de iki ev inşa edilmiştir (hekim evleri). Bölgeye cankurtaran sandalı için kayıkhanesi de 1893 tarihinde eklenmiştir.
21	TATLISU ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Sarıyer İlçesi Kumköy Mahallesi 0 ada 274 parsel	AR: 41°14'42.69"K 29°0'45.21"D	-	İşlevsiz	KÖTÜ	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Kilyos İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.
22	KISIRKAYA TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Sarıyer İlçesi Kısırkaya Mahallesi 0 ada 109 parsel (R) 0 ada 115 parsel (IST)	IST: 41°15'6.01"K 28°58'55.99"D	-	KONUT	ORTA	1869'da Mandra Deresi'ne yapılan koğuş, roketane, gözetleme kulesi kısa zamanda harabeye dönmüş; bu yapılar taşınarak, 1892'de eklemelerle günümüzdeki halini almıştır.
23	YALITARLA ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Sarıyer İlçesi Kısırkaya Mahallesi Kadastral Boşluk	AR: 41°15'25.51"K 28°56'56.99"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Kısırkaya İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Maden sahasında kaldığından dolayı 1980'li yıllarda yıkılmıştır.

Envanter No	İsim	Yapı Tipi	İstasyon Yapıları	Yapım Yılı	İlçe Mahalle Ada Parsel	Koordinatlar	Tescil Tarihi	Kullanım	Strüktürel Durum	Notlar
24	MOLOZBURNU TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahlisiye İstasyonu	KO AH R HL GK	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Eyüp İlçesi Çiftalan Mahallesi 0 ada 4 parsel	IST: 41°16'3.07"K 28°54'35.70"D	-	KAYIP	KAYIP	Yaşanan heyelan dolayısıyla Ağaçlı'da yer alan istasyon Molozburnu'na taşınmıştır. Maden sahasında kaldığından dolayı 1980'li yıllarda yıkılmıştır.
25	AĞAÇLI ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Eyüp İlçesi Ağaçlı Mahallesi 0 ada 1 parsel	AR: 41°16'31.89"K 28°52'38.20"D	-	KAYIP	KAYIP	Yaşanan heyelan dolayısıyla Ağaçlı'da yer alan istasyon Molozburnu'na taşınmıştır. Sonradan bu mevkiye rokethane inşa edilmiştir. Maden sahasında kaldığından dolayı 1980'li yıllarda yıkılmıştır.
26	AĞILDERE ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Eyüp İlçesi Akpınar Mahallesi 0 ada 387 parsel	AR: 41°17'14.38"K 28°50'25.95"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Akpınar İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Maden sahasında kaldığından dolayı 1980'li yıllarda yıkılmıştır.
27	AKPINAR TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahlisiye İstasyonu	KO AH R HL GK	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Eyüp İlçesi Akpınar Mahallesi 0 ada 6 parsel	IST: 41°17'28.33"K 28°49'29.10"D	- (Tescile Gerek Olmadığına İlişkin Karar)	KAYIP	KAYIP	1894 depreminden sonra hasar alan Alantepe İstasyonu bölünmüş; Kunduzdere ve bu noktaya taşınmıştır. Maden sahasında kaldığından dolayı çevresi 1980'li yıllarda büyük ölçekte değişmiştir. 2015 yılına kadar ayakta kalan istasyon, bu tarihte yıktırılmıştır. Aynı nitelikte başka istasyonlar tescilli iken bu istasyonun tesciline gerek olmadığına karar verilmiştir.
28	AKPINAR DERESİ ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Eyüp İlçesi Akpınar Mahallesi 0 ada 396 parsel	AR: 41°17'51.51"K 28°48'16.76"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahlisiye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Akpınar İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Maden sahasında kaldığından dolayı 1980'li yıllarda yıkılmıştır.
29	ALANTEPE ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1894	Eyüp İlçesi Akpınar Mahallesi 0 ada 395 parsel	AR: 41°18'21.00"K 28°46'56.26"D	-	KAYIP	KAYIP	İlk planlamada Alantepe'de bir istasyon bulunduğu ancak 1894 depreminde hasar aldığı, kötü zemin sebep gösterilerek Akpınar ve Kunduzdere olmak üzere iki istasyona bölündüğü bilinmektedir. Bu noktaya Kunduzdere İstasyonu'na bağlı olacak şekilde rokethane inşa edilmiştir.
30	KUNDUZDERE TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahlisiye İstasyonu	KO AH R HL GK	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Arnavutköy İlçesi İmrahor Mahallesi 0 ada 2 parsel	IST: 41°18'47.89"K 28°45'24.90"D	-	KAYIP	KAYIP	1894 depreminden sonra hasar alan Alantepe İstasyonu bölünerek Akpınar ve bu noktaya taşınmıştır. Maden sahasında kaldığından dolayı 1980'li yıllarda yıkılmıştır.

Envanter No	İsim	Yapı Tipi	İstasyon Yapıları	Yapım Yılı	İlçe Mahalle Ada Parsel	Koordinatlar	Tescil Tarihi	Kullanım	Strüktürel Durum	Notlar
31	YENİKÖY ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Arnavutköy İlçesi Yeniköy Mahallesi Kadastral Boşluk	AR: 41°19'50.71"K 28°42'45.04"D	-	KAYIP	KAYIP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Karaburun İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir. Kumluk alanda kalan rokethane 1970'li yıllardan sonraki hava fotoğraflarında tespit edilememiştir.
32	KARABURUN TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım)	Arnavutköy İlçesi Çiftalan Mahallesi 0 ada 313 parsel (IST) 0 ada 2701, 2755 parsel (CS)	IST: 41°20'49.80"K 28°40'56.71"D CS: 41°20'42.40"K 28°41'1.70"D	04.03.2021 - 5853 13.01.2023 - 7855	TAHLİSİYE İSTASYONU (KIYI EMNİYETİ)	İYİ	1893 raporuna göre, diğer istasyonlara kıyasla, yapıları sağlam kalan tek istasyon olarak belirtilmiştir. Günümüzde özgün işlevinde kullanılan bir istasyondur.
33	KİLİTBURNU ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Arnavutköy İlçesi Karaburun Mahallesi 301 ada 5 parsel	AR: 41°20'56.28"K 28°38'44.94"D	-	İşlevsiz	HARAP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Karaburun İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.
34	DARBOĞAZ TAHLİSİYE İSTASYONU	Tahliye İstasyonu	KO AH R HL GK CS	1869 (ilk yapım) 1892 (onarım, ek)	Arnavutköy İlçesi Balaban Mahallesi 139 ada 1 parsel	IST: 41°21'59.17"K 28°35'36.97"D	-	İşlevsiz	HARAP	İstasyon yapıları 1892 tarihinde hasarlı durumda olup bu tarihte onarım görmüş, yeni binalar eklenmiştir. Kayıkhanesi olduğu haritalarda işaretli olmasına karşın günümüzde yeri tespit edilememiştir.
35	DARBOĞAZ ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Arnavutköy İlçesi Balaban Mahallesi 139 ada 1 parsel	AR: 41°22'28.54"K 28°34'33.49"D	-	İşlevsiz	HARAP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Darboğaz İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.
36	CAYIR ROKETHANESİ	Ara Rokethane	AR	1892	Arnavutköy İlçesi Balaban Mahallesi 139 ada 1 parsel	AR: 41°23'7.05"K 28°33'18.05"D	-	İşlevsiz	HARAP	1892'de tahliye sisteminin yeniden düzenlenmesi sırasında Darboğaz İstasyonu'na bağlı olacak şekilde eklenmiştir.

Envanter Kısaltmalar

IST: Tahliye İstasyonu; AR: Ara Rokethane

KO: Koğuş/Ofis; R: Rokethane; AH: Ahır; HL: Hela; GK: Gözetleme Kulesi; CS: Can Sandalı İstasyonu/Kayıkhanesi; YK: Yönetim/Köşk; RV: Revir; MH: Marangozhane;

HE: Hekimevleri

Günümüze ulaşmayan (KAYIP) yapılar, kırmızı olarak belirtilmiştir.