5523

GAZİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE İSTASYON YAPILARININ GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DEĞİŞMESİ

G.Lale Çoygun SOBUTAY

YÜKSEK LİSANS

MİMARLIK ANABİLİM DALI

1996

ANKARA

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Danışman
Prof. Muammer HACIBALOĞLU

Bu çalışma, jürimiz tarafından Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof.Dr.Ziya UTKUTUĞ

Üye : Prof.Dr.Muammer HACIBALOĞLU

Üye : Y.Doç.Dr.Nihal ÇETİNTÜRK

Bu Tez Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına Uygundur.

TÜRKİYE'DE İSTASYON YAPILARININ GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DEĞİŞMESİ

(Yüksek Lisans Tezi)

G.Lale Çoygun SOBUTAY

GAZİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Ağustos 1996

ÖZ

Ülkemiz çok az ülkenin sahip olduğu zenginlik ve çeşitlilikte bir kültürel mirasa sahiptir. Birçok uygarlığın ürünü olan bu değerlerin korunması, geliştirilmesi ve değerlendirilmesi konularında son yıllarda giderek artan bir çaba görülmektedir. Mimari mirasın gelecek nesillere aktarılması ve korunması konusunda çeşitli çalışmalar yapılmaktadır.

Bu çalışmada da, temel olarak ülkemizdeki yolcu binalarının tarihsel süreç içinde ne gibi değişikliklere uğradığı ortaya konulmaktadır. Bu kapsamda binaların mimari biçim, malzeme ve yapım teknikleri, estetik ve sanat değerleri incelenmektedir. Ayrıca Cumhuriyet öncesi ve sonrası yapılan yapıların, duvar, pencere, kapı, çatı ve çatı saçağı, sundurma gibi mimari özelliklerinde ne gibi farklılıklar olduğuna değinilmektedir.

Bilim Kodu :

Anahtar Kelimeler :

Sayfa Adedi :

Tez Yöneticisi : Prof.Muammer HACIBALOĞLU

THE CHANGES ON STATION BUILDINGS IN TURKEY FROM PAST TO PRESENT

(M.Sc.Thesis)

G.Lale Coygun SOBUTAY

GAZI UNIVERSITY

August, 1996

ABSTRACT

Our country has a wealthy cultural inheritance which most of the coutries have not got. In the last years, it can be seen that work is done to preserve, improve and appraise those valves which have been left by many old civilizations. Also, work is done in the architectural field to leave the inheritance to the coming generations and preserve them.

In this study, evaluation of the station buildings in our country is explained. In this manner, the design, material and contruction techniques are examined as well as the esthetic and artistic values. As an addition, the architectural characteristic changes occured before and after the Turkish Republic had established on walls, windows, doors, roofs, roof tringles and penthouses of the contructions are described.

Science Code :

Key Words :

Page Number :

Advires : Prof.Muammer HACIBALOĞLU

TEŞEKKÜR

Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi konulu çalışmamda beni başından sonuna kadar büyük bir sabır ve titizlikle yönlendiren Sayın hocam Prof.Muammer HACIBABAOĞLU'na ne kadar teşekkür etsem azdır.

TCDD Genel Müdürlüğü'ne bu çalışmalarımda kurum arşivini kullanmama izin verdikleri için, bilhassa projelerin temininde hiçbir yardımını esirgemeyen arşiv sorumlusu Sayın Mehmet BODUROĞLU'na, fotoğrafların çekimlerinde Sayın Erhan KÜLÜK'e, manevi desteklerini esirgemeyen aileme teşekkürlerimi sunarım.

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

ÖZ i

ABSTRACT ii

TEŞEKKÜR iii

HARİTALARIN LİSTESİ vii

TABLOLARIN LİSTESİ viii

FOTOĞRAFLARIN LİSTESİ ix

EKLERİN LİSTESİ xii

GİRİŞ 1

1. KAVRAM VE TARİHÇE 3

1.1. İstasyon Kavramı 3

1.2. Tarihsel Gelişmeler 4

1.3. Demiryolu Yapımında Dönemsel Gelişmeler . 9

1.4. İstasyon Yapılarındaki Benzer Özellikler 10

1.5. İstasyon Yapılarındaki Değişmeler ve Kaynakları 13

2. YOLCU BİNALARI VE İSTASYONLAR 16

2.1. Yolcu Binaları 16

2.1a. Ankara 16

2.1b. Haydarpaşa 18

2.1c. Sirkeci 23

2.1d. Basmane 27

2.1e. Alsancak 29

2.1f. Edirne(Karaağaç) 30
2.1g. Kayseri 33
2.1h. Malatya-Manisa 35
2.1ı. Afyon 37
2.1i. Konya 39
2.1j. Mersin 45
2.1k. Adana 47
2.1l. Toprakkale 49
2.1m. Yenice 52
2.1n. Amasya 55
2.1o. Kütahya 57
2.1ö. Balıkesir 58
2.1p. Sivas 61
2.1r. Uşak 63
2.1s. Niğde 64
2.1ş. Erzincan-Erzurum 65
2.1t. Polatlı 66
2.1u. Eskişehir 67
2.2. İstasyon Binaları 69
2.2a. Ankara Gazi 69
2.2b. Kırklareli 71
2.2c. Halkapınar 71
2.2d. Haydarpaşa-İzmit arası 72
2.2e. Maltepe 73
2.2f. Kartal 74
2.2g. Kızıltoprak 74
2.2h. Suadiye 76

2.2ı. Alayunt 76

2.2i. Gölbaşı 77

3. YOLCU BİNALARININ TARİHSEL SÜREÇLER İÇERİSİNDE DEĞİŞMELERİNİN FOTOĞRAFLARLA ANLATIMI 79

4. SONUÇ VE TARTIŞMA 86

KAYNAKLAR 92

ÖZGEÇMİŞ 94

EKLER 95

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita No		Sayfa
1.1.	Cumhuriyet Öncesi ve Sonrasında Demiryolu Hattı	9
1.2.	1800'lü Yıllarda Çeşitli Gruplara Hazırlattırılan Demiryolu Hatları	10a
1.3.	Son Demiryolu Hatları ve Bölgelere Göre Ayrılması	10b

TABLOLARIN LİSTESİ

Tablo No		Sayfa
1.1.	Dönemlere Göre Demiryolu Yapımı (Km)	9a
1.2.	Demiryolu Yapımı (Birikimli Toplam Km)	9a

FOTOĞRAFLARIN LİSTESİ

Fotoğraf No		Sayfa
2.1.	Eski Ankara İstasyonu	16
2.2.	Haydarpaşa Yolcu Binası	18
2.3.	Haydarpaşa Yolcu Binası Tek Odada Mevcut Kalem İşi Tezniyatı	19
2.4.	Haydarpaşa Yolcu Binası Denize Bakan Kuleler	20
2.5.	Haydarpaşa Yolcu Binası Onarılmış Kuleler ...	21
2.6.	Haydarpaşa Yolcu Binası Salonu İçi	22
2.7.	Sirkeci Yolcu Binası	23
2.8.	Sirkeci Yolcu Binası Mevcut Olmayan Tuğra Yeri	24
2.9.	Sirkeci Yolcu Binası Tuğra'nın Tarihi	25
2.10.	Basmane Yolcu Binası	27
2.11.	Basmane Yolcu Binası Peronlarının Kapatılması	28
2.12.	Alsancak Yolcu Binası	29
2.13.	Edirne(Karaağaç) Garı Peron Cephesi	30
2.14.	Edirne Kapıkule Yolcu Binası	31
2.15.	Kayseri Yolcu Binası Perondan Görünüş	33
2.16.	Kayseri Yolcu Binası Şehirden Görünüş	34
2.17.	Malatya Yolcu Binası Şehirden Görünüş	35
2.18.	Manisa Yolcu Binası Şehirden Görünüş	36
2.19.	Afyon Yolcu Binası Şehir Cephesi	37
2.20.	Konya Eski Yolcu Binası Şehirden Görünüş ...	39
2.21.	Konya Eski Yolcu Binası Şehirden Görünüş ...	40
2.22.	Konya Eski Yolcu Binası Yandan Görünüş	41
2.23.	Konya Eski Yolcu Binası Peron Cephesi	42

2.24. Konya'da Osmanlı-Bağdat Demiryollarının İlk Otellerinden 43
2.25. Konya'da İlk Otelin Bir Görünüşü 43
2.26. Konya'da İlk Otelin Tezyinatı 44
2.27. Mersin Eski Yolcu Binası Peron Cephesi 45
2.28. Mersin Yeni Yolcu Binası Peron Cephesi 46
2.29. Mersin Yeni Yolcu Binası Giriş Cephesi 46
2.30. Adana Eski Yolcu Binası Şehirden Görünüş ... 47
2.31. Adana Yolcu Binası Giriş Cephesi 48
2.32. Adana Yolcu Binası 48
2.33. Toprakkale Yolcu Binası Peron Cephesi 49
2.34. Toprakkale Yolcu Binası Çatı ve Pencereler 50
2.35. Toprakkale Yolcu Binasında Sağ Yan Perspektif Görünüş 51
2.36. Toprakkale Yolcu Binası Saçak Detayı 51
2.37. Yenice Yolcu Binası 52
2.38. Yenice Yolcu Binası Şehirden Görünüş 53
2.39. Ceyhan Yolcu Binası Peron Cephesi 54
2.40. İskenderun Yolcu Binası Peron Cephesi 54
2.41. Amasya Yolcu Binası Peron Cephesi 55
2.42. Amasya Yolcu Binası Günümüzde Peron Cephesi 56
2.43. Amasya Yolcu Binası Şehir Cephesi 56
2.44. Balıkesir Yolcu Binası Şehirden Görünüş 58
2.45. Balıkesir Yolcu Binası Taş İşçiliği 59
2.46. Balıkesir Yolcu Binası Peron Örtüsü 60
2.47. Sivas Yolcu Binası Peron Cephesi 61

2.48. Sivas Yolcu Binası Şehirden Görünüş 62
2.49. Sivas Yolcu Binası Sağ Yan Perspektif Görünüş 62
2.50. Uşak Yolcu Binası Perondan Görünüş 63
2.51. Erzincan Yolcu Binası Perondan Görünüş 65
2.52. Eskişehir Yolcu Binası 67
2.53. Eskişehir Yolcu Binası Orta Blok 68
2.54. Ankara Gazi İstasyonu 69
2.55. Ankara Gazi İstasyonu Perondan Görünüş 70
2.56. Kızıltoprak İstasyon Binası Saçak Detayı ... 74
2.57. Kızıltoprak İstasyon Binası Perondan Görünüş 75
2.58. Gölbaşı İstasyon Binası Perondan Görünüş ... 77
2.59. Yolçatı İstasyon Binası Perondan Görünüş ... 78
2.60. İzmit İstasyon Binası Şehirden Görünüş 79
2.61. Karkamış Gar Perondan Görünüş 79
2.62. Sivas Kangal Perondan Görünüş 80
2.63. Kalın İstasyonu Perondan Görünüş 80
2.64. Ispartakule İstasyon Binası Perondan Görünüş 81
2.65. Bilecik İstasyonu Binası Perondan Görünüş ... 81
2.66. Kuyucak İstasyonu Binası Perondan Görünüş ... 82
2.67. Aşkale İstasyonu Binası Perondan Görünüş ... 82
2.68. Kars Gar Binası Şehirden Görünüş 83
2.69. Zonguldak Gar Binası Şehirden Görünüş 83
2.70. Gaziantep Gar Binası Şehirden Görünüş 84
2.71. Yakacık İstasyonu Binası Şehirden Görünüş .. 84
2.72. Muş Yolcu Binası Şehirden Görünüş 85

EKLERİN LİSTESİ

Ek No		Sayfa
2.1.	Haydarpaşa Yolcu Binası Zemin Kat Planı	95
2.2.	Haydarpaşa Yolcu Binası Birinci Kat Planı	96
2.3.	Haydarpaşa Yolcu Binası Kesit ve Görünüşler ...	97
2.4.	Edirne(Karaağaç) Yolcu Binası Kat Planları	98
2.5.	Kayseri Yolcu Binası Zemin Kat Planı, Bodrum Kat Planı, Kesitleri	99
2.6.	Kayseri Yolcu Binası 1.Kat Planı	100
2.7.	Kayseri Yolcu Binası Görünüşleri	101
2.8.	Eski Malatya İstasyonu Yolcu Binası	102
2.9.	Malatya Yolcu Binası Görünüşü	103
2.10.	Malatya Yolcu Binası Zemin Kat, Birinci Kat Planı	104
2.11.	Malatya Yolcu Binası Kesitleri	105
2.12.	Malatya Yolcu Binası Görünüşleri	106
2.13.	Konya Yolcu Binası Bodrum Kat Planı	107
2.14.	Konya Yolcu Binası Zemin Kat Planı	108
2.15.	Konya Yolcu Binası Birinci Kat Planı	109
2.16.	Konya Yolcu Binası Peron Cephesi	110
2.17.	Konya Yolcu Binası Yan Cepheler	111
2.18.	Konya Yolcu Binası Kesit	112
2.19.	Konya Yolcu Binası Kesit	113
2.20.	Adana Yolcu Binası Planı	114
2.21.	Adana Yolcu Binası Görünüşleri	115
2.22.	Toprakkale Yolcu Binası Planları	116
2.23.	Toprakkale Yolcu Binası Kesitleri	117

2.24. Toprakkale Yolcu Binası Görünüşleri 118
2.25. Yenice Yolcu Binası Zemin Kat Planı 119
2.26. Yenice Yolcu Binası Birinci Kat Planı 120
2.27. Yenice Yolcu Binası Görünüşleri 121
2.28. Yenice Yolcu Binası Görünüşleri 122
2.29. Amasya Yolcu Binası Planları 123
2.30. Amasya Yolcu Binası Görünüşleri 124
2.31. Kütahya Yolcu Binası Bodrum ve Zemin Kat Planı..... 125
2.32. Kütahya Yolcu Binası Birinci Kat ve Çatı Planı..... 126
2.33. Kütahya Yolcu Binası Kesit ve Görünüş 127
2.34. Niğde Yolcu Binası Plan, Kesit, Görünüş ... 128
2.35. Niğde Yolcu Binası Görünüşü, Kesit 129
2.36. Polatlı Yolcu Binası 130
2.37. Eskişehir Yolcu Binası Orta Blok Planı 131
2.38. Eskişehir Yolcu Binası Sol Kanat Zemin ve Üst Kat 132
2.39. Gazi İstasyonu Planı 133
2.40. Gazi İstasyonu Kesiti 134
2.41. Gazi İstasyonu Perondan Görünüş 135
2.42. Gazi İstasyonu Şehirden Görünüş 136
2.43. Gazi İstasyonu Yan Görünüşler 137
2.44. Kırklareli İstasyon Binası 138
2.45. Halkapınar İstasyon Binası 139
2.46. Haydarpaşa İzmit arası İstasyon Binası Planları 140

2.47. Haydarpaşa İzmit arası İstasyon Binası Görünüşleri 141
2.48. Maltepe İstasyon Binası Giriş Kat Planı ... 142
2.49. Maltepe İstasyon Binası Yan Görünüş 143
2.50. Kartal İstasyon Binası Kat Planları 144
2.51. Kartal İstasyon Binası Kesit ve Görünüşü .. 145
2.52. Kızıltoprak İstasyon Binası Kat Planı ve Görünüşü 146
2.53. Kızıltoprak İstasyon Binası Kesit ve Görünüşü 147
2.54. Suadiye İstasyon Binası Planı 148
2.55. Suadiye İstasyon Binası Görünüşü 149
2.56. Alayunt İstasyon Binası 150
2.57. Gölbaşı İstasyon Binası Zemin Kat Planı ... 151
2.58. Gölbaşı İstasyon Binası Birinci Kat Planı . 152
2.59. Gölbaşı İstasyon Binası Kesitleri 153
2.60. Gölbaşı İstasyon Binası Kesitleri 154
2.61. Gölbaşı İstasyon Binası Görünüşleri 155
2.62. Gölbaşı İstasyon Binası Görünüşleri 156

GİRİŞ

Garlar Endüstri Devrimi'nin yarattığı nadir toplumsal yapılardandır. Bu yapılar gelişimin çok yüzlü aynası olarak hep gündemde kalmış, geçmişi ve geleceği birlikte barındıran tarihsel bir kalıntıdır. Çünkü, Gar toplumsal, doğal ve kültürel çevre ile ilişkilerimizi düzenler ve gerekirse değiştirir.

XIX.YY'da birçok ülkede demiryolunun tarifeli kullanıma başlaması, zamanın iyi kullanılmasını sağlamıştır. Gar saat kulesi tüm kentlerin profilini etkiler. Ankara Garı'nın(Gar Gazinosu) kulesindeki saat Türkiye'de örnektir.

23 Eylül 1856'da İzmir-Aydın arasında bir demiryolu yapılması için, İngiliz Sermayeli İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolları Şirketi'ne ilk imtiyaz verildi. Böylece topluma demiryolları ve garlarla tanışma fırsatı doğdu.

Bugün birçoğu korunmuş olan garların bazılarının yerlerini yeni yapıların aldığı görülmektedir.

Garlara olan ilgim, görevli olarak gittiğim gar binalarının bir kısmının günümüz şartlarına göre değiştirilmesi ile başladı.

Çalışmayla Cumhuriyetten önce ve Cumhuriyetten sonra yapılmış olan projelerin mevcut olanlarından bir kısmının incelenerek katalog haline getirilmesi, 1950 ve öncesi garların da mimari akımların etkisiyle ne yönde değişikliğe uğradığının belirlenmesi geçmişin günümüze taşınması ve korunması gereğinin belgelenmesi amaçlanmıştır.

1. KAVRAM VE TARIHÇE

1.1. İstasyon Kavramı

İstasyon Fransızcadan gelen bir kelimedir. "Bekleme" anlamına gelir: Toplu ulaşım sektöründe belli uzaklıklarla kurulmuş, yolcuların bekleme ve korunma gereksinimlerini karşılayan mekanlardır.

Eskiden yerleşimler istasyon çevrelerinde gelişmiştir. Büyük caddelere açılan bu mekanlar "İstasyon Caddesi"diye anılan geniş artellerle kente bağlanmışlardır. Bu nedenle, özellikle küçük yerleşimlerde muhakkak bir istasyon caddesi vardır. Yolcu taşımacılığı ve dağılımı bu çevreden gelişmiştir. Fabrikalar, işyerleri demiryolunun yer aldığı çevre içerisinde kurulmuş;şehrin merkezi bu doğrultuda gelişmiştir. Ayrıca ana ve uç olan istasyon binaları da vardır. Örneğin; Sirkeci bir uç istasyondur. İstasyonların fonksiyonları buna göre değişmektedir. Eskişehir ise her iki yöne hitap eden bir ara istasyondur.

XIX YY'da garlar mimari açıdan incelendiklerinde iki ana bölümde oluştukları görülmüştür: Yolcu binası ile peronları kapatan büyük hol. Başlangıçta mimarlar, o günün ölçüleri ile dev boyutta olması gereken bu yolcu binaları için geleneksel stilleri yeğlemiş; kalan

bölümleri ise mühendislerin sorumluluğuna bırakmışlardır. Garlar teknolojik gelişimin o yaşanan geçiş döneminin limitlerini sembolize etmişlerdir. Gar yapısı bir tür mistik dışavurum simgesi haline gelmiştir.

Yarım yüzyıl boyunca gar yapıları hep bu baskın ideolojinin karakteristiklerini yansıtmışlardır. Tekdüzelik, çevresine ve insanlara kayıtsızlık. "Hindistan'da Bombay Garı, XIX.yy'da bütün Asya'da yapılmış, dev boyuttaki tek anıttır, kütlesi kenti acımasızca ezer (Fersan, 1991).

1.2. Tarihsel Gelişmeler

Anadolu'da ilk demiryolu hattının kurulması 1836 yılında Osmanlı Padişahı Abdülaziz zamanında gerçekleştirilmiştir. Hindistan yolunun kısaltılması ve Osmanlı topraklarındaki zengin hammadde kaynaklarından yararlanmayı amaçlayan bu proje 19 YY.ilk çeyreğinde İngiltere Hükümeti tarafından başlatılmıştır. 1854'de İskenderiye-Kahire Hattı işletmeye açılmış, Hindistan yolu Osmanlı İmparatorluğu üzerinden kısaltılmıştır.

İzmir-Aydın Demiryolu'nun yapımı 23.8.1856'da bir İngiliz Şirketine verilmiştir. Böylece İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi faaliyetine başlamıştır. İzmir'den-Aydın'a kadar 130 km.lik demiryolunu şirket

onbir yılda tamamlayabilmiştir. 43 km'lik ilk kısım 27 Ocak 1860'da işletmeye açılmıştır. Türkiye'de işletmeye açılan ilk hat olması sebebi ile tarihi bir önem taşır. İzmir-Aydın Hattı'nın tamamı 1912 tarihinde işletmeye açılmış, 30 Mayıs 1935 tarih 2776 sayılı kanun ile satın alınarak 1 Haziran 1935'de TC. Devlet Demiryollarına katılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları coğrafi bakımdan iki ana grupta toplanır:

i) Balkan Demiryolları

ii) Anadolu Demiryolları

i) Balkan Demiryolları : Bunlar da iki hattan oluşur:

(a) İstanbul'u Sırbistan'dan geçerek Paris-Londra gibi büyük merkezlere bağlayan hat,

(b) Selanik'i Makedonya ve Bosna'ya bağlayan hat.

Balkan Demiryollarının Türkiye hudutları içindeki kısmı toplam 159 km'dir. Avrupa Türkiye'sindeki demiryolu işletmesi önce bir Fransız şirketine ait bulunuyordu. 1878 yılında şirketin merkezi Viyana'ya nakledilmiş; 1885 yılında şirketin adı değiştirilmiş ve Şark(Rumeli) Demiryolları İşletmesi Şirketi adını

almıştır. 1909'da merkez İstanbul'a taşınmış ve Anadolu Demiryolları Şirketi adıyla çalışmaya devam etmiştir.

ii) Anadolu Demiryolları : Anadolu'da ilk demiryolu hattı İzmir-Aydın hattıdır(1856). 1871 yılında Osmanlı Hükümeti, Fransız sermayesi ile Üsküdar-İzmit arasında bir demiryolu çalışması başlatmıştır. Hat Haydarpaşa'dan başlayıp Pendik'te 1872'de, Gebze'de 1873'de ve İzmit'te 1874'te tamamlanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu ekonomik güçlüklerinden ötürü, birkaç ülkenin yatırımcıları ile 1888'de bir sözleşme yapmış, İzmir'den Eskişehir yoluyla Ankara'ya(Angora) kadar bir demiryolunun ileride Bağdat ve İran Körfezi'ne doğru yapılabilecek bir uzatmayla yapımına ve işletmesine yetki vermiştir. XIX.yy. sona ederken Anadolu demiryollarının Bağdat hattı belirlenmiş Almanların imtiyazı dahilinde Anadolu'da yaklaşık 1000 km.'lik ray döşenmiştir.

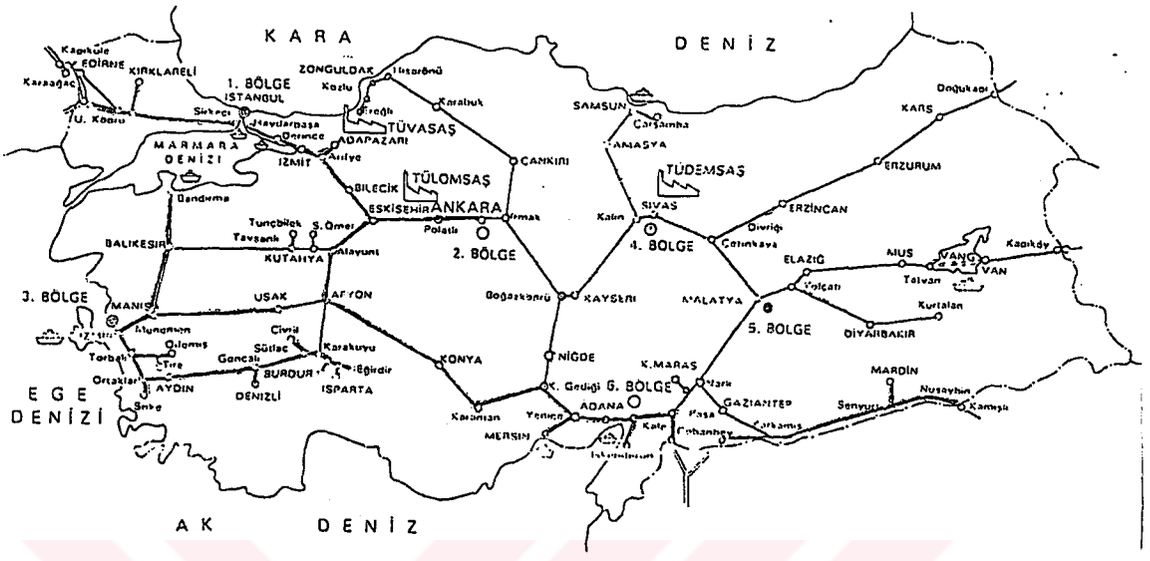
Cenup Demiryolları; Toprakkale-Payas-İskenderun, Fevzipaşa-Meydanıekbez, Çobanbey-Nusaybin, Derbesiye (Şenyurt)-Mardin hatları yapımından meydana gelmiştir. Bağdat hattı imtiyazı içerisindedir. Adana-Mersin demiryolu yapımını İngilizler, İzmir-Kasaba(Turgutlu) hattını ise Fransızlar gerçekleştirmişlerdir. 1900'lerde yapımına başlanan Hicaz Demiryolu Hacca gidişi kolaylaştırmak amacına yönelikti. 1909'da tamamlanan Şam-Medine Demiryolu 1.Dünya Savaşı sırasında tahrip edilmiştir.

Mudanya-Bursa hattı dar hat olarak yapılmış, raylar içten içe 1.06 m.olarak belirlenmiştir. Mudanya, Geçit, Yörükali, Bursa, Hüdavengidar, Muradiye istasyonları bu işletme içerisindeydi. 1892 yılında işletmeye açılmış, 1931 yılında TC.tarafından satın alınmış, 1953 yılında işletmeye son verilmiş ve hatlar sökülmüştür. Dar hatlar Samsun-Çarşamba hattı 1971 yılında sökülmüş, 1980 yılında 1.435 m.olan normal açıklıklı hat yapılmıştır. Maden-Yeniköy-Erzurum-Sarıkamış arası dar hat olarak Ruslar tarafından yapılmış, 1916'da işletmeye açılmıştır.Sarıkamış-Kars-Hudut arasında ise geniş hat 1.524 m. olarak yapılmış, 1899'da yapımına başlanmış, 1913 yılında işletmeye açılmıştır. Daha sonra bu dar ve geniş hatlar 1925 yılında TC Devleti tarafından satın alınmış, hatlar sökülerek 1.435 m. açıklığında normal hatlar olarak yapılmıştır.

Bütün hatlar tek hat olarak yapılmıştır. Demiryolları yapımında önemli noktalardan biri de istasyonların yerlerinin belirlenmesidir. İstasyonların aralarındaki mesafe 20 km. olarak belirlenmiş, bunların ekonomik, politik stratejik yönden önemli noktalardan geçmesine çalışılmıştır. "Türk hükümeti politik ve stratejik noktalara önem vermiş; Anadolu Bağdat Hattı'nın Konya'dan geçmesi istenmiş ama hükümet bunu onaylamamıştır" (Kahya, 1988).

Genel olarak demiryollarının raylarının arasındaki içten içe mesafe 1.44 m.-1.45 m. olarak belirlenmiştir. Bugün bu mesafe 1.435 m.dir.

Yurdumuzda gerçek anlamıyla demiryolu inşaat ve işletmeciliğine Cumhuriyet Dönemi'nde geçilmiştir. 24 Mayıs 1924 milli demiryolculuğun başlangıç tarihidir. Bu tarihle 506 Sayılı Kanunla Hükümete, o zamana kadar geçici bir idare ile işletilen Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatları ile, Haydarpaşa Liman Rıhtımı'nın satın alınmasına yetki verilmiş; geçici idare de yerini Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı altında kurulan yeni idareye bırakmıştır. 1953 tarihinde 6186 sayılı kanunla T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi adı altında İktisadi Devlet Teşekkülü, 1984 yılında Kamu İktisadi Kuruluşu olmuştur. Cumhuriyet öncesi ve sonrasında demiryolu hattı varlığı Harita 1'de verilmiştir.



Harita 1 : Cumhuriyet Öncesi ve Sonrasında Demiryolu Hattı
(TCDD YOL Dairesi Aplikasyon Şubesi

——— Cumhuriyet Öncesi Hatlar

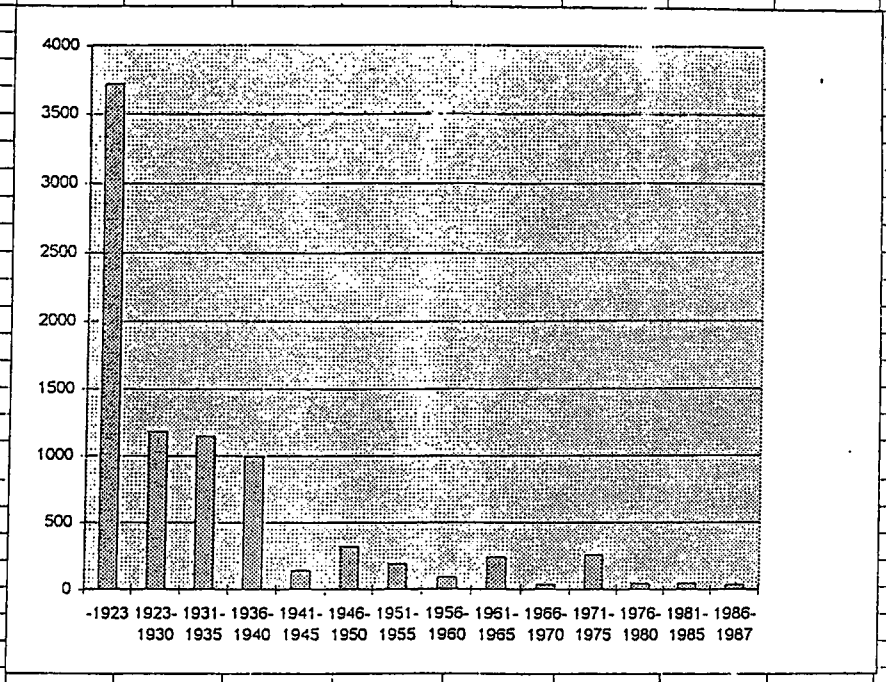
═══ Cumhuriyet Sonrası Hatlar)

1.3. Demiryolu Yapımında Dönemsel Gelişmeler

Demiryolları yapımındaki dönemsel gelişmeler Tablo 1 ve Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 1 : Dönemlere Göre Demiryolu Yapımı (Km)

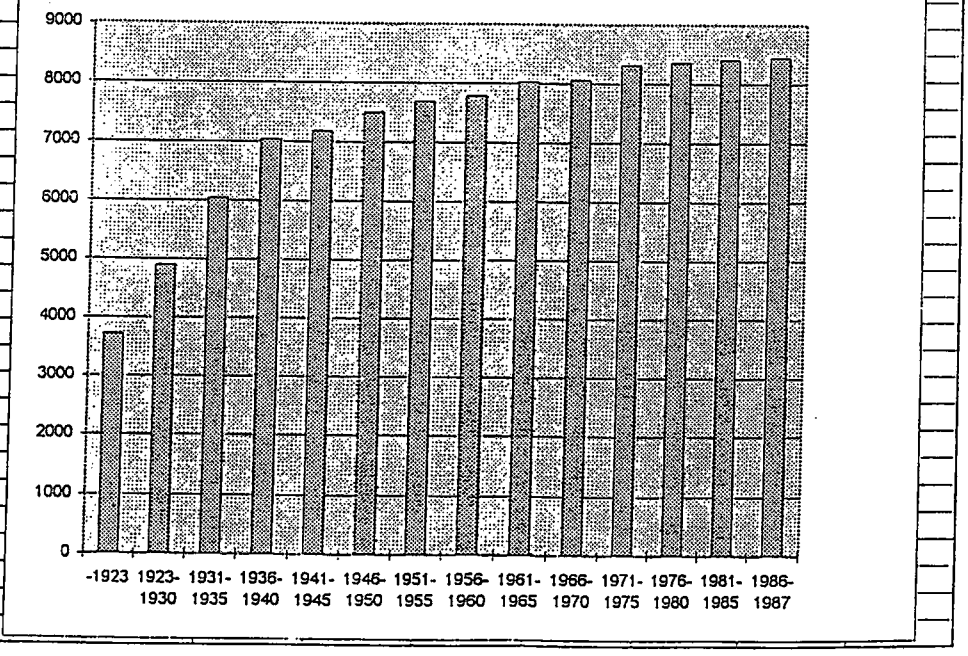
Dönemler	Demiryolu (Km)
-1923	3714.28
1923-1930	1181.062
1931-1935	1143.44
1936-1940	993.684
1941-1945	143.52
1946-1950	317.701
1951-1955	192.486
1956-1960	90.857
1961-1965	238.979
1966-1970	36.323
1971-1975	259.295
1976-1980	43.515
1981-1985	44.828
1986-1987	39.268



Kaynak: TCDD Aplikasyon Şb. 1995.

Tablo 2 : Demiryolu Yapımı (Birikimli Toplam Km)

Dönemler	Demiryolu (Km)
-1923	3714.28
1923-1930	4895.342
1931-1935	6038.782
1936-1940	7032.466
1941-1945	7175.986
1946-1950	7493.687
1951-1955	7686.173
1956-1960	7777.03
1961-1965	8016.009
1966-1970	8052.332
1971-1975	8311.627
1976-1980	8355.142
1981-1985	8399.97
1986-1987	8439.238



Kaynak TCDD Aplikasyon Şb. 1995.

Harita 2 ve Harita 3'de ise ilk ve son demiryolu hatları verilmiştir.

Harita 2 : 1800'lü Yıllarda Çeşitli Gruplara Hazırlattırılan Demiryolu Hatları

(..... : Önceden inşa edilmiş ağ

+++++++++ : İsveçlilere hazırlanmış ağ

---------- : Julius Berger Grubu için hazırlanmış bir ağ

========= : Devlet tarafından hazırlanmış ve inşa edilmiştir)

Harita 3 : Son Demiryolu Hatları ve Bölgelere Göre Ayrılması

1.4. İstasyon Yapılarındaki Benzer Özellikler

Ana girişler yapıların en özenle düzenlenmiş bölümleridir. Bu girişler bazen tarihi Türk mimarisinden esinlenmiş, taç kapılar biçiminde çözümlenmiş, bazen önlerine revak yapılarak önemleri vurgulanmış, bazen üzerlerine kubbeler oturtularak biçimsel yönleri pekiştirilmiştir.

Çatıda geniş saçaklar, bazılarının alt yüzleri kalem işi nakışlarla bezenmiş, ahşapla gerçekleştirilen bölümüne bezemeler yapılmıştır.

Yapı yüzleri daha özenle düzenlenmiş, dış yüzlerin bezenmesine çaba harcanmıştır. Birinci Ulusal Mimarlık döneminde yüzey bezeme öğeleri 15. ve 16.yy. çini kaplama, kalem işi tekniği ile gerçekleştirilmiş süsleme birimlerinin yenilenmesi biçiminde oluşmuş, bunlar yapı yüzlerinin çeşitli yerlerinde hep birlikte kullanılmıştır.

Taşla gerçekleştirilen yüzeylerde taşla yapılmış pencere kemerlerinin kilit taşlarına bazen gülceler oyulduğu görülmektedir. Tuğla veya taşıyıcı duvar yapı sistemlerine göre tasarlanmışlardır.

Planların dikdörtgen şemalı olması, orta doğrultuya göre bakışık bir biçimde planlanması, ana girişlerin genelde bakışım doğrultusuna yerleştirilmiş olması ve simetri olması.

Her katta değişik bir pencere biçimleri kullanılmış, yer düzeyinden çatıya kadar belirli bir düşey düzene göre çözümlenen bireysel yüzey dilimlerinin tüm yapı boyunca yenilenmesi yapılara ritmik bir görünüm kazandırmıştır. Pencereler genellikle çift ve iki kanatlı, altı bölümlü, kapılar ise iki kanatlı tasarlanmıştır.

Yapıların kütlesel çözümlerinde batı etkilerine karşılık, yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğelerin daha çok Osmanlí mimarisinin özgün dönemleri 15. ve 16. yy.örneklerinden seçilmesine ulusal mimarlık döneminde özellikle dikkat edilmiştir. Yine de o dönemde geçerli olan Batı mimarisinin biçimleme anlayışından kaynaklandığı, geleneksel Osmanlı mimarisinin yalnızca kemerlerin, yüzey bezemelerinin, saçak ve yapı öğelerinin biçimlenmesinde etkili olduğu görülmüştür.

Frontallerinde mutlaka yuvarlak pencere yapılmıştır. Genelde iki katlı olarak tasarlanmış, üst katlar lojman olarak düzenlenmiştir. Sağ ve sol yanlarında üzerleri ahşap çatılı veya çatısız(teras olarak kullanılan) ambarlar tasarlanmıştır. Ambarların çatılarında da aynı bezeme, aynı işçilik gözlenmiştir.

Duvar kalınlıkları taşıyıcı düzen içerisinde 50 cm. 60 cm. olarak planlanmış; ısıtma sistemi duvarların içerisinden geçerek bacaya bağlanmıştır. Ahşap döşemenin putrellerle bağlanması, ahşap asma tavan, ahşap merdiven çoğunlukta kullanılmıştır. Planlamalarda I., II., III. sınıf bekleme salonlarının olması dışında, haremlik ve selamlık olarak da düzenlemeler yapıldığı görülmüştür.

1.5. İstasyon Yapılarındaki Değişmeler ve Kaynakları

Anadolu hiçbir döneminde, onikibin yıllık kültürel geçmişine karşın gerçekten kendi malı olan bir gar binasına sahip olamamıştır. Oysa Fransız, Prusyalı, Hint, Arap vb. örnekler vardır.

Yolcu ve yük taşınması onların belli noktalarda indirilmesi, bindirilmesi ve hizmet verilmesi yepyeni tasarım fonksiyonlar getirmişti. Aydın-Turgutlu Hattı'nda yapılan ilk yapılar ancak bir Batı Avrupa Kentinin gereksinimi karşılardı. Sıraya girmek, bilet almak, treni yolcu salonunda beklemek,aynı zamanda ıssız dağ başında veya ovanın ortasında sıcak bir istasyon binası ile karşılaşmak.

Tip projeler de aynı şirketlerle beraber gelmiştir. Örneğin Fransa'nın güneyinden kesme taş konturlu, Prusya'dan rozaslı, kilit taşlı, basık kemerli, dik çatılı, pencere kanatları çift camlı bir gar binası. Simetri aksı çift kat yükseltilmiş ve frontalin de yuvarlak tek pencere. Saçakların oymalı ahşap kenarlıkları, bacası Napoleon dönemini çağrıştırır.

Geleneksel yapı ustası dış cephe sıvasına yabancıydı. Garların kaba işlerini yerli, ucuz işgücü; ince ve teknik işlerini Prusyalı ustalar yapacaktı. Yapı

üslubu, teknik sorumlu, teknoloji Avrupa kaynaklı idi. Bugün hala varlıklarını koruyan o yapıları Göztepe, Kartal, Erenköy, Bostancı, Bozüyük, Konya ve Adana'da görmek mümkündür.

Batı salt kendi üslubunu kullanmamıştır. Ortadoğu ve Uzakdoğu'nun etkisi altında kalmıştır. Gar binalarının ilk büyüklerinden olan Sirkeci Garı'nda (1890) Mimar Jachmund, Asya'nın kubbelerini,Avrupa'nın manastır tonozlu orta holünü, Muhteşem Süleyman'ın klasik motiflerini birleştirerek ortaya çıkarmıştır. Plan şeması ise Avrupa'ya uygundur.

Cumhuriyetin ilanına doğru, İmparatorluğun her yanında kendini gösteren ulusal bağımsızlık ve kendi kültürünü arama ve bulma Anadolu'da da sonuca ulaşmıştır. Türk mimarları başta Kemalettin ve Vedat Bey'ler olmak üzere Ulusal örnekler vermeye başlamışlardır. Edirne Karaağaç(1910) ve Ankara eski DDY işletme Binaları, Ankara Gazipaşa (Gazi) istasyon binası (1926) mimar Ahmet Burhanettin(Tamcı) tarafından tasarlanmıştır. Birinci Ulusal Türk Mimarlık Dönemi'nin anıtsal nitelikli ilk gar yapılarındandır. Bu dönemin diğer yapılarına Adana, Kayseri gar binalarını da ekleyebiliriz. Bu dönemin ortak özelliği; eski Osmanlı dinsel dekoratif öğelerinin cephelerde kullanılmaları ve planın hala batı şemalarına uygun olmalarıdır.

İkinci Dünya Savaşı öncesinde yeni Alman milliyetciliği Türk mimarlarını öylesine etki altına almıştır ki, Gar binalarının cephelerinde Osmanlı geleneklerini taşıyan yapılar ortaya çıkmış, geleneksel motifler dahi kaybolmuş; geriye ağır yapılar kalmıştır.

Ankara Gar ve çevre binalarının bu dönemdeki ürünleri bu anlayışın örnekleridir. Ankara Gar ve Gar Gazinosu (1937) Sekip Akalın tarafından tasarlanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünyaya yayılan uluslararası mimarlık anlayışı, gelişen teknoloji, yapı malzemesi olanakları çelik ve betonun kullanımı, Avrupa'ya gidip dönen Türk mimarları bu defa başka üslupları denemişlerdir.

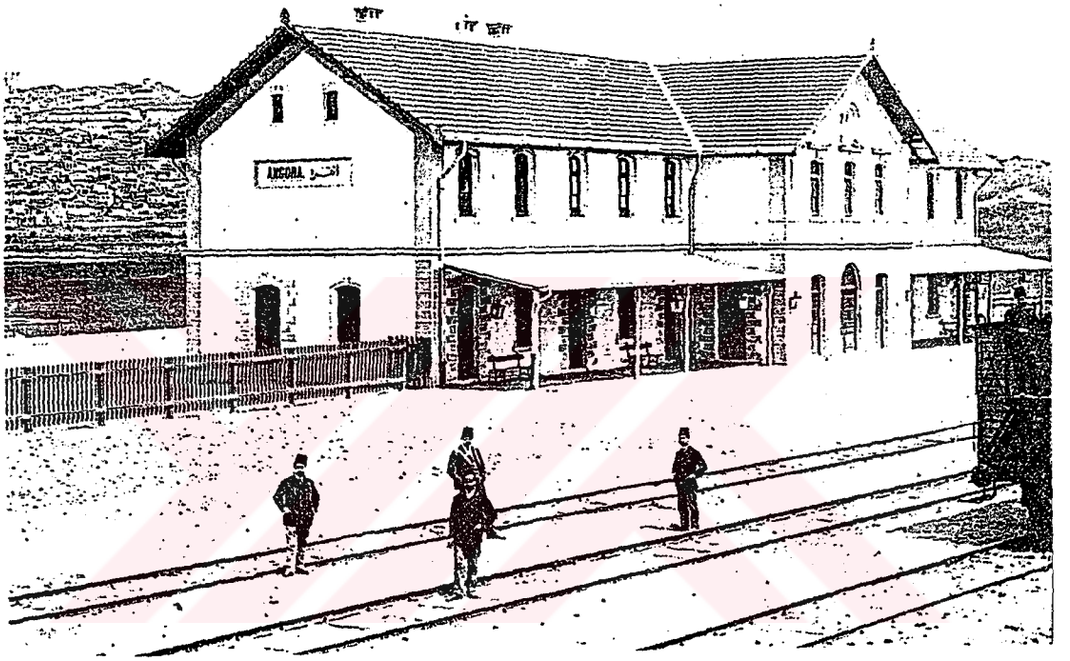
Dönemin örneği Eskişehir'in yeni Gar Binası olmuştur. Simetri aksındaki Betonarme kemer kabuk ve bunu iki yandan destekleyen tek katlı kanatlarıyla Anadolu'da XVIII.yy'dan bu yana yapı malzemesinin rasyonel ilk kullanımını gösterir.

Anadolu'da yapılan ilk gar binasından altmışlı yıllara kadar tasarım kaygısı ve çabası gözlemlenmiştir. "Kültür mirasının harcandığı son yıllarda gar binalarında herhangi bir üslup kaygısı görmek mümkün değildir" (Yılmazyiğit-1991).

2. YOLCU BİNALARI VE İSTASYONLAR

2.1. Yolcu Binaları

2.1a. Ankara



Resim 1 : Eski Ankara İstasyonu(Ankara Ankara, YKB Yayınları, İst.Altan Matbaacılık-1994, s.113.

Demiryolu'nun İzmit'ten Ankara'ya ulaşması 25 Eylül 1888'de Alfred Kaulla'ya verilen imtiyaz ile başlamıştır. 28 Kasım 1892'de Ankara İstasyonuna ilk lokomotif ulaşmıştır. Bugün mevcut olmayan eski Ankara İstasyonunun planları yoktur, ancak varlığını resimlerden hissedebiliyoruz (Resim 1).

Yeni Gar Binası 1935-1937 yılları arasında Mimar "Şekip Akalın" tarafından tasarlanmıştır. Müteahhidi Abdurrahman Naci Demirağ, Kontrol Mühendisi Alaeddin Arısan'dır. Yaklaşık 880 Bin liraya mal olmuştur.

Üçkat yüksekliğinde bir giriş holü. İki yanında simetrik olarak planlanan binanın girişi yüksek sütunlu anıtsal ölçekli portiko ve bunun iki tarafında yarım dairesel merdiven kuleleri. Bu yıllarda devletçiliğin mimariye yansıması, anıtsallığı ön plana çıkarmıştır

Yatay kütle doğu-batı yönünde uzanmaktadır. Çembersel bir hat izleyen ikili sütunlar gazinoya bağlanmıştır. Anıtsal sutun düzeni ile merdiven kuleleri yuvarlatılmış çatı bitimi, pencere altlarındaki yatay bordürler dönemin özellikleridir.

Betonarme iskeleti olan yapı dıştan Ankara taşıyla kaplanmıştır. Giriş kütlesinin üstü çelik makaslarla geçilmiştir. Yapının tren yoluna bitişik platformunun üstü de çelik ve camdan oluşan bir örtü ile kapatılmıştır.

Öndeki sütunlar ve üstlerindeki yatay şeritler hereke taşındandır. Giriş merdiveni, orta hol ve yan duvarların alt kısımları mermer kaplıdır. Giriş kapılarındaki metal öğelerde yalınlık göze çarpar. Türk mimarları tarafından tasarlanmış bir hizmet yapısıdır.

2.1b. Haydarpaşa

Resim 2 : Haydarpaşa Yolcu Binası

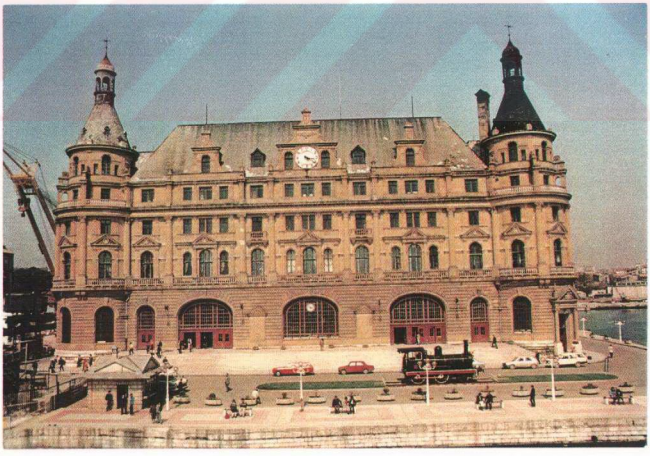
II.Abdülhamit zamanında yaptırılmıştır. 1906'da başlanıp 1908'de hizmete açılmıştır. Mimarları Otto Ritter ve Helmut Conu beylerdir.

Projeyi Almanların yapmasına karşılık inşaatı İtalyan Usta'lar yapar. Başlangıçta 2525 m2 arsa üzerinde kurulmuş, bugün kapalı kısımlarla 3836 m2'dir. Neo-klasik bir yapı tarzıdır. Bina herbiri 21 m. uzunluğunda 2500 adet Ahşap Kazık üzerine yerleştirilip, Asya toprakları genişletilmiştir (Resim 2).

Bir tarafı kısa, bir tarafı uzun (U) seklindedir. Bu (U) planın ortasında geniş koridorların her iki tarafında geniş ve yüksek tavanlı odalar sıralanmıştır. Odaların tavanları evvelce kalem işi nakışlarla sürlü iken sonra üzerleri sıvanmış olup, bugün binada tek bir odanın tavanı elle yapılmış kalem işi tezyinata sahiptir (Resim 3). Tavanın dört köşesinde TCDD amblemi olan kanatlı tekerlekler stilize olmadan önceki orjinal şekli ile resmedilmiştir. (U) planın iki kolu da kara tarafındadır ve ortadaki iç avluyu meydana getirmektedir. Avluya bakan cephelerde sadelik hakimdir(Ek 1,Ek 2,Ek 3)

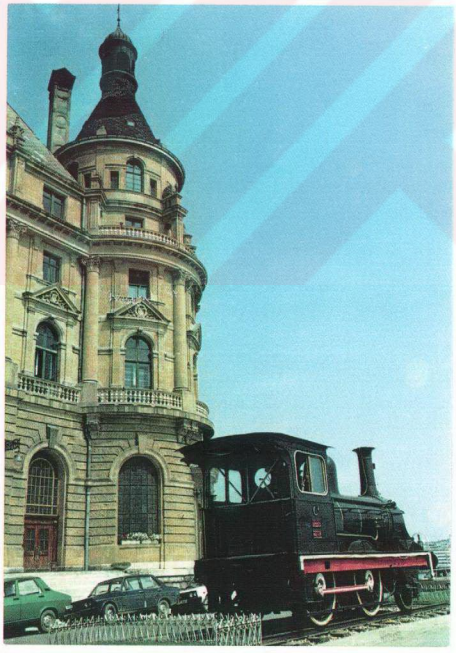
Resim 3 : Bugün Tek Bir Odada Mevcut Elle Yapılmış Kalemisi Tezyinatı

Bu yapı kesme taş olarak bilinmesine rağmen, yığma tuğla ve çelik putrelli döşeme (Volta döşeme)dir. Zemin kat, asma katlarda kullanılan taş ve cephe kaplaması 25 cm. kalınlığında Osmanlı-Lefke kumtaşıyla yapılmıştır. Bu taşların üzerinde her türlü motif bulunabilir. Ağzında mektup taşıyan posta güvercini, Kadıköy cephesindeki kemer kilit taşını süslemektedir. Kumtaşı orta sertlikte kolay işlenilebilen bir taştır. Bina temelleri üzerinde çelik karkas yapılarak taşıyıcı ve bölücü tuğla duvar olarak inşaa edilmiştir. Denize bakan yönünde iki başta dairesel kuleler vardır (Resim 4). Kuleler tabandan çatıya doğru kademeli olarak daralır. Çatısı ahşap dik çatıdır. Çatı kaplaması Arduvaz çatı örtüsüdür. Çatıda beşik örtülü çatı pencereleri bulunmaktadır.

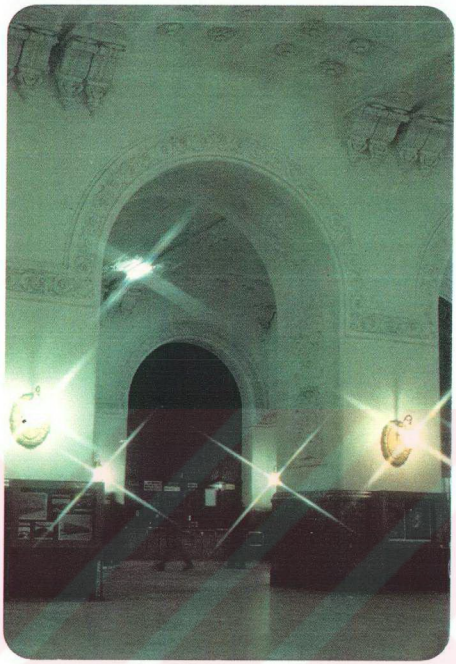


Resim 4 : Haydarpaşa Yolcu Binası Denize Bakan Kuleleri

Saçak kornişi ile, ikinci ve üçüncü kat arası kornişleri içinde kalan kısımda ahşap diktörtgen pencereler, iki korniş arasında çıkma dikdörtgen kesitli süs kolonları ve bunların üzerinde üçgen motifler bulunmaktadır. 1908 yılında hizmete girdiğinden beri ufak onarımların dışında 1976 yılına kadar restorasyon görmemiş gar binası 1976 yılında büyük çapta onarıma alınmış ve 1983 yılında dış cepheler ve iki kulenin restorasyonu tamamlanmıştır(Resim 5, 6).



Resim 5 : Haydarpaşa Yolcu Binası Onarılmış Kuleler



Resim 6 : Haydarpaşa Yolcu Binası Yolcu Salonu İçi

Bugünkü restorasyon hiçbir zaman ilk yapıldığı zamanki taş işlemesi ile kıyas edilmemelidir. Binanın dış cephe pervazları ise orjinal rengi olan nefti yeşil renge boyanmıştır. Tanker patlamasında kırılan Vitraylar yeniden takılmıştır.Aynı şekilde cephe onarımında kullanılan taşlar Osmaneli'ndeki ocaktan çıkarılarak vagonlarla getirilmektedir Hepsi büyük çapta küseki taşıdır. Bu taşlar ayırıma tabi olduktan sonra yontu taşı taslağı haline getirilir. Peronlar ve çevre yolları döşemeleri sökülerek mermerle kaplanır.

2.1c. Sirkeci

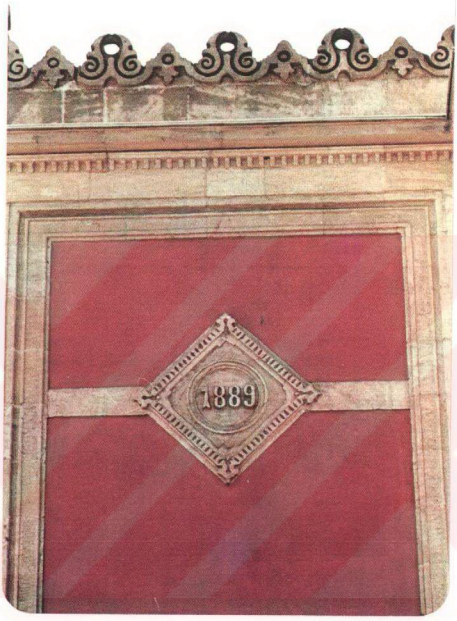
Resim 7 : Sirkeci Yolcu Binası

Sirkeci Gar Batı'nın, Doğu'yu görmek istediği gözle tasarlanıp uygulandı.Mimari Jachmund(1890) bir Prusyalı. Yapıldığı dönemde çok büyük yankılar uyandırmıştır. Mimar Jachmund öyle bir stil yaratmış ki, daha sonra Orta Avrupa'da yapılan tren garlarının projelerini çizen mimarlar bu stilden yararlanmışlardır (Resim 7).

İlk istasyon ahşap bir yapıdır. Binanın kaidesi granit, cephesi mermer ve Marsilya-Arden'den getirilmiş taşlardan yapılmıştır. İlk önceleri havagazı ile aydınlatılmaktaydı. 200 havagazı lambası koyulmuştu. Bekleme salonundaki büyük sobalar Avusturya'dan gelmişti.

Orta girişin iki yanındaki saat kulesi, üç büyük lokanta ayrıca arkada geniş bir bahçe ve açık hava lokantası bulunmaktaydı.

Resim 8 : Sirkeci Yolcu Binası Mevcut Olmayan Tuğra Yeri



Resim 9 : Sirkeci Yolcu Binası Tuğra'nın Tarihi

Gar'ın büyük kapısı üzerinde bugün mevcut olmayan ancak Tuğra yeri bulunan Seraskeri Muhtar Efendi tarafından tanzim edilmiştir. 3 Mayıs 1889 tarihli şu yazı yazılmıştır:

Hakanı äli himmetin hükmü bedâyi perveri,
Demiryol için eyledi insa bu dükaş mevkifi
Tarihini ilân içün muhtar çıktı bir katar
Sultan Hamıd binâ zıbâ bu dülkaş mevkifi(Göktan, 1991) (Resim 8, Resim 9)

Tarihi Tuğra'nın bugünkü anlamı ile;

Ulu Hakan himmet ederek buyruk verdi
Demiryol için bu gönül çeken istasyonu yaptırdı
Tarihini ilan için çıktı özel bir tren
Sultan Hamid yaptırdı bu süslü ve gönül çeken
istasyonu.

Bu yapı Avrupa'nın manastır tonozlu orta holü, Asya'nın kubbeleri Afrika'nın sivri kemerlerini ve Muhteşem Süleyman'ın klasik motiflerini birleştirmiş bir yapıdır. Plan şeması batı tarzındadır.

2.1d. Basmane

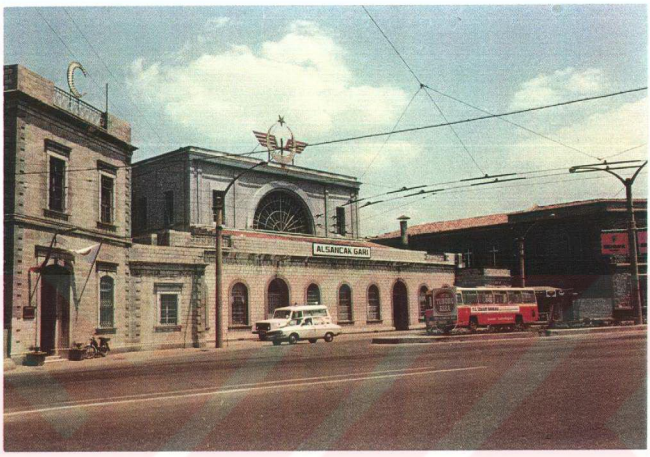
Resim 10 : Basmane Yolcu Binası

İzmir Hattının yapımından sonra tasarlanmıştır. Giriş holü oldukça geniş, dikdörtgen simetri plan şemalı bir gardır. Cephesi kesme taştır. Sivri kemerler yerini yuvarlar kemerlere bırakmıştır (Resim 10).

Resim 11 : Basmane Yolcu Binasının Peronlarının Kapatılması

Bina iki katlı olup, giriş algılanması için üç kat olarak tasarlanmıştır. Giriş üzeri lojman olarak kullanılmaktadır. Dik bir çatı örtüsü ile kapatılmıştır. İki katlı olan kısımlarda frontal pencereler yerlerini almıştır. Cephe pencelerinde çok fazla değişkenlik görülmemektedir. Yuvarlak taş kemerler kullanılmıştır. Gar tarafında peronların üzeri çelik bir örtü ile örtülmüş, üzeri kiremit kaplıdır (Resim 11).

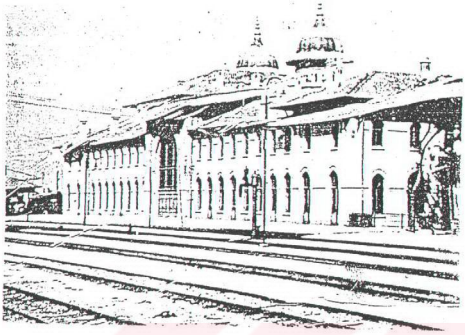
2.1e. Alsancak



Resim 12 : Alsancak Yolcu Binası

Dünyadaki ender taşralı garlardan biridir(Resim 12). Bütün demiryollarının uzağına düşmüştür. Ne son ne de başlangıçtır. Denizin yanındadır. Kalabalığı azdır. Yolcuları Aydın hattının tüccarları veya işçileridir. Ayrıca yakın çevrenin memur ve öğrencileridir. Bu gar kendini demiryolu boyunca çıkacak küçük istasyonlarda tekrarlar. Bu istasyonlar Çamlık, Selçuk, Buca, Sirinyer-Bayındır Söke. Vitraylarıyla, süslemeleriyle sessiz bir gardır. Dünyanın hiçbir yerine buradan kaçıp gidemezsiniz. Alsancak kendine sırtını dönen bir ticaret kentinde yalnız kalmış bir gardır.

2.1f. Edirne(Karaağaç)



Resim 13 : Edirne Garı Peron Cephesi ("Avrupa Hatlarımızı Tanıyalım" Demiryolları Dergisi, Demiryolları Matb. 1933, Cilt 9)

Ulusal Mimarinin örneklerindendir. Edirne Karaağaç (1910) Mimar A.Kemalettin Bey'in tasarımıdır(Resim 13).

Döşemelerinde çelik kirişleme kullanılmış, tuğla ve kesme taş taşıyıcı duvar olarak tasarlanan bir yapı sistemidir. Yer düzeyinden başlayıp saçak düzeyinin üzerine taşırılarak orta doğrultuları ve bakışımı vurgulamayı amaçlamış ve yapının çeşitli yerlerinde aynı anda kullanılan çıkmalar dikkati çekmektedir.

Giriş Türk mimarisinden esinlenmiş, taç kapı biçiminde çözümlenmiş, girişin yanındaki kulelerin üzerine kubbe oturtularak biçimsel yönü pekiştirilmiştir. Sivri kemerler Edirne Garı'nın bodrum kat dışındaki tüm açıklıklarında kullanılmıştır.

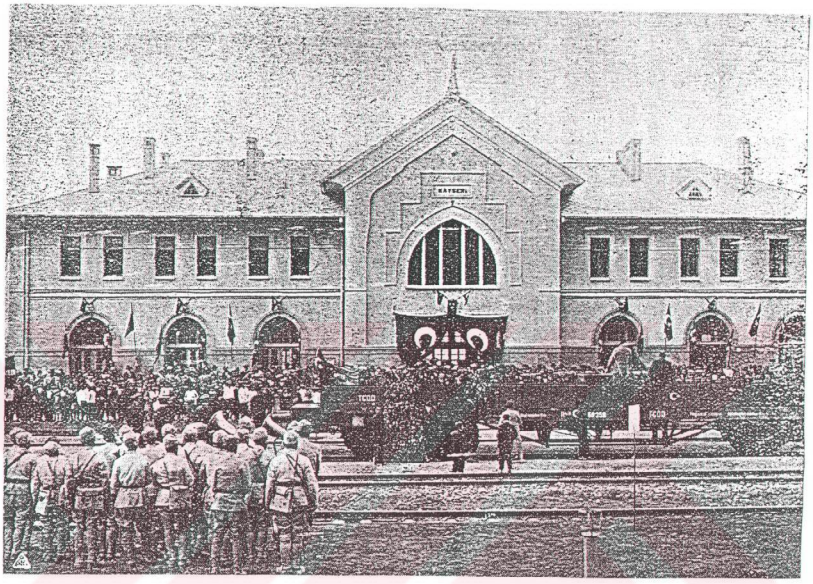
Resim 14 : Edirne Kapıkule Yolcu Binası

Garın iki ucundaki teras ve merdivenlerin demir parmaklıklarla çevrelendiği görülmektedir. Kemer köselerinde kullanılan kabaraların en ilginç ve en özenle yapılmış örnekleri buradadır. Ayrıca mimarın betonarme tekniği ile gerçekleştirilmiş hiçbir yapısında bu tür bir bezeme öğesi kullanmadığı dikkati çekmiştir. Özenli bir taş işçiliği ile gerçekleştirilmiş olan garın giriş bölümü çıkıntısının köşelerinde kum saati motifli köşe sütunceleri kullanılmıştır.

Trenin güzergahı değiştiği için bugün Edirne Garı Trakya Üniversitesi'ne verilmiş bir gardır. Üniversite Garı sosyal bir tesise dönüştürmüştür. Yapının görkemli girişini, bekleme holünü kocaman bir salon yapmıştır. Yine de şanslı garlardandır. Kimse onları yıkmamıştır (Ek 4).

Yeni gar Kapıkule'de yapılmıştır. Mimari olarak ne kadar farklı olduğu görülmektedir (Resim 14).

2.1g. Kayseri



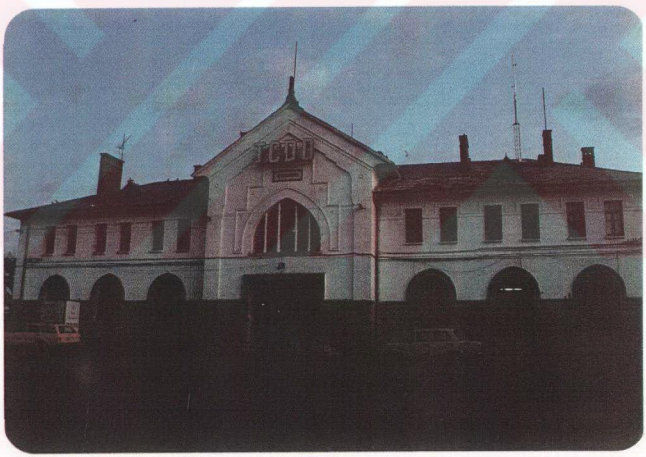
Resim 15 :Kayseri Yolcu Binası Perondan Görünüş (Ankara-Kayseri Hattı'nın işletmeye açıldığı gün. Demiryolları Dergisi, Demiryolları Matb. 1938, s.476)

Birinci Ulusal Mimarlık Döneminin anıtsal nitelikli gar yapılarındandır(1933) (Resim 15).

Giriş Holü 460 yüksekliğindedir. Dikdörtgen plan şemalıdır(Ek 5). Binanın her iki köşesinden lojmanlara çıkılır. Gar binalarında olduğu gibi dış duvarlar 60 cm.

kalınlığındadır. Pencerelerdeki kayıtlar. Yapının bütünlüğü dönemini yansıtır. Pencereler çift camlı geniş denizlikli giriş holü mermerdir. Osmanlı dinsel dekoratif öğeleri kullanılmıştır (Ek 6, Ek 7).

Kayseri Hattı 1927 yılında açılmıştır. Tamamen Türk mimarları, mühendisleri tarafından gerçekleştirilmiştir (Resim 16).



Resim 16 : Kayseri Yolcu Binası Şehirden Görünüş

2.1h. Malatya-Manisa

Resim 17 : Malatya Yolcu Binası Şehirden Görünüş

Önceleri şehir yerleşimi eski Malatya olarak nitelendirilen yerdedir. Bu yerleşimden dolayı buraya tek katlı, ahşap asma çatılı istasyon binası yapılmış, eski Malatya İstasyonu olarak projelerde geçmektedir (Ek 8).

Orjinal projelerden incelediğimizde proje tasarımının onayı 1931 tarihini taşımaktadır (Ek 9). Dikdörtgen plan şemalıdır. Giriş yükseltilerek vurgulanmıştır. Bütün yolcu binalarında olduğu gibi yüksek bir giriş holü ile

bağlanmaktadır. Duvar kalınlıkları 50 cm.dir (Ek 10, Ek 11). Cephelerde kemer pencerelerin yerini dikdörtgen pencereler almıştır (Resim 17). Pencelerdeki kayıtlarda bölgeler artmıştır. Döşemeler celik putrellerle taşıtılmış, dik çatı yerini, kırma ve düz çatıya bırakmıştır (Ek 12).

Malatya ve Manisa yolcu binaları birbirlerinin aynısıdır (Resim 18). Manisa-Soma hattı 1890 yılında, Malatya hattı ise 1931 yılında açılmış, buna karşılık aynı planlar tip proje olarak uygulanmıştır.

Resim 18 : Manisa Yolcu Binası Şehirden Görünüş

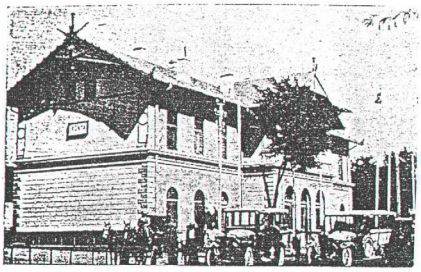
2.11. Afyon

Resim 19 : Afyon Yolcu Binası Sehir Cephesi

Uşak-Afyon arası 1890 yılında hizmete açılmış, 1934 yılında TC. tarafından satın alınmıştır. Proje tasarımları 1930-1937 yılları arasında değişir (Resim 19).

Dikdörtgen bir plan şemalı, simetri bir yapıdır. Geniş, ferah bir giriş holü sanki gelen yolcuyu karşılar. Orjinal çizimler çok yıpranmış olduğundan yazıma aktarılamamış, yalnız planlar incelendiğinde I., II., III. sınıf beklemelerin kadın ve erkek bölümlerinin ayrı ayrı olduğu görülmüştür. Bunlar günümüz şartlarında değiştirilmiştir. Her istasyonda olduğu gibi mutlaka bir bagaj bölümü vardır. Pencere kemerleri kalkmış, dikdörtgen, geniş büyük penceler yerini almıştır. Giriş holündeki yüksek camlar, yan bloklardaki açıklıklar Ankara Garını andırır. Cumhuriyet dönemi yapılmış taş kaplama bir binadır. Dik çatılar kaybolmuş, yerini gizli çatılar almıştır.

2.1i. Konya



Resim 20 : Konya Yolcu Binası Şehirden Görünüş
("İstasyonlarımız" Demiryolları Dergisi,
Demiryolları Matb. 1933, Cilt 9, s.61)

Eskişehir-Konya hattı 1893 tarihinde padişah tarafından imtiyaz verilmiştir ve 1896'da Konya-Ilgın arası yapılmıştır (Resim 20).

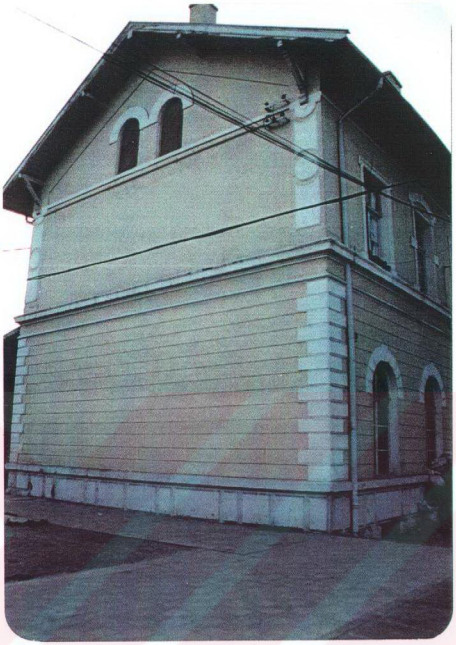
Konya-Ilgın arası ise 1904 tarihinde işletmeye açılmıştır. Konya'nın ilk İşlt.Müdürü Mösyo Motro'dur (Demiryolu Mecmuası 1933). Konya İst.Binası 1950 öncesi yapılan istasyon yapılarındandır (Resim 21, Resim 22). Yabancı şirketler çekilince istasyon müdürlüğüne Abdullah Vehbi bey getirilmiştir.

Milli Mücadele senelerinde Konya'da bir İşletme Müdürlüğü kurulmuş, İstiklal Harbi sonlarında işletme önce Eskişehir'e sonra da Haydarpaşa'ya nakledilmiştir. Hatlar yapılıp işletmeler oluşunca yine işletme merkezi olmuş, daha sonraki yıllarda işletme merkezi değişmiştir.

Resim 21 : Konya Yolcu Binası Şehirden Görünüş

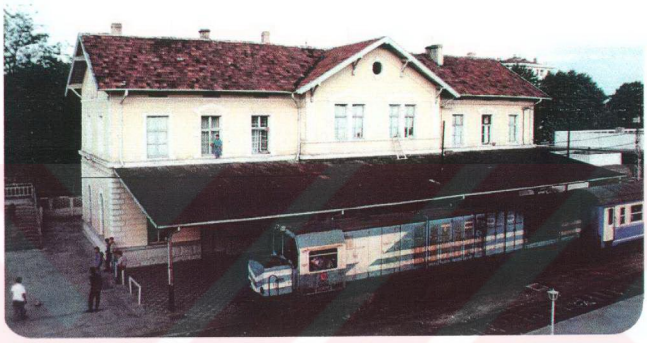
Konya yolcu binası 200 x 140 m2'lik bir saha üzerinde inşaa edilmiştir. Dikdörtgen plan şemalıdır. Duvarlar 50 cm. döşemeler ahşaptır. Çelik putrellerle taşınmaktadır. Ahşap asma tavan (Rabita), ahşap merdivenler, ahşap çatıdır (Ek 13, Ek 14, Ek 15).

Simetri plan konumundadır. Çift camlı, pencere kayıtları altı bölümlüdür. Pencere ve kapılarda taş kemerler kullanılmıştır (Ek 16, Ek 17).



Resim 22 : Konya Yolcu Binası Yandan Görünüş

Frontalinde yuvarlak penceresi mevcuttur. Ahşap saçaktaki bezemeler dikkati çeker (Ek 18, Ek 19). Dönemindeki ahşap sundurması korunamamıştır. Giriş kattaki kemerli kapı ve pencereler üst katlarda dikdörtgen olarak yapılmış ve kemer havası verilmiştir. Dönemi-nin benzer yapılarındandır. Osmanlı kemerleri, batının dik çatısı, taş hakimdir. Giriş holündeki tezyinat, dömenini çağrıştırır. Hat tarafındaki sundurma Cumhuri-yet döneminde yapılmış, bina ile uyumu gözlenmemiştir (Resim 23). Bugün kullanılmayan bu yapı restorasyon yapılmayı beklemektedir.

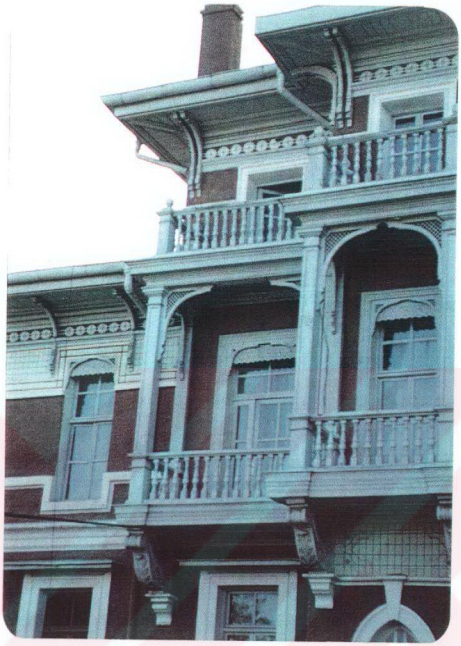


Resim 23 : Konya Yolcu Binası Peron Cephesi

Ayrıca o dönemde Osmanlı-Baadat Demiryollarının ilk otellerinden biri yapılmıştır (1912) (Resim 24). Bu bina daha sonra Konya İşletme binası olarak kullanılmıştır. İşletme binası olarak kullanıldığında ait katı okuma salonu olarak açılmış, burada birçok yayının bulunması gibi ayrıca konferanslar ve musuki konserleri tertip edilmiştir. Aynı binanın altında memurların üyesi olduğu Çelik Spor Kulübü kurulmuş ve istasyonda güzel bir tenis kortu yapılmıştır. Şimdi personel yatakhanesi olarak kullanılmaktadır (Resim 25, Resim 26).

Resim 24 : Konya'da Osmanlı-Bağdat Demiryollarının İlk Otellerinden

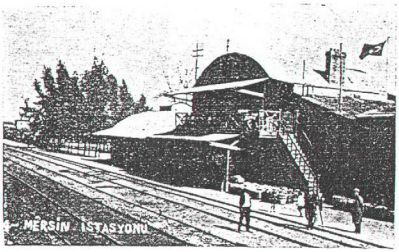
Resim 25 : Konya'da İlk Otelin Bir Görünüşü



Resim 26 : Konya'da İlk Otelin Tezyinatı

Binanın balkon ve korkulukları, payandalar ahşap olup, ahşap ve taş işçiliği bir arada yer almıştır. Giriş kemer ve üzerindeki cumbayı taşıyan ahşap payandalar ile vurgulanmıştır. Girişte mermer ve ahşap korkuluklu merdiven ve tavan süslemeleri ilgi çekmektedir. Pencereler çift camlı olup kayıtları altı bölümlüdür.

2.1j. Mersin

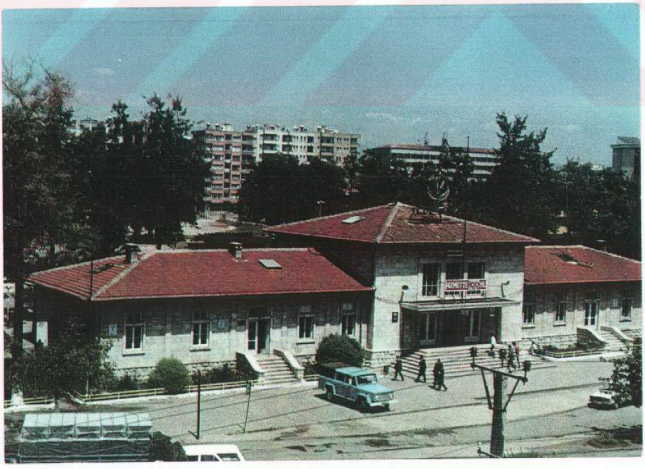


Resim 27 : Mersin Eski Yolcu Binası Peron Cephesi ("İstasyonlarımız", Demiryolları Dergisi, Demiryolları Matbaası, 1933, Cilt 9)

Akdeniz kıyısında bir liman olan Mersin'in karadan ithalatını ve ihracatını temin eden Gar önemli bir istasyondur. Mersin-Tarsus-Adana hatlarının işletilmesi Türk-İngiliz-Fransız grubuna verilmiştir. Bu hatlar 1886'da işletmeye açılmıştır. 1910 yılında projesi tasarlanmıştır (Resim 27). Mevcut olan eski projelerinden bir kısmı incelendiğinde 1950 öncesi yapılan projelendirilmede Osmanlı ve Batı mimarisi gözlenmiştir.

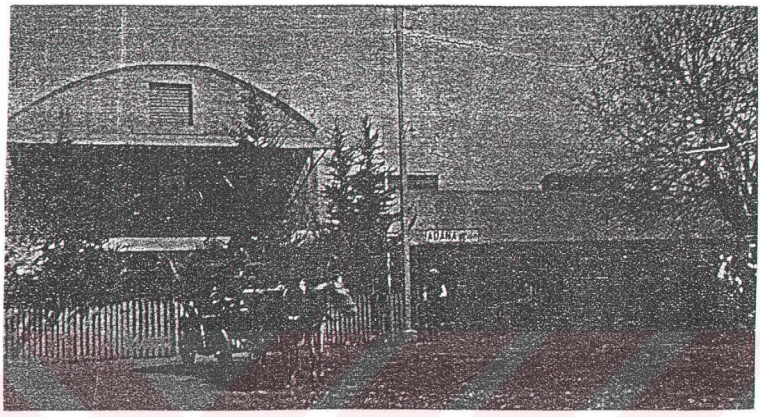
Bu yapı yıkılarak bugün yerine yeni gar binası yapılmıştır. Yeni gar binası 1950 sonrası yurdumuzdaki mimari akımlardan etkilenmiştir. Dikdörtgen bir plan şeması olması, giriş holünün aydınlık ve yüksek, dış cephesinin kaplaması taş olduğu gözlenmiştir. Kemerler kaybolmuş, dikdörtgen pencelerler, açılan kanatlar dört bölümlü, üstte vasistas pencereler iki bölümlü tasarlanmış kırma çatılı bir yapıdır. Yalnız dikkati çeken 1930'lu yılların başında görülen ezici bir bina anlayışı yoktur(Resim 28, Resim 29).

Resim 28 : Mersin Yeni Yolcu Binası Peron Cephesi



Resim 29 : Mersin Yeni Yolcu Binası Giriş Cephesi

2.1k. Adana



Resim 30 : Adana Eski Yolcu Binası Şehirden Görünüş (Istasyonlarımız, Demiryolları Dergisi, Demiryolları Matbaası, 1933, Cilt 9)

Bağdat Demiryolları adı altında kurulan istasyonlardan biridir(Resim 30). Yenice-Adana Hattı'nın açılışı 1886 yılına rastlamıştır.Cumhuriyet Devrinde 1928 yılında satın alınmıştır.Hattın yapıldığı dönemlerde tek katlı ahşap bir istasyon yapılmış,yeni istasyon yapılırken yıkılmıştır. Planlar 1938 yılında tasarlanmıştır (Ek 20, Ek 21). Batı plan şeması etkisi ile yapılmış,simetri bir plandır. Diğer istasyon yapılarından farklı olarak giriş kısımları yükseltilmemiş, revaklarla, kemerlerle vurgulanmıştır. Osmanlı kemer mimarisi giriş kapılarında kullanılmıştır (Resim 31, Resim 32). Simetri aksında yan bloklara yükseklik verilmiş, ahşap saçak ve payandalarla saçaklardaki tezyinat dikkati çekmektedir. Taş işçiliği pencelerde diğer yapılardan farklı kullanılmıştır.

Resim 31 : Adana Yolcu Binası Giriş Cephesi

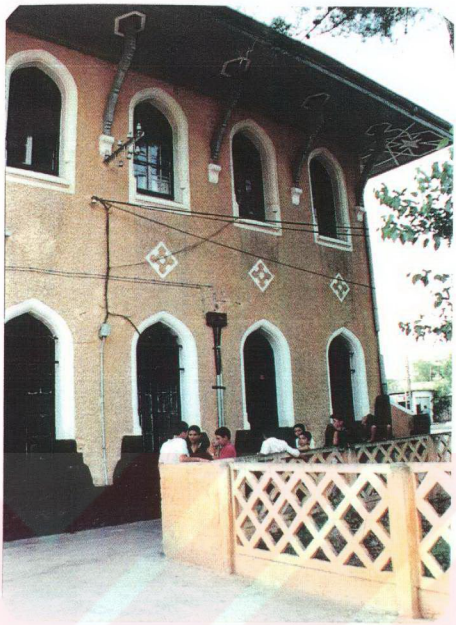
Resim 32 : Adana Yolcu Binası

2.11. Toprakkale

Resim 33 : Toprakkale Yolcu Binası Peron Cephesi

Cenup Demiryollarının(Toprakkale-Payas-İskenderun) hattı bir bölümü içerisinde yer almıştır. Bu hatlar Bağdat Hattı imtıyazı içerisinde bulunup, hat işletmeye 1912 yılında açılmıştır. Fransızlar tarafından yapılmıştır (Resim 33, Resim 34).

Orjinal planlar incelendiğinde projelerinde "Le 14/27 Janvier 1327//(1912)" tarihi tespit edilip, Bağdat Hattı için yapılan Toprakkale İstasyonu olarak geçmektedir. Daha sonraki çalışmalar bunlardan kopya edilmiş-edilmiştir (Ek 22, Ek 23, Ek 24). Dış duvarlar 50 cm. kalınlığındadır.



Resim 34 : Toprakkale Yolcu Binası Çatı ve Pencereler

Sivri kemerler, cephelerdeki işlemeler, ahşap saçak, ahşap payandalar dönemin özelliğini gösterir. Osmanlı-Arap mimarisi etkisinde projelendirilmiştir (Resim 35, Resim 36). Saçaklardaki bezemeler korunmaya çalışılmış, binanın cephelerindeki motifler dikkati çekmektedir. Giristeki ahşap sundurmasının orjinalliği korunmaktadır. Pencereler birbirinin devamıdır. Açılan iki kanatta her kanat altı bölümlü olup, toplam oniki bölümlüdür. Üst kanatlar açılmayan sabit altı bölümlü tasarlanmıştır. İki katlı, yan bölümlerinde ambarı olmayan bir yapıdır. Demiryollarının ilk yapıldığı yıllardaki sarı rengi ile yolcularını beklemektedir.

Resim 35 : Toprakkale Yolcu Binası Sağ Yan Perspektif Görünüş

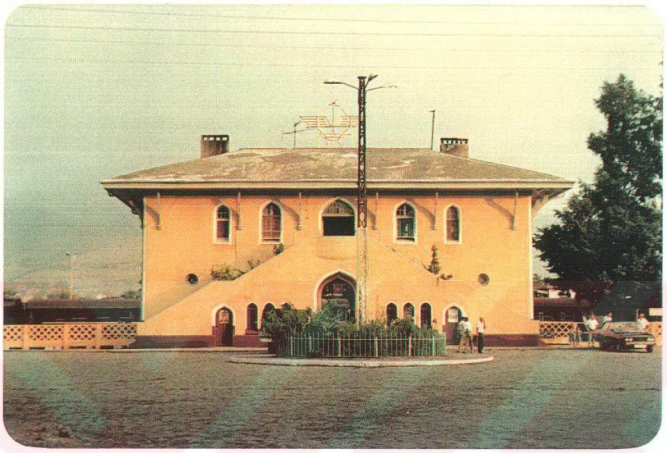
Resim 36 : Toprakkale Yolcu Binası Saçak Detayı

2.1m. Yenice

Resim 37 : Yenice Yolcu Binası

Bağdat Demiryolları sırasında 1912 yılında hat açılmıştır. Mimarisi Osmanlı-Arap mimarisi karışımıdır (Resim 37, Resim 38).

Çatı ahşap saçaklı, tezyinatı, ahşap payandaları ile dikkati çekmektedir (Ek 25, Ek 26, Ek 27, Ek 28).

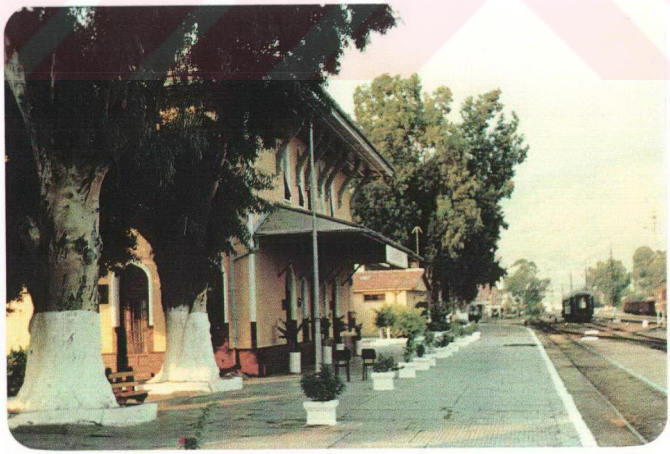


Resim 38 : Yenice Yolcu Binası Şehirden Görünüş

Ceyhan ve Yenice'de peron cephesinden bakıldığı zaman binanın yanındaki kanat duvarların, sanki büyük kemer kapılar gibi istasyonun kente bir bağlantısı olduğu izlenimini verir. Pencereler birbirinin devamıdır. Peron cephesinde büyük kemerli kapılar, revak ile beraber bir bütünlük içerisindedir. Cephelerde işleme dikkati çeker. Revaklarda kanat duvarlarındaki boğumlarda arap mimarisinin etkisi gözlenmektedir.

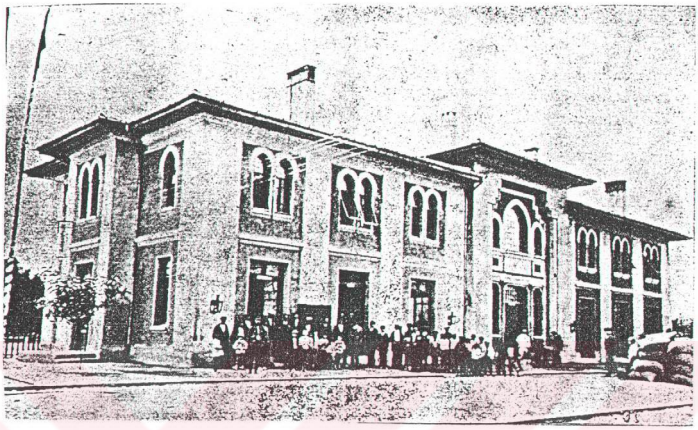
Toprakkale'den çok az farklıdır, saçak süslemeleri aynıdır. Ceyhan-Yenice, İskenderun aynı tipdir(Resim 39, Resim 40).

Resim 39 : Ceyhan Yolcu Binası Peron Cephesi



Resim 40 : Iskenderun Yolcu Binası Peron Cephesi

2.1n. Amasya



Resim 41 : Amasya Yolcu Binası Peron Cephesi
(İstasyonlarımız, Demiryolu Dergisi, Demiryolu Matb.1933-1934, S.685, Cilt 9)

Sivas-Samsun-Demiryolu güzergahı içerisinde yer almıştır. Amasya istasyonuna demiryolu hattı 1927 yılında gelmiştir. İstasyon daha sonraki yıllarda yapılmıştır (Resim 41). 1950 öncesi yapılan gar binalarımızdandır. Dönemin önemli yapılarındandır.Dikdörtgen plan şemalıdır (Ek 29, Ek 30). Duvarlar 50 cm. kalınlığında olup, diğer istasyonlar gibidir. Pencelerde görülen Osmanlı kemerleri; çoğunlukla birinci katta kullanılmış olup,bugün mevcut olmayan ahşap panjurları ile bu istasyonda daha az göze çarpar. Giriş kısmı öne çıkarılıp yüzeyden başlayıp çatıya kadar aynı doğrultuda devam ederek vurgulanmıştır Kemer pencereleri daha çok üst katlarda kullanılmıştır (Resim 42, Resim 43). Asma çatı ve ahşap asma tavanlıdır Son yıllarda restorasyonu yapılmıştır.

Resim 42 : Amasya Yolcu Binası Günümüzde Peron Cephesi

Resim 43 : Amasya Yolcu Binası Şehir Cephesi

2.1o. Kütahya

Cumhuriyet öncesi yapılmış, 1894 tarihli proje uygulanmıştır.

Plan dikdörtgen şemadır. Dış duvarlar yine 50 cm. kalınlığındadır. Ahşap çatı, ahşap asma tavanlıdır. Küçük bir istasyon binası olarak tasarlanmıştır. Döşeme ahşap olup, çelik putrellerle taşıtılmıştır (Ek 31, Ek 32, Ek 33).

Pencere ve kapılarda taş işçiliği bu hatta yapılmış istasyonlardan farklıdır. Kemerler dönemini yansıtmaktadır. Taş ve tuğla bir arada kullanılmış, pencereler açılan çift kanatlı, altı bölümlüdür. Sadece kapılarda taş kemer kullanılmıştır. Bugün mevcut durumu ile korunmaya çalışılmaktadır.

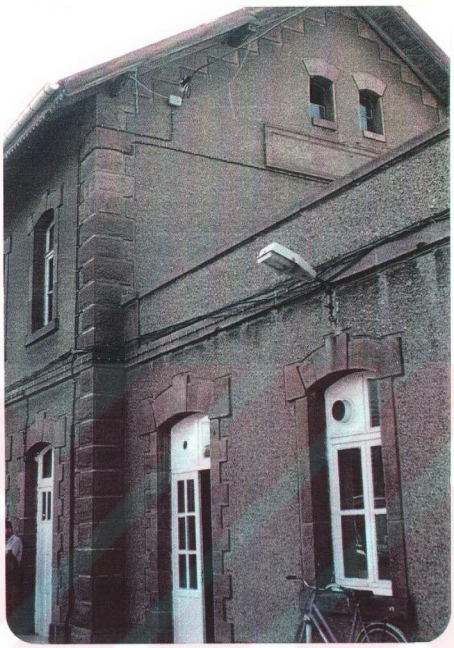
I., II., III. sınıf bekleme salonları diğer yolcu binalarında olduğu gibi burada da mevcuttur.Daha sonraki yıllarda üst katlar lojman olarak tadilat yapılmış, bu tadilatlar sırasında yapının içine yeni bölümler ilave edilerek mevcut yapının içi değiştirilmiştir. Bu değişmeler dış cepheye yansımamıştır.

2.16. Balıkesir

Resim 44 : Balıkesir Yolcu Binası Şehir Görünüşü

İzmir Turgutlu Demiryolu güzergahı içinde yer almıştır. Hattın işletmeye açılma tarihidir (1912) (Resim 44).

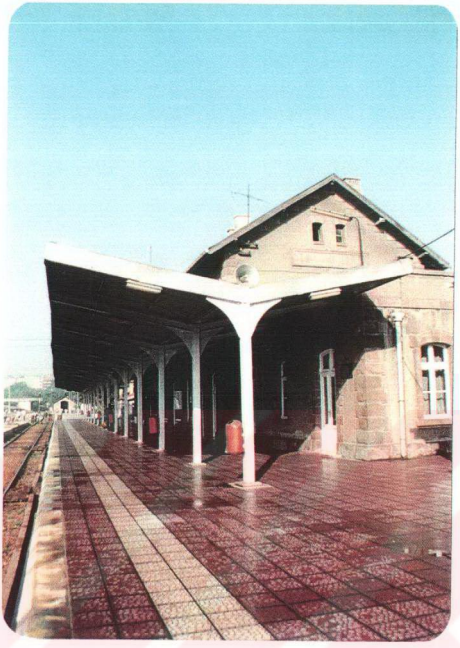
Proje tasarlanış tarihi(1911) olarak tespit edilmiştir. Proje yapım sırasında ufak değişikliğe uğramıştır.



Resim 45 : Balıkesir Yolcu Binası Taş İşçiliği

Dikdörtgen plan şemalı simetri bir yapıdır. Giriş kısmı öne çıkarılıp, çatı katı yapılarak dik bir çatı ile vurgulanmıştır. Pencere ve katılardaki taş işçiliği bu yarda daha farklı düzenlenmiştir.

Köşelerde kullanılan taş çatıya kadar devam edip, çatıda küçük taş kemerli sürmeli pencereler mevcuttur (Resim 45, Resim 46).

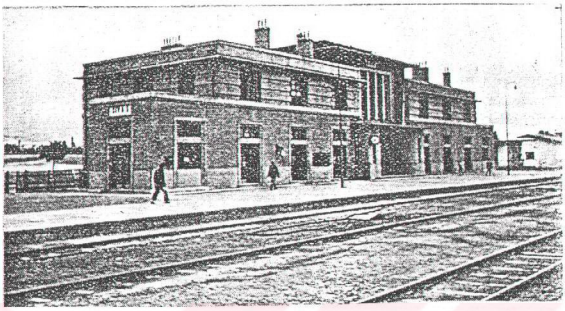


Resim 46 : Balıkesir Yolcu Binası Peron Örtüsü

Diğer pencereler ise iki kanatlı ve altı bölümlüdür. Tek katlı simetri kanatlar teras olarak yapılmıştır. Saçak ahşap olup, bezemelidir. Bacalar daha sonraki onarımlarda değiştirilmiştir. Balıkesir gar da iki oda orjinal yer döşemesini muhafaza etmektedir. Bekleme holünün (giriş) tavanı ahşap asma tavandır.

İlerdeki dönemlerde peron cephesine yapılan peron örtüsü bu eski bina ile bir uyumsuzluk içerisindedir (Resim 46). Çelik taşıyıcı örtü binayı boydan boya kapatmaktadır.

2.1p. Sivas



Resim 47 : Sivas Yolcu Binası Peron Cephesi
(İstasyonlarımız, Demiryolu Dergisi,
Demiryolu Matb. 1933, Cilt 9)

30 Ağustos 1930 tarihinde Sivas ist.işletmeye açılmıştır (Demiryolları Mecmuası, 1933) (Resim 47). Proje tasarlanırken dikdörtgen plan şemalı olarak düşünülmüştür. Orjinal projeleri incelediğimizde planın bugünkünden farklı olduğunu, birer aks ilave edildiğini görmekteyiz. Projeler çok kötü kopya olduğu için eklenememiştir.

Cephelerde Osmanlı mimarisinin etkilerinin azaldığı görülmektedir(Resim 48, Resim 49). Giriş holü 950 m. yüksekliğinde, dış duvarlar 50 cm. kalınlığındadır. Betonarmenin kullanıldığı bu yapı ulusal mimariye geçiş dönemlerimizdendir. Giriş yüzeyden yükseltilip, kapı üzeri düşey elemanlarla bölünerek, arası cam olarak tasarlanmış ve giriş cephesi vurgulanmıştır.Taş işçiliği pencere kenarlarında kemersiz olarak işlenmiştir.

Resim 48 : Sivas Yolcu Binası Şehirden Görünüş

Resim 49 : Sivas Yolcu Binası Sağ Yan Perspektif Görünüş

2.1r. Uşak

Resim 50 : Uşak Yolcu Binası Perondan Görünüş

Alaşehir-Uşak 1887, Uşak-Afyon arası 1890 yıllarında İzmir-Turgutlu Demiryolları içerisinde yer alır (Resim 50). Plan şeması incelendiğinde dikdörtgen plan şemalı şimetri bir yolcu binasıdır. Dış ve iç duvar 50 cm. kalınlığındadır. Pencere ve kapılardaki taş işçiliği Balıkesir gar ile aynıdır. Binanın köşelerindeki taş işleme çatıya kadar devam eder. Çatıda ahşap saçak ve ahşap bezemeler vardır. Çatı penceresi sürme penceredir. Diğer pencereler açılır iki kanatlı altı bölümlü olup, üst kısımlar açılmaz. Tek katlı kısımlar gezilebilir teras olarak yapılmış taş korkulukludur. Bacalar dönem içerisinde değiştirilmiş, görünüşlerdeki taş işçiliği 1950 öncesi mimari özelliği gösterir.

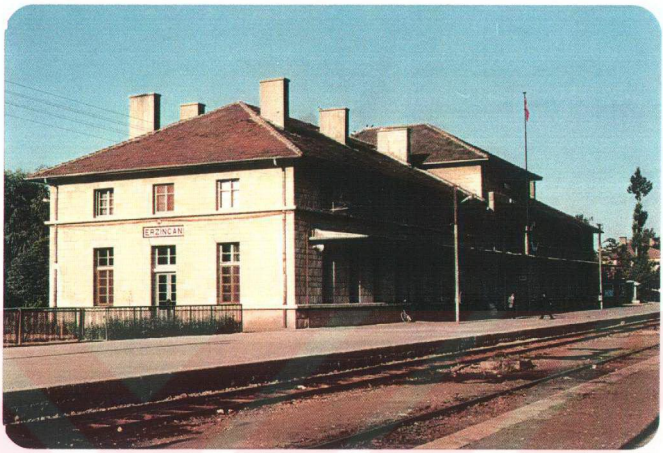
2.1s. Niğde

Hattın açılışı 1933 yılında olmuştur. Binanın yapımı ileri yıllarda olmuştur. 1950 öncesi Mimariyi yansıtmaktadır.

Dikdörtgen planı vardır. Bir tarafında ambar bulunur. İç ve dış duvar 50 cm. kalınlığındadır. Demiryollarının hazırladığı farklı tip projeler kapsamında alınarak uygulanmıştır. Dik çatılı, taş kemerli bir yapıdır. Taş işçiliği dış cephe yan duvarlarında da kullanılmıştır. Girişi iki katlı, yanlar tek katlı yapılmış küçük bir yapıdır. Pencereler iki kanatlı altı bölümlüdür. Üst kısımlar sabittir. Ambar kapısı tamamen ahşap kapı olup taş kemerle belirginleşmiştir (Ek 34, Ek 35).

Ambarlar çatılı yapılmıştır. Kat yüksekliği 3.55 cm.dir. Ahşap çatılı bir yapıdır. Bu yapıda I., II., III. sınıf bekleme salonlarının ayırımı görülmemektedir. Bacalar dönemini yansıtır.

2.1ş. Erzincan-Erzurum



Resim 51 : Erzincan Yolcu Binası Perondan Görünüş

Hattın açılısı 1939 tarihidir(Resim 51). Proje 1938 yılında tasarlanmış ve uygulanmıştır.Erzincan ve Erzurum yolcu binaları aynı projedir.Plan şeması dikdörtgen olup simetridir. Bu yapıda duvar kalınlıkları dış duvarlarda 60 cm.iç duvarlarda 50 cm. olarak kullanılmıştır. Giriş yüzeyden yükseltilmiş, büyük cam kapılar ve cam pencerelerle vurgulanmıştır. Giriş holü 6 m. yüksekliğindedir. Dış cephe tamamen taş kaplamadır. Pencere ve kapılar kemersizdir. Pencereler çift camlı olup, iki kanatlı altı bölümlüdür. Binanın içerisinde projelendirildiği zaman büyük bir lokanta, I. II. III. sınıf yolcu bekleme salonları ve bilet gişeleri bölümleri tasarlanmıştır. Plan 14.40 cm. ve 65.50 cm. olarak projelendirilmiştir.

2.1t. Polatlı

Hat 1892 yılında açılmış, 1940 yılında yapılmış bir planı mevcuttur (Ek 36).

Ankara-Haydarpaşa hattının önemli ve oldukça yoğun istasyonlarından biridir. Dikdörtgen plan şemalı, iki katlı bir yapıdır. I., II., III.mevki bekleme salonları, lokantası ile tasarlanmış, dış duvarlar 35 cm. kalınlığındadır.

Tek camlı, iki kanatlı pencereli dört bölümlüdür. Kemerler kalkmış, düz kapı ve pencereler onun yerini almıştır. Diğer yapıların tersine giriş kısmı kısa tutulmuş ve böylece giriş vurgulanmak istenmiştir. Giriş kat döşeme kaplamaları karomozaik, birinci kat odaların döşemeleri ahşap döşeme, ıslak hacimler ise mozaik olarak yapılmıştır.

2.lu. Eskişehir

Resim 52 : Eskişehir Yolcu Binası

Bugün mevcut olmayan eski Ankara Gar ile aynı olan Eskişehir Gar'ı da resimlerde kalmıştır. Eskişehir Gar sahası içindeki lojmanlar, su depoları Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi içerisinde yapılmıştır.

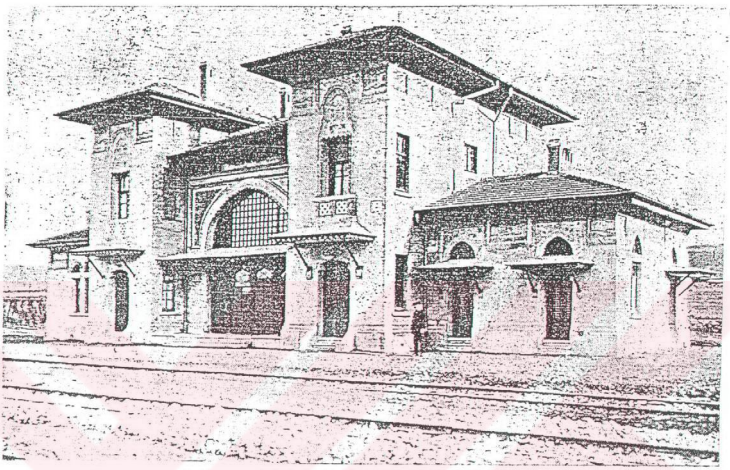
Yolcu binaları yapımı için açılan yarışmaların en sonuncusu Eskişehir Gar'dır. Bir yarışma projesidir (Resim 52, Resim 53).

Resim 53 : Eskişehir Yolcu Binası Orta Blok

Projelendirildiği dönem içerisinde şehir cephesinin zemin sağ bloklarında I., II. mevki, kadın ve erkek bekleme salonları, sol bloklarında ise III. mevki kadın ve erkek bekleme salonları yer almaktadır. Üst blokların bir kısmı gar hizmetleri için , bir kısmı da lojman ihtiyacı için ayrılmıştır(Ek 37, Ek 38). Simetri aksındaki Betonarme kemer kabuk ve bunu iki yandan destekleyen tek katlı kanatlarıyla Anadolu'da XVIII.yy.dan bu yana yapı malzemesinin rasyonel ilk kullanımıdır.

2.2. Istasyon Binaları

2.2a. Ankara Gazi



Resim 54 : Ankara Gazi Istasyonu
("Stepe Tırmanış" Demiryolu Dergisi, Demiryolu Matb. 1933, Cilt 10)

Ankara'nın en güzel istasyonudur. Her nekadar eski güzelliği bozulmaya yüz tutmuş bile olsa, o zamanla yarışmaya, dimdik ayakta durmaya devam etmektedir.Ankara Gazipaşa(Gazi) Istasyon Binası(1926) Mimar Ahmet Burhanettin(Tamcı)tarafından tasarlanmıştır(Resim 54).Birinci Ulusal Türk Mimarlık Dönemi'nin anıtsal nitelikli ilk gar yapılarındandır.

Yapıda eski Osmanlı dinsel dekoratif öğelerinin cephelerde kullanılması ve planın batı şemalarına uygun olması dikkat çeker. Giriş holü kare olup açıklığı 7.00 cm.x7.00 cm., yüksekliği 8.00 cm.dir(Ek 39, Ek 40).

Resim 55 : Ankara Gazi İstasyonu Perondan Görünüş

Çatı saçağı yan bloklardaki bölümlerden daha alçak tutularak büyük kemeri ile giriş vurgulanmıştır.Yan blok yükseklikleri çatı dahil 9.80 cm., diğer kısımlar tek katlı olup yüksekliği 5.25 cm.dir. Bütün giriş kapılarının üzerlerine ahşap payandalı saçak yapılmış,kemer pencereler bunların üzerinde tasarlanmıştır(Ek 41,Ek 42, Ek 43). Yapıdaki çiniler Kütahya'dan getirilmiştir.Orta hol dış duvar kalınlığı 50 cm.,diğer bölümlerin duvar kalınlıkları 35 cm.dir.Pencereler iki kanatlı olup tek bölümlüdür. Kapılar ahşap,üzerleri küçük kare camlarla bölünmüştür.Orta hol yer döşemesi orjinal halı ile korunmaktadır. Yabancı kökenli abajur ve sömine kapakları kullanılması bu dönemin özelliğidir. Peron yükseltilmesinden dolayı girişteki merdivenler bir basamağa düşmüştür (Resim 55).

2.2b. Kırklareli

Şark Demiryolları içerisinde yer alır. Hattın işletmeye açılması 1912, projesi Mart 1911'de yapılmıştır. Küçük iki katlı, dik, ahşap asma çatılı, ahşap döşemeli bir yapıdır. Yolcu bekleme bölümleri, kadın erkek olarak ayrılması dışında ayrıca I.II.III. bekleme salonları olarak da ayrılmıştır. Birinci kat lojman olarak yapılmıştır. Pencereler dikdörtgen taş işçiliği ile belirginleştirilmiş, açılır iki kanatlı üst kısımlar açılmayıp iki bölümlü, açılan kanatlar ise dört bölümlüdür (Ek 44). Giriş holü mermer kaplıdır. Merdivenler ahşaptır. Çatı tezyinatlarında, bacalarda tamamen batı etkisi vardır. Giriş holü balkonla ve çatı kırılması ile vurgulanmak istenmiştir.

2.2c. Halkapınar

İzmir-Turgutlu Demiryolu sırasında Halkapınar-Bornova arası hattı (1865) yapılmıştır. TC.1934 yılında hattı satın almıştır.

Ahşap tek katlı bir istasyon binasıdır (Ek 45). Diğer garların dışında dış duvarlar 20 cm. kalınlığındadır. Döşemesi ahşaptır, tezyinatı daha sadedir. Ahşap asma çatılıdır. Orjinal plan tasarımlarında"SMYRNE 1E 21 Septembre 1334" tarihine rastlanmıştır.

2.2d. Haydarpaşa-İzmit arası

Hattın açılışı(1872-1873). Bu yıllarda tasarlanmış, istasyon binaları projelerinin örneği. Birinci sınıf projeler olarak tasarlanmış, bazı değişikliklerle istasyonlara uygulaması yapılmıştır (Ek 46, Ek 47). Proje yapım tarihi 1888'dir.

İki katlı ahşap dik asma catılı, ahşap döşemeleri çelik putrellerle taşıtılmış, ahşap asma tavanlı bir yapıdır. Kapılar taş kemerli yuvarlak, giriş kısmı öne çıkartılarak vurgulanmış, simetri planlı bir tasarımdır. Catı pencereleri sürme pencere, diğerleri ise iki kanatlı, açılan kısımlar dört bölümlü, üst kısımlar açılmayıp iki bölmelidir. Merdivenler ahşap basamaklı ve ahşap korkulukludur.Frontalinde yuvarlak pencere mevcuttur. Ahşap saçaklar bezemelidir. Birinci kata kadar dış cephe yan köşe duvarlarında taş kullanılmıştır.

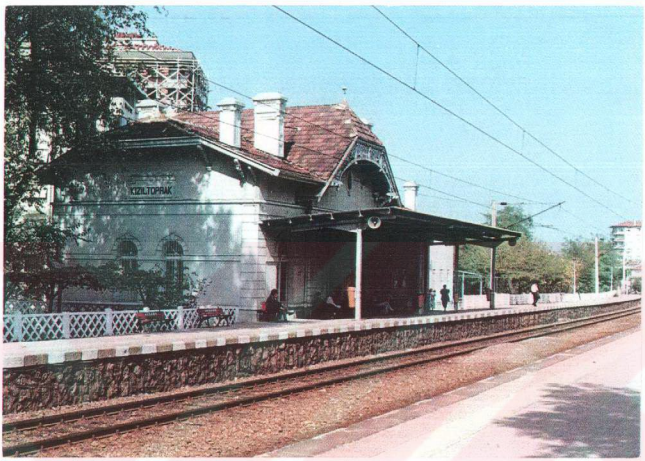
2.2e. Maltepe

1872 yılında isletmeye açılan hattın üzerindedir. Su anda Banliyo ist.olarak hizmet vermektedir. Dikdörtgen plan seması. dik çatısı, Rönesans bacaları, Osmanlı kemerleri ile küçük bir istasyondur (Ek 48, Ek 49). Dış duvarlar 50 cm.kalınlığındadır. Dikdörtgen olan pencereler tas kemer ile süslenmistir.Pencereler iki kanatlı açılır olup dört bölümlü.üst pencereler ise acılmayan iki bölümlüdür. Giris kısmı iki katlı yapılarak yükseltilmiş ve vurgulanmıştır. Tek katlı kısımların üzeri terastır. Kapılarda taş yuvarlak kemer olarak işlenmis ortalarında ayrıca farklı bezeme vardır.Üst camlar açılmayıp kemerin konumunda yapılmıstır.Kapılar dört bölümlü olup, alt kısımları ahşaptır. Ahşap saçaklardaki bezemeler, payandalar göz almaktadır. Ahşap asma tavanlı, birinci kat ahşap döşemeli ahşap merdivenli bir yapıdır.

2.2f. Kartal

Anadolu Demiryolları içerisinde yer alır. Hattın açılışı 1872 tarihlerinde olmuştur. İstasyon yakınında Romanya Gaz sirketi bulunduğundan Anadolu'nun çeşitli istasyonlarına gaz sevkedilirmis(Demiryolları Mecmuası, Cilt 9). Bu hattaki benzer istasyon yapılarındandır(Ek 50, Ek 51)). Maltepe istasyonu ile oldukça benzerlik görülür. Plan olarak biraz daha kısadır.

2.2g. Kızıltoprak



Resim 56 : Kızıltoprak İstasyon Binası Perondan Görünüş

Anadolu demiryolları üzerinde yer almıştır. Hattın açılışı 1872 yılıdır (Resim 56).

Ahşap dik çatılı, ahşap döşemeli, döneminin özelliklerini yansıtır (Ek 52, Ek 53).

Resim 57 : Kızıltoprak İstasyon Binası Saçak Detayı

Giriş cephesinde çatı yükseltilmiş, ahşap saçaklar ve çatıdaki bezemeler dikkati çekmektedir (Resim 57). Frontallerinde yuvarlak pencere dönemin özelliğidir.

Ahşap saçaklardaki payandaların işlemeleri göz almaktadır. Bacalar dönemini yansıtıp, korunmuştur.

2.2h. Suadiye

Şark demiryolları sırasında yapılmış, tek katlı ahşap çatılı çatı saçakları bezemeli bir istasyondur. Açılan pencereleri iki kanatlı altı bölümlüdür. Üst pencereler açılmayıp iki bölümlüdür. Pencelerde taş kemerler vardır. 1872 hat işletmeye açılmıştır. Eski durumu korunmaya çalışılmaktadır (Ek 54, Ek 55).

2.2ı. Alayunt

Kütahya-Alayunt hattı, 1894 tarihinde açılmıştır. Projesi de bu tarihte yapılmıştır. Tek katlı, ahşap dik çatılı, ahşap asma tavanlı küçük bir yapıdır. Çatı aralığına çıkan merdiveni ahşaptır. Pencere ve kapıları taş kemerlidir. Pencereler açılır iki kanatlı kayıtlar tek bölümlüdür. Dönemin küçük sevimli bir istasyonudur (Ek 56).

2.2i. Gölbaşı

Resim 58 : Gölbaşı İstasyon Binası Perondan Görünüş

Fevzi Paşa-Diyarbakır Hatlarındaki plan uygulanmıştır. Bazı istasyonda hangarlar kaldırılarak değişikliğe uğramıştır Proje tarihi 1929'dur. Hatların açılış tarihi farklıdır. Fevzipaşa 1912, Yolcatı-Diyarbakır 1935 arasındadır. 1950 öncesi tasarlanmıştır (Resim 58).

Duvarlar 50 cm. kalınlığındadır. Proje tasarlanırken bir bölümü çatılı olarak düşünülmüş, daha sonra çatı kaldırılarak teras yapılmıştır. Taş kemerleri ile arap mimarisini yansıtır (Ek 57, Ek 58, Ek 59).

Pencereler ve kapı kemerleri tasdır. Açılır pencereler iki kanatlı olup altı bölümlü, açılmayan üst kanatlar ise dört bölümlüdür. Kapılarda iki kanatlı olup altı bölümlü, alt kısımları ahşaptır (Ek 60, Ek 61, Ek 62). Çatısı dik çatıdır. Bacalar zamanla değişmiştir. Peron cephesindeki ahşap saçak ve payandaları korunmuş ve girişi vurgulamıştır.

Resim 59 : Yolçatı İstasyonu Binası Perondan Görünüş

Yolçatı İstasyonu içinde aynı proje uygulanmış, daha sonra yapım sırasında kemerler kalkmıştır. Taş işçiliği pencere ve kapıların çevresinde kullanılmıştır (Resim 59).

3. İSTASYON YAPILARININ TARİHSEL SÜREÇLER İÇERİSİNDE DEĞİŞMELERİNİN FOTOĞRAFLARLA ANLATILMASI

Resim 60 : İzmit İstasyon Binası Şehirden Görünüş

Resim 61 : Karkamış Gar Perondan Görünüş

Resim 62 : Sivas Kangal Perondan Görünüs

Resim 63 : Kalın Istasyonu Perondan Görünüs

Resim 64 : İspartakule İstasyon Binası Perondan Görünüş

Resim 65 : Bilecik İstasyonu Perondan Görünüş

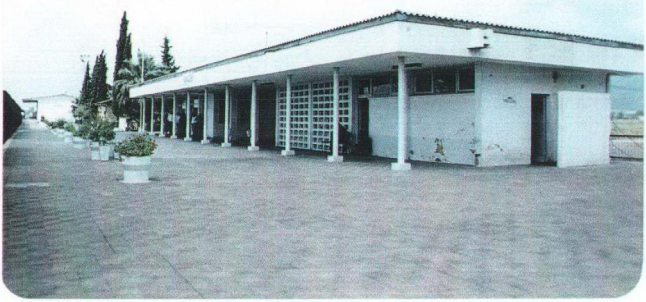
Resim 66 : Kuyucak İstasyonu Perondan Görünüş

Resim 67 : Aşkale İstasyon Binası Perondan Görünüş

Resim 68 : Kars Gar Binası Sehirden Görünüs

Resim 69 : Zonguldak Gar Sehirden Görünüs

Resim 70 : Gaziantep Gar Şehirden Görünüş



Resim 71 : Yakacık İstasyonu Şehirden Görünüş

Resim 72 : Mus Yolcu Binası Sehirden Görünüs

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

Demiryolu, endüstri devriminin bir ürünü olup 19. Yüzyıldan itibaren tüm ülkelerle birlikte Türkiye'nin de uygarlıkla tanışıklığının bir göstergesi olmuştur. Raylı sistem her türlü ulaşımda bir devrim yaratmıştır. Toplu ulaşım, insanlığa para ve zaman ekonomisi sağladığı gibi konfor, rahatlık ve güvenlik gibi olanaklar da yaratmıştır.

İlk, orta ve yeni çağlar da ancak deve kervanları, binek hayvanları ve tekerlekli arabalarla yapılabilen taşımalar zaman kaybı, güvenlik sorunları ve rahatsızlık faktörü insanlara büyük sıkıntılar yaratmıştır. Önemli ticaret yolları, hep siyasal otoritenin güçlü olduğu ülkelerde gelişme göstermiş ve o ülkelere önemli maddi menfaatler sağlamıştır.

Doğuhun zenginliklerini Batı Dünyasına taşıyan ipek yolu bu yüzden yüzyıllar boyu insan ve eşya ulaşımında önemini yitirmemiş, bu yolu denetim altında tutma savaşı siyasal otoriteleri daima hareketli kılmıştır. Bilindiği üzere Türk Devletleri, tarih boyunca bu yolu ellerinde tutmuşlar, güvenliği ve konforu sağlamak üzere de hanlar, kervansaraylar, inşa etmişlerdir. Kervanların konakladığı bu mekanlar gerek güvenlik açısından gerekse yeme, yatma, yıkanma gibi gereksinmeler bakımından

devletin sorumluluğunda tutulmuş; yolculara her türlü olanak parasız sunulmuş hayvanları bile devletin imkanları ile yedirilip içirilmiştir.

O günün şartlarında yolcu konaklama üniteleri olan hanlar ve kervansaraylar tek ulaşım alternatifi olan karayolu taşımacılığı için önemli röper noktaları idiler özellikle yine endüstri devrimi ürünlerinden olan buharlı gemilerin ve aynı teknolojiye sahip raylı ulaşım sistemlerinin icadı ve kullanılmaya başlamasıyla yolcuların belli saatlerde bekleme, korunma, bilet alma gibi gereksinmelerini karşılayacak yolcu salonlarına, istasyonlara ihtiyaç duyulmuştur. Ülke genelinde, demiryolu güzergâhı üzerindeki kasaba ve kentler büyüklüklerine, ekonomik, tarımsal, endüstriyel aktivitelerine göre kendi istasyonlarına kavuşmuşlardır. Adeta kentlerin uygarlıkla tanıştıkları kapıları olmuştur. Ekonomik, sosyal, kültürel ve geleneksel içe kapalılığın dış dünyaya açılan pencereleri olmuşlardır.

19.Yüzyıl mimarlığının çok çeşitli ürünleri sivil mimarlık platformunda yerlerini aldığı gibi Türk istasyon binaları da gotik, barok, neoklasik ve geleneksel özelliklerle ülkemizin her köşesinde yerlerini almışlardır. Bu eserleri yaratan yabancı mimarlar kendi kültürlerini bizim yerli kültürümüzle kaynaştırarak yeni bir sentez oluşturmuşlardır. Geleneksel mimarimizdeki

çeşitli kemer tiplerini, geniş saçakları, motifli ahşap konsolları saçak altı kaplama ve motiflerini, tavan kaplama ve tezyinatlarını, ülkemizin yerli malzemelerini kullanarak eserlerinde bol bol sergilemişlerdir.

Ülkemizde demiryolları, devlet yatırımı olduğu için istasyonlar devlet hizmetlerinin vatandaşlara sunulduğu önemli kamusal yapılar niteliği taşımışlardır. Bu nedenle Osmanlı Devleti de, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti de bu binaların yapımına özel bir önem göstermişlerdir.

Cumhuriyetin ilanına doğru bağımsızlık ve kendi kültürünü yeniden oluşturma çabaları mimari alanda da kendini göstermiş ve ulusal örnekler verilmeye başlanmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile bu konuda köklü değişiklikler ilk planda gerçekleştirilememiş, ancak Osmanlı dinsel yapılarının dekoratif elemanlarından oluşan ulusal bir mimari tarz geliştirilmeye çalışılmıştır. Ülkemize çağrılan Fransız, Alman, Avusturyalı, İtalyan mimarlar tarafından projelendirilen gar yapları ülkemiz insanları için çağdaş ve modern mimarlık ürünleri olarak hem eğitici öğretici olmuş hem de mimarlık sanatımıza önemli bir katkı sağlamışlardır. Türk mimarlarının da bu alanda eserler verdiklerini 1.nci Ulusal Mimarlık ve 2.Ulusal Mimarlık Akımlarının güzel örnekleri arasında yer aldıklarını görüyoruz. Başta Kemalettin ve Vedat Bey'in öncülüğünde verilmiş bulunan Edirne Karaağaç ve

Ankara Gazi İstasyonları Ulusal Türk Mimarlık döneminin anıtsal nitelikli yapılarıdır.

1950'lerden sonra mimarlık serüvenimizdeki değişim dikkat çeken niteliktedir. Türlü yapı tipolojilerinin üretildiği bu dönemde ürünlerin biçimlenişlerinde veya mekan organizasyonunda uluslararası biçim kalıpları seçmeciliği yapılmıştır. Yerli ve yabancı mimarları ile Türk İstasyon Binaları Osmanlı'nın son dönemleri ile Cumhuriyetin ilk yıllarına damgasını basmış ve bir ekol olarak mimarlık tarihimize mal olmuşlardır.

Bu araştırmada yolcu binalarının benzer ve farklılık gösteren mimari özellikleri arşiv taraması yolu ile karşılaştırılmış ve çoğunlukla ortak özellikler taşıdığı görülmüştür. İstasyon binalarının çoğu işlevine uygun olarak planlanmıştır. Kırsal kesimdeki ara istasyonlar genellikle istasyon yetkilisinin lojmanını da içermektedir. Büyük istasyon binalarında ise lojmanlar ayrı binalar olarak inşa edilmiş istasyon binası daha çok yolcu salonu niteliğinde tasarlanmıştır.

Ara istasyonlarda ambar, genellikle istasyon binasının bitişiğinde inşa edilmiştir. Böylece yolcu ve yük ayırımı sağlanmıştır. Genellikle her istasyonun bir meydanı bulunmaktadır. Bu istasyon meydanı kentin önemli bir öğesidir. Trenlerin geliş ve gidiş saatlerinde

yolcuların uğurlayıcıların ve karşılayıcıların bir araya gelip kaynaştığı sosyal bir aktiviteye sahne olmaktadır. Hatta halkın vakit geçirmek, eğlenmek, geleni gideni seyretmek ve bu hareketli ana katılmak gibi fantezilerine de hizmet etmektedir. Her istasyonun ayrıca bir çay bahçesi bulunmaktadır. Çay bahçeleri iyi havalarda halkın dinlenmek ve vakit geçirmek için uğradıkları önemli bir rekreasyon alanı olmuşlardır.

Büyük istasyonlarda, istasyon binası bünyesi içerisinde lokantalar mevcuttur. Daha düne kadar istasyon lokantaları kentin en kaliteli ve temiz yemek yeme mekanları idiler. Ya devletin işlettiği ya da devlet denetiminin çok etkili olduğu bu lokantalar vatandaşa devlet otoritesini ifade eden ve en iyi hizmet veren kurumlardır. Bunlar; uygarlığa yeni adım atmış bulunan ve çağdaşlığı, batılılaşmayı hedef olarak kabul eden Atatürk Türkiye'sinin ilginç uygulamalarıdır.

Anadoluda istasyon binaları kent için bir simgedir. Hem önemli kamu yapısı hem de önemli bir odak noktasıdır İstasyonu kente bağlayan cadde, İstasyon Caddesi olup kentin en önemli arterlerinden biridir. istasyon Binası ve bu önemli caddesi ile kente giriş, uygar, çağdaş ve modern bir görünüm sergiler. Gecekondu mahallelerinden geçerek her türlü ilkelliğin sergilendiği günümüz kent-karayolu girişleri ile ne kadar büyük bir çelişki

İstasyon Binasının simgeselliği bir kısım yapılarda saat kuleleri ile belirlenmeye çalışılmıştır. Ankara Garı saat kulesi gibi. Bugün için pek önemi kalmamış olsa da, yoktan varolan yeni Türkiye Cumhuriyetinin çağdaş başkenti için ne büyük bir yenilik.

İstasyon binalarının bir başka özelliği de sınıfsal farklılaşmayı sergiler gibidir. Gerçekten bekleme salonlarında haremlik, selamlık ayırımı yapmak, trenlerde halkın ekonomik gücüne göre sınıflar oluşturmak, hatta kompartmanları bu ekonomik sınıf farklılığına göre tefriş edip donatmak bu farklılığı iyice ortaya koyan göstergeler olmuştur. Bu uygulamalar şüphesiz henüz demokrasi anlayışı olmayan bir toplum için ya dışarıdan alınma ya da eski alışkanlıklardan kaynaklanan olaylardır.

Önümüzdeki dönemlerde ihtiyaçlara göre restore edilecek veya yıkılacak yeniden projelendirilip inşa edilecek olan istasyon yolçu binalarının ilk hallerinin en azından proje olarak korunması ve yaşatılması kültürel miras açısından gerekli görülmüştür. Ancak bina ve mevcut orjinal projeleri korumak, bu projelerin ne amaçla tasarlandığının ve tarihsel süreç içinde ne gibi değişikliklere uğradığının da araştırılması ilerideki bilimsel çalışmalara ışık tutacaktır.

KAYNAKLAR

EARTE, Edward Mead: Bağdat Demiryolu Savaşı, Çeviri: Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972.

ERDEM, A. R.(1937); "1937 Ankara Garın Açılış Töreni Söylevi" Demiryolu Dergisi, Ankara, 1938.

GÜREL, Z.(1988); Belleten, Türk Tarih Kurumu, Sayı:205, Aralık, 1988.

KAHYA, E. (1988); Belleten, Türk Tarih Kurumu, Sayı:202 Aralık, 1988.

OKTAYLI, İ.(1994); Ankara Ankara, "19.YY.da Ankara" Yapı Kredi Bankası, İstanbul, 1994.

SÖZEN, M. (1973); T.İş Bankası, "Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı", İstanbul, 1973.

YAVUZ, Y.(1991); Sanat Dünyamız, Yapı Kredi Bankası, Sayı 45, İstanbul, 1991.

Arredamento (1991); Dekorasyon, "Garlar", Sayı 21,İstanbul 1991.

Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi; Görsel Yayınları, Cilt 5, S.870.

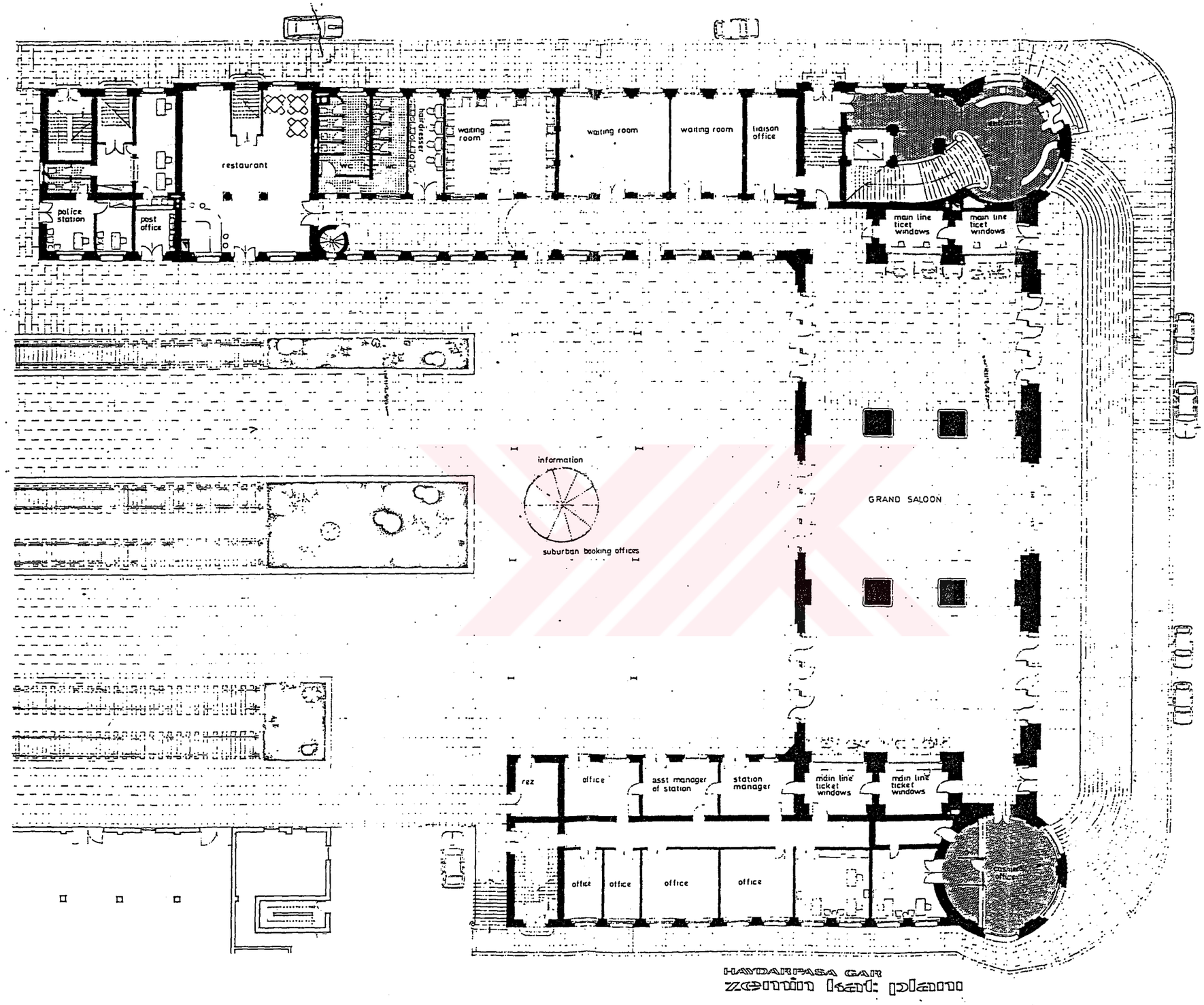
TC.Devlet Demiryolları Proje Arşivi

TC.Devlet Demiryolları Fotoğraf Arşivi

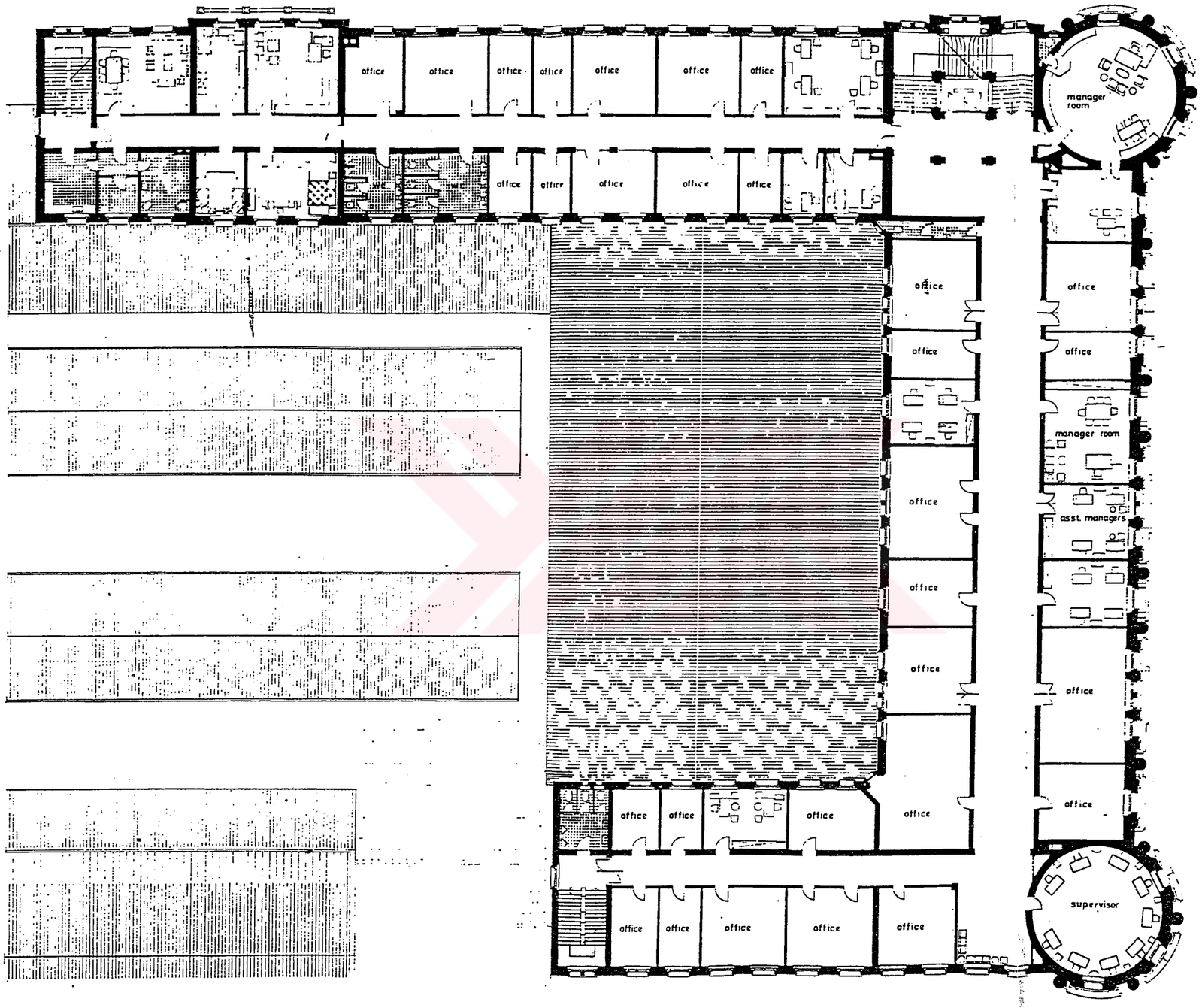
TMMOB (1994); "Bir Başkentin Oluşumu" Ankara Şubesi, Ankara 1994.

ÖZGEÇMİŞ

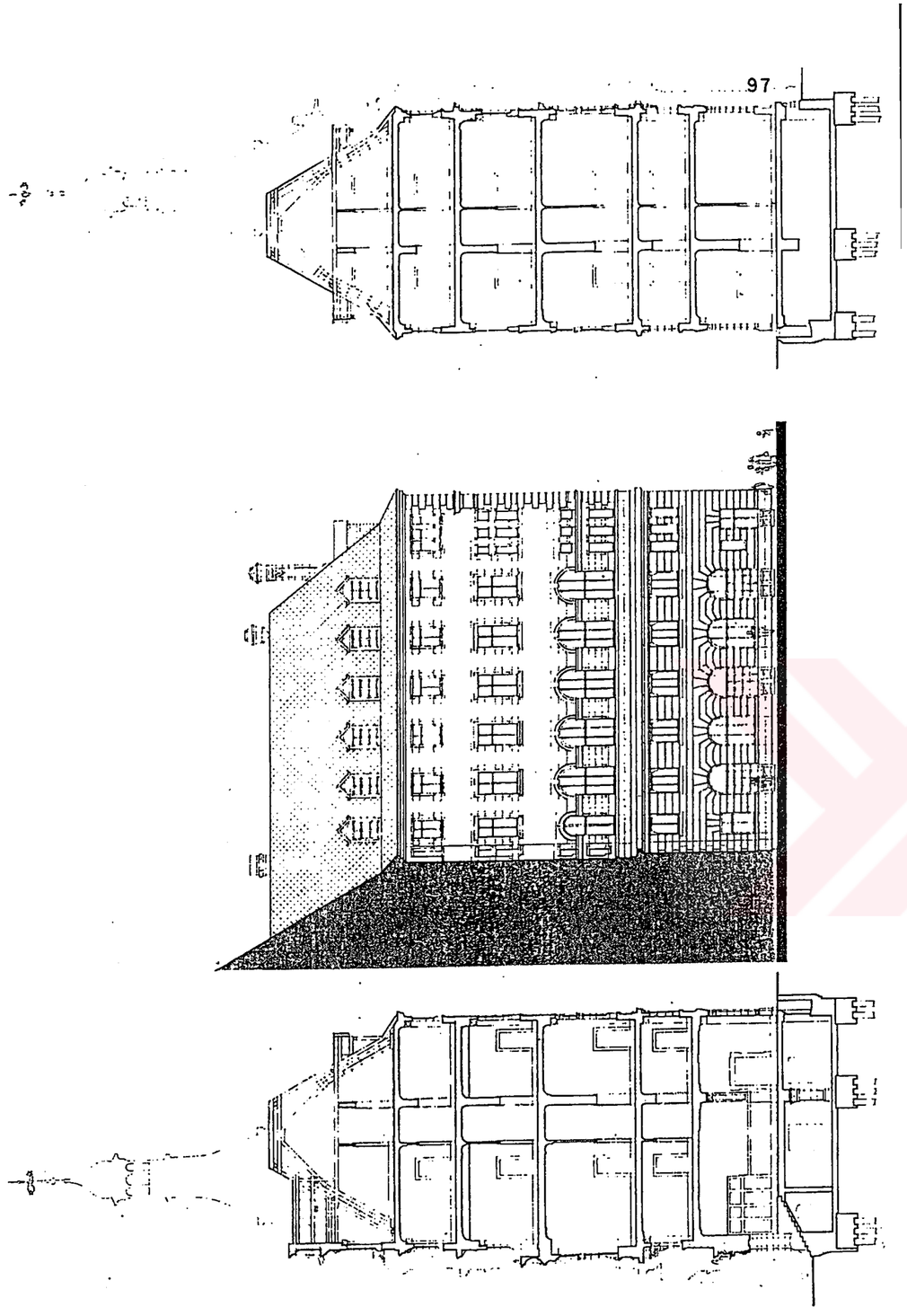
1954 yılında İstanbul'da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini çeşitli kentlerde tamamladı. 1982 yılında GÜMMF Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. Etibank İnşaat Dairesi Başkanlığı, TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Başkanlığı'nda çalıştı. TCDD Genel Müdürlüğü'nde çeşitli gar planlamaları ve gar binalarının restorasyon çalışmalarını yürüttü. Mimarlar Odası'nın açtığı III.Ulusal Mimarlık Sergisi Yarışması'na kurum adına Koruma Sanatı Dalı'nda katıldı ve ödüle layık görüldü. Halen TCDD Genel Müdürlüğü'nde çalışma yapmaktadır.



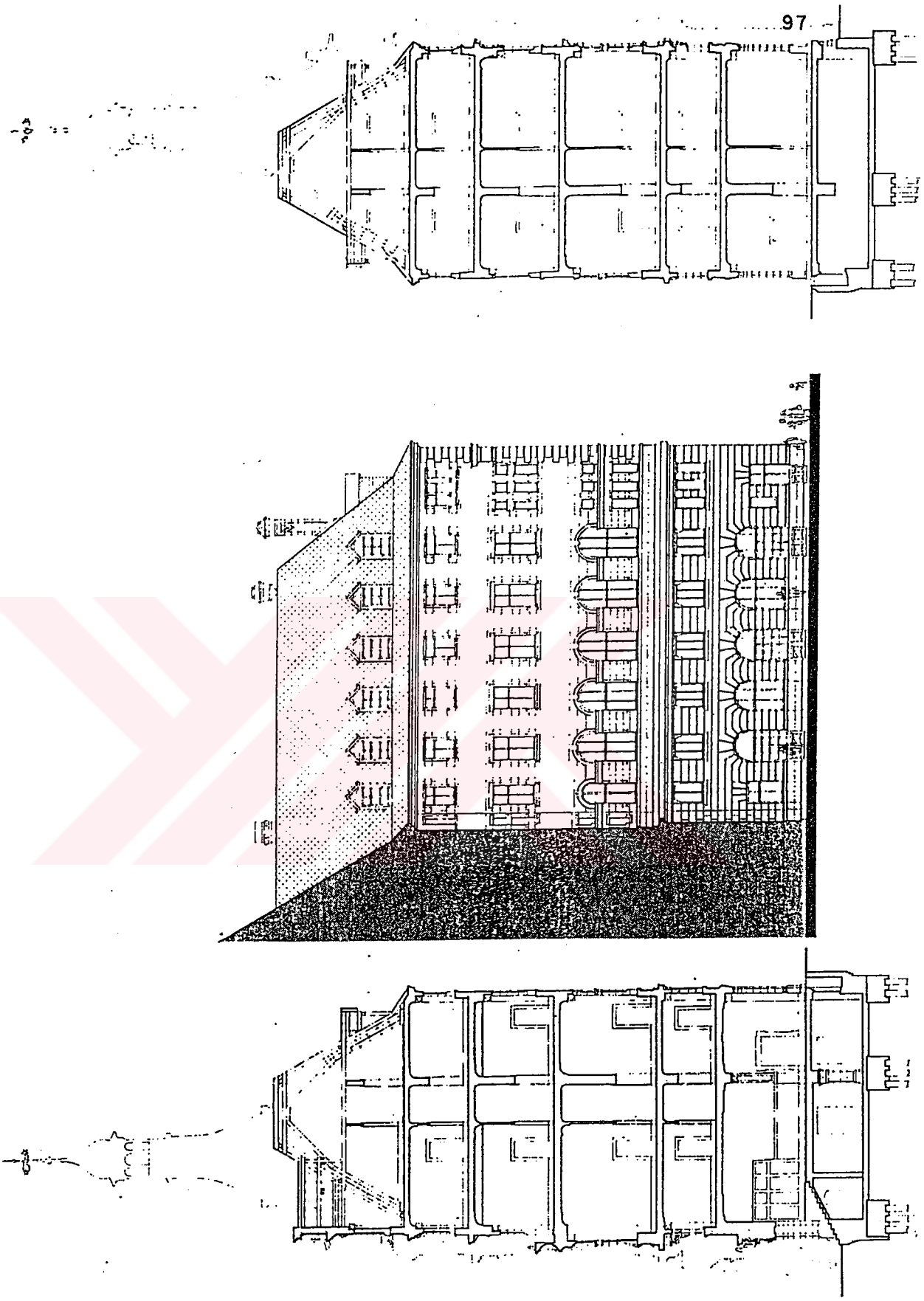
Ek 1 : Haydarpaşa Yolcu Binası
Zemin Kat Planı



Ek 2 : Haydarpaşa Yolcu Binası
Birinci Kat Planı

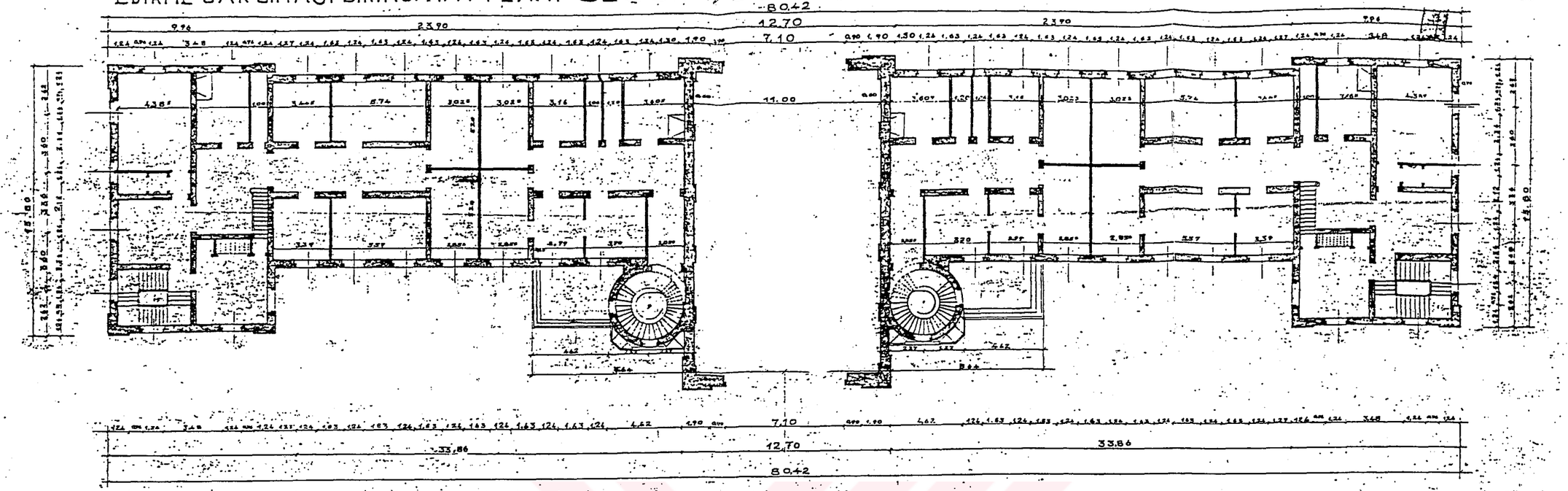


Ek 3 : Haydarpaşa Yolcu Binası
Kesit ve Görünüşler

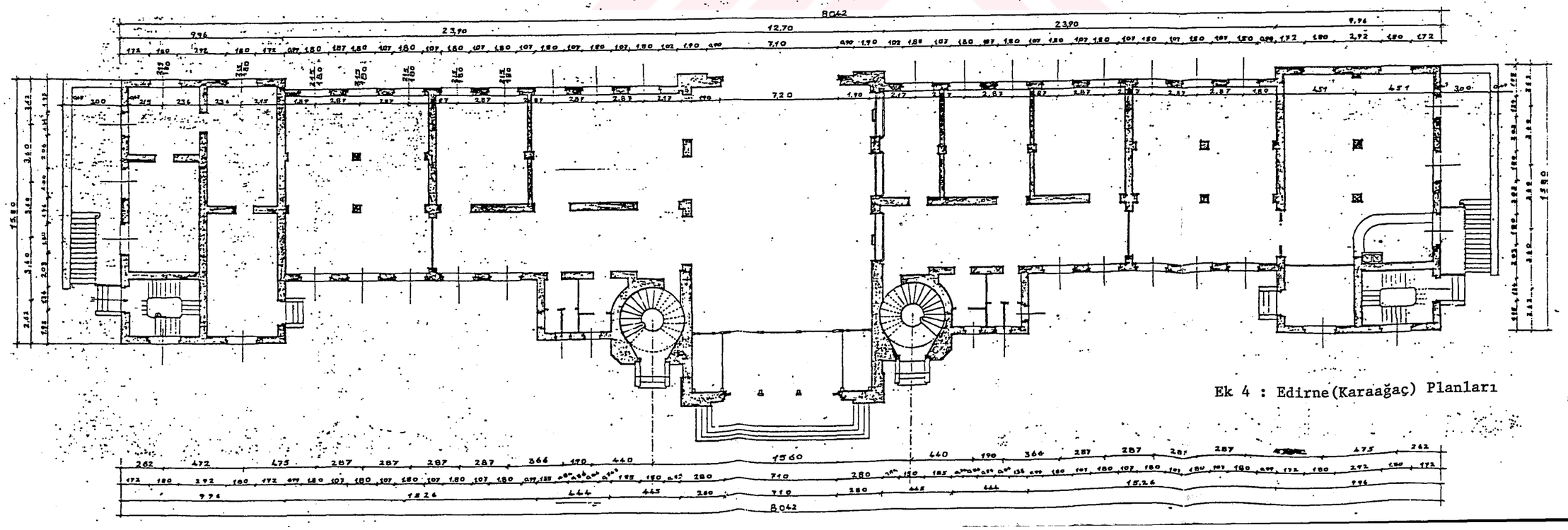


Ek 3 : Haydarpaşa Yolcu Binası
Kesit ve Görünüşler

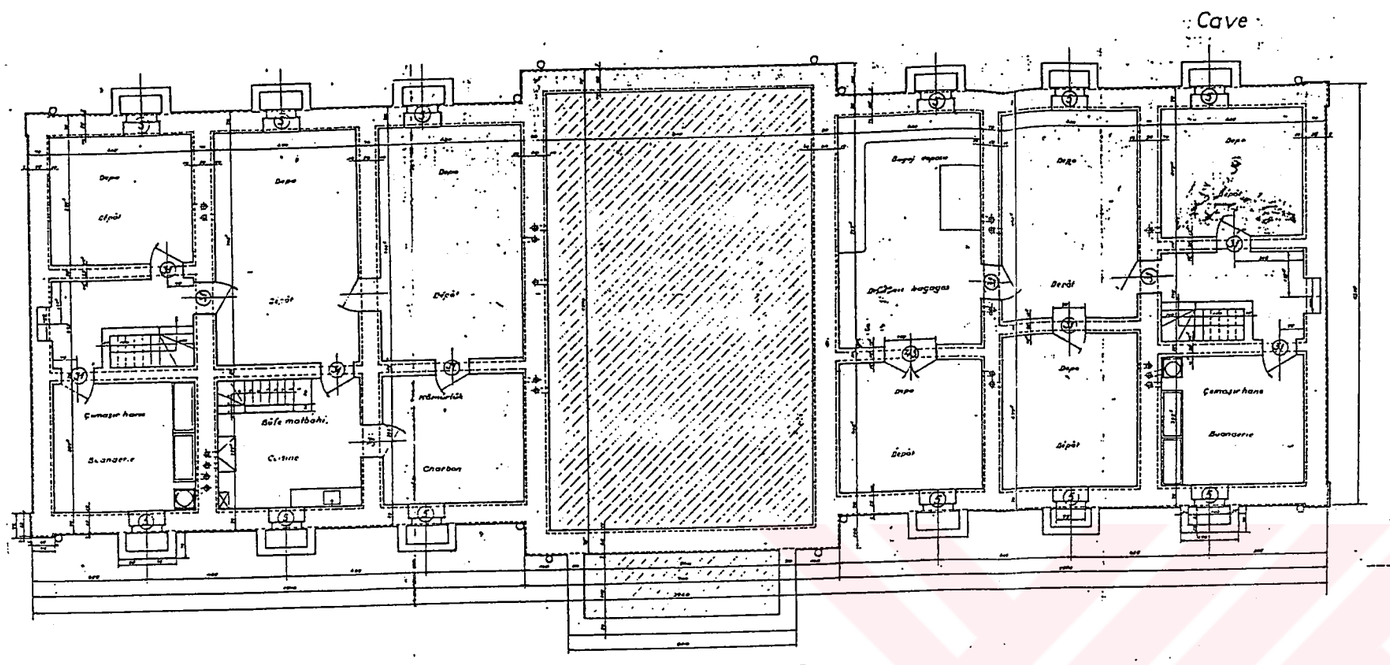
EDİRNE GAR BİNASI BİRİNCİ KAT PLANI ÖLÇEK 1/50

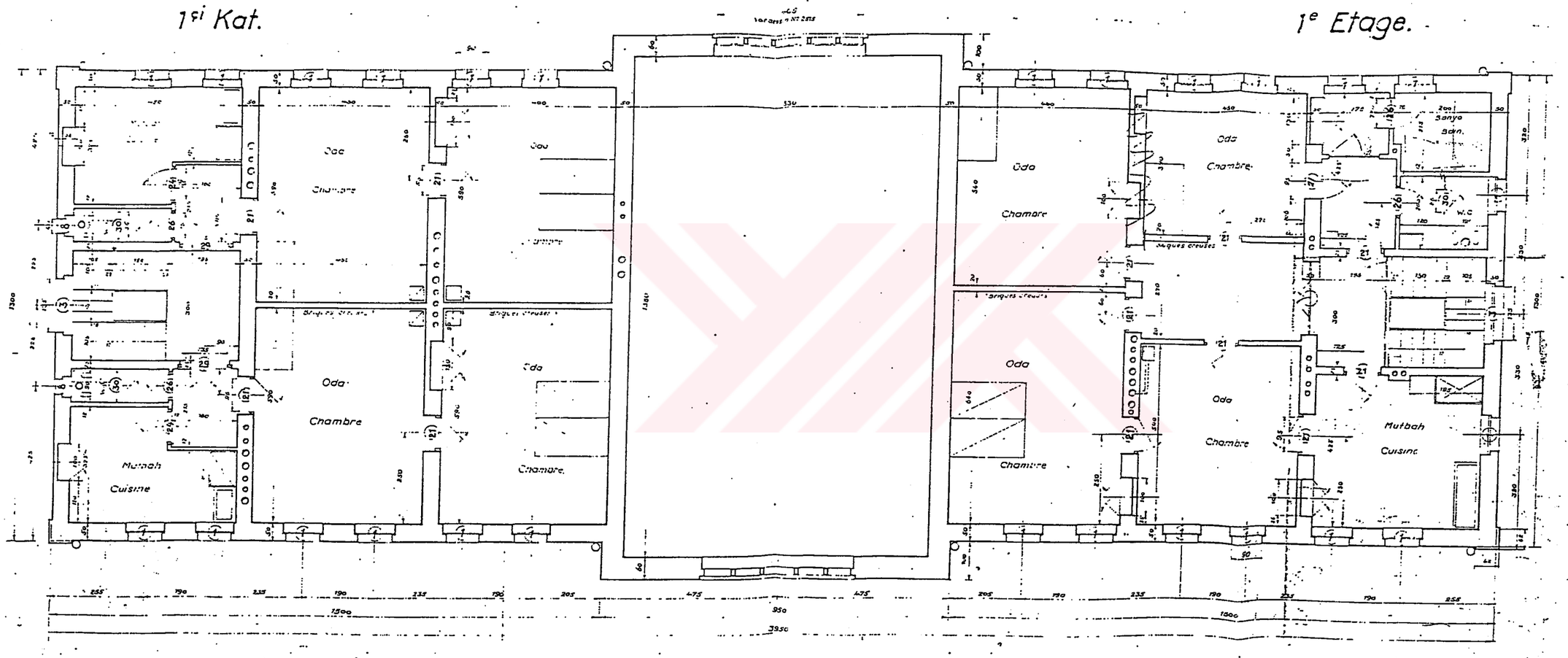


EDİRNE GAR BİNASI ZEMİN KAT PLANI ÖLÇEK 1/50



Ek 4 : Edirne(Karaağaç) Planları


Cave
Dépôt
Çamaşırhane
Chaufferie
Chaufferie
Charbon
Büfe mutfağı
Cuisine
Dépôt
Dépôt
Dépôt



Ek 6 : Kayseri Yolcu Binası Birinci Kat Plan

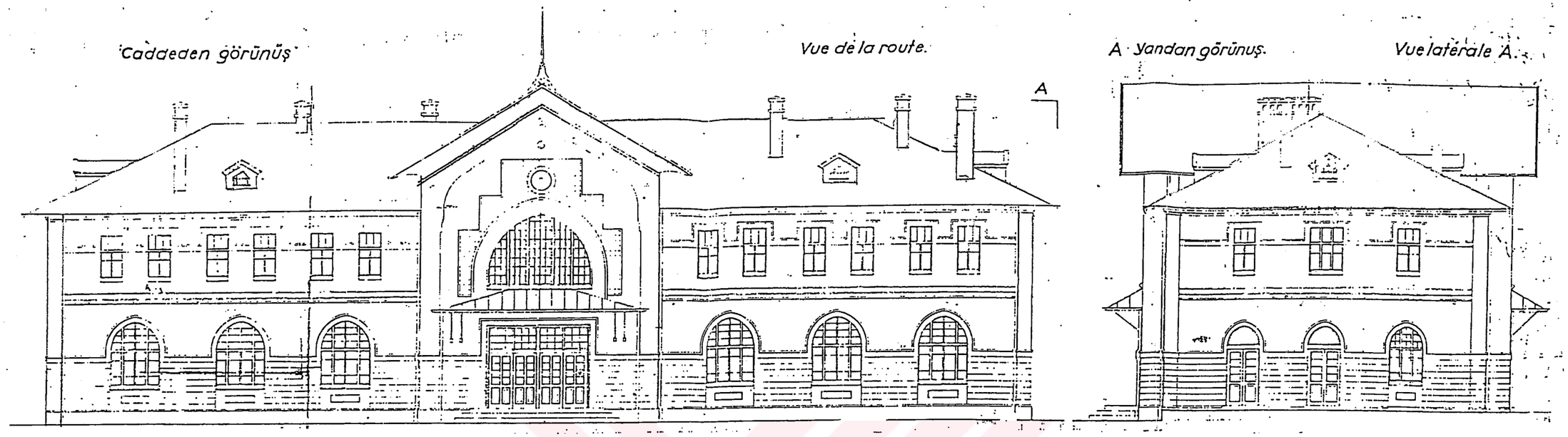
Caddeden görünüş

Vue de la route.

A

A Yandan görünuş.

Vue latérale A.



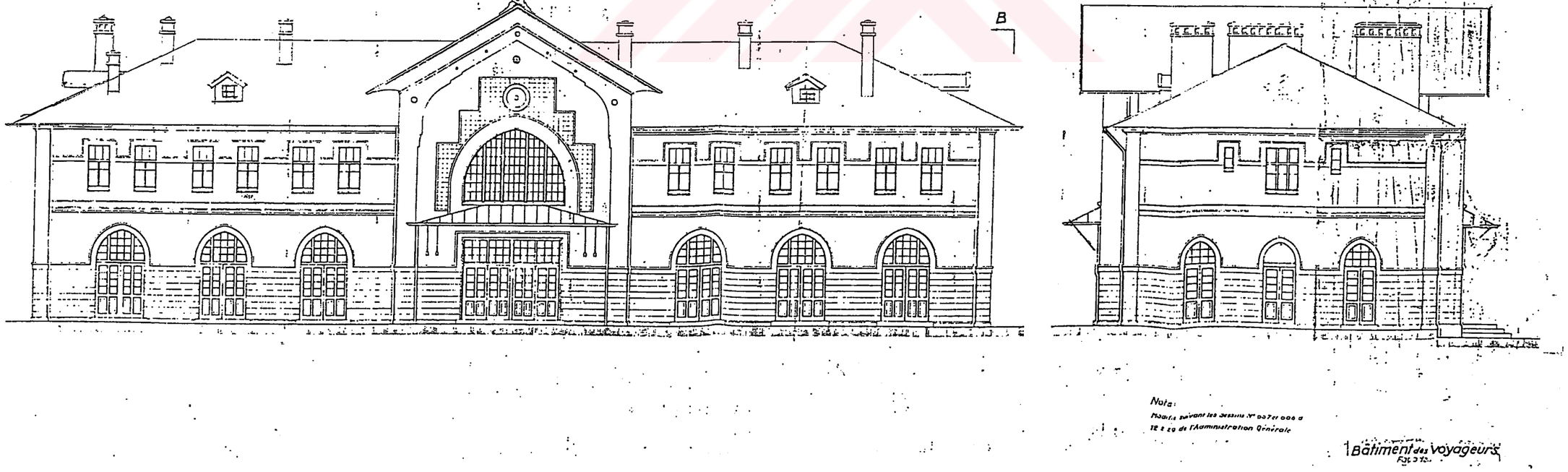
Perondan görünüş.

Vue du perron.

B

B Yandan görünüş.

Vue latérale B.



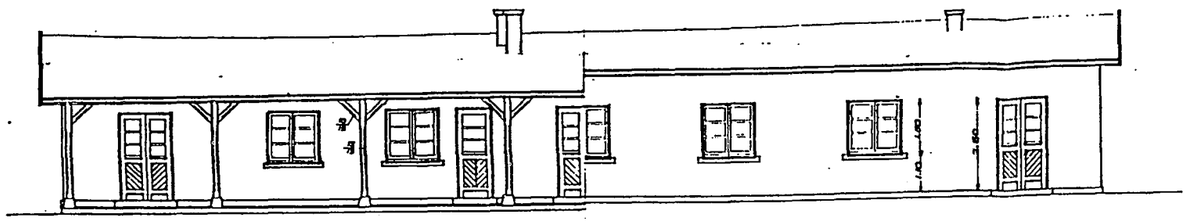
Nota:
Modèle suivant les dessins N° 007 et 008 de l'Administration Générale

1 Bâtiment des voyageurs

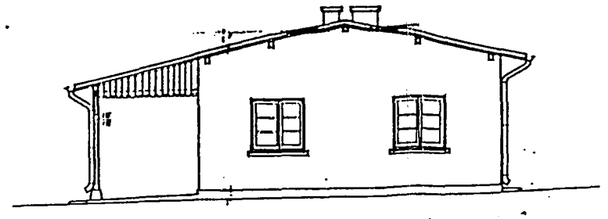
Ek 7 : Kayseri Yolcu Binası Görünüşler

Demi-vue vers la voie

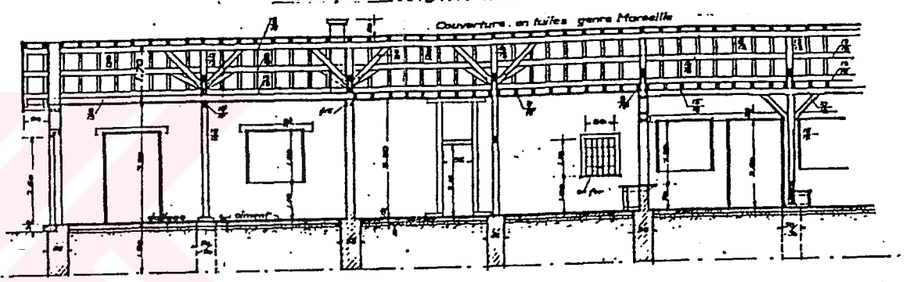
Demi-vue opposée à la voie



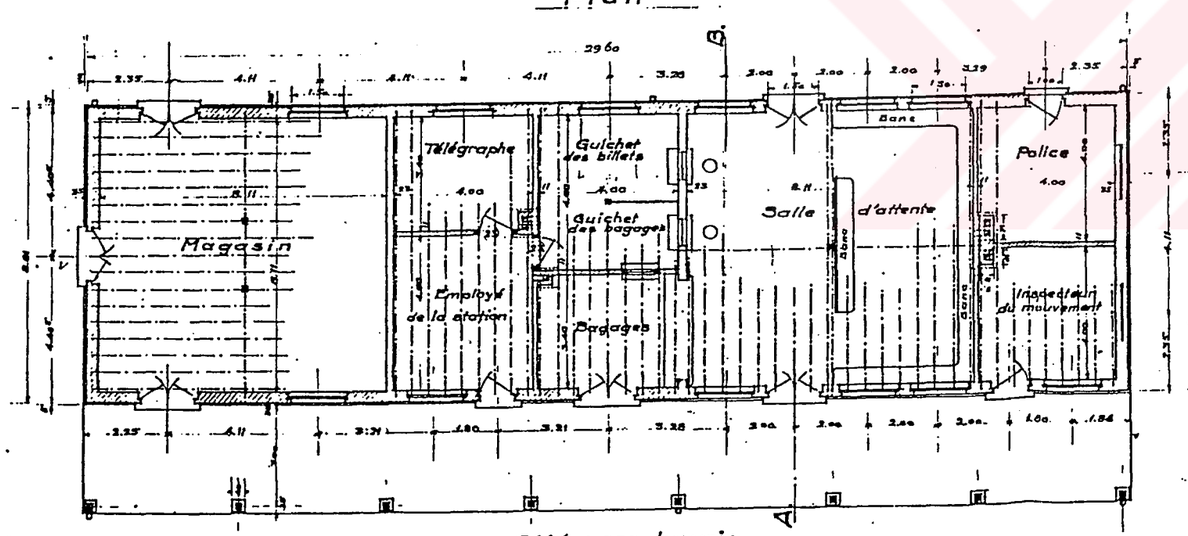
Vue latérale



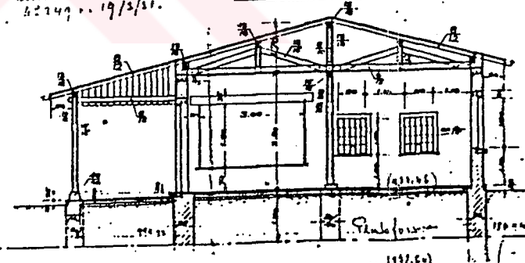
Coupe longitudinale



Plan



Coupe A-B.



Pour les épaisseurs et profils des fenêtres se rapporter aux détails des coupes du dessin No. 50160. Pour les portes extérieures, aux détails des coupes du dessin No. 50239.

STAMBOUL, le 28/9/30
Bareni
CHEF DU BUREAU DES BATIMENTS

STAMBOUL, le 28/9/30
Bareni
INGENIEUR EN CHEF

Bâtiment à voyageurs provisoire pour la station de Malatya

suivant projet de l'Adm.G. No. 616

Ech. 1/100

Aprouvé le 4/10/30 par l'Inspection des Travaux.

NYDQVIST & HOLM A/s
GAABYE & LERCHE
KAMPMANN, KIERULFF & BAXTE

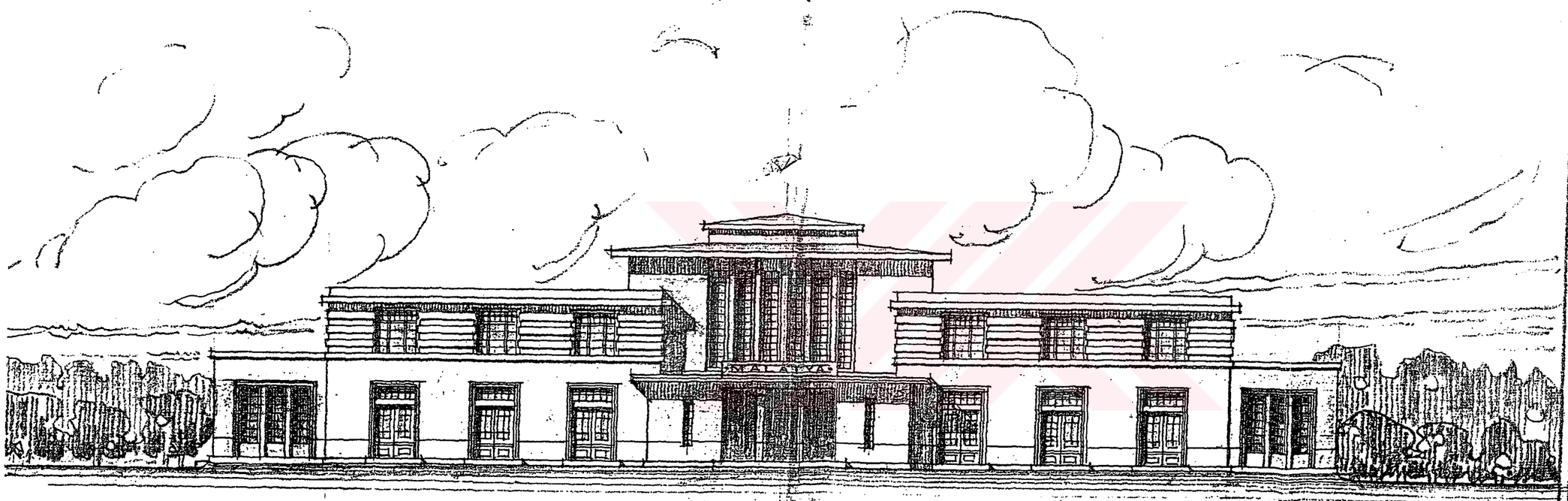
Bureau des bâtiments	
Projeté par:	E.Fe.
Dessiné par:	lo.
Vu par:	E.Fe.
Stamboul, le	28.9.30.
Dessin No.	50412

50412 - Modification couverture toiture, bandeau remplacant No. 50412.

Ek 8 : Eski Malatya İstasyonu Yolcu Binası

BATIMENT A VOYAGEURS
POUR LA STATION DE MALATYA
ECHELLE 1/200

Croquis J 5 bis



FAÇADE VERS LA VOIE.

NYDQVIST & HOLM A/a.
SAABYE & LERCHE
KAMPMANN, KIERULFF & SAXILD

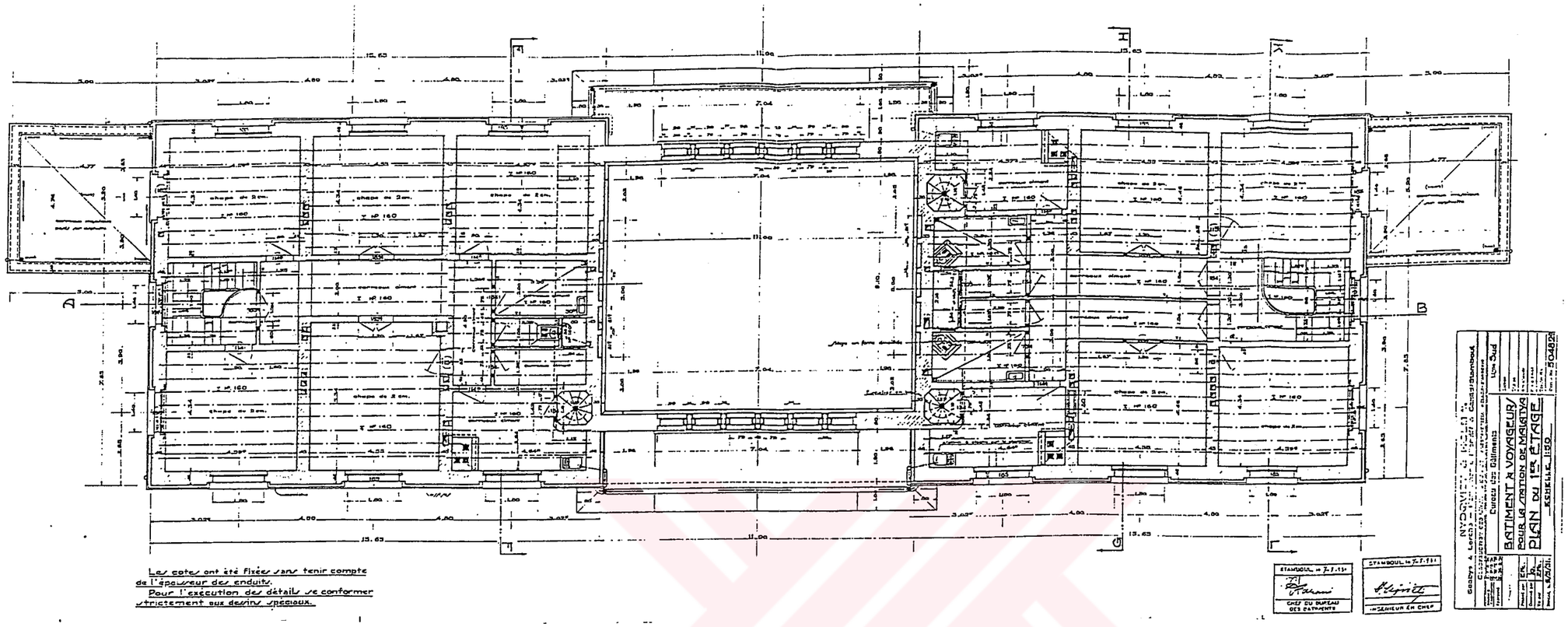
BUREAU BATIMENTS
Projeté par: EFe.
Dessiné par: Jo.
Stamboul, le 23/2/31.
Dessin No. 50446a

Soumis à l'approbation le 26/2-931.
Approuvé le 3/3-931 par lettre A.G. N° 31/5377 du 5/3-31.

CHEF DU BUR. BATIMENTS

INGÉNIEUR EN CHEF

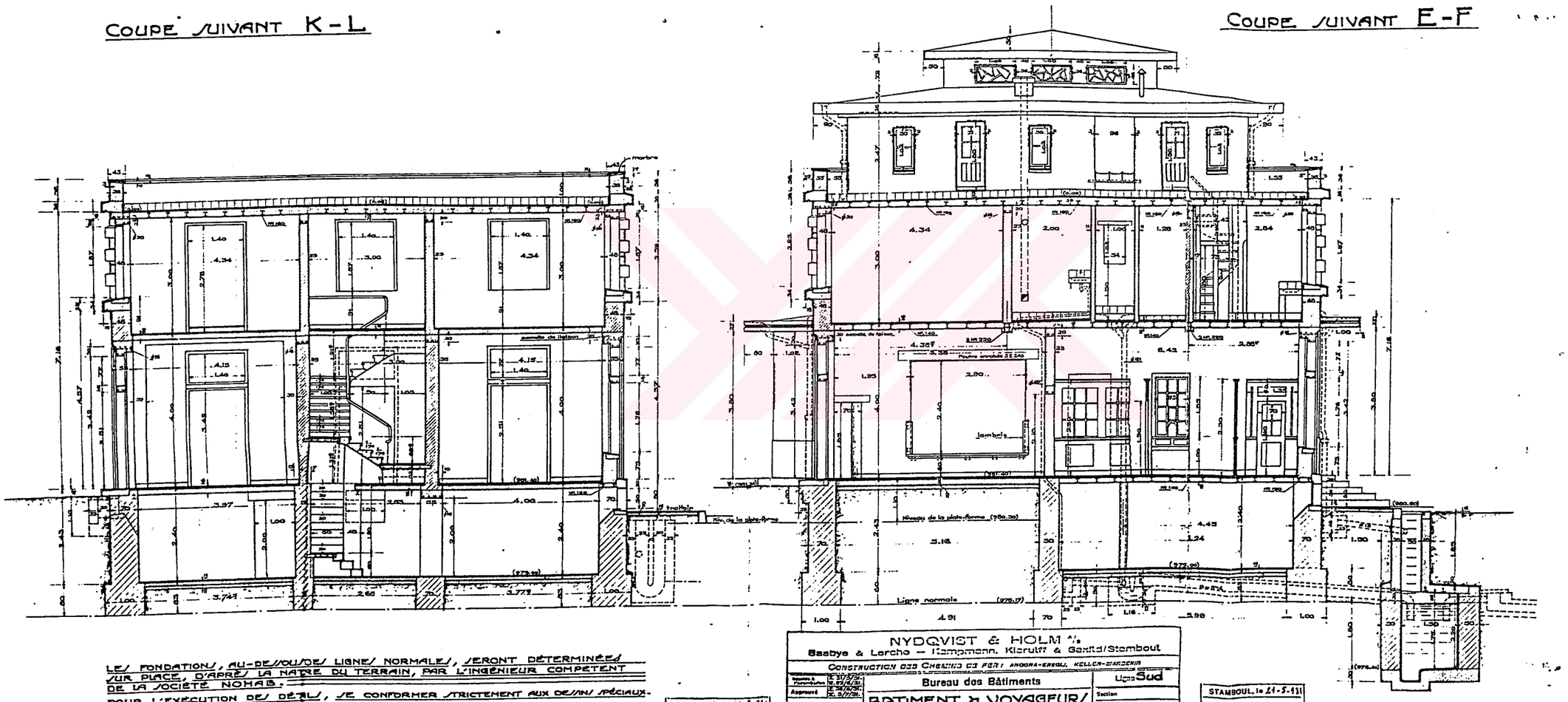
Ek 9 : Malatya Yolcu Binası Görünüşü



Ek 10 : Malatya Yolcu Binası, Zemin Kat
Birinci Kat Planı

COUPE SUIVANT K-L

COUPE SUIVANT E-F



LES FONDATIONS, AU-DESSOUS DE LIGNES NORMALES, SERONT DÉTERMINÉES SUR PLACE, D'APRÈS LA NATURE DU TERRAIN, PAR L'INGÉNIEUR COMPETENT DE LA SOCIÉTÉ NOMAD.

POUR L'EXÉCUTION DES DÉTAILS, SE CONFORMER STRICTEMENT AUX DESSINS SPÉCIAUX.

LES COTES ONT ÉTÉ FIXÉES SANS TENIR COMPTE DE L'ÉPAISSEUR DES ENDUITS.

STAMBOUL, le 24-5-931

CHEF DU BUREAU DES BATIMENTS

NYDQVIST & HOLM A/s

Saabye & Lercho — Rampmann, Klerulff & Gerkild/Stambout

CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER: ANGORA-EREGLI, KELLEK-ZARDEKIR

Bureau des Bâtiments

Ligne Sud

Projeté par EPS.

Dessiné par Q.

Vu par EPS.

Stambul, le 16/5/31.

BATIMENT A VOYAGEURS POUR LA STATION DE MALATYA

COUPES TRANVERSALES SUIVANT E-F ET K-L

ECHELLE 1:50

Section

Station

Km d'étude

Km définitif

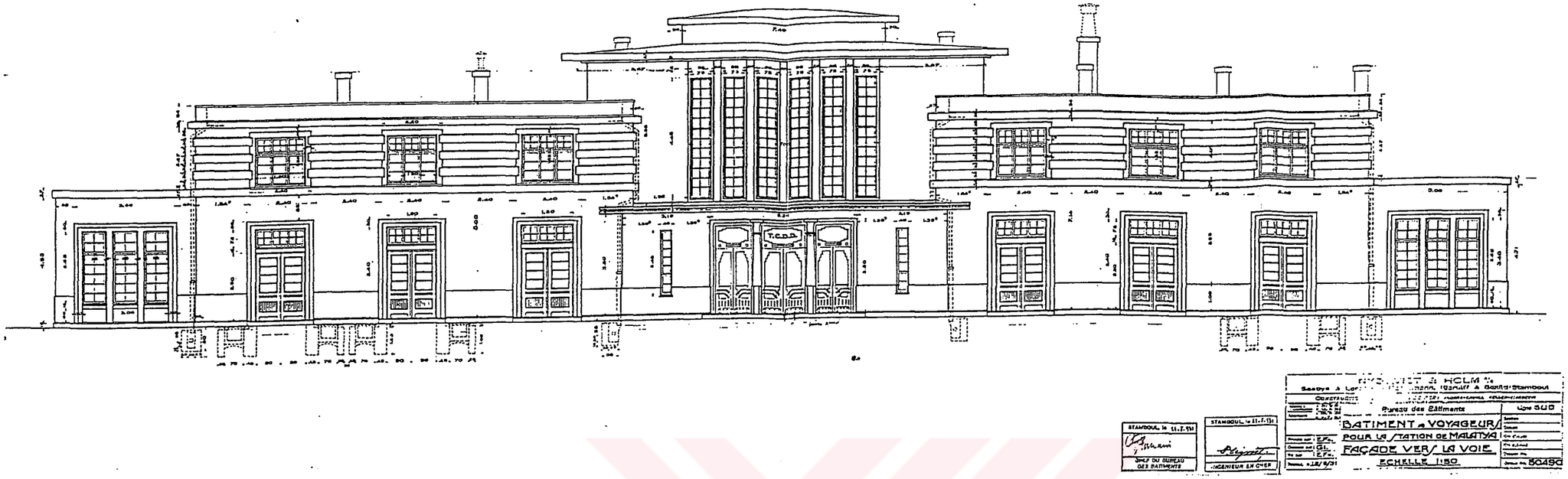
Dossier No.

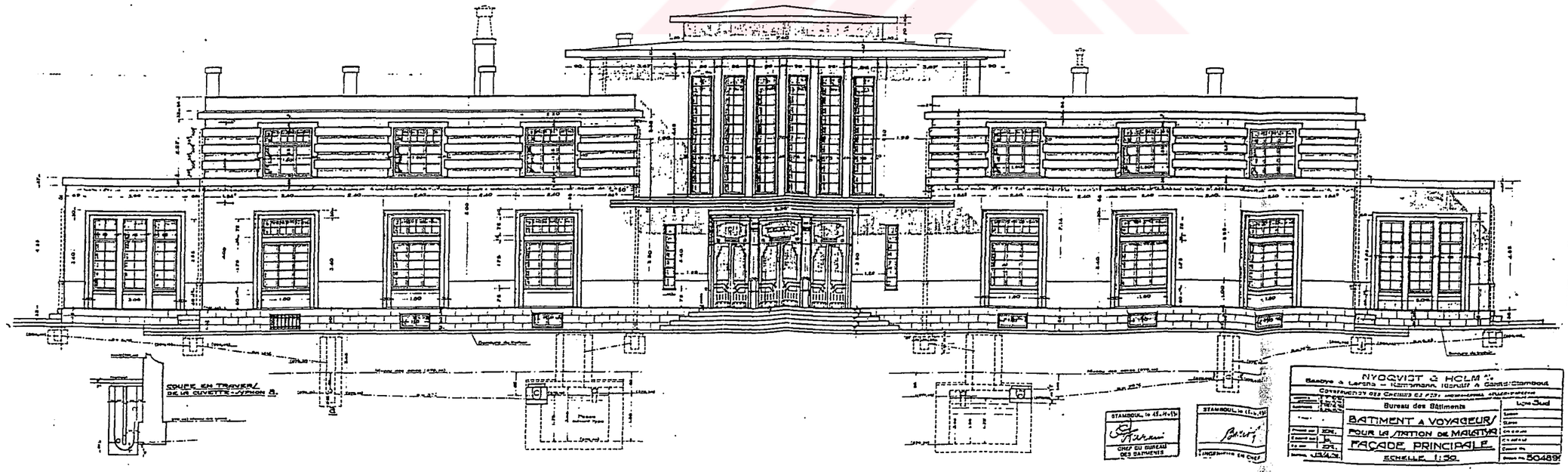
Dessin No. 50487

STAMBOUL, le 24-5-931

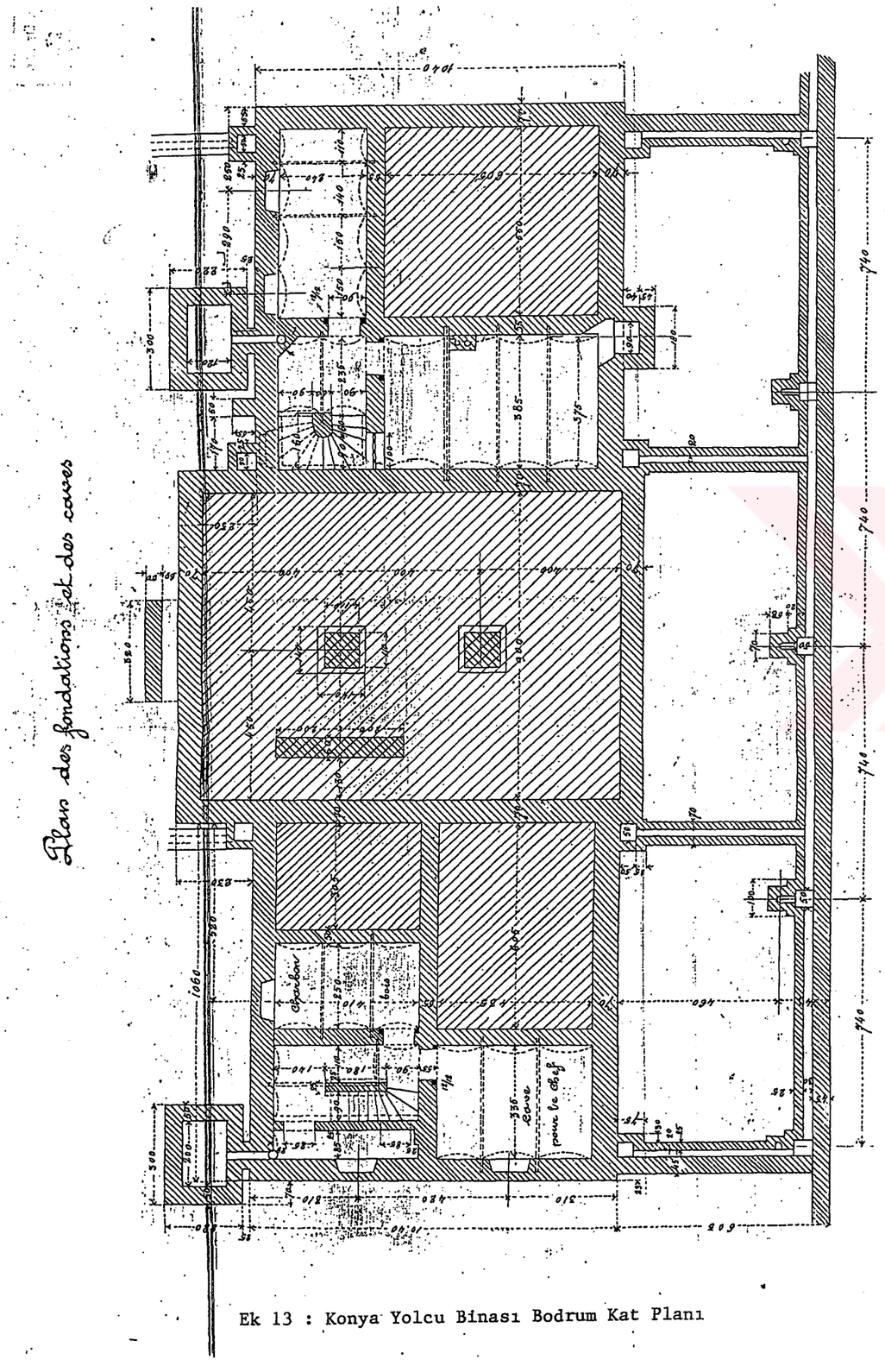
INGENIEUR EN CHEF

Ek 11 : Malatya Yolcu Binası Görünüşleri

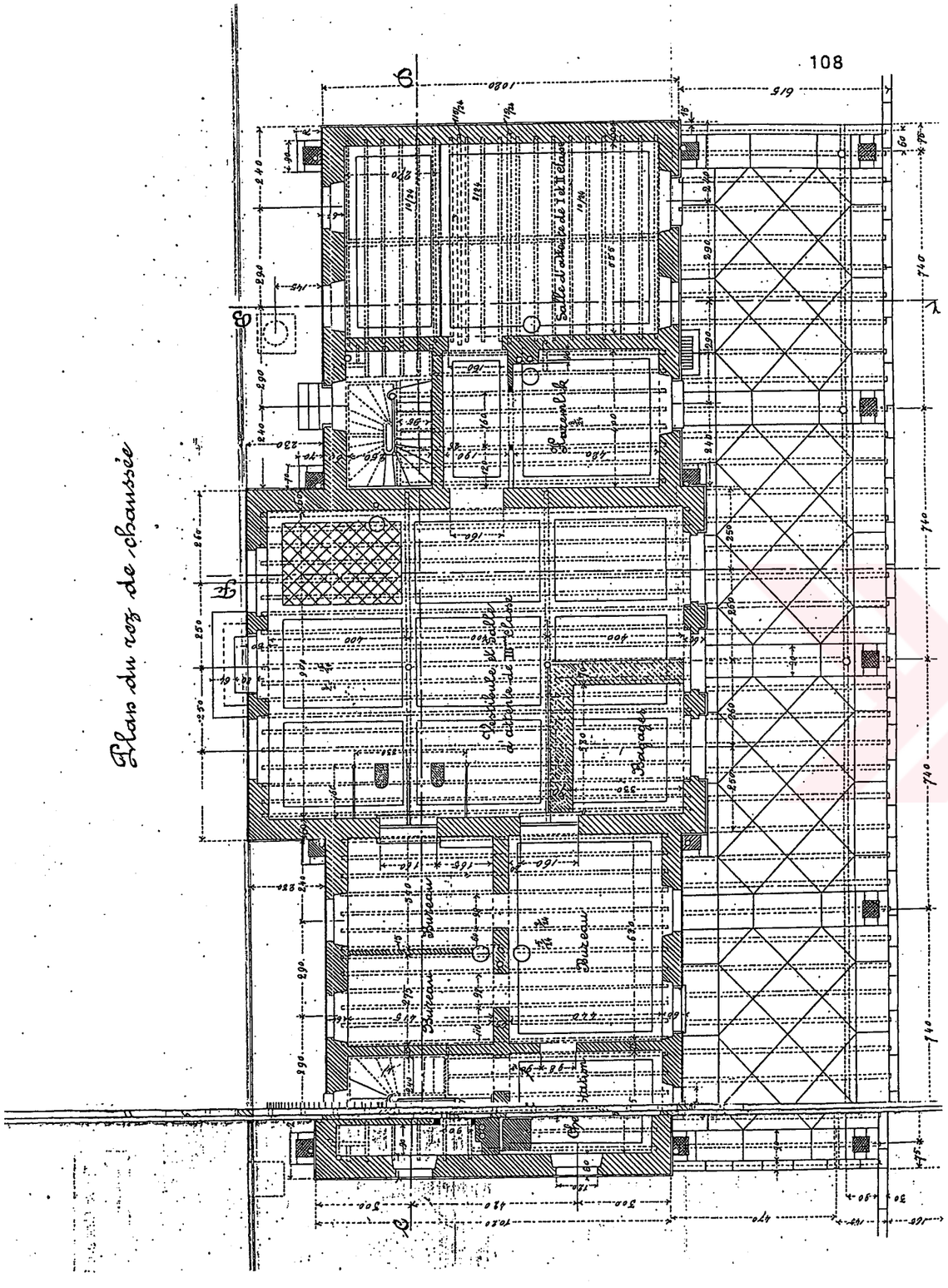


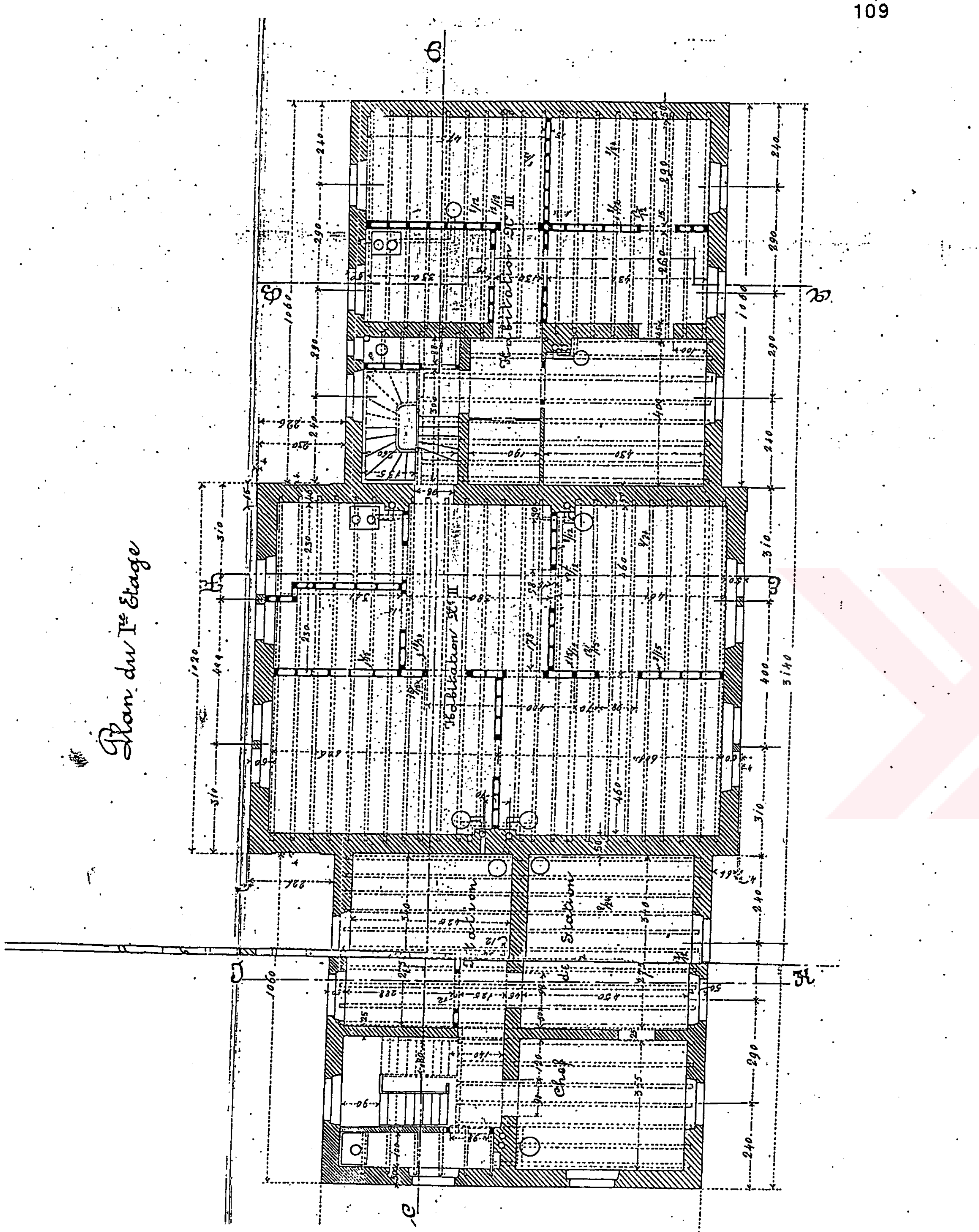


Ek 12 : Malatya Yolcu Binası Görünüşleri

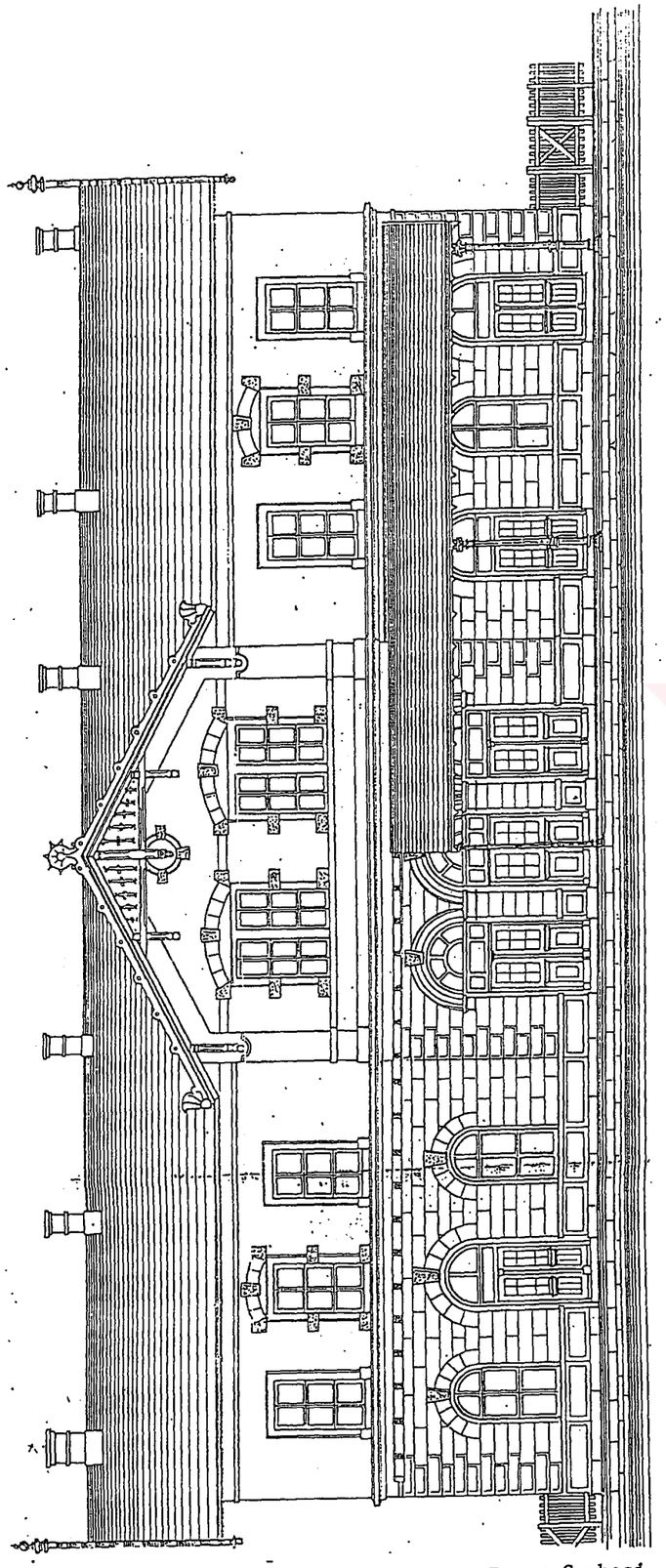


Ek 13 : Konya Yolcu Binası Bodrum Kat Planı

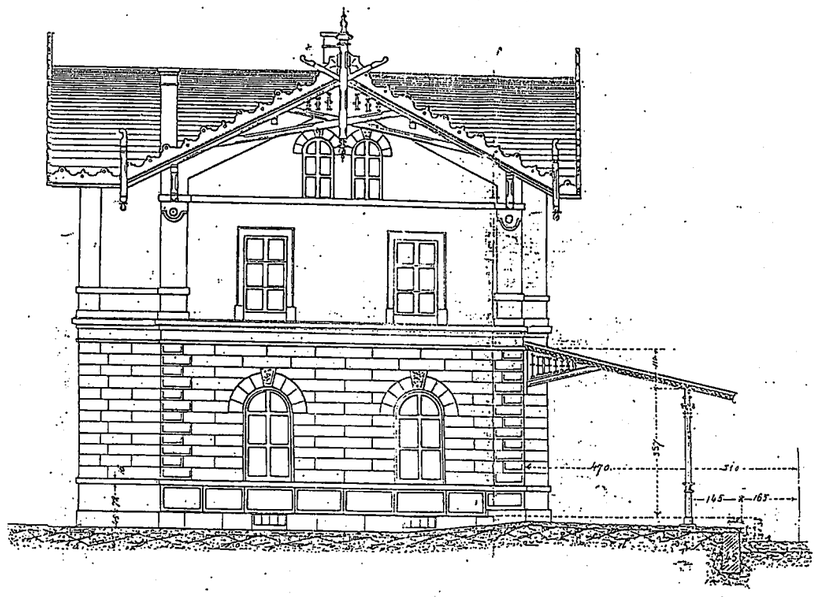

Plan du rez de chaussée
Salle d'attente de 1ère et 2ème classe
Bagages
Bureau
Bureau
Bureau



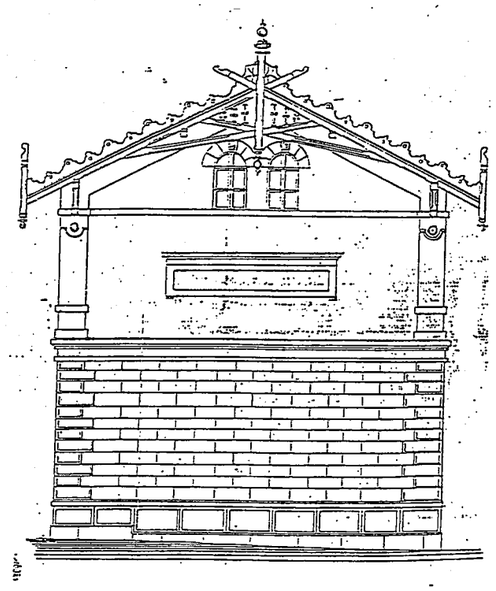
Ek 15 : Konya Yolcu Binası Birinci Kat Planı


Tren yolcu binası -cadde tarafı
Tren yolcu binası -cadde tarafı
Tren yolcu binası -cadde tarafı

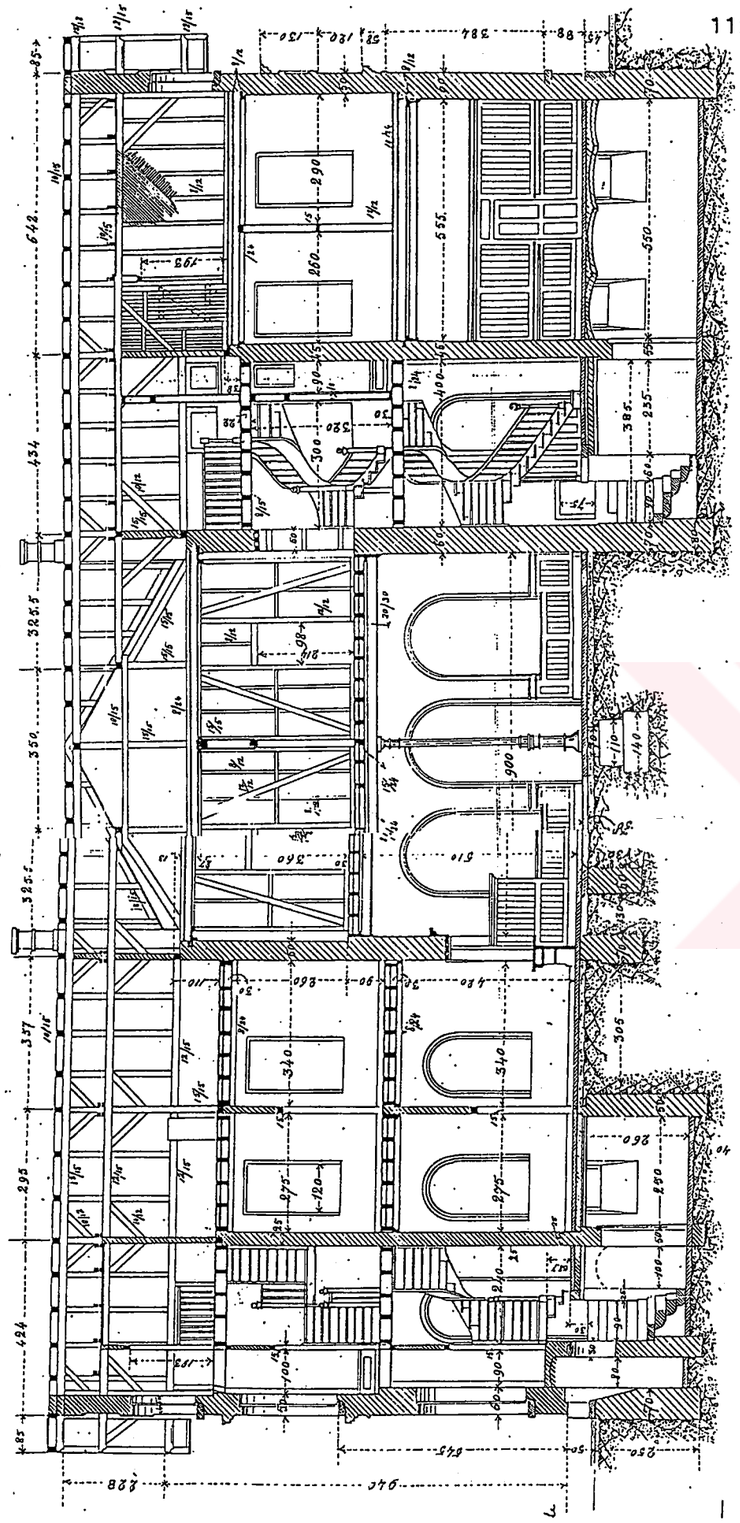
Façade côté à gauche



Façade côté à droite

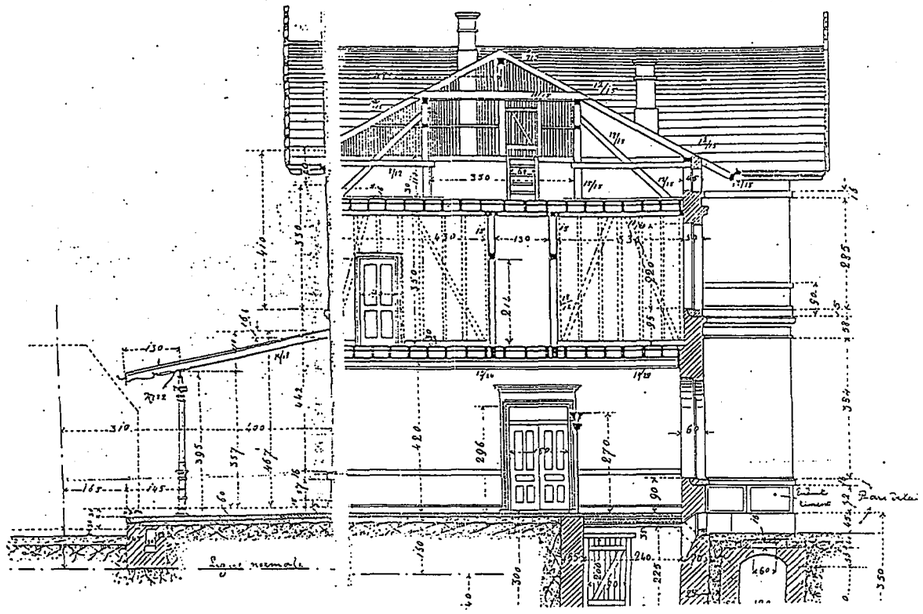


Ek 17 : Konya Yolcu Binası Yan Cepheleri

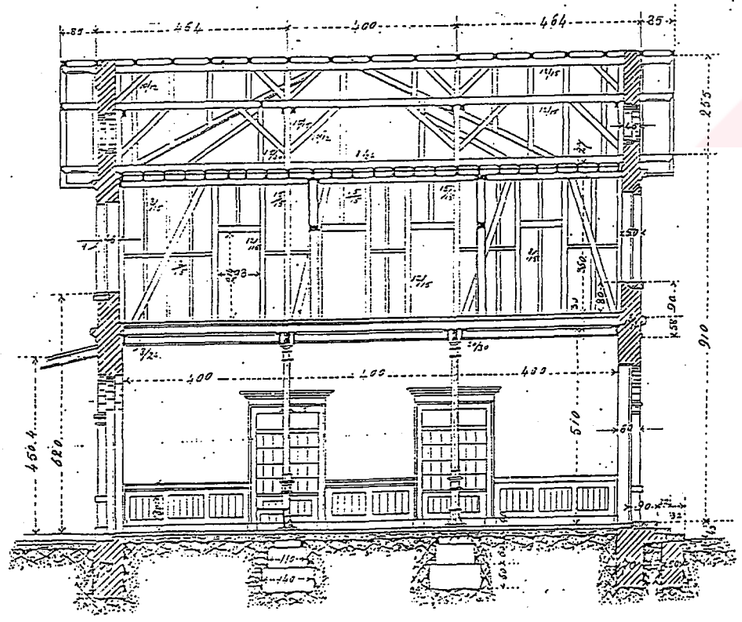


Ek 18 : Konya Yolcu Binası Kesit

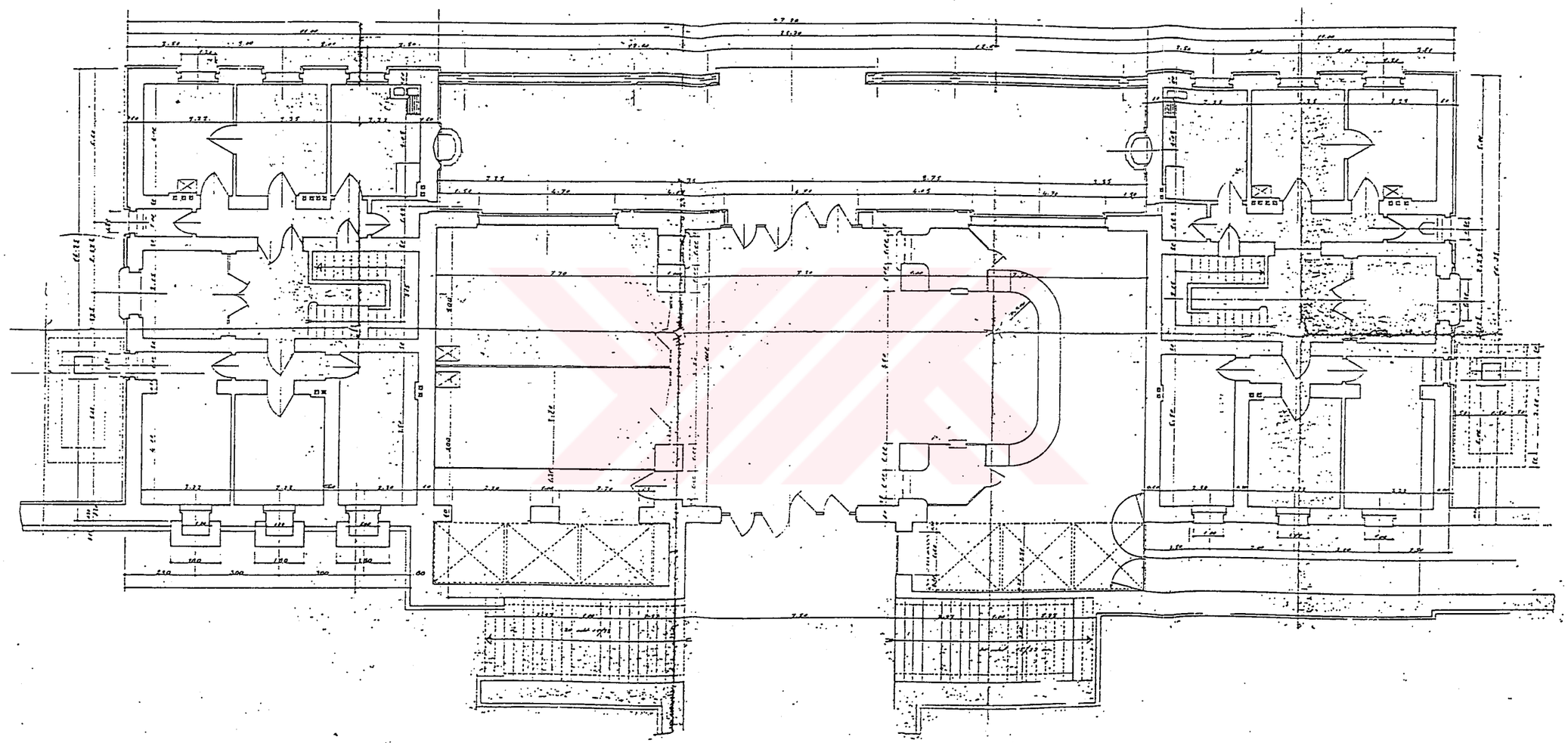
Coupe A.B



Coupe E.F.

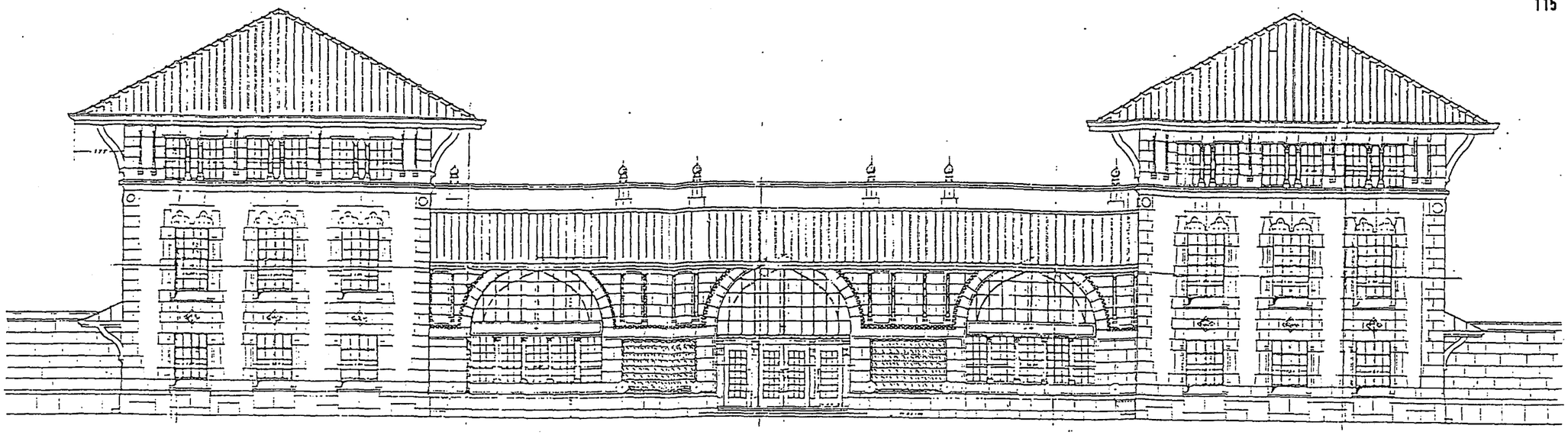


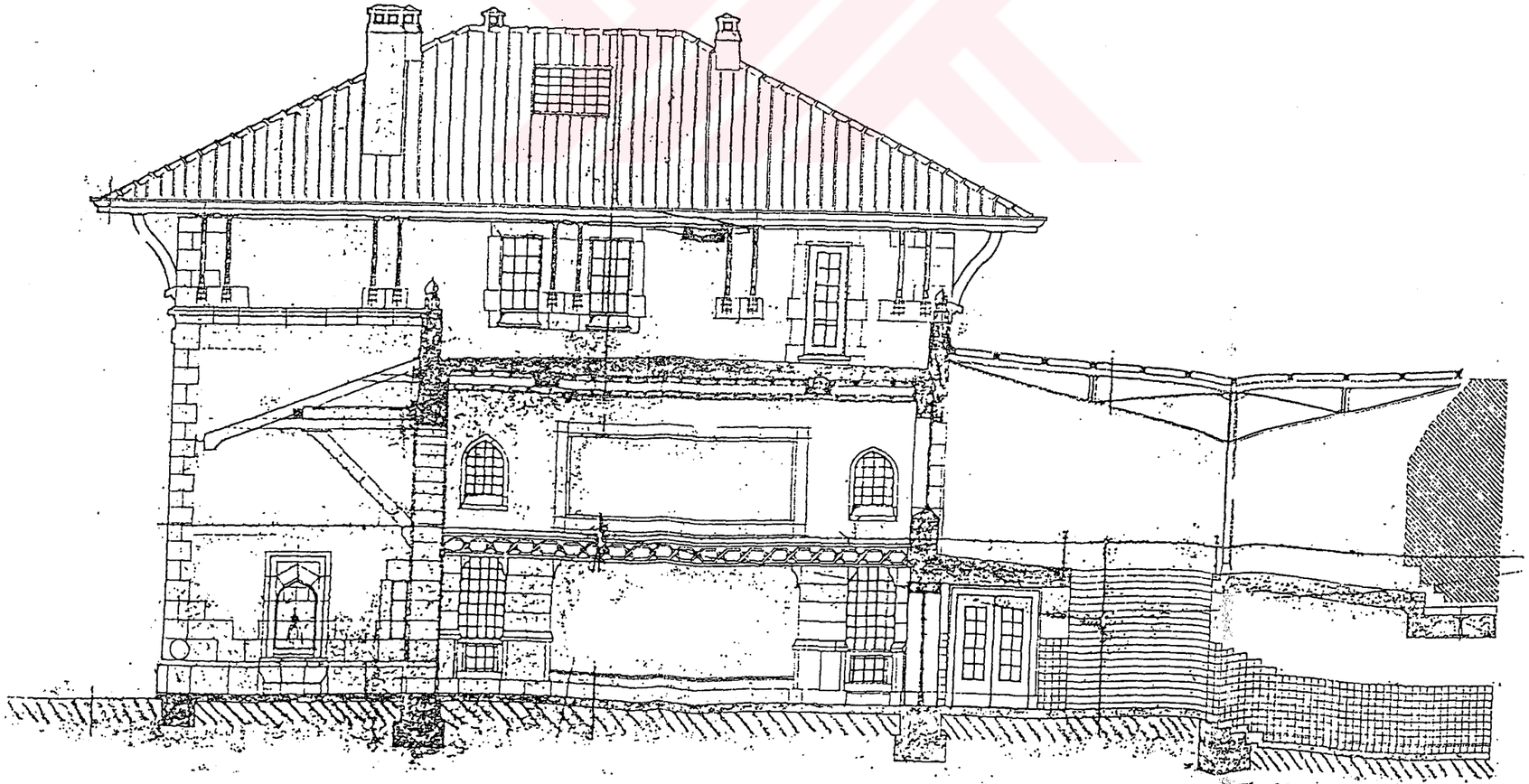
Ek 19 : Konya Yolcu Binası Kesit



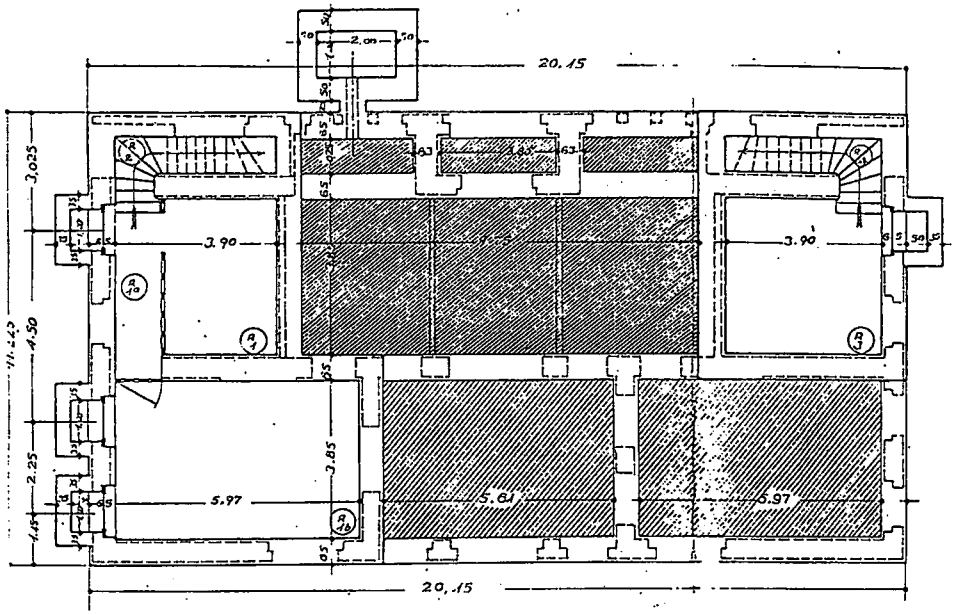
Ek 20 : Adana Yolcu Binası Planı

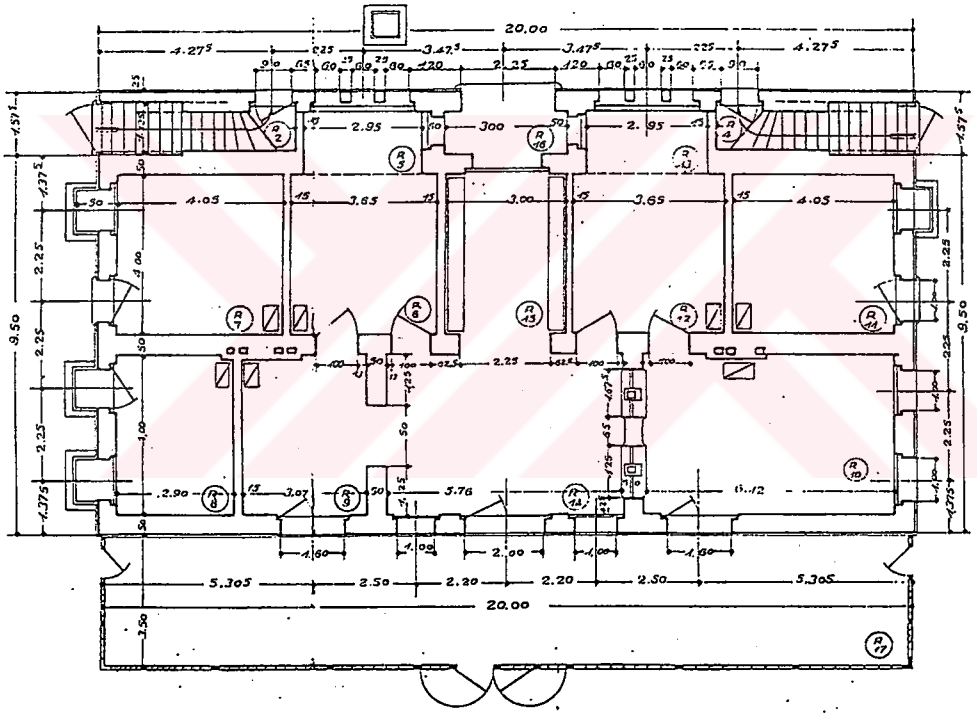
Adana İstasyonu

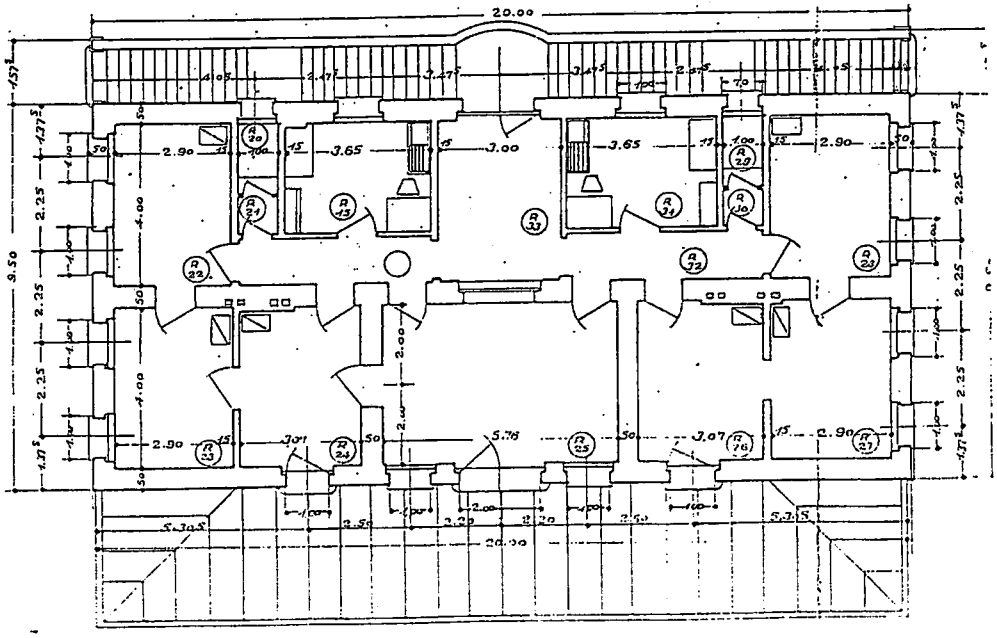


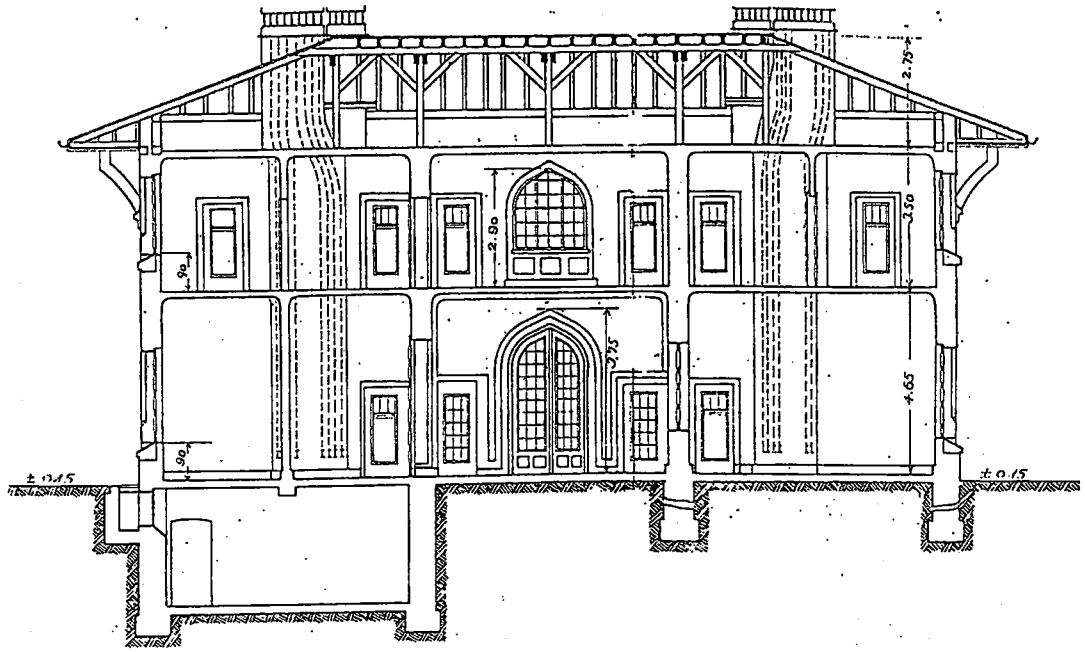


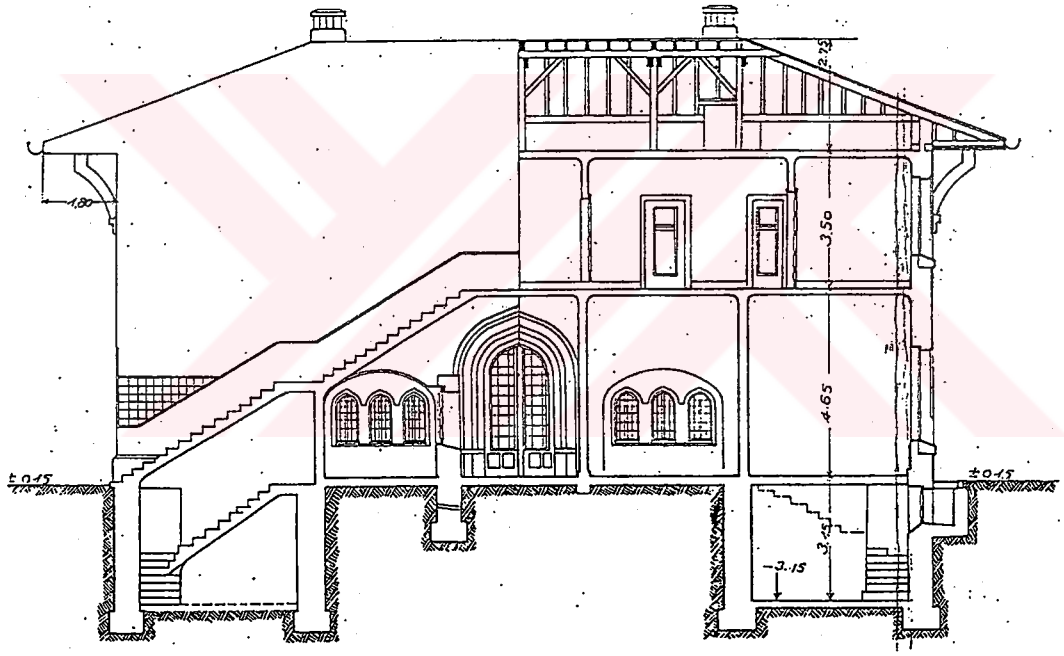
Ek 21 : Adana Yolcu Binası Görünüşleri

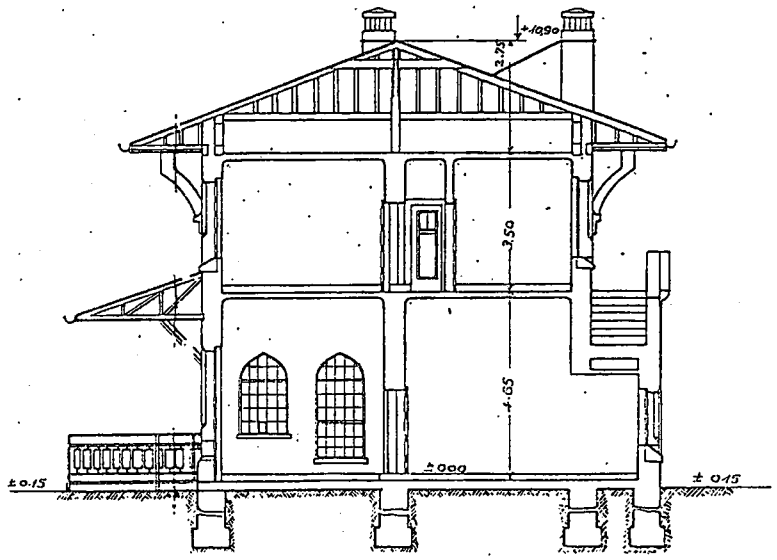

20.15
3.90
3.90
5.97
5.61
5.97
20.15


20.00
4.275
3.475
3.475
4.275
2.95
3.00
2.95
4.05
3.65
3.00
3.65
4.05
9.50
5.305
2.50
2.20
2.20
2.50
5.305
20.00

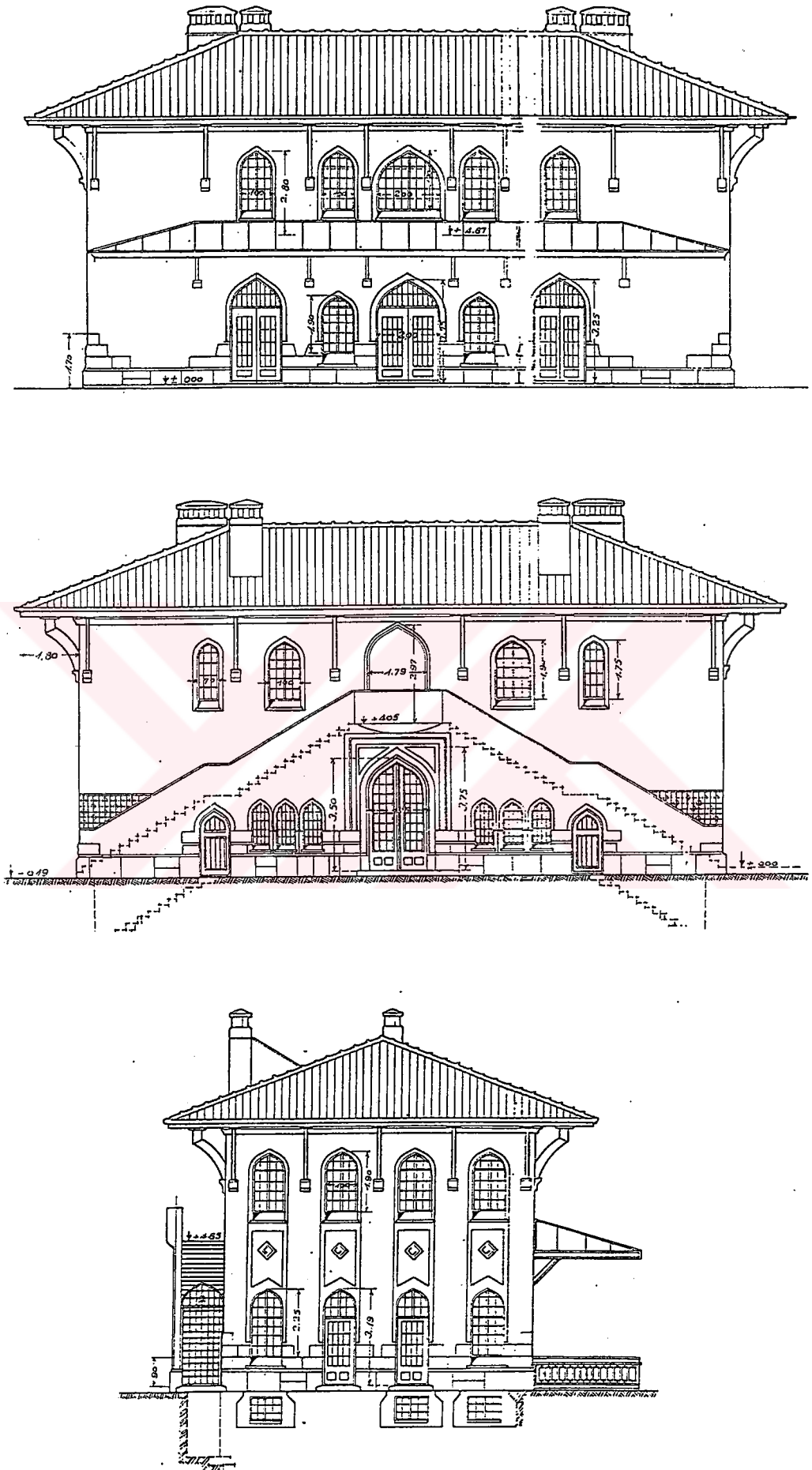

20.00
2.90
3.65
3.00
3.65
2.90
9.50
5.76
3.07
5.305
20.00



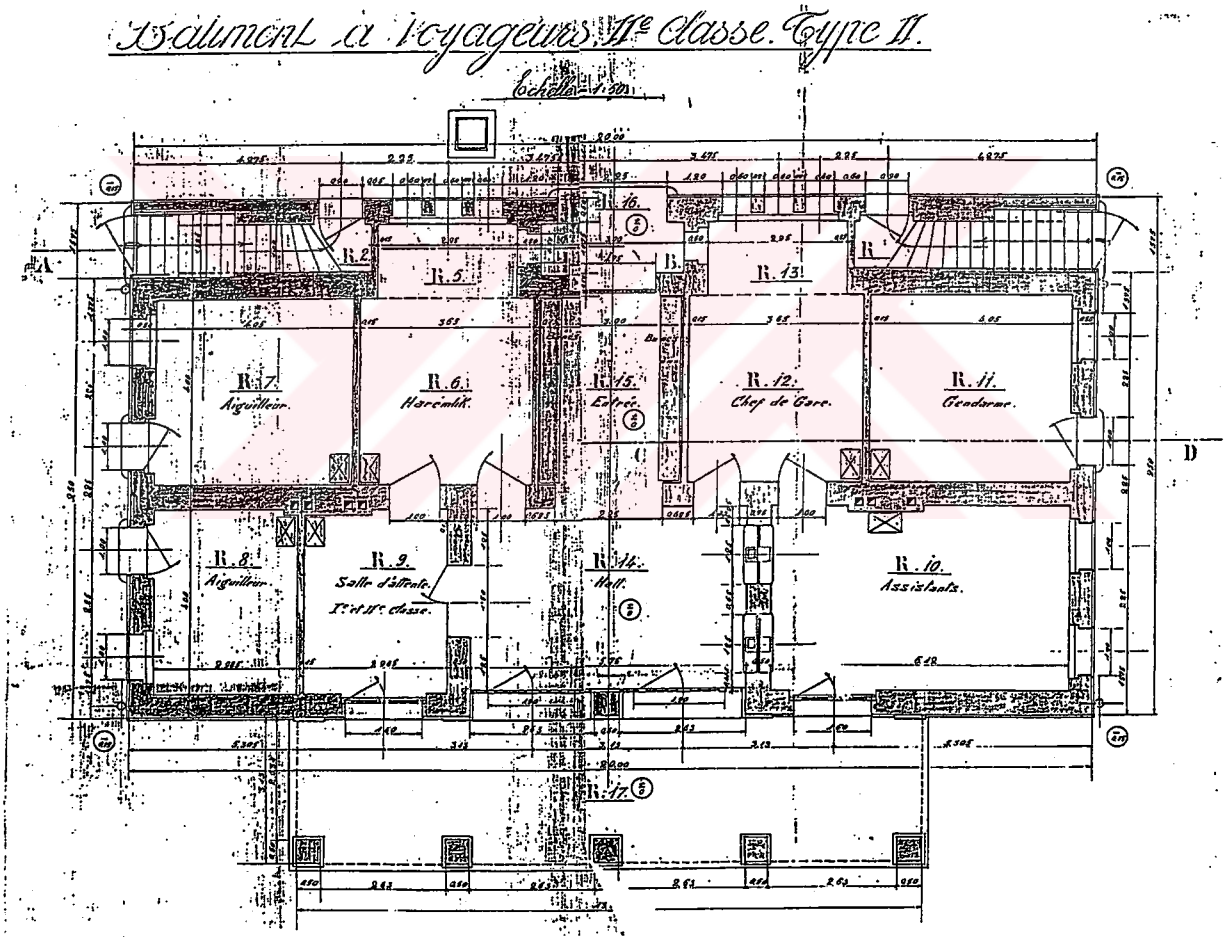




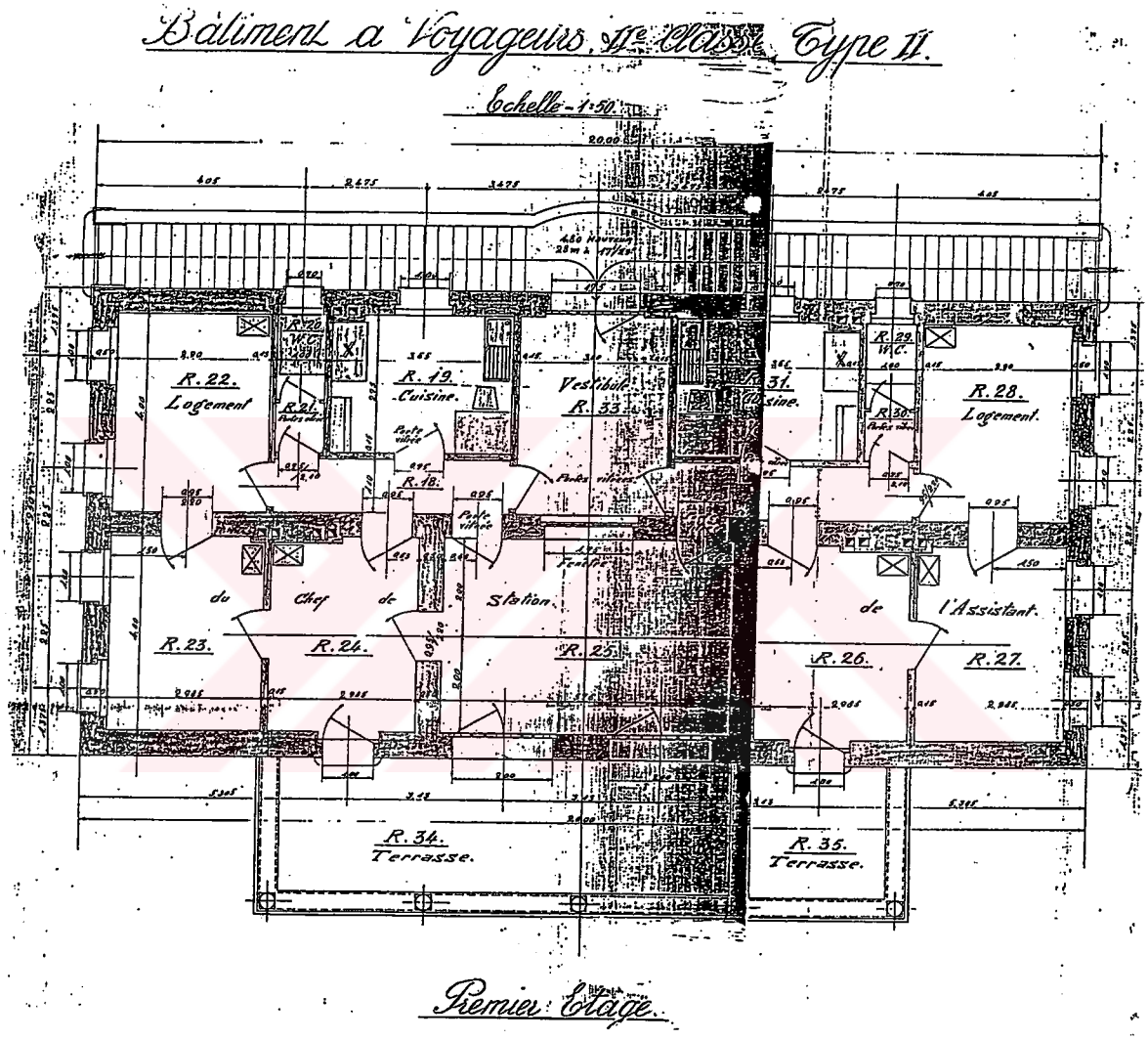
Ek 23 : Toprakkale Yolcu Binası Kesitleri



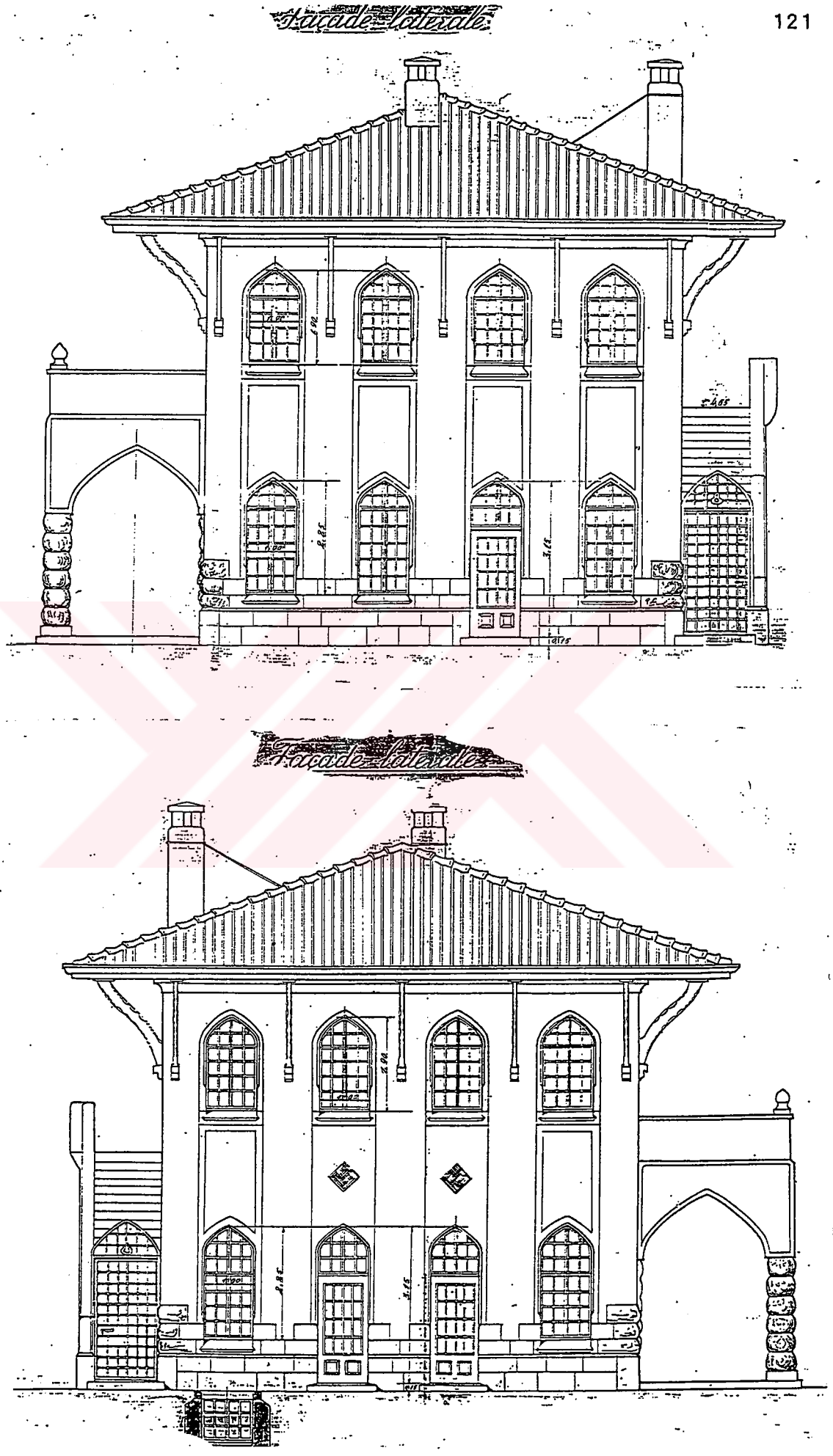
Ek 24 : Toprakkale Yolcu Binası Görünüşleri



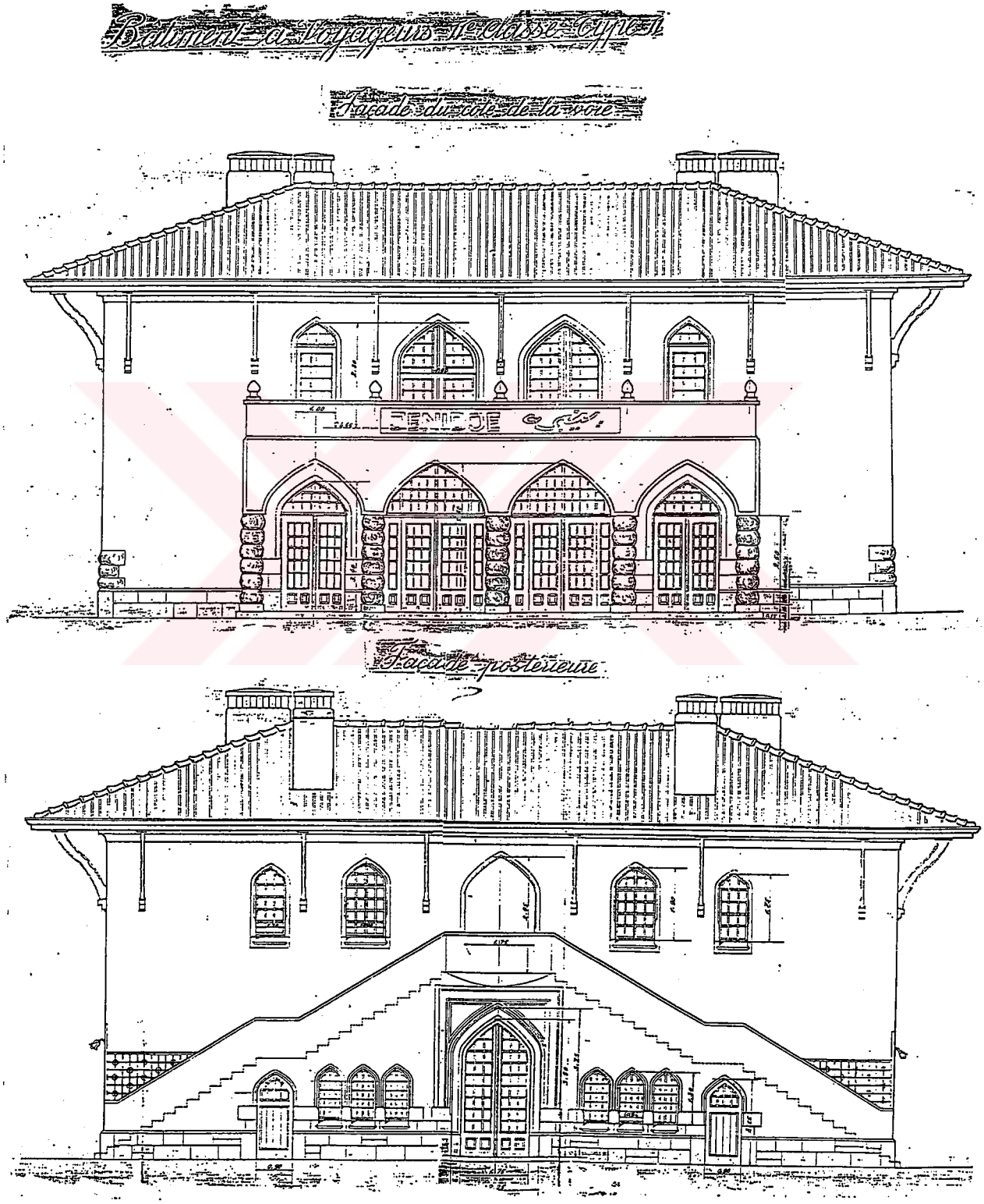
Ek 25 : Yenice Yolcu Binası Zemin Kat Planı



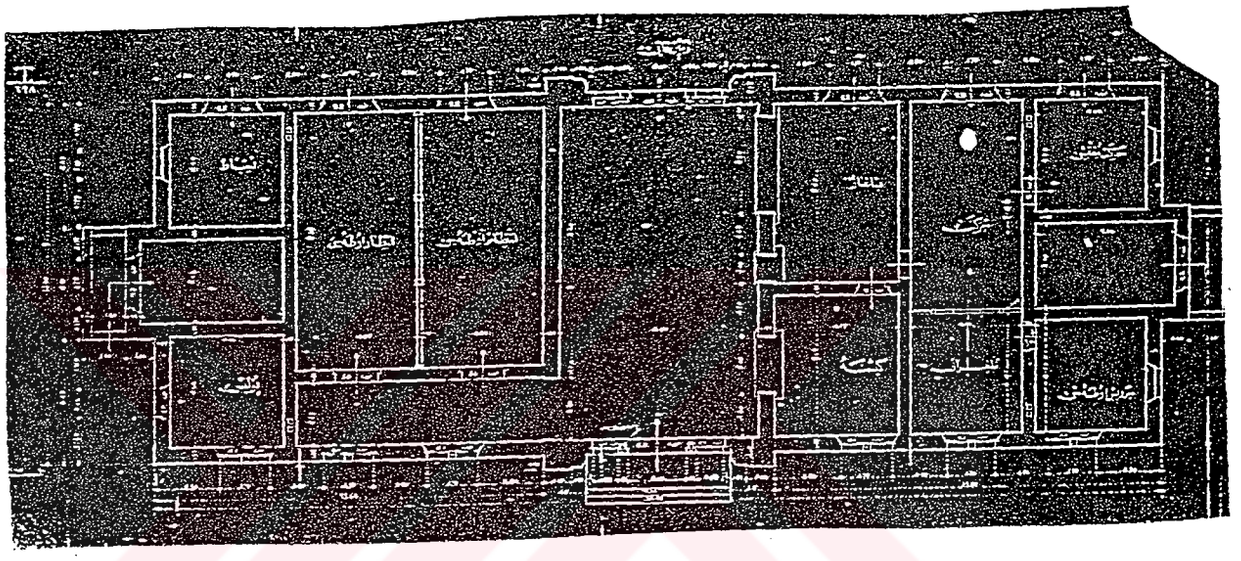
Ek 26 : Yenice Yolcu Binası Birinci Kat Planı

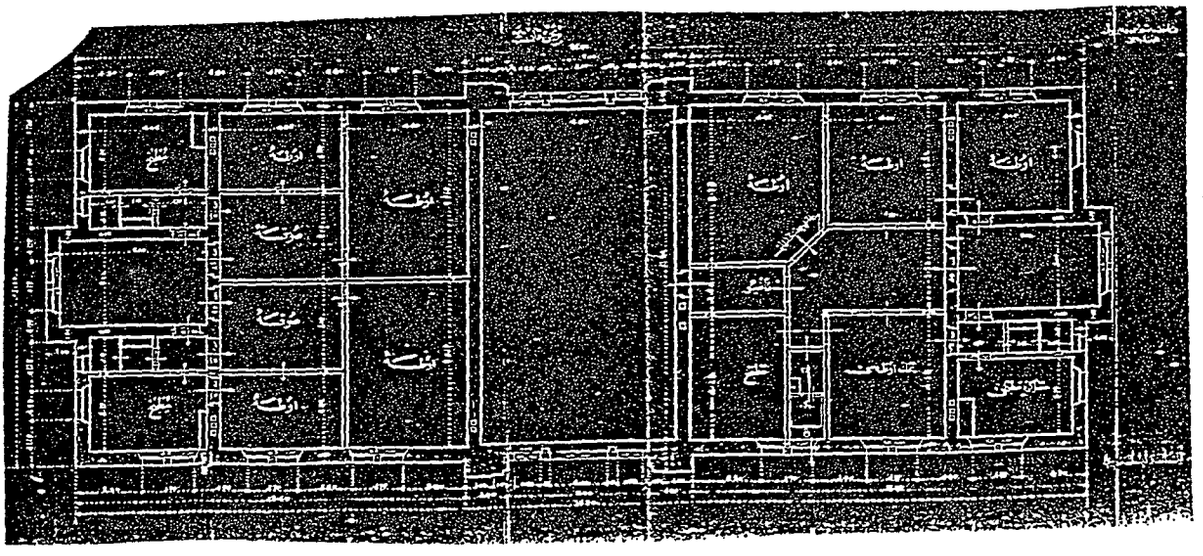


Ek 27 : Yenice Yolcu Binası Görünüşleri

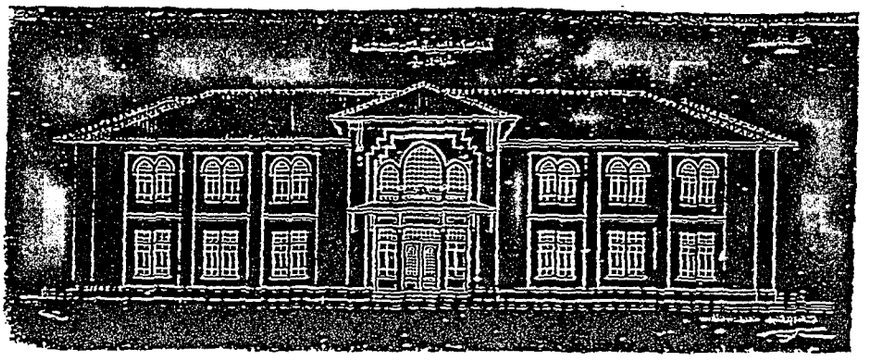


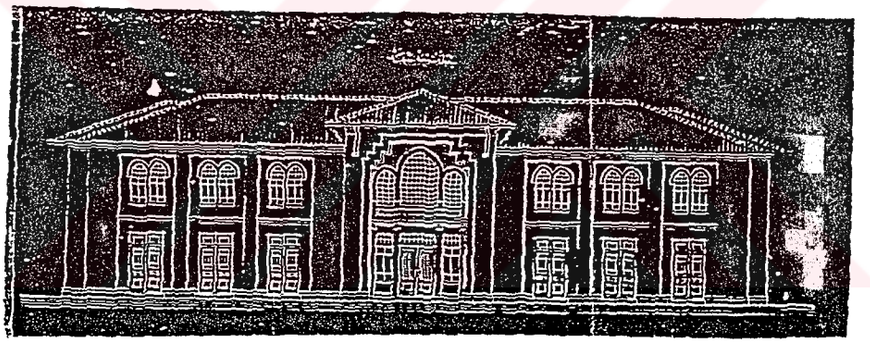
Ek 28 : Yenice Yolcu Binası Görünüşleri



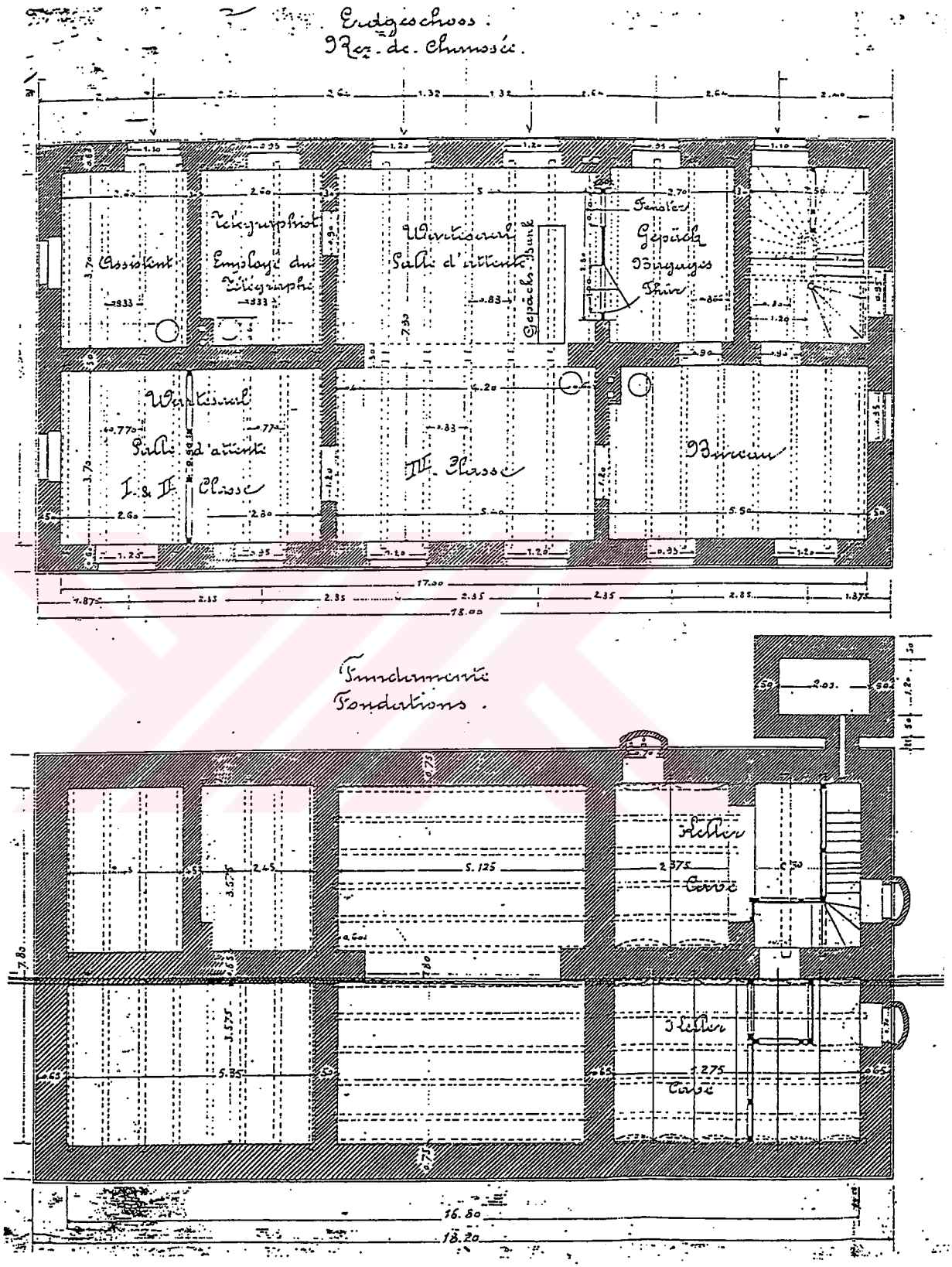


Ek 29 : Amasya Yolcu Binası Planları

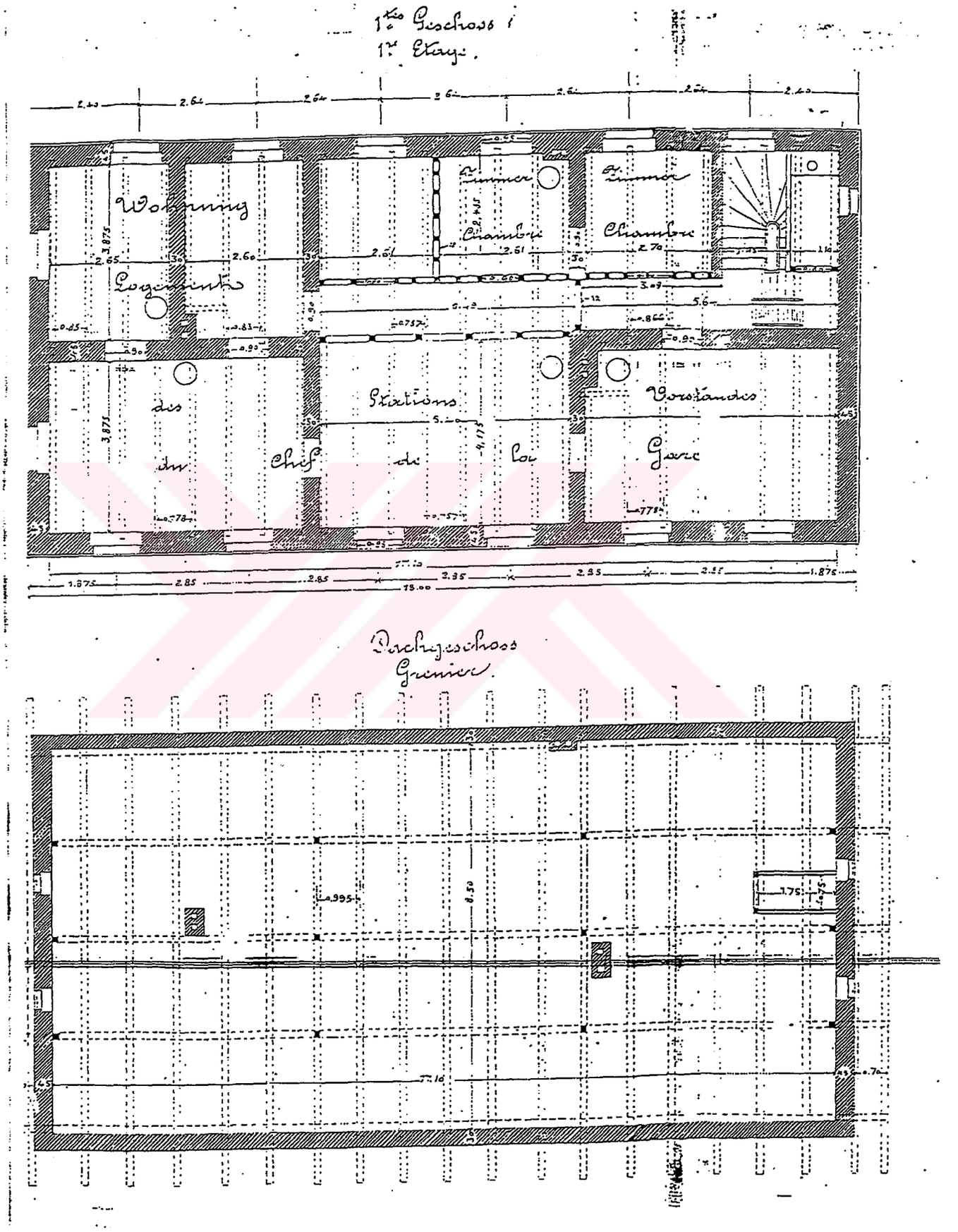




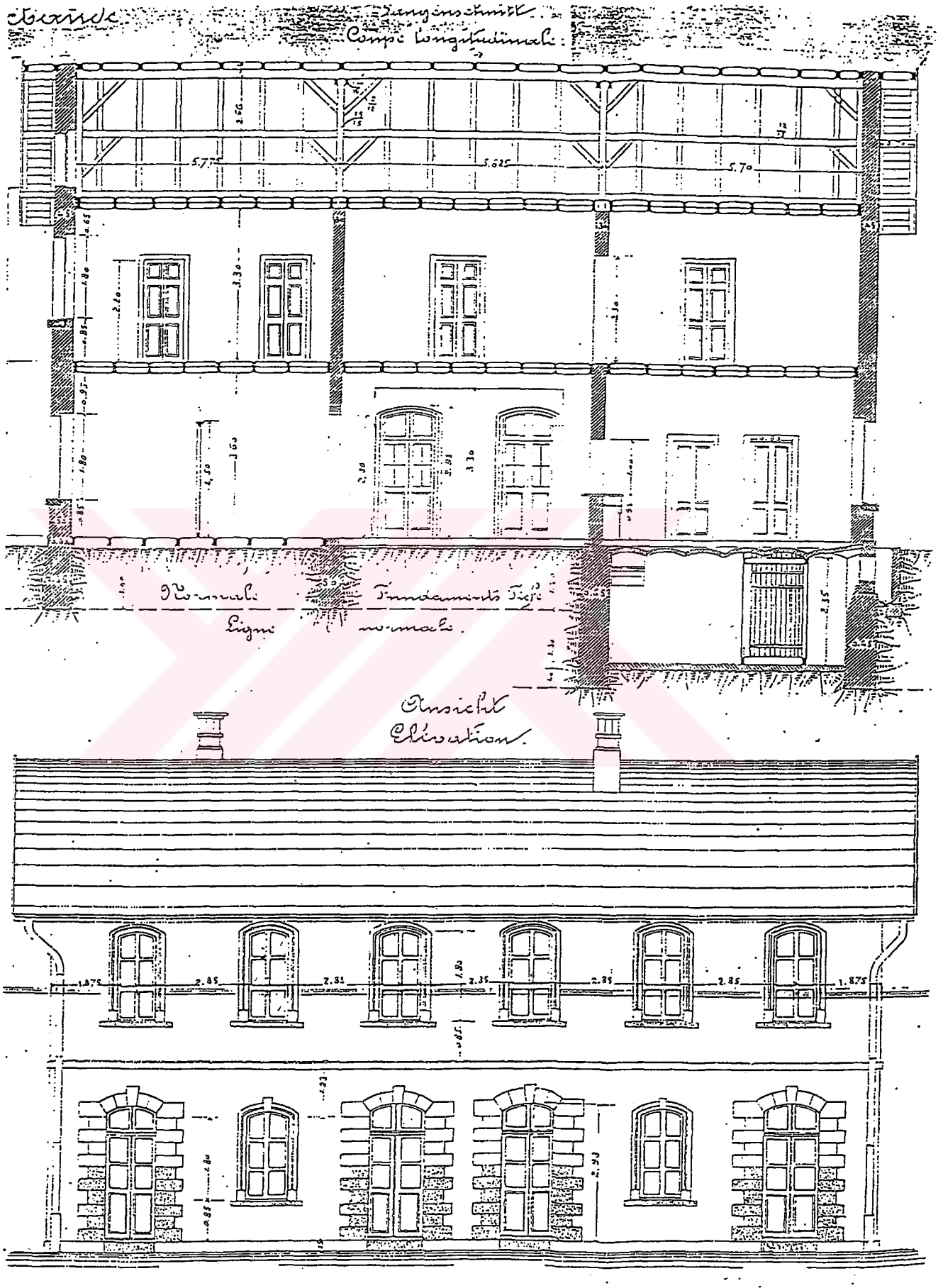
Ek 30 : Amasya Yolcu Binası Görünüşleri



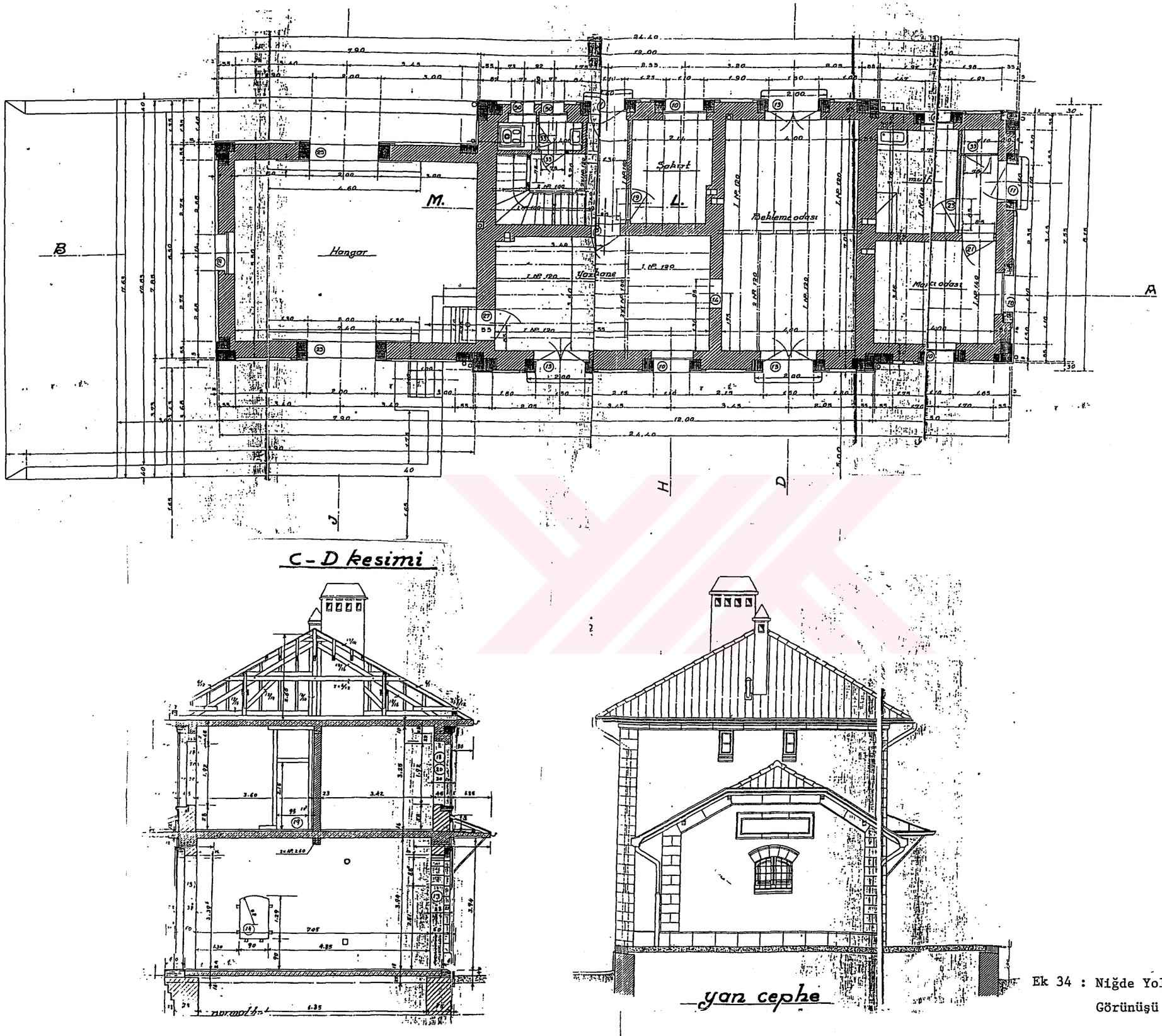
Ek 31 : Kütahya Yolcu Binası Bodrum ve Zemin Kat Planı



Ek 32 : Kütahya Yolcu Binası Birinci Kat ve Çatı Planı



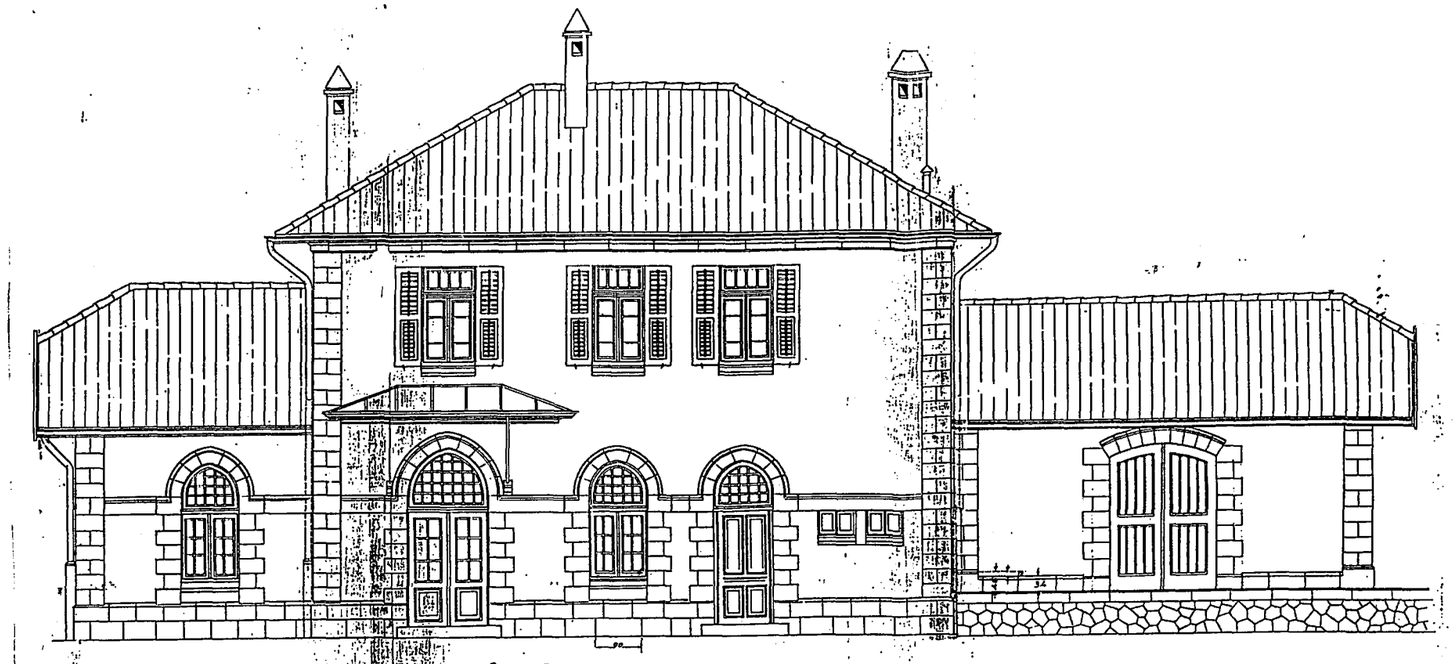
Ek 33 : Kütahya Yolcu Binası Kesit ve Görünüş



C - D kesimi

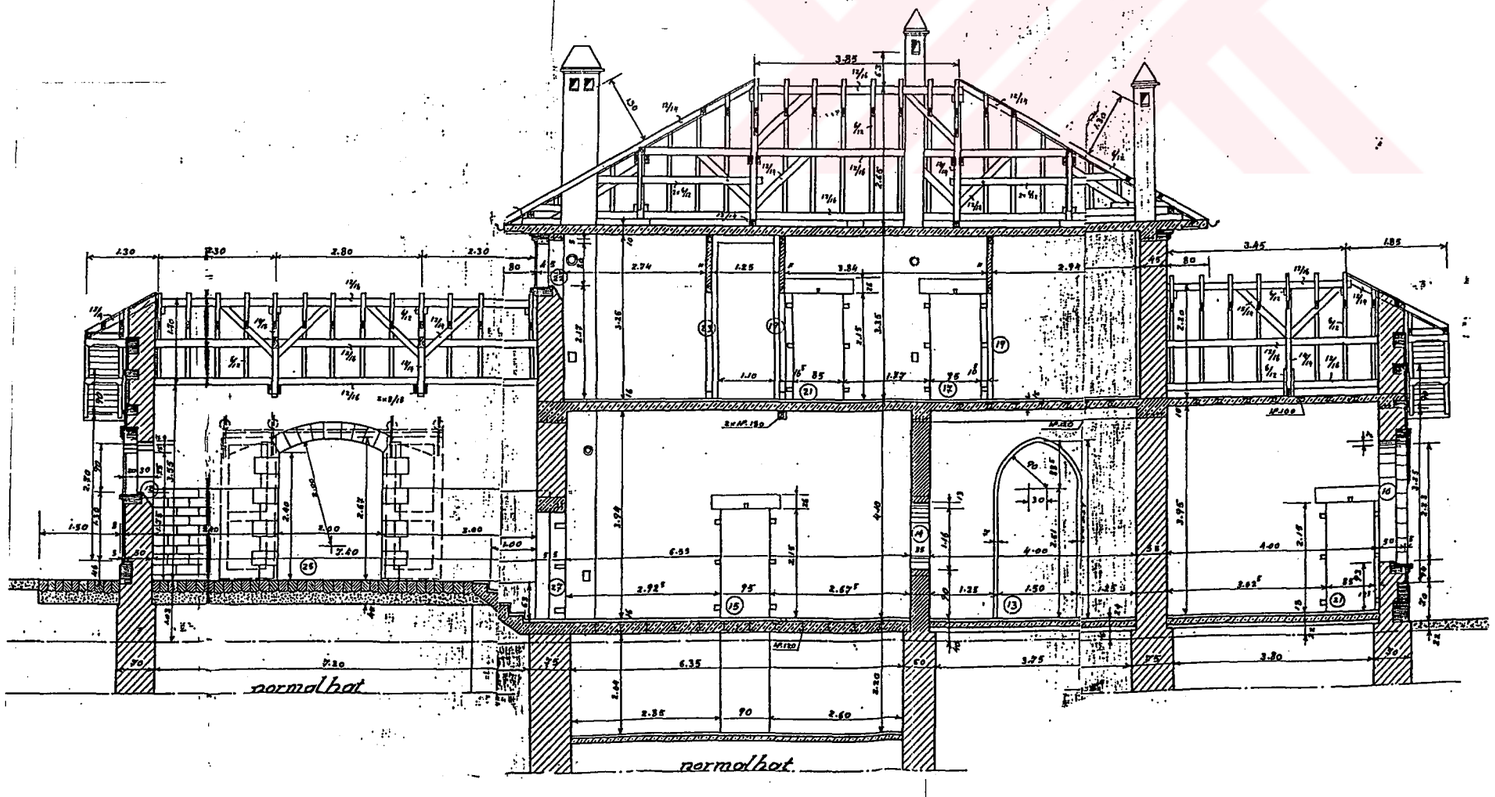
yan cephe

Ek 34 : Niğde Yolcu Binası ve Kesiti, Görünüşü

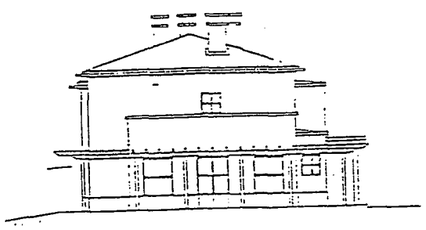


Yolun aksi tarafından görünüş

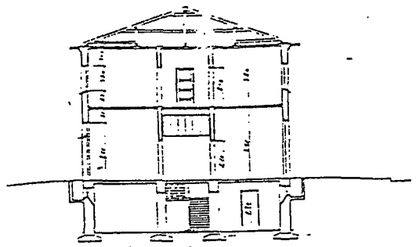
A-B. kesimi



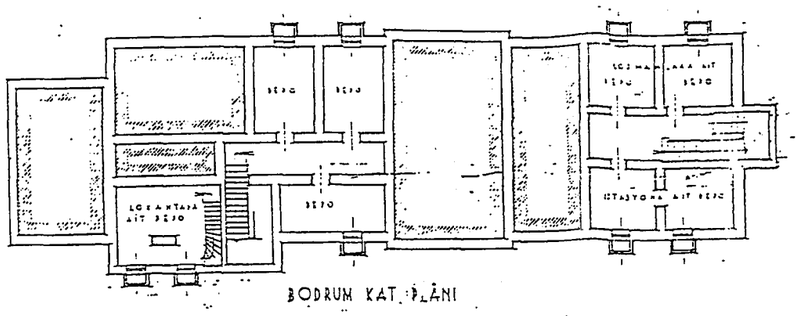
Ek 35 : Niğde Yolcu Binası Görünüşü, Kesiti



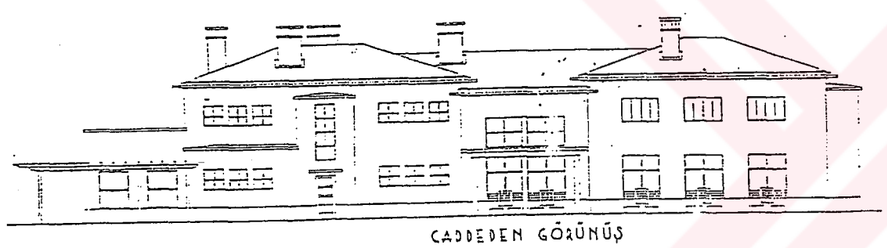
YAN CEPHE



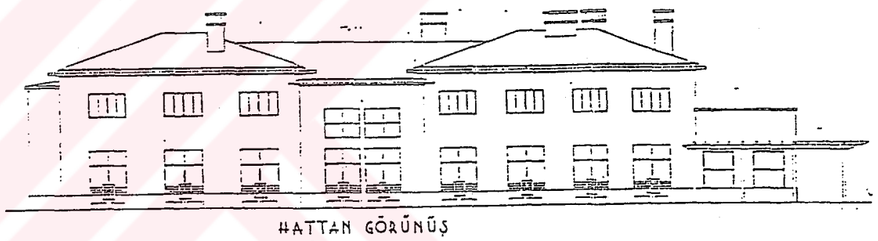
A.A MAKTAI



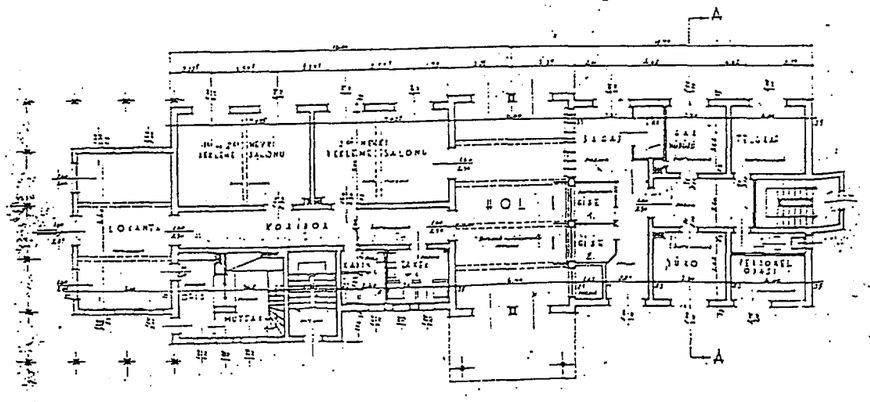
BODRUM KAT PLÂNI



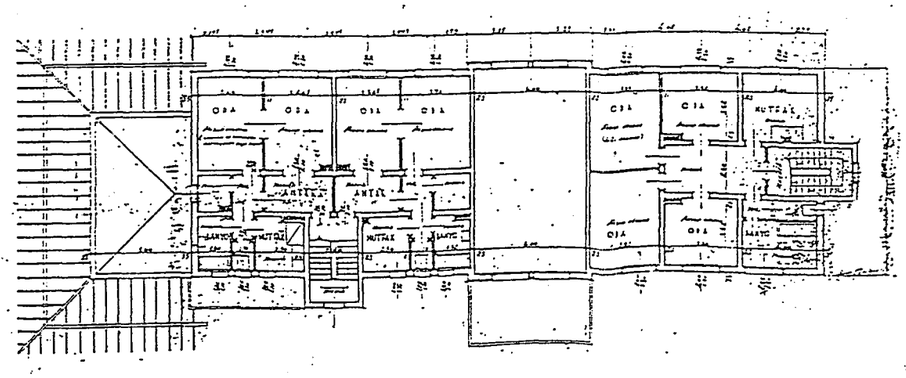
CADDEDEN GÖRÜNÜŞ



HATTAN GÖRÜNÜŞ

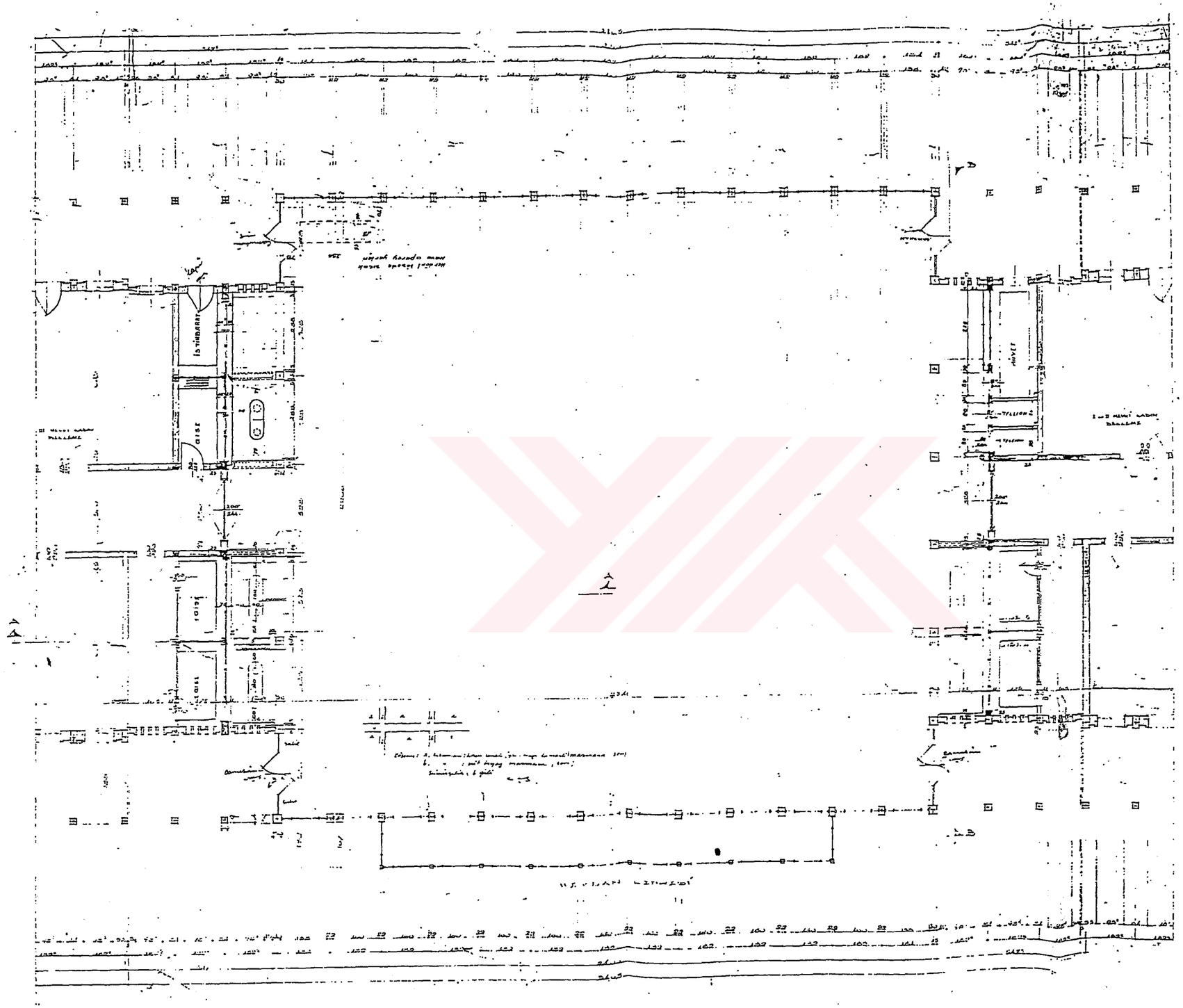


ZEMİN KAT PLÂNI

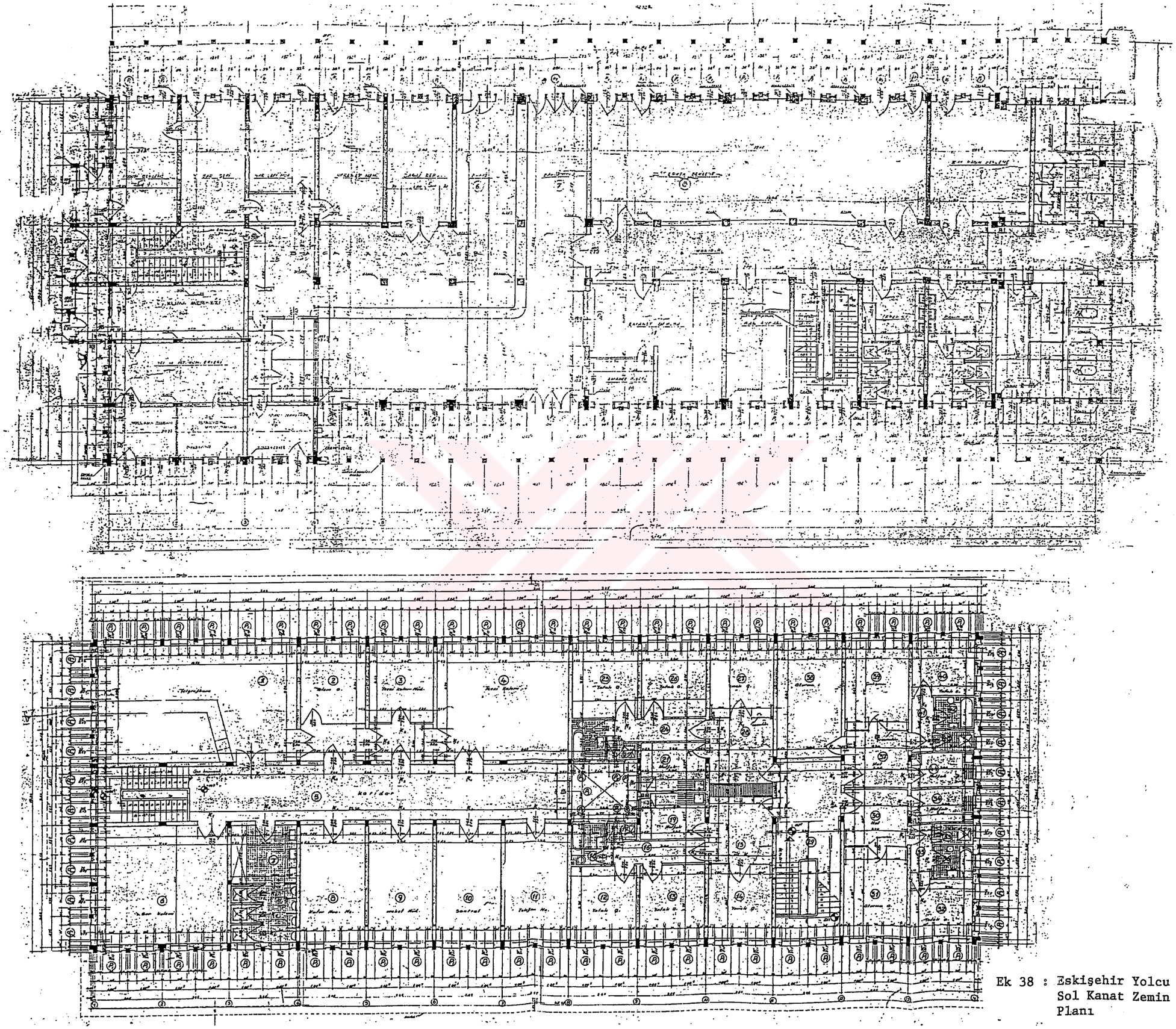


BİRİNCİ KAT PLÂNI

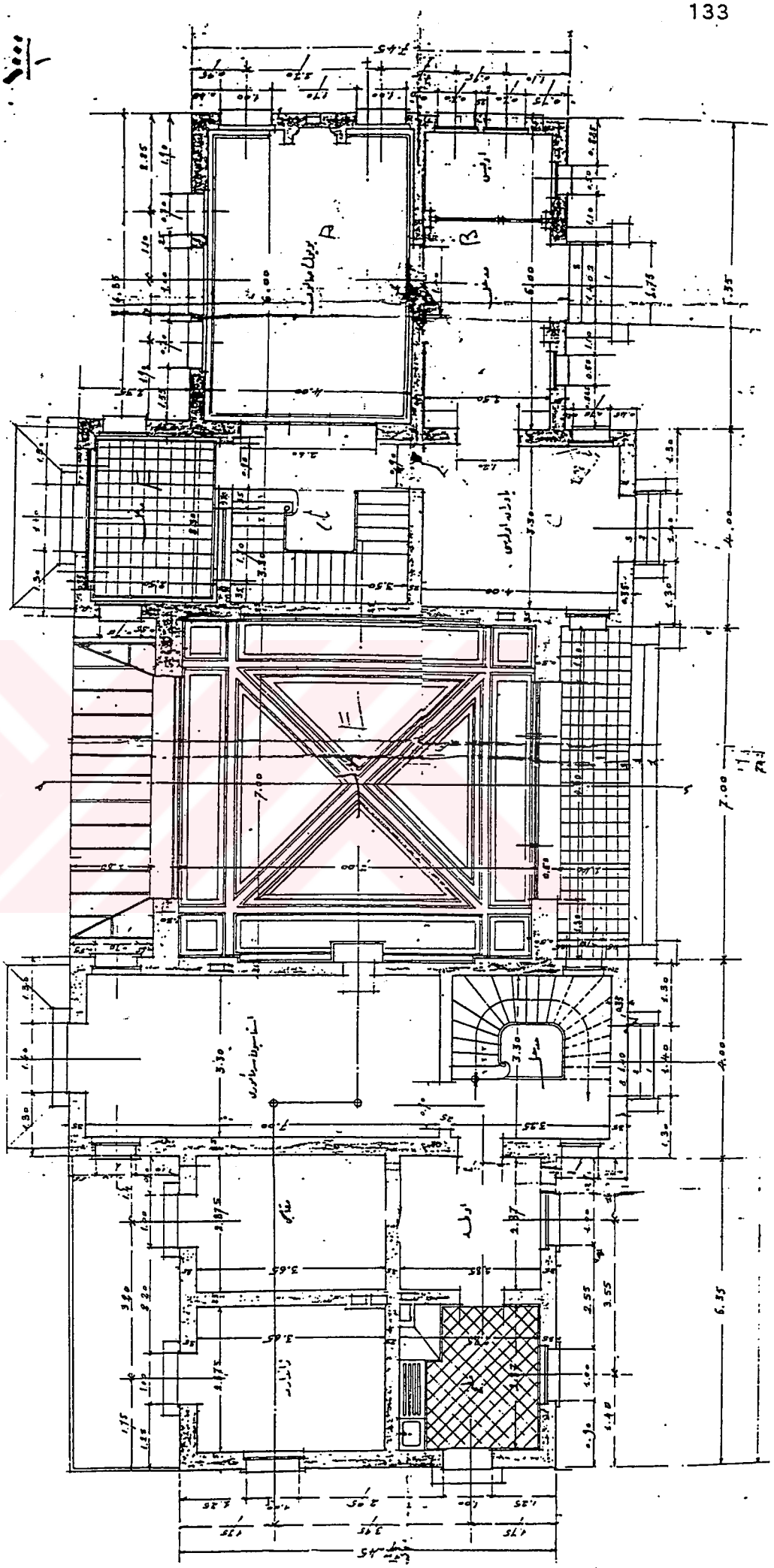
Ek 36 : Polatlı Yolcu Binası



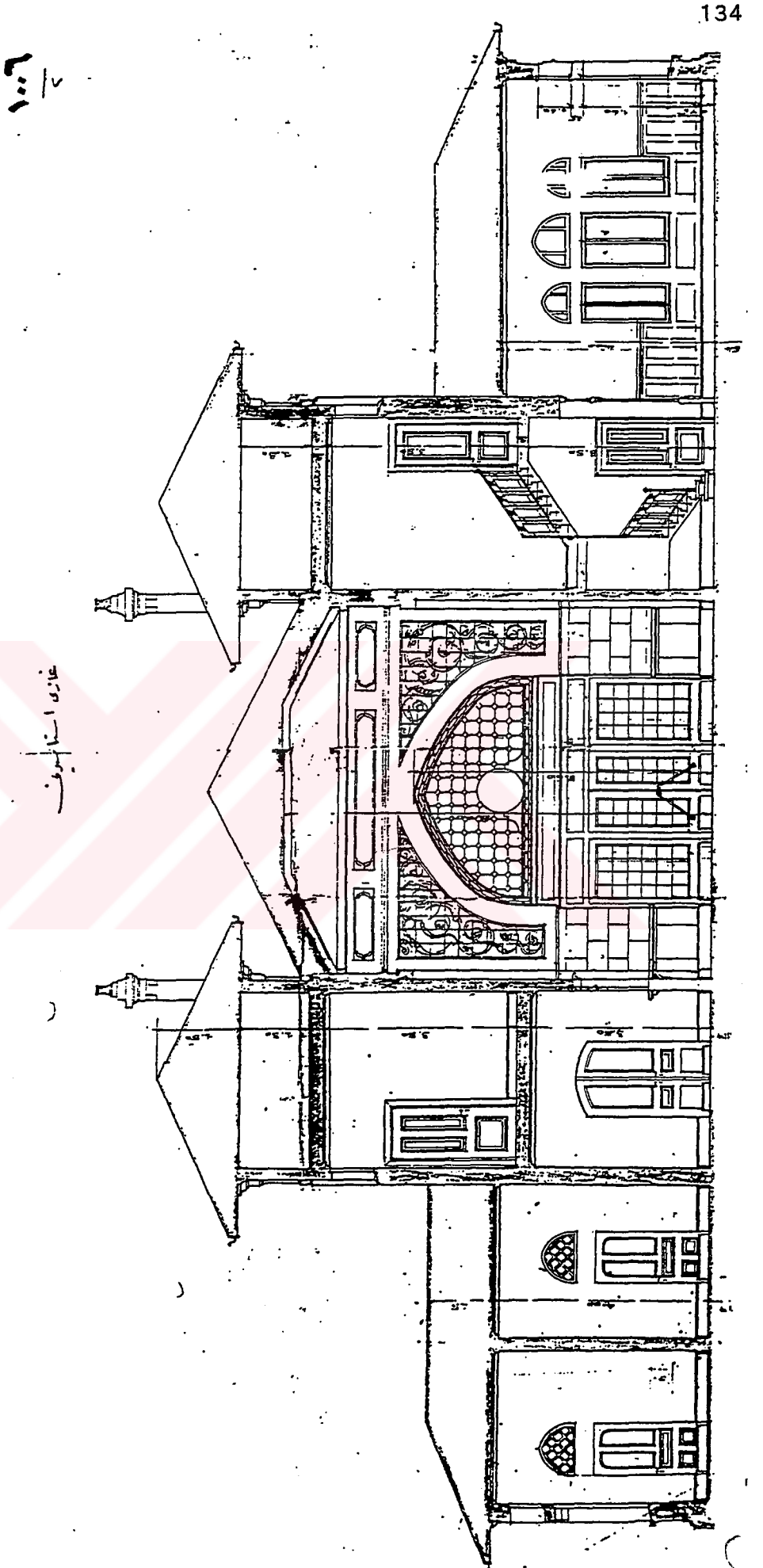
Ek 37 : Eskişehir Yolcu Binası Ortablok Plan



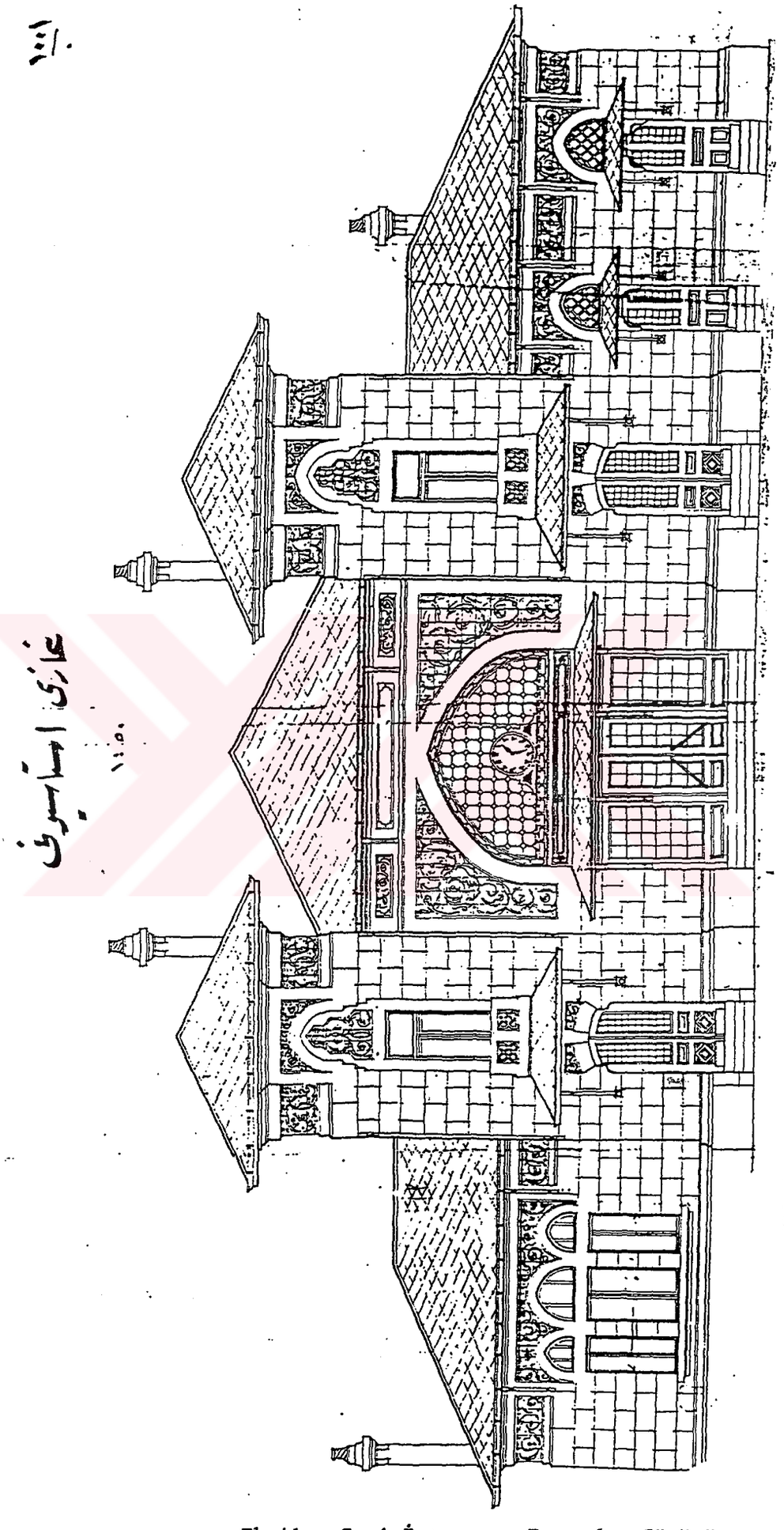
Ek 38 : Eskişehir Yolcu Binası
Sol Kanat Zemin ve Üst Kat
Planı



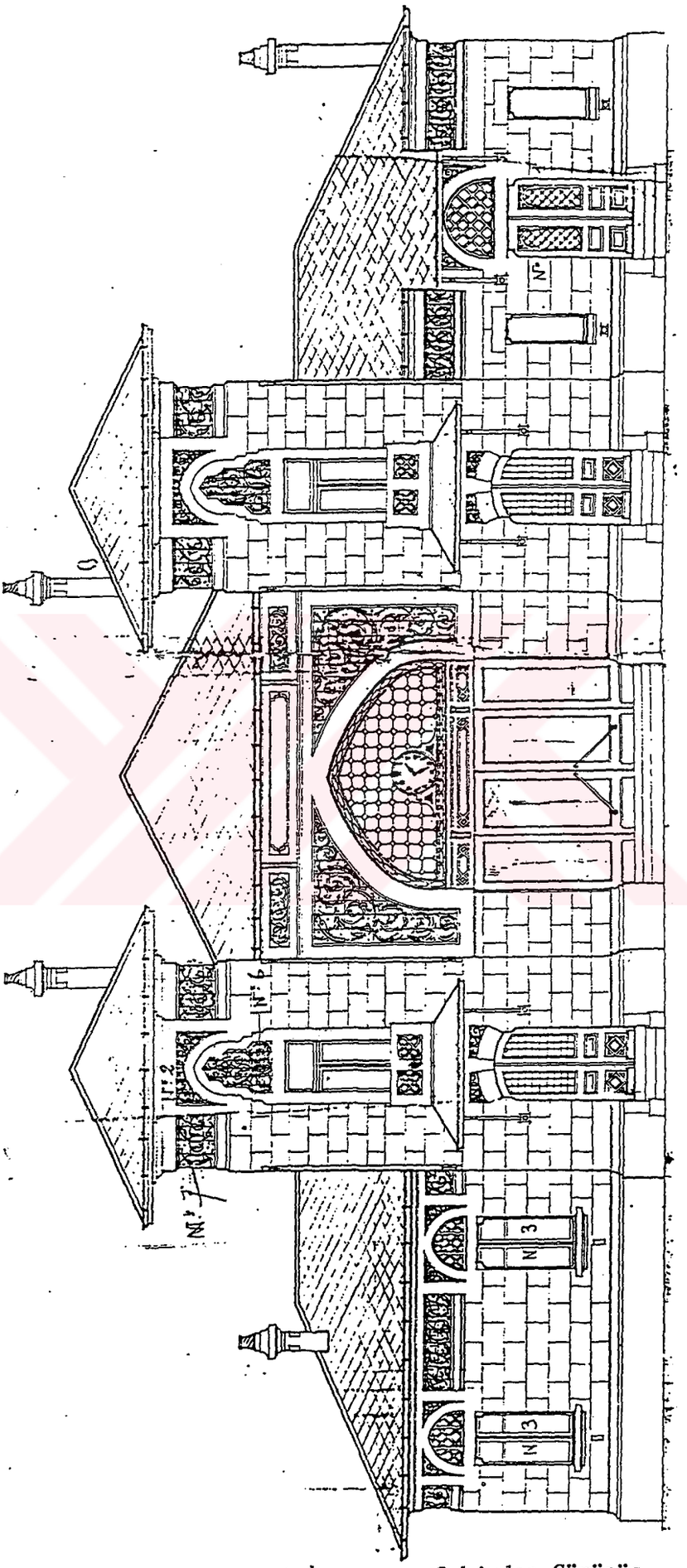
Ek 39 : Gazi İstasyonu Planı



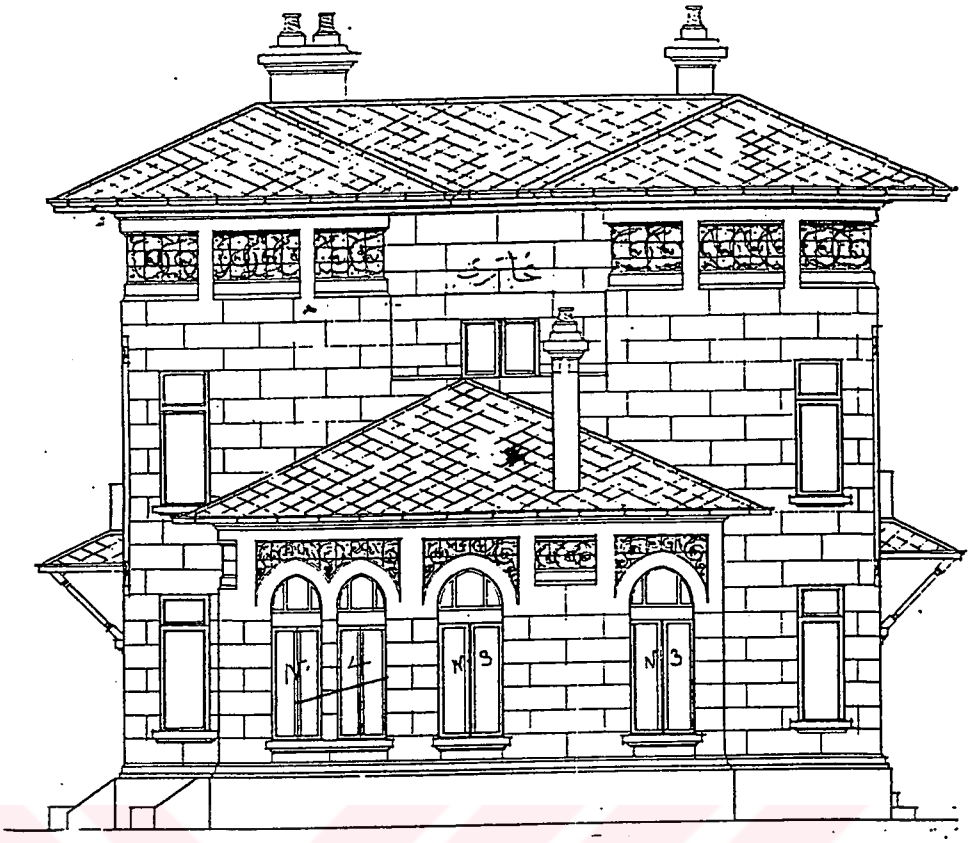
Ek 40 : Gazi İstasyonu Kesiti

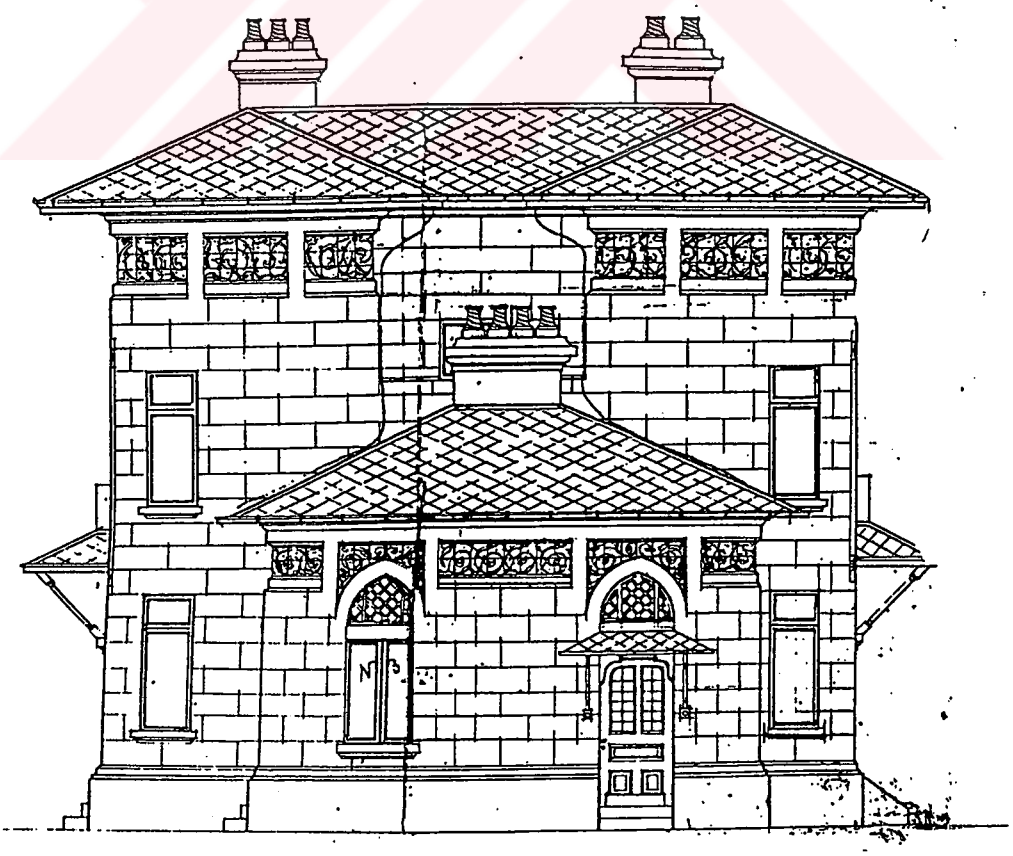


Ek 41 : Gazi İstasyonu Perondan Görünüş

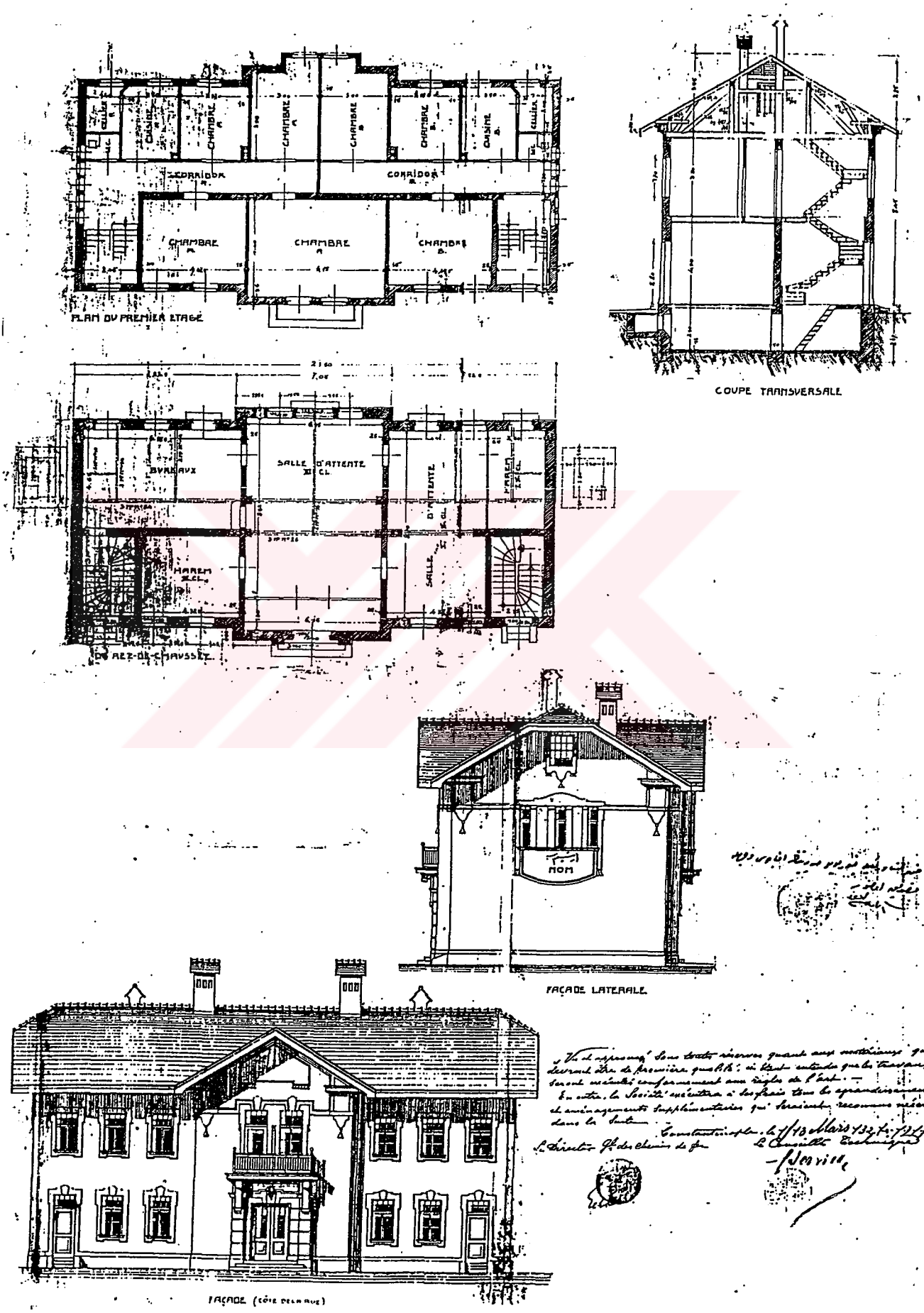


Ek 42 : Gazi İstasyonu Şehirden Görünüş





Ek 43 : Gazi İstasyonu Yan Görünüşleri

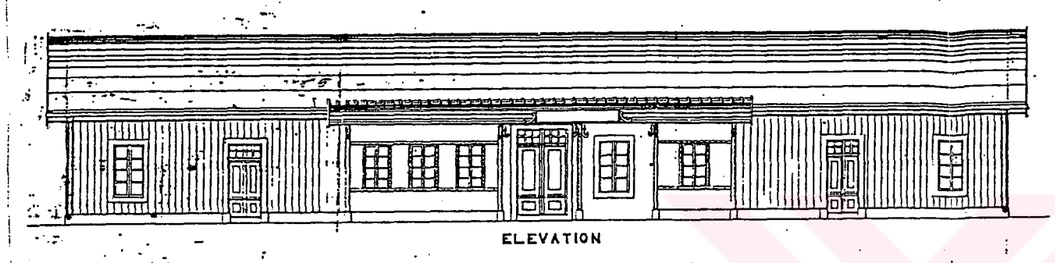


Ek 44 : Kırklareli İstasyon Binası

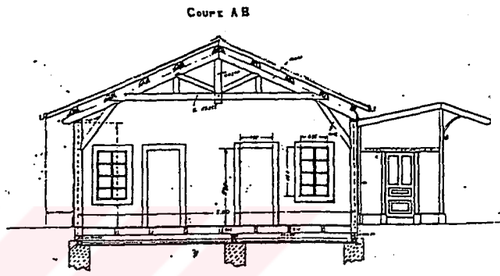
HALTE DE HALKA BOUNAR

SALLE D'ATTENTE

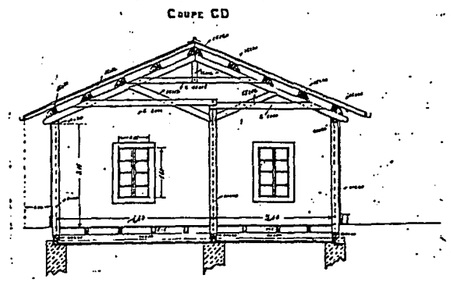
ECHELLE 1-50



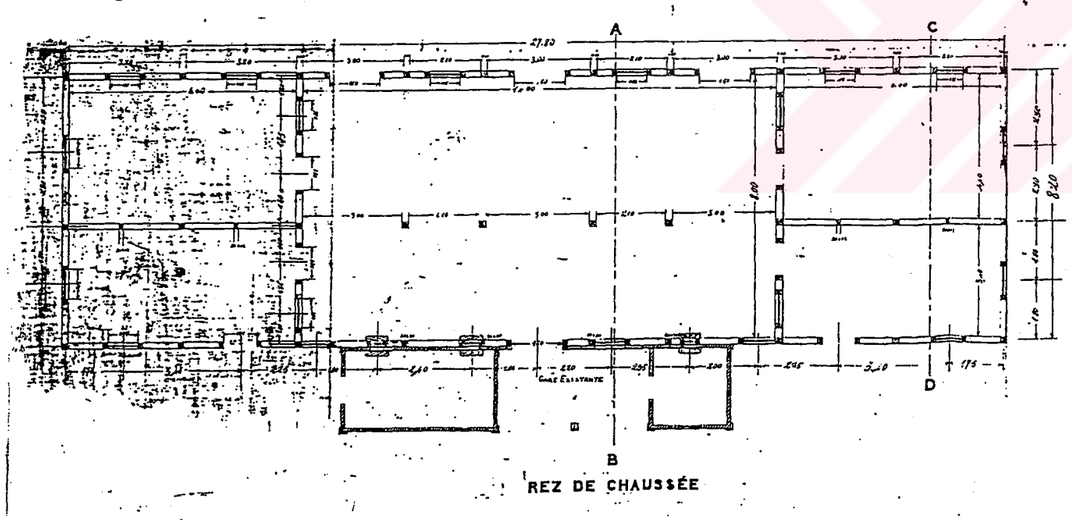
ELEVATION



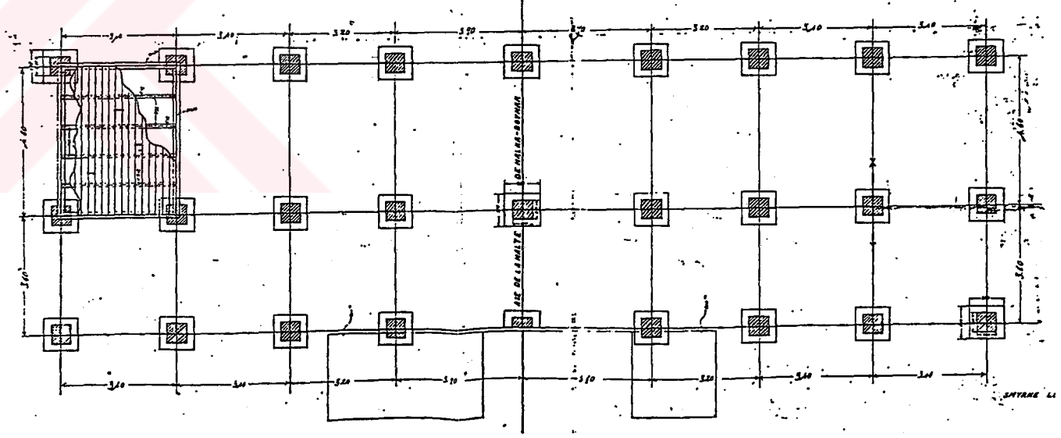
Coupe AB



Coupe CD

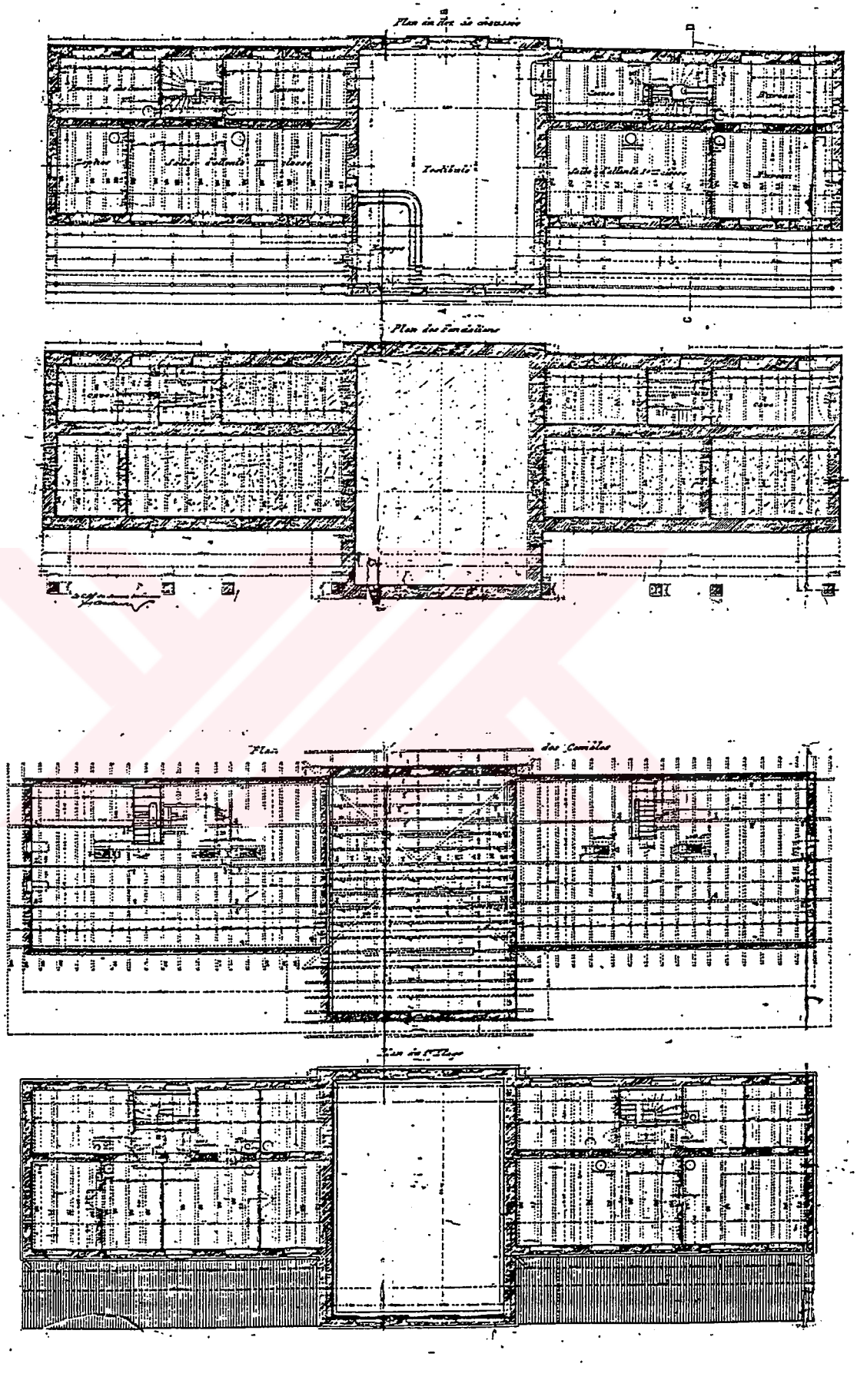


REZ DE CHAUSSÉE

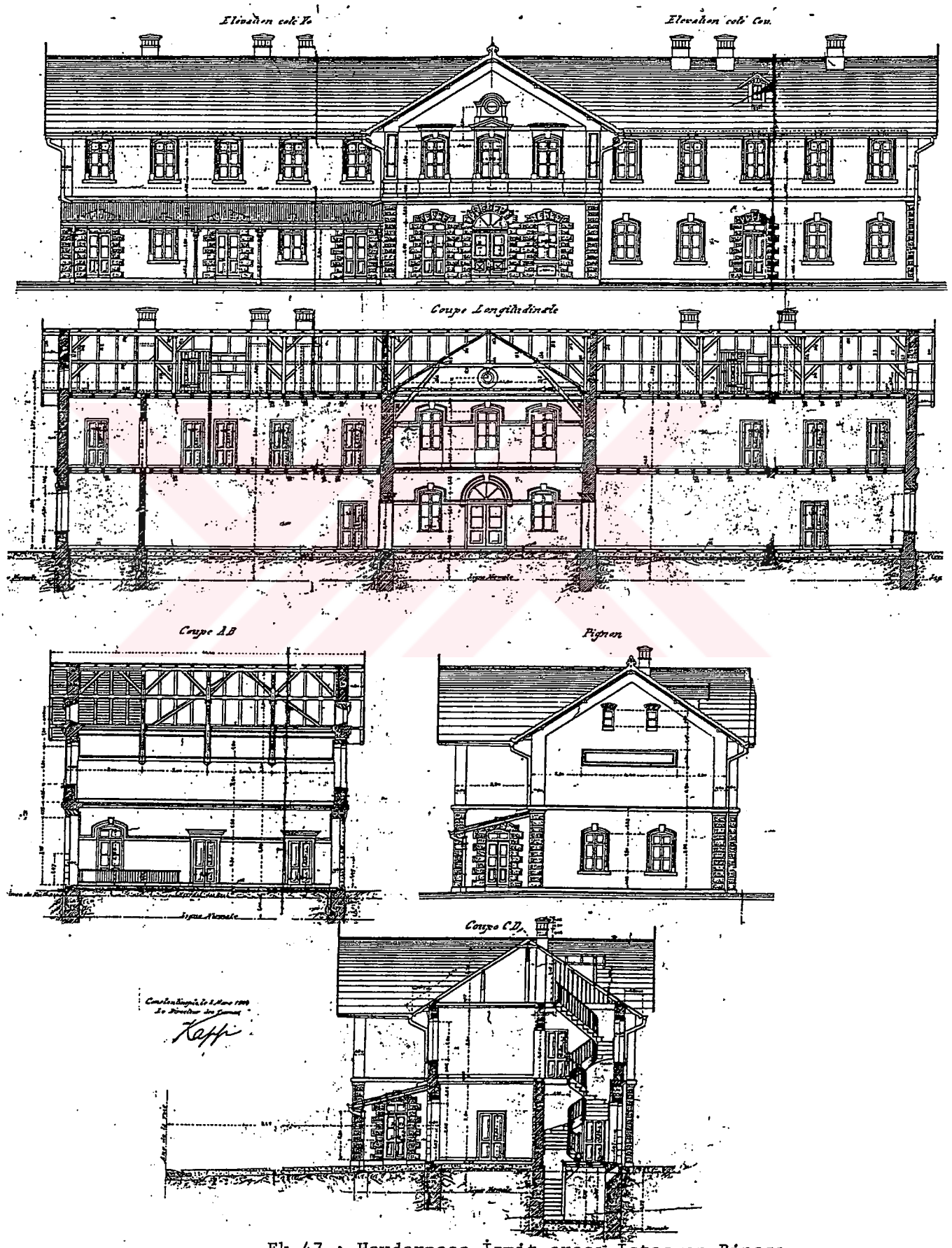


PLAN DE FONDATIONS

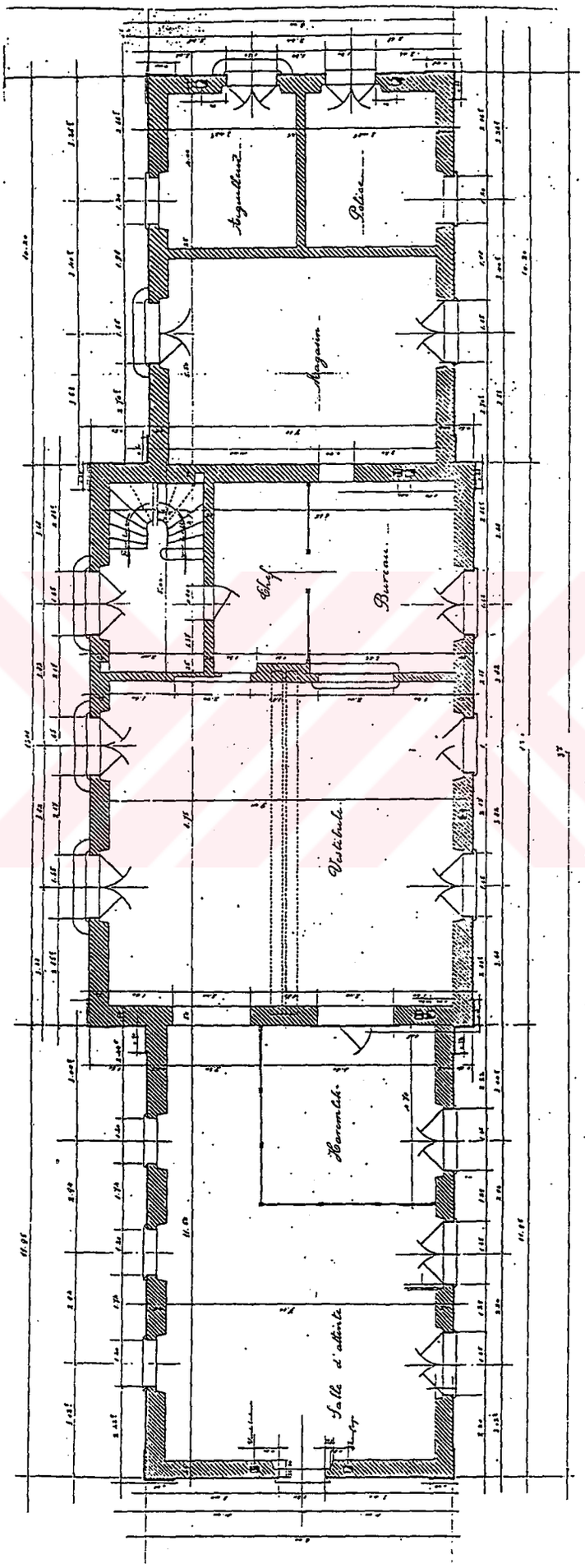
Ek 45 : Halkapınar İstasyon Binası



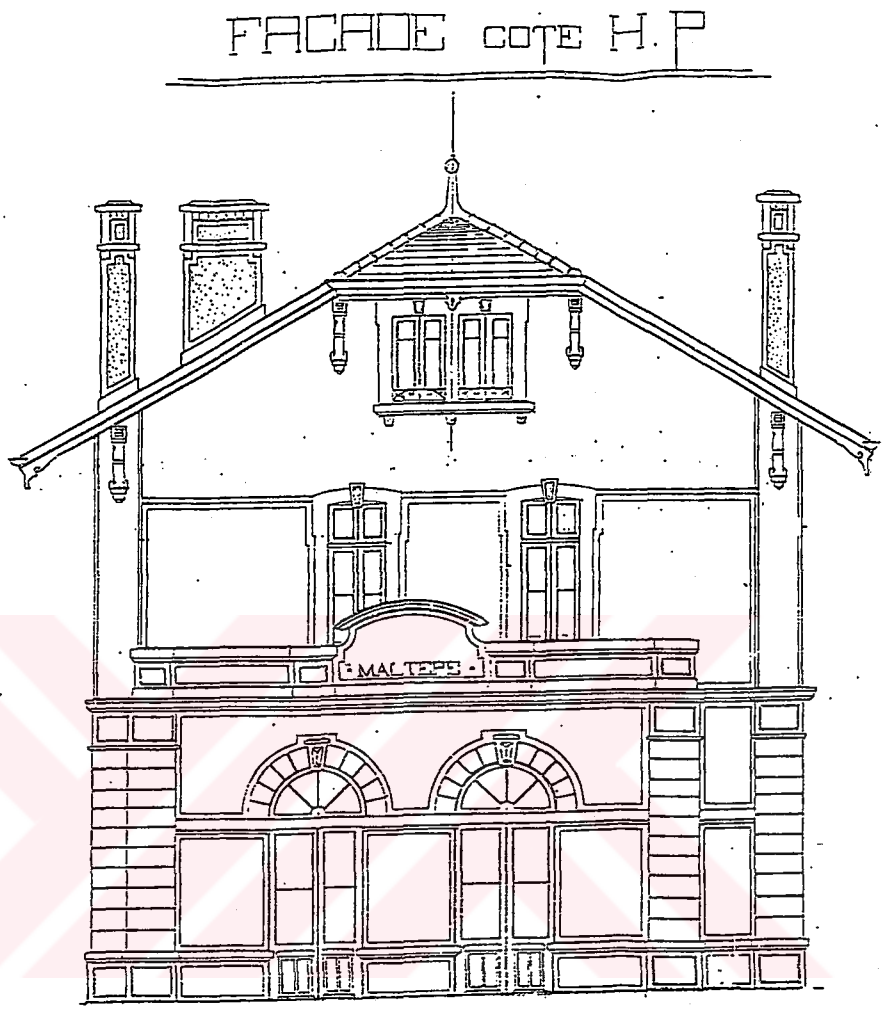
Ek 46 : Haydarpaşa-İzmit arası İstasyon Binası Planı



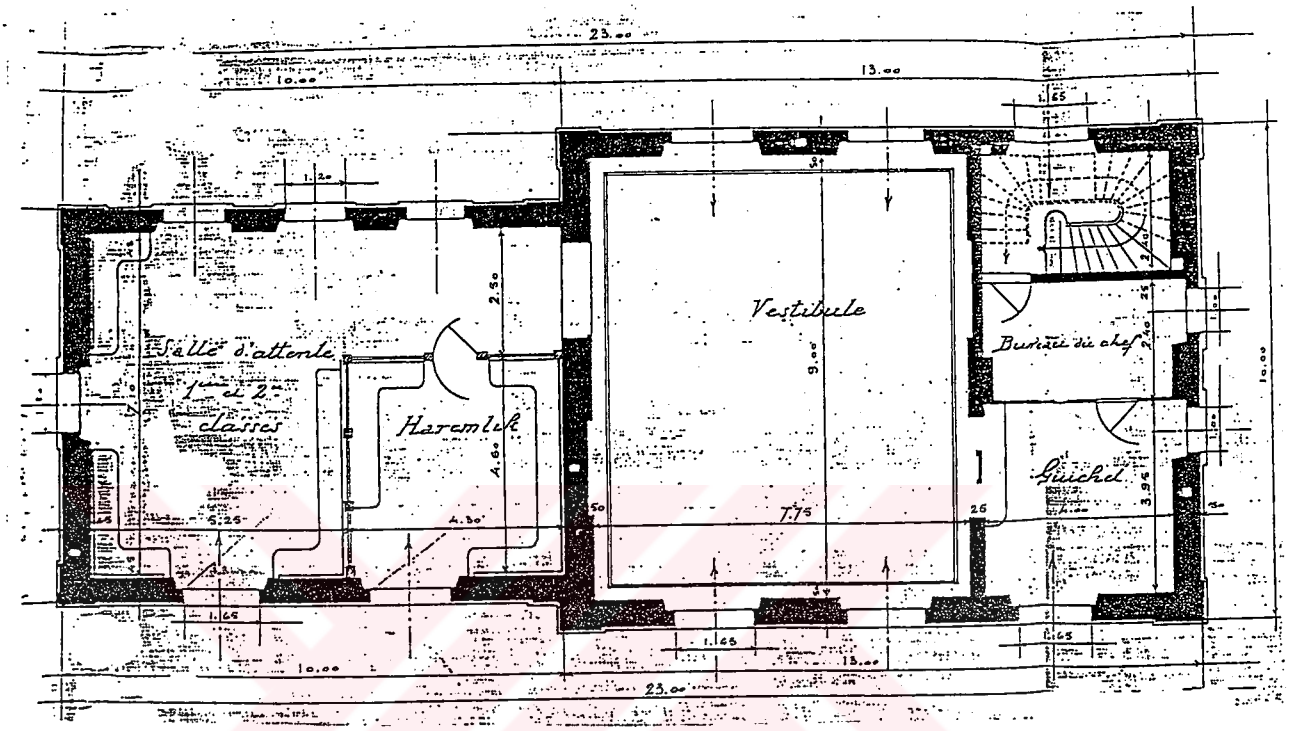
Ek 47 : Haydarpaşa-İzmit arası İstasyon Binası Görünüşleri



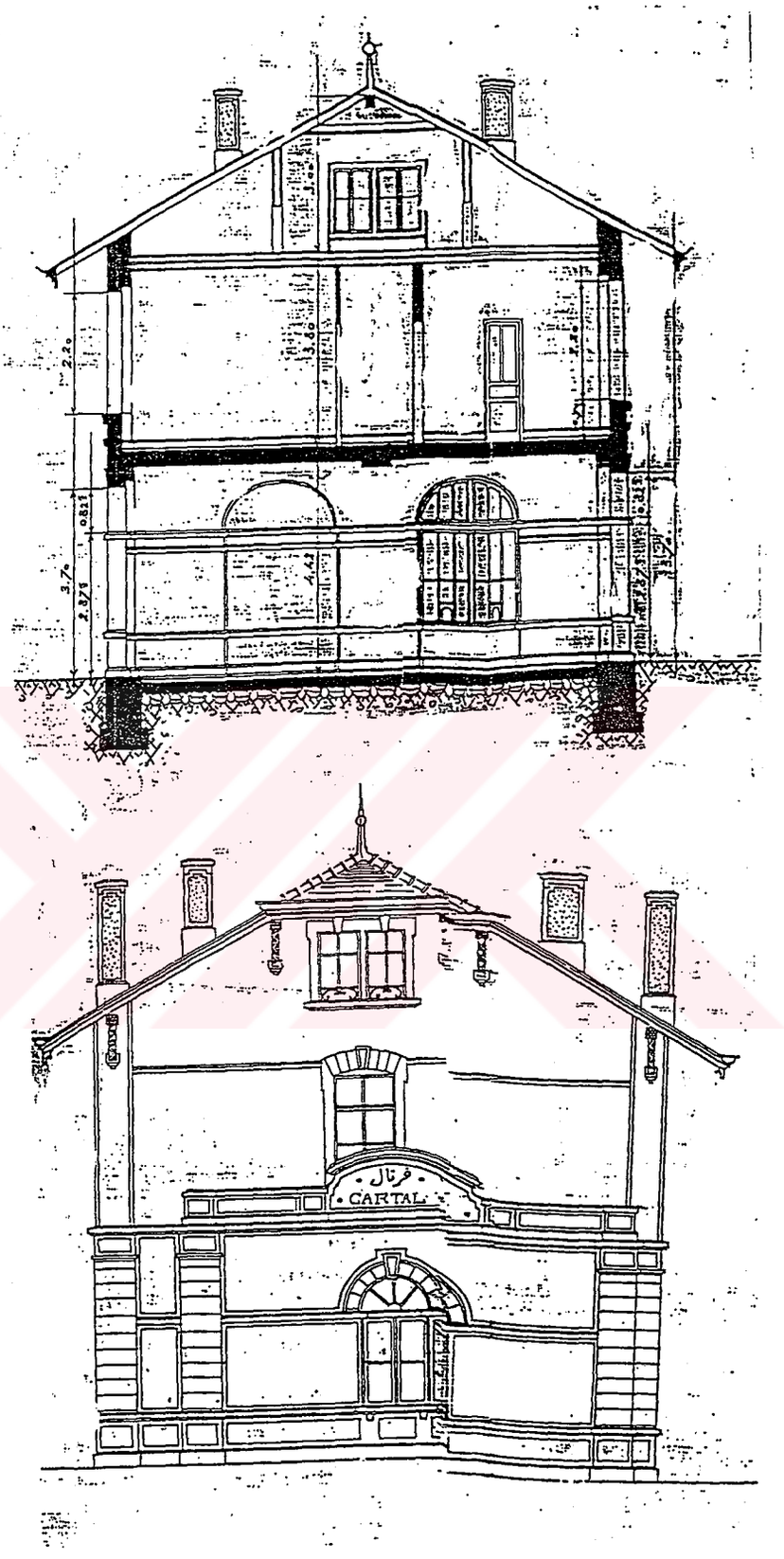
Ek 48 : Maltepe İstasyon Binası Giriş Kat Planı



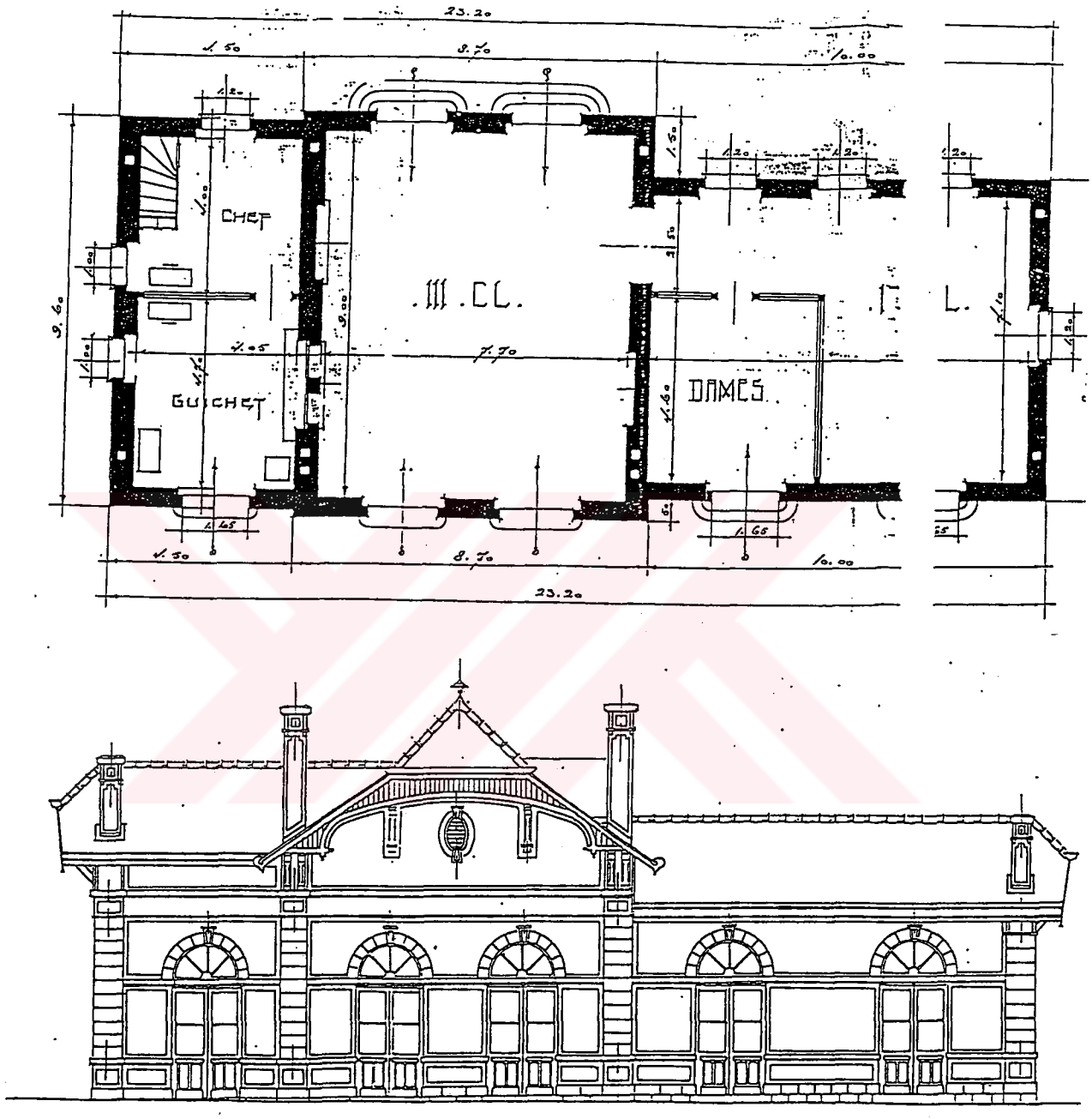
Ek 49 : Maltepe İstasyon Binası Yan Görünüş



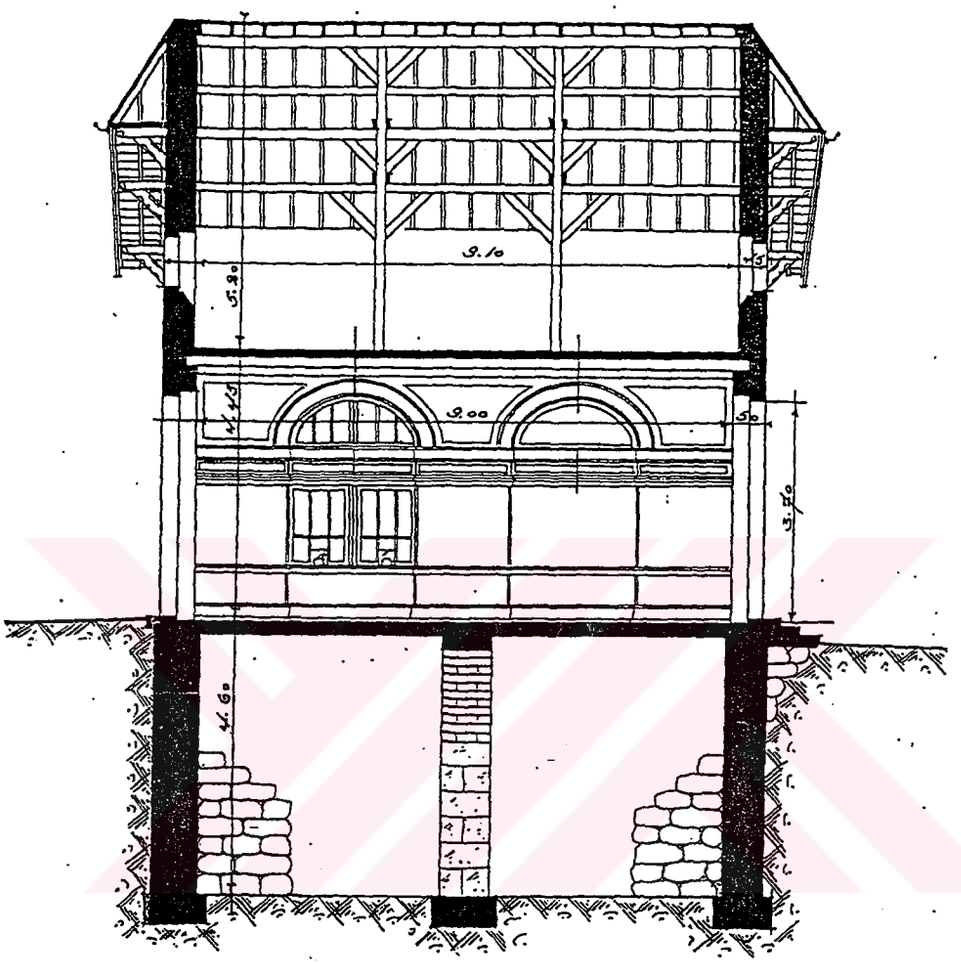
Ek 50 : Kartal İstasyon Binası Kat Planı

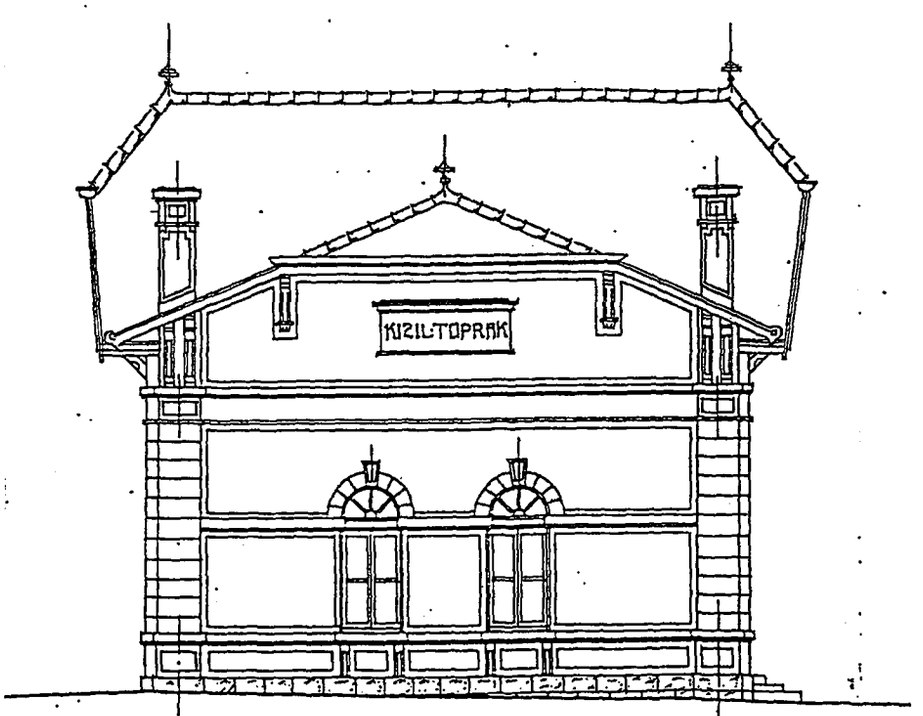


Ek 51 : Kartal İstasyon Binası
Kesit ve Görünüş

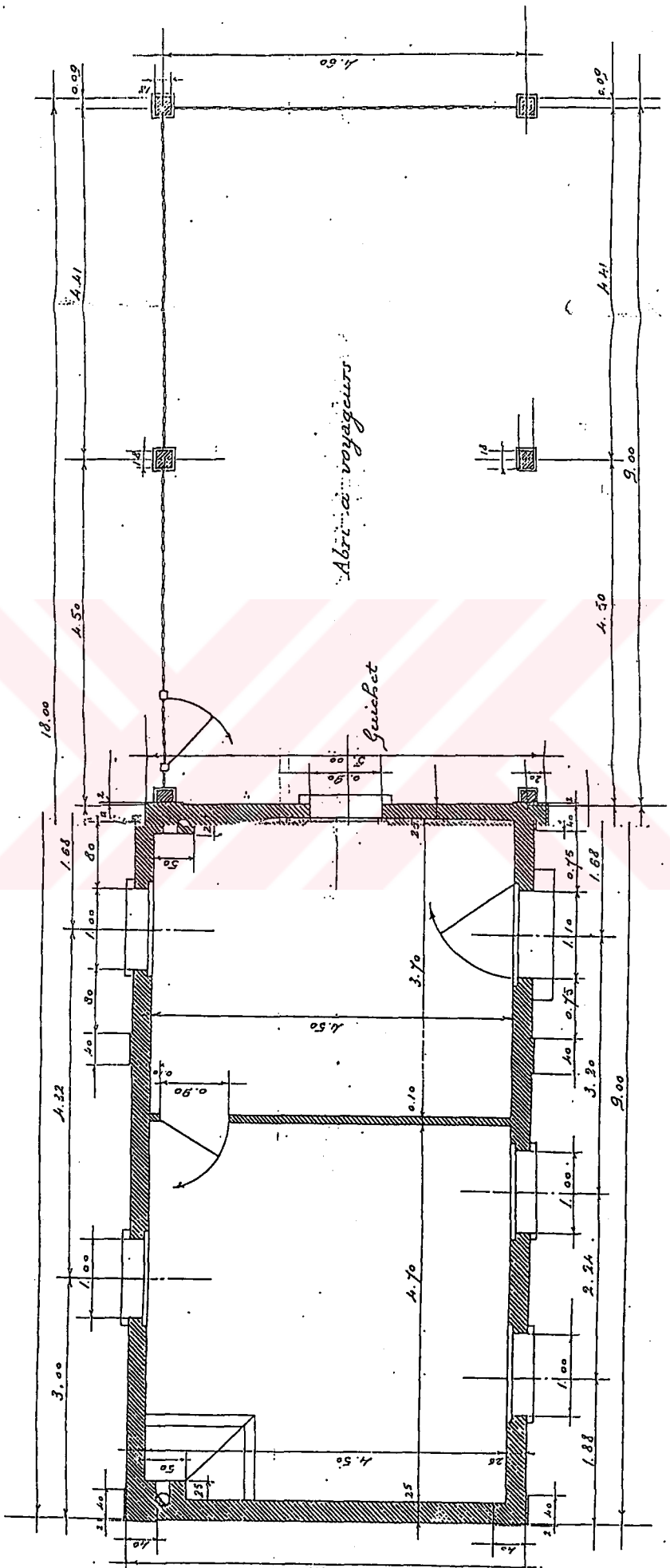


Ek 52 : Kızıltoprak İstasyon Binası
Kat Planı ve Görünüşü

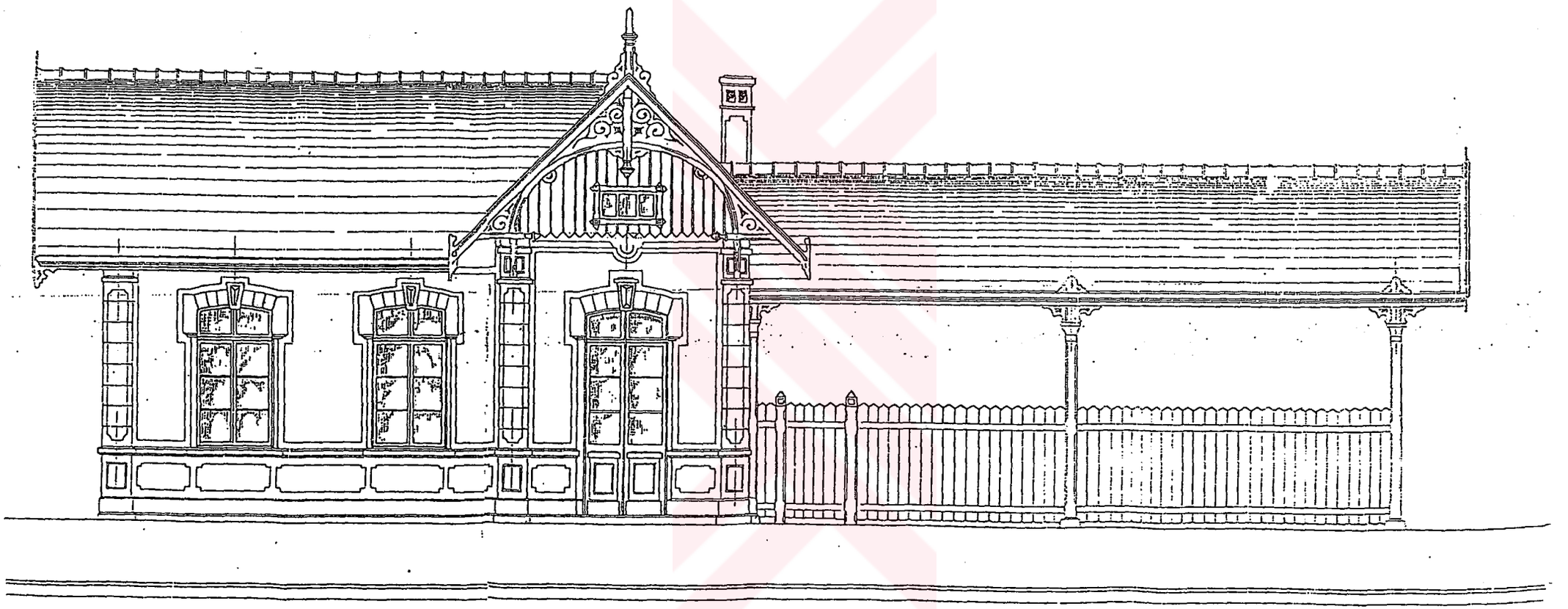




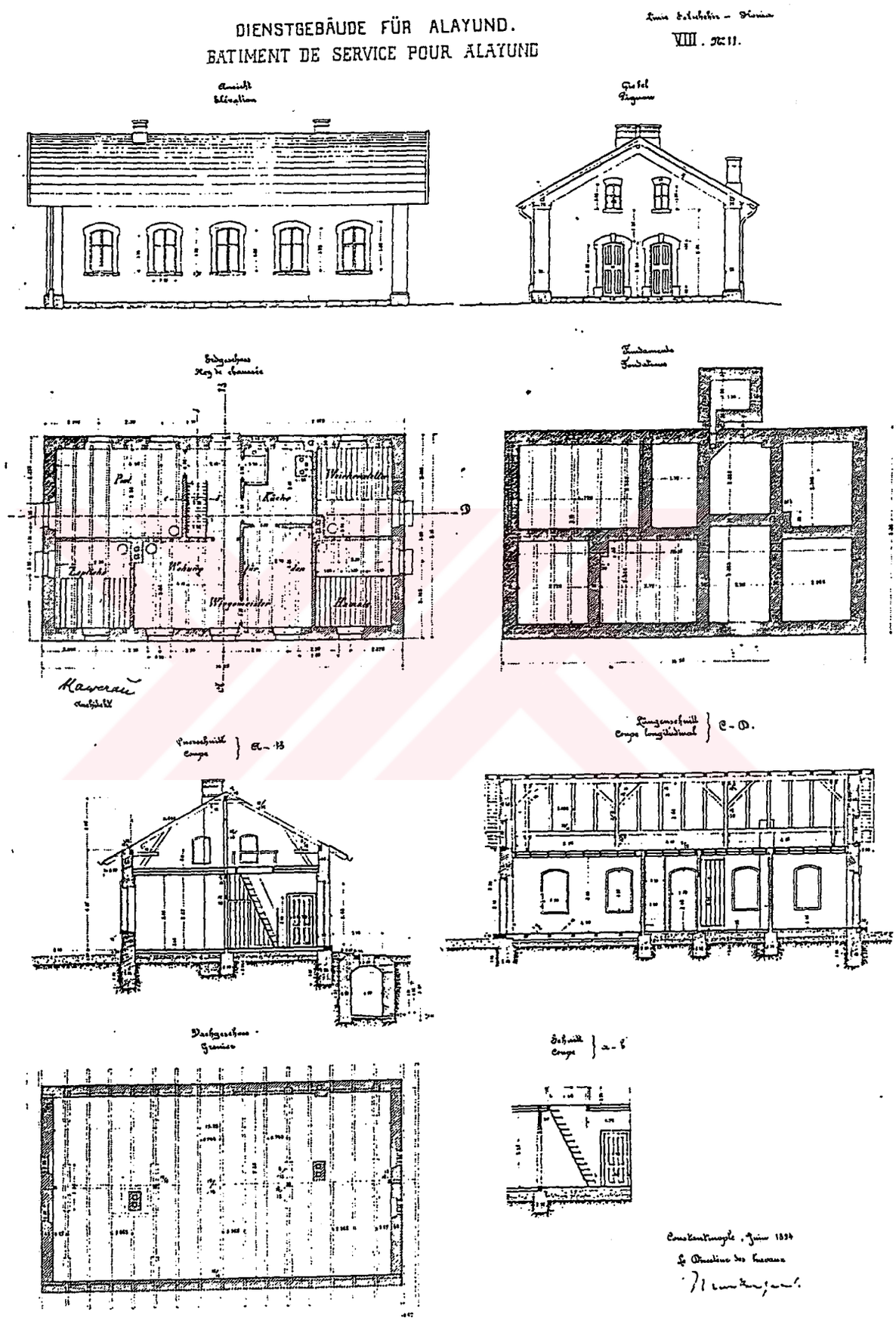
Ek 53 : Kızıltoprak İstasyon Binası Kesit ve Görünüş



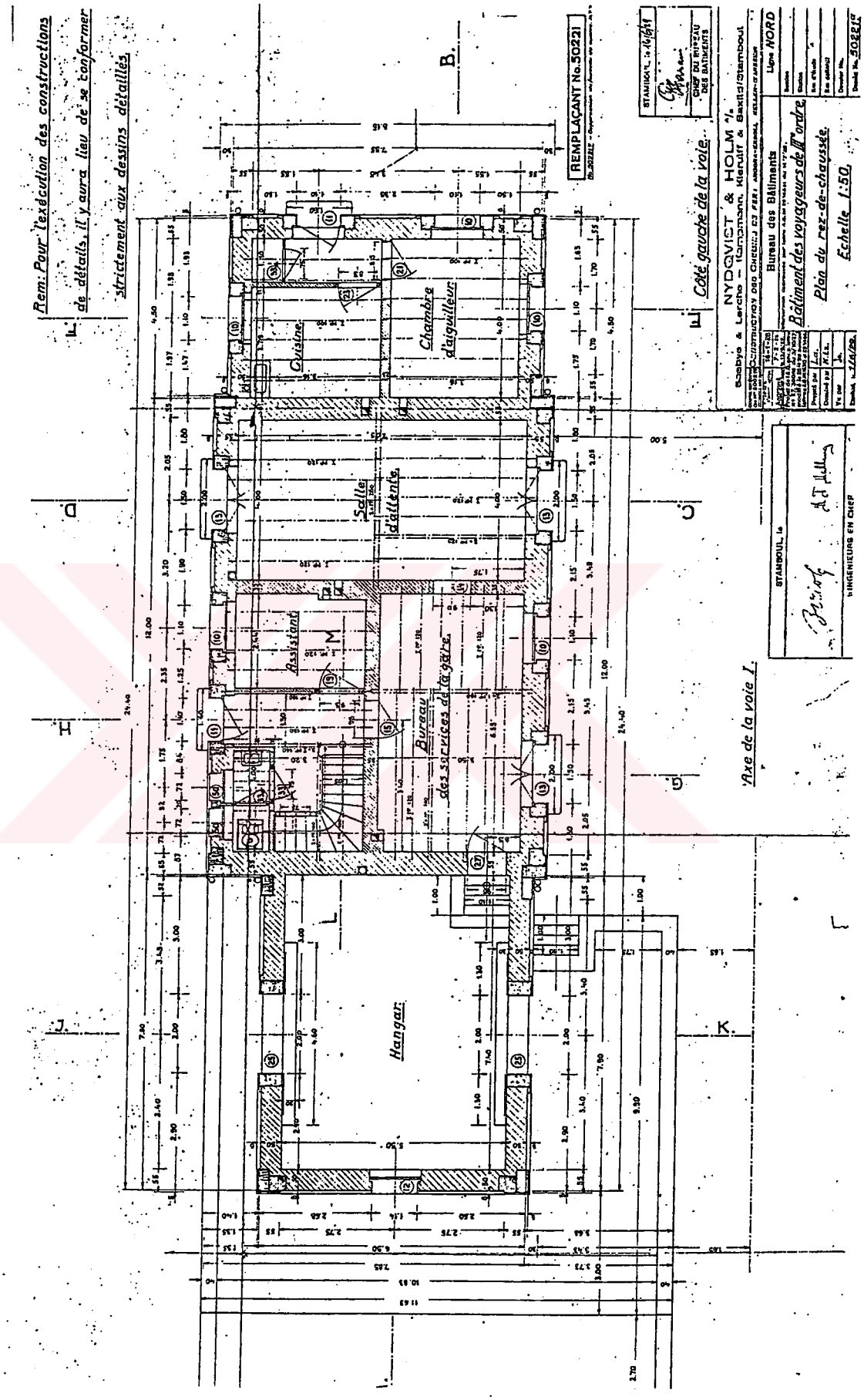
Ek 54 : Suadiye İstasyon Binası Planı



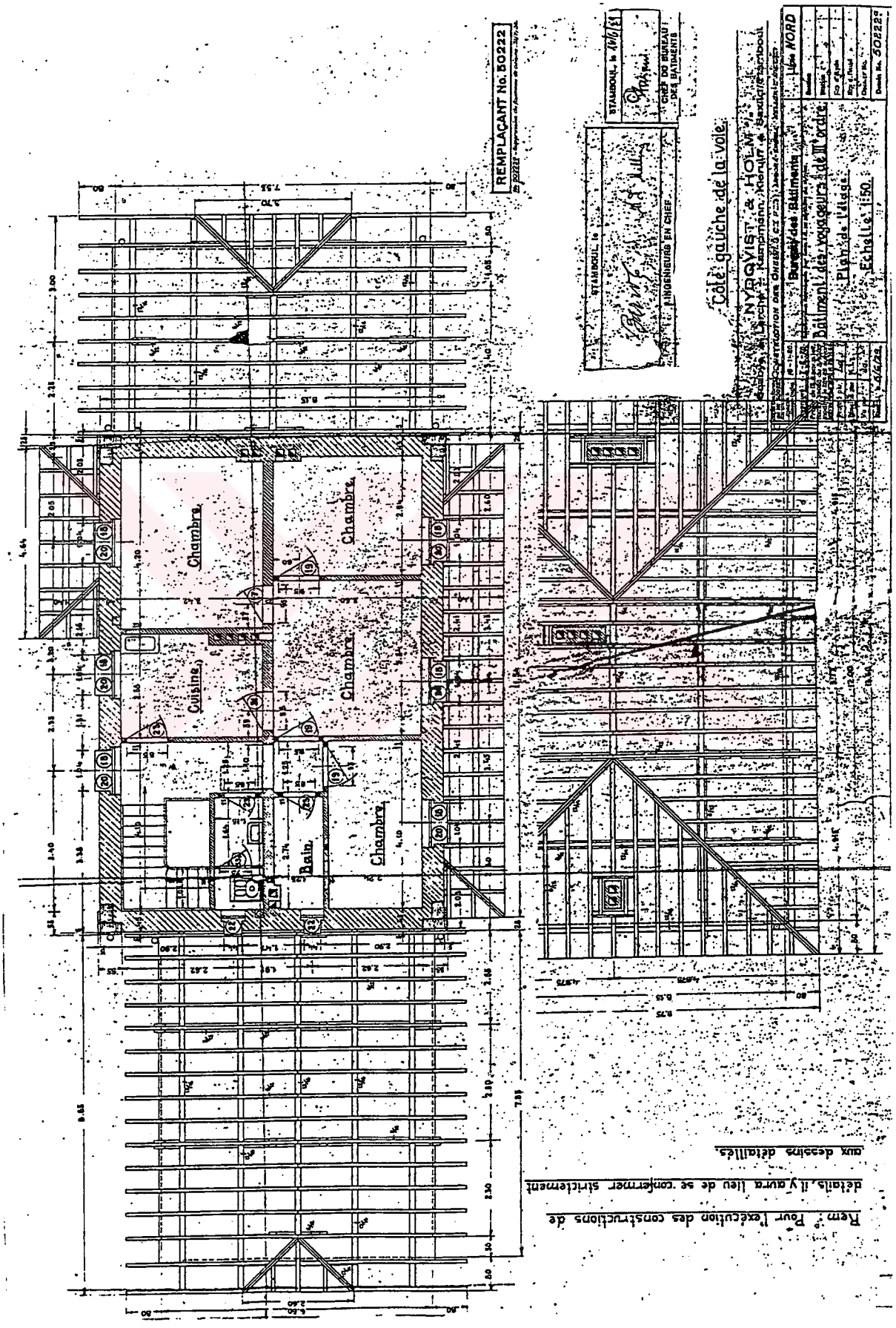
FACE CÔTÉ VOIE



Ek 56 : Alayunt İstasyon Binası

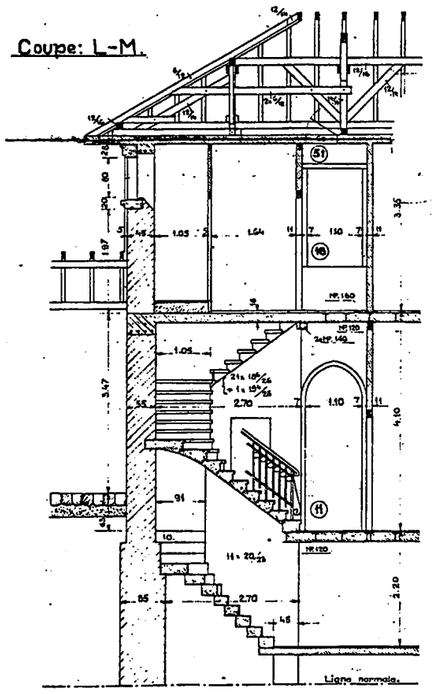


Ek 57 : Gölbaşı İstasyon Binası Zemin Kat Planı

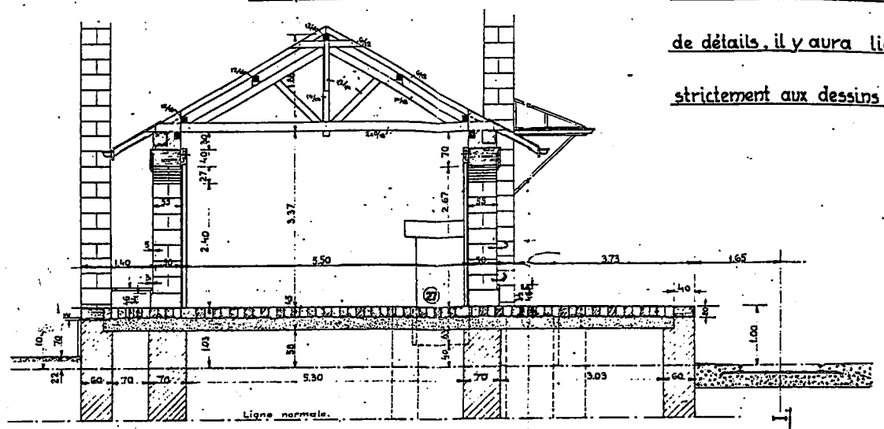


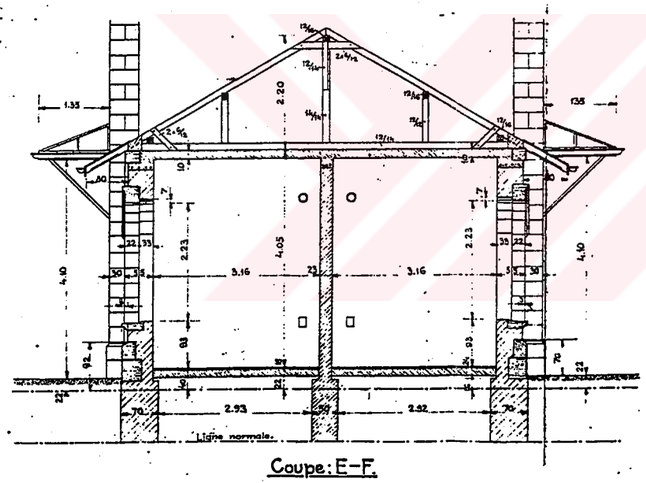
Ek 58 : Gölbaşı İstasyon Binası Birinci Kat Planı

Coupe: L-M.



Coupe: J-K.

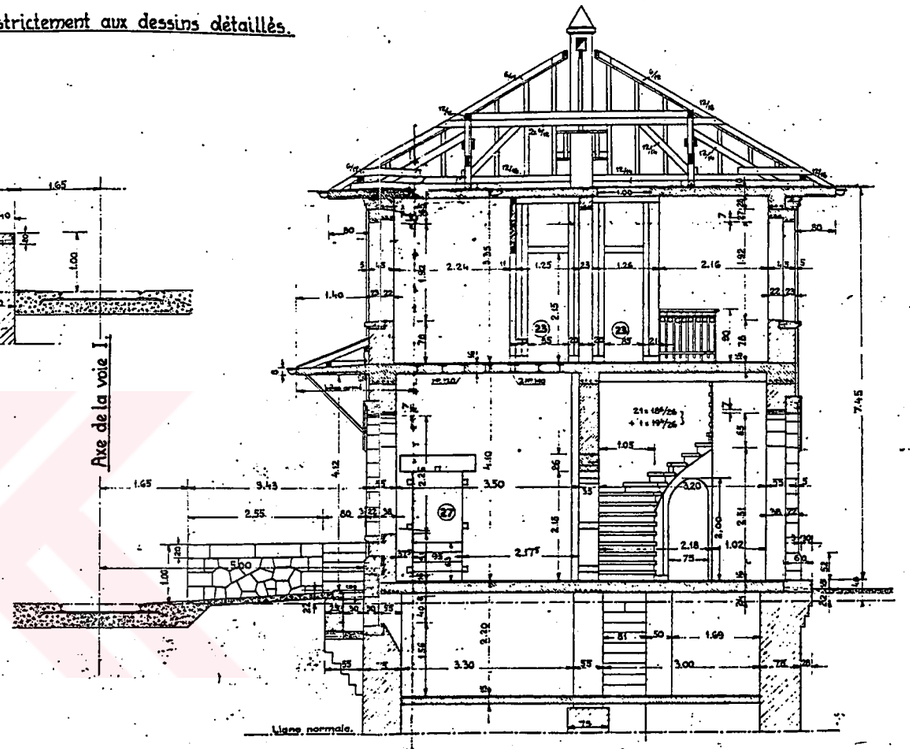




Coupe: E-F.

Rem: Pour l'exécution des constructions de détails, il y aura lieu de se conformer strictement aux dessins détaillés.

Coupe: G-H.



Côté gauche de la voie.

REMPLAÇANT No. 50224

STAMBOUL, le 16/6/24
CHEF DU BUREAU DES BATIMENTS

STAMBOUL, le
INGENIEURS EN CHEF

NYDQVIST & HOLM A/s
Saabye & Lerche — Kampmann, Klerulff & Saxild/Stambout

CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER: ARMORA-ERGELI, KELLER-DIARBEKIR

Dressé à l'Administration	16-1-24
Approuvé	7-2-24
Bureau des Bâtiments	Ligne NORD
Bâtiment des voyageurs de IIIme ordre.	
Coupes E-M.	
Echelle 1:50.	
Préparé par	La.
Dessiné par	K.La.
Vu par	Je.
Stambul, le 12/6/24.	
Section	
Station	
Km d'étude	
Km définitif	
Dossier No.	
Dessin No.	50224

Les fondations seront déterminées sur place, d'après la nature du terrain, par l'ingénieur chef de section.

Ek 59 : Gölbaşı İstasyon Binası Kesitleri

Coupe: C-D.

Rem: Pour l'exécution des constructions de détails il y aura lieu de se conformer strictement aux dessins détaillés.

Coupe: A-B.

Côté gauche de la voie.

Les fondations seront déterminées sur place, d'après la nature du terrain, par l'ingénieur chef de section.

NYDQVIST & HOLM A/s.
Gasbye & Lerche — Kampmann, Klerulff & Bestlev Kjøbenhavn.
Construction des Chemins de fer: Meuse-Sambre, Malle-Anvers.

Bureau des Bâtiments — Ligne NORD.

Bâtiment des voyageurs de IIIe ordre.

Coupes A-B et C-D.

Echelle 1:50.

STAMBOUL le 16/4/91

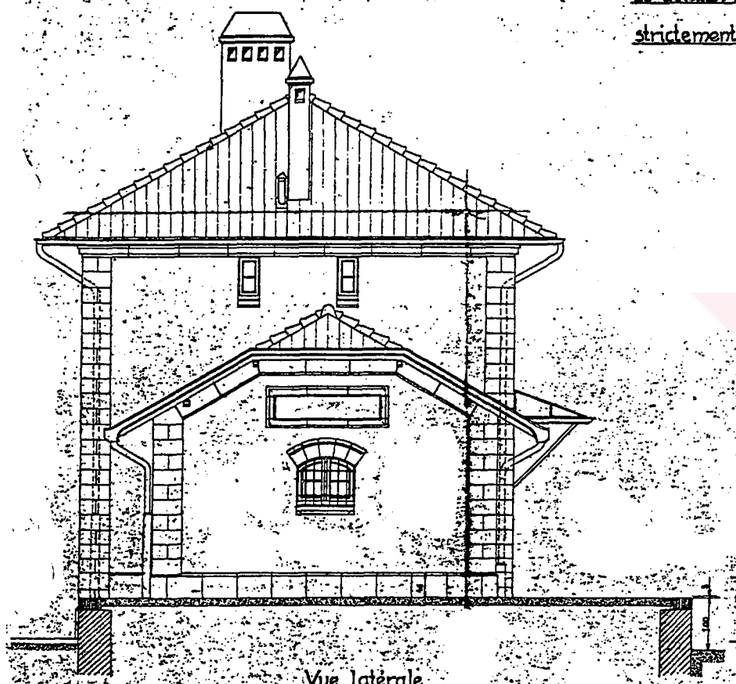
INGENIEUR EN CHEF

CHEF DU BUREAU DES BÂTIMENTS

N° 40223.

Ek 60 : Gölbaşı İstasyon Binası Kesitleri

Rem: Pour l'exécution des constructions de détails, il y aura lieu de se conformer strictement aux dessins détaillés.



Vue latérale

Côté du hangar aux marchandises.

Vue opposée à la voie.

Côté gauche de la voie.

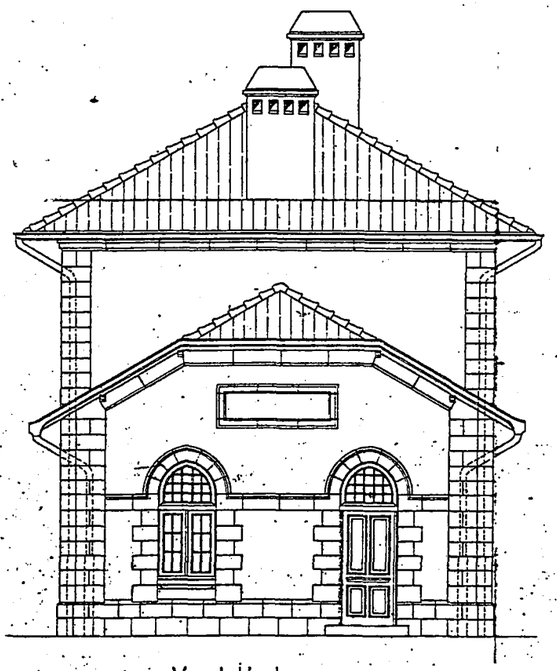
STAMBOUL le 16/6/29
CHEF DU BUREAU DES BATIMENTS

STAMBOUL, le
INGENIEURS EN CHEF

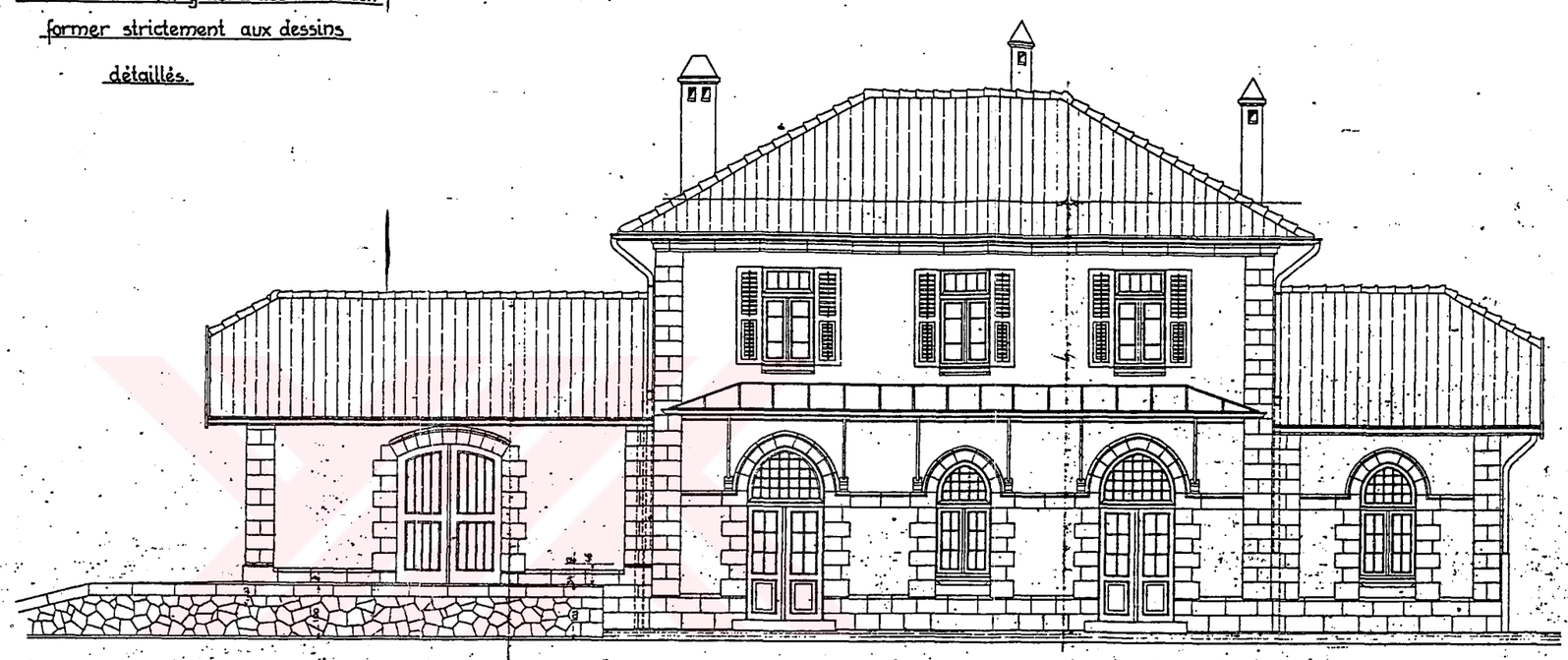
NYDQVIST & HOLM
Bureau des Bâtiments
Ligne NORD
Bâtiment des voyageurs de IIIe ordre.
Façades.
Echelle 1:50.
Dessin No. 50226.

Ek 61 : Gölbaşı İstasyon Binası Görünüşleri

Rem: Pour l'exécution des construction de détails, il y aura lieu de se conformer strictement aux dessins détaillés.



Vue latérale
Côté du logement d'aiguilleur



Vue prise de la voie.
Côté gauche de la voie.

STAMBOUL le 16/6/29
CHEF DU BUREAU DES BATIMENTS

STAMBOUL le
INGENIEURS EN CHEF

NYDQVIST & HOLM A/s
Beabye & Lerche — Kampmann, Kierulff & Saxild/Stamboul

CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER : ANGORA-ERSEROUM KELLER-ENTREPRENEUR

Bureau des Bâtiments

Ligne NORD

Bâtiment des voyageurs de IIIe ordre.

Façades.

Echelle 1:50.

Dessiné No. 50225.

Ek 62 : Gölbaşı İstasyon Binası Görünüşleri