

T.C.
KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

NİĞDE TREN GARI KOMPLEKSİNİN
İNCELENMESİ

Gamze ÖZMERTYURT
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Aralık-2018
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Gamze ÖZMERTYURT tarafından hazırlanan “Niğde Tren Garı Kompleksinin İncelenmesi” adlı tez çalışması 29/11/18 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan

Prof. Dr. Mine ULUSOY

Danışman

Dr. Öğr. Ü. A. Deniz OKTAÇ BEYCAN

Üye

Doç. Dr. Semiha AKÇAÖZOĞLU

İmza


.....

.....

.....

Yukarıdaki sonucu onaylarım.



Prof. Dr. Yakup Kara
FBE Müdür V.

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.



Gamze ÖZMERTYURT

Tarih:29.11.2018

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NİĞDE TREN GARI KOMPLEKSİNİN İNCELENMESİ

Mimar Gamze ÖZMERTYURT

Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi A. Deniz OKTAÇ BEYCAN

2018, 193 Sayfa

Çalışma kapsamında, Türkiye’de bulunan, tarihi, kültürel, sosyal anlamda belge niteliği oluşturan istasyon binalarının, dönemler içerisindeki kimlik kazanma mücadelesi incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Dönemlerin etkisini üzerinde taşıyan istasyon binaları kolektif belleğin yaşatılması açısından da önem arz etmektedir. Özellikle demiryolu mirası ve mimarisi kavramlarının irdelenmesi ve korunmasına yönelik çalışmalar son dönemde yüksek hızlı tren projelerinin gündeme gelmesiyle ivme kazanmıştır. Tarihi gar binaları bu değişime ayak uydurmakta zorlanmaktadır. Bu nedenle yapılan ekler ve müdahalelerle kullanıma uygun hale getirilmesi veya farklı işlevler kazandırılarak kullanılması, yaşatılması amaçlanmaktadır. Anadolu’da demiryolculuğun başlangıcı 1856’da İzmir-Aydın hattının döşenmesiyle başlamıştır ve demir ağların tüm yurdu sarması için devlet dış güçlerden destek almıştır. Demiryolu taşımacılığının en ucuz ve hızlı taşıma biçimi olması, sanayileşmenin hız kazandığı bölgelerde demiryoluna verilen önemin artışı şeklinde sonuçlanmıştır. İngiliz, Alman, Fransız demiryolu şirketlerinin Osmanlı İmparatorluğu Dönemi’nden Cumhuriyet Dönemi’ne kadar ülke üzerindeki etkisi yüksek olmuştur. Özellikle sömürgecilik anlayışında olan dış güçler için demiryolu, kaynaklara ulaşmakta önem arz eden araç olmuştur. Osmanlı Devleti’nde kapitülasyonların da etkisiyle demiryolu mimarisi farklı kültürlerin etkisinde şekillenmiş, böylece her bir binanın karakteristik özelliği birbirinden farklılık göstermiştir. Binaların tasarımının o dönem için yabancı mimarların elinde olmasıyla her bir bina yurt dışındaki istasyon binalarına benzer özellikler taşımaktadır. Bu da henüz yerel bir kimliğe kavuşmamış tipteki binaların oluşmasına neden olmuştur. Fakat 1930’lu yıllardan sonra Birinci ve İkinci Ulusal Mimarlık Akımlarının etkisiyle yerel izlerin gösterilmeye başlandığı, devletin kendi mimarlarına yaptırdığı binalar ortaya çıkmaya başlamıştır. Küçük Anadolu şehirlerinde bu millileşme sürecinde yapılan gar binaları kimliklerini korumakta ve o dönemin mimari üslubu, yapım teknolojisi, gelişmişlik düzeyi ve barındırdığı kültür hazinesiyle geçmişimize ışık tutmaktadır. Bu nedenle yapılan çalışmada da bu küçük Anadolu şehirlerinden Niğde ilinin zengin kültürel miraslarından biri olan tren garı binası ve gar kompleksi içindeki binalar incelenmiştir. Daha önce söz konusu yapı üzerine çalışma yapılmamış olması, Cumhuriyet dönemi eseri olması, demiryolu mimarisinin ürünlerinden biri olması, hak ettiği değerin yaşatılmaya çalışılması amacıyla ve bundan sonraki çalışmalara da alt yapı oluşturmak adına Niğde Tren Garı Binası ve Gar Kompleksi’nin incelenmesi önem teşkil etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Cumhuriyet Dönemi, Demiryolu Mimarisi, Demiryolu Mirası, Koruma Bilinci, Niğde Tren Garı.

ABSTRACT

MS THESIS

AN EXAMINATION OF NIGDE TRAIN STATION COMPLEX

Architect Gamze ÖZMERTYURT

**Institute of Graduate Studies of Konya Technical University
The Degree of Master of Science of Philosophy
In Architecture**

Advisor: Assist Prof. Dr. A. Deniz OKTAÇ BEYCAN

2018, 193 Pages

In this study, the struggle of creating identity of the station buildings which make up historical, cultural and social documents in Turkey was examined. The station buildings having effect of periods are important with regards to being alive collective memory. Especially the studies on conserving and probing of railway architecture and railway heritage concepts have accelerated with coming to the fore of high-speed train projects. The historical station buildings are put to keeping up this change. For this reason, it is aimed to be suitable with additions and interference or re-function. The beginning of railway works in Anatolia started with paving İzmir-Aydın railway line in 1856 and the state took support from outside forces to spread for rail lines in all of the country. Because the railway transport was the cheapest and fastest mode of conveyance, the importance given to railway increased especially in regions where industrialization went up. The English, German, French railway companies had influenced on the country from Ottoman Empire period to Republic period highly. The railway was important to arrive funds, for especially western countries which have colonialism mentality. Every station building in Ottoman Empire had different characters from each other, because railway architecture was formed with influence of capitalizations in Ottoman Empire. Each of building take after to the buildings in abroad due to foreign architects's effect on building design. Therefore, the buildings hadn't got local identity. However, after 1930s, the buildings that was designed by Turkish government's architecture and started to showing local qualities came to exist with The First and Second Architecture Periods's influence. The station buildings in small Anatolia cities protect their identity along the nationalized periods and bring light to that period's architecture style, construction technology, development level and culture treasure. So, Niğde train station and other station buildings in this station complex which are the rich cultural heritage in Niğde where in each small Anatolia cities were examined in this study. The study is important, because of these reasons; it hasn't been studied yet and it is about a monument in the Republic era and one of railway architecture's output, and its value is known and it is a base on next works about this subject.

Keywords: Republic Period,, Railway Architecture, Railway Heritage, Conservation Consciousness, Niğde Train Station.

ÖNSÖZ

Tezimin ilk aşamalarından son anına kadar ihtiyaç duyduğum her anda bilgisiyle ve ilgisiyle hep yanımda olan çok değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi A. Deniz OKTAÇ BEYCAN'a teşekkür etmek isterim. Ayrıca desteğini ve yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen sayın Doç. Dr. Semiha AKÇAÖZOĞLU'na, sevgili Araştırma Görevlisi arkadaşlarıma ve Arş. Gör. Emel EFE YAVAŞCAN'a Niğde hakkında sağladığı bilgilerden dolayı teşekkürlerimi sunarım. Kaynak konusunda zengin tarihi arşivini benimle paylaşan Doç. Dr. Nevzat TOPAL hocama ve Dr. Öğr. Üyesi Gülin ÖZTÜRK hocama, TCDD'deki görüşmelerimde yönlendirici olan Sayın Yavuz DEMİRKOL'a, sabırları, yardımları, çalışma imkânı sağlamalarından dolayı Niğde Tren İstasyonu çalışanlarının her birine teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışmam sürecinde binalarda yaptığım ölçümlerde yardımcı olan Niğde Ö.H.Ü. 3. sınıf mimarlık öğrencilerine teşekkürlerimi sunarım. Son olarak eğitim hayatım boyunca desteklerini, sevgilerini hiçbir zaman esirgemeyen başta babam Şahin ÖZMERTYURT ve annem Hafize ÖZMERTYURT ve ablam Burcu YÜCE olmak üzere canım aileme ve arkadaşlarıma sevgilerimi en içten şekilde sunarım.

Gamze ÖZMERTYURT
KONYA-2018

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	4
1.2. Çalışmanın Kapsamı	5
1.3. Kaynak Araştırması	6
1.4. Materyal ve Metot.....	9
2. 19. YÜZYIL SANAYİLEŞME DEVRİMİ VE DEMİRYOLLARI	12
2.1. Avrupa’da Sanayi Devrimi ve Demiryolları.....	12
2.2. Lokomotifin İcadı	13
2.3. Avrupa’da 19. Yüzyılda Demiryolu İstasyon Binaları Mimarisi	14
3. OSMANLI’DA SANAYİ DEVRİMİNİN ETKİLERİ VE ANADOLU’DA DEMİRYOLCULUK.....	18
3.1. Osmanlı Dönemi Demiryolu Politikaları	19
3.1.1 Osmanlı’da dış ülkeler tarafından yapılan hatlar	22
3.1.2. Osmanlı’da devlet eliyle yapılan hatlar	31
3.1.3 Osmanlı Dönemi demiryolu mimarisi	33
3.2. Türkiye Cumhuriyeti’nde Demiryollarının Gelişimi	49
3.2.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın tarihçesi	50
3.2.2. 1923-1950 Döneminde demiryolculuk	51
3.2.3. Cumhuriyet Dönemi demiryolu mimarisi	55
3.2.4. İstasyon caddeleri	64
4. NİĞDE İLİ.....	67
4.1. Niğde İli Konumu	67
4.2. Niğde İli Tarihçesi	68
4.3. Niğde İli Nüfus ve Ekonomik Özellikleri.....	70
4.4. Niğde İli Kent Mimarisi.....	73
5. NİĞDE TREN GARI KOMPLEKSİ	77
5.1. Niğde İstasyon Kompleksi’nde Bulunan Binalar	80
5.2. İstasyon Sahasındaki Tescillenen Binalar.....	85
5.2.1. Ana istasyon binası (2 Nolu Bina).....	85
5.2.2. Gar ek hizmet binası 1 (3 Nolu Bina).....	97
5.2.3. Gar lojman binası 1 (10 Nolu Bina).....	102

5.2.4. Gar lojman binası 2 (16 Nolu Bina).....	105
5.2.5. Gar ek hizmet binası 2 (5 Nolu Bina).....	110
5.2.6. Gar su deposu (11 Nolu Bina)	117
5.3. İstasyon Sahasındaki Tescil Önerisi Verilen Yapılar	122
5.3.1. Ana ambar binası (1 Nolu Bina).....	123
5.3.2. Malzeme ofis binası (17 Nolu Bina).....	126
5.3.3. Vagonet garajı (12 Nolu Bina) ve depo (13 Nolu Bina).....	129
5.3.4. Gar lojman binası (9 Nolu Bina).....	130
5.3.5. İşçi-memur misafirhanesi (8 Nolu Bina)	132
5.3.6. Kantar binası (6 Nolu Bina).....	133
5.3.7. Su deposu kömürlüğü (21 Nolu Bina)	133
5.3.8. Lavabo binası (4 Nolu Bina).....	134
5.3.8. Diğer binalar	134
6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	137
6.1 Değerlendirme	137
6.2 Sonuç ve Öneriler	145
KAYNAKLAR	148
EKLER	154
ÖZGEÇMİŞ	193

SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler

‰: Yüzde

Kısaltmalar

BCA: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

cm: Santimetre

FBE: Fen Bilimleri Enstitüsü

ICOMOS: International Council on Monuments and Sites (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi)

İ.B.B.: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İ.D.M.: İstanbul Demiryolu Müzesi

K.T.V.K.K.: Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Genel Müdürlüğü

K.V.K.B.K. : Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

m: Metre

m²: Metrekare

S.B.E: Sosyal Bilimler Enstitüsü

T.B.M.M: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Organizasyonu)

.

1. GİRİŞ

Ulaşım, insan doğasının gerektirdiği hareket etme ihtiyacını yerine getirebilmek adına ihtiyaç duyulan aktarımdır. Bir yerden başka bir yere seyahat ederken özellikle konfor unsurlarını içinde barındıran ulaşım araçları ise insan yaşamını kolaylaştıran temel unsurlar olmaktadır.

Ulaştırma, toplumsal yaşamın olmazsa olmazı, ekonomik gelişimin mekânsal entegrasyonunun en önemli parçasıdır. Sahip olunan ulaştırma alt yapısının kalite düzeyi, sosyal yaşamdaki bütünlük ve ekonomik verimliliğin göstergesidir (Şimşek, 2016). İnsanlık tarihi boyunca ulaşım sadece özgürce hareket edebilmek için değil, aynı zamanda ekonomik ve ticari faaliyetlerin de yerine getirilebilmesi adına önemli olmuştur. Ürünlerin üretildiği bölgelerden, tüketiciye ulaştırılması için kullanılan araçlardaki teknolojik gelişme, ulaşımın gerçekleştiği coğrafyanın ekonomik gücünü göstermiş bu da dolaylı olarak ülkenin politik gücünün göstergesi sayılmıştır.

Bu sebeplerden dolayı ulaştırma; ekonomik, sosyal, siyasi, askeri, toplumsal ve çevresel durumlara müdahale eden ekonomik kalkınmanın sağlanmasında önemli bir araçtır. Ülke ekonomisinin motoru ulaşımdır (Erdoğan, 2016).

Üretimin salt önemli olmayıp pazarlama ve kullanıcıya da ulaştırma, özellikle Sanayi Devrimi sonrası büyük önem arz etmiştir. Hammaddeye ulaşma, işletme ve ürünleri ticari hacme dönüştürüp tüketiciye ulaştırma sanayileşmenin getirdiklerinin sonucu olmuştur. Sanayi Devrimi'nin simgesi haline gelen buharlı tren ise ulaşım işlevini yerine getirmede kullanılan en ekonomik ve hızlı araç olmuştur. 19. Yüzyılın ilk çeyreğinde ortaya çıkan buharlı tren, dünya çapında sanayi devrimi için önemli bir etkiye sahip olmasının dışında gelecek uygarlığın uğraşacağı teknolojik gelişmeler için de önemli bir icat olmuştur (Cossons, 1997).

1842 ile 1912 yılları arasında yaşamış dönemin ünlü iktisatçılarından İngiliz Alfred Marshall o dönem için iktisadi gelişmedeki en önemli nedenin üretim sektörü değil, ulaşım sanayindeki gelişmelerin neticesi olduğunu belirterek ulaştırma sektörünün önemini belirtmiştir (Ünlüöner, 1992).

Sanayinin gelişimi için önemli bir araç olan demiryolculuğu ise hammaddelerin pazarlar ile bağlantısını sağlamakla kalmayıp, savaş dönemi boyunca askeri sevkiyatlarda, daha sonraki dönemlerden günümüze kadar da insan ve mal taşınmasında kullanılmaya devam etmektedir. Geçmişten gelen bu teknolojinin yaşatılıp daha da geliştirilmesi sağlanarak kullanılması, ne denli önemli bir ulaşım aracı olduğunu

göstermektedir. Demiryolunun geçmişle olan bu bağı günümüzde miras kavramıyla yan yana kullanılmaya başlanmasına neden olmaktadır. Değişen ve gelişen demiryolculuk; korunması gereken, tarihi öneme sahip, kültürel hazine konumundaki demiryolu yapıları, hatları ve içerisinde barındırdığı fonksiyonlarıyla bu mirası oluşturmaktadır.

Günümüzde demiryolu mirası, endüstriyel arkeoloji, endüstri mirası gibi kavramlarla beraber kullanılmakta olup, en çok endüstri mirası kavramına yakışmaktadır. İngiltere’de 1977’de “SAVE Britain’s Heritage” kapsamında düzenlenen sergiyle demiryolu üzerindeki ilgi artmış ve korunması yönünde dikkatleri çekmeye başlamıştır (Erkan ve Ahunbay, 2008). İngiltere’nin demiryolu konusundaki öncülüğü, ilk buharlı makine ve bunun kullanılmasıyla beraber, gelişen fikirlere açık mühendislik ortamı, uygun ekonomik ortam, yatırımcıların varlığı, sanayileşme adımları sayesinde olmuştur (Cossons, 1997).

1825’te Stockton ve Darlington arasında halka açık ilk demiryolu hattı açılmıştır. Demiryollarının halka açılış tarihi olan 27 Eylül 1825’de, o dönem için dünyada toplamda sadece 60 kilometre uzunluğunda demiryolu olduğu bilinmektedir (Kalgay, 1945). Kömür yatakları ve liman bölgesinin bağlantısı için oluşturulan hat, demiryolu inşaatı dönemi için hem ülke çapında hem de ileride yayılarak dünya çapında başlangıç sayılmaktadır. Büyük bölümü atlar tarafından çekilen buharlı tren teknolojisindeki gelişmeler, sonraki dönemlerde demiryolu hattı üzerindeki ihtiyaç duyulan mimari öğelerin oluşturulması anlamı taşımıştır. Hat üzerinde 9000’den fazla istasyon, 1000 tünel ve 60.000 köprü inşa edilmiş ek olarak antrepoları, demiryolu levazım depolarına, kulübelere, sinyal kutularına, kömür ikmal tesislerine, su kulelerine, ofislere ve hatta otellere ihtiyaç duyulmuştur (Soane, 1997).

Özellikle 19. Yüzyılın ilk yarısında yaşanan gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu’nun içinde bulunduğu zor durumlar nedeniyle Anadolu topraklarına daha geç ulaşmıştır. Demiryolu ağlarının Osmanlı toprakları üzerine yapımı da aslında zor durumda bulunan bu imparatorluğun kendi imkânlarından daha çok kapitülasyonlarla beraber gelen yabancı sermayedarların topraklar üzerindeki ekonomik güçlerinin etkisiyle gerçekleşmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki farklı dış güçler kendi amaç ve isteklerine göre hatların düzenini kurgulamış bu da genel olarak düzensizliğe yol açmıştır. Birbirine entegre olamamış rakip hatlar olarak kendi düzenlerini sürdürmüşlerdir. Osmanlı İmparatorluğu’nun yıkılıp yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasına değin geçen savaş zamanları da bu hatların ne kadar elzem olduğunu ve ihtiyaç duyulmanın

daha fazlası olduğunu kanıtlar nitelikte olmuştur. Bunun sonucunda demiryolları milli politika olarak benimsenmiştir (Yıldırım, 1996).

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu inşaatı hız kazanmıştır, başlangıçta sadece büyük pazarlar için bir araç olan demiryolu daha sonra küçük Anadolu şehirlerine de taşınmış ve bu aşamada devletin teşvikleri olmuştur. Fakat 1950'den sonra havayolu ve karayolu teknolojisindeki hızlı gelişme demiryolunun arka plana atılmasına neden olmuş ve bu hatlar üzerindeki istasyon yapıları da dokunulmadan tarihi süreç içerisinde bakımları ihmal edilmiştir. Daha sonra HSR (High Speed Railway) teknolojisiyle dünyada 1990'larda başlayan gelişmeler Türkiye'de 2000'li yıllarda etkisini hissettirmiş ve hatlar üzerindeki tarihi istasyon binalarının önemleri gün yüzüne çıkmıştır (Haştemoğlu ve Erkan, 2013).

İstasyon binalarının ortaya çıkmasıyla beraber, salt kendi içinde değil bulunduğu kentin de yerleşim prensiplerinde etkisini göstermeye başlamıştır. Domino etkisiyle oluşan yapı kompleksleri, merkezi odak noktalarını toplama ihtiyacı duyarak kentleşmenin o bölgelerde artmasına, yapı ve nüfus yoğunluğunun artmasına neden olmuştur. İstasyona yönelme kurgusuyla düzenlenen hemen hemen her şehirde bulunan istasyon caddeleri bu şehirleşme kurgusunda yerini almıştır.

Demiryolu hatlarının kent merkezlerine gelmesiyle beraber 19. yüzyılın sonu 20. yüzyılın başında oluşmaya başlayan kentsel gelişmenin yaşandığı dönemler, sadece Avrupa'da değil Anadolu'da da demiryolu mimarisi kavramının oluşmaya başladığı dönemlerdir (Demirarslan, 2017). Demiryolunun kente girmesiyle o bölge ve çevresinde yaşanan gelişmeler bölgenin geleceğini etkilemiştir. Arazi spekülasyonları, ticaretin artması, üretim için teşvikin artması, kentleşmenin yayılımı, ulaşımdaki kolaylıklar gibi gelişmeler söz konusu olmuş, istasyon ve yakın çevresinde yeni bir mimari oluşum gözlenmeye başlanmıştır.

İstasyon binalarının mimarileri, yapıldıkları dönemde toplumda yaşanan kültürel, sosyal ve ideolojik farklılıkların izlerini üzerlerinde taşımaktadır. Demiryolu mimarisi olarak adlandırılan terim; istasyon binalarındaki yolcu binasının dışında, su depoları, mal depoları, su cendereleri, lojmanlar, işçi barakaları ve helaları da kapsamaktadır (Erkan ve Ahunbay, 2008).

Demiryolu hatlarının geçtiği her bölgeyi değiştirdiği ve üzerinde izler taşıyarak günümüze kadar geldiği bilinen bir gerçektir. Tarihin tanığı olarak görülen, kültürel ve endüstriyel miras olarak addedilen Demiryolu mimarisi kavramının mimarlık tarihi

yönüyle de ele alınması, incelenmesi ve gerektiği yerde koruma sorunlarına çözüm üretilmesi gereklilik olarak görülmektedir.

1.1. Çalışmanın Amacı

Mimarlık tarihinde önemli yer tutan demiryolları mimarisi Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde de yaşanan gelişmelere, siyasi, sosyal olaylara tanıklık etmiş, o dönemin teknolojiyle inşa edilen istasyonlar, dönemin mimari kültürünü içinde barındırmışlardır.

Bilindiği gibi mimari ürünler anlık düşünceler, ihtiyaçlar, sanat anlayışları, çevresel etkilerle oluşmamaktadır. Oluşan her mimari ürün sadece o dönemi değil kendinden önceki dönemlerdeki gidişatın etkileriyle de ortaya çıkmaktadır. İstasyon binaları da ne amaçla kullanıldığından, hangi olayların etkisiyle mimari mekan ihtiyacı olarak var olduğundan başlanarak günümüzü etkileyen koruma sorunları, varlığını devam ettirme gerekçeleri ve günümüze etkileri sorunsallarıyla tartışılmalıdır. Araz (1995)'in bildirdiğine göre Yavuz (1993), günümüzün istasyon binalarının, orta çağın şehir giriş kapılarının sahip olduğu önemde olduğunu; bunun da şehire ulaşan yabancılar için ilk izlenim olarak olumlu veya olumsuz etkinin belirlendiği yer olduğunu belirtmiştir. Bu da sadece bina yapı kütleleri olmanın dışında istasyon binalarının, içinde bulunduğu kent hakkında uyandırdığı izlenimin şehrin ticari, ekonomik, sosyal yüzünü de değiştirebilme, şehrin kendini geliştirebilme şansını doğurmaktadır.

Sadece tarihi değil kültürel olarak da estetik anlayışıyla farklılık gösteren istasyon binaları, kültürel varlık kapsamında değerlendirilmesi gerekli hazinelerdir. Ait oldukları toplumların, politik, toplumsal ve kültürel atmosferlerini yansıtmaktadırlar. İçinde buldukları dönemin özellikleri ve mimari yaklaşımları hakkında bilgi vermesi açısından gar binaları, üstün belge niteliği taşırlar (Yıldız, 2013). Bu nedenle tarihi istasyon yapıları üzerine var olan her bir kaynak yeni yapılacak çalışmalara da altlık oluşturmakta, inceleme konusunda dinamik bir sürecin parçasını oluşturmaktadır. Yalnızca Osmanlı İmparatorluğu Dönemi ve tarihi tren garları değil Cumhuriyet dönemi garları da incelenmeye değerdir. Yapılan araştırmalarda Anadolu'daki 2. ve 3. dereceden tren garları ve mimarileri üzerine çok fazla kaynak olmaması araştırmanın doğrultusunu bu yöne çekmiştir.

Bir demiryolu istasyon binasının tarihi değerini ne kadar eski yapılmış olduğu veya salt mimari karakterinin özellikleri belirlememektedir. Değerlendirme yapılırken o dönemin tarihsel süreci içinde, içinde bulunduğu toplumun demiryolu teknolojisi gelişmeleri, mühendislik becerileri, ilişkili olduğu ekonomik, çevresel faktörler de dikkate alınmalıdır (Hayes, 1999).

Demiryolu mirası kavramı ise özellikle son dönemlerde duyulmaya başlanmıştır. Demiryolu mirasının da diğer kültürel miras varlıkları gibi korunmaya ve yaşatılmaya ihtiyacı vardır. Özellikle demiryollarının modernizmin ve zenginliğin ilk adımı olarak görüldüğü İngiltere’de, demiryolu mirası üzerine birçok çalışma yapılmış ve korunmasına yönelik kurumların faaliyetleri dikkat çekmektedir. Yurt dışında demiryolu mirası kavramı üzerine bu kadar durulurken ölkemizin bu konuda geri kalmaması ve bu bilince kavuşabilmesi adına çalışmaların çoğaltılması gereklilik olmuştur.

Demiryolu mirası kavramı tek başına düşünölmemesi gereken bir terimdir. İstasyon kompleksini oluşturan her yapı ve yakın çevresi de bu mirasın içinde yer almaktadır. Günümüzde demiryolu mirasını tehdit eden birçok unsur bulunmaktadır. Bunların başında yüksek hızlı tren teknolojisinin sonucu olan gar binalarındaki ve hatlardaki fonksiyonel değişimler gelmektedir. Özellikle hızlı trenler için yapım işleri hızlandırılan yeni modern gar binaları, tarihi gar binalarının işlevsizleştirilmesindeki en büyük risk faktörü olmaktadır. Bu konuda farkındalığı oluşturarak demiryolu mirası ve korunması üzerine dikkat çekmek, ölkemiz için değere sahip olan çeşitli tren garlarından biri olan Niğde tarihi tren garının da literatürde kapsamlı araştırmasını oluşturmak tezin bir diğer amacı olmaktadır.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Tez konusu olan Niğde Tren Garı Kompleksi’nin incelemesine geçilmeden önce lokomotifin icadı, Sanayi Devrimi ve etkilerinden başlayarak yapılan çalışmalarda genelden özele bir araştırma yapılmıştır. Tren istasyonu binasının yapılma amacı olan hatların yapılış amacı incelenecek, özellikle istasyon mimarisinin yabancı mimarlar tarafından gelişme gösterdiği Osmanlı Dönemi ulaştırma politikaları incelenmiştir. O dönemin demiryolu çalışmalarından başlayarak Cumhuriyet Dönemi içerisinde yapılan çalışmalar, yaşanan gelişmeler detaylı şekilde araştırılmıştır.

Ülkemizde özellikle demiryolu mirası üzerine son dönem yapılan çalışmalar içinde devlet desteğiyle yapımı tamamlanmış ve istasyon binasının tarihi dokusuyla birlikte müze haline dönüştürülerek kullanılmakta olan demiryolu müzeleri bulunmaktadır. Demiryolu mirası kavramını tanıtmak ve yaygınlaştırmak adına olumlu sonuçları olduğu düşünülen bu binalar da yerlerinde gidilip incelenmiş ve restorasyon sonucu yeniden işlevlendirme yapılırken ne amaçla kullanıldıkları gözlemlenmiştir. Bu demiryolu müzelerinde bulunan eserler, demiryolu tarihi açısından ülkemizde ve dünyadaki gelişmelere ışık tutmaktadır.

Çalışmanın kapsamı dâhilinde başta Niğde tren garı olmak üzere, o dönemin demiryolu kültürünün ideolojik, sosyal düşünce yapısı üzerine etkisi hakkında kısa bir araştırma yapılmıştır. Niğde Garı'nın bulunduğu tren hattı, Cumhuriyet dönemi politikaları dâhilinde yapılmıştır. Bu da öncesinde tren hatları üzerine Osmanlı Devleti'nin politikalarının da ne olduğunu hatta tren yolculuklarının çıkış dönemlerinden, yapılmalarındaki amaçlardan ve mimari olarak etkilerinden olan tren garlarının kullanım niteliklerinden bahsetmek gereklilik olmuştur. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi demiryolu mimarisi üzerine genel incelemeler yapılmıştır. Demiryolu mimarisinin ülkemiz için ne anlam ifade ettiğini belirlemek gerekli kılınmıştır.

Niğde tren istasyonu Cumhuriyet döneminde yapılan istasyon binalarından biri olması nedeniyle, o dönem yapılan Cumhuriyet gar binaları incelenmiştir. Özellikle tip proje geliştirilmesinden dolayı farklı bölgelerde aynı tip projelerle karşılaşılabilir. Bu nedenle o dönem Türkiye topraklarındaki farklı bölgelerde Niğde Tren Garı'na benzer projeler tespit edilmiştir. Niğde tren istasyonu binasının mimari karakter özelliklerini belirlemek amacıyla, gerekli ölçümlerle rölöveleri çıkarılmıştır. Benzer projelerle ilişki kurulmaya çalışılmıştır.

Sonuç olarak, daha önce istasyon binalarının sağlıklılaştırılması veya restorasyonu için yapılmış çalışmalar incelenmiştir. Binanın ve gar sahasındaki diğer binaların işlevleri incelenip, korunmaları için öneriler sunulmuştur.

1.3. Kaynak Araştırması

Çalışma kapsamında yapılan araştırmalar sonucunda, birçok yurt içi ve yurt dışı kaynak bulunmuştur. Bunlardan bilimsel olanların bir kısmı aşağıda yer almaktadır;

Altuner (1999), yüksek lisans tezinde Niğde evleri üzerine sunduğu araştırmalardan bahsetmiştir. Niğde'nin 19. Yüzyılın ortaları ile 20. Yüzyılın başlarında oluşan konut mimarisi incelenmiştir. Ayrıca Niğde'nin kent tarihi, etnik tarihi üzerine de bilgilerin yer aldığı tez, Niğde başlığı kapsamında yararlı bir kaynak oluşturmuştur.

Aydemir (1993) doktora tezinde Osmanlı dönemini de kapsayacak biçimde Cumhuriyet Türkiye'sinde demiryolları üzerine alınmış ve uygulanmış politik kararlardan bahsederek, açılan demiryolu hatlarından, TCDD'nin oluşumundan ve bu süreçteki gelişmelerden bahsetmektedir. Özellikle Cumhuriyet sonrası devletin gelişim için en önemli araçlarından olan demiryollarının kalkınma planlarındaki etkisi geniş bir şekilde incelenmiştir.

Araz (1995) doktora tezinde, 1856'da Osmanlı Dönemi'ndeki girişimlerle başlanan demiryolculuğun 1950'ye kadar olan Cumhuriyet Dönemini de kapsayan araştırmasıyla demiryolu mimarisini tanıtip istasyon binaları üzerindeki değişimleri çizimler ve resimlerle belgelemiştir. Demiryolu hatları ve demiryolu mimarisini dönemlere ayırarak, o dönemki yapılarıdaki strüktürel özellikler, malzemeler, form-kütle kurgusu üzerinden tanımlamalar yapmaktadır. İncelenen konuya kaynak oluşturabilecek en detaylı çalışmalardan biridir.

Aslanoğlu (1980) kitabında, erken cumhuriyet dönemlerini yıllara göre ve bina türlerine göre sınıflandırılarak, dönemin mimarlık anlayışı üzerine açıklamalara yer vermiştir. Dönemin inşaat sektörüne genel bakış, ekonomik, sosyal ve kültürel yapısı, yurt içi ve yurt dışı mimari gelişmeler, akımlar ve mimariye etkileri başlıkları üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır.

Bozkurt (1989), kitabında demiryollarının teknik özelliklerinden bahsederek kavram olarak demiryollarını açıklamıştır. Demiryolları ve istasyon düzenleri açıklanırken kitaptaki bu bölümler yararlı olmuştur. İstasyonların hatlara göre hangi kısımda bulunması gerektiği, bulunduğu konuma göre çeşitlerinden ve istasyonların genel plan şemalarının fonksiyonellik bağlamında açıklamasına yer vermiştir.

Cossons (1997), demiryollarının oluşum sürecinden ve öneminden bahsetmektedir. Özellikle İngiltere'de ortaya çıkan demiryolu ve ilk lokomotiflerin icadından bahseden yazar, sanayi devrimi ve sonuçlarını demiryolu bağlamında ele almıştır. Demiryolu mirasının oluşumu süreci hakkında tarihsel bilgilerden yararlanarak bilgi vermiştir.

Coşkun (2013), yüksek lisans tezinde Osmanlı Devleti zamanından günümüze değin geline demiryolu serüveni incelemiştir. Özellikle Türkiye Cumhuriyeti

döneminde savaş sonrası oluşan bazı nedenlerden dolayı yavaşlayan demiryolculuğunun Avrupa Birliği ile yapılan anlaşmalarla tekrar hızlanması ve yeni yüksek hızlı trenlerin ülke topraklarına kazandırılması sonucu kamusal mekân olan ve kolektif bellekte yer edinmiş Haydarpaşa ve Ankara tren istasyonu binalarına nasıl öneriler getirilebileceği tartışılmıştır.

Çoygun (1996), yüksek lisans tezinde, Türkiye'deki istasyon yapılarını Cumhuriyet öncesinden başlayarak incelemiş, çatı, saçak, pencere gibi mimari farklılıklarını araştırmış, istasyon binalarının tespitini yaparak kendi çizimleriyle değerli bir envanter sunmuştur.

Erdoğan (2005) yüksek lisans tezinde Anadolu Bağdat Demiryolu hattının bir parçası olan Konya Tren İstasyonu Binası ve yakın çevresi incelemiş, rölelerini almış ve koruma önerileri geliştirmiştir. Endüstri Devrimi ve Osmanlı Devleti'ne etkisinden bahsetmiş daha sonraki bölümlerde Türkiye üzerindeki gar binaları sınıflandırılmış ve Konya Tren İstasyonu ve Konya hakkında detaylı bilgiler verilip, istasyon binasını incelemiştir. Restorasyon ve mimarlık tarihi araştırmalarının kapsamlı bir şekilde yer bulduğu çalışmadır.

Erkan ve Haştemoğlu (2013) makalesinde, Osmanlı Devleti'nden 1930'lar Türkiye'sine değin inşa edilen demiryolu istasyon binalarının mimari özelliklerinden örnekler vererek incelenmiş, Isparta ve Burdur istasyonlarının yerleşim kararları, plan ve cephe kurguları, yapısal özellikleri, işlevsel sürekliliği incelenerek sonuçlar çıkarılmıştır.

Erkan (2007), doktora tezi olan çalışmasında, demiryolu mimarisini genel anlamda incelemiş ve analiz etmiştir. Çalışmada, bir demiryolu hattı değil, Anadolu Demiryolu hattı bütüncül olarak incelenmiştir. Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen Anadolu Demiryolunun inşa süreci ve kent biçimlenmesindeki etkisinden bahsedilmiş, son dönem hızlı tren projelerinin tarihi tren garlarına olan olumlu olumsuz etkileri ve nasıl korunabileceği konusunda öneriler sunmuştur.

Erkan ve Ahunbay (2008) makalelerinde Anadolu demiryolu mirası ve korunması üzerine önerilerde bulunmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda 1872-1896 yılları arasında Haydarpaşa'dan Konya'ya inşa edilen Anadolu Demiryolu'na ait yapıların koruma sorunlarını incelemektedir. Bu makalede, öncelikli olarak demiryolu mirasının ne olduğu ve Anadolu Demiryolu'na ait yapılardan hangilerinin bu kavram altında ele alınmaları gerektiği tartışılmış ve bu yapıları bekleyen tehlikeler incelenmiştir. Araştırmada Anadolu Demiryolu'na ait özgün yapı programı (yolcu

binaları, mal depoları, bekçi kulübeleri, lojmanlar, su depoları, lokomotif depoları, helâlar, köprüler, geçit bariyerleri vb.) özgün çizimleri ile tespit edilmiş, mevcut demiryolu yapılarından hangilerinin özgün planlamanın parçası olduğu belgelenmiştir.

Onur (1953), yayınladığı kitabında Türkiye'deki demiryollarının gelişim sürecini kronolojik şekilde incelemiş, demiryollarının yurt dışında ortaya çıkması ve etkilerini tablolar halinde okuyucuya sunmuştur. Kitapta, Anadolu'daki demiryollarının yapım işlerinde bulunan yabancı ülkelerin hangi hatlarda çalıştığı, imtiyazlı demiryollarını ve Cumhuriyet sonrası hükümetin demiryolları işlerinden bahsetmektedir. Yapılan hatlardan Niğde'nin de içinde bulunduğu Kardeşgediği-Boğazköprü hattı ve imtiyazını alan şirketlerden de bahsedilmektedir.

Özyüksel (2008) kitabında, Anadolu Demiryolları'nın yapımının tarihsel gelişimini, Osmanlı Devleti ve itilaf güçleri arasındaki Anadolu topraklarındaki demiryolu anlaşmaları, Bağdat Demiryolu görüşmeleri, imtiyazlar üzerine bilgiler vermiştir. Özellikle resmi belgeleri fazlaca barındırmasıyla kaynak hazinesi oluşturmaktadır.

Kitabında, Türkiye'deki karayollarının ve demiryollarının geçirdiği süreci anlatan Şen (2000), Osmanlı Dönemi demiryolu politikalarından ve dış güçlerin bu politikadaki yerinden bahsetmiştir. Aynı zamanda Cumhuriyet döneminde ve Osmanlı döneminde devlet eliyle yapılan hatlar ve yapım süreçleri hakkında bilgi verilmiştir.

Şenyiğit (2002) yüksek lisans tezinde Adana - Mersin Demiryolu Hattı üzerindeki istasyon binalarını incelemiş, gar binalarının mimari analizlerini yapmıştır. Osmanlı Dönemi'ndeki demiryolculuk girişimleri ve yabancı sermayedarlar tarafından yapılan demiryolu hatları incelenmiş, Adana, Tarsus ve Mersin'deki istasyon binalarının kütle ve cephe organizasyonlarındaki mimari anlayışı inceleyip derlemiştir.

1.4. Materyal ve Metot

Kapsamlı şekilde yapılan literatür taramasından sonra belirlenen konu üzerine daha önce yazılmış yüksek lisans ve doktora tezlerine ek yayınlar, kaynak kitaplar, haberler üzerine araştırma yapılmıştır. Sadece Mimarlık Tarihi, Restorasyon, Sanat Tarihi değil aynı zamanda Sosyoloji, İktisat gibi bilim dalları üzerine yazılan kaynaklar da taranmıştır.

Tez kapsamında araştırılacak tren garı binası yerinde gidilip incelenmiş, daha önce geçirdiği restorasyonun eksikleri ve yapılan değişiklikler tespit edilmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda dönem özellikleri ve yapım yılından yola çıkarak bunu ne aşamada yansıttığı incelenmiştir. T.C. Devlet Demiryolları'nın kaynakları incelenmiş, internet veri tabanı üzerinden yapılacak projeler incelenip, inceleme konusu olan alan etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca özellikle devlet eliyle oluşturulmuş olan İstanbul, Eskişehir, Ankara gibi kent merkezlerinde bulunan demiryolu müzeleri yerinde görülerek, arşivlerinden ve sergi unsurlarından yararlanılmaya çalışılmıştır.

Niğde istasyon binası, kent hafızası için önemli olmakta, aynı zamanda bulunduğu konum itibarıyla istasyon caddelerinin oluşum şemasını desteklemektedir. Merkeze doğru konumlanan cadde boyunca stadyum, tarihi sit alanı olan kale bölgesi ve kültürel hazine konumunda olan mimari yapı grupları yer almaktadır. Bu da Niğde için istasyon ve istasyon caddesinin kentin şekillenmesindeki önemini göstermektedir. Bu amaçla, Niğde ilinin 1933'ten öncesi ve sonrasına değin haritalarına TBMM Kütüphanesinden ulaşılmış, gerekli karşılaştırmalarda bulunulmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde ülke toprakları içinde yabancı sermayedarların atılımlarıyla başlayan demiryolculuğun Cumhuriyet Dönemi'ne dek süren gelişimi ve bu hatlar üzerinde oluşan demiryolu mimarisi incelenmiştir. Ülke tarihi bakımından önemli etkilere neden olan Anadolu-Bağdat demiryolu hattının başlangıç noktasındaki Haydarpaşa başta olmak üzere hat üzerinde bulunan Sirkeci Garı, Konya Garı gibi bazı istasyon binalarına da yerinde inceleme yapılmıştır. Sonraki dönemlerde istasyon binalarının mimarilerinin şekillenmesinde ne denli etkilerinin olduğunu bu hatların da incelenmesi sonucu tespit edilmiştir. Bu da Niğde iline gelene kadar Osmanlı devleti dönemindeki yapılan anlaşmalar, imtiyazların da incelenmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bununla beraber Türkiye Cumhuriyeti demiryolu politikaları içinde yapılan anlaşmaların ilgili kısımları BCA ve TBMM arşivlerinden incelenmiştir.

Demiryolu yapılarının mevcut durumlarının belgelenmesi, tarihi ve kültürel nitelik gösterenlerin tescillenmesi ve korunması demiryolu mirası için önemlidir. Demiryolu mirası, henüz Niğde ili içerisinden geçmese de YHT teknolojisinin ilçelerden geçecek bir hat üzerinde olmasından dolayı etkilenmesi kaçınılmazdır. İlerideki hızlı tren projeleri için özellikle Kayseri bağlantısının sağlanması açısından önemlidir. Bu nedenle olumlu görünen gelişmeler, risk unsurları yerine geçebilmektedir. Bu nedenle binanın orijinal halinin korunabilmesi için Niğde Tren

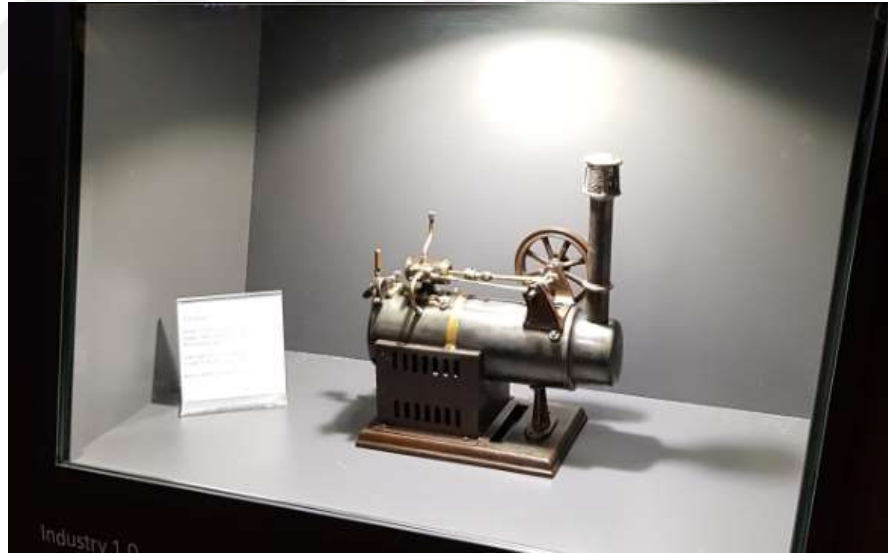
Garı içerisindeki tescilli binaların ve tescil önerisi getirilen binaların rölöveleri alınmıştır. Binalardan bazılarının daha önce geçirmiş olduğu restorasyon müdahaleleri NKVKBKM (Nevşehir Kùltür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü)'den sağlanacak verilerle incelenmiştir.



2. 19. YÜZYIL SANAYİLEŞME DEVRİMİ VE DEMİRYOLLARI

19. yüzyılın iktisadi tarihini belirleyen en büyük etken İngiliz Sanayi Devrimi (18. y.y. sonları) , ideolojik ve sanatsal gelişmelerdeki çarpıcı etkinin nedeni ise Fransız devrimi (1789) olmuştur (Özyüksel, 2008). Sanayinin gelişmesinde özellikle yeni keşifler ve icatların etkisi büyük olmuştur. Yapılan birçok icattan en etkili olan buharlı makinanın icadı sayılabilir (Şekil 2.1). Nedeni ise buharın lokomotiflerde de kullanılabilirliğinin olduğu ve bunun ulaşım açısından gelecek yıllara ilham verdiğidir.

Sanayinin en hızlı ve kolay şekilde işleyebilmesi, dinamizminin sürekli hale gelebilmesi adına o dönem ulaştırmada da yenilik şart duruma gelmiştir. Böylece demiryollarında yapılan teknolojik devrimle demiryolları, kapitalist dünya ekonomisinin oluşumunda belirleyici rol oynayan faktörlerin başında yer almıştır (Özyüksel, 2008). Demiryollarının özellikle 1830- 1914 dönemi içerisinde emperyalist devletlerce sömürge amacıyla kullanılmış olmasına karşın, asıl kullanımındaki amaçlardan biri askeri düşünce olmaktadır (Uygun, 2003).



Şekil 2.1. Buharlı makina örneği, (Fotoğraf,Rahmi Koç Müzesi)

2.1. Avrupa’da Sanayi Devrimi ve Demiryolları

İngiliz Sanayi Devrimi, ilk kez dış ticaretin gelişip sermayenin arttığı, yeni teknik buluşlarla ve bunların ekonomide kullanımının sağlanması adına üretimde makinayı, motoru ve organizasyonu kullanan İngiltere’de görülmüştür. Sonra Fransa ve Batı Avrupa’dan Amerika’ya yayılmıştır (Maillet, 1983).

Küçükkalay (1997)'ın bildirdiğine göre, Güran (1988), “*Sanayi Devrimi'nin gerçekleştiği İngiltere'de ekonomik gücün artması, insan nüfusundaki artışın olumsuz etkilerini kırmış ve o döneme kadar tarihte bir ilk gerçekleşmiştir demıştır. Hem nüfus artışının hem de ekonomik büyümenin hızla gelişmesi, Sanayi Devrimi'nin olumlu etkisinin sonucudur*” demıştır.

Sanayi Devrimi'nin sonuçları ekonomik olarak İngiltere, Fransa, Almanya gibi güçlü ülkeleri daha da zenginleştirirken, hammadde arayışlarında artışa sebep olmuş bunun sonucu olarak kaynakları zengin fakat işletebilecek güce kavuşamamış ülkeler üzerinde pazar piyasası yarışına girmelerine neden olmuştur. O bölgelere ulaşabilmek adına demiryolu teknolojisi, en önemli araçlardan biri olmuştur. Demiryollarının o bölgelere yayılabilmesi, ulaşım süresini en aza indirecek, hammaddeye erişim kolaylaşacaktır.

Ulaşımında demirin kullanılması ise aslında teknik aksaklıkların sonucu olarak başlamıştır. Demir sanayicisi olan Reynold demirleri arabaların üzerinden çekilmesi için kullanılan ahşap kalasların üzerini kaplamada kullanmış, fakat daha sonra arabaların demirin üzerinden daha kolay taşınabildiğini fark etmiştir. Böylece demirin ulaşımında kullanılması gereken bir malzeme olduğuna karar verilmiştir (Evren, 1999).

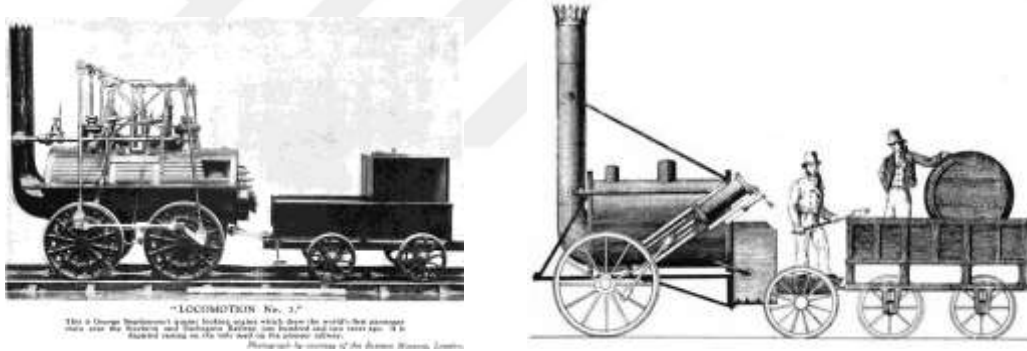
Rayların tarihi lokomotiflerin icadından da eskiye dayanmaktadır. İlk olarak taşları birbirine paralel uzunlamasına oyuklar halinde dizilerek daha sonra ise ağaç kütüklerinden oluşmuş vaziyette görülmüştür. Oyuk yol sistemi adıyla anılan ilk ray sistemi Yunanistan'da daha sonra ise İtalya'da görülmüştür. Günümüzdeki rayların en eski izleri ise 15. Yüzyılda özellikle maden ocaklarında taşımakta kullanılmaktadır. Kömür tüccarlarına büyük kolaylık sağlayan raylar insan taşımacılığına katkı sunmada ilk adımlarını bu durumda atmıştır (Kalgay, 1945).

2.2. Lokomotifin İcadı

Erkan (2007)'ın bildirdiğine göre, Jenkin Jones (1939), 1786'da William Murdoch tarafından üretilen buharlı yol arabasını, Trevithick'in ürettiği buharlı yol arabası ve devam eden deneylerinin ilerlettiğini bildirmiştir. Richard Trevithick'in 1802'deki deneyleriyle başlayan taşımacılığın ilkel hali 1825'de Darlington ve Stockton demiryolunun açılmasıyla ilkel taşımacılıktan modern taşımacılığa 25 yıldan az sürede geçmiş, demiryolu teknolojisinin halka hizmet etmesiyle 20 yıldan az sürede başta Avrupa ve Kuzey Amerika ülkelerince benimsenip kullanılmaya başlanmıştır (Cossons,

1997). 27 Eylül 1825'te George Stephenson tarafından yapılan büyük buluş "Locomotion No.1", Darlington ve Stockton arasında 450 yolcusuyla ilk yolcu taşıyan lokomotif treni olmaktadır (Şekil 2.2) (Heaton, 1995).

İlk buharlı lokomotif 16 Kasım 1829'da İngiliz George Stephenson tarafından, Denis Papen'in "buhar tenceresi" ile Fransız Mac Seguin'in "borulu kazanı" nı bir araya getirerek icat edilmiştir. Stephenson tarafından "Fusée" adı verilen bu makine, 13 tonluk yükü saatte 22 km., yüksüz olarak 45 km.'lik süratle hareket edebilmiştir. Askeri ve ekonomik alanlarda dikkat çeken bu makine gelecek yüzyıllar için birçok alanı etkileyecek bir icat olacaktır (Şekil 2.2). Daha sonra Fransa, Belçika ve Almanya'da da hızla adından söz ettiren buharlı lokomotifler, dünya çapına yayılacak bir devrim niteliği taşımaktadır (Onur 1953). Stephenson'ın ürettiği lokomotiflerle İngiltere'de Liverpool ve Manchester arasında seferler düzenlenmiş sonraki süreçte lokomotifler, 1830'da Amerika'da, 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da ve 1839'da İtalya'da kullanılmaya başlanmıştır (Taylan, 1936).



Şekil 2.2. Stephenson'ın icatları "Locomotion No:1" ve "Fusée" (<http://locomotive.wikia.com>)

Lokomotifin icadıyla başlayan demiryolculuk serüveni Sanayi Devrimi'nin sonucunda başta Avrupa'daki ülkeler içinde doğan hammadde arayışı için en temel ulaşım sistemi olmuştur. Demiryollarının kullanımı daha sonra ekonomik, askeri, politik ve hatta mimari değişimlere neden olmuştur. Demiryollarının bu sayede etkisi tüm dünyanın kaderini etkileyecek bir alana yayılmıştır.

2.3. Avrupa'da 19. Yüzyılda Demiryolu İstasyon Binaları Mimarisi

Demiryolları hatlarının çeşitli gerekçelerle uzandığı hatlar o bölgelerde, şehirlerin yapısını, gelişimini etkilemiş yeni bir mimari anlayışın doğmasına neden

olmuştur. Demiryolu mimarisi bu şekilde günümüze kadar gelişme göstermiş, binaların kimliklerindeki ayrıntılar tarihin ve kültürün izlerini üzerinde taşımaktadır.

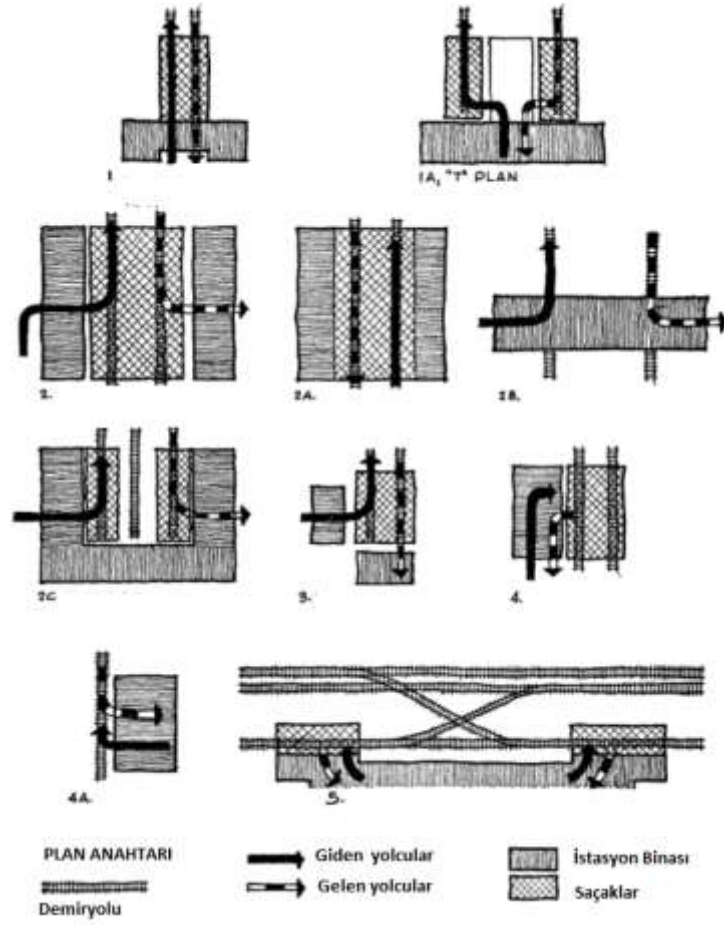
İngiltere’de başlayan Sanayi İnkılabı demiryollarının ilk geliştiği yer olarak İngiltere’nin tayin edilmesine, bu durum da İngiltere’de ilk geniş çaplı istasyon binasının yapılmasına neden olmuştur. Liverpool ve Manchester arasındaki demiryolu hattı üzerinde bulunan, Liverpool İstasyonu ilk demiryolu istasyon binasıdır (Şekil 2.3). Bununla birlikte Amerika’da Baltimore ve Ohio arasındaki demiryolu da İngiltere’yle çok yakın tarihte yapılmış ve Liverpool İstasyonu’nun aksine Baltimore’daki Mount Claire İstasyonu hala ayaktaadır (Meeks, 1995).



Şekil 2.3. Liverpool ve Manchester demiryolu üzerindeki The Crown Street İstasyonu (Muir, 1913)

Revue Générale de l'Architecture'nın editörü César Daly, ilk kez Avrupa'daki istasyon tipolojilerindeki karmaşayı giderebilmek için sınıflandırma yapmıştır (Meeks, 1995). Temel aldığı 4 özellik bulunmaktadır: (1) baş kısmı, varış ve gidiş kısımları tek binada rayların sonuna doğru; (2) rayların karşılıklı geliş ve gidişi iki taraflı veya iki tipli; (3) "L" tipi, rayların sonunda varış ve tek taraftan gidiş veya tersi; (4) tek taraftan kombine tip, rayların tek taraftan gidiş ve gelişle sağlanan (Şekil 2.4).

1829'da B&O Railroad şirketi tarafından inşa edilmeye başlanan demiryolu pisti Amerika'nın ilk demiryolu binasını ve uzun mesafeli demiryolu alanını kapsamaktadır (Şekil 2.5). 130 yıl süren inşaat çalışmasıyla birlikte günümüzde müzeye dönüşen binasıyla var olmaktadır. Özellikle Amerikan demiryolu tarihi üzerine belgeleriyle ve eğitici sistemiyle demiryolu müzesi olarak işlevini sürdürmektedir (www.borail.org).



Şekil 2.4. İstasyon binalarının erken dönem tipolojisi (Meeks, 1995)



Şekil 2.5. Baltimore'daki Mount Claire İstasyonu (www.nps.gov)



Şekil 2.6. Gare de L'est iç mekan (www.courtauldprints.com)

19. yüzyıl için istasyon mimarilerinin ihtiyaçları; Trenler ve çalışanlar için koruyucu kabuk, bina bitişiğinde bilet ve yolcu servisi için yapı ve ofisler ihtiyaçları hasıl olmuştur (Coşkun, 2013).

1830 ile 1930 arasında Avrupa'da yaklaşık 40.000 yolcu istasyonu inşa edilmiş, 19. Yüzyılın diğer yarısında konkors ya da mezanin denilen biletle girişin yapıldığı fonksiyon birimleri oluşmaya başlamıştır. 1852'de François Duquesney'in tasarladığı Gare de L'est, konkors kısmının istasyon mimarisine kazandırıldığının önemli bir kanıtı niteliğindedir (Şekil 2.6.) (Ferrarini, 2004).

3. OSMANLI'DA SANAYİ DEVRİMİNİN ETKİLERİ VE ANADOLU'DA DEMİRYOLCULUK

XIX. Yüzyılın ikinci yarısında Batı Avrupa, tamamıyla sanayi toplumu haline gelmiştir. Özellikle İngiltere ve Fransa birbirleriyle olan sorunlarını bitirip, tüm dünyadaki kaynakları paylaşma işbirliğine girişmişlerdir. Daha sonra Almanya'nın da kendini toparlayıp bu güce katılmasıyla altın çağına girdikleri kabul edilmiştir (Ortaylı, 1981). Böylece bu güç birliğinin sağlanması, sanayileşen toplumlar için öncülük edilecek ülkelerin de belirlenmesine işaret etmiştir.

Aynı dönemlerde Osmanlı Devleti hem siyasi hem de ekonomik olarak batı devletlerinden geri kalmış vaziyettedir. Sanayi ana hatlarıyla tam olarak oluşturulamamış, mevcut yer altı ve yer üstü kaynakları değerlendirme konusunda eksik kalmış, tarımsal üretime dayalı bir sisteme gidememiş aksine bazı temel ürünleri ithal eder durumda bulunmaktadır (Ortaylı, 1983).

1838 yılında İngiltere'yle yapılan Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile Osmanlı Devleti ticaretini hareketlendirmeyi hedeflerken, İngiltere elde ettiği yeni fırsatları sömürgecilik anlayışıyla Osmanlı topraklarında değerlendirme olanağı yakalamıştır. Verilen kapitülasyonlarla Osmanlı Devleti açık pazar durumuna düşmüştür. 1880'lerde Fransa'nın da bu kapitülasyonlardan yararlanmaya başlamasıyla Osmanlı Devleti yabancı devletlerin yarı sömürgesi haline gelmiştir. 1880'e kadar yabancı yatırımlar sabit kalırken, 1890-1914 döneminde Osmanlı toprakları üzerindeki yabancı yatırımlar üç kat artmıştır (Kütükoğlu, 2013).

Avrupa'da baş gösteren Sanayi Devrimi, tüm dünyayı etkilemiş, özellikle de Osmanlı Devleti'nde politik, ekonomik ve sosyal boyutta değişimlere neden olmuştur. Sanayi yarışında geri kalmak istememesinin yanında sömürgeci devletlere karşı kendini koruması gerektiği de hasıl olmuştur. Bu nedenle devlet politikasında bazı değişimlere gidilmiştir.

Kasaba (1993)'nın bildirdiğine göre, Hobsbawm (1979), 1850-1870 yılları arasında 100.000 milin üzerinde demiryolu inşa edildiğini belirtmiştir. 1850'ye kadar tamamlanan demiryolunun uzunluğu 23.000 mili geçmediği bilindiğine göre bu miktar artan sanayileşmenin demiryolu inşasındaki payını göstermektedir, demiştir (Tablo 3.1.).

XIX. yüzyıl için tüm dünyada geniş çaplı ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanan demiryolu, Avrupa ve Amerika'daki gelişmelerin neticesinde önem

kazanmıştır. Osmanlı Devleti için de birçok probleme çözüm getirecek sistem olduğu görülmüştür. Yol problemine getireceği çözümün yanı sıra hem ekonomik hem askeri hem de siyasi alanda katkıları olacağı düşünülmüştür (Durdu, 2005).

Bu bilgilere istinaden Osmanlı Devleti için Sanayi İnkılabı ve sonrasında yaşanan gelişmeler, yeni bir dönemin başlangıcı kabul edilebilmektedir.

Tablo 3.1. Demiryollarının yıllara göre dünyadaki dağılımı (Onur, 1956)

Devletler	Uzunluklar (Km.)				10.000 kişiye düşen miktar
	Seneler				
	1845	1850	1870	1890	
B. Britanya. İrlanda	4082	10.592	24864	32673	8,3
Flemenk	153	176	1248	3060	5,9
Belçika. Lüksemburg	577	830	2880	5263	7,3
Fransa	870	3019	16632	36896	9,7
Almanya	2143	5824	18768	74000	9
İsviçre	4	23	1424	3070	9,7
Avusturya-Macaristan	1058	1536	9420	27113	6,7
Portekiz	-	-	704	2060	5,5
İspanya		128	5120	9878	4,3
İtalya	128	432	6128	12907	4,2
Yunanistan	-	-	-	767	3,3
Sırbistan	-	-	-	538	3,4
Romanya			240	2494	4,9
Osmanlı	-	-	624	1719	-
Rusya, Finlandiya	144	496	11360	30957	4
İsveç	-	-	1744	8041	16,5
Norveç	-	-	272	1562	8,6
Danimarka		32	499	2010	8,6
TOPLAM	9159	23088	100927	222926	6,8

3.1. Osmanlı Dönemi Demiryolu Politikaları

Haydaroğlu ve Pehlivan (2004)'nın bildirdiğine göre, Karal (1977), Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu ile ilgili düşünceler ilk olarak Kırım Savaşı'ndan sonra gündeme gelmiş fakat sermayedeki noksanlık, teknik bilgi ve donanımın yetersiz olmasından dolayı tamamıyla bu süreçte işler yabancı şirketlere bırakılmıştır, demiştir.

Sanayileşme hızı gün geçtikçe artan batılı devletlerin ucuz hammadde ve pazar aradıkları dönemde, Osmanlı İmparatorluğu yer altı kaynaklarının bolluğu ile cazip bir konumda bulunmaktadır. İmparatorluk sınırları içerisinde demiryolunu yapımı fikri, İngiltere'de ilk kez kamu nakliyatı yapılmasından bir sene sonra ortaya atılmıştır.

İngiliz subay Chesney'den gelen bu fikre Osmanlı idaresi de sıcak bakmış ve 1856'da "Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi" kurulmuş fakat gerekli sermaye sağlanamadığından önerilen projeler gerçekleştirilememiştir (Şen, 2000).

Osmanlı topraklarında demiryolları yapım işine giren ilk yabancı şirket İngilizler olmuştur. 1854 yılında Kahire-İskenderiye, 1866 yılında İzmir-Aydın demiryolu işletmeye açılmıştır. İngilizlerin Osmanlı topraklarında özellikle Anadolu topraklarında demiryolu yapımına girişmesinde bazı nedenler yatmaktadır. Bunlar; bölge üzerinde İngiliz nüfuzunun güçlenmesi sağlanarak ticaretlerini artırmak, bölgeye gönderilecek demiryolu araç gereçleriyle İngiliz maden sektörünü geliştirmek ve sömürgeciliği rahatlatılacak olan Osmanlı toprakları üzerinden Basra Körfezine, oradan Hindistan'a daha rahat ulaşabilme düşüncesi yatmaktadır (Aydemir, 1993). Bu dönem, Osmanlı Devleti için ilk dış borcun İngiltere'den alındığı göz önüne alınırsa, İngiltere'nin odağına Osmanlı Devleti'ni aldığı görülmektedir.

Osmanlı padişahlarının da demiryoluna verdikleri önemi Sultan Abdülmecid'in saray duvarlarına trenlerin resmini astırıp, "ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur" demesinden ayrıca Abdülaziz'in rayların sarayın bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda "memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin" demesinden anlaşılabilir (Gümüş, 2011). Osmanlı yöneticilerinin demiryoluna bu denli ilgili olmasında yatan asıl sebepler ise, stratejik kaygıların neden olduğu yönetimde daha güçlü olabilme isteği, demiryolu çevresinde gelişen tarımın vergilerin artmasından yana faydası ve mali sorunlara çözüm getirisi (Erkan, 2007). 1889-1911 verilerine bakıldığında tarımsal üretim Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününde %63 artmışken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu oran %114'ü bulmuştur (Eldem, 1970).

Osmanlı coğrafyası içinde demiryollarının geçeceği güzergahı belirlemede ise belli faktörler etkili olmuştur. Bunlardan bazıları; Avrupalı devletlerin baskı ve yönlendirmeleri, Rus sınırına yakın olmaması isteği, İngiliz çıkarlarına ters düşmeme gereği, Alman ve Fransızların kendilerine özgü talepleri ve hattın İstanbul ile bağlantılı olmasını özellikle Avrupalı devletlerin istemesidir. Bu nedenlerden dolayı birbirinden kopuk inşa edilen demiryolları inşa edilmelerinin yanında, dışa bağıllığın ve dış borçların da artışının yaşanmasına sebebiyet vermiştir (Hülagü, 2008).

Osmanlı Devleti içine girmek için demiryollarının temellerini atmak sömürgeci ülkeler için araç olmuştur. Kurmuş (2008)'un yayınında, İngiltere İstanbul Büyükelçisi Lord Stratford'un Alsancak İstasyonu temel atma törenindeki konuşmasından, 16

Kasım 1858’de *Times* Dergisinde yayınlanan şu ifadelerinden, bunun açık şekilde dile getirildiği görülmektedir;

“Bu demiryolunun, sanayi ürünlerimizin Türkiye’ye girişini kolaylaştıracak faydalı bir sermaye yatırımı olacağını umuyoruz. Hepinizin bildiği gibi Türkiye’nin yeniden canlandırılmasında Avrupa’nın her zamankinden daha çok çıkarı vardır. Batı uygarlığı Levant kapılarına geldi dayandı. Şimdiye kadar geçmeyi başaramadığımız bu kapılar ardına kadar açılmazsa, kendi çıkarlarımız doğrultusunda, zor kullanarak bu kapıları açacak ve isteklerimizi kabul ettirecek güce, hatta daha fazlasına sahip olduğumuzu herkesin bilmesini isterim. Türkiye’nin damarlarına yeni ve taze kan aşılacak olan bu demiryolu gibi üretken girişimleri desteklemek, hükümetimizin en başta gelen görevleri arasındadır.”

Böylece hem Osmanlı yönetiminin demiryollarına olan ilgisi hem de yabancı devletlerin bu topraklar üzerinde demiryolculuğu getirme gayreti içinde bulunması, 23 Eylül 1856’da “İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi”ne İzmir-Aydın hattının, Price adlı İngiliz girişimcinin kurduğu “Smyrne-Cassaba-Railway-Company” demiryolu şirketine 1863 yılında İzmir-Kasaba hattının, imtiyazının verilmesi sonucunu doğurmuştur (Aydemir, 1993).

Özyüksel (2008)’in aktardığına göre Göttingen (1979), 1880’lerin başlarında Avrupalı sermayedarların Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu imtiyazları için başvurularında artış gözlendiğini, bunun en temel nedenlerinden birinin Düyun-ı Umumiye’nin 1882’de fiilen faaliyete başlamış olmasından kaynaklandığını belirtmiştir. Bilindiği gibi Düyun-ı Umumiye Osmanlı Devleti’nin yabancı ülkelere karşı borçlarını ödemek için kurduğu bir kurum olmuştur. Sadece borçların tahsil edilmesinde değil demiryolu için verilen imtiyazların da kilometre garantileme sistemiyle çalışmasında ve gelirlerin bu ülkelerin kalemlerine ödenmesinde fayda sağlamakta olduğundan Osmanlı üzerindeki demiryolu yatırımlarının artmasında etkisi yadsınamazdır (Tablo 3.2).

Özellikle İngilizlerin imtiyazlar için mücadelesine Fransızlar, Amerikalılar ve Almanlar da eklenmiştir. Alman büyükelçisi Radowitz’in raporlarında, Fransız girişimci Collas’ın Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara üzerinden Bağdat’a bağlama düşüncesinden ve bu durumun Almanları, Fransızların Osmanlı topraklarındaki nüfuzunu artırabilecek durumda olmasından dolayı endişelendirdiğini belirtmiştir (Özyüksel, 2008).

1880’lerin sonlarına gelindiğinde, Osmanlı Devleti toprakları üzerine İngiliz ve Fransızların yanı sıra bu verimli toprakların imkanlarından yararlanmak isteyen

Almanlar dahil olmuştur. Almanların kurduğu Anadolu Demiryolları Kumpanyası (Anatolische Eisenbahngesellschaft) 6 Ekim 1888 tarihinde Anadolu Hattı üzerinde elde ettiği imtiyazlarla Osmanlı demiryolu yapımı ve işletme sürecine dahil olmuştur (Özyiğit, 2017).

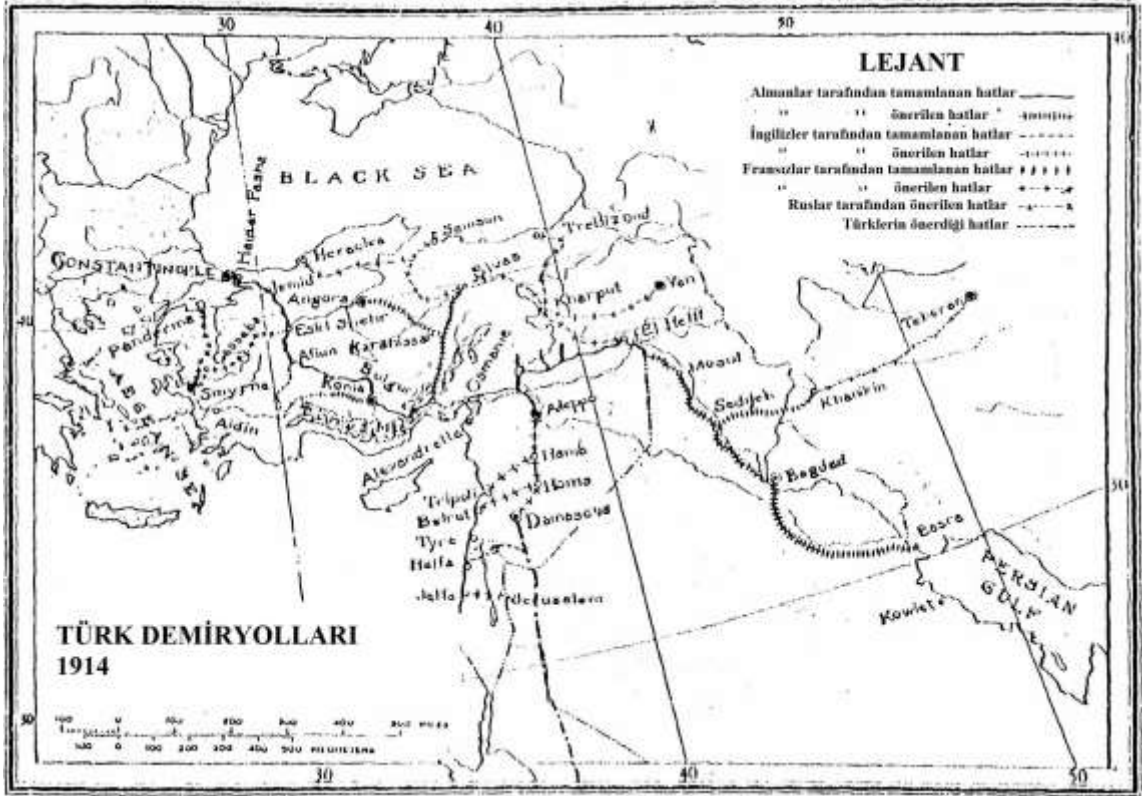
Yabancı ülkelerin demiryolu hatlarının yapımı için verdikleri destek Osmanlı Devleti için hem ulaşım, hem askeri hem de ekonomik açıdan katkılar sağlamış olsa da yakın zamanda değişen şartlar, dış ülkelerin çıkar politikaları, kapitülasyonların zararlı etkileri demiryollarının, Osmanlı İmparatorluğunun sonunu getirecek bazı nedenlere gebe olmasında etkili olmuştur.

Tablo 3.2. Çeşitli demiryolu şirketlerine ödenen kilometre garantileri (milyon frank) (Özyüksel, 2008).

YIL	ANADOLU DEMİRYOLU		İZMİR-KASABA HATTI			Bağdat Demiryolu
	İaydarpaşa-Ankara Hattı	Eskişehir-Konya Hattı	EskiHat	UzatmaHattı	Şam-Hama Hattı	
1896	4,022	0,179	0,675	-	-	-
1897	0,400	2,238	0,505	0,755	0,740	-
1898	1,566	2,996	0,471	3,946	0,750	-
1899	4,096	2,996	0,482	4,043	0,750	-
1900	2,961	2,999	0,488	3,843	0,750	-
1901	0,756	2,999	0,256	35561	0;375	-
1902	0,140	2,999	0,218	3532	1,023	-
1903	2,167	2,999	0,074	3,608	2,209	-
1904	2,181	2,999	(-0,045)	3,598	2,210	0,508
1905	1,112	3,000	0,124	3,442	1,896	2,777
1906	1,165	3,000	0,190	3,326	1,429	2,026
1907	1,812	3,000	0,339	3,471	2,093	2,749
1908	2,956	3,000	0,058	3,654	2395	2,732
1909	2,554	3,000	0,024	3,809	2,218	2,713
1910	0,576	2,420	(0,043)	3,256	1,873	2,586
1911	-	1,045	(-0,010))	2,710	1,840	2,438

3.1.1 Osmanlı'da dış ülkeler tarafından yapılan hatlar

Osmanlı İmparatorluğu için demiryolu hatlarının yapılması birçok açıdan katkı sağlamaktadır. Fakat o dönem için ileri teknoloji ve sermaye imkanlarına sahip yabancı ülkelerin varlığı, Osmanlı toprakları üzerindeki hatların bu ülkelerden yardım alınarak yaptırılmasına neden olmuştur. Özellikle 1856'da İngiliz şirketine yaptırılan İzmir-Aydın demiryolu Anadolu topraklarındaki ilk hat olarak yabancı güçlerin demiryolu yapımında ne denli katkılarının olduğunu kanıtı olmaktadır.



Şekil 3.1. 1914'de Osmanlı Demiryolları (Araz, 1995)

Osmanlı idarecileri tarafından demiryollarının yapımı ve işletilmesinde kendilerinin bulunmasını istemesine rağmen, demiryolu inşası için gerekli olan sermayenin noksanlığı, Osmanlı Devleti için teknik personelin yetersizliği ve tecrübesizliği buna engel olan sebepler olmuştur. Bu nedenle Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryollarının temelde bütünü başta İngiliz, sonraları Fransız ve Alman sermayesi oluşturmuştur (Hülagü, 2008) (Şekil 3.1).

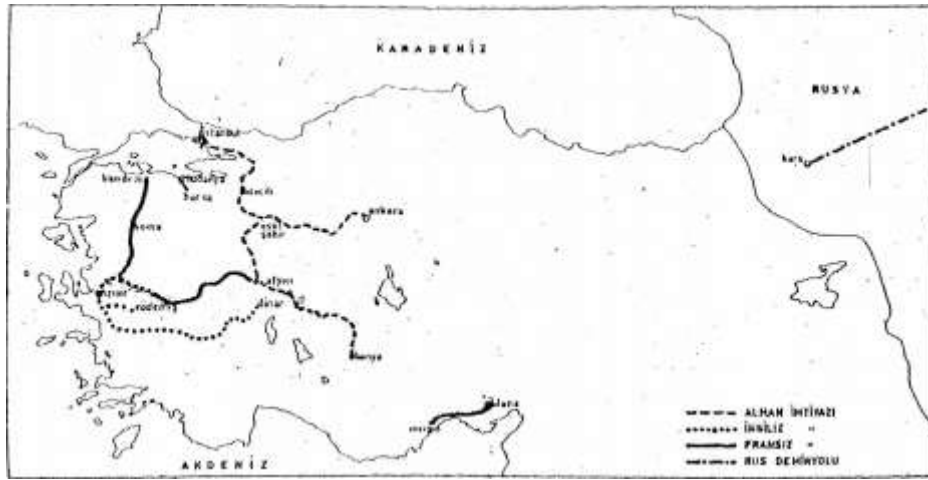
Osmanlı Devleti'nde Hicaz Demiryolu hattı dışında yapılan tüm hatlar yabancı sermayedarlar tarafından yapılmıştır. 1890'da demiryolu yapımındaki sermayenin %18.8'i Fransız, %50.6'sı İngiliz, %22.4'ü Alman ve %8.2 diğer ülkelere ait olup 1914'de bu oran Fransızlar için %49.6, İngilizler için %9.8, Alamlar için %36.8 ve diğerleri için %3.8 olmuştur (Pamuk, 1978) (Tablo 3.3.).

Tablo 3.3. Demiryollarının yabancı sermayedeki oranı (Pamuk, 1978).

	1890 Yılı Başında Yabancı Sermayenin Sektörlere Göre Dağılımı								Ödenmemiş Sermaye ve Tahviller Toplamı (Bin İngiliz Lirası Olarak)		Sektörün
	Fransız		İngiliz		Alman		Diğer ülkelerden		Toplam		toplamdaki payı
		%		%		%		%		%	%
Demiryolları	1648	18.8	4449	50.6	1968	22.4	720	8.2	8785	100.0	41.1
Limanlar	500	100.0	—	—	—	—	—	—	500	100.0	2.3
Belediye hizmetleri (su, gaz, vs.)	1067	43.5	961	39.2	—	—	424	17.3	2452	100.0	11.5
Bankacılık	2540	50.4	2500	49.6	—	—	—	—	5040	100.0	23.5
Ticaret	700	54.7	580	45.6	—	—	—	—	1280	100.0	6.0
Sanayi	900	42.0	795	37.1	250	11.7	200	9.3	2145	100.0	10.0
Madencilik	185	15.5	1005	84.5	—	—	—	—	1190	100.0	5.6
Dış Borçlar dışındaki Toplam	7540	35.2	10290	48.1	2218	10.4	1344	6.3	21392	100.0	100.0
Dış Borçlar (itibari değeri)	44600	37.6	27400	23.1	13800	11.7	32700	27.6	118500	100.0	
TOPLAM	52140	37.3	37690	26.9	16018	11.5	34044	24.3	139892	100.0	

Osmanlı'da yabancılar tarafından yapılan yatırımlar, demiryollarının ülke çapında yayılması için her ne kadar uygarca bir faaliyet gibi görünüyorsa da bazı durumlardan dolayı daha karlı olacakları görünmektedir. Bu durumlar, demiryollarının inşaat ve işletimi için gerekli olan malzemelerin, Avrupa'dan gümrüksüz ithal edilmesi ve kilometre garantisi altında Avrupalıların yatırımlarının korunmasıdır. Sonuç olarak Osmanlı Devleti, sömürüye açıkça davet edilen bölge konumuna getirilmiştir (Yıldırım, 2001).

Demiryolları 19. Yüzyılın ikinci yarısında dünya çapında ülkelerin birbiriyle yarış halinde olduğu bir alan haline gelmiştir (Şekil 3.2.). Özellikle en görkemli istasyon binasının yapımı için verilen mücadele Osmanlı İmparatorluğu için daha farklı mücadele alanlarına neden olmaktadır. Sultan 2. Abdülhamit tarafından Osmanlı toprakları üzerinde yapılacak istasyonlar için verilen imtiyazlar, kapitalist ülkeler için büyük kazançlar sağlamaktadır (Araz, 1995).



Şekil 3.2. 20. Yüzyılın Başlarında Anadolu'da Demiryolu Hatları (Araz, 1995)

Araz (1995)'a göre, yapılan girişimler tarihlendirilecek olunursa dönemler, şu şekilde gruplandırılabilir;

1. İngilizlerin Demiryolu İmtiyazları (1856-1906)
2. Fransızların Demiryolu İmtiyazları (1883-1910)
3. Şark Demiryolu İmtiyazları (1868-1888)
4. Osmanlı İmparatorluğu Girişimleri (1871-1875)
5. Almanların Demiryolu İmtiyazları
 - a) Anadolu Demiryolu İmtiyazları (1889-1896)
 - b) Bağdat Demiryolu İmtiyazları (1896-1908)
6. Rus Yönetimi Altındaki Hatlar

Tablo 3.4. 1856-1913 İmtiyazlı Devletler ve Osmanlı'nın yapmış olduğu demiryolu hatları (Akbulut, 2010)

YIL	HAT GENİŞLİĞİ (MM)	HAT UZUNLUĞU (KM)	GÜZERGAH	ÜLKE
1854	1435	211	İSKENDERİYE-KAHİRE	İNGİLİZ
1856	1435	608,584	İZMİR-AYDIN	İNGİLİZ
1863-1893	1435	702,696	İZMİR-KASABA	FRANSIZ
1869-1872	1435	336,286	RUMELİ(ŞARK)	BELÇİKA
1883	1435	67,158	MERSİN-ADANA	İNGİLİZ
1891	1050	41,110	MUDANYA-BURSA	FRANSIZ
1888-1902	1435	1376,666	ANADOLU BAĞDAT	ALMAN
1916	750	232,000	ERZURUM-SARIKAMIŞ	RUSYA
1899-1913	1542	124,000	SARIKAMIŞ -KARS-ARPAÇAYI	RUSYA

1892	1435	87	YAF A-KUDÜS	FRANSIZ
1895	1435	247	BEYRUT-ŞAM	FRANSIZ
1895-1906	1435	420	ŞAM-HALEP	FRANSIZ
1876-1909	1435	501,077	GÜNEY(CENUP)	FRANSIZ
1910	1050	1468	HİCAZ	OSMANLI
1854-1910	-	6296	-	-

3.1.1.1 İngilizler tarafından yapılan hatlar

Osmanlı toprakları üzerinde yapılan ilk hat olma özelliğini taşıyan İskenderiye-Kahire Hattı 1851 yılında başlanıp, 1856 yılında tamamlanmıştır. Yapılmasındaki temel neden İngilizlerin en önemli sömürge duraklarından biri olan Hindistan'a ulaşabilme çabası yatmaktadır (Erdoğan, 2005). Vali Mehmet Ali Paşa'nın desteği ile 1835 yılında İngiliz Galloway, İskenderiye ve Süveyş arasına inşa edilmesi planlanan demiryolu için proje hazırlamıştır (Yamaner, 1954). İlk girişimlerin sonuç vermediği hattın imtiyazı, Vali Mehmet Ali Paşa'nın oğlu Abbas Paşa döneminde Robert Stephenson'a verilmiştir (Martinidis, 2003). 211 km'lik bu hat yapıldığı dönemlerde hem stratejik hem de ekonomik bir önem taşımasına rağmen 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla iki deniz arasındaki aktarmasız gemi nakliyatındaki kolaylıkla eski önemini kaybetmiştir (Engin, 1993).

Kırım Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu'nun hem Fransızlar hem de İngilizlerle birlikte aynı safta yer aldığı bir savaş olmaktadır. Bu savaşın kazanılması Türkleri İngiliz ve Fransızlara yakınlaştırmıştır. Bunun sonucu olarak demiryollarındaki gelişmelerin paralelinde verilecek ilk imtiyazlardan da bu ülkeler yararlanmıştır. İlk demir yolu imtiyazı verilen şirket İngilizlerin ve Anadolu topraklarında imtiyaz verilen hatlar Köstence-Çernova hattı ile İzmir-Aydın hattıdır (Onur, 1953).

İzmir-Aydın hattının imtiyazı 11 Temmuz 1856'da Robert Wilkin'in başvurmasıyla, 23 Eylül 1856'da Wilkin'in temsil ettiği gruba verilmiştir (Erkan, 2007). Hükümetin sermayeye %6 faizle başlattığı hattın yapımı için 45.5 milyon frank harcanmıştır. 76 km'lik hat sonunda 1 Temmuz 1866'da Aydın'a varılmıştır (Onur, 1953). İzmir'in İngilizler için tercih edilmesindeki faktörler ise iklimin tarıma uygun olması, topografyanın düz ve düze yakın olması, kıyı ile bağlantının uygunluğu, liman özelliği ve Pazar oluşturabilecek noktaları olmuştur. 1856'da demiryolu faaliyetlerine başlayan İngilizler yine aynı tarihte bu bölgede Küçük Asya Pamuk Şirketi'ni kurmuş ve pamuk üretimine başlamışlardır (Kaynak, 1985). İngiliz kolonisinde bulunan bölgede etkin ticaret adamı olan James Whitall İzmir'e demiryolu yapılması konusunda:

“..ilk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklar. Demiryolu şirketleri küçük muhtar cumhuriyetler biçiminde gelişecek.” demiştir (Kurmuş, 2007). Türkiye’de işletmeye açılan ilk demiryolu olan İzmir- Aydın demiryolu hattı, 1912 tarihinde tamamen işletmeye açılmış ve 30 Mayıs 1935’e kadar İngiliz şirkete ait olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. 2776 sayılı kanunla satın alınarak 1 Haziran 1936’da T.C.D.D.’na katılmıştır (Çoygun, 1996) (Ek-3).

Köstence- Çernova hattı ise o dönem için Osmanlı Avrupa’sının ilk demiryolu sayılabilir. 64.675 m uzunluğundaki hattın imtiyazı 9 Şubat 1857’de bir İngiliz şirketine işletmeye açıldığı tarihten itibaren 99 seneliğine teminatsız verilmiştir (Akyıldız, 2000). Tuna- Karadeniz hattı olarak anılan yaklaşık 66 km uzunluğundaki hat Tredur Barkle adındaki İngiliz’e km garantisi olmaksızın verilmiştir (Işıkcan, 1962).

4 Temmuz 1863’de Edward Price isminde bir İngiliz’in girişimleriyle İzmir-Kasaba demiryolunun imtiyazı alınmıştır (Anonim, 1933a). İzmir’den Kasabaya uzanan bu hat 1866 yılında tamamlanmıştır. Aynı şirkete 1888 yılında bir diğer hat olan Manisa-Soma hattının yapımı bu kez garanti olmaksızın verilmiş ve 1890 yılında da bu hat hizmete girmiştir (Özyüksel, 2000). İzmir ve çevresindeki İngilizlerin etkisi bu şekilde yoğun olarak gözlenmektedir. Ekonomik olarak başlayan bu durum, İzmir ve çevresini ileride İngilizlerin sömürüsüne açık hale gelen bir bölge konumuna getirmiştir.

3.1.1.2 Fransızlar tarafından yapılan hatlar

1880’lere gelindiğinde İngiltere’nin özellikle Ege Bölgesi’ndeki hatlar üzerindeki yoğun etkisi Osmanlı İmparatorluğu’nun denge politikasının gerektirdiği gibi Fransızlara da bu bölgede yer vermesi sonucunu doğurmuştur (Araz, 1995). Araz (1995)’in aktardığına göre Wolf(1973), “..Alman şirketlerine verilen imtiyaza ek olarak “Regie Generale” adındaki Fransız şirkete İzmir-Kasaba- Alaşehir hatları ve Afyon arasındaki bölge imtiyazlanmış, daha sonra orada Alman hattı ile birleşmiştir” demiştir

Osmanlı Devleti’nin İzmir-Kasaba şirketiyle yaptığı sözleşmede başta saklı tuttuğu, satın alma hakkını kullanarak 226 km’lik hattın imtiyazını 19000 Frank garanti ile Fransız şirketine vermiştir. Şirket, hattın uzatma hakkını da satın alarak Afyona kadar getirmişlerdir. Böylece inşasına 1894’de başlanan Alaşehir- Afyon hattı 1897’de bitmiştir (Velay, 1978).

Fransızların bu hatların yapımında etkisi olduğu kadar, özellikle Suriye bölgesine yakın bölgede de hatlarda etkisi yadsınmamaktadır. Alaşehir- Afyon hattına ek olarak, Yafa-Kudüs, Beyrut- Şam- Havran hatları Fransızların yaptığı hatlardır. Fransızların özellikle bu bölgeleri tercih etmelerinde yöredeki hammaddenin Fransız ekonomisine kazandırılmasını sağlamaktır.

Bölgede ilk defa bir Fransız şirketi Osmanlılardan aldığı ruhsatla 1890-1892'de Yafa ile Kudüs arasında 87 km. uzunluğunda bir demiryolu inşa etmiştir. 1918'de İngilizler, Lü'den Yafa ve Hunter'e bağlanan 35 kilometrelik ikinci bir demiryolu hattı kurmuştur (Altan, 2013) . Fransızların 1894'te Beyrut'ta yeni bir liman inşa ederek Suriye- Lübnan bölgesinin ticari hacmini Avrupa'ya taşıma düşüncesi gerçek olmuştur (Ortaylı, 1981). Yafa-Kudüs hattı, Suriye'de Fransızların hizmete açtığı ilk hat olma ve o dönem için Hristiyanların hac görevlerini yapmada kullandığı hat olma özellikleriyle de önem kazanmıştır (Gülsoy, 1994).

3.1.1.3 Almanlar tarafından yapılan hatlar

Türkiye'deki istasyon yapıları incelendiğinde İngilizler 'in etkisinden sonra en büyük etkinin Almanlara ait olduğu söylenebilir. Bunun en belirgin nedenlerinden biri de Anadolu-Bağdat demiryolu hattının imtiyazının Almanlara verilmiş olması ve özellikle Alman mimarisinin bu hat üzerindeki binalarda hissedilebiliyor olmasıdır.

Tanzimat döneminden itibaren Osmanlı yöneticileri Avrupa'yla ilişkileri sağlamlaştırmaya önem veriyor, bunun için çalışmalarını sürdürüyorlardı. Özellikle İstanbul'un Avrupa şehirleriyle bağlantısının sağlanması önem arz etmeye başlamıştı. Bunun neticesinde Rumeli Demiryolu düşüncesi öne çıkmaya başlamıştır. Çeşitli girişimler sonucu Avusturyalı banker Baron Hirsch 1869 yılında kilometre başına 22.000 frank teminatla Rumeli demiryolu için imtiyaz sahibi olmuştur (Özyüksel, 2008).

Rumeli Demiryolu Şirket-i Şahanesi'ni kuran Hirsch, söz verdiği gibi hatların yapımı tam anlamıyla gerçekleştirememiş olması o dönem için hayal kırıklığına neden olmuştur (Şen, 2000). 1872 yılında yapılan yeni anlaşmayla sorumlu olduğu hatlar azaltılmış, 1279 kilometrelik bir hat yapılmış fakat Avusturya şebekesiyle bağlantısı sağlanamamıştır (Özyüksel, 2008).

Osmanlı Devleti için Alman ilişkileri birçok yönde gelişmelere neden olmuştur. Özellikle savaş döneminde silah ticareti ekonomik yönden işbirliğine sahne olurken,

demiryollarında faydalanma durumu ortaklığı pekiştirici bir araç olmuştur. Sultan 2. Abdülhamit'in Almanların demiryolunda bu kadar etkin olmasını desteklediği şu sözlerinden çıkarılabilir;

“Büyük devletler arasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliriz. Çünkü onun için ehemmiyetli olan, işin sadece iktisadi ve mali cephesidir.” (Özyüksel, 2008).

Sıcak denizlere inme ve o bölgelerdeki zenginliklerden yararlanma düşüncesi Almanların bunun en temelini gerçekleştirebilecekleri demiryolu hattını Osmanlı'dan geçirerek sağlaması ihtiyacını doğurmuştur. Osmanlı hükümeti için ise Almanya'nın bu işin altından başarıyla kalkacağına inancı tamdır. Çünkü o dönem için Almanya, demiryolu teknolojisinde ileri seviyede hizmetler gerçekleştirmektedir (Ortaylı, 1981).

Anadolu'da yapılan en uzun hat olan Anadolu Demiryolu Hattı, Bağdat ve İstanbul'u birbirine bağlama düşüncesinin sonucunda ortaya çıkmıştır. Amcası Abdüllaziz'in bu bağlamdaki politikasını devam ettirmek isteyen Abdülhamit hattın yapımı için İngiliz ve Fransızlar'a güven duymamış, imtiyazlarda Almanlar'a öncelik vermiştir (Özyüksel, 2008).

Osmanlı Devleti'nin kendi imkânlarıyla yapma çabası olan Haydarpaşa-İzmit hattı 2 yılda bitebilmiş, uzatılması istenen bölgelere ulaşamamıştır. 1881 yılında Düyun-u Umumiye'nin kurulmasıyla Osmanlı üzerine yatırımlardan uzak duran yabancı devletler tekrar yönlerini Osmanlı'ya çevirmişlerdir (Özyüksel, 1988). Erkan ve Ahunbay (2008)'in bildirdiğine göre Öztürk (1995), 4 Ekim 1888 tarihinde Haydarpaşa-İzmit hattının uzatılmak istendiğini ve imtiyazı için Deutsch Bank ortaklığıyla Alfred Kaulla'ya imtiyaz verildiğini belirtmiştir.

Yıldırım (2001)'in, E. M. Earl (1972)'den aktardığına göre, 1889'da kurulan ve Deutsch Bank tarafından yönetilen “Anadolu Demiryolu Şirketi”, demiryollarının yapımında hızlıca ilerlemiş ve 1893'de ilk tren Ankara'ya ulaşmıştır.

Anadolu Demiryolu Şirketi aynı zamanda Eskişehir-Konya hattının imtiyazını 1893'de elde etmiş ve 1896'da hat hizmete girmiştir. Aynı dönemde Ankara-Kayseri hattı da yapılmak istense de gerçekleştirilememiştir (Özyüksel, 1988).

Abdüllaziz'in Anadolu Demiryolu atılımı Ankara ve Konya'da sonlanmıştır. Bunun devamında Bağdat'a kadar götürülmek istenen hat, milletler arası sorun konumuna gelmiştir. Bunun nedeni ise Bağdat'a uzanacak olan hattın yabancı devletler için Hindistan yolunu kontrol altına almak, hattın geçeceği bölgelerdeki yer üstü ve yer

altı zenginlikleri elde etmek temel nedenler olarak gösterilebilmektedir (Özyüksel, 1988).

Osmanlı Devleti'nin o dönem için özellikle Almanya'ya yakın durma politikası, bu önemli bölgelerden geçecek olan Bağdat hattının imtiyazının Almanlara verilmesini de kolaylaştırmıştır. 2. Abdülhamit Deutsch Bank'a verdiği yüksek kilometre garantisıyla denetlenen Anadolu Demiryolu Şirketi ile 21 Ocak 1902'de anlaşmaya varmıştır. Bu anlaşmaya göre şirket, 99 yıl süreyle Konya'dan itibaren Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi'ne değin ana ve yan hatların yapım imtiyazını almıştır (Tablo 3.5.) (Özyüksel, 1988).

Tablo 3.5. 1911-1914 yılları arasında açılan Bağdat Demiryolu hatları (Özyüksel, 1988).

HATLAR	AÇILIŞ TARİHİ	UZUNLUĞU(KM)
Bulgurlu-Ulukışla	01.07.1911	38
Dorak-Yenice	27.04.1912	18
Yenice-Mamure	27.04.1912	97
Radşu-Halep-Trablusşam	15.12.1912	203
Ulukışla-Körpınar	21.12.1912	53
Toprakkale-İskenderun	10.1913	59
Bağdat-Sumike	02.06.1914	62
Trablus-Şam-Tel Ebiad	11.07.1914	100
Sumike-İstabolat	27.08.1914	57
İstabolat-Samarra	07.10.1914	57
TOPLAM		744

Hattın inşası Almanların ekonomik olarak yeterli sermayede olamamasından dolayı kimi zaman sekteye uğramıştır. Bulgurlu hattındaki duraksamadan sonra Almanların müzakere girişimleriyle Bulgurlu'dan itibaren Adana'ya, Halep'e ve oradan Telebya'ya gidecek 840 km'lik hattın inşasını taahhüt etmişlerdir. İnşaat sekiz senede bitmiştir (Onur, 1953).

Bağdat hattının inşası hem Konya'dan hem de Bağdat'tan başlanmıştır. Bağdat kısmı Mayısner Paşanın idaresiyle gerçekleştirilmiştir. 1912 senesinde gerekli malzemelerin Basra üzerinden Bağdat'a çıkarılmasıyla inşaat başlamış, 1914'de işletmeye açılmıştır. Toprakkale- İskenderun hattı ise 1913'de işletmeye açılmıştır (Onur, 1953).

3.1.1.4. Ruslar tarafından yapılan hatlar

Almanların Osmanlı topraklarındaki demiryolu faaliyetlerini gözlemleyen Ruslar, kendileri de Karadeniz kıyısına yakın bölgelerde hatların imtiyazını almak için girişimlerde bulunmuştur. 4 Nisan 1900'de Rusya ile yapılan anlaşmaya göre Osmanlı Devleti Karadeniz'de hat inşa etmezse bu hatların imtiyazı Ruslara bırakılacaktır (Onur, 1953).

Özellikle Osmanlı'nın son dönemlerinde Rusların doğu bölgesindeki etkisi güçlenmiş, bu da demiryollarının yapımın da rol almalarına neden olmuştur. Bu bölgelerde etkin olan Ruslar, 124 km'lik Sınır-Sarıkamış hattının Kars'a kadar olan kısmını 1899'da, Kars-Sarıkamış bölümünü de 1914'de tamamlayarak işletmeye açmışlardır (Yıldırım, 2001).

Yıldırım'ın (2001) aktardığına göre, Kalgay (1943), Sarıkamış-Erzurum hattının 1.Dünya Savaşı yıllarında askeri amaçlardan dolayı dar hat yapıldığını, Erzurum-Sarıkamış hattının 174 km, Erzurum-Karabıyık 18 km, Karabıyık- Madenköy ise 40 km yapılarak toplamda 232 km'lik hat olarak işletmeye açıldığını belirtmiştir.

3.1.2. Osmanlı'da devlet eliyle yapılan hatlar

Avrupa'yla ilişkileri güçlendirmek için girilen Rumeli Demiryolu projesinde Baron Hirsch'in Osmanlı Devleti'ne verdiği zararları göz önüne alarak Osmanlı, kendi hatlarını yapmak için girişimlere başlamıştır. Bunun için Anadolu'daki demiryollarından 1871-1873 yılları arasında 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı, Turgutlu-Alaşehir arasında ise 76 km'lik demiryolu hattı yaptırmıştır. Fakat bu hatlardan istediği verimi alamamıştır (Şen, 2000). Haydarpaşa- İzmit hattı için yapılacak demiryolu hattı İstanbul'dan başlayarak Bağdat'a kadar yan kollarla Karadeniz, Akdeniz ve Basra'ya bağlanacaktır. 4 Ağustos 1871'de Haydarpaşa-İzmit hattı döşenmeye başlanmış ve Eylül 1872'de sadece 24 km'si tamamlanabilmiştir. Bunun üzerine Wilhelm Von Pressel yeni bir proje hazırlamış fakat projenin altından kalkılamamıştır. Sonuç olarak ise 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı 2 yılda tamamlanabilmiştir (Özyüksel, 1988).

Osmanlı Devleti'nin kendi imkânlarıyla başlayıp bitirdiği tek hat Hicaz Demiryolu hattıdır. Özellikle kutsal bölge olarak sayılan Arabistan yarımadasının Osmanlı ile olan iletişiminin kuvvetlendirilmesi ve o bölgeleri dış güçlerin etkisinden

uzaklaştırmak adına demiryolu hattı yapılmak istenmiştir. Şu an yok olmuş durumda olan ve Şam-Hicaz tren istasyonunda bulunan hatlardaki bir damga, Osmanlı'nın bu bölge üzerindeki etkisi ve sultanın varlığını hissettirmedeki gayesi açıkça görülmektedir. Damgada “*Mü'minlerin emiri Gazi Sultan İkinci Abdülhamid Han Efendimizin büyük yardımlarıyla yapılan hayrattır.*” İbaresini yer almaktadır (Şekil 3.3).



Şekil 3.3. Hicaz hattında bulunan demiryolundaki damga (Eskişehir TCDD Arşivi)

Ekonomik olarak masraflı bir proje olmasına rağmen özellikle dünyadaki Müslümanların katkılarıyla yapılan bağışlar genel kaynak oluşumunu sağlamıştır. Demiryolunun teknik kısmında ise bilgi ve deneyimlerinden yararlanılabildiği adına Alman, Fransız ve İtalyan mühendisler çalıştırılmıştır. Müslümanların işi öğrenmesiyle yabancıların yerlerini almaları yaygınlaştırılmıştır. Şam ve Medine arasındaki 1307 km uzunluğundaki hat 8 yılda tamamlanmış, Abdülhamid'in tahta çıkışının 32. yılında açılmıştır (Onur, 1953). Hicaz demiryolu ve yan hatlarının inşaatı 1901'de başlayarak, hızlı şekilde ilerlemiş ve anayasanın kabulünden yalnızca 5 hafta sonra 1 Eylül 1908'de Medine'de açılmıştır. Politik durumlardan dolayı hat, Mekke'nin içine girememiş bu da hac yolu olarak kullanılacak hattın 338 km'sinden sonra kalanının yürünerek devam edilmesine neden olmuştur (Christensen, 2014).

Hicaz demiryolu hattı için çalışan personelin çoğunun yerli olması da önem taşımaktadır. Hattın inşaatında ileride “Paşa” unvanını alacak olan Alman mühendis Meissner'le birlikte on yedi Türk, on iki Alman, beş İtalyan, beş Fransız, iki Avustralyalı, bir Belçikalı ve bir de Rum olmak üzere 43 mühendis çalışmıştır. Kutsal bölgelerin inşaatında özellikle Müslümanların çalıştırılması için istihdam edilen Müslüman mühendisler, hattın başında teknik işleri üstlenen yabancıların yerine, hattın

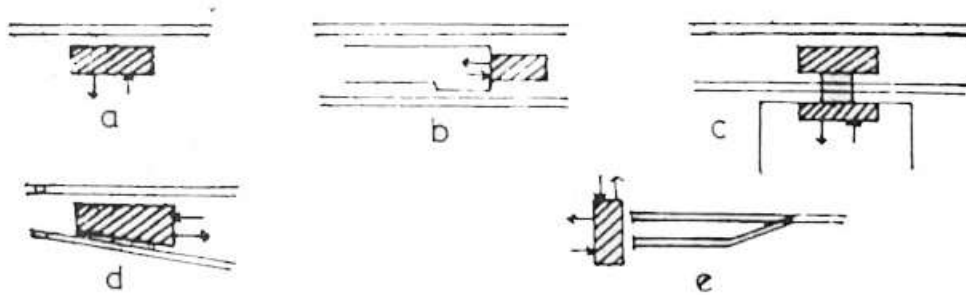
sonlarına doğru başa geçmiş, böylece kutsal bölgelerdeki hattın inşaatında tamamıyla Müslüman mühendisler çalışmıştır (Yıldırım, 2008).

3.1.3 Osmanlı Dönemi demiryolu mimarisi

3.1.3.1 Demiryolu mimarisi kavramı

Demiryolları geçtikleri bölgelere yenilik, zenginlik, ticaret hacminde ve nüfusta artışın yanı sıra kentleşme etkisini de beraberinde getirmiştir. Bu nedenle özellikle mimari üslubun da demiryollarının gelişinden etkilenmemesi düşünülememektedir. Demiryolu mimarisi olarak karşımıza çıkan bu kavram, mimariye de yeni bir boyut getirmiştir. Demiryolu mimarisi kavramı içerisinde istasyon binaları ve çevresindeki oluşumları içine alan bir kapsam ifade edilmektedir. İstasyon binaları yolcuların ulaşım için ihtiyaç duydukları ana işlevler (bekleme, bilet alma, emanet vb.) ve yan işlevleri (lokanta, su deposu, ambar, hangar, WC, vb.) kapsayan özel mimari karakteri olan yapılardır (Demirarslan, 2017). İstasyonda bulunan yolcu binaları, lojmanlar, peronlar, peron üst örtüleri markizler, ambarlar, vagon bakım ve tamir atölyeleri, su depoları, makasçı odaları, helalar, v.b. demiryolu mimarisi kavramının içinde araştırma konusu olarak girmektedir (Erkan, 2007).

Yolcu binaları ise gişelerin, bagaj yerinin, bekleme salonlarının, büfe ve lokantanın, posta kutusu, telefon kabini veya postanenin, butik ve emanet yerleri gibi kısımların yanı sıra istasyon şefi ve personeline ait büroların olduğu mekânlardır. İstasyondaki yerlerine göre çeşitli şekillerde olabilir. Hat yanında (a), hatlar arasında (b), kısmen arada (c), kamada (d) ve uçta (e) bulunabilir (Evren, 1993) (Şekil 3.2).



Şekil 3.4 Yolcu binalarının konumları (Evren, 1993)

Demiryolu ağı üzerinde bulunan ve trenlerin durabildiği yerlere istasyon denilmektedir. Bunların küçük olanları durak, büyük olup, geniş kitleye hizmet verenlerine gar denilmektedir (Bozkurt, 1989). İstasyonlar yolcular için trenlere binmeden önce bekledikleri, yolculuk yapmak için gerekli düzenlemelerin olduğu, aynı zamanda yük taşınmasında ve işletilmesinde kullanılan mekânlar olmaktadır.

İstasyonların yerleşim bölgeleri için anlamı büyüktür. Demiryolunun şehir merkezlerine uğramasıyla birlikte istasyon binalarının yapıldıkları yerler de daha geniş halk kitlesini etkileyen bir durum oluşturmuştur. İstasyonlar kullanılış amaçlarına göre yolcu ve yük taşımacılığı yapmak için veya demiryolu işletmeciliğinin gerekliliği olan yakıt yağ ikmali, vagonların tamiri gibi ihtiyaçları karşılamak için yapılmıştır. Bu nedenle yerleşim merkezinde konumlanması da hangi ihtiyaca cevap vereceğine göre değişmektedir.

Yerleşim merkezlerinde özellikle yük ve yolcu taşımacılığı için kurulan istasyonlarda, kullanıcının ulaşımının kolay olabilecek şekilde konumlandırılması gerekmektedir. İstasyonların, merkeze yakın fakat bu yerleşim merkezinin gelişmesine engel olmadan gelişmeyi destekleyecek yönde bulunması gerekmektedir (Bozkurt, 1989).

Demiryolu ağının durumuna göre istasyonların sınıflandırılmasını yapan Evren (1993)'e göre;

- Trenlerin iki yönde geliş gidişinin olduğu istasyon tipine ara istasyon,
- Hat güzergahının bir ucunda olup tek yönlü giriş çıkışın yapıldığı istasyonlara ana istasyon,
- Farklı hatların kesiştiği yerdeki istasyonlara kesişme yeri istasyonu,
- İki hattın birbirinden ayrıldığı kavşaklarda oluşturulan istasyonlara kavşak istasyonu,
- Nehir, göl kenarında bulunan istasyonlara rıhtım istasyonu denilmektedir.

Demiryolu mimarisinin içine dâhil ettiği bir diğer oluşum ise istasyon caddeleri olmaktadır. Yolcu binaları yerleşim bölgesinin olduğu tarafa konumlanmakta ve onunla yerleşim bölgesinin arasında bir köprü konumunda olan caddeler bulunmaktadır. Bu cadelere istasyon caddesi denilmektedir (Bozkurt, 1989).

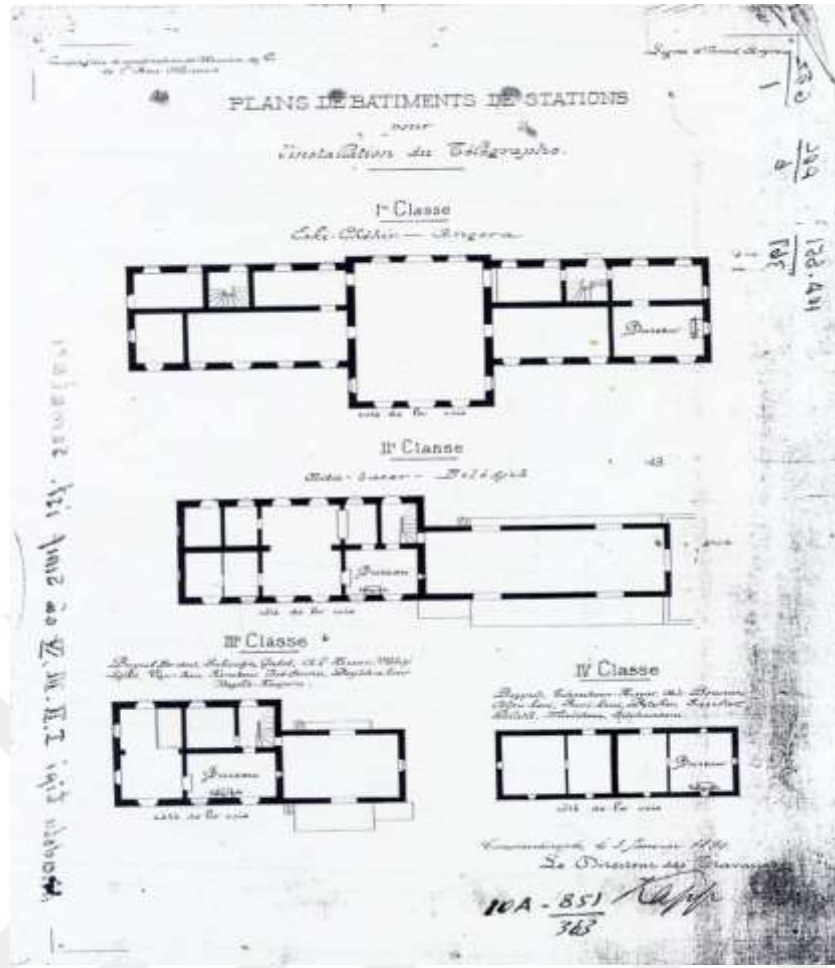
3.1.3.2 Osmanlı dönemi gar mimarisi

Demiryolu hatları geliştikçe ve üzerinden geçtiği ülkelerin sayısı arttıkça buna paralel olarak sadece batıda değil Osmanlıda da istasyon mimarisi kavramı doğmuştur. Yeni bir mimari anlayış olarak ortaya çıkan gar mimarisi, günümüzdeki Anadolu toprakları ve Osmanlı Devleti döneminde hakimiyet altında bulunan topraklara yeni bir mimari anlayış getirmiştir. Ülkemiz için kültürel mirasa ve yerel kimliğe katkı sunmuştur.

Demiryollarının 1856'da Osmanlı topraklarına geldiği ilk dönemden itibaren Türkiye Cumhuriyetinin 1950'li yıllara kadar olan sürecinde ülke için demiryolları mimarisi, gelişimin ve dış güçlerin politik müdahalelerine karşı kendini korumanın ön koşulu olarak görülmektedir. Politik kararların sonucunda oluşan demiryolu mimarisi bunların yanında ekonomik, sosyal, kültürel çevrenin de bir sonuç ürünü olmaktadır (Araz, 1995).

Demiryolu mimarisinin en başta gelen temsilcileri istasyon yapılarıdır. Bu da istasyonların mimari özelliklerinin incelenmesi gerektiğini ortaya çıkarmaktadır. Osmanlı'da ilk demiryolu istasyon binalarındaki mimari, henüz özgünleşmemiştir. Özellikle imtiyaz süreciyle topraklarımıza giren demiryolları, yabancı ülkelerin mimarlarının tasarımlarından etkilenilerek veya doğrudan yabancı mimarlar tarafından tasarlanılarak o dönemin Avrupa mimarisini yoğun şekilde hissettirmiştir.

Sonuçta Osmanlı istasyonlarında mimari üslubun çeşitliliği ortaya çıkmıştır. Örneğin Alsancak, Basmane ve Haydarpaşa'nın ambar binaları büyüklükleri ve tipolojileriyle dikkat çekerken, ortak özelliklerine karşın mimari üslup açısından farklılaşmışlardır (Haştemoğlu ve Erkan, 2013).



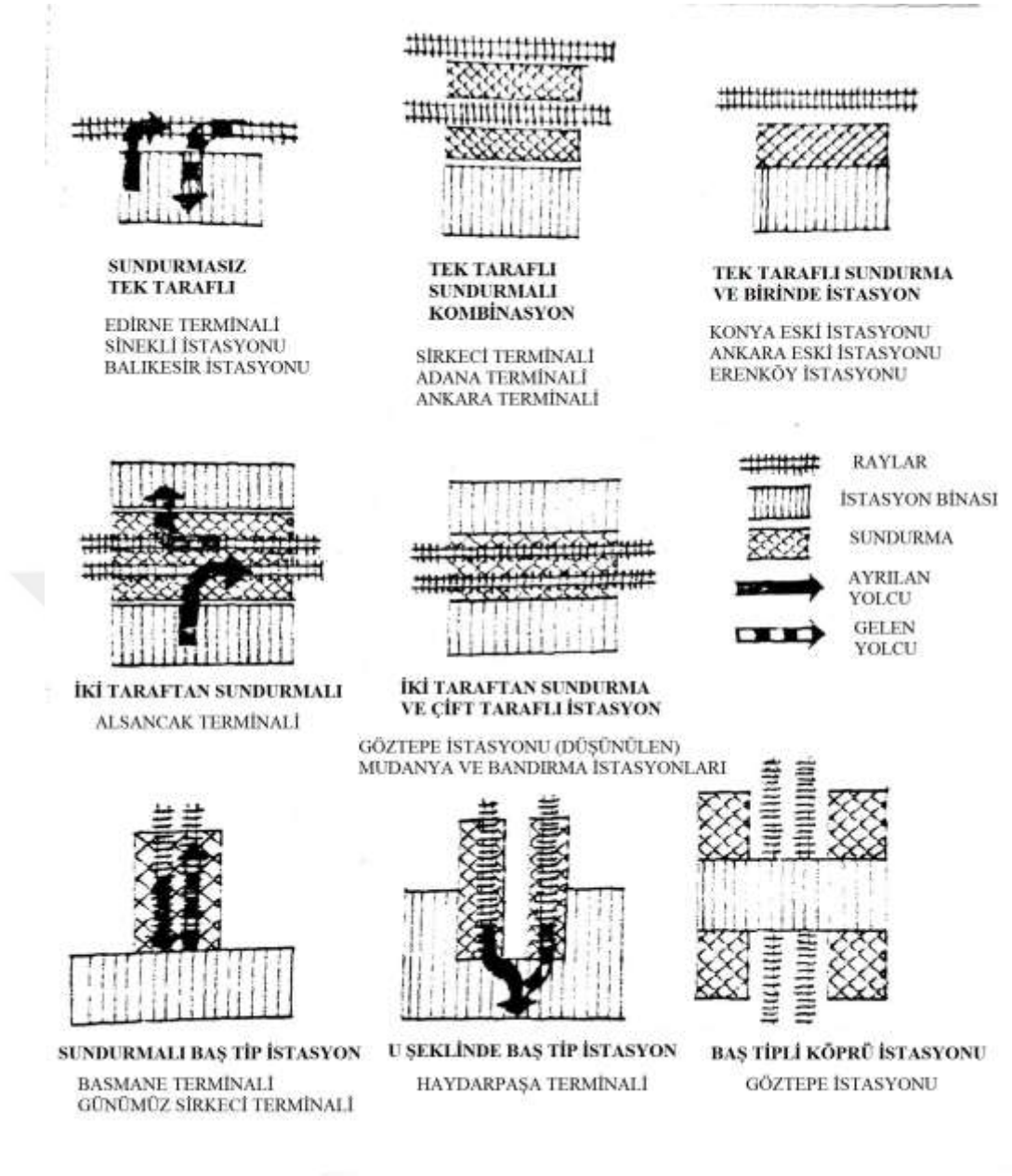
Şekil 3.5 Yolcu Binası Sınıfları (Araz, 1995)

Erkan (2007)'in aktardığına göre; Meissener (1936), yolcu binalarını sınıflara ayırmıştır. Buna göre; I., II., III. ve IV. sınıf yolcu binaları olarak yapılan sınıflamada ilk grup yolcu binaları büyük şehirlerde, merkez bölgelerde yer almakta ve belirli bir plan tipi bulunmamaktadır. 19. Yüzyılda inşa edilen II. sınıf yolcu binalarında haremlik bekleme salonu ve diğer sınıfların yolcu bekleme salonları ayrılmıştır. III. sınıf yolcu binalarında ise bekleme salonu, büro, gişe, mal deposu ve tuvalet bulunmaktadır (Erkan, 2007) (Şekil 3.5).

Osmanlı Dönemi'nden itibaren Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'ni de içine alan süreçte demiryolu istasyon binaları ilk dönemler özellikle Avrupa bölgesindeki gösterişli yapıların ve teknolojik gelişmelerin aksine ekonomik durumundan ötürü Osmanlı'da çok fazla dikkat çekici binalar olamamıştır. 20. Yüzyılın başında ise dünyadaki erken dönem gösterişli yapıların yerini mütevazı gar yapıları almıştır (Araz, 1995). Bu durum tezin de ana konusunu oluşturan, Anadolu'da küçük çaplı ve mütevazı gar binalarından olan, Niğde tren garı için de geçerli olmuştur.

Özellikle demiryolu hatlarının yapım sürecinde verilen imtiyazlar, Fransız ve İngiliz daha sonrasında Alman şirketlerin demiryolu mimarisindeki ilk etkilerinin de nedeni olmaktadır. Almanların ve Fransızların yaptıkları hatlardaki gar binaları tip projelerden olmuş ve Haydarpaşa hariç gösterişten uzak yapılmıştır. İngiliz mimarisi ise ilk yapılan istasyon binalarında peronların üstündeki çatı strüktürlerinde kendini göstermiştir (Araz, 1995) (Şekil 3.6.).

Osmanlı'da henüz bu konuda gelişen bir mimari ve bu eserleri meydana getirecek mimarlar olmadığı için yapılan ilk projeler de yabancı mimarların yorumları ve kendi mimarlık tarihlerinden öğrendiklerinin ürünü olmaktadır. Bu durum 1880'lerde mühendislik ve mimarlık fakültelerinin kurulmasıyla değişmeye başlamıştır (Araz, 1995). Hendese-i Mülkiye'de başladığı mühendislik eğitimi sonucu Almanya'da yükseköğrenimini tamamlayan Mimar Kemalettin ve aynı dönem mimarlarından Vedat Tek, 1908-1930'larda Türkçülük akımıyla ortaya çıkan 1. Ulusal Mimarlık Dönemi mimarlarından olmuşlardır. Mimar Kemalettin 1909'da Evkaf Nezareti'ne atanarak Kemalettin Okulu'nu kurmuş, Rumeli ve Şark demiryollarının Filibe, Selanik, Sofya ve Edirne gar binalarını tasarlayarak demiryolu mimarisine katkıda bulunmuştur (Yavuz, 2009). Osmanlı mimarisini incelemek için İstanbul'a gönderilen Alman Jacmund'un Hendese-i Mülkiye'de ders verdiği sırada Sirkeci Garı'nın tasarımıyla görevlendirilmesi öğrencisi ve asistanı Mimar Kemalettin'in bu yapının tasarımında rol almış olabileceği düşünülmektedir. Öyle ki Kemalettin'in tasarladığı Evkâf-ı Hümayun Nezareti ve Edirne Garı gibi yapıların Sirkeci Garı'ndan izler taşıdığı görülmektedir (Yavuz, 1981).



Şekil 3.6 Türkiye'de İstasyon Tipleri (Araz, 1995)

3.1.3.3. Osmanlı Dönemi gar binaları örnekleri

Osmanlı Devleti'nde Anadolu toprakları üzerinde yapılan ilk hat 1866 yılında yapılan İzmir- Aydın demiryolu hattı olmuştur. Bu hat üzerindeki istasyon binaları da demiryolu mimarisinin Osmanlı'da oluşumunu simgeleyen örneklerdendir. İngilizler tarafından yapılan hattın üzerinde bulunan Alsancak ve Basmane gar binaları da Avrupa mimarisindeki karakterlerin etkilerini yansıtmaları ve o dönem için ilk olmaları dolayısıyla önemlidirler (Araz,1995).

Basmane Garı, İzmir'deki ilk tren garlarından biri olma özelliği göstermekte ve yapılış tarihi 1872 kabul edilmektedir. Fransız mimarisinin etkisinde Fransızlar tarafından yapılan bina, Fransa'daki Lyon istasyonunun eşi görülmektedir. Minimalize plan şeması ve boyutuna rağmen gar binası Avrupa mimarisi karakteri göstermesi açısından önem arz etmektedir. Özellikle sundurma yapısı ve Türkiye'de ilk baş tipi istasyon olması açısından dikkat çekmektedir (Araz, 1995) (Şekil 3.7). Dikdörtgen plan şemasına sahip olan gar binası, simetrik düzenlenmiş cepheye sahiptir. Kesme taş malzeme ile inşa edilen garın pencereleri yuvarlak kemerlidir. Zemin artı bir katlı olup üst kat lojman binası olarak inşa edilmiştir.



Şekil 3.7. Basmane Garı Dış ve İç Mekan (Fotoğraf 22.06.2018, Özmertyurt)

İzmir Alsancak istasyonu, nehir, göl kenarında bulunan istasyonlara verilen rihtim istasyonu türünde olmaktadır (Evren, 1993). İngiliz şirketler tarafından 1861'de inşa edilen terminal binası 1992'deki hastane bloğu eklemesi gibi birçok eklemeler geçirerek günümüze gelmiştir. Plan yönünden farklı detaylar barındıran Alsancak istasyonu çift yönlü istasyon tipi olması açısından özgün nitelik taşımaktadır (Araz, 1995) (Şekil 3.8). Ana giriş, hastane bloğu ve idari bloğun kesiştiği yerde vurgulanmıştır. Gar binası yer yer pürüzlü yer yer yumuşak yüzeyle kaplanmış beyaz kesme taşlı, kendine özgü cephe düzenine sahiptir. Simetrik düzene sahip batı cephesinde pencereler özdeş, kemerli, taş söveli, metal parmaklıklı ve Venedik panjuru ahşap kanatlıdır. Kapı açıklıklarının da, üstü kemerli olup, genişlik ve yükseklikleri pencerelerden fazladır.

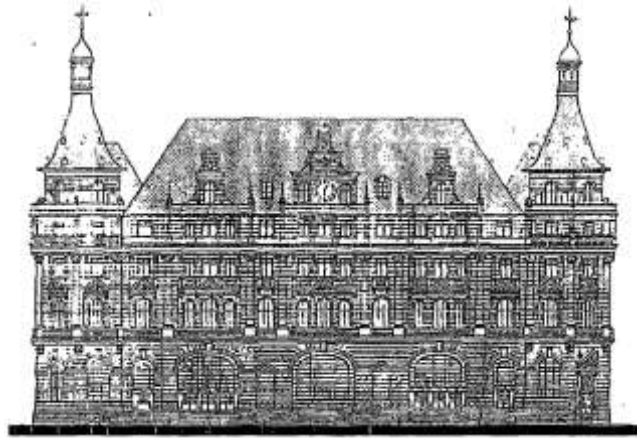


Şekil 3.8. Alsancak Garı Dış ve İç Mekan (Fotoğraf 10.06.2018, Özmertyurt)

Alman mimarisinin Osmanlı'daki en somut sembolü Haydarpaşa Gar Binası verilebilir. Hicaz demiryolu hattı için başlangıç kabul edilen gar binasının mimarları ise Otto Ritter ve Helmut Cuno'dur. Almanlarla ortak finanse edilen yapı 30 Mayıs 1906 tarihinde yapımına başlanılmış, 2 yıl içinde bütünüyle tamamlanmıştır. 1100 adet ahşap hazıqla deniz üzerine oturan gar binası, Orta Avrupa Barok mimarisi, Alman Rönesansı ve Neo-Klasik üslupların eklektik bir örneğidir (Hüdaverdi ve ark., 1999). Günümüze kadar ulaşan görkemli mimarisiyle Haydarpaşa Garı, bir çok yangın geçirmiş günümüzde ise tekrar restore edilerek kullanıma açılmaya hazırlanılmaktadır (Şekil 3.9). 1906 yılına ait Haydarpaşa Garı'nın planlarının bulunduğu projede U biçimli plan şemasıyla iç kısmında tek tarafı açık bir avlu düzeni görülen gar binasının katlar arasında geçişini sağlayan kuleleri ve ana merdivende bulunan asansör ve ana cephenin de yolcular için giriş ve peron hollerini barındırdığı görülmektedir (Ek-2).



Şekil 3.9. Haydarpaşa Tren Garı Restorasyonu (Fotoğraf 02.02.2018, Özmertyurt)



Şekil 3.10. Haydarpaşa Tren Garı Batı Cephesi (Büyükdemir, 1999)

Yapının mimari özellikleri incelendiğinde yapı, giriş artı üç katlı olup bir arakat ve bodrumdan oluşmaktadır. Neo-Rönesan stilin yansıması olan birbirinden farklı yükseklikte üç yatay düzlemle bölünen cephede pencere kapı açıklıkları da farklı yükseklik ve biçimde tasarlanmıştır. Bu yatay düzlemlerin her biri farklı tarzların simgesini taşımakta, girişte Osmanlı mimarisine yakın biçimlerden biri olan sepet kulpu kemerler, ikinci düzlemde kompozit başlıklı sütunlar ve neoklasik pencere alınlıkları, akant yaprakları ve kartuşlarla bezeli bir cephe, klasik dönem yapılarına gönderme yapması yönüyle farklı mimari etkileri üzerinde taşımaktadır. Cephede subasman kotu hereke pudinginden alt ve üst sıra taşlar arasında üç sıra kabartma kaba yonu taştan oluşurken, diğer katlar cephede Lefke taşı kaplıdır. Cephe kaplamaları dışındaki yığma duvarlar tuğladır (Erkan, 2007) (Şekil 3.10). Osmanlı İmparatorluğu'nun simgelerinden biri haline gelen yapı, 2. Abdülhamit'in isteği üzerine dikkat çekici tasarlanmıştır. Böylece Osmanlı mimarisindeki ampir bezemelerle süslenmiş, hem de dönemin Alman mimarisinin etkisini yoğun şekilde hissettirerek tasarlanmıştır (Erkan, 2016).



Şekil 3.11. Sirkeci Tren Garı (Fotoğraf 03.03.2018, Özmertyurt)

Bir diğerk Alman mimari ürünü olan gösterişli ve değışik karakterli yapısıyla farkını gösteren Sirkeci Garı ise 1889'da yapımına başlanılarak 1890'da Alman mimar Jachmund tarafından tasarlanmıştır (Büyükdemir, 1999) (Şekil 3.11.). Oryantalist üslubun yoğun etkisinin gözleendiğı bina aynı zamanda Gotik, Rönesans, Arap akımlarının esintilerinden de etkilenmiştir (Tekeli ve İlkin, 1997). Osmanlı döneminde inşa edilen bu gar binasıyla aynı dönemlerde inşa edilen Medine, Şam, İzmit, Halep, Edirne Gar binalarında da görülen simetrik planlı tasarım, Avrupa'da Wunstorf, Bielitz, Hannover ve Düsseldorf gibi pek çok istasyon binalarından etkilenmiştir (Yavuz, 2008). Sirkeci Garı, Anadolu'da yapılan gar binalarının ilk büyüklerinden sayılmaktadır. Mimar Jachmund, yapıyı tasarlarken sadece batı üslubunu değıl, Asya'nın kubbelerini, Avrupa'nın manastır tonozlu orta holünü, Muhteşem Süleyman'ın klasik motiflerini ve Avrupai plan şemasını birleştirek yapıyı ortaya çıkarmıştır (Çoygun, 1996) (Şekil 3.12).



Şekil 3.12. Sirkeci Tren Garı, August Jachmund (Araz, 1995)

Dikdörtgen plan şemasına uygun hazırlanan planda simetri aksında yerleşim mevcut olup iki kattan oluşmaktadır (Şekil 3.13). Binanın girişi yükseltilerek ve iki yanında bulunan kulelerle yönelimi hissettirmektedir. Cephede tuğla bantlar, daire ve sivri kemerli pencereler, granit kaide ve mermer merdivenler bulunmaktadır. İkiz pencere düzenleri ve bunların üstünde yerleştirilmiş dairesel pencereler devrin seçmeci tarzının da göstergesi olmaktadır.



Şekil 3.13. Sirkeci Tren Garı zemin kat planı (İ.D.M. Arşivleri)

Osmanlı'nın son dönemlerinde yapılmış, görkemli gar binalarından biri olan Edirne Tren Garı, Mimar Kemaleddin tarafından tasarlanmış, yapım yılı 1910'dur. Sirkeci Garı'na benzer mimari özellikler göstermektedir (Şekil 3.14). her ne kadar Osmanlı son dönemine denk gelmiş olsa da 1. Ulusal Mimarlık Dönemi eseri olarak verilebilir.

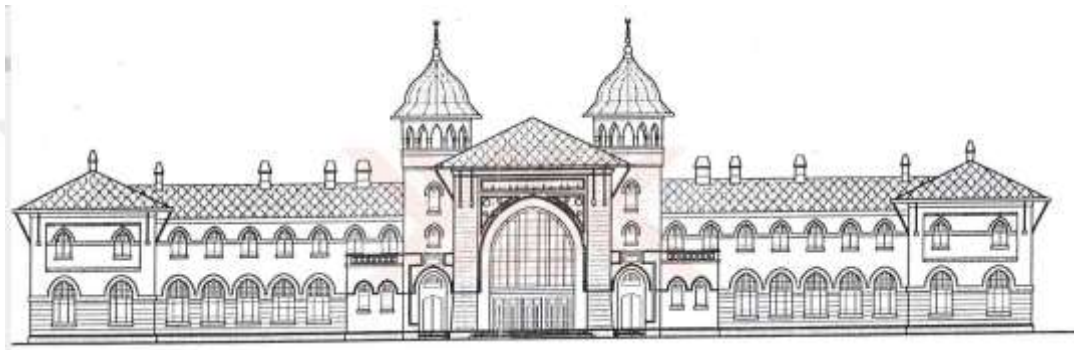


Şekil 3.14. Edirne (Karaağaç) Tren Garı (Fotoğraf 05.04.2013, Özmertyurt)

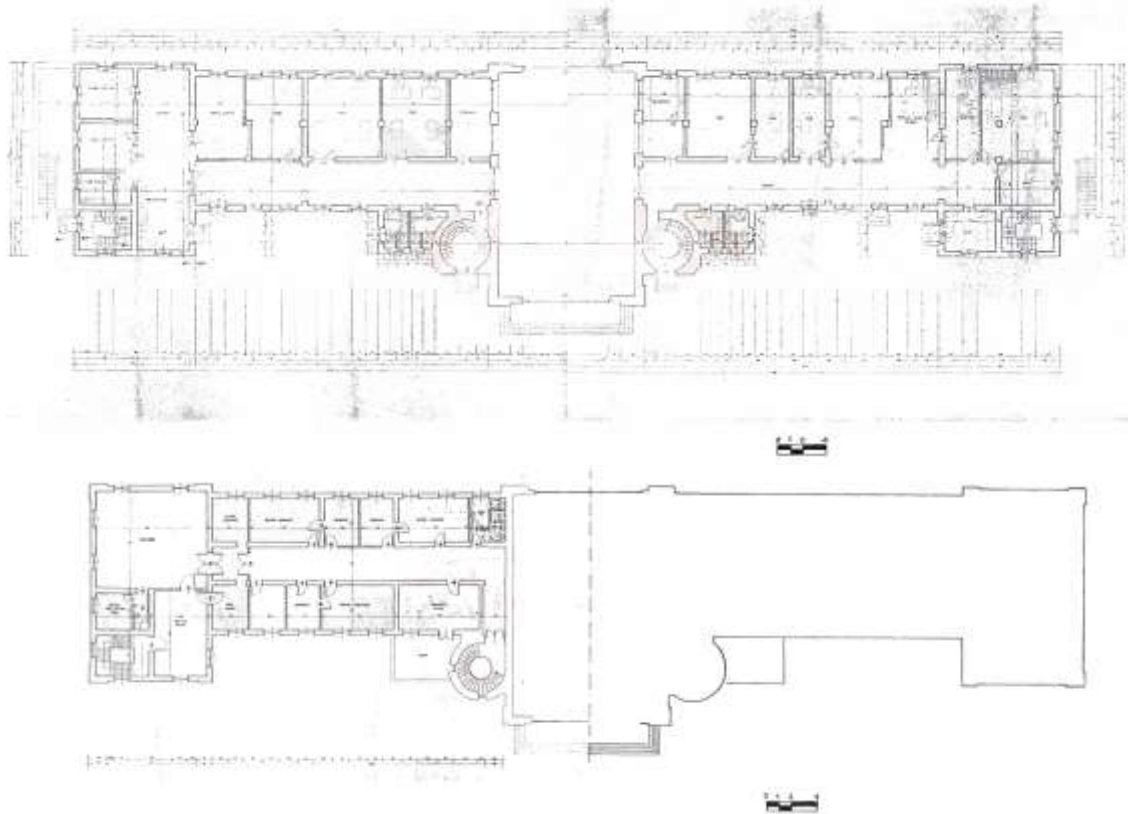
Gar binası, diğer gar binaları gibi dikdörtgen planlıdır. Zemin artı bir katlı olup bodrum katı da bulunmaktadır (Şekil 3.15). Tuğla yığma olarak yapılan binada yer yer çelik kirişler ve kesme taşlar bulunmaktadır. Gar binalarında özellikle girişlere verilen önem bu binada da kendini göstermiş, girişin iki yanından yükselen kuleler ve orta kısımda yaklaşık iki buçuk kat yüksekliğinde giriş holü bulunmaktadır (Şekil 3.16).

Binanın üst katlarının lojman olarak işlevlendirildiği görülmektedir (Kılıç ve Gültekin, 2017).

Edirne Garı'nın cephesel özellikleri incelendiğinde ise sadelik ve rasyonellik anlayışı kendini göstermektedir. Simetrik düzenle giriş doğrultusunun her iki kısmında sıralanmış bodrumda basık kemerli, giriş kat ve üst katlarda sivri kemerli pencereler kullanılmıştır. Giriş kat cephelerindeki pencereler daha yüksek ve geniş tutulmuştur (Büyükdemir, 1999).



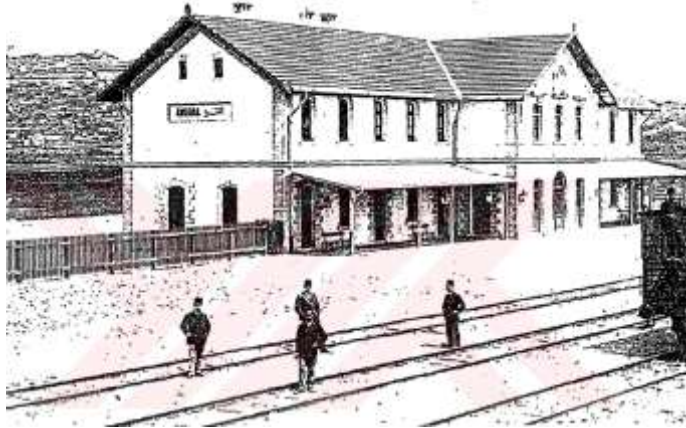
Şekil 3.15. Edirne (Karaağaç) Tren Garı Giriş (kuzey doğu) Cephesi (Büyükdemir, 1999)



Şekil 3.16. Edirne (Karaağaç) Tren Garı Zemin ve Üst Kat 1998 Onarım Planları (Büyükdemir, 1999)

Anadolu hattı boyunca genel olarak Alman mimar ve mühendisler gar binalarının inşaatlarında çalışmışlardır. Ekonomik koşullara bağlı olarak dar bütçeler ile gerçekleştirilmiş olan bu binaların birçoğunda tip projeler uygulanmıştır (Yavuz, 2008). Anadolu Demiryolu Şirketi (Societe de Chemins de fer de Ottomane du Anatolie-C.F.O.A) tarafından inşa edilen yolcu binalarındaki tip proje uygulamasında şirketin 1.sınıf tip proje olarak inşa ettiği istasyon yapıları arasında, Ankara Tren İstasyonu Yolcu Binası (1889), Eskişehir Tren İstasyonu Yolcu Binası (1889) ve Konya Tren İstasyonu Yolcu Binası (1895) yer almaktadır. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından 2.sınıf tip proje olarak tasarlanan yolcu binaları, Alayund İstasyonu (1894), Bilecik İstasyonu (1894), Adapazarı İstasyonu (1889), Kırklareli İstasyonu (1910) ve Babaeski İstasyonu (1910) olarak sıralanabilir (Yıldırım, 2012).

25 Eylül 1888'de Alfred Kaulla'ya Ankara istasyonu için verilen imtiyazla başlayan yapım işleri sonucu 1892'de İzmit'ten hareketle Ankara istasyonu'na ilk lokomotif varmıştır. Günümüzde planları ve yapının kendisi mevcut değildir (Çoygun, 1996). Resimlerden çıkarılan sonuçlara göre dikdörtgen plan tipli, simetrik şemaya sahip yapının, alt katlarında kemerli üst katlarında dikdörtgen söveli pencereler uygulanmış kırma çatılı bir binadır (Şekil 3.17).



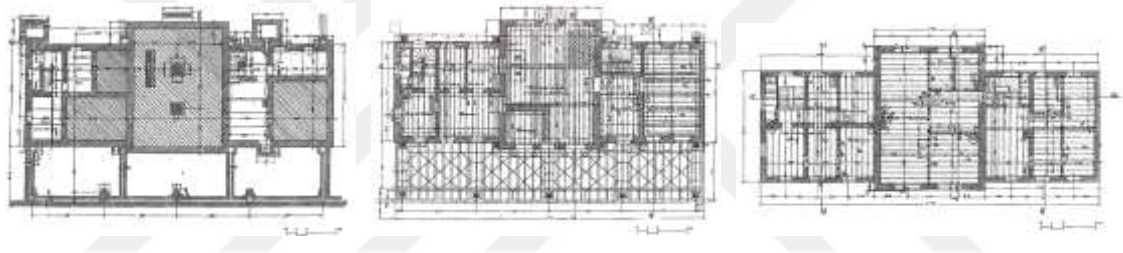
Şekil 3.17 AnkaraTren Garı (Çoygun, 1996)

Konya Garı da eski Ankara Garı ve Eskişehir Garları gibi tip proje sonucu oluşturmuş Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının kilit noktalarından birinde konumlanmış gar binasıdır (Şekil 3.17). 1895'te projesi tamamlanan istasyon binası 1896'da hizmet vermeye başlamıştır. 2 katlı olarak tasarlanan bina tıpkı Ankara Garı gibi simetrik ve dikdörtgen plan tiplidir. Ankaraİstasyonundan farkları, orta kısımdaki

kütlenin daha az genişlikte olması ve şehre yönelimin daha belirgin olacak şekilde düzenlenmiş olması verilebilir (Şekil 3.18) (Araz, 1995).



Şekil 3.17. KonyaTren Garı (Fotoğraf 05.10.2017, Özmertyurt)



Şekil 3.18. Konya Tren Garı Bodrum, Zemin ve Üst Kat Planları (Erdoğan, 2005)

Binada taş, tuğla ve ahşap birlikte kullanılmış olup kagir sistemlidir. Giriş cephesinde zemin kattaki giriş kapısı ve yanındaki pencerelerin üzeri kemerli taşlar ile çevrelenmiştir. Üst katlar ise dikdörtgen olarak yapılmıştır (Erdoğan, 2005).

Fransızlar tarafından yapılan istasyon binalarına en verilen en belirgin örnek ise Adana-Mersin hattı üzerinde bulunan Adana, Mersin ve Toros gar binalarıdır. 1886'da Baron Evain de Vandeuvre adlı Fransızın kurduğu "Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası" tarafından işletmeye açılan hat üzerindeki Mersin Eski Tren İstasyonu ticari amaçla yapıldığından küçük ve basit zemin üstü tek kat plan şemasına sahiptir. Günümüzde eski gar binasının yerine Cumhuriyet dönemi özellikleri gösteren yeni gar binası yapılmıştır (Şekil 3.19). Yapının orijinal hali taş konstrüksiyonlu kütle ve solundaki bağlantı kütesinden oluşmaktadır. Çatısı kubbeli, dairesel bitim yüzeyleri, demir payandalarla destekli metal saçaklar ve sade dikdörtgen pencerelerden oluşmuştur (Şenyiğit, 2002).



Şekil 3.19. Mersin Tren İstasyonu (Çoygun, 1996)

Adana'nın geçmişten süregelen ticari hacminin etkisine ek, I. Dünya Savaşı döneminde Toros ve Gavur dağı tünellerinin açılması, Anadolu Bağdat demiryolunun Konya üzerinden Adana'ya bağlanmasına neden olmuş, bu gelişmeler de kentin büyümesine ve gelişmesine olanak tanımıştır (Kopuz, 1999). Almanlar'ın Bağdat demiryolu projesindeki etkisi, Adana'nın da ihtiyacı olan daha büyük bir gar binasının yapımını üstlenmeleriyle sonuçlanmıştır (Şenyiğit, 2002). 1911'den sonra yapılan yeni gar binası; batı etkisini taşıyan, Osmanlı taş-kemer mimarisinin kullanıldığı giriş kısımları yükseltilmemiş aksine girişe dikkat çekmek amacıyla kullanılan ahşap saçaklar ve payandaların kullanıldığı, saçaklardaki tezyinatlarıyla dikkat çeken bir bina olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.20) (Çoygun, 1996).



Şekil 3.20. Adana Tren Garı (Fotoğraf 20.11.2017, Özmertyurt)

3.1.3.4. Osmanlı Dönemi İstasyon Binaları Genel Özellikleri

İstasyon yapıları içerisinde tasarımlarıyla en çok dikkat çeken yapılar gar binaları olmuştur. Demiryolu mirasının da bugünkü temsilcileri olan gar binaları, Osmanlı döneminde de inşa edilmelerinde belirli özelliklerinin ortak olduğu tespit edilmiştir.

Osmanlı döneminde gar binalarının yapımında özellikle yabancı mimarların etkisi yoğun şekilde hissedilmektedir. Tasarladıkları binalar kagir taş yapı sistemiyle inşa edilmiş ve çoğunun inşasında Ermeni, Prusyalı veya İtalyan taş ustaları çalışmıştır. Daha sonraları Osmanlı'nın son dönemlerinde yabancı mimarlardan aldıkları eğitimlerle kendi üsluplarını oluşturma çabası içine giren Türk mimarlar da gar binalarının tasarımlarına imza atar olmuşlardır. Mimar Kemaleddin, Vedat Bey, Ahmet Burhanettin Tamcı gibi mimarlar milli üslup adını verdikleri tasarım anlayışlarıyla Avrupalı mimarların tasarladıkları gar binalarına benzer aynı zamanda Osmanlı-Türk motiflerini de yoğun kullandıkları yeni bir döneme girmişlerdir (Demirarslan, 2017).

Osmanlı gar binaları incelendiğinde eklektik üslup söz konusudur. Dikdörtgen plan tipi ve simetrisinin yaygın olarak kullanılması, anıtsal taç kapıyı andıran daha yüksekçe yapılan giriş bölmeleri ve Haydarpaşa hariç genelde iki katlı yapılar olmaları bu yaygın özellikleri arasında sayılabilmektedir.

Birçok istasyon yapısının cephesinde anıtsal kuleler bulunmaktadır. Haydarpaşa gar binasının iki köşesinde çıkan kuleler, Sirkeci ve Edirne gar binalarında hem dış kenarda hem de giriş kapısının iki yanında bulunan kuleler bunlara örnek gösterilebilir. Bazı plan tipleri ise giriş bölümü iki katlı ve yanındaki kütlelerin tek katlı olduğu tipler olmaktadır. Bunlar da simetrik ve asimetric planlılar olmak üzere kendi içlerinde ayrılmaktadır (Erdoğan, 2005).

İstasyon binaları demiryolları mimarisi kavramının somut hale gelmesi anlamı taşımakla beraber yapıldıkları şehirlerde de arsaların düzenlenmesi şehir yapısının oluşumu gibi etkileri de beraberinde getirmiştir. İstasyon caddelerinin oluşumlarının da binaların yapılmasıyla oluşumunu başlattığı görülmektedir.

Kırsal bölgelerde ise demiryollarının geçtiği yerler gelişimin hızla yaşanmasına neden olmuş, özellikle Anadolu demiryolu hattının yapımıyla bu bölgelerdeki tarım ticareti, ihracatı artış yakalamıştır. Bu da hem o yörenin hem de bölgenin ekonomik olarak gelişmesine, şehrin gelişme yönelimini etkilemeye yol açmıştır.

İstasyon binalarında özellikle Almanlar'ın maliyeti düşürücü etkisinden dolayı tip proje yapımına yöneldiği görülmektedir. 1. Tip, 2. Tip plan adı altında yer alan projelere ek Güneydoğu Anadolu sınırında yer alan istasyon yapılarında farklı bir plan tipi görülmektedir. “Block Han/Tip Blok Han” olarak adlandırılan bu tipte ortak özellik avlulu plan tipi olması olmuştur (Yıldırım, 2012).

Tip binalar, şirketlerin Osmanlı'ya demiryollarında aktif rol oynamaya gelmesiyle Anadolu'ya aynı dönemde gelmiştir. Fransa'nın güneyinden kesme taş konturu, Prusya'dan basık kemerli, dik çatılı, çift camlı pencere kanatları olan gar binaları, Napoleon döneminden kalan saçaklardaki ahşap oymalı kenarlıklar gelmiştir (Çoygun, 1996). Aynı zamanda İngiliz ve Fransızların da ticari amaçlarla yapmış olduğu istasyon binaları Avrupa'daki gelişmeleri yansıtan üsluplarda yapılmış olsalar da genel anlamda sade, gösterişsiz ve pahalı olmayan istasyonlar olmuşlardır. İzmir- Aydın demiryolu hattı üzerinde bu sebeple, Alsancak ve Basmane hariç aynı tip binalar yapılmıştır. Bu binalarda genel karakter; taş malzeme, düşük kemer, ahşap dikme üzerinde oturmuş peron, tek katlı bağlantı kütlesi ve iki katlı ana kütle olmaktadır (Şenyiğit, 2002).

3.2. Türkiye Cumhuriyeti'nde Demiryollarının Gelişimi

Onur (1953)'un belirttiğine göre, Türkiye Cumhuriyeti dönemi demiryolları ve buna bağlı olarak inşa edilen tren yolu istasyonlarının tarihsel süreci genel olarak üç kısma ayrılmaktadır;

- 1-Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (1856-1923),
- 2-Cumhuriyet'in ilk 25 Yıllık Dönemi (1923-1950),
- 3- 1950 ve sonrası (Onur, 1953).

Özellikle millileştirme politikasının uygulandığı Cumhuriyet sonrası dönem, demiryollarının mimari gelişiminde de büyük etkiye sahip olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti döneminde daha önceden yabancı devletler tarafından yapılıp, işletmeye açılan demiryolu hatları 1928, 1934, 1935, 1937 yıllarında çıkarılan yasalarla toplam 429 milyon İsviçre Frangı, 162,5 milyon Fransız Frangı ve 1,8 milyon İngiliz Lirası ödenerek satın alınmış, millileştirilmiştir (www.tcdd.com).

Bu dönemde devlet, demiryolunu milli bir dava olarak ele almanın yanı sıra; demiryolcu yetiştirmek için kurslar, okullar açmış, demiryollarıyla ilgili yeniden demiryolu inşa etmek ve daha önceki şirket hatlarını satın almak şeklinde faaliyetlerde

bulunmuştur (Onur, 1953). Cumhuriyet öncesi önce yoğun şekilde Ankara'nın batısında bulunan hatlar, Cumhuriyetle birlikte Ankara'nın doğusuna da yoğunluğunu vermeyi başarmıştır. 1923'de demiryollarının %75'i Ankara'nın batısında iken, 1950'de bu oran %50'ye düşmüştür (Yıldırım, 2008).

Demiryolları binaları ise Cumhuriyet'in ilk 30 yıllık döneminde üslup kaygısı taşıyan, mimari karakterlerini yoğun şekilde hissettiren yapılar olmuştur. 1950'den sonraki dönemde ise özellikle karayollarının gelişmesi neticesinde demiryollarına duyulan ilginin azalmasıyla, bu kaygı, yerini ihtiyaç için yapılan, özel ilgi alanı olarak görülmeyen yapıları tasarlama durumuna bırakmıştır.

3.2.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın tarihçesi

Türkiye'de ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında inşa edilmiş ve 130 km'lik hattın yapımı 1866'da tamamlanmıştır. İmtiyaz verilen başka bir İngiliz şirketi de İzmir-(Kasaba) Turgutlu- Afyon hattı ve Manisa- Bandırma hattının 98 km'lik kısmını 1865'te işletmeye açmıştır. Yabancı sermayelerden farklı olarak devlet desteğiyle inşası düşünülen Anadolu'daki diğer hatlardan Haydarpaşa- İzmit hattının da 91 km'lik kısmı 1873'de bitirilmiştir. Daha sonra ekonomik kaynakların yetersizliğinden Alman sermayesiyle hatların yapımına devam edilmiştir (Anonim, 1975). Cumhuriyet'in ilanından sonra ise özellikle Atatürk'ün ulaşım politikaları, demiryollarının millileştirilmesi yönünde ağırlık kazanmış ve bu politikaya uygun olarak birçok yasa çıkarılmıştır.

19 Temmuz 1920'de TBMM tarafından alınan karar ile Büyükderbent'den itibaren 926 km'lik Anadolu hattı, 326 km'lik Bağdat hattı ve 223 km'lik İzmir-Kasaba, Afyon-Uşak ve ilerisine kadar giden hattın idaresi için Eskişehir'de geçici "İşletme Umum Müdürlüğü" kurulmuştur. Türkiye için ilk demiryolu işletmesi bu kuruluştur (Aydemir, 1993). Milli Demiryolları İdaresi olarak ilk kez Eskişehir'de kurulan kurum, 1921'de Eskişehir'in Yunanlılar tarafından işgali dolayısıyla Ankara'ya taşınmıştır. Daha sonra Konya'da Bağdat Oteli'nde hizmete devam etmiş, 1924'te teşkilat Haydarpaşa'ya taşınmıştır (Durukal, 1949).

24 Mayıs 1924'te çıkarılan 506 sayılı kanunla (Ek-5), demiryolları millileştirilmiştir. Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur (www.tcdd.gov.tr) . Daha sonra çıkarılan ihalelerden ilki 1927'de, ikincisi ise 1933'te gerçekleştirilir. İlk ihalede yapımcı yabancı, taşeron ise Türk'tür. İkinci ihalede ise ilk

kez bir Türk firması yapımcılığı üstlenir. Böylelikle demiryollarının inşa ve işletmesi Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi adlı kuruluşa devredilerek, Devlet Demiryolları dönemi başlatılır (Evren, 2006). 1953'e kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kurum, 6186 sayılı kanunla 1953'te "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi"(TCDD) (**Ek-6**) adını almış, en son yapılan düzenlemelerle kamu iktisadi kuruluşu olarak yer almaktadır (Anonim, 2016b).

TCDD'nin sermayesi tamamı devlete ait olmuş ve 6186 sayılı kuruluş kanununun 2., 3., ve 4. Maddeleriyle tayin edilen görevleri yapmaktadırlar. 1975 yılında yayınlanan "Mimarlık Dergisi"nde de belirtildiği gibi bu görevler:

- a)Devletçe kendisine verilen demiryollarını işletmek,
- b)Bu demiryolu hatlarına bağlı liman, rıhtım ve iskelelerden işletilmesi hükümetçe kendisine verilenleri işletmek,
- c)Demiryol ve liman tesislerini işletme ihtiyaçlarına göre, islah, tevsi etmek ve yenilemek,
- d)Demiryolu nakliyatını tamamlayıcı nitelikte her türlü nakil işleri yapmak,
- e)Hizmetlerin gerektirdiği ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt depoları ile benzeri tesisler ve umumi mağazalar kurup işletmek.
- f) Emanet odaları, otel, lokanta, gazino, büfe ve büvet gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayan tesisler ve servisler kurmak ve işletmek,
- g) Yurt içinde ve dışında acentelikler ve temsilcilikler kurmak (Anonim, 1975).

Devlet eliyle devam eden demiryolculuk, 2013 yılında çıkarılan 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" ile ülkemizde yerli ve yabancı işletmecilerin kendi trenlerini işletebilmelerinin önü açılmış, böylece Avrupa Birliğiyle uyumlu hale gelinmiştir. TCDD altyapıdan sorumlu olurken, işletmecilikte TCDD Taşımacılık A.Ş. sorumlu olmuştur (Anonim, 1975).

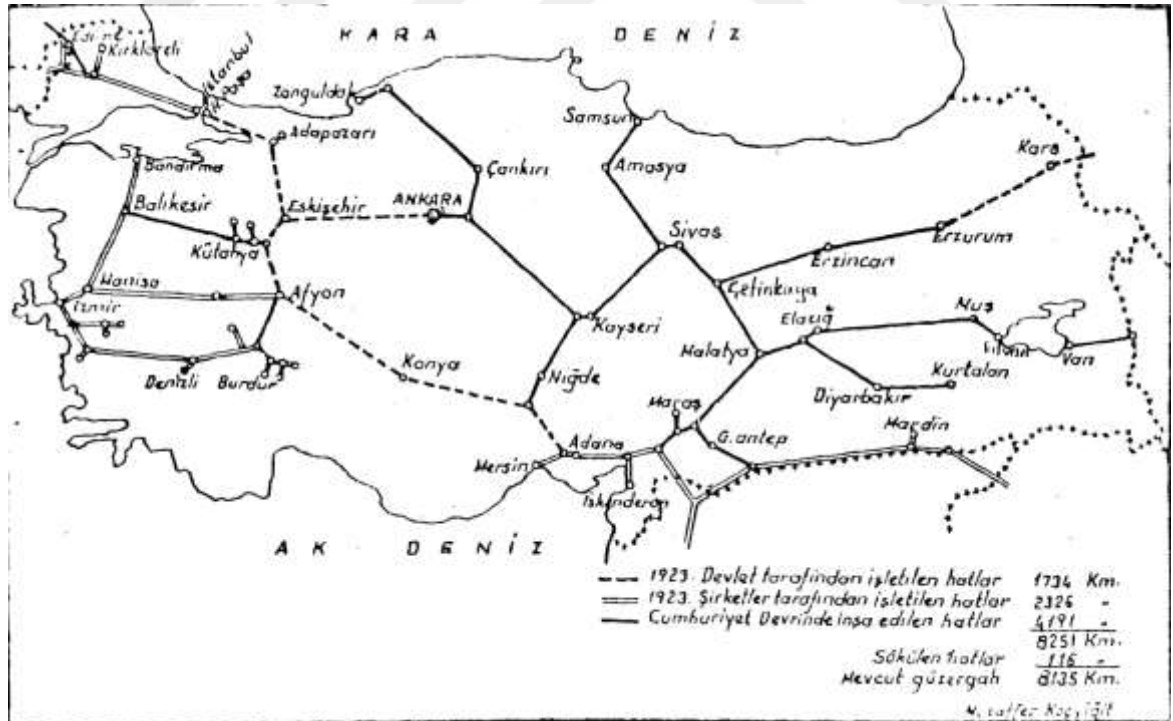
3.2.2. 1923-1950 Döneminde demiryolculuk

"Türk milletinin servet, refah, medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye'de iktisat hayatının yüksek inkişafı, ancak bu demiryollarıyla olacaktır." diyen Gazi Mustafa Kemal Atatürk, demiryolculuğun ülke ekonomisi ve gelişimi için ne denli önemli olduğuna dikkat çekmiştir.

Özellikle millileştirme politikasına verilen ağırlık demiryollarını da etkilemiştir. Cumhuriyetin ilanı olan 1923 tarihi demiryolları için de yeni alınması gereken kararlara

ev sahipliği yapmıştır. Bunlar; demiryolculuk işinin milli bir dava olarak ele alınması, hükümet politikası haline gelmesi, devletin yeniden demiryolları inşa etmek veya şirket hatlarını satın alma düşüncesi, devletin kurs ve okullar açılarak demiryolu personeli yetiştirmesidir (Onur, 1953). Cumhuriyet kurulduğunda demiryollarının imtiyazına sahip olan yabancı girişimcilerin ellerindeki sermayelerin oranları; Almanya %68, İngiltere %11,5, Fransa %15,4 ve diğer sermayedarler % 5,1'dir. Görüldüğü gibi Osmanlı devletinden elde ettikleri imtiyazlarla işletme ve yönetme gücüne erişen yabancılara karşın Türkler sadece işçi olarak çalıştırılmakta, işin ağır olan kısmını Türk insanı çekmektedir (Aydemir, 1993).

23 Mart 1923 yılında yayınlanan yasa ile bundan böyle inşa edilecek tüm hatların devlet tarafından inşasının gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır (Şekil 3.22). Devamında asıl milli demiryolu hareketinin başlangıcı olarak görülen 24 Mayıs 1924 tarihinde geçici idareyle işletilen Haydarpaşa- Ankara, Eskişehir- Konya ve Arifiye- Adapazarı ile Haydarpaşa Liman ve Rıhtımının satın alınması hükümete ve Nafia Vekâletine bağlı "Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" adlı kuruluşa yetkilendirilmiştir (Evren, 1999).

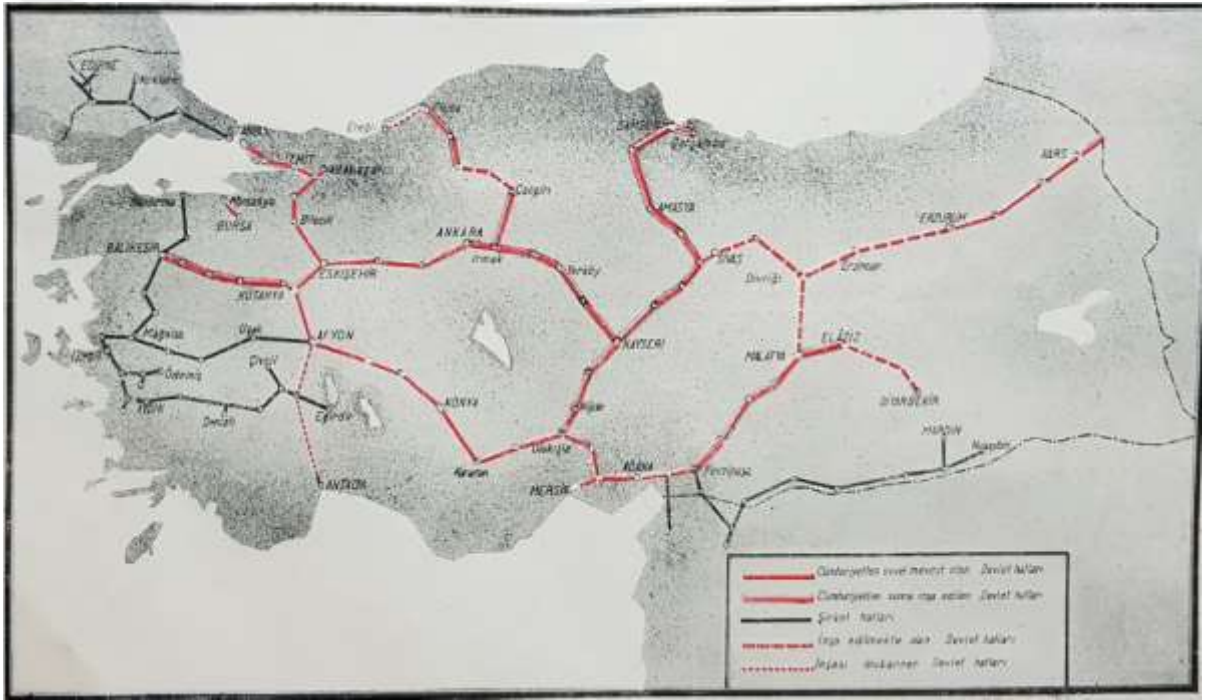


Şekil 3.22. 1923'deki yabancı şirketlerin ve devletin kontrolü altındaki hatlar ve Cumhuriyet devrinde inşa edilen hatlar (Araz, 1995)

1922-1927 yıllarında Cumhuriyet dönemi sınırlı kaynaklarla demiryolu yapımı sürecindeyken, 1927-1933 yılları arasında yabancı müteahhitlerle demiryolu yapımı

sürecini devam ettirmiştir. 1933'e gelindiğinde ise Türk müteahhitlerin önü açılmış, yapılan hatlar ülkenin iç kısımlarına doğru gelişme göstermeye başlamıştır (Ek-5) (Dervişoğlu, 2008).

Özellikle 1930'ların Cumhuriyet Türkiye'sinde demiryolları, gayrimüslim ve yabancı sermaye ağırlıklı sanayi, ticaret etkinliklerini ülke için faydalı hale getirebilme politikasının ve dönemin milli amaçları içinde olan ülkeyi demir ağlarla örme politikasının sembolü olmuştur (Şekil 3.23). Bu bağlamda insanların bir bölgeden bir bölgeye geçmelerinde en kısa yol olarak görülmüş olan demiryolları, sanayi mekânlarına hammadde, liman kentlerine ihraç edilecek tarım ürünlerini taşımış, erişilebilir bir yaşamın en temel dayanağı olmuştur (Arıtan, 2008).



Şekil 3.23. 1933 yılı T.C. demiryolu hatları (Demiryolları Mecmuası, 1933)



Şekil 3.24. Cumhuriyet Dönemi Demiryolları'nın yapımıyla ilgili poster (Milli Kütüphane Arşivi)

Bu dönemde genel olarak 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarına uygun olarak, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiştir. Bunun etkisiyle sanayi için ucuz yolla taşınma önemli olmuş bu da demiryollarına yapılan yatırımların artmasına neden olmuştur. Sanayi gelişimini ve yatırımlarını ülke çapında genişletmek tren yoluyla olan ulaşım ağını seçmede etken olmuştur (Evren, 2006) (Şekil 3.24).

1923-1950 arasında gerçekleşen demiryolu inşaatları sırasıyla şu şekilde olmuştur;

-1930'da Ankara- Kayseri- Sivas hattı, 1932'de Samsun-Kalın hattı işletmeye açılmıştır,

-15 Haziran 1927'de yapılan anlaşmayla Kütahya- Balıkesir ve Boğazköprü(Kayseri)-Kardeşgediği(Ulukışla) hatları Alman Julies Berger şirketinin müteahhitliğiyle 21 Şubat 1931'de Kütahya- Balıkesir, 2 Mayıs 1933'te Kardeşgediği- Boğazköprü hatları olmak üzere açılmıştır,

-1927'de İsveçli gruba ihale edilen F. Paşa- Malatya- Diyarbakır hattı 1936'da işletmeye açılmıştır,

-29 Haziran 1933'de Sivas- Erzurum- Malatya hatları yerli bir gruba ihale edilmiş 1937'de Çetinkaya- Malatya, 1939'da Sivas- Erzurum hatları açılmıştır,

-Afyon- Antalya ve Filyos- Zonguldak hatları 1937'de tamamlanmıştır,

- Zonguldak- Kozlu 2 Mayıs 1943'de işletmeye açılmıştır,

-29 Ekim 1944'te Diyarbakır-Cizre- Irmak hatları işletmeye açılmıştır (Onur, 1953).

3.2.3. Cumhuriyet Dönemi demiryolu mimarisi

Modern uygarlık seviyesine ulaşmanın politik bir sembolü olarak görülen demiryolları, Cumhuriyet dönemi için öncelik verilen alanlardan olmuştur. Atatürk, TBMM'deki her konuşmasında demiryollarının ne denli mühim bir mesele olduğunu vurgulamış, buna verdiği önemin ilk somut kanıtını da 12 Eylül 1924'de Samsun-Çarşamba hattının açılışındaki ilk kazmayı vurmasıyla göstermiştir (Araz, 1995).

Demiryolları yapımının sürekliliği ihtiyaç duyulan gar ve istasyon binalarının yapımlarının da artmasına neden olmuştur. Osmanlı Döneminde demiryolu mimarisine katkı sunmaya başlayan Türk ve yabancı mimarlar Cumhuriyet Dönemi'nde yeni akımların etkisinde demiryollarında da mimari üsluplarını gösterebilmişlerdir. Özellikle 1923 ve 1930 yılları arasında ülkede etkisini göstermeye başlayan 1. Ulusal Mimarlık Akımı demiryolu mimarisini de etkilemiştir. 1940'lı yıllarda ise 2. Ulusal Mimarlık Akımı tüm kamu yapılarına etki ettiği gibi gar binalarının tasarımlarında da görünebilir olmuştur.

3.2.3.1. 1. Ulusal Mimarlık Dönemi demiryolu mimarisi

1. Ulusal Mimarlık Dönemi, özellikle Osmanlı motiflerinin yoğun kullanıldığı, bunun gerekçesi olarak da ulusal hislerin bu şekilde daha fazla hissettirilebileceği yönünde olmuş; bir yapının tren istasyonu, lise yapısı, postahane, banka binası ya da hükümet binası olarak ne kütle düzeninde ne de dış bezemelerinde bir fark olmaması görülmüştür. Yerli mimarların bu anlayıştan hareketle tasarımlarında Türk'e özgü tarz dedikleri yeni Osmanlı bir üslubu uygulamalarının yanı sıra yabancı mimarlar inşa ettikleri kamu yapılarında uluslararası ilkelerle bina tasarlamışlardır (Aslanoğlu, 1980). Klasik Osmanlı mimarisinden farklı olarak eskiden sadece dinî yapılarda kullanılan kubbe, saçak gibi mimari öğeler, 1. Ulusal Mimarlık Akımı döneminde her türlü kamu yapılarında çokça kullanılmıştır. Bu akımın etkisi en çok kamu yapılarında görülmüş, diğer alanlarda çok yer bulamamıştır.

Bu dönemde, 15., 16. yy. Osmanlı mimarisinde kullanılan çözümler yapıların cephelerinde kendini gösterirken, kütleli çözümlerinde batının etkisi ağırlıklı olarak görülmektedir. Yapılardaki kemerlerin, yüzey bezemelerinin, saçak ve diğer yapı öğelerinin biçimlenişinde Osmanlı'ya ait öğeler dikkat çekmektedir (Çoygun, 1996). Bu dönemde öne çıkan yerli mimarlardan Mimar Muzaffer ve Mimar Kemalettin'in yaptığı

Edirne Karaağaç Tren Garı ve Ankara Gazi İstasyonları bu dönemin en bilinen örnekleridir.

I. Ulusal Mimarlık Akımında kullanılan mimari öğelerin tam olarak Cumhuriyet ideolojisini yansıtamadığını düşünen mimarlar, 1930'lerden sonra 1. Ulusal Mimarlık akımının dışında bir tutum sergilemiş, modern mimariyi geleneksel öğelerle harmanlayan bir anlayış geliştirmişlerdir. Modern mimari akım çerçevesinde oluşturulan yapılara örnek olarak Sivas, Malatya, Diyarbakır istasyonları verilebilir (Araz, 1995).







Samsun-Sivas ve Ankara-Kayseri hattı üzerindeki istasyon binalarının birinci milli üsluptan farklı dilde bir mimariyle özellikle Fransızlar tarafından inşa edilen binalara benzeme nedenleri de yabancı şirketlerin yapım işleriyle başlanılıp sonunu getiremeden hatların yapımını yerli mimarların tamamlamış olmasıdır. Samsun- Sivas hattının yapımına Fransız bir şirket tarafından savaştan önce başlanılıp, 1. Dünya Savaşıyla tamamlanamaması; Ankara-Kayseri hattındaki inşa işleri için ise Belçikalı bir şirketle anlaşılmasına rağmen şirketin inşaata başlamadan iflas etmesi bu hatlarda yerel mimarların etkisinin daha fazla olmasına neden olmuştur (Araz, 1995). Samsun-Sivas hattı aynı zamanda tamamı Türk mühendisleri tarafından inşa edilen ilk demiryolu hattıdır (Haykır, 2011). Bu hatlar üzerindeki binalar tip proje kullanılarak hazırlanmış ve Fransız şirket tarafından tasarlanan tip proje hemen hemen hepsinde uygulanmıştır. Eski Samsun Tren Garı, Ladik, Hacıbayram, Boğazköy, Kayabaşı, Kızıoğlu, Samurçay, Yıldızeli istasyonları Samsun- Sivas hattı üzerinde tip proje uygulanmış istasyonlardır (Şekil 3.25).



Şekil 3.25. Ladik ve Yıldızeli tip proje örnekleri (www.wowturkey.com)

Tip projeler, bu dönemde yoğunlukla kullanılmaktadır. Samsun-Sivas hattı, Ankara-Kayseri hattı boyunca uygulanan projelere ek olarak, Zonguldak- Irmak hattı ve onunla bağlantılı olan Kütahya- Balıkesir, Afyon- Karakuyu, Ulukışla- Kayseri hatlarında da tip projelere uygun binalar uygulanmıştır (Tablo 3.6).

Tablo 3.6. 1. Ulusal Mimarlık Dönemi Tip Proje Örnekleri (Araz(1995)'in çizimlerinden oluşturulmuştur.)

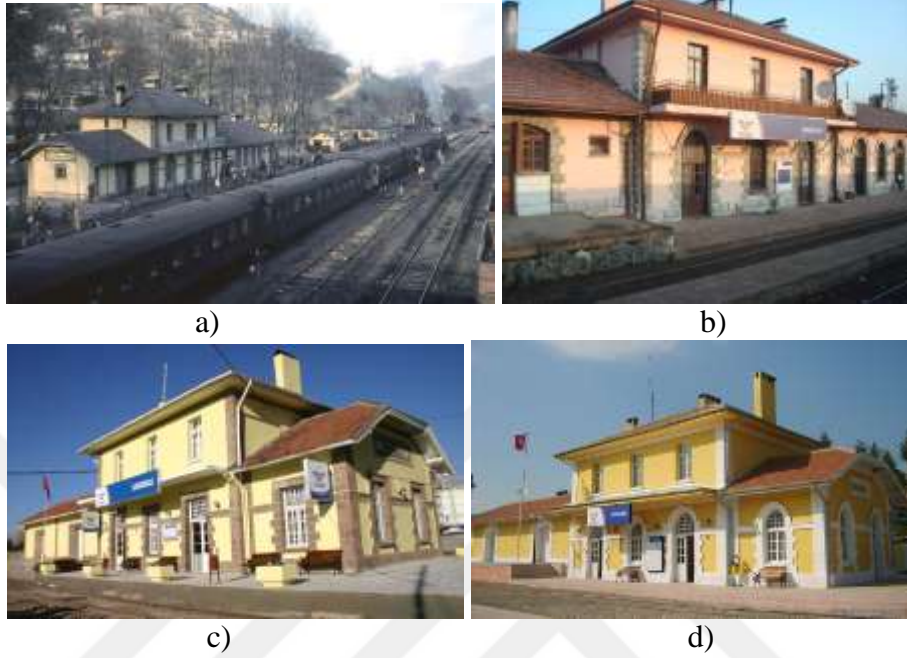
CEPHE	Ankara-Kayseri Hattı Tip Projesi	Samsun-Sivas Hattı Tip Projesi	Zonguldak-Irmak, Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri, Afyon-Karakuyu Hattı Tip Projesi
Ön Cephe			
Yan Cephe			

Bu hatlar üzerindeki istasyon binaları incelendiğinde tip projenin uygulandığı istasyonlar, Niğde, Karabük, Dursunbey, İsmetpaşa, Sandıklı, Çatalağzı ve Kırıkkale'dir. Sandıklı istasyonunda daha sadeleştirici bir etki bulunurken, Çatalağzı'nda geniş saçak ve payandalar yerine terasın kullanılmış olup, Kırıkkale İstasyonu'nda ise Çatalağzı'ndakiyle benzer teras balkon uygulaması görülmektedir (Şekil 3.26).

Bu hatlar boyunca istasyon binaları incelendiğinde genel karakterleri;

- sivri kemerli girişlerin her iki tarafından da etrafını saran küçük ve geniş taş kütleler,
- binaların köşelerinde taş kaplamalar,
- her tipte benzer ahşap ambar kapıları,
- girişlerdeki pervazlar,
- binanın zeminle birleştiği alt kısımlarda taş katmanlar bulunması
- zemin kat ve birinci katların arasındaki ahşap payandalarla desteklenmiş geniş saçaklara sahip olmaktır.

Bunlara ek olarak, binaların yanlarındaki tek katlı, eğimli çatıyla örtülü köşe kütleleri verilebilir. Binaların bu özelliği Araz (1995)'a göre İstanbul'daki 1912-1918 yılları arasında yapılmış olan banliyö istasyonlarını andırmaktadır.



Şekil 3.26. Sırasıyla, a:Çatalağzı (www.eskiturkiye.net), b:Kırıkkale (www.mersinled.com), c:Sandıklı (ozenliforum.com), d:Dursunbey Tren İstasyonu (balikesirdursunbey.blogspot.com).

3.2.3.2 II. Ulusal Mimarlık Dönemi demiryolu mimarisi

II. Dünya Savaşı'nın sonuçları hem dünyada hem de ülkemizde mimari anlayışta da yeni bakış açısını ortaya çıkarmıştır. Politik amaçlar için kullanılan mimaride anıtsal kütleler, taş bloklar, simetriye önem veren biçimleniş ön plana çıkmıştır. Ülkemizde ise özellikle ekonomik krizin yaşandığı dönemlerde yapı malzemesinin yurt dışından getirilememesi gibi sorunlar yerel, yöresel mimariye yönelimi zorunlu kılmıştır. 1940'lardan başlayıp, 1950'lere değin devam eden bu dönem İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi diye bilinmektedir. Bu dönemin başta gelen mimarlarından Sedat Hakkı Eldem Türk evlerinin plan şemalarından etkilenmiş ve bunun mimaride kullanımının artmasını destekleyen isimlerden olmuştur (Sözen, 1984).

Bu dönemde kamu yapılarında, mimarların genel eğilimi batının neo-klasik biçimciliğinin kullanılması veya uluslararası ilkelerin benimsenmesi yönünde olmuştur. Devlet kurumları için yapılan binalarda bakanlık binalarının otoriteyi hissettirebildiği çevresine göre görkemli, büyük yapılar olmuş, simetrik kütleleri ve revaklı geniş

alanlarıyla araziye yayılmışlardır. Bayındırlık Bakanlığı o dönem her kamu kurumunu tiplere sokmuş ve buna göre projeler gerçekleştirmiştir (Aslanoğlu, 1980).

Demiryolu ağının geliştirilmesi işi de bu dönem için devletin önem verdiği konuların başında gelmektedir. Ankara Tren Garı, Eskişehir'deki tren istasyonu, bu dönem için yapılan istasyon binalarından bazılarıdır (Şekil 3.27).



Şekil 3.27. Eskişehir Tren İstasyonu (Çoygun, 1996)

3.2.3.3. Cumhuriyet dönemi istasyon binaları örnekleri

İstasyonlar, modern kent bilincinin kanıtı olarak görülen, anıt sıfatıyla kentsel yerleşim özelliklerinin somut bir örneğidir. Bu yapılar kentin yapısal olarak anlamlandırılmasında strüktürel ve büyüklük özelliklerinin varlığıyla yol gösteren imgeler olmuştur (Şahin, 2017). Yapıldıkları dönemdeki mimari sanat anlayışının da göstergeleridirler. Bu istasyonlardan bazıları gerek büyüklükleri, gerekse üzerinde topladığı o dönemin özellikleriyle göze çarpan örneklerden olmuştur Aynı zamanda yapıldıkları dönemin mimari ve sanat akımlarını yansıtmışlardır. Hatta bazı istasyon yapıları bu akımların en göze çarpan örnekleri olmuştur.

1. Ulusal Mimarlık Akımı'nın demiryolu binaları üzerindeki etkisinin en iyi temsilcilerinden biri sayılabilecek Ankara Gazi İstasyonu, 1926'da Mimar Burhanettin Tamcı tarafından tasarlanmıştır (Şekil 3.28). Yığma inşaat sistemi kullanılan yapıda döşeme olarak betonarme plak döşeme kullanılmıştır. Cephe kaplama malzemesi olan düzgün kesme taşın üstü sıvanmıştır (Aslanoğlu, 1980).

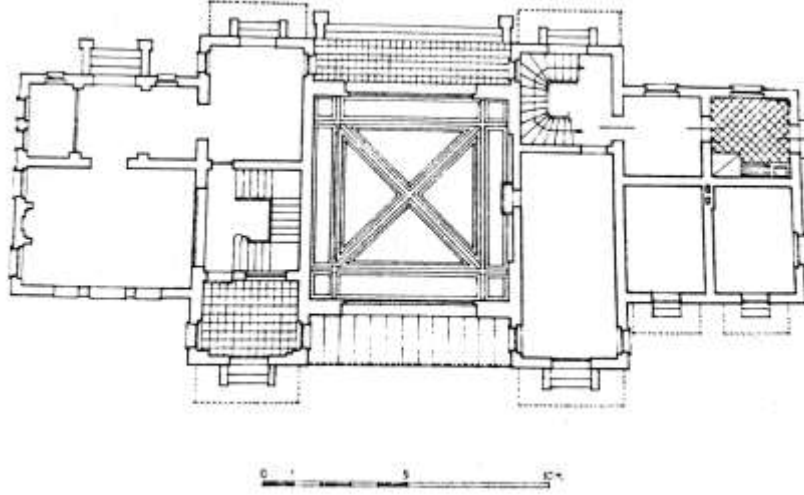
Girişi kare planlı yapının her iki köşesinde üst kat ile ulaşımı sağlayan dikdörtgen planlı ulaşım mekânları bulunmaktadır. Klasik Osmanlı mimarisinin

etkilerini cephelerde göstermiş, sivri kemerli giriş kapısı önündeki saçak, diğer yandaki iki kütledeki saçaklardan alçak tutularak giriş vurgulanmıştır (Şekil 3.29).

Alt katlar gar idaresine üst katlar üç ailenin oturduğu lojmanlara ayrılmıştır. Yapıdaki girişler, ahşap görünümlü demir destek elemanlarıyla taşınan geniş saçaklarla korunmaktadır. Açıklıklarında sivri ve basık kemerlerin kullanıldığı yapının bekleme salonunda kemer alınlıkları ve duvarların alt kısımları bitki ve geometrik motifli renkli fayanslarla kaplanmıştır (Aslanoğlu, 1980). Yapıda kullanılan çiniler Kütahya'dan getirilmiş, 16. Yüzyıl Osmanlı motifleriyle vurgulanmıştır. Aynı zamanda Türk evlerindeki ahşap nakışlı geniş saçaklarla olan denge akımın etkilerinin somut kanıtı niteliğindedir (Çoygun, 1996).



Şekil 3.28. Ankara Gazi Tren İstasyonu (www.kentvedemiryolu.com)



Şekil 3.29. Ankara Gazi Garı Zemin Kat Planı (Aslanoğlu, 1980)

Kayseri Tren İstasyonu da Cumhuriyet Dönemi'nin ilk modern yapılarından biri olmuştur (Şekil 3.30). İstasyon binasına ilaveten, Kayseri tren istasyonu lojmanları da o dönem için ilk defa toplu olarak ve kısa sürede inşa edilmiş kentsel ölçekte düzene sahip, modern konut örnekleridir (Sönmez ve Selçuk, 2018) (Şekil 3.31).

Ankara- Kayseri demiryolunun tamamlanmasıyla ilk tren 1927'de Kayseri'ye gelmiş, tren istasyonu binası ise 1930-1931 yılları arasında hizmete girmiştir (Sönmez ve Selçuk, 2018). 1. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin izlerini üzerinde taşıyan yapı, dikdörtgen planlı ve binanın iki köşesinden yukarı kattaki lojmanlara bağlantıyı sağlayan merdivenler yer almaktadır. Dış duvarlar 60 cm kalınlığında taş malzemenle yapılmıştır. Pencere çift camlı geniş denizlikli, alt kattaki pencereler kemerli üst kattakiler dikdörtgen olup döneminin özelliğini yansıtmaktadır. Osmanlı Dönemi'nin dinsel motifleri kullanmıştır (Çoygun, 1996).



Şekil 3.30. Kayseri Tren İstasyonu (www.mapio.net)



Şekil 3.31. Kayseri Tren İstasyonu ve lojmanları (Anonim, 1933b)

Malatya ve Manisa tren istasyonları ikiz projelerdir. Birbirleriyle aynı tipte inşa edilen istasyonların bulunduğu hatlardan Manisa-Soma hattı 1890'da, Malatya hattı ise 1930'da açılmıştır (Şekil 3.32). Yapılar dikdörtgen plan şemasına sahip olmakla birlikte 50 cm. lik duvar kalınlığına sahiptir. Döşemeler çelik putrelle taşınmış, kırma ve düz çatı kullanılmıştır (Çoygun, 1996).

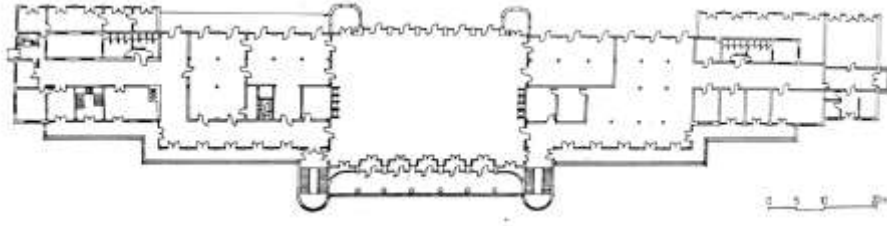


Şekil 3.32. Malatya Tren Garı, 1932 (Araz, 1995)

Yeni Ankara Garı, Mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanmış, 30 Ekim 1937’de törenle açılmıştır (Tekeli, 2006). 1892’de yapılmış istasyon binasının yerine inşa edilen yapı, Stuttgart Garı’na benzer özellikler göstermektedir (Hasol, 2017). Yalın malzemenin kullanılması anlayışının benimsendiği gar binası, simetrik uzun yatay kütlesiyle İstasyon Meydanı boyunca uzanmaktadır. Giriş kütlesinin yüksekliği 12 metreyi bulunmaktadır (Şekil 3.33). Girişin her iki yanındaki bodrum kat üstüne üçer kat, sonraki kütleler ikişer kat ve sağ uçtaki kütle tek katlı kütlelerden oluşmaktadır (Çizim 3.8). Betonarme iskeleti olan yapı, dıştan Ankara taşıyla kaplanmıştır. Binanın önünde bulunan onar metre uzunluğundaki sütunlar ve üzerlerindeki yatay şerit Hereke taşından yapılmıştır (Tekeli, 2006) (Şekil 3.34).



Şekil 3.33. Ankara Garı (Sözen, 1984)



Şekil 3.34. Ankara Garı Zemin Kat Planı (Sözen, 1984)

3.2.4. İstasyon caddeleri

Anadolu’da özellikle Osmanlı döneminde 19. y.y.’ın ikinci yarısından sonra yaşanan gelişmeler, ülke için değişim ve dönüşüme de temel olmuştur. Azınlıkların sayılarındaki artış, sadece nüfusu, ekonomiyi, sosyal yapıyı değil kent dokusunun değişimine de zemin hazırlayan gelişmelere yol açmıştır. Ulaşımında batının teknolojisi olan araçların getirilmesi, sokaklarda çıkmaz sokak algısının değişmesine, daha geniş sokak ve caddelere ihtiyaç duyulmasına kentin yer yer yeniden planlanıp gerçekleştirilmesine neden olmuştur. İstasyon caddeleri de demiryolları teknolojisinin topraklarımıza girmesiyle oluşmaya başlayan bir kavram olmuştur.

Coğrafi konum, iklim, topoğrafya, fiziksel yapı, ticari yapılanma, sosyo-kültürel ve dini çevre gibi unsurlar, tarih, şehirleşme, çevre, kültür, mimari ürünler, sokaklar gibi bileşenler, özgün kent kimliğinin oluşumundaki temel niteliklerdendir. İstasyon caddeleri de kent kimliğinin bileşenleri durumundadır. Anadolu’da özellikle 19. Yüzyılın sonlarında ortaya çıkmaya başlayan istasyon caddeleri başlangıçta yolcuların malların kent merkezine geçmesinde kolaylık sağlayan düz bir hat olarak düzenlenmiş, Cumhuriyet döneminde ise modernizmin simgelerinden biri haline gelmiştir (Sıramkaya, 2017).

Demiryollarının Anadolu’ya gelmesiyle üzerinden geçtiği şehirler, kasabalar hatta köyler bile değişimden etkilenmiştir. Osmanlı dönemi içinde kente entegre olamamış demiryolları yabancı bir öge gibi durmuş, bunun çözümünün demiryollarının kent merkezleriyle iletişimlerinin sağlanmasıyla aşılabacağı düşünülmüştür. Kent ile demiryolu arasındaki ilişkiyi sağlayan yol yapısı, yani “İstasyon Caddesi” ortaya çıkmıştır (Özten, 2001).

Demiryollarının kente gelişinin sonucunda ortaya çıkan istasyon caddesi kentin şekillenmesinde de Cumhuriyet dönemini de kapsayan büyük etkilere neden olmuş,

ticari örgütlenmelerin bu doğrultuda gelişmesini ve nihayetinde demiryollarının kent ile uyumlu bir odak haline gelmesini sağlamıştır.

İstasyon caddelerinin gelişimi iki döneme ayrılabilir. Bunlardan ilki Osmanlı'nın son dönemini kapsayan, demiryollarının Anadolu'ya gelmesi ve caddenin ortaya çıktığı; ikinci dönem ise Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan toplumda radikal değişimleri gerçekleştirmeye çalışıldığı ve bunun sonucunda modern kentlerin kuruluşuna büyük önem verilen Cumhuriyet dönemidir. Cumhuriyet döneminde istasyon caddeleri üzerinde modern kent yapısının temel fonksiyonlarının bulunduğu görülmüştür. İdari binalar, halkevi binaları, konaklama yapıları, stadyum kompleksi, kent parkları, eğitim yapıları bunlara örnek verilebilir (Özten, 2001). Bu konuda Eskişehir, Ankara, Konya gibi büyük şehirlere ilave daha küçük şehirlere olan Niğde şehri, örnek verilebilir. 1928 ve 1937 yıllarında istasyon caddesinin durumunu gösteren resimler incelendiğinde 1933'te işletmeye açılan istasyonun etkisinin istasyon caddesi oluşumu ve nizamı üzerindeki etkisi fark edilebilmektedir (Şekil 3.35).



Şekil 3.35. Niğde İstasyon Caddesi (Nevzat Topal Arşivi)

1933'deki istasyon caddesine ait resimler incelendiğinde 1924'den beri süregelen binaların yapımlarıyla ilgili süreç tamamlanmış, cadde çarşı görünümünü almıştır. Bu tarihte tren yolunun da bölgeye ulaşması caddenin gelişimini hızlandırmıştır (Şekil 3.36).



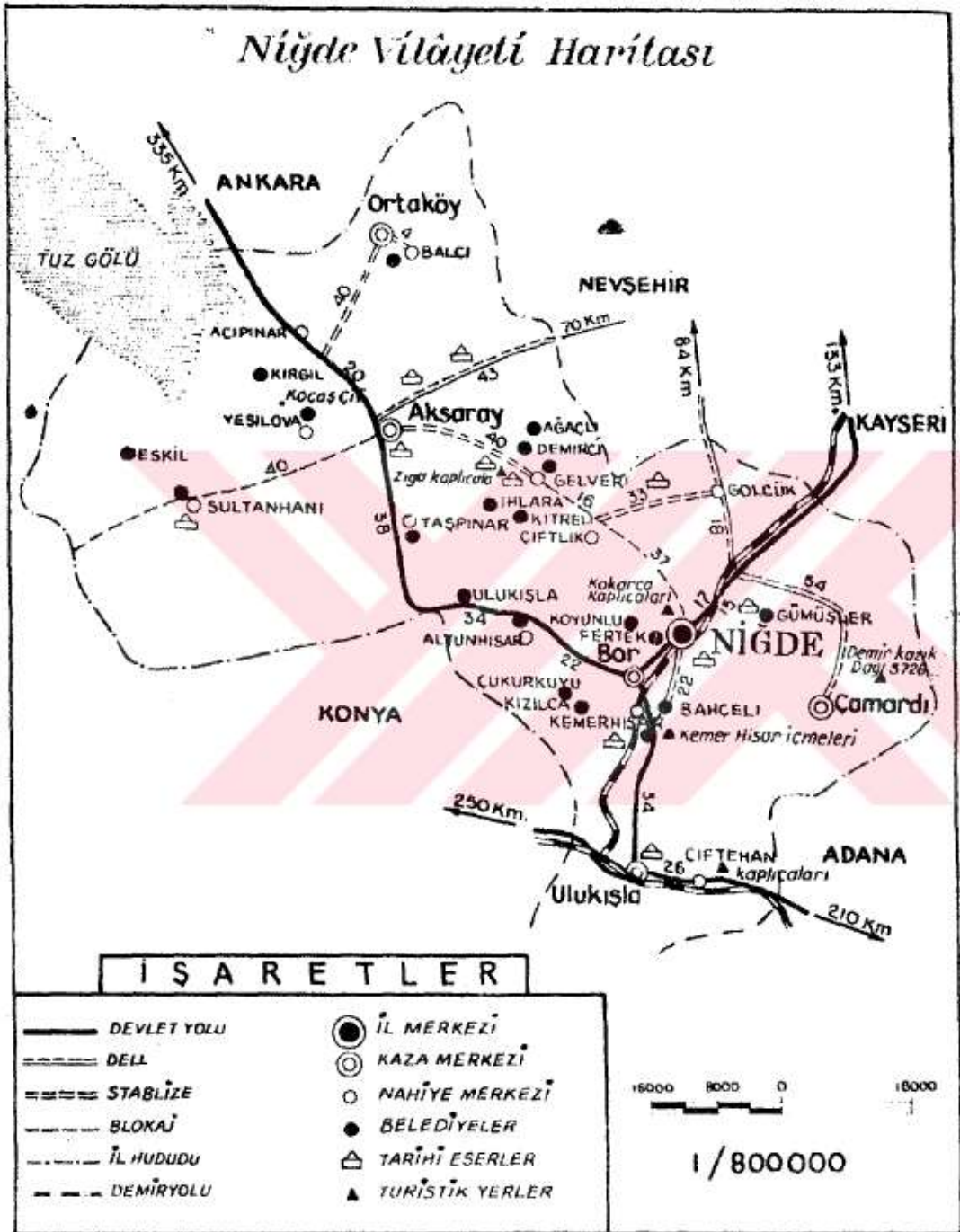
Şekil 3.36. Niğde İstasyon Caddesi, 1933 (Anonim, 2011)

Kamusal alanlardan biri haline gelen Cumhuriyet modernizminin temsilcilerinden olan istasyon caddeleri ve istasyon binaları Cumhuriyet yönetiminin kolektif ve rasyonel yaşam oluşturulmasındaki yeniliklerden olmuştur. 1930'lardan itibaren Cumhuriyet döneminin ulaşım politikalarının ve ülkeyi "demirağlarla örme" hedefinin sembolü olan demiryolları kısa zamanda erişilebilir ve rasyonel yaşamın temel girdilerinden biri haline gelmiştir. Demiryollarının şehirlere gelmesiyle istasyon binaları önem kazanmıştır. İstasyon binalarının kent merkeziyle bağlantısı sayılan istasyon caddeleri ise bulvar-meydan-devlet yapıları dizgesi içinde meydana bağlanmakta böylece yeni modern kentlinin sosyalleştiği ve kent düzenlenmesinde etkin role sahip olan rasyonalize mekânlar haline gelmiştir (Arıtan, 2008).

4. NİĞDE İLİ

4.1. Niğde İli Konumu

Niğde ili Türkiye'nin İç Anadolu Bölgesi'nde, batısında Konya ve Aksaray, doğusunda Kayseri, kuzeyinde Nevşehir ve güneyinde Mersin ve Adana illeriyle komşu olan yerleşim merkezidir.



Şekil 4.1. Niğde Vilayet Haritası, 1962 (Gabriel, 1962)

Niğde'nin güneyinde bulunan Gülek Boğazı, komşu şehirlerinden olan Kayserinin ticari hacminin güneye ve Suriye'ye ulaşmasını sağlayarak bölge üzerinde Kilikya ve Kapadokya'yı bağlayan, önemli bir köprü olma özelliğine sahiptir (Cadoux, 2003). Denizden 1250 m. yükseklikte konumlanan ve yaklaşık 7795 kilometrekarelik bir alana sahip olan Niğde ili, konumu itibariyle ağırlıklı olarak İç Anadolu bölgesinde bulunmakta, Çamardı ve Ulukışla ilçeleriyle Akdeniz Bölgesi'nde de toprak sahibidir (Anonim, 1997). Kapadokya Havzası içinde yer alan Niğde, "Kapadokya'nın Giriş Kapısı" olarak nitelendirilmektedir (Polat ve Kılınç, 2008).

4.2. Niğde İli Tarihçesi

Niğde, yaklaşık 600.000 yıllık bir yerleşim bölgesi olmakla beraber, yapılan arkeolojik kazılarda yerleşik hayatın 10.000 yıldır var olduğu ortaya çıkarılmıştır (Anonim, 2009) (Şekil 4.2.). Niğde isminin kökenlerinin nereden geldiği incelendiğinde, Niğde'deki Eski Aktaş köyü Andaval kilisesinde M.Ö. 8. yüzyıla ait Hitit hiyeroglifli yazılı kitabede Niğde'den, "Nahitiya" diye bahsetmektedir (Büyükmıhçı, 1997). Kitabede;

"Ben, *Nahita kralı Saruwanis, Nahitiya şehrinin yöneticisi ve efendisiyim...*" yazmaktadır. Kitabenin aslı Ankara Anadolu Medeniyetleri Müzesi'nde sergilenmektedir (Anonim, 2009).

Niğde ili tarihçesi incelenmek istenildiğinde Osmanlı öncesi olan Nahitiya'nın tarihinden ve Osmanlı sonrası Niğde tarihinden bahsetmek mümkündür.

Tarih öncesi dönemlerde Niğde'nin günümüzde ilçesi olan Kemerhisar yani antik ismiyle Tyana, Niğde'nin önüne geçmektedir. İslamiyetin bu topraklara gelişine kadar süren dönemde bu isim daha çok anılmıştır. Hitit Devleti döneminde Tuvanuva denen Tyana, eski Hitit devletinin yıkılmasından sonra 2. Hitit Devleti döneminde merkez şehir olmuştur. Nahitiya, bu dönemde konfederasyona bağlı şehirlerden biri olmuştur. M.Ö. 700 yılı itibariyle bölgede Asurlular hâkimiyet kurmuş, daha sonra Frigler ve 80 yıl boyunca Kimmerler hüküm sürmüştür (Yılmaz, 1999). Daha sonra Medler, Medleri yenen Persler ve ardından Makedonya Kralı Büyük İskender'in M.Ö. 334'de Pers hakimiyetine son vermesiyle, Niğde Bergama Krallığı sınırlarına dahil olmuştur (Anonim, 1982). Sürekli değişen iktidarlar bölgenin gelişiminde istikrarsızlıklara yol açmış, en nihayetinde bölgede uzun yıllar egemenliğini sürdürecektir olan Roma'luların yönetimine girerek gelişim ve refah seviyesi artmıştır (Yılmaz, 1999).

313'de Hristiyanlığın resmi din olarak kabul edilmesi bu bölgede Hristiyan kültürünün gelişmesine ve eserler bırakmasına neden olmuştur.

KRONOLOJİ			
Milattan Önce	600.000	Paleolitik	ANADOLUDA TARİH ÖNCESİ DÖNEMLER
	8.000	Neolitik	
	5.000	Kalkolitik	
	3.000	Eski Tunç Çağı	
	2.000	Asur Ticaret Kolonileri Çağı Eski Hitit ve Hitit İmparatorluk Çağı	
Milattan Önce	1.000	Geç Hitit Frig Uygarlığı Demir Çağı Pers Uygarlığı Helenistik Dönem	ANADOLUDA TARİHİ DÖNEMLER
	29	Roma Dönemi	
	0	MİLAT	
Milattan Sonra	395	Roma Dönemi Bizans Dönemi	
	1166	Selçuklu Dönemi İlhanlı Devleti	
	1466	Osmanlı Dönemi	
	1923	Cumhuriyet Dönemi	

Şekil 4.2. Niğde Kronolojisi (Anonim, 2009)

7. yüzyılın başlarında Arap istilasına uğrayan bölgede sürekli Bizans ve Araplar arasında hakimiyet mücadelesi sürmüştür, bu durum, 1071 Malazgirt Savaşı ve sonrasında Türklerin bu bölgede de etkin olmasıyla mücadelelere tanık olmuştur. (Altuner, 1999)'un aktardığına göre Turan (1971), Niğde'nin Türkler tarafından asıl fethinin ise Melik Şah'ın komutanlarından Emir Ahmet Gazi Danişment Taylı ve Emir Gazi tarafından fethi olduğunu belirtmiştir. 1150'ye kadar Danişment Beyliği'nde iktidar olarak kalma durumu devam etmiş, bu tarihten itibaren Niğde, Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti Konya'nın ili olmuştur (Gedik, 1997).

Niğde'nin müslümanlaşması, İslami eserlerin de bu bölgelerde imarına olanak tanımıştır. Şehirleşmenin yapım faaliyetleriyle artması sonucu hanlar, hamamlar, çeşmeler, türbeler yapılmıştır (Altuner, 1999). 1176'da II. Kılıçaslan döneminde Haçlı

ordusuyla karşı karşıya gelen Selçuklular'a en çok yardımı dokunanlar, Aksaray ve Niğde civarı askerleri olmuştur. Bu yüzden sultan Aksaray'a "zafer yurdu", Niğde'ye "pehlivanlar yurdu" (Darü'l Pehliviye) ünvanını vermiştir (Özkarcı, 2001).

Selçuklu Devleti'nde baş gösteren taht kavgaları ülkenin idaresinde Moğollar'ın hükmetmesine neden olmuş, Osmanlılar dönemine kadar idare tam anlamıyla toparlanılamamıştır. 1327'de İlhanlılar'ın idaresine giren Niğde, 1357'de Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılmasıyla Karamanoğulları Beyliği ve ardından Fatih Sultan Mehmet'in Karamanoğullarıyla olan mücadeleden galip çıkmasıyla Osmanlı idaresine girmiştir. 1863 yılında Konya Eyaleti'ne bağlı sancak durumundayken, Nevşehir, Kırşehir, Yahyalı, Ürgüp, Aksaray Niğde'ye bağlı kazalar olmuştur (Anonim, 2009).

Cumhuriyet döneminde Niğde İdare Meclisi, nüfus yoğunluğu ve ticari kapasitesi nedeniyle Niğde'nin bağımsız bir il olması gerektiğini belirtmiştir. Böylece adli işleri Adana'ya bağlı, bağımsız bir il olmasına karar verilmiştir (Çadırcı, 1991). Cumhuriyetin ilanı sonrası 1924'te sancaklar kaldırılmış, vilayetler, ilçe, bucak, köy adı altında yeniden düzenlenmiştir. Bunun sonucunda 1933'de Aksaray Niğde'ye bağlı ilçe olmuş; 1954'de de Niğde'ye bağlı kaza durumunda olan Nevşehir il haline gelmiş ve Niğde'nin il sınırları küçülmüştür (Hassan, 2002).

4.3. Niğde İli Nüfus ve Ekonomik Özellikleri

Tanzimat döneminden sonra Osmanlı'da başlanan sivil ve askeri bürokrasideki değişimler bölgelerin nüfus hareketliliğine neden olmuş, nüfus sayımı gerekli görülmüştür. Göç dalgalarının yarattığı nüfus karmaşasına çözüm olan sayımların Osmanlı Devleti'nde belgelenmesi ancak 1890'larda olabilmıştır. Nüfus düzenlemeleri ve beraberinde idari yapıdaki değişimler il, ilçe, bucak ve köy sayılarının da tekrar düzenlenmesine neden olmuştur. Bu dönemde Anadolu'da Niğde'nin de bulunduğu 12 bağımsız sancak kurulmuştur (Akbayar, 1983).

Niğde'de 1927'de yapılan ilk kentsel nüfus 9.463 olmuş, 1935'de bu sayı yaklaşık 3.000 artarak 12.394, 1940'da 13.835, 1945'te 11.855, 1950'de 12.457, 1955'de 14.593, 1960'da 18.042, 1965'de ise 21.663 olmuştur. 1965'e kadar genel olarak artışın yaşandığı ilde 1940- 1945 döneminde yaşanan azalmanın nedeni olarak 2. Dünya Savaşı'nın etkisi gösterilebilir (Anonim, 1967). Genel nüfus ise 1927'de 102 bin 207'den 2017'de 352.727'ye ulaşmıştır. Niğde ili merkezi dışında Altunhisar, Bor,

Çamardı, Çiftlik ve Ulukışla ilçeleri de olmak üzere toplam 6 ilçesi bulunmaktadır (Tablo 4.1.).

Tablo 4.1. Niğde İli Nüfus Dağılımı (www.nigde.gov.tr)

Nüfusun İlçelere Göre Dağılımı (2017)			
İlçeler	Toplam	Şehir	Belde/Köy
Merkez	220,277	141,010	79,267
Altunhisar	12,906	3,233	9673
Bor	60,561	41,563	18,998
Çamardı	12,565	3,564	9001
Çiftlik	27,276	4,334	22 942
Ulukışla	19,142	5,781	13361
Toplam	352,727	199,485	153,242

Niğde ili nüfusu göçlerin etkisinde değişkenlik göstermiş, özellikle maddi durumu iyi olan halkın başka büyük şehirlere göç etmeleri, yaşam koşullarının iyileştirilememiş olması, tarımsal bolluğun yetersiz olması gibi nedenler Niğde'deki nüfus oranını düşürmüştür (Tablo 4.2.). 1992'de üniversitenin açılmasıyla üniversite kenti haline gelen Niğde'ye nüfus katkısının büyük bir kısmını şüphesiz üniversitenin açılması sağlamıştır. 1990'daki nüfus sayımında Niğde nüfusu 305861 iken, 1992'de üniversitenin açılmasıyla nüfus 350000'i bulmuştur (Anonim, 1997).

Tablo 4.2. Niğde İli Göç Dağılımı (www.nigde.gov.tr)

Göç Durumu					
Yıl	Nüfusu	Aldığı Göç	Verdiği Göç	Net Göç	Net Göç Hızı (Binde)
2011	337.553	11769	17.023	-5.254	-15,4
2012	340.270	12.359	13514	-1155	-3,4
2013	343.658	14.731	15493	-762	-2,2
2014	343.898	13785	17.946	-4.161	-12
2015	346.114	13878	15959	-811	-2,8
2016	351 468	14.823	13589	1.234	3,5

Niğde Sancağında, Osmanlı Dönemi'nin yıkılmadan önceki son sayımları yapıldığında ise gayrimüslimlerin oranının Anadolu'daki sancak genelinin %22'sini oluşturduğu ve bu oranın, o dönem için ülke geneli ortalamasının üzerinde olduğu belirtilmektedir. Farklı kültürde ve dinde olan belirli kesimin büyük çoğunluğunu Hristiyan Ortodoks oluşturmaktadır. Hristiyan Ortodokslar genelde "Rum" diye bilinmektedir (Altuner, 1999) (Tablo 4.3.).

Tablo 4.3. Niğde Kazası 1914-1918 Nüfus Dağılımı (Öztürk, 1995)

Yer	İslam	%leri	Rum	%leri	Ermeni	%leri	Genel Toplam
Niğde Kazası	52754	65,78	26156	32,61	1286	1,60	80196

Altuner'in (1999) aktardığına göre, Ekincikli (1990); "Hepsi Türkçe bilen Rumlar kendi aralarında kaba Rumca konuşmaktadırlar. Anadolu'nun müslümanlaşmasına karşı Hristiyanlığı yayan misyonerlik amacıyla iç bölgelere yerleştirilmişlerdir. Bu insanların bir bölümü Niğde ve çevresinde yerleştirilmişlerdir. Bu gruba "Hristiyan Türkler" denmektedir. Birçoğunun Cumhuriyet'in ilanından sonra nüfus mübadelesiyle Yunanistan'a gönderildiğini" belirtmektedir.

Niğde ekonomisi Ankara, Konya, Adana gibi komşu illerinde erken sanayi hamlelerinin gerçekleşmesiyle daha geri planda kalmıştır. İklimin sert olması, topraktan sağlanan verimin düşük olması nedeniyle tarımsal faaliyetler sınırlı kalmıştır. Halkın büyük kısmı eğitim almak için şehir dışına çıkmış çok azı geri dönmüştür. Sanayide özellikle madencilik gelişimi maden işletmelerinin açılmasına neden olmuştur (Özkan, 1986). 2007 verilerine göre özellikle demiryolu ile yapılan ticarete gelen ürünler arasında en yüksek miktarı klinker oluştururken, giden ürünler çimento ve mozaik olmaktadır. Konteynır ürünleri de Niğde'den en fazla taşınan ürünler arasındadır (Polat ve Kılınç, 2008) (Tablo 4.4.).

Tablo 4.4. Niğde'ye demiryolu ile gelen ve giden yükler (Polat ve Kılınç, 2008)

Taşınan Eşyanın Cinsi	2006 (Ton)		2007 (Ton)	
	Gelen	Giden	Gelen	Giden
Beton Direk	-	250	-	-
Pamuk	-	-	398	-
Klinger	14.752	-	-	-
Suni Gübre	-	-	1.301	-
Kömür	5.878	-	2.090	-
Çimento	-	28.212	-	9.925
Tuz	-	1.895	-	-
Ponza Taşı-Kalsit	-	476	-	1.682
Mozaik	-	15.174	-	5.875
Konteynır	4.163	21.206	12.987	72.882
Diğerleri	70	20	327	558
Toplam	24.863	67.233	17.103	90.922

4.4. Niğde İli Kent Mimarisi

Şehirlerin zamanla değişim yaşamaları durumu kaçınılmaz bir gerçektir. Toplumsal gelişim, nüfus artışı, teknolojik gelişmeler bu değişime zemin hazırlayan nedenlerden olmuştur. Anadolu kentlerinin mekânsal dokuyu oluşturan mahallelerin farklı sosyal grupların etkisi sonucu ayrışması, yoğun kentsel yerleşim alanlarının en dış halkasını oluşturmuştur. 20. Yüzyılın ilk yarısında kentlerdeki nüfus artışı, değişimi beraberinde getirmiş, şehrin kentsel alanlarına yeni mahalleler eklenmesine neden olmuş, kent içi yolların bulunduğu güzergahlarda konut sayısı arttırılmıştır. Bu konutların genel özelliği, sokaktan yüksek bahçe duvarı, iç avlu veya arka bahçe gibi özelliklere sahip olmasıdır (Aktüre, 1985). Niğde’de geleneksel mimaride kullanılan en temel malzeme taştır. Bölgenin bulunduğu alan neojen volkanik tüfünün yoğun olduğu bir yerdir. Bu taş, kolay ve yumuşak işlenebilme özelliğine sahiptir. Açık boz renginde, kolay kazınan bu taş, Niğde kent mimarisinde yoğun olarak kullanılan ana malzemedir (Altuner, 1999).

Ulaşım akslarının durumu, şehrin gelişiminde önemli olmuştur. Kayseri- Konya, Kayseri- Adana karayolları ve demiryollarının varlığı şehrin gelişim sınırlarına etki etmiştir. Özellikle 1933’te demiryollarının kente gelmesi, hem ticari olarak hem de sosyal olarak Niğde şehrinin gelişimindeki dinamik süreci beslemiştir. Demiryollarının şehirleşmeye sağladığı cadde bağlantılardan biri olan istasyon caddesi de o bölgede konutların artışına ve düzenine neden olmuştur (Şekil 4.2).

Niğde, nüfus artışına paralel olarak değişimi yaşayan kentlerden biri olmuştur. Halkın şehir merkezine veya çevredeki gelişmiş illere olan göçü, düzensiz yapılaşmaya ve gecekondulaşmaya neden olmuştur. Sonraları imar planlarının şehir üzerinde uygulanması, resmi dairelerin açılması ve ana caddelerin ortaya çıkması meydana gelmiştir. Bu da şehirleşmede önemli yol alınmasını sağlamıştır. Üniversitenin açılması ile kentteki bağ bahçelerin bulunduğu alanlarda, çok katlı düzensiz yerleşim gösteren konutların yapılması çoğalmıştır. İmar planları 1949 yılında belediye, 1963’te iller bankası, 1977’de E. Turak ve 1981’de İller Bankası’nın revizyonu ile sağlanmıştır (Altuner, 1999).

Niğde Kalesi, bir höyük üzerinde kurulmuş, yapımı hakkında kesin bilgi olmamak üzere Bizans döneminde inşa edildiği düşünülmektedir (Anonim, 2009).



Şekil 4.4. Niğde'deki kale-kent modelinin gelişimi (Yavuz Esen Arşivi)

Selçuklular ve Osmanlılarda kentin kuruluşunda iç kale ve dış kale önem arz etmektedir. İç kale asıl kentin olduğu yer olarak gösterilirken; dış kale, ticari faaliyetlerin sürdüğü bölge olmuştur. Daha sonra nüfusun artması ve yaşanan değişimler kent yapısını da değiştirmiş, kale dışındaki ticari faaliyetler kentin odağında kalmış, bedestenler kurulmuş ve bedestenler içinde özelleşen sokaklar oluşmuştur. Bu gelişmeler sonucundan yeni konut mahallelerin oluşumu süreci de başlamıştır. Mahallelerin etnik gruplara göre ayrışması sonucu, iç kale ve çevresinde müslüman yoğunluğu gözlenirken, ticari mekanlara daha yakın olan bölgelerde azınlık halkın daha yoğun olduğu görülmüştür (Tekeli, 1985). Niğde'deki kentsel gelişimde de bu durum gerçekleşmiştir.

Niğde'deki geleneksel konut dokusunun en yoğun olduğu bölgeler sur içinde "Kale" ve "Alaaddin tepesi", sur dışında "Eskisaray Mahallesi" olmaktadır. Kale ve çevresi dışında bulunan tarihsel çevrelerden kaleye yakın olan alanlar merkezde kaldığı için yer yer tahrip olmuştur (Şekil 4.5) (Altuner, 1999).



Şekil 4.5. Niğde Hükümet Meydanı'ndaki değişim, 1930 Niğde (Emin Selamoğlu Arşivi) ve 2017 Niğde Hükümet Meydanı (www.google.com, 30.07.2018).



Şekil 4.6. Niğde İstasyon Caddesi üzerindeki tarihi konutlar (www.google.com, 08.10.2018)

Tren garının bulunduğu alan ise Kale bölgesinin güneyinde Burhan Mahallesi'nde yer almakta ve gar sahasının kuzeyindeki İstasyon Caddesi ile hem kaleye hem de şehre bağlanmaktadır. İstasyon Caddesi üzerinde kaleye yakın alanlarda geleneksel tarihi konaklardan bazıları ayakta iken gar sahası yakınındaki binaların çoğu sanayi bölgesine giren sonradan yapılmış yapıları barındırmaktadır (Şekil 4.6).

Bunun dışında kuzeyde Tepeveren-Efendibey yöresi ve batıda Aşağı-Yukarı Kayabaşı Mahallesi de tarihsel çevrenin yoğun olduğu alanlardır. Günümüzde Bor yolu üzerinde üniversitenin açılması, kentsel dönüşümün bu bölgelerde geniş alanda yer bulması gibi sebepler yeni ve yüksek katlı dairelerde artışa neden olmuş, bu bölgelerde bozulmalara yol açmaya başlamıştır.

5. NİĞDE TREN GARI KOMPLEKSİ

Niğde istasyonu, Ulukışla- Boğazköprü hattı üzerinde bulunan Niğde iline hizmet eden bir istasyondur (Şekil 5.1.). Bilindiği gibi tarihi tren istasyonları ortak kültürün ve geçmişin en önemli tanıkları olmaktadır. Bu nedenle küçük çaplı istasyonlardan, ana gar binalarına kadar ayırt edilmeksizin her biri korunması ve yaşatılması gereken kültür varlıklarımızdır. Çalışma konusu olan Niğde tren istasyonu, daha önce akademik çalışma yapılmamış olması adına özgün bir çalışma olmaktadır. Fakat kaynak yetersizliği çalışma sürecini olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle tüme varım yöntemi uygulanarak istasyonla ilgili bilgilere ulaşabilmek amacıyla öncelikle, üzerinde bulunduğu hattın bilgilerine ulaşabilmek gerekli görülmüştür. Buna bağlı olarak istasyonun bulunduğu hattın tarihçesinin araştırılmasının gerekliliği tespit edilmiştir.



Şekil 5.1. 1940'lı yıllar Niğde Tren Garı (Yılmaz Büktel Arşivi, 2007)

TBMM'de 17 Mart 1926'da 14 milyon liranın, Ulukışla- Boğazköprü hattının inşası için üç yıl içinde harcanması kararı alınmış olsa da, inşaata 1928 yılına kadar başlanamamıştır (Ek-6). Bu hattın inşası aynı zamanda 15 Haziran 1927'de Kütahya-Balıkesir hattının inşasını da alan Alman Julius Berger şirketine verilmiştir. Sözleşmeye göre Kütahya- Balıkesir hattının inşaatından 6 ay sonra bu hattın inşasına başlanacaktır (Emiroğlu ve Uzmay, 2013).

Ulukışla-Kayseri hattı, Ankara-Kayseri ve eski Bağdat hattını bağlayan Konya-Adana hattı arasında bulunmaktadır. Bu hattın yapılmasındaki amaç özellikle, üzerinden geçtiği Kayseri ve Niğde illerinin ticaret hacmini geliştirmek, bu bölgelerdeki tarım ürünlerinin ihracatını kolaylaştırmak olmuştur.

Demiryollarının yapımı için ayrılan bütçe Kütahya-Balıkesir hattıyla beraber işlerin verildiği Julies Berger şirketiyle yapılan anlaşmada belirtilmiştir (Ek-7). Buna göre Kütahya-Balıkesir hattı için kullanılan vagonlar ve hatların yapımı için harcamalar

tamamlanacak, geri kalan krediyle de Ulukışla-Kayseri hattının mali yönden gittiği yere kadar devam edeceği kararlaştırılmıştır (Yıldırım, 2001). Ulukışla'dan itibaren olan hattın işlerinde çalışan Berger şirketi yapılan anlaşma sonucu Ulukışla'dan itibaren 99. km'den inşaatı bırakmış, böylece Niğde'den sonraki kısım için hattın yapımı %7 faizle 12 Ocak 1934'te ödenmek üzere 110 bin dolara "Amerikan Fox International Corporation" Şirketi'ne ihale edilmiştir. Fox şirketi demiryolu işleriyle birlikte Kayseri İstasyonu ve İşletme binaları ile lojman binalarının inşaatını tamamlamıştır (Emiroğlu ve Uzmay, 2013). Bu durum Julies Berger Şirketi'nin de Niğde tren garı binası ve lojmanlarında etkin olabileceği sonucunu doğurmaktadır.

1933 yılındaki gazete kütüphaneleri ve dergiler incelendiğinde bu hattın açılışının Cumhuriyetin ilan edilmesinin onuncu yılı olan 1933 yılına denk geldiği bilinmektedir. Ulukışla ve Kayseri'den başlayan hat Niğde'de birleşmiştir (Şekil 5.2). Bu konuda 11.07.1932 tarihli telgrafta Ulukışla yönünden devam etmekte olan demiryolu döşemesinin Niğde'ye ulaştığına dair ibare bulunmaktadır. Dahiliye'den Basvekaleti Celile'ye yazılan yazıda, 4 Subat 1932 Perşembe günü ilk defa trenin Niğde istasyonuna gelişiyle halkın samimi mutluluğu bildirilmiştir (Ek-8). Kayseri-Ulukışla hattının tamamen açılması ile ilgili yazışmalarda ise Ulukışla-Kayseri hattının İncesu'ya kadar olan son kısmının 20.9.1933'de hizmete açılacağı ve böylece demiryolu hizmetinin sürekliliğinin gerçekleştirilmiş olacağı belirtilmektedir (Ek-9).

Demiryollar Mecmuası'nın 1933 tarihli basımında başlık olarak, "En kısa yoldan, Akdeniz'den Karadeniz'e selam, Kayseri (Boğazköprü- Ulukışla) hattı da bitti." ibaresi yer almaktadır (Ek-10). Hattın tamamlanmasıyla Kayseri'de bulunan halk, bu durumu sevinçle karşılamıştır (Ek-11). Demiryolunun Kayseri ve özellikle Niğde için öneminin büyük olduğu görülmektedir. Anadolu'nun iç kısmında tam anlamıyla keşfedilmemiş bölge için demiryolu, ticaretin, ekonominin, ulaşımın ve demiryolu ile gelen yeni bir mimari anlayışın gelişimi, doğuşu demek olacaktır.



Şekil 5.2. Kayseri-Ulukışla demiryolunun işletmeye açılma hazırlıkları, İncesu kazası önündeki şükran şenliklerinden (Anonim, 1933a)

Demiryollarının Niğde'ye varması, ekonomik açıdan olumlu sonuçlar doğurmuştur. Bunlardan özellikle buğday gibi tahıl ihracatındaki artış 1933 yılından sonra yani demiryollarının şehre kazandırılma tarihinden sonra yükselişe geçmiştir. 1937 yılında sadece Niğde istasyonundan 3600 ton sadece buğday, 3605 ton buğday da un olarak Aksaray Azmi Milli Fabrikasından piyasaya sevk edilmiştir (İnceler, 2006).

Niğde tren istasyonu binası Cumhuriyet döneminin demiryolu mimarisinin temsilcilerinden biri olmaktadır. Bu nedenle korunması ve tesciliyle ilgili ilk karar 31.07.1993'te Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 1662 sayılı kararınca alınmıştır (Ek- 12). Sadece istasyon binasının tescil edilmesi kararına ek olarak Nevşehir K.T.V.K.B.K. tarafından 18.10.2006'da 72 pafta, 132 ada, 1 parselde Gar binasının bulunduğu alanda 1/1000 ölçekli plan değişikliğine gidilmiş, parsel üzerinde korunması kararının alındığı müştemilat binası ve diğer binalar tescillenmiş, yeniden düzenlenip envantere konulmuştur (Ek- 13).

18.10.2006 gün ve 882 sayılı karar ile tescilli 132 ada, 1 parselde yer alan Gar Sahasında bulunan lojman ve ek hizmet binaları için hazırlanan rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerinin uygunluğuna karar verilmiş olup, projenin uygulanılmasına karar verilmiştir (Ek- 14). Bu karar neticesinde Gar Ek Hizmet Binası 2 ve Gar Lojman Binası 2'nin restorasyonu özel bir inşaat firması yoluyla gerçekleştirilmiştir.

5.1. Niğde İstasyon Kompleksi'nde Bulunan Binalar

Niğde tren istasyonu Cumhuriyet'in ilanından sonra devletin genel politikası dâhilinde olan demiryollarının arttırılması ve yerelleştirilmesi amacıyla Kayseri- Ulukışla arasındaki hatta da hizmet edecek şekilde Niğde'de konumlandırılmıştır. İstasyon binası, 4 Şubat 1932'de trenin ilk kez Niğde istasyonuna uğramasıyla hem ekonomik olarak hem de sosyal olarak Niğde halkının gelişimini besleyen bir araç olmuştur (Şekil 5.3).



Şekil 5.3. Niğde istasyonunda 10.05.1935 tarihli kutlama töreni (Anonim, 2011)

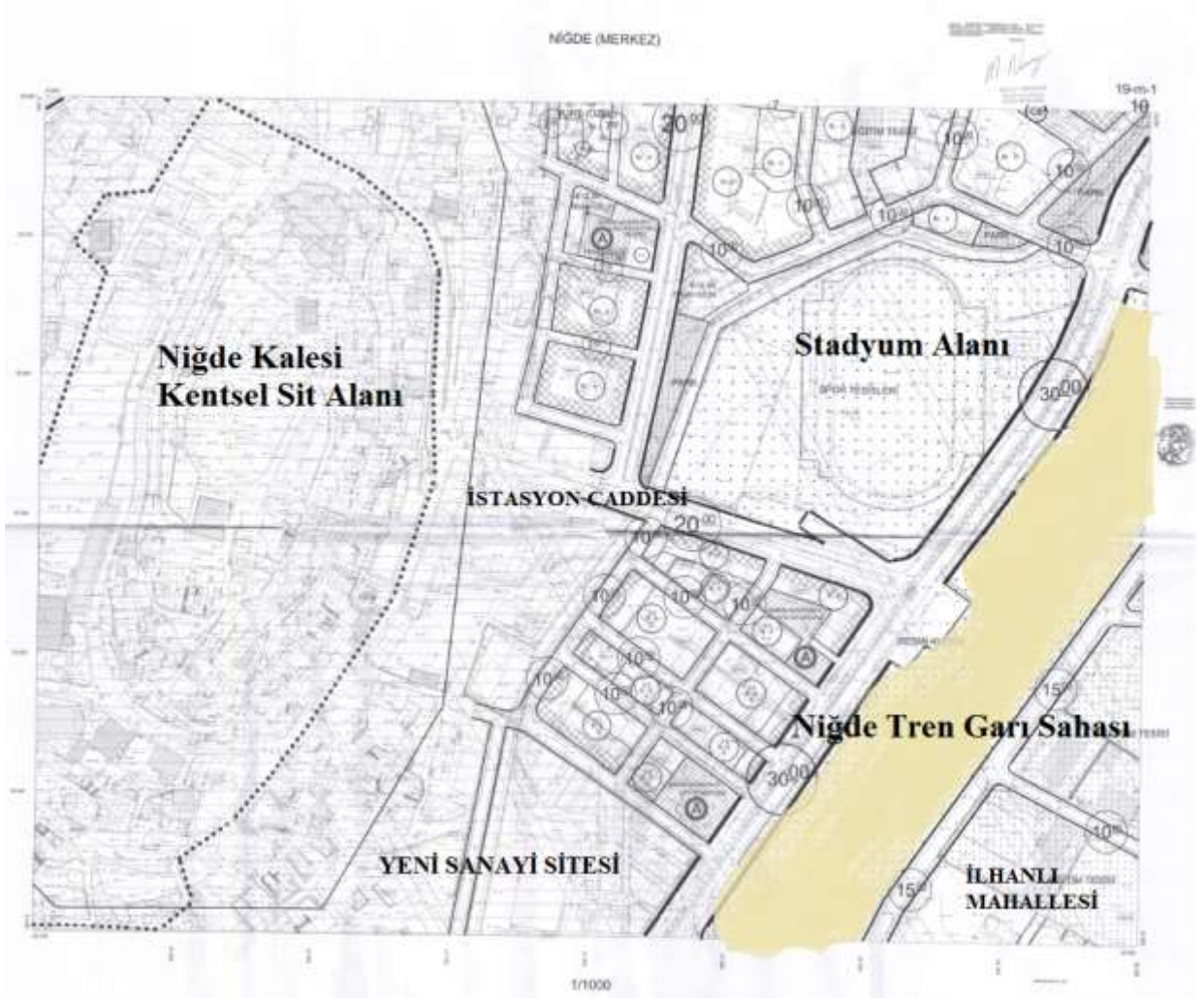
İstasyon binası aynı zamanda Atatürk'ün ziyareti ile de özel bir anlam daha kazanmıştır. 5 Şubat 1934'de Gazi Mustafa Kemal Atatürk Niğde'yi sadece bir kere olmak üzere ziyaret etmiştir. Yanında Afet İnan, Kılıç Ali, Ruşen Eşref Günaydın ve Falih Rıfkı Atay bulunan Atatürk, Orta Anadolu gezisi kapsamında Niğde ilini de ziyaret etmiştir. Kayseri'den demiryolu ile Niğde'ye gelmiş, istasyonda Niğde halkı tarafından coşkuyla karşılanmıştır. Niğdeliler ile buluştuktan sonra akşam dinlenmek için istasyona dönmüş, kendi kompartımanında kalmak istemiştir. Ertesi gün 21.30'da istasyondan büyük bir coşku ile uğurlanmıştır (Anonim, 1998) (Şekil 5.4).



Şekil 5.4. Niğde istasyonunda bulunan Atatürk anıtı (Fotoğraf 05.09.2017, Özmertyurt)

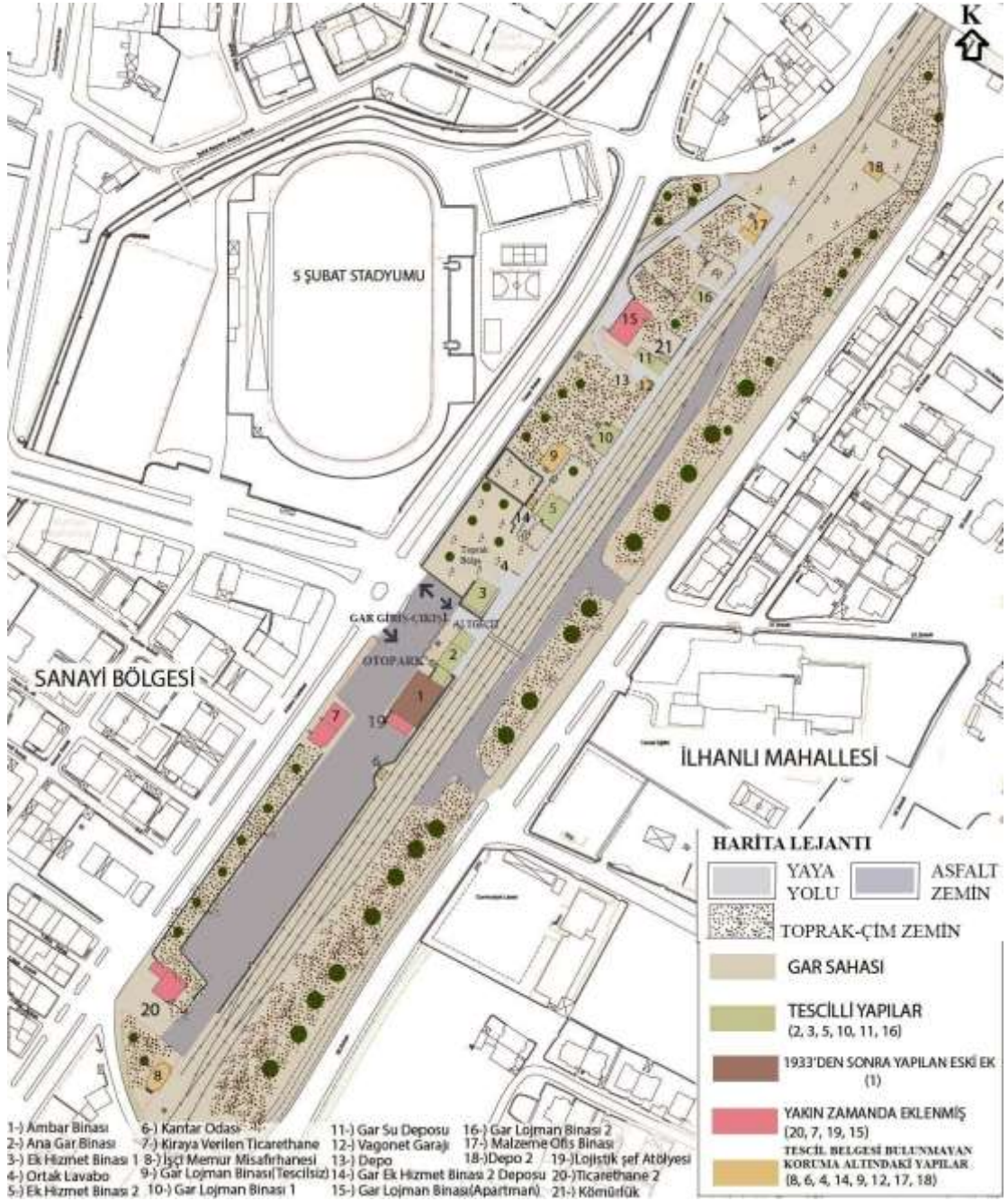
Niğde garı günümüzde hala kendi işlevini sürdürmektedir. Her gün Kayseri ve Adana güzergahında yolcu seferlerine ek olarak ticari ulaşım katkı sağlayarak yük taşımacılığı da yapmaktadır. İstasyon içerisinde yolcu binasına ek ambar, lojmanlar, su deposu, depo gibi farklı fonksiyonlara sahip birimler bulunmaktadır. Tıp bina projesi olan yapı özellikle Alman üslubunun yoğun hissedilmesi ve hattın yapımında Julies Berger şirketinin çalışması sebebiyle Alman mimarisinden öğeleri içinde barındırmaktadır.

İstasyon binası şehrin güneydoğu kısmında yer almaktadır. Kuzeybatı yönünde uzanan, şehir ile istasyonu bağlayan istasyon caddesi, kentsel sit alanı olan Kale bölgesinin etrafını sarak Valilik binasına kadar uzanmaktadır. Batısında sanayi sitesi, kuzeyinde yine istasyon caddesi üzerinde stad alanı bulunmaktadır. Güneyi ve güneydoğusunda ise Nar Mahallesi ve İlhanlı Mahallesi bulunmaktadır. Bu bölgelerde çok katlı olmayan yer yer geleneksel yapım tekniğiyle yapılmış konut yoğunluğu bulunmaktadır (Şekil 5.5).



Şekil 5.5. Niğde Tren Garı, 2013 İmar Planı (Niğde Belediyesi Arşivi)

İstasyon sahası yaklaşık 82.800 m²'dir. Sahaya giriş alanın kuzeybatısından olmaktadır. Gar sahası içindeki binalar güneydoğu- kuzeybatı tren aksı boyunca yan yana sıralanmışlardır. İstasyon sahası içerisinde 21 adet bina bulunmaktadır. Bunlardan kültür envanterine giren tescilli binalar; Ana istasyon binası (2 Nolu Bina), Gar Ek Hizmet Binası (3 Nolu Bina), Gar Lojman Binası 1 (10 Nolu Bina), Gar Lojman Binası 2 (16 Nolu Bina), Gar Ek Hizmet Binası 2 (5 Nolu Bina) ve Gar Su Deposu'dur (11 Nolu Bina). Bu yapılar tren hattı boyunca hattın kuzeybatısında bulunmaktadır (Şekil 5.6).



Şekil 5.6. Niğde Tren Garı Sahası Mevcut Durum

Hat boyunca güneybatıdan başlayarak sıralanan; İşçi Memur Misafirhanesi (8), Kantar Odası (6), Lojistik Şef Atölyesi (19), Ambar Binası (1), Ana Gar Binası (2), Ek Hizmet Binası (3), Ortak Lavabo (4), Ek Hizmet Binası 2 (5), Gar Lojman Binası (10), Vagonet Garajı (12), Gar Su Deposu (11) ve Kömürlüğü (21), Gar Lojman Binası 2 (16), Malzeme Ofis Binası (17) ve en sonda depo (18) olmak üzere 15 adet yapı bulunmaktadır. Geriye kalan 6 yapı ise ticarethaneler (7, 20), depolar (13, 14) ve lojman binalarını (9, 15) oluşturmaktadır.

Gar sahası içerisinde bulunan ahşap raylar alanın güneydoğusunda konumlanmaktadır. Binaların bulunduğu zemin raylardan yaklaşık 50-60 cm yukarıda bulunmaktadır. Yapılar arasında ulaşım, rayların bulunduğu taraftaki kaldırımdan sağlanmaktadır. Özel bir yaya yolu düzenlenmemiştir. Her yapının peyzajı kendi içinde sonradan düzenlenmiştir. Bütüncül peyzaj uygulaması bulunmamaktadır. Yaya yolları beton zemin olup yer yer üzeri dökme taş ile döşenmiştir. Eski gar çalışanlarından öğrenilen bilgiye göre Ek hizmet binası 1 (3 numara) ve 9 numaralı gar lojman binasının sınırladığı alan, geçmişte Niğde halkına da hizmet eden açık hava toplantılarının, eğlencelerinin yapıldığı yerdir. Ek hizmet binasının kuzeybatı cephesindeki birimlerin bu alana hizmet ettiği eski gar çalışanlarından öğrenilmiştir. Bu alanda dikdörtgen bir süs havuzu mevcuttur. Günümüzde bu alan ve havuz kullanılmamakta, sadece ağaç yoğunluğunun olduğu bir bahçe durumundadır (Şekil 5.7).



Şekil 5.7. Niğde Tren Garı solda eski çay bahçesi ve sağda çay bahçesinin havuzu

Gar sahasının güneybatısında ana gar binasının batısındaki 150 m.x 30 m. alan, boş asfalt bir sahadır. Bu alanın batısında ise ticarethane olarak kiraya verilen yapılar (20 numara) bulunmaktadır. Rayların güneyinde bulunan alanlar hat boyunca ağaçlandırılmıştır ve arada ince yürüyüş yolu düzenlenmiştir. Sahanın kuzeyinde ise gar lojman binası apartmanı (15 numara) bulunmaktadır. Lojman binasının girişi gar sahasının kuzeyinden yapılmakta ve ana girişe ek bir giriş sağlamaktadır. Gar sahasına girişi sağlayan ana giriş kısmında ise 40 m. x 30 m. 'lik otopark alanı ve bu alanın güneyinde 2 nolu Ana Gar Binası ile 3 nolu Ek Hizmet Binası 1 arasında bulunan alt geçit girişi bulunmaktadır (Şekil 5.8).



Şekil 5.8. Niğde Tren Garı Sahası Hava Fotoğrafı (www.yandex.com.tr, 08.10.2018)

5.2. İstasyon Sahasındaki Tescillenen Binalar

5.2.1. Ana istasyon binası (2 Nolu Bina)

1933 yılında yapımı tamamlanan hat ile faaliyete geçen istasyon binası günümüzde hala işlevini devam ettirmektedir. T.C.D.D.’nin 16.02.2006 tarihinde yapmış olduğu “Gar ve istasyonların güzelleştirilmesi” çalışmaları neticesinde oluşturulan raporda belirtildiği üzere Niğde Gar alanı tarihi tescilli bir yapı olup, binanın yapım yılı 1930’dur (T.C.D.D. Arşivi). Tescil fişinde yer alan bilgilere göre 72 pafta 132 Ada 1 Parsel olan alanda yer almaktadır. Zemin artı bir katlı taş yığma olan binanın mimari özellikleri Alman mimari üslubundan etkilenilmiş şekilde yapılmıştır. (Ek- 15). Binanın tip projesi, ufak değişikliklerle birlikte, benzerlerinin Anadolu’nun

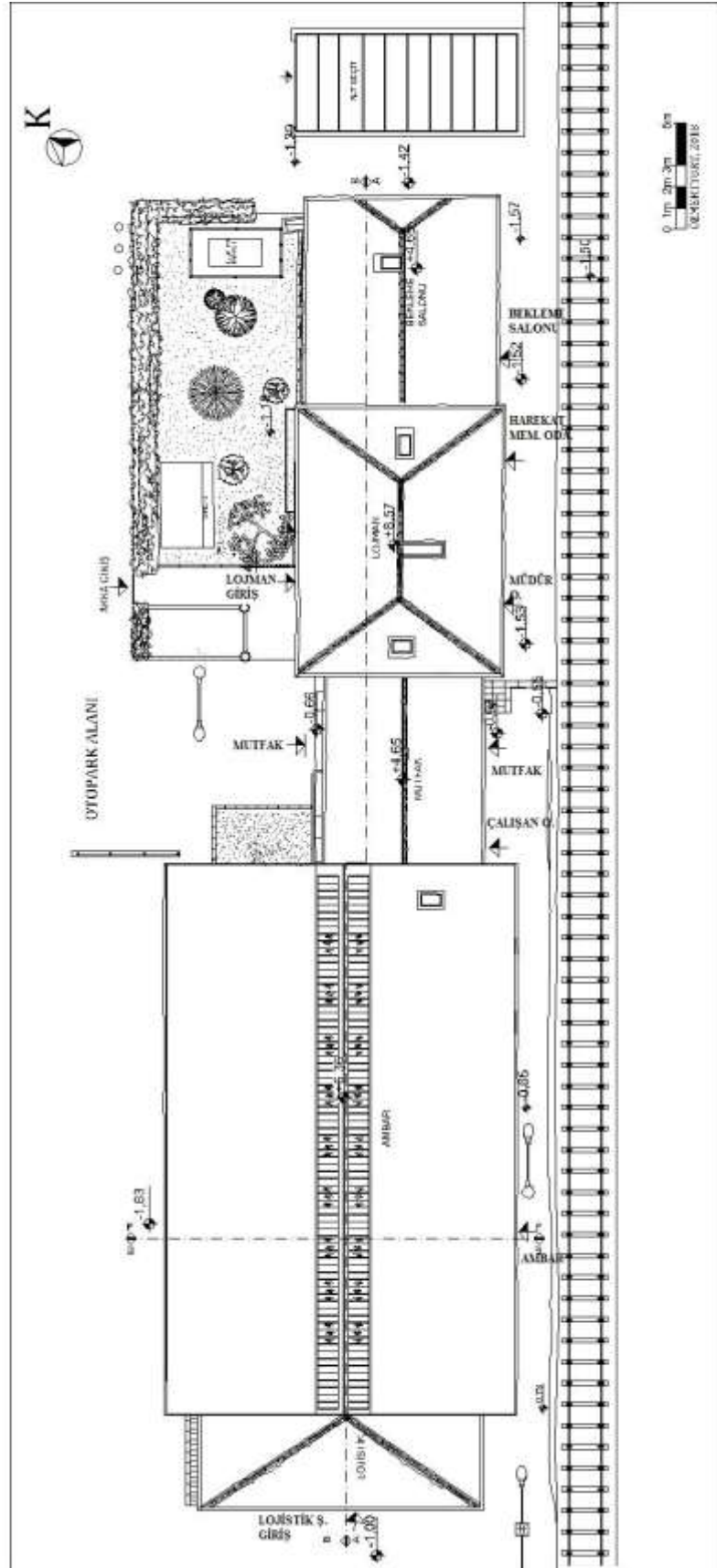
çeşitli illerinde olduğu da tespit edilmiştir. Niğde, Karabük, Dursunbey, İsmetpaşa, Sandıklı, Çatalağzı ve Kırıkkale’de bulunan tip proje binaları kullanıcı ihtiyaçlarına göre ve buldukları yörenin nüfusuna uygun olarak ufak değişimlere gidilerek yapılmış olsa da genel olarak Alman mimarisinin o dönem Türkiye’indeki yansımalarının göstergeleri niteliğindedirler (Şekil 5.9).



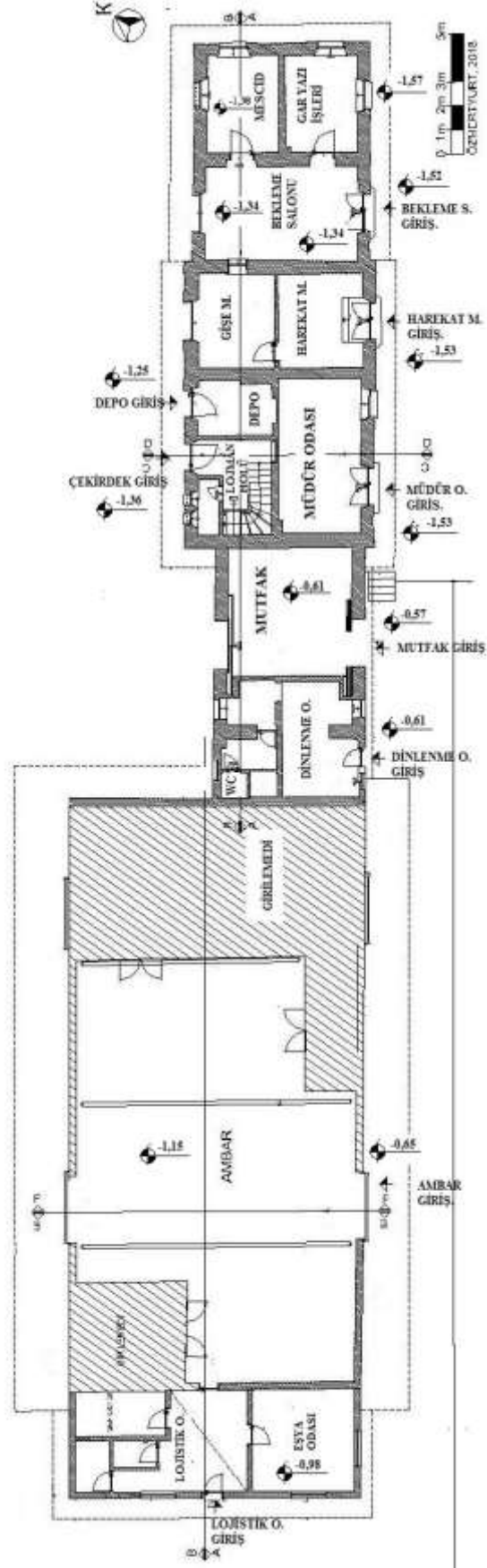
Şekil 5.9. Solda Niğde Garı (Özmertyurt, 12.05.2017) ve sağda Dursunbey istasyonu (www.milliyet.com)

Plan Özellikleri: Gar binası, gar sahasının ortasındaki giriş kısmının batısında yer almaktadır. Yapının kuzeybatı cephesinde otopark alanı güneydoğu cephesinde raylar bulunmaktadır. Gar binasına bitişik ambar binası ve ardından ambara da bitişik şekilde sonradan yapılmış Lojistik Şef Atölyesi yer almaktadır. Gar binası 30,95 x 12,35 m. lik alan üzerinde inşa edilmiştir. Zemin kat alanı 30,95 x 8,25 m. dir. Dikdörtgen plan şemasına sahip olan gar binasına girişler yapının kuzeybatı ve güneydoğusunda bulunan kapılardan sağlanmaktadır (Şekil 5.10.). Binanın kuzeybatısındaki kapılar mutfığa, depoya ve lojmana hizmet etmektedir. Güneydoğusundaki çift kanatlı kapılar sırasıyla batıdan doğuya doğru çalışan dinlenme odası, mutfak, gar müdürü odası, harekât memuru odasına ve bekleme salonuna açılmaktadır.

Çalışan dinlenme odası, ana istasyon binasının güneybatısında yer almaktadır. Dikdörtgen planlı odanın giriş duvarına dik olacak şekilde içeriye doğru 56 cm kalınlığında ve 1,25 m uzunluğunda yapılan duvar parçasıyla oda yarıya bölünmüştür (Şekil 5.11.). Duvarın girinti yaptığı kısmın dış duvardaki ifadesinden de odanın bu kısmında daha önceden bir duvarla bölünmüş olması durumunu göstermektedir. Odanın güneydoğu duvarında bir adet pencere bulunmaktadır. Odanın kuzeybatı duvarında ise bir geçiş sağlanarak ıslak hacimlerin olduğu lavabo kısmına geçilmektedir. Bu kısmın kuzeybatı duvarlarında iki adet pencere bulunmaktadır. Odanın güneybatı duvarı ambar binasına bitişik olduğu için sağır bırakılmıştır (Şekil 5.12.).



5.10. Niğde Garı Ana Gar Binası Vaziyet Planı



Şekil 5.11. Niğde Garı Ana Gar Binası Zemin Kat Planı



Şekil 5.12. Niğde Garı Ana Gar Binası çalışan dinlenme odası (Özmertyurt, 20.05.2018)

Mutfak mekanı odanın doğusunda yer almaktadır. Kare planlı mutfağın kuzey ve güney duvarlarında 200/265 cm. ölçülerinde geniş kapılar bulunmaktadır. Mutfağın güney duvarının dışındaki platformun beş basamakla gar müdür odasının giriş kapısının önüne inilmektedir (Şekil 5.13.).



Şekil 5.13. Niğde Garı Ana Gar Binası mutfak birimi (Özmertyurt, 20.05.2018)

Gar müdürü odası 6,45 x 3,80 m boyutlarında dikdörtgen planlıdır. Giriş kapısının 1,95 m doğusunda 120/220 cm ebatlarında çift kanatlı pencere bulunmaktadır. Odanın kuzey duvarına bitişik lojman giriş holü ve depoya girişler ise ana binanın kuzeyindeki iki kapıyla yapılmaktadır. Lojmana çıkan ve bodruma inen merdivenler için hol oluşturan odanın kuzey duvarında giriş kapısı ve kapının batısında küçük

bölmeli kiler bulunmaktadır. Odanın batı bölümünde ise merdiven evi bulunmaktadır (Şekil 5.14.).



Şekil 5.14. Niğde Garı Ana Gar Binası, gar müdür odası (Özmertyurt, 20.05.2018)

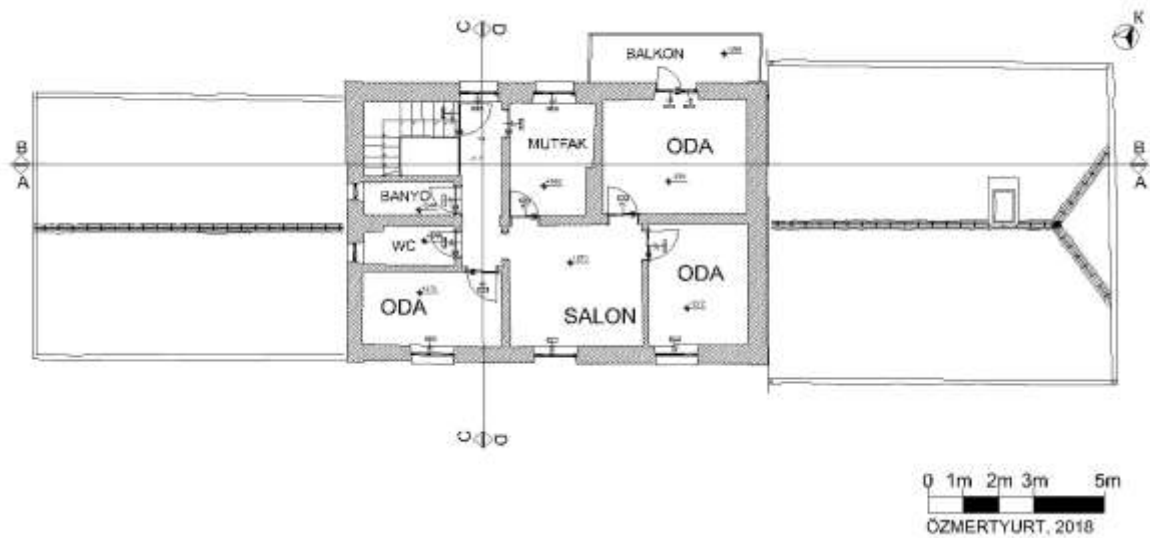
Harekat memuru odası, gar müdürü odasının doğusunda bu mekana bitişik bulunmaktadır. Odaya giriş iki basamak aşağı inilerek yapılmaktadır. Odanın kuzeyindeki tek kanatlı ahşap kapı ile gişe bölümüne geçiş yapılacak şekilde planlanmıştır. Gişe odasının batı duvarında bulunan 80/160 cm'lik pencere ile bilet satış işlemleri gerçekleştirilmektedir. Kuzey duvarında ise 120/220 cm ölçülerinde çift kanatlı kemerli kapı olmasına rağmen kapılar pencere işlevi görmekte, açılmamakta ve sadece aydınlık verme amacıyla kullanılmaktadır.

Bekleme salonu ve gar bürolarını içeren yapının doğu bölümü 9,65 x 7,32 m boyutlarında olup 1 adet ana girişe sahiptir. Harekat memuru odasının doğusunda bulunan bekleme salonu halkın bilet almak için geldiği, treni bekledikleri bölümdür (Şekil 5.15.). Salonun batı duvarında gişeye bağlantılı pencere bulunmakta kuzeyinde açılmayan ve pencere görevi gören eski kemerli kapı bulunmaktadır. Odanın batı duvarında ise iki adet kapı bulunmaktadır. Bunlardan kuzeydeki kapı mescide, güneydeki kapı ise gar yazı işleri bürosuna açılmaktadır. Mescidin kuzey ve batı duvarında birer pencere bulunmaktadır. Diğer duvar sağırdır. Bitişikindeki Gar Yazı İşleri Bürosu'nun ise kuzey ve doğu duvarlarında birer adet 120/220 cm ölçülerinde pencere bulunmaktadır.



Şekil 5.15. Niğde Garı Ana Gar Binası, bekleme salonu (Özmertyurt, 20.05.2018)

Üst kat lojman dairesine, yapının kuzeyindeki çekirdek bölümünden ulaşılmaktadır. Çıkış merdivenin bitimindeki bir kapı ile daireye girilmektedir (Şekil 5.16.).



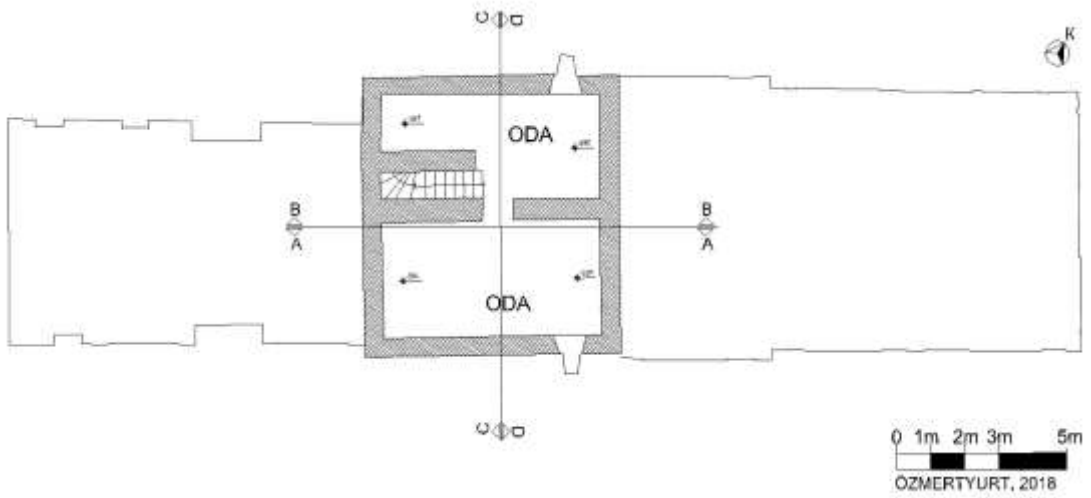
Şekil 5.16. Niğde Garı Ana Gar Binası 1. Kat Planı (Özmertyurt, 20.05.2018)

Lojmana girişte kapının kuzeyinde mutfağa, salona giriş holünün doğusunda başka bir kapıyla odaya girilmektedir. Giriş holünün güneyinde ise banyo ve tuvalet bulunmaktadır. 3 oda 1 salon olan lojmanda salona, giriş holünün kuzeyinden açılan kapı boşluğundan geçilmekte, diğer odalara ise salonun kuzeyinden ve batısından açılan kapılarla girilmektedir (Şekil 5.17.).



Şekil 5.17. Niğde Garı Ana Gar Binası, lojman sofası (Özmertyurt, 20.05.2018)

Lojman dikdörtgen planlıdır. Batıdaki odaya ait bir adet balkon bulunmaktadır. Lojman katının pencereleri genel olarak dikdörtgen olup dairenin kuzeyinde ve güneyinde 110/160 cm ölçülerindedir. Merdivenlerden inerek ulaşılan bodrum kat ise 2 odadan oluşmaktadır ve depo görevi görmektedir (Şekil 5.18.).



Şekil 5.18. Niğde Garı Ana Gar Binası, Bodrum Kat Planı (Özmertyurt, 20.05.2018).

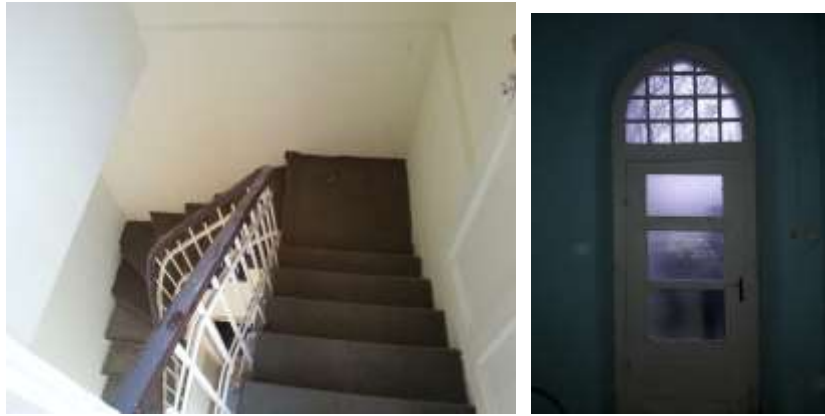
Ambar binası ise, ana binanın batı duvarına bitişik nizamda yapılmıştır. Yapıya girişler, binanın kuzeyinde ve güneyinde olan ahşap kapılarla sağlanmaktadır.

Lojistik şef atölyesine dikdörtgen planlı ambar binasının batı duvarındaki kapıyla geçilebilmektedir. Yapı, ambara bitişik şekilde sonradan eklenmiştir.

Malzeme ve Strüktür Özellikleri: Niğde garı, kâgir (yığma) bir binadır. Taş malzemenin dış duvarlarda taşıyıcı olarak kullanıldığı binada dış duvar kalınlıkları yaklaşık 55 cm, iç duvarlar ise ortalama 30 cm'dir. Binada duvarlarda ağırlıklı olarak taş malzeme, iç duvarlarda tuğla, kapı ve pencere doğramalarında da genelde ahşap malzeme kullanılmıştır (Şekil 5.19.). Fakat yer yer bozulmalar görülerek pencere ve kapılarda PVC ve binaya sonradan eklenen güvenlik kamerası kablosu, anten, metal tabela gibi kompozit malzemeler de kullanılmıştır. Örneğin lojman katında bulunan pencerelerde PVC eklemesi yapılmıştır. Lojman binasına çıkan merdiven, korkulukları demir, küpeştesi ahşap, basamakları ise beton şap dökülerek yapılmıştır (Şekil 5.20). Binanın döşemesi karma tip döşemedir. Taş duvarların sınırladığı alanlardaki döşemelerde betonarme içine ahşap hatıllar kullanılmıştır. Çatı örtüsü Marsilya kiremitle kaplanmıştır.



Şekil 5.19. Garın gişesi bölümüne giriş kapısı solda ve sağda lojman sofasındaki değiştirilen kompozit kapılar (Özmertyurt, 03.05.2018).



Şekil 5.20. Lojmana çıkan merdivenler solda ve sağda depo kapısı (Özmertyurt, 03.05.2018)

Cephe Özellikleri: Gar binası güneydoğu yönündeki uzun cephesiyle tren yolu hattına (Şekil 5.21), kuzeybatı yönündeki uzun cephesiyle şehirden gelen aksı karşılayan otopark alanına, kısa cepheleriyle kuzeydoğu ve güneydoğu yönlerine, kuzeydoğu cephesiyle diğer lojman binalarına bakarak alana yerleştirilmiştir (Şekil 5.22). Güneybatı cephesinde ise ambar binasıyla birleşerek sağır bırakılmıştır. Ana giriş kapıları zemin katta 5 tanesi güneydoğu cephesinde 5 tanesi kuzeybatı cephesinde (Şekil 5.23) olmak üzere 10 lojman katında 1 adet balkon kapısı olmak üzere toplam 11 adettir. Pencereler ise 11 tane zemin katta, 5 tanesi lojman katında olmak üzere 16 adettir.



Şekil 5.21. Ana Gar Binası güneydoğu cephesi(Özmertyurt, 20.05.2018)



Şekil 5.22. Ana Gar Binası kuzeydoğu cephesi(Özmertyurt, 20.05.2018)



Şekil 5.23. Ana Gar Binası kuzeybatı cephesi(Özmertyurt, 20.05.2018)

Ana istasyon binasının alt katındaki büyük kapı ve pencereler sivri kemerli yapıda olup mutfığa ait iki kanatlı kapının üstü basık kemerlidir. Kapı ve pencere kenarlarının etrafları dar derzli sekizer adet sağdan ve soldan olmak üzere kesme taşlarıyla çıkıntı yapacak şekilde sarılmıştır. Zemin katta cephelerde zeminden yaklaşık 2,50 metre yukarıdan silmeler geçilmiştir. Alt katta kemerli kapı ve pencerelerin üstü bir silme ile cephe boyunca birleştirilmiştir (Şekil 5.24.).



0 1m 2m 3m 5m
ÖZMERTYURU, 2018



Şekil 5.24. Niğde Garı Ana Gar Binası, üstte güneydoğu ve altta kuzeybatı cephesi.

Üst kat pencereleri dikdörtgendir. Gar binasının tüm köşelerinde siyah bazalt köşe taşları vardır. Güneydoğu cephesinde lojman katı ile zemin kat arasındaki betonarme saçak örtüsünün üzeri ahşap çita üstüne su yalıtımı nitelikli desenli kumlu shingle ile kapatılmıştır. Kuzeybatı cephesinde bulunan balkon ise binadan 1,40 m. çıkıntı yaparak lojmana hizmet etmektedir. ana istasyon binasının bacaları özgün olup dönem özelliği göstermektedir.

Yapının güneybatı cephesi sağır olup sonraki dönemlerde yapılmış olan ambar binasına bitişiktir. Kuzeydoğu cephesi ise tek katlıdır. İki adet 120/220 cm. boyutlarında üstleri sivri kemerle biten pencereler ve bu pencerelerin önlerinde demir korkuluk bulunmaktadır (Şekil 5.25.). bu cephe, binanın diğer cephelerinde olduğu gibi pencere üstü silmeleri, pencere kenarları ve köşe taşları, biçimlerini tekrar etmektedir.



Şekil 5.25. Niğde Garı Ana Gar Binası sırasıyla solda güneybatı ve sağda kuzeydoğu cephesi.

Taş işçiliği özellikle binanın dış cephesindeki duvarlarda, köşelerinde, kapı ve pencere kenarlarında kendini göstermektedir. Kapı ve pencerelerinin ahşap malzemeyle yapılmış olması, üst kısımlarının küçük kare camlarla bölmelendirilmiş olması, pencere korkuluklarındaki malzeme ve şekli, pencerelerdeki silmeler, bacaların özellikleri ve tüm cephe kompozisyonu dönemini yansıtmaktadır. Döneminin diğer gar binalarından farklı olarak 1., 2., 3. sınıf yolcu bekleme salonu ayrımı görülmemektedir.

5.2.2. Gar ek hizmet binası 1 (3 Nolu Bina)

Gar ek hizmet binası, kâgir, tek katlı, taş malzemeden yapılmış kırma çatılı bir yapıdır. Yapının yapım tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte diğer yapılarla olan benzer mimari dil ve diğer yapıların emlak fişlerinde yer alan bilgiler ışığında 1930 yılında yapılmış olduğu tahmin edilmektedir (Ek- 16). Yapının tescillenmesi ana binadan farklı olarak 18.10.2006'da gerçekleştirilmiştir. 2016 yılında yapılan restorasyon çalışmalarında restorasyon projesi hazırlanmadan sadece bakım ve yenileme çalışması yapılmıştır (Şekil 5.26).



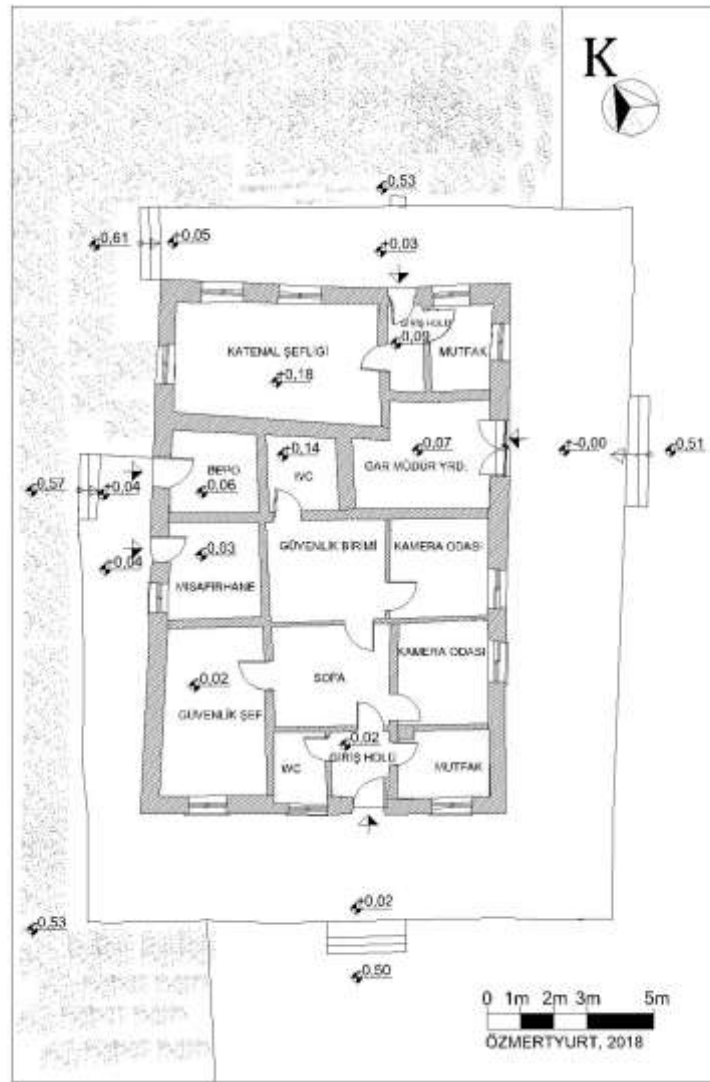


Şekil 5.26. Gar Ek Hizmet Binası üstte günümüz (Özmertyurt, 18.03.2018), altta 2006'daki müdahale öncesi son durum (Anonim, 2016a).

Yapının kuzeybatı cephesine bakan kısımda bulunan havuz, çalışanlardan alınan bilgilere göre geçmişte alanın kamusal alan olarak, halka açılan bölümüne hizmet etmekte olduğu öğrenilmiştir. Bu nedenle binanın bu cephesindeki depo ve misafirhane birimleri önceden servis birimleri olarak kullanılmaktadır. İçeride yapılan incelemelerde bazı duvarlarda eklemeler olduğu, odaların sonradan bölündüğü tespit edilmiştir. Binanın planındaki bölümlendirmeler ve iç duvar kalınlıklarındaki değişimler diğer gar sahasındaki binalarda da olduğu gibi hem lojman hem de idari bina olarak kullanılmış olabileceğini ayrıca hizmet birimi gibi farklı fonksiyonlara göre geçmişte alanların bölümlendirilmiş olabileceğini göstermektedir.

Yapının içerisinde Gar Müdür Yardımcı odası ve Koruma Güvenlik Şefliği bulunmaktadır. Bina beş farklı fonksiyonu bünyesinde barındırır. Bu nedenle binanın kuzeybatısında iki, diğer yönlerinde birer olmak üzere toplam beş ayrı girişi bulunmaktadır. Süsleme özellikleri bulunmayarak sade tasarlanan binanın, dikdörtgen pencerelerinin ve kapılarının üstünde ve kapı-pencere aralarına inerek binayı dolaşan yaklaşık 50 cm'lik silmeleri bulunmaktadır. Bina zeminden yaklaşık 40 cm yükseltiyle su basman üzerine oturmaktadır.

Plan Özellikleri: Gar ek hizmet binası 1, gar sahasında ana gar binasının yaklaşık 15 m. doğusunda, ana gar sahasına girişin batısında yer almaktadır. Bina, 16,45 m. x 11,50 m. lik alan üzerinde inşa edilmiştir. Bina, zeminden 3 basamak yükseltiyle oluşturulan su basmana oturmaktadır. Tek katlı binanın plan şeması dikdörtgendir (Şekil 5.27).



Şekil 5.27. Gar Ek Hizmet Binası 1 Zemin Kat Planı

Binaya girişlerden güneybatı girişi, güvenlik şefliğine hizmet eder. Girişte tek kanatlı 90/200 cm. ölçülerinde kapı ile 1,90 m. uzunluğunda hole girilmektedir. Bu holün batısında lavabo olarak kullanılan bir mekân mevcuttur. Giriş holünün sonundaki tek kanatlı ahşap kapıyla içerideki dikdörtgen sofaya ulaşılmaktadır. Sofanın batısındaki kapıyla dikdörtgen planlı güvenlik şefliği birimine, kuzeyindeki kapıyla diğer güvenlik birimine ulaşılmaktadır. Bu güvenlik birimi odasının kuzeyinde lavabo, doğusundaki bir kapıyla geçiş yapılan kamera odası bulunmaktadır. Sofanın doğusunda ise diğer kamera odası bulunmaktadır.

Binanın kuzeybatısından kare planlı tek pencereli misafirhaneye ve diğer kapıdan depoya geçiş yapılmaktadır. Misafirhane birimi 2,89 x 2,83 m. ölçülerinde olup yaklaşık kare planlıdır. Odanın giriş cephesinde 80/160 cm. ölçülerinde çift kanatlı ahşap pencere bulunmaktadır. Binada kullanılan ahşap pencerelerin üstlerinde üç

bölümlü camlar kullanılmıştır. Binanın kuzeydoğusu ise bina kütlesi zeminden iki basamak yükseltilmiştir. Tek kanatlı ahşap kapıyla başka bir hole ve bu holün batısından mutfak birimine, doğusundan ise katenal şefliği birimine geçiş yapılabilmektedir. Katenal şefliği kuzeydoğu cephesinde iki, kuzeybatı cephesinde 1 olmak üzere 3 adet 115/150 cm. ölçülerinde çift kanatlı altışar bölümlü pencereye sahiptir. Mutfak biriminde ise yine odanın kuzey ve batı duvarlarında 115/150 cm ölçülerinde ahşap pencereler bulunmaktadır.

Binanın güneydoğu cephesi ise zeminden iki basamak yüksektedir. Giriş kapısı çift kanatlı ahşap kapıdır. Kapının ölçüleri 150/200 cm. olup kapının üst bölümünde iki adet camlı bölüm vardır. Bu kapıyla gar müdür yardımcısının odasına giriş yapılmaktadır.

Malzeme ve Strüktür Özellikleri: Gar ek hizmet binası, kagir taş binadır. Dış duvarları yaklaşık 55 cm. dir. İç duvarlar ise tuğla ve taş olmak üzere kullanılmıştır. Tuğla duvarlar, 25-30 cm. arasında, taş duvarlar 50 cm. dir. Bazı odalar alçıpanla bölünmüştür.

Güneybatı girişinde kapının üzerinden geçen kiriş yapının betonarme kirişle desteklendiğini göstermektedir. Karma döşeme bu binada da kullanılmıştır. Oda tavanları sonradan ahşap lambri ile kaplanmıştır (Şekil 5.28). Pencere ve kapıları ahşaptır, sonradan eklenen PVC kapı-pencereler mevcuttur. Binada taş, tuğla, ahşap, beton kullanılmıştır. Çatısı kırma çatı ve kiremit örtülüdür.

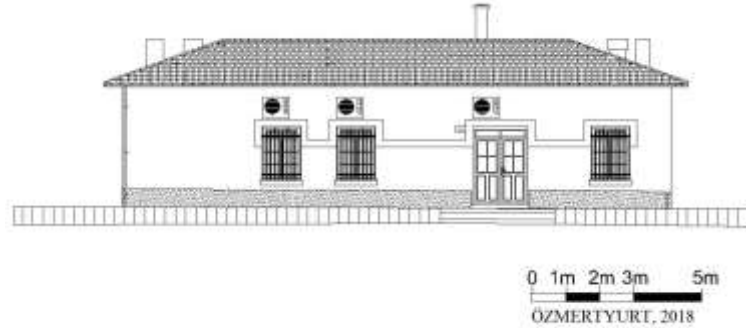


Şekil 5.28. Kapının üstündeki kiriş detayı ve oda tavanlarındaki ahşap lambri (Özmeriyurt, 18.03.2018)

Cephe Özellikleri: Yapının güneybatı (Şekil 5.29.), güneydoğu (Şekil 5.30.) ve kuzeydoğu cephelerinde birer adet kapı, üçer adet pencere; kuzey batı cephesinde ise 2 adet kapı 2 adet pencere olmak üzere toplam 5 adet kapı ve 11 adet pencere bulunmaktadır. Pencere altışar bölmeli üst bölümü üçerli bölümlendirilmiş ahşap malzemeledir.



Şekil 5.29. Ek Hizmet Binası 1, güneybatı cephesi



Şekil 5.30. Ek Hizmet Binası 1, güneydoğu cephesi

Tek katlı olan yapıda kapı ve pencereler dikdörtgendir. Zeminden yaklaşık 2,30 metre yukarıdan silmeler geçilmiştir. Silmeler, kapı ve pencerelerin üst noktalarından köşeli şekilde dolanarak devam etmektedir. Zeminden 90 cm. yukarıya kadar olan ve binayı çevreleyen alan koyu gri boya ile boyanmıştır. Binanın çatısı ahşap saçaklı ve üzeri kiremit örtülü kırma çatıdır. Bacalar dönemin özelliğini göstermektedir (Şekil 5.31).



Şekil 5.31. Ek Hizmet Binası 1, sırasıyla üstte kuzeybatı ve altta kuzeydoğu cepheleri.

5.2.3. Gar lojman binası 1 (10 Nolu Bina)

Gar lojman binası tek katlı, yığma tekniğinde taş malzemeyle yapılmış kırma çatı ile örtülmüştür. Yapı, 18.10.2006 tarihinde Nevşehir Koruma Kurulu'nun kararı ile tescillenmiştir (Ek-17). İçerisinde 2 adet ikiz daire bulunmaktadır. Lojman olarak kullanılan binanın her dairesinde 2 oda, 1 mutfak, 1 duş bölümü, 1 tuvalet, 1 kiler ve her daireye ait kömürlük bulunmaktadır (Şekil 5.32). Binada kullanılan kapı ve pencereler orijinaldir, malzemesi ahşaptır. Yapının sadece ikiz lojman binalarından birine girilebilmiştir.

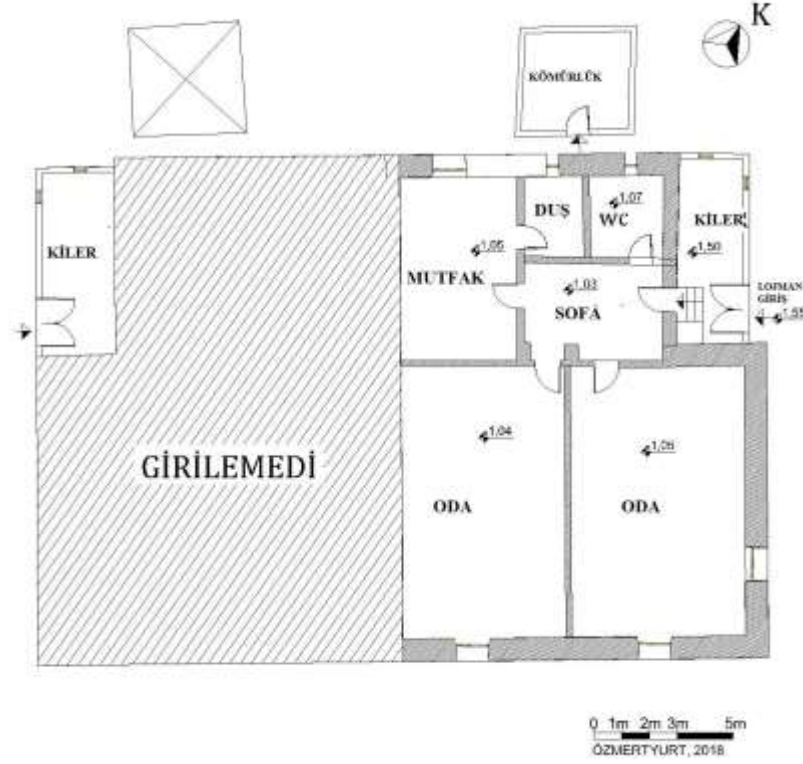


Şekil 5.32. Gar Lojman Binası 1, kuzeybatı cephesindeki ikiz kömürlükler (Özmertyurt, 16.10.2018).

Plan Özellikleri: Lojman binası ortasında kuzeybatı-güneydoğu aksındaki bir duvarla ayrılan, dışarıdan girişli iki ayrı lojman birimini barındırmaktadır. Girişler ahşap çift kanatlı kapıyla sağlanmaktadır. Lojman binası, zeminden 45 cm. yükseltilmiştir. Giriş bölümü ana kütlede bağımsız, daha alçak tavanlı, kendine özel tek yöne eğimli çatısı bulunarak özel bir alanla sınırlandırılmıştır. Kuzeydoğu cephesinden girilen lojman biriminin bu girişi hem karşılama mekanı hem de kiler olarak kullanılmaktadır. Bu bölümde iki adet 45/40 ölçülerinde pencere bulunmaktadır (Şekil 5.33.).

Giriş kapısının karşısında 3 basamak yukarı çıkılarak tek kanatlı kapıya ulaşılmakta, buradan da giriş holüne ulaşılmaktadır. 5 metreye 3,5 metre olan holün kuzeyindeki sonradan değiştirilen PVC kapı ile tuvalet mekânına, güneyindeki yan yana iki kapıyla dikdörtgen plan şemalı odalara geçilmektedir. Odalardaki pencereler 120/150 cm. ölçülerindedir. Holün batısında ise mutfak mekanı vardır. Mutfağın doğu duvarında bulunan pencere dört bölmeli, 110/130 cm. ölçülerinde ahşaptır. Mutfak mekânının güney duvarında bulunan ahşap kapıyla diğer bir ıslak hacim olan duş birimine geçilmektedir. Duş biriminin batı duvarında bulunan pencere tuvalet penceresiyle eş olup her iki pencere de 45/100 cm. boyutlarında ahşap, dikdörtgen pencerelerdir.

Binanın kuzeybatısında bulunan iki adet kömürlük, ahşaptan yapılmış, kümes olarak kullanılmaktadır. Her biri ayrı ayrı lojmana hizmet etmektedir.



Şekil 5.33. Gar Lojman Binası 1 Zemin Kat Planı.

Malzeme ve Strüktür Özellikleri: Lojman binası, diğer binalardaki gibi yığma taş bir yapıdır. Dış duvarları 50 cm. taştan yapılmış üzerleri sıva ve boya ile kapatılmıştır. İç duvarları ise 45 cm. taş duvar ve bazı yerlerinde 25 cm. tuğla malzeme ile bölümlendirilmiştir. Binada kolonlar bulunmaktadır. Karma döşeme sistemi bulunan tek katlı binanın saçağı ahşap saçaklıdır. Üzeri kırma kiremit örtüyle örtülmüştür. Binadaki bacalar, dönem özelliği göstermektedir. Güneybatı cephesinin girişindeki dış kaplama ve kapı, pencereler ahşap olup, sonradan eklenen PVC kapılar bulunmaktadır.

Cephe Özellikleri: Bina iki ayrı ikiz lojman kütesinden oluşmaktadır. Bu nedenle cephelerdeki pencereler aynı ölçülerde ve aynı cins malzemeyle yapılmıştır. Binadaki kapı ve pencereler dikdörtgendir. Pencerelerin üst kısımlarına ve yan taraflarına yaklaşık 50 cm.ye kadar inen silmeler bulunmaktadır. Binanın köşelerinde dikdörtgen biçimli on üçer adet siyah bazalt taşı vardır ve taşlar zeminden saçağa kadar bir dikey bir yatay olacak şekilde inşa edilerek köşeler ve bina çizgileri belirlenmiştir (Şekil 5.34).



Şekil 5.34. Gar Lojman Binası 1, solda kuzeydoğu ve sağda güney cephesi (Özmertyurt, 18.07.2018).

Binalardaki farklardan biri kuzeydoğu ve güneybatı girişlerindeki özel kiler alanları her iki cephede de farklılık göstermektedir. Kuzeydoğuya bakan kiler bölümü dış cephede boyanmış, kapısı çift kanatlı ahşap kapı ve cephede yerden 80 cm. yüksekliğinde 45/50 cm. ölçülerinde kare penceresi bulunmaktadır. Güneybatı cephesinde ise aynı alanın dışı ahşap dikey elemanlarla kapatılmış, kapısı da aynı malzemeden yapılarak tek kanatlı, penceresi dikdörtgen ve yerden yüksekliği 120 cm olan pencere kullanılmıştır (Şekil 5.35.).



Şekil 5.35. Gar Lojman Binası 1, solda kuzeydoğu ve sağda güneybatı giriş cephesi (Özmertyurt, 18.07.2018).

5.2.4. Gar lojman binası 2 (16 Nolu Bina)

Diğer bir lojman binası olan Gar Lojman Binası 2, malzeme ofisi binası ile su deposu arasında konumlanmıştır. Yapı, zemin artı birinci kat ve bodrum katından oluşmaktadır (Şekil 5.36.). Günümüzde de lojman binası olarak kullanılan yapı, 2006 yılında tescillenmiş ve 2016 yılında restorasyon projesi Nevşehir K.V.K.B.K.

Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır (Ek-18). Binaya ait emlak fişi incelendiğinde yapım yılının 1930 olduğu görülmektedir (Ek- 19). Binaya ait emlak fişinde kapı numarası 2 adet verilmiş olup, bunlardan alt katta bir odanın kısım şefi idari bölümü, üst kat ve alt kattaki diğer odaların da kısım şefinin lojmanına ait olduğu bilgisi bulunmaktadır (Ek-16).

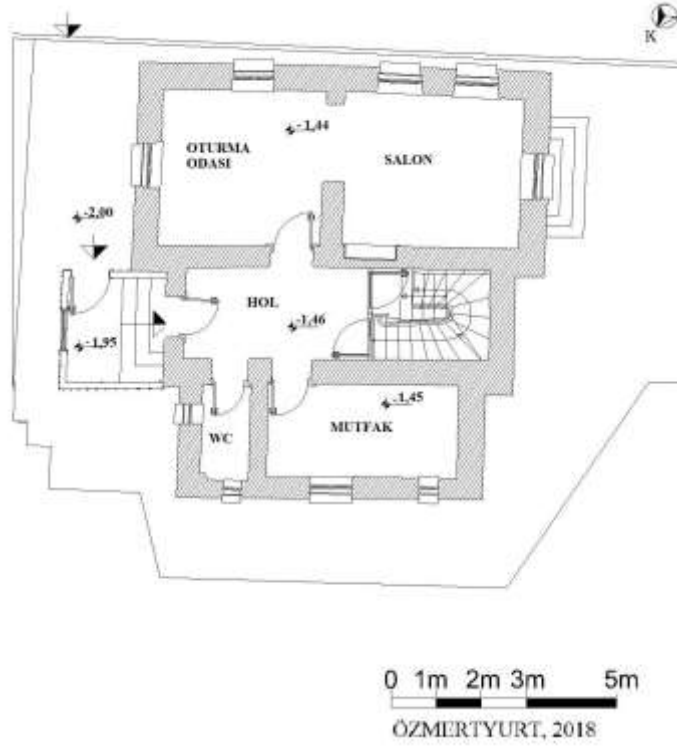


Şekil 5.36. Gar Lojman Binası 2 (Özmertyurt, 18.07.2018).

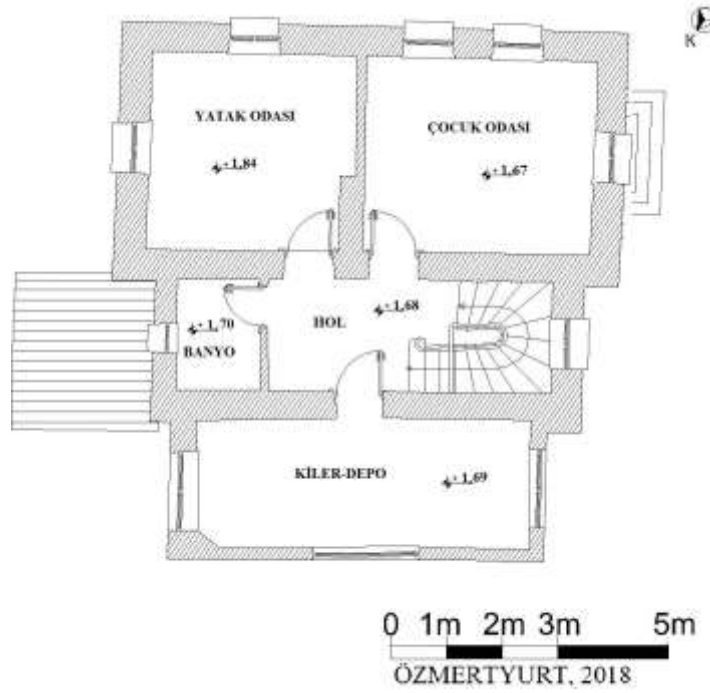
Plan Özellikleri: Binaya giriş kuzeydoğu cephesinden sağlanmaktadır. Diğer lojman binasındakine benzer, giriş için özel bölümlenmiş alana güneydoğudan girilmektedir. Tek kanatlı ahşap kapıyla girilen giriş alanı 2,30 x 2,20 kareye yakın bir alandır. Buradan 3 basamak yukarıda tek kanatlı 90/250 cm. ebatlarında ahşap kapıyla evin holüne geçiş yapılmaktadır. Dikdörtgen holün kuzeyinde salon bulunmaktadır. Oda iki bölmelidir. Önceden duvar olan kısım ev sahipleri tarafından yıkılarak kemerli bir geçiş açıklığına dönüştürülmüştür. Salonun batısında 90/185 cm. ölçülerinde bir adet, kuzeyinde 90/165 cm. üç adet ve doğusunda 90/185 cm. ölçülerinde bir adet olmak üzere beş adet penceresi vardır. Salonun doğu bölümü önceden ofis olarak kullanılan alandır. Bu bölümün doğusunda bulunan pencere, önceden idari binaya hizmet eden bir kapı olup, yıktırılmış ve pencereye dönüştürülmüştür (Şekil 5.37)..

Holün güneyinde lavabo ve mutfak bulunmaktadır. Doğusunda ise bodrum kat ve birinci kata hizmet eden merdiven bulunmaktadır. Dikdörtgen merdiven kovanının doğusunda aydınlatma amacıyla 90/185 cm. ölçülerinde çift kanatlı pencere bulunmaktadır. Üst katta merdivenlerin bitiminde dikdörtgen hol bulunmaktadır. Holün kuzeyinde yatak odası ve çocuk odası; batısında banyo bulunmaktadır. Holün kuzeyinde ise kiler mekânı vardır. İlk tasarımında balkon olan alan, sonradan kapatılarak bir odaya

dönüştürülmüştür. Bu odadan çatıya çıkış sağlayan çatı çıkış kapağı bulunmaktadır (Şekil 5.38.).

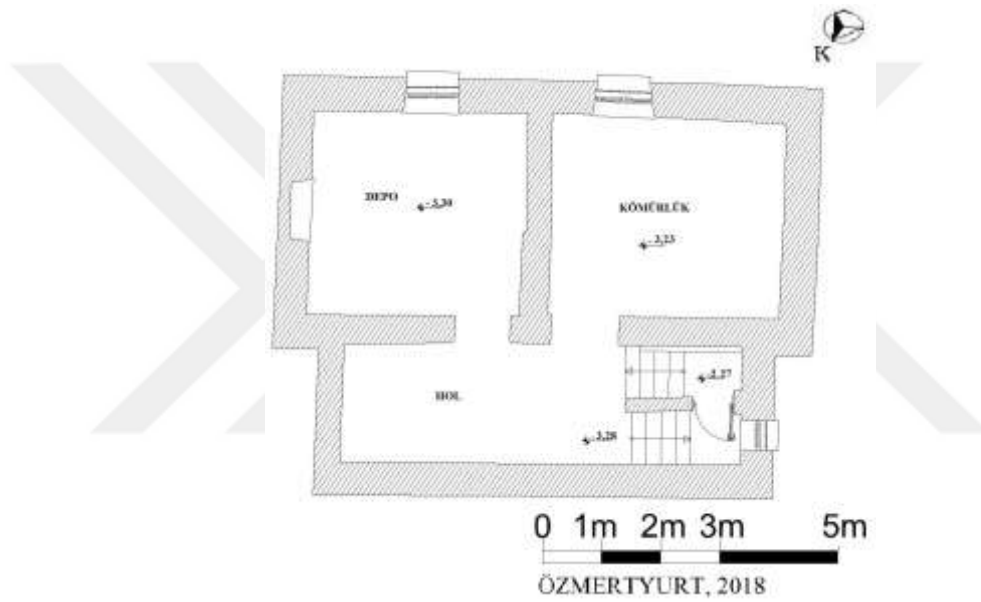


Şekil 5.37. Gar Lojman Binası 2, Zemin Kat Planı



Şekil 5.38. Gar Lojman Binası 2, Birinci Kat Planı

Binanın bodrum kata giriş ise ana merdivenlerden 5 basamak inilmesi sonrası çıkan kapıdan sağlanmaktadır. Kapının batısındaki duvarda aydınlatma amacıyla 40/75 cm. ebatlarında iki pencere bulunmaktadır. 1,90 m olan kapıdan girdikten sonra 5 basamak daha inilerek 1,70 m. yüksekliğe sahip bodrum-kömürlük mekânına inilmektedir. Mekanda dikdörtgen bir hol bulunmaktadır. Bu holün kuzeyinde depo ve kömürlük birimleri vardır. Bu birimlerde deponun kuzeyinde 1 adet, kömürlüğün kuzeyinde 1 adet olmak üzere toplam 2 adet pencere bulunmaktadır. Bu pencereler bodrum zemininden 1,50 m. yukarıda bulunmaktadır ve mekana ışık sağlamaktadır (Şekil 5.39.).



Şekil 5.39. Gar Lojman Binası 2 Bodrum Kat Planı

Malzeme ve Strüktür Özellikleri: Yapıda taş, tuğla, ahşabın birlikte kullanıldığını görmekteyiz. Çatı ahşaptan kırma çatı olarak yapılmış üzeri kiremitle örtülmüştür. Lojmanın duvarları taş, dış duvarlar 55 cm., iç duvarlar 50 cm kalınlığındadır. Bodrum kat duvarları da taştır. Döşeme karma döşeme tekniğiyle uygulanmış betonarme kirişler arasında ahşap elemanlarla desteklenmiştir. Binada ayrıca merdivenlerin korkuluğu demir, küpeştesi ahşap, basamakları ise beton şap dökülerek yapılmıştır.

Cephe Özellikleri: Yapının cephesi taş duvar üzerine boya ile kapatılmıştır, boyalarda çatlaklar ve dökülmeler meydana gelmiştir. Binanın zemininde siyah bazalt taşları tek sıra halinde yatay olarak dizilmiştir. Binanın bacaları dönem özelliği göstermektedir.

Güneydoğu cephesinde her kattaki pencereler aynı düzende ve tipte dikdörtgen pencerelerdir (Şekil 5.40). Zemin kattakilerin önüne demir korkuluk yapılmıştır. Bodrum kattaki 2 pencere de bu cepheden görülebilmektedir. Kuzeydoğu cephesi ise girişin sağlandığı cephedir (Şekil 5.41). Binanın önündeki kiler biriminin ahşap duvar kaplaması ve tek yöne eğimli çatısı vardır. Bu cephedeki pencereler zeminde dikdörtgen, üst katta üstleri kemerlidir. Sadece sonradan balkondan odaya dönüştürülen birimdeki pencere hariç, alt kısmı dikdörtgen üzeri kemerli pencereler bulunmaktadır.



Şekil 5.40. Gar Lojman Binası 2, güneydoğu cephesi (Özmertyurt, 18.07.2018).



Şekil 5.41. Gar Lojman Binası 2 kuzeydoğu cephesi (Özmertyurt, 18.07.2018).

Binanın arka cephesi olan kuzeybatı cephesinde ise zemin katta 40/65 cm'lik iki küçük pencere ve ortada 90/160 cm'lik bir büyük pencere bulunmaktadır. Önlerinde demir korkuluk bulunmaktadır. Sıva çatlakları ve boya dökülmeleri bu cephede de gözlenmektedir. Güneybatı cephesinde, salonun sonradan kapatılarak pencereye dönüştürülen bölümünde, pencere önünde 3 basamak bulunmaktadır. Bu pencerenin

solunda 2 adet merdiven penceresi bulunmaktadır. Üst katta ise odaya dönüştürülen kısımdaki dikdörtgen pencere hariç, alt kısmı dikdörtgen üzeri kemerli pencereler bulunmaktadır (Şekil 5.42).



Şekil 5.42. Gar Lojman Binası 2 solda güneybatı ve sağda kuzeybatı cephesi (Özmertyurt, 18.07.2018).

5.2.5. Gar ek hizmet binası 2 (5 Nolu Bina)

Gar ek hizmet binası 2, günümüzde Yol Bakım Onarım Müdürlüğü binası olarak hizmet etmektedir. Binaya ait incelemelerde ve toplanan verilerde yapının 1930'larda yapılmış olabileceği tespit edilmiştir. Önceki kullanımında üst katın lojman olarak kullanıldığı belirtilen binanın günümüzde tamamı idari kısımlardan oluşmaktadır (Şekil 5.43). Zemin artı birinci kat ve bodrum kattan oluşan yapı, 2006 yılında tescillenmiş ve 2016 yılında restorasyon projesi Nevşehir K.V.K.B.K. Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır (Ek- 20).



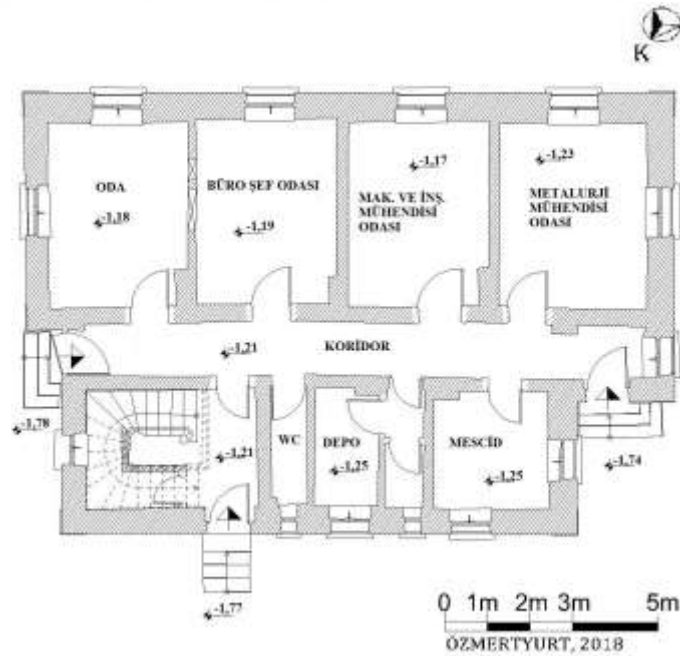
Şekil 5.43. Gar Hizmet Binası 2, 1938'deki durumu (Anonim, 1938) ve günümüz durumu (Özmertyurt 18.07.2018).

Emlak fişinde yer alan bilgiye göre, kapı numarası 3 adet olan yapıda; alt katta 1 oda ve 1 lavabo, üst katta 1 oda ve çavuş lojmanı, diğer tarafta 1 antre ve 1 büyük oda (amele koğuşu) vardır (Şekil 5.44).



Şekil 5.44. Gar Hizmet Binası 2, solda güneydoğu cephesi ve sağda kuzeybatı cephesi.

Plan Özellikleri: Binanın 3 adet girişi vardır. Bu girişler, kuzeybatı cephesinde 2 adet, kuzeydoğu cephesinde 1 adet olmak üzere sıralanmıştır. Kuzeybatı cephesinde bulunan girişlerden cephenin batısındaki girişe 3 basamak çıkmaktadır (Şekil 5.45).



Şekil 5.45. Gar Ek Hizmet Binası 2, Zemin Kat Planı

Bu girişin üzerindeki balkonun oluşturduğu saçak etkisiyle giriş vurgulanmıştır. Binaya girdikten sonra dikdörtgen, uzun bir hol çıkmaktadır. Bu holün kuzeyinde 4 adet

oda bulunmaktadır. Odalar dikdörtgen planlıdır. Odaya girişlerde tek kanatlı kapı ve her odada 110/190 cm. boyutlarında birer, en köşedekilerde 120/100 cm. boyutlarında ikişer olmak üzere toplam 6 adet pencere bulunmaktadır. En batıdaki oda ile o odanın doğusundaki odanın arasına bulunan kapı işlevsizleştirilmiş araya alçıpan duvar örülerek kapatılmıştır (Şekil 5.46).

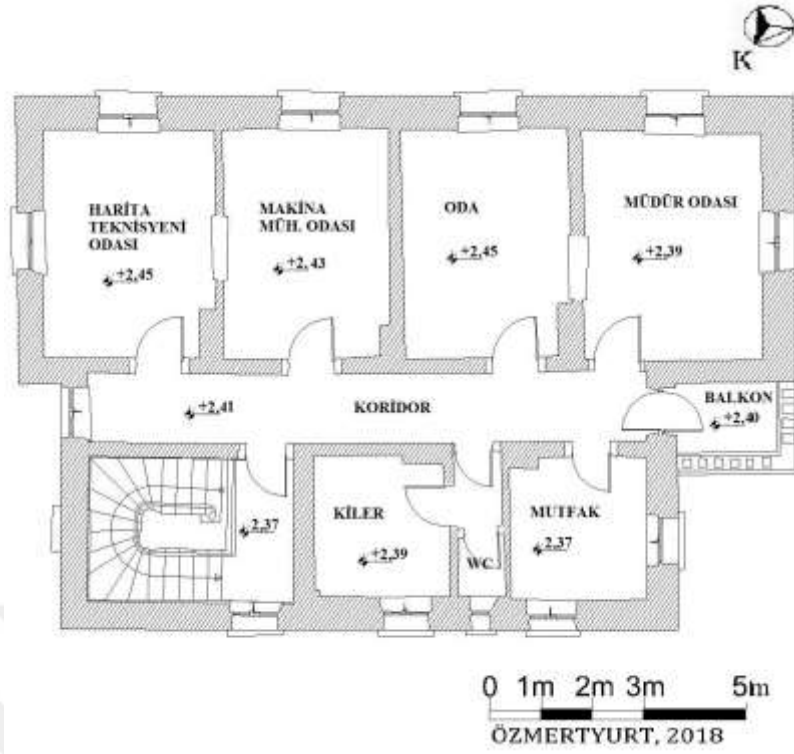


Şekil 5.46. İşlevsizleştirilen ahşap kapı ve dış kapılardan biri (Özmertyurt 10.05.2018).

Holün batısında binaya bir giriş daha bulunmaktadır. Bu girişe de 2 basamak merdivenle çıkılmaktadır. Bu cephedeki giriş kapısı 90/240 cm. ebatlarında, tek kanatlı, üst pencereleri sekizer bölümlü, ahşap kapıdır. Kapının üstünde üç bölümlü açılmaz cam bulunmaktadır.

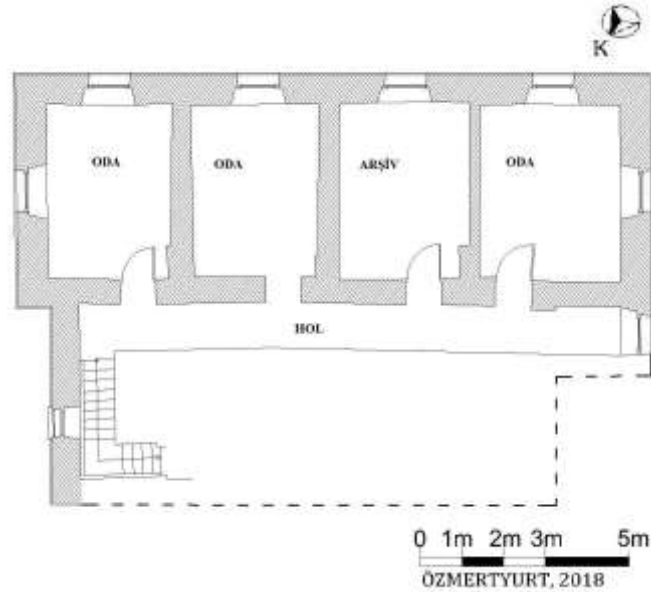
Holün güneyinde ise en batıda merdivene çıkan kapı, onun doğusunda sırasıyla lavabo, depo ve mescid bulunmaktadır. Merdivenin bulunduğu alan, aynı zamanda binanın kuzeybatı cephesinde bulunan diğer ana girişin holüdür. Bu holün güneyinde dışarıdan 4 basamakla çıkılan tek kanatlı giriş kapısı, batısında ise merdiven kovası bulunmaktadır.

Önceden lojman binası olarak kullanılan üst kat, günümüzde idari binanın bir parçası durumundadır. Üst kata çıkıldığında dikdörtgen merdiven holü vardır. Bu holün güneyinde çift kanatlı kapı ve kuzeyinde tek kanatlı bir kapıyla dikdörtgen uzun hole girilmektedir. Holün batısında çift kanatlı bir pencere kuzeyinde ise 4 adet odaya geçiş sağlayan tek kanatlı kapılar bulunmaktadır. En batıdaki oda ile bitişiğindeki oda ve en doğudaki oda ile bitişiğindeki oda arasına sonradan alçıpan örülmüştür. Holün doğusunda balkona açılan bir kapı bulunmaktadır. Kapı içeriye ve dışarıya ayrı açılan çift kanatlıdır. Güneyinde ise kiler ve lavaboya açılan bir kapı ve mutfak kapısı vardır (Şekil 5.47).



Şekil 5.47. Gar Ek Hizmet Binası 2, Birinci Kat Planı

Binanın bodrumuna ise L merdivenle inilmektedir. Merdivenden inince ulaşılan dikdörtgen holün kuzeyinde 4 oda vardır. Doğusunda ise tepe penceresi ile aydınlatma sağlanmıştır. Odalarda zemin kattaki pencere düzenine uygun olarak toplam 6 adet 100/58 cm. ebatlarında pencereler bulunmaktadır (Şekil 5.48).



Şekil 5.48. Gar Ek Hizmet Binası 2, Bodrum Kat Planı

Malzeme ve Strüktür Özellikleri: Gar Ek Hizmet Binası 2, gar sahasındaki diğer tescilli yapılar gibi taş malzemedenden dış duvarları ve iç duvarları, betondan döşeme sistemi, ahşaptan kapı ve pencereleri vardır. Üst katta ve alt katta sonradan kapatılmış alçıpan duvar bulunmaktadır. Binaya sonradan yapılan müdahalelerle merdivende ve döşeme üstlerinde seramik fayans kullanılmıştır (Şekil 5.49.).



Şekil 5.49. Gar Ek Hizmet Binası 2, iç mekandan görüşler (Özmertyurt 10.05.2018).

Binanın dış duvarları 60 cm kalınlığında taş malzemedenden yapılmış olup iç duvarlarında da taş malzemedenden, 50 cm ve 25 cm. lik duvarlar örülmüştür. Binada kendini gösteren betonarme kirişlerle desteklenen döşemede karma döşeme tekniği kullanılmıştır. Betonarme saçak kullanılan çatısı kırma çatı olup, alaturka kiremitle kapatılmıştır.

Zemin katın bodrum ve üst katla bağlantısını sağlayan merdiven ise beton şap dökülerek yapılmış, üzeri seramik kaplama malzemesi ile kapatılmıştır. Bodrum katta küpeşte bulunmamakta, üst katta bulunmaktadır. Bu merdivenin küpeştesi ahşap olup, korkulukları demirdir (Şekil 5.50).



Şekil 5.50. Gar Ek Hizmet Binası 2, merdivenler (Özmertyurt 10.05.2018).

Cephe Özellikleri: Yapı iki katlı olup bodrum katın pencere hizaları da cepheden görünmektedir. Taş dış duvarların üzeri beyaz boya ile kapatılmıştır, yer yer boyalarda dökülme meydana gelmiştir. Binanın zemini, 25 cm yüksekliğinde siyah bazalt taşı iki sıra halinde çevrelemektedir. Binanın dört köşesinde ise siyah bazalt taşı, zeminden saçak hizasına kadar yükselmektedir.

Güneydoğu cephesinde alt kat ve üst katlarda çift kanatlı dikdörtgen pencereler bulunmaktadır. Bodrum kattaki dikdörtgen pencereler ise zemin çizgisi hizasında yükselmekte olup 50 cm. ölçülmüştür. Bodrum kat pencerelerinin üst hizasından zemindeki çift sıra halindeki siyah bazalt taşları, pencereleri çevrelemektedir. Bodrum kat ve zemin kat pencereleri demir parmaklıklarla korunmaktadır. Zemin kat pencereleri üzerleri silmelerle çevrelenmiş, üst katta silmeler pencerelerin arasında da sürekli hale getirilmiştir. Zemin kat ve üst kat arası binayı çevreleyen silme dışarıya doğru 5-6 cm çıkma yaparak çift katman verilmiştir (Şekil 5.51).

Kuzeybatı cephesinde ise zemin katta binaya girişi sağlayan iki adet tek kanatlı ahşap kapılar bulunmaktadır. Kapıların üst pencerelerinde kapıyı çevreleyen silmeler bulunmaktadır. Bu cephede zemin katta 4 adet, birinci katta 4 adet olmak üzere 8 pencere bulunmaktadır. Pencerelerin üst kısmı 20 cm kalınlığında silmeler ile çevrelenmiştir. Alt kısmında ise 30 cm kalınlığında kesme taştan yapılmış özgün ama yoğun derz bozulması sahip denizlik bulunmaktadır. Bodrum kat penceresi bu cephede yoktur (Şekil 5.52).



Şekil 5.51. Gar Ek Hizmet Binası 2, güneydoğu cephesi



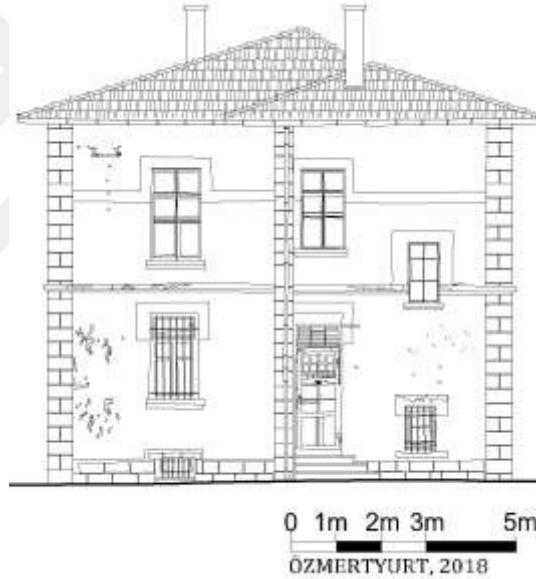
Şekil 5.51. Gar Ek Hizmet Binası 2, kuzeybatı cephesi

Güneybatı cephesinde bodrum kattaki odaları aydınlatan 2 adet dikdörtgen tepe penceresi, zemin katta 3 adet, birinci katta 2 adet olmak üzere toplam 7 adet pencere bulunmaktadır. Ayrıca birinci kattaki balkona hizmet eden 1 adet dikdörtgen balkon kapısı bulunmaktadır. Binanın her köşesinde zeminden saçak hizasına kadar yükselen siyah köşe taşları sıralanmaktadır. Aynı zamanda üst kat ile zemin katı birbirinden ayıran 23 cm yüksekliğinde silme dışarı doğru çıkıntı yapmaktadır. Zemin katta sadece pencerelerin üst kısımlarında bulunan silmeler birinci katta birbirleriyle bağlantı yapacak şekilde kapı ve pencerelerin üzerinden ve arasından geçip köşe taşlarında sonlanmaktadır. Birinci kat ve zemin kat arasındaki silmenin bir benzeri birinci kat ve saçak arasında da bulunmaktadır ve köşe taşlarının üzerinden de geçerek tüm cepheyi sarmaktadır. Betonarme saçak üstü kiremit kaplama çatı örtüsü ve dönem özelliği gösteren bacalar bulunmaktadır (Şekil 5.52).



Şekil 5.52. Gar Ek Hizmet Binası 2, güneybatı cephesi

Binanın kuzeydoğu cephesi binaya girişi sağlayan diğer tek kanatlı ahşap kapının bulunduğu cephe. Bu cephede ayrıca bodruma inişte ve zeminden birinci kata çıkışta aydınlık sağlayan 2 adet dikdörtgen pencereye ilave bodrum katta 1 adet tepe penceresi, zemin katta 1 adet birinci katta 2 adet olmak üzere toplam 6 adet pencere bulunmaktadır. Diğer cephelerdeki gibi üst kattaki pencereler arasında ve pencerelerin üstünde bulunan silmeler zemin katta sadece kapı ve pencerelerin üstünde bulunmaktadır. Sadece zemin kattan birinci kata çıkıştaki dikdörtgen aydınlık penceresinin etrafını saran silme iki kat arasındaki 23 cm kalınlığındaki ana silmeye ulaşmaktadır. Siyah bazalt köşe taşlarının hem cephenin köşelerinde hem de zemin su basman hizasında sıralandığı görülmektedir (Şekil 5.53).



Şekil 5.53. Gar Ek Hizmet Binası 2, kuzeydoğu cephesi

5.2.6. Gar su deposu (11 Nolu Bina)

Gar su deposu binası 2006 yılında tescillenen gar yapı gruplarından biridir (Ek-21). Yapının emlak fişleri incelendiğinde yapım yılı 1930 olarak gösterilmekte, rezervuarın (su deposu) bitişiğindeki binanın ise lojman olduğu görülmektedir (Ek 22). Günümüzde su deposu işlevi gelişen teknolojiye karşı direnememiş ve işlevini kaybetmiştir. Sinyalizasyon ve haberleşme binası olarak kullanılan zemin katın

üstündeki su kulesi cephesi ahşapla kaplı, beşik çatı örtüsüne sahip bir yapıdır (Şekil 5.54).



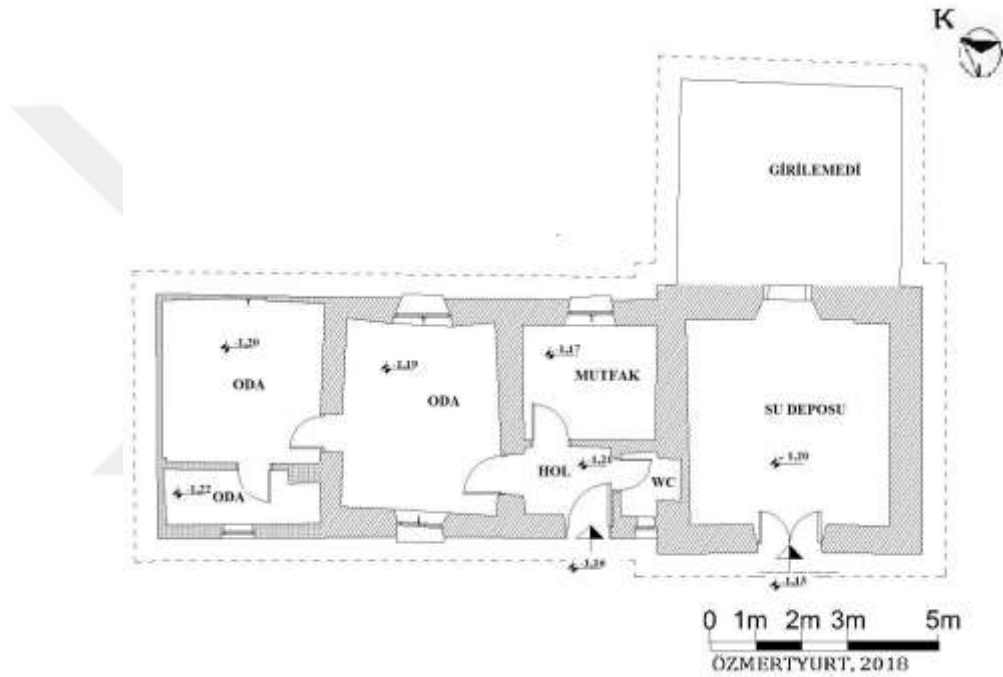
Şekil 5.54. Gar Su Deposu (Özmertyurt 10.05.2018).

Plan Özellikleri: Su deposu zemin kat ve üzerinde iki kat yüksekliğinde ana deponun bulunduğu kısım olmak üzere zemin artı bir katlıdır. Su deposunun bulunduğu kısım günümüzde kullanılmadığı için bakımsız bırakılmış, içeriye girilememiştir. Güneybatı cephesinde bulunan çift kanatlı, basık kemerli, 135/240 cm. ölçülerinde ahşap kapı ile yapının zemin katına girilmektedir. Bu kattaki giriş holünün batı duvarından ana depo kısmına çıkan merdiven ve holün kuzey duvarında basık kemerli başka bir kapıyla geçilen, işçilerin kullandığı bir oda mevcuttur (Şekil 5.55).



Şekil 5.55. Su Kulesine çıkan merdiven ve diğer odaya geçişte basık kemerli kapı (Özmertyurt 10.05.2018).

Yapının güneybatı cephesindeki diğer tek kanatlı 90/220 cm. lik demir kapı ile sinyalizasyon ve haberleşme birimine geçilmektedir. Girişteki dikdörtgen holün doğusunda önceden su deposuyla bağlantıyı sağlayan kapının kaldırılarak boşluğun kapatılarak lavabo olarak bölümlendirilmesi gerçekleştirilmiştir. Holün kuzeyindeki kapıyla mutfağa geçilmektedir. Mutfağın kuzey duvarında bir adet 95/190 cm. lik pencere bulunmaktadır. Holün batısındaki tek kanatlı ahşap kapıyla idari birimlerin bulunduğu odaya geçilmektedir. Bu odanın kuzeyinde 95/190 cm. ve güneyinde 125/190 cm. çift kanatlı iki pencere bulunmaktadır. Odanın batısında ise sonradan eklenen ve birbiri içinden geçilen 2 oda mevcuttur (Şekil 5.56.)



Şekil 5.56. Su Deposu Zemin Kat Planı.

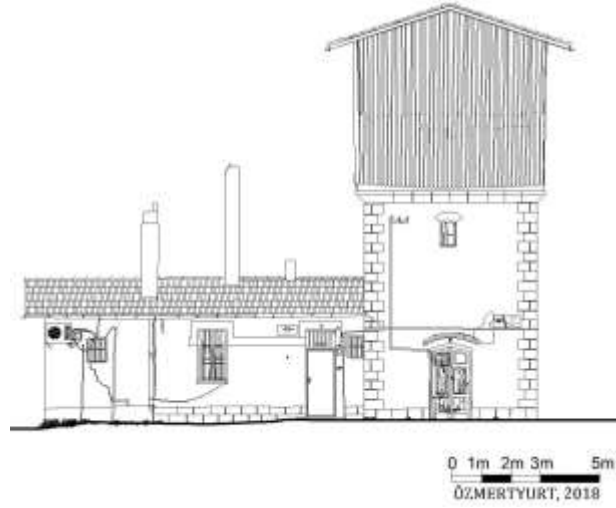
Malzeme ve Strüktür Özellikleri: Gar Su Deposu yapısı alt katında yaklaşık 65 cm. dış duvar ve 25 cm. iç duvarlar taş malzemelidir. Deponun bulunduğu üst katta ise taş duvar üzeri lambri düzeninde genişliği yaklaşık 12 cm. lik ahşap elemanlarla kaplanmıştır. Yapının döşeme sistemi karma döşeme tekniğiyle sağlanmıştır. Su deposunun batısında bulunan odadaki tavan döşemelerinin üzeri ahşap elemanlarla kapatılmıştır. Yapının orijinal kapı ve pencereleri ahşaptır. Zemin kattaki pencerelerin önündeki korkuluklar demirdir. Sonradan eklenen plastik ve demir kapılar mevcuttur. (Şekil 5.57).



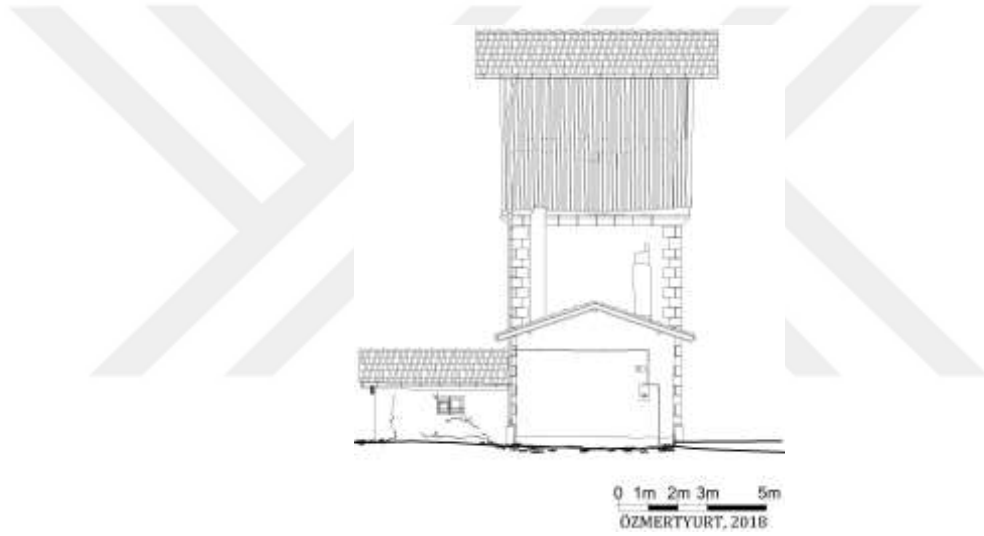
Şekil 5.57. Orijinal Kapı ve Muhdes Ek (Özmertyurt 10.05.2018).

Cephe Özellikleri: Yapının güneybatı cephesi ana girişlerin olduğu cephedir. Cephenin doğu kısmı zemin üstü iki katlıdır (Şekil 5.58). Taş kâgir şeklinde olan zemin üstü bir kat olan kısmın, köşelerinde siyah bazal taşı dizilidir. Ayrıca zemininde tek sıra halinde bazalt taşları sıralanmaktadır. Deponun olduğu üst katta ise dışı ahşap çıtalarla örtülü beşik çatılı kulesi bulunmaktadır. Girişi sağlayan çift kanatlı basık kemerli kapının üzerinde 10 cm kalınlığında kapıdan bağımsız basık kemer şeklinde silme bulunmaktadır. Birinci katta ise bir adet pencere ve pencerenin üstünde basık kemer şeklinde silmesi bulunmaktadır. Su deposunun kulesi ile bu kısmın arasında dışarıya 25 cm. çıkma yapan taş kaide bulunmaktadır. Cephenin batısı ise sinyalizasyon ve haberleşme bölümü olup tek katlıdır. Sonradan eklenen demir kapıyla girilen bölümde bir adet büyük iki adet küçük dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Ek kısım hariç bu bölümün de zemininde siyah bazalt taşları çift sıra halinde dizilmiştir.

Kuzeybatı cephesinde ise binaya bitişik işçi odası birimi dikkat çeker. Bu birime su deposundan geçilmektedir. Cephenin batısında bulunan bu bölümde bir adet çift kanatlı pencere bulunmaktadır. Diğer kısımlar sağır cephedir. Siyah bazalt taşları su deposu binasının köşelerinden tek sıra halinde kaydırmalı sıralanmaktadır (Şekil 5.59).



Şekil 5.58. Gar Su Deposu, güneybatı cephesi



Şekil 5.59. Gar Su Deposu, kuzeybatı cephesi

Kuzeydoğu cephesinde tek katlı kırma çatılı işçi odası birimi su deposunun önünde konumlanmıştır. Su deposunun birinci katında dikdörtgen ve üzeri basık kemerli pencere bulunmaktadır. Güneybatı cephesindekiyle eş olan pencerenin üzerindeki silme de güneybatı cephesindekiye eştir. Sinyalizasyon ve haberleşme biriminde iki adet dikdörtgen pencere ve sonradan eklenen kısımda bir adet olmak üzere üç adet pencere bulunmaktadır. Bacalar dönem özelliği göstermektedir.

Rayların geçtiği tarafa bakan güneydoğu cephesinde ise su deposunun altındaki taş sağır cephenin köşelerinde siyah bazalt taşı kaçırtmalı olarak tek sıra halinde dizilmiştir. Zeminde ise tek sıra halinde dizilmiştir. Yapının bitişiğindeki işçi odası hacmine ait bir adet 95/190 cm. boyutlarında dikdörtgen pencere bu cephede görülmektedir (Şekil 5.60).



Şekil 5.60. Kuzeydoğu ve güneydoğu cepheleri (Özmertyurt 10.05.2018).

5.3. İstasyon Sahasındaki Tescil Önerisi Verilen Yapılar

İstasyon sahasında bulunan tescilli binalar dışında dönem özelliği gösteren fakat tescil belgeleri bulunmayan yapılar tespit edilmiştir. Gar sahası içerisindeki bu yapılar Venedik Tüzüğü'nün 6. Maddesinde yer alan ;

“Anıtların korunması, ölçeği dışına taşmamak koşuluyla çevresinin de bakımını içine almalıdır. Eğer geleneksel ortam varsa, olduğu gibi bırakılmalıdır. Kütle ve renk ilişkilerini değiştirecek hiçbir yeni eklentiye, yok etmeye ya da değiştirmeye izin verilmemelidir.” (www.icomos.org) ibaresine de uygun olacak şekilde korunma durumundadır. Fakat tescil belgelerinin olmaması yapılardaki özel müdahaleleri sınırlandırmaktadır. Yapılardaki dönem özellikleri, emlak fişlerinde yer alan bilgiler bu binaların incelenmesini de gerektirmiştir. Bu nedenle incelenen binalar;

Ana gar binasının bitişiğindeki ana ambar binası, sahanın doğusunda bulunan malzeme ofis binası, su deposunun giriş cephesinin karşısında konumlanan eski lavabo kulübesi ve su deposu kömürlüğü, vagonet garajı, lavabo binası, gar lojman binası, sahanın en batısında bulunan işçi-memur misafirhanesi ve kantar odasıdır. Bu yapılardan ana ambar binasına ve malzeme ofis binasına girilebilmiş diğer yapıların içine girilememiştir.

5.3.1. Ana ambar binası (1 Nolu Bina)

Ana ambar binası ana gar binasının güneybatı cephesine bitişik nizamda bulunan, tek katlı, geniş açıklıklı, dikdörtgen planlı bir yapıdır. Binanın yapım yılı hakkında net bir bilgiye ulaşılamamıştır. İncelemeler sonucunda o döneme ait Niğde İl Yıllıklarında (Anonim, 1938), ambar binasının bulunduğu görülmektedir (Şekil 5.61).

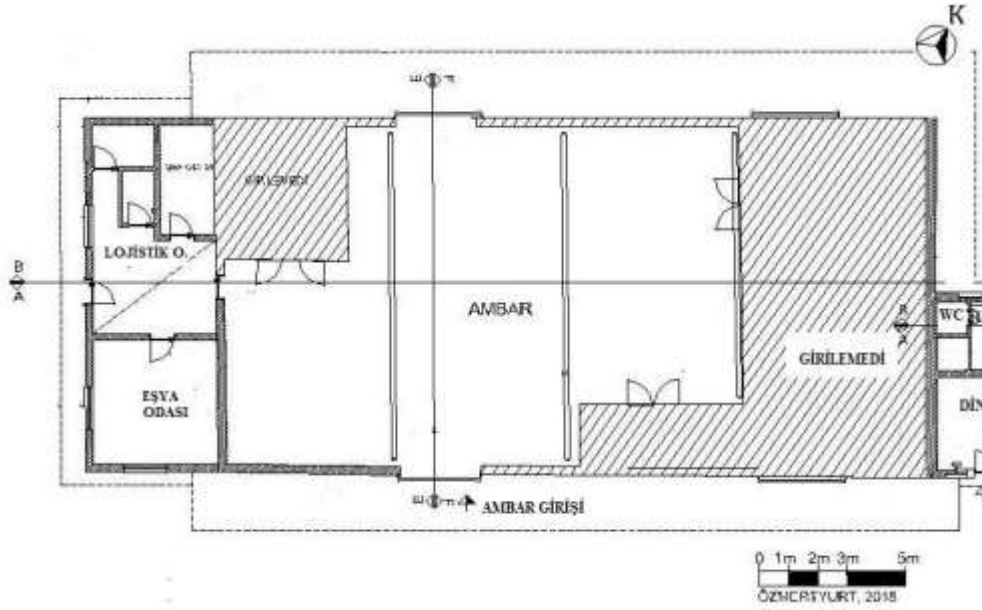


Şekil 5.61. Niğde Garı üstte solda 1933 Açılışı (Anonim, 2011), üstte sağda 1938'deki durumu (Anonim, 1938) ve altta günümüz durumu (Özmertyurt, 09.04.2018).

Gar binasının açılış resimleri ve (Bor İstasyonu, Dursunbey Garı) tip projeler incelendiğinde binanın ambarının şu an mutfak bölümü olarak kullanılan kısımda kullanılmış olduğu ve daha büyük çapta bir alana ihtiyaç duyulmadığı görülmektedir. Bu bilgiler sonucunda, ana binanın yapımında ihtiyaç duyulmayan geniş ambar alanına, Cumhuriyet döneminde yapılan atılımlarla Niğde'deki ticari hacmin artırılması sonucu ihtiyaç duyulmuş olabileceği, ambarın 1933 ile 1938 yılları arasında yapılmış olabileceği sonucudur.

Ambar binasının strüktürel sistemi o dönem yapım teknolojisi göz önüne alındığında dikkat çekmektedir. Dış duvarlar 30 cm. lik tuğla ile örülmüştür (Şekil 5.62). İçerisinde ise duvar sınırlarında geniş açıklıkla geçilebilen çelik profiller

bulunmaktadır. Ambar alanı 24,30 m. x 16,70 m. genişliğinde dikdörtgen planlıdır. Ambarın yüksekliği 7,30 metredir (Şekil 5.63).

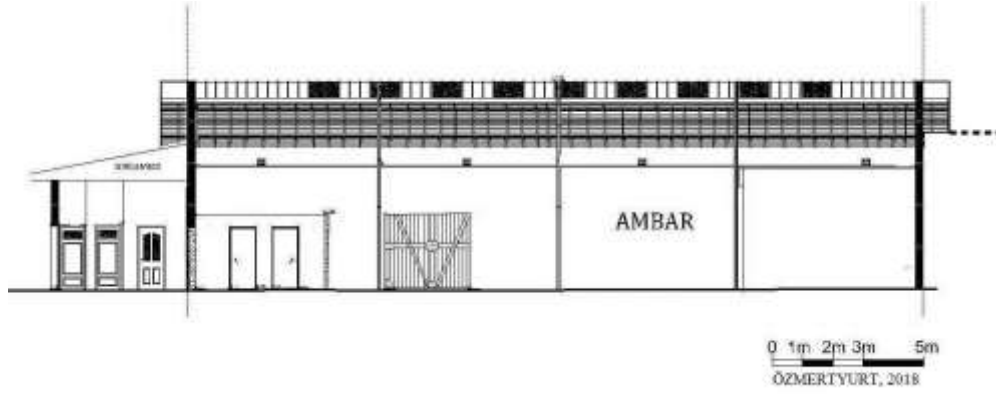


Şekil 5.62. Niğde Garı Ambar Binası Planı

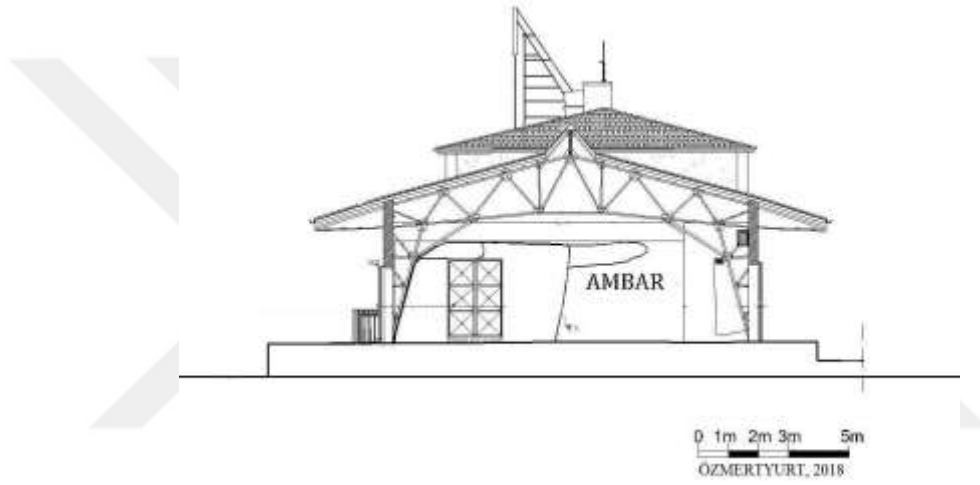


Şekil 5.63. Niğde Garı Ambar Binası Çelik Makaslar (Özmertyurt, 10.03.2018)

Üst örtüsü yaklaşık 8-10 cm kalınlığında çelik profillerle taşınıp, 5 adet makas sistemiyle zemine iletilmektedir (Şekil 5.64). En üstteki çelik profillerin üzeri ahşap kaplama tahtalarıyla bitirilip üzerlerinde yer yer ışıklıklar açılmış, diğer bölgelerinde kiremitle kaplanmıştır. Üst örtü zemine yaklaşık 2 metre saçak çıkmış, saçaklar çelik profillerle içerideki sisteme birleştirilmiştir (Şekil 5.65).

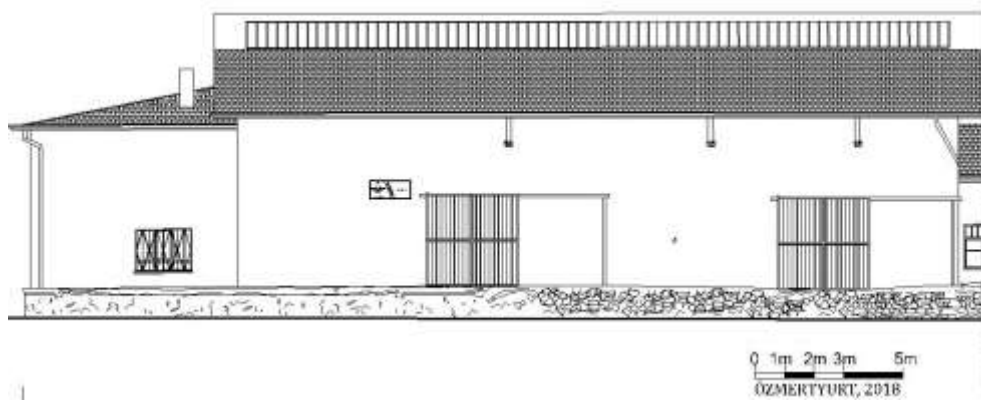


Şekil 5.64. Niğde Garı Ambar Binası, B-B Kesiti.

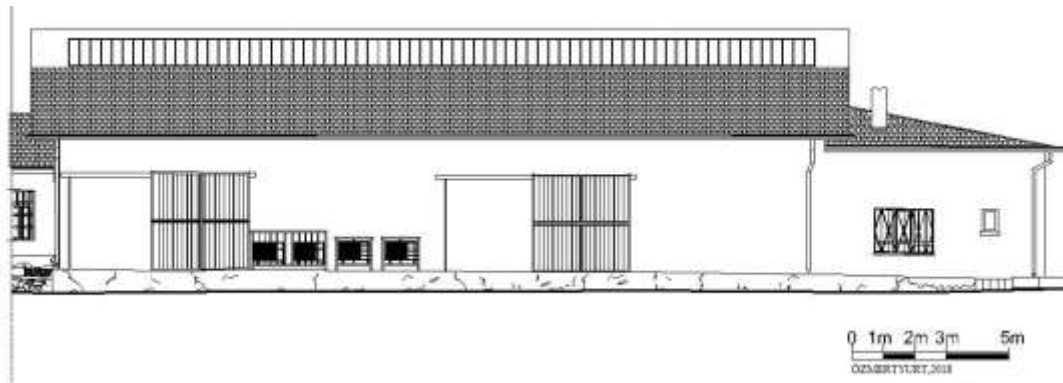


Şekil 5.65. Niğde Garı Ambar Binası, F-F Kesiti.

Ambar binasının kuzeybatı cephesi otoparkı (Şekil 5.66), güneydoğu cephesi rayların bulunduğu hattı karşılamaktadır (Şekil 5.67). Yapının doğusu ana binanın mutfak bölümüne, doğusu ise lojistik odasına bitişik nizamdadır. Açıkta kalan her iki cephede de ikişer adet sürgülü orijinal ahşap kapılar mevcuttur. Pencere bulunmamaktadır.



Şekil 5.66. Ambar binası kuzeybatı cephesi



Şekil 5.67. Ambar binası güneydoğu cephesi

5.3.2. Malzeme ofis binası (17 Nolu Bina)

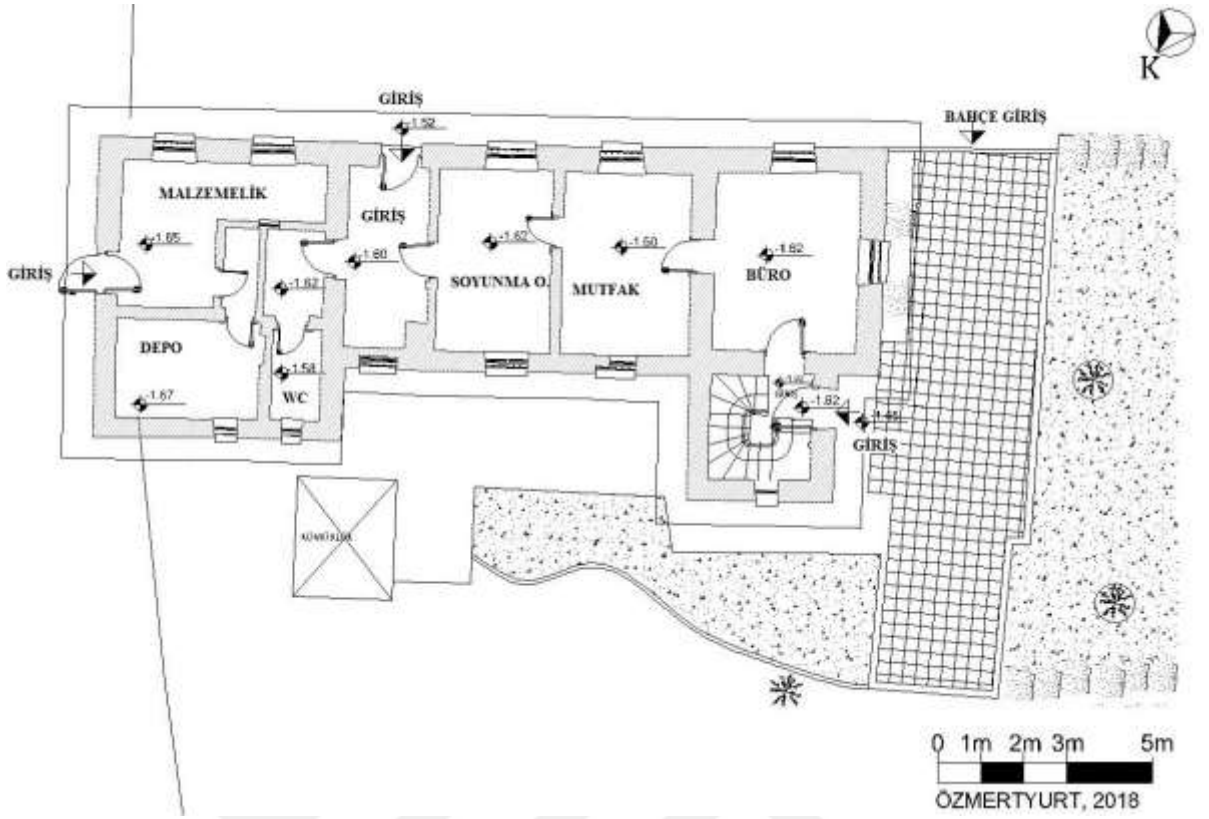
Malzeme ofisi binası, istasyon sahasının en doğu ucunda bulunmaktadır. Yapı, tek katlı yığma bina olup güneybatı cephesine bakan bölümü iki kat yükselmektedir. Malzeme ofis binasının emlak fişleri incelendiğinde yapımının 1930 olduğu görülmektedir. Önceden bir kat çıkılan odanın çavuş lojman birimi olduğu, sonradan idari büro birimlerinden birine hizmet eden kısma dönüştürüldüğü öğrenilmiştir (Ek-23).

Yapının plan şeması dikdörtgendir (Şekil 5.68). Girişler güneybatı, güneydoğu ve kuzeydoğu cephelerinden sağlanmaktadır. Güneybatı cephesindeki tek kanatlı ahşap kapı, zemin kata ve birinci kattaki büro dairesine hizmet eden çekirdek mekânına açılmaktadır. Giriş holününün batı duvarındaki kapı ile büro mekânına geçilmektedir. Odanın kuzey ve doğu duvarlarında çift kanatlı 100/170 cm. lik dikdörtgen pencereler bulunmaktadır. Batı duvarındaki tek kanatlı kapıyla mutfak birimine geçilmektedir. Bu birimde odanın raylara bakan cephesinde bir adet 100/170 pencere bulunmaktadır.

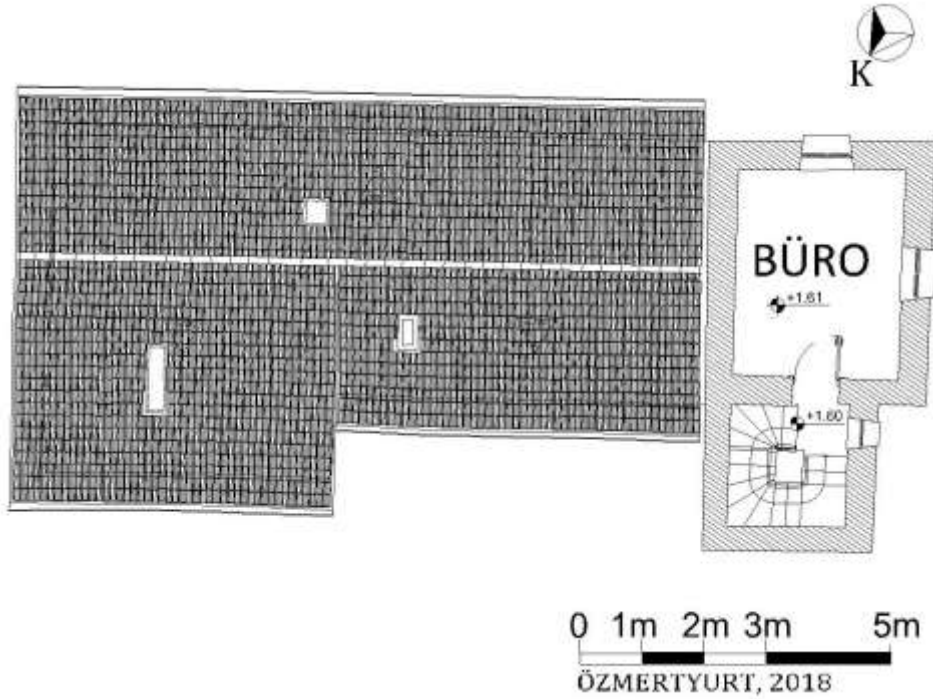
Odanın giriş kapısının karşısındaki duvardaki 70/185 ölçüsündeki kapıyla tekrar bir odaya geçilmektedir. Soyunma odası olarak kullanılan odanın doğu ve batı duvarlarında 1'er adet çift kanatlı ahşap pencereler bulunmaktadır. Odanın kuzeyinde ise tek kanatlı kapıyla geçilen giriş holü bulunmaktadır. Bu birimin doğu duvarındaki kapı, mekâna dışarıdan girişi sağlayan tek kanatlı 90/200 ölçülerindeki ahşap kapıdır. Giriş holünün kuzey duvarından bir hole ve o holden ıslak hacme geçilmektedir. Malzeme ofis binasının ana girişlerinden bir diğeri yapının kuzeydoğu cephesinde bulunmaktadır. 95/210 ve 90/200 ölçülerinde ters yöne açılan 2 kapı ile girilen malzemelik odası L planlı olup odanın kuzey duvarında bulunan kapı ile hole ve depoya ulaşılmaktadır. Depo ve yanındaki lavabo birimlerindeki pencereler 50/90 cm. ölçülerindedirler.

Birinci kat ise merdivenlerin ulaştığı hol ve holün kuzey duvarındaki büro hacminden oluşmaktadır. Merdiven holünün aydınlığını sağlayan 55/85 cm. ölçülerinde tek kanatlı pencere bulunmaktadır. Büro birimi ise yaklaşık kare planlı olup 3,30 x 4,07 m. dir. Odanın kuzey ve doğu duvarlarında iki adet 100/170 cm. ölçülerinde çift kanatlı ahşap kapılar bulunmaktadır (Şekil 5.69).

Yapının plan şeması incelendiğinde ve yapılan rölöve ölçümlerinde duvar kalınlıklarındaki değişimler ve eklemeli plan şeması ortaya çıkmıştır. Bu durum, daha önceki kullanımda 3 birime bölünmüş olan yapının sonradan açılan kapılarla birbirine bağlantılı hale geldiği ve oda fonksiyonlarında değişiklik yapıldığı sonucunu doğurmaktadır.



Şekil 5.68. Malzeme Ofis Binası zemin kat planı



Şekil 5.69. Malzeme Ofis Binası birinci kat planı

Bina yapı karakterindeki detaylar, gar sahasındaki diğer yapılarla benzer özelliklere sahiptir. Bu detaylar kısaca;

Kapı ve pencerelerdeki malzemenin ahşap kullanılmış olup tiplerinin benzer olması, köşe taşlarının ve zeminde tek sıra halinde taşların kullanılmış olması, üst katta kemerli pencere kullanılıp alt katta dikdörtgen pencereler kullanılması, bu pencerelerin üstlerindeki ve aralarındaki silmeler, bacaların dönem özelliği gösteriyor olması, kırma çatı ve ahşap saçak kullanılması olarak verilebilir (Şekil 5.70).



A



B



C

Şekil 5.70. Malzeme Ofis Binası sırasıyla (A) güneydoğu, (B) güneybatı ve (C) kuzeybatı cepheleri (Özmertyurt, 05.04.2018)

5.3.3. Vagonet garajı (12 Nolu Bina) ve depo (13 Nolu Bina)

Su deposunun güneybatı cephesinin yaklaşık 6 metre batısında bulunan kulübe günümüzde depo olarak hizmet etmektedir. Gar sahasındaki çalışanlardan edinilen bilgilere göre kulübenin eski kullanımının, su deposunun bitişiğindeki pompacı lojmanının helası olduğu öğrenilmiştir.

Su deposunun aynı cepheye bakan kısmının batısında, raylara daha yakın mesafedeki alanda ise vagonet garajı bulunmaktadır. Günümüzde işlevi sınırlanan

garajın, eski trenlerin vagonetlerinin tamirhanesi olarak kullanıldığı bilgisi edinilmiştir. Tek yöne eğimli çatısı ile dikdörtgen mekânın üzeri örtülüdür. Dış duvarları 45 cm. taştan yapılmıştır. Kapısı ahşaptır (Şekil 5.71).



Şekil 5.71. Sırasıyla A-) Vagonet Garajı planı, B-) Vagonet Garajı kuzeybatı cephesi (Özmertyurt, 05.04.2018), C-)Eski hela olan depo (Özmertyurt, 05.04.2018) ve D-) Vagonet garajı iç mekan (Özmertyurt, 05.04.2018)

5.3.4. Gar lojman binası (9 Nolu Bina)

Gar Ek Hizmet Binası 2 ile Gar Lojman Binası 1 arasında kalan alanın kuzeyinde bulunan gar lojman binası iki adet ikiz lojmandan oluşmuştur. Gar lojman binası 1 ile ortak özellikleri olan lojman yapısı zemin kat ve bodrum kattan

oluşmaktadır (Şekil 5.72). Yapının tarihçesi belli değildir, fakat kompleksin içindeki diğer gar lojmanlarıyla benzer mimari dile sahip olması nedeniyle 1930'larda yapılmış olduğu düşünülmektedir. Yapının içine girip rölövesi alınamamıştır.



Şekil 5.72. 9 Nolu Gar Lojman binası kuzeybatı cephesi (Özmertyurt, 16.10.2018)

Bodrumların kiler olarak kullanıldığı taş binanın iki girişi de özelleşmiş alanlardan oluşmaktadır. Normalde etrafı ahşapla kapatılan giriş bölümü duvarının diğer dairede korunmayarak, yıkıldığı ve yerine beton örülerek özgünlüğünü yitirdiği görülmektedir. Diğer binalardaki gibi ahşap pencereler, kapılar kullanılmış üzerlerinde silmeler bulunmaktadır fakat binada çok fazla müdahale söz konusudur. Kapatılan duvarlar, doldurulan pencereler, kapılardaki muhdes ekler bulunmaktadır (Şekil 5.73). Günümüzde lojman olarak kullanılmaya devam etmektedir.



Şekil 5.73. Sırasıyla ahşap giriş bölümü ve yıkılan bölüm, kuzeybatı cephesindeki doldurulan pencere (Özmertyurt, 05.04.2018)

5.3.5. İşçi-memur misafirhanesi (8 Nolu Bina)

İşçi-memur misafirhanesi gar sahasının en batısında bulunan zemin ve bodrum katı bulunan bir yapıdır (Şekil 5.74). Dönem özellikleri gösteren yapının tescil belgesi bulunmamaktadır. İki girişli yapının batı girişi olan kısım işçilerin barakası olarak kullanılmaktadır. Kuzey girişli daire ise misafirhane olarak hizmet vermektedir.



Şekil 5.74. İşçi-memur misafirhanesikuzeybatı cephesi (Özmertyurt, 16.10.2018)

Yapının orijinal kapı ve pencereleri, zeminindeki siyah bazalt taşlarının düzeni, baca özellikleri, ilk dönemler olmasa bile daha sonraki yakın dönemlerde binanın yapılmış olabileceğini göstermektedir (Şekil 5.75).



Şekil 5.75. Misafirhanenin ahşap batı kapısı ve kuzey kapısı (Özmertyurt, 05.04.2018)

5.3.6. Kantar binası (6 Nolu Bina)

Kantar binası kare planlı kırma kiremit çatılı bir yapıdır. Gar sahasının batısında, ana istasyon binasının ambarına 12 metre mesafede bulunmaktadır. Yapı, istasyondan vagonlara yüklenecek yüklerin ağırlığının tartılmasında aracı olmaktadır. Bu nedenle raylara neredeyse sıfır mesafesinde bulunmaktadır (Şekil 5.76). Yapının girişi kuzeydoğu cephesinde bulunan tek kanatlı ahşap kapı ile sağlanmaktadır. 4 cephesinde pencereler bulunmaktadır.



Şekil 5.76. Kantar binası (Özmertyurt, 05.04.2018)

5.3.7. Su deposu kömürlüğü (21 Nolu Bina)

21 numaralı kömürlük birimi, su deposu yapısının güneydoğu cephesine bitişik nizamda inşa edilmiştir (Şekil 5.77). Yapım tarihi 1947'deki emlak fişlerinden edinilen bilgiye göre 1930 olduğu öğrenilen yapı tek katlı ve yığma taştır (Ek- 24). Önceki kullanımında kâgir üzeri açık kömür deposu olarak belirtilen yapı günümüzde işçiler için dinlenme birimi olarak kullanılmaktadır. Yapı bakımsız durumdadır. Çatıda yıkılma tehlikesi olması nedeniyle içinde çalışma yapılmasına izin verilmemiştir.



Şekil 5.77. 21 numaralı kömürlük yapısının kuzeydoğu ve kuzeybatı cepheleri (Özmertyurt, 07.04.2018)

5.3.8. Lavabo binası (4 Nolu Bina)

4 numaralı yapı ise günümüzde lavaboların olduğu binadır. Eski kullanımının da hela olduğu belirtilmiştir. Tek katlı, kare planlı ve kırma çatılı bir binadır. Yapının kapı ve pencereleri tamamen değiştirilmiş olup PVC eklentisi mevcuttur. Kapı-pencere boyutları, köşe taşlarının düzeni ve baca şekli dönem özelliği göstermektedir. Yapım tarihi konusunda net bir bilgiye ulaşılamamıştır (Şekil 5.78).



Şekil 5.78. 4 numaralı lavabo binası (Özmertyurt, 05.04.2018)

5.3.8. Diğer binalar

Gar sahasında bulunan diğer binalar ise tescil fişleri bulunmayan veya tescil önerisi verilmeyen yapılar olarak incelenmiştir. Bu bölümde incelenecek yapılar; sonradan yapılan betonarme lojman binası, konteynır ve yığma depolar, kiraya verilen betonarme ticarethanelerdir.

Bunlardan 15 numaralı betonarme lojman yapısı yarım bodrum kat üzeri 2 katlı lojman binası olarak hizmet etmektedir. Son 30 yıl içerisinde yapılmıştır. Her katta karşılıklı iki daire olmak üzere toplam 6 daire bulunmaktadır. Yapıda kullanılan malzemeler ve yapım tekniği günümüz yapım teknolojisi niteliğindedir (Şekil 5.79).



Şekil 5.79. 15 numaralı lojman yapısı (Özmertyurt, 16.10.2018)

Depo birimi olarak kullanılan 18 numaralı yapı istasyon sahasının doğu çıkışında bulunmaktadır. Tek katlı taş yığma bir yapıdır. Tescil belgesi yoktur. Cephede su deposunun kömürlüğü binasıyla benzer yapı malzemelerinden kullanıldığı görülmektedir. Yapının içine girilememiştir. Yapım tarihi konusunda bir bilgiye ulaşılamamıştır (Şekil 5.80).



Şekil 5.80. 18 numaralı depo (Özmertyurt, 16.10.2018)

20 ve 7 numaralı yapılar gar sahası içinde bulunan fakat ticari olarak kiraya verilen tarihi özelliği bulunmayan sonradan yapılmış betonarme yapılardır. Araba yıkama dükkânları olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.81).



Şekil 5.81. Sırasıyla 20 numaralı ve 7 numaralı ticarethaneler (Özmertyurt, 16.10.2018)

14 numaralı tek katlı yığma yapı ise 5 numaralı Ek hizmet binası 2'nin deposu olarak kullanılmaktadır. Ek hizmet binasının kuzeybatı cephesine bakan tek katlı dikdörtgen bir yapıdır. Kuzeydoğu cephesinde dikdörtgen 40/50 ölçülerinde penceresi bulunan yapının duvarları kerpiç sıva, çatısında ahşap elemanlarla desteklenmektedir (Şekil 5.82).



Şekil 5.82. 14 numaralı depo birimi (Özmertyurt, 16.10.2018)

19 nolu yapı, ana istasyon binası kütesine çok sonradan eklenmiş, ana gar binasının güneybatı cephesinde bitişik nizamda inşa edilmiş bir yapıdır. Dönemsel özellik göstermemektedir. Lojistik şef atölyesi olarak kullanılmaktadır. Güneybatıdan tek kanatlı metal kapıyla giriş sağlanmıştır. Cepheleri sade tutulan binanın taşıyıcı sistemi betonarme olup çatısı kiremit kaplıdır (Şekil 5.83).



Şekil 5.83. 19 numaralı lojistik şef atölyesi binası (Özmertyurt, 07.05.2018)

6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

6.1 Değerlendirme

Demiryolları tarihi gelişimi ve kentlere katkısı

Demiryolları, özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra başta batıdaki ülkelerin daha sonra ise gelişmiş tüm dünya ülkelerinin modernleşme sürecinde bir basamak olmuştur. Değişimin, yeniliğin, hızın, teknolojinin, ekonominin sembolü olmuş, etkisini sosyolojik hatta ideolojik olarak da göstermiştir. İnsanın barınma ihtiyacının karşılığında ortaya çıkan mekân fikri, değişen ihtiyaçlara uyum sağlayabilmek için metamorfoza uğramıştır. Modern dünyanın getirisi olan demiryolları oluşumunun sonucunda yolculuk yapmak, bilet almak, beklemek ve çalışanların genel ihtiyaçları için mekânlara ihtiyaç duyulmuş; bu mekanlara gar binaları, istasyon binaları denilmiştir.

Gar binaları, modern dünyanın ilk modern kamu yapılarından biridir. Bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan gar binaları, yeni bir mimari biçimin, yeni bir kültürel mirasın temsilcisi olmuşlardır. Demiryolu mimarisi anlayışının her ülkede her dönemde değişime uğramış olması ve kültürel olarak topluma kazandırdığı değerler nedeniyle bu yapıların korunması, yaşatılması ve değerlendirilmesine gerek duyulmaktadır.

19. yüzyıl Sanayi Devrimi'nde demiryollarının gelişimi, İngiltere'den başlayarak domino etkisiyle Fransa, Almanya, Amerika gibi ülkelerde de kısa sürede görülmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti ise içinde bulunduğu savaş durumunun tahrip edici etkisine rağmen çok fazla zaman geçmeden, yaptırdığı ilk demiryoluyla İzmir-Aydın illerini birbirine bağlamıştır. Zamanla dış güçlerin teşvikleri, ülke içindeki atılımları, teknik güçlerinin de katkısıyla Anadolu içlerine kadar demiryolları gelebilmiştir. Fakat hatlar birden fazla yabancı ülke ve şirketin yapım işlerinde farklı bölgelerde yoğunlaşmasının sonucu olarak birbiriyle bağlantısız yapılmıştır. Her hattın başlangıç ve sonu belirli iller ve bölgelere kadar gitmekte ve demiryolu taşımacılığı kesintisiz yapılamamaktadır. Yapılan gar binaları genel olarak demiryollarının ihalesini alan yabancı şirketler tarafından yaptırılmıştır. Mimarileri ise batı kaynaklı olmuştur. Osmanlı'nın son dönemlerine kadar milli üslup geliştirilememiş, binaların plan tarzları, biçimleri batı mimarisinden esinlenerek Osmanlı-batı karışımı bir üslupla yapılmıştır. Haydarpaşa, Sirkeci, Alsancak, Edirne, Adana, Konya Ankara Garları incelendiğinde

binalarda simetrik yapı, anıtsal girişler, kule çıkmaları, basık kemer pencereler, söveler, kesme taşlar, saçaklardaki ahşap oymalar gibi özellikler görülmektedir.

Cumhuriyet'in ilanıyla ise demiryolları için yeni bir dönem başlamıştır. Bu dönemde demiryolları milli dava olarak ele alınmıştır. Yapılan hatların satın alınıp millileştirilmesine yeni bağlantı hatlarının yapılmasına karar verilmiştir. Devlet, demiryolcu yetiştirmek için kurslar, okullar açmış teknik bilgi ve becerilerini bu konuda geliştirmeyi hedeflemiştir. Bu konuda yapılan ilk büyük atılımlardan birisi de Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi'nin kurulması olmuştur. Türkiye'de ilk demiryolu işletmesi kurumu ise 19 Temmuz 1920'de Eskişehir'de geçici olarak kurulmuş "İşletme Umum Müdürlüğü" olmuştur. Bu süreçte milli sermaye ile demiryollarının gelişiminin sağlanması için çalışılmıştır.

Demiryollarının geliştirilmesi özellikle ülke içindeki sanayi atılımlarıyla hızlı ve ucuz taşımacılığın sağlanmasına hizmet ettiği için, Cumhuriyet döneminde de ağırlık verilen politikalardan olmuştur. Yeni hatlar yeni gar binaları ihtiyacını doğurmuştur. Osmanlı döneminde demiryolu mimarisine katkı sunmaya başlayan Türk ve yabancı mimarlar Cumhuriyet Dönemi'nde 1923 ve 1930 yılları arasında 1. Ulusal Mimarlık Dönemi sonrasında 2. Ulusal Mimarlık döneminin üslubuna uygun binalar tasarlamaya başlamıştır. 1. Ulusal Mimarlık Döneminde yapılan gar binalarında Osmanlı motifleri kullanılarak milli üslup yaşatılmaya çalışılsa da, batıdan gelen strüktürel kurgu ve plan çözümlerinin kullanılması tam bir milli üslup olarak görülememiştir. Tip binaların yoğun kullanıldığı gar binalarında yabancı müteahhitlerin etkisi yüksektir. Tamamıyla Türk mühendisler tarafından inşa edilen demiryolu Samsun- Sivas hattı olmuştur. Tip projelerin kullanıldığı diğer hatlar, Zonguldak- Irmak, Kütahya- Balıkesir, Afyon- Karakuyu, Ulukışla- Kayseri hatlarıdır. 2. Ulusal Mimarlık Dönemi'nde ise gar binaları, devletin gücünü gösterme amacı bulunan görkemli, çevresine göre yüksekçe, simetrik yapı binalar olmuştur. Ankara'da yapımı tamamlanan Devlet Demiryolları Umum Müdürlük binası, Ankara Tren Garı, Eskişehir Tren Garı, bu dönem içinde yapılan istasyon binalarındandır.

Demiryollarının kent merkezlerine yakın alanlardan geçmesiyle kent planlamasında önce kendiliğinden ortaya çıkmış yol koridoru olarak istasyon caddeleri ortaya çıkmıştır. Satın alınan veya dışarıya ihraç edilecek malların kolay şekilde istasyon ile şehir merkezi arasındaki trafiğinin sağlanması, insanların rahat ulaşımının sağlanması önem arz ettiği için bağlantı yolu ihtiyacı doğmuştur. Bu yola "İstasyon Caddesi" denilmiştir. Günümüzde hala ilk kullanım amacını sürdüren istasyon

caddeleri, Cumhuriyet ile birlikte modernizmin simgelerinden olmuş, kültürel zenginliğin mirası olarak demiryolu mimarisinin de kapsamında bulunmaktadır.

Niğde ili, bulunduğu konum itibarıyla Kapadokya Havzası içinde yer almaktadır. Şehir, tarihi, kültürel miras alanlarına ve ekonomik olarak zengin, ticari kapasitesi yüksek bölgelere yakın konumda bulunmaktadır. Bu durum, farklı kültürlerle ev sahipliği yapan şehir için turizm yönünden gelişime açık potansiyele sahip olmasına neden olmuştur. Hitit kitabelerinde ilk olarak “Nahitiya” adıyla geçen Niğde, 600.000 yıllık bir yerleşim alanıdır. Birçok uygarlığın yerleşmiş olduğu topraklarda, her uygarlığın katkı sunduğu farklı mimari anlayışlar da gelişme göstermiştir. Günümüzde kiliselerin, camilerin, hamamların bulunduğu il merkezinde tarihi eserler yaşatılmaya çalışılmaktadır. Kale- kent modeli tipinde olan Niğde ili, gelişimini bir höyük üzerinde kurulu olan kale ve çevresinde göstermiş, günümüzde özellikle üniversitenin de etkisiyle batıya doğru bir yönelim söz konusu olmaktadır. Kısmen Kapadokya bölgesi içerisinde kalmasına rağmen Niğde’de, turizm yönünden çok fazla reklamının yapılamamış olması, binaların korunmasında yer yer yetersizliklere neden olmaktadır. Ekonomik olarak da girdi sağlayacak olan turizmin gelişmesinde kentsel ve kırsal sit alanlarının dahilinde olan tarihi sokakları, binaları yaşatmak önem teşkil etmektedir.

Niğde Tren Garı ve binalarının değerlendirilmesi

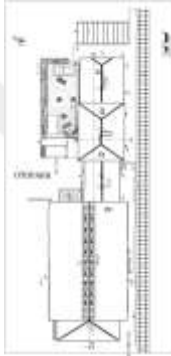



-Form yönüyle incelenmesi

Niğde ilindeki korunmaya değer anıtsal yapılar içerisinde bulunan, inceleme konusu olan Niğde Tren Garı sahası, içinde 21 adet bina barındırmaktadır (Tablo 6.1). Niğde Tren Garı sahası içindeki incelenen yapıların ortak özellikleri genel olarak;

- Dikdörtgen plan şeması uygulanması,
- Lojmanlarda binaya giriş holleri, özel olarak sınırlandırılması,
- Binaların zeminlerinde çift sıra halinde, köşelerinde tek veya çift sıralı siyah bazalt kesme taşları sıralanması,
- Genel olarak kemerli kapı ve pencereler zemin katlarda, üst katlarda dikdörtgen pencere uygulanması,
- Kullanılan kapı, pencere, saçak, merdiven küpeşterleri ahşap malzeme, binalar taş malzeme olması,
- Yapım sisteminin karma döşeme olup; ahşap, betonarme ve taşın birlikte kullanılması,

- Yapılarda bulunan pencere ve kapıların etraflarında ve üstlerinde söveler olması,
- Dönem özelliği gösteren tipte uzun dikdörtgen bacaların her binada mevcut olması verilebilir.

Tablo 6.1. Niğde Tren Garı sahası içerisindeki demiryolu yapıları

Bina isim ve numaraları	Plan Şeması	Fotoğrafi	Koruma Durumu (Tescil fişi)	Yapım tekniği ve Malzemesi	Farklı Giriş Sayısı	Kat Sayısı	Dönem	Yapıldığı Dönem İşlevi	Günümüz İşlevi
Ana Gar Binası (2)			VAR	YIĞMA TAŞ	7	2	CUMHURİYET	GAR BİNASI	GAR BİNASI
Ek Hizmet Binası 1 (3)			VAR	YIĞMA TAŞ	5	1	CUMHURİYET	İDARİ BİRİM	İDARİ BİRİM
Lojman Binası 1 (10)			VAR	YIĞMA TAŞ	2	1	CUMHURİYET	LOJMAN	LOJMAN
Lojman Binası 2 (16)			VAR	YIĞMA TAŞ	1	2	CUMHURİYET	İDARİ VE LOJMAN	LOJMAN

İşçi Memur Misafirhanesi (8)	Lojman Binası (9)	Vagonet Garajı (12)	Malzeme Ofis Binası (17)	Ana Ambar Binası (1)	Su Deposu (11)	Ek Hizmet Binası 2 (5)
MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL					
						
YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	VAR	VAR
BİLİNİYOR	BİLİNİYOR	YIĞMA TAŞ	YIĞMA TAŞ	YIĞMA TAŞ VE ÇELİK STRÜKTÜR	YIĞMA TAŞ	YIĞMA TAŞ
2	2	1	3	2	2	3
1	1	1	2	1	2	2
BİLİNİYOR	CUMHURİYET	CUMHURİYET	CUMHURİYET	CUMHURİYET	CUMHURİYET	CUMHURİYET
LOJMAN	LOJMAN	VAGONET GARAJI	İDARİ VE LOJMAN	AMBAR BİNASI	SU DEPOSU	İDARİ VE LOJMAN
MİSAFİRHANE	LOJMAN	DEPO	İDARİ BİRİM	AMBAR BİNASI	İDARİ BİRİM	İDARİ BİRİM

Lavabo (4)	Ek Hizmet Deposu (14)	Ticarethane 2(7)	Ticarethane 1(20)	Depo (18)	Lojman Apartman (15)	Kantar Binası (6)
MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL	MEVCUT DEĞİL
						
YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK
YIĞMA TAŞ	YIĞMA TAŞ	BETONARME	BETONARME	YIĞMA TAŞ	BETONARME KARKAS	BİLİNİYOR
2	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	3	1
CUMHURİYET	BİLİNİYOR	GÜNÜMÜZ	GÜNÜMÜZ	CUMHURİYET	GÜNÜMÜZ	BİLİNİYOR
LAVABO	DEPO	TİCARETHANE	TİCARETHANE	DEPO	LOJMAN BİNASI	KANTAR BİNASI
LAVABO	DEPO	TİCARETHANE	TİCARETHANE	DEPO	LOJMAN BİNASI	KANTAR BİNASI

Depo(13)	MEVCUT DEĞİL		YOK	YİĞMA TAŞ	1	1	CUMHURİYET	HELA	DEPO
Kömürlük (21)	MEVCUT DEĞİL		YOK	YİĞMA TAŞ	1	1	BİLİNMIYOR	KÖMÜRLÜK	KÖMÜRLÜK
Lojistik Şef Atölyesi (19)			YOK	YİĞMA TAŞ	2	1	GÜNÜMÜZ	İDARI BİRİM	İDARI BİRİM

-Fonksiyon yönüyle incelenmesi

Niğde Tren Gar'ı binaları fonksiyon açısından dağınık bir yapıya sahiptir. Binaların yerleştiği açık alanlarda düzenlemeler her yapının sahibinin eline bırakılmış bu durum peyzaj ve yol düzenlemesinin yok denilecek kadar niteliksiz olması sorununu ortaya çıkarmıştır. Saha içerisine girişler güvenli ana girişin dışından tanımsız ve sınırların olmadığı bölgelerden de yapılabilmektedir. Bu alanın güvenliğini tehdit edecek bir unsurdur.

Tescilli binaların bina biçimleri uyumsuzdur. Özellikle tescilli binalarda alt kat-üst kat cephe uyumsuzluğu mevcuttur. Buna ek olarak, önceki kullanımlarında hem lojman hem de idari bina olarak tesis edilen yapılar, günümüz kullanımında tek bir işlev verilerek kullanıldığı ve ihtiyaçlara göre eklemeler, çıkarmalar yapıldığı için alanlar içerisinde tanımsız ve dar alanların oluştuğu görülmektedir.

Depo, hela, kömürlük gibi yapılar genel itibariyle bağımsız birimler olmaktan çok yakınında bulunan lojman veya idari binaya hizmet etmek için yapılmıştır. Bu yapıların birçoğunun bakımı yapılmamış, yıkılma durumuyla karşı karşıya kalanlar mevcuttur.

Yapılar, yapıldıkları ilk dönemdeki teknolojik gelişmenin ve mimari yapım tekniklerinin örneklerini sergilemektedir. Özellikle ambar binasında kullanılan çelik makaslı sistem o dönem mevcut teknolojisi değerlendirildiğinde özgün olmaktadır. Tip projenin uygulandığı diğer yapılarda bu büyüklükte ve yapım tekniği aynı olan ambar binasına ratlanmamıştır.

-Koruma yönüyle incelenmesi

Gar sahası içerisindeki yapılardan ana bina 1993'te olmak üzere diğer 6 tanesi 2006 yılında tescillenmiş, bunlardan sadece 2 tanesi 2016'da restorasyon müdahalesi geçirmiştir. Restorasyon projesi hazırlanan bu iki bina Gar Ek Hizmet Binası 2 ve Gar Lojman Binası 2'dir. Diğer tescilli binalar ise bakım çalışması altında kapı-pencereler boyanması, yapı dış duvarları boyanması, dökülen ahşap yüzeylerin temizlenmesi, saçak altlarındaki bazı ahşapların yenilenmesi gerçekleştirilmiştir. Bu müdahaleler için yapılan gözlemlerde binanın ilk dönem izlerinden çoğu yok edilmiştir. Günümüz şartlarına uyum sağlama sürecinde özellikle iç mekanda konfor çalışmaları yapılmış ve binada kimlik karmaşası süreci başlamıştır. Tescil belgeleri bulunmayan binaların durumu ise, gar sahasındaki tescilli binalarla aynı sahada olmalarından dolayı müdahaleleri izne bağlı olmaktadır. Fakat bu binalarda ortaya çıkan tahripler, özgün kullanıma aykırı müdahaleler, istasyon sahası içerisinde korumanın bütüncül olarak yaklaşmadığına kanıt olmaktadır.

İncelenen binalardaki özgün izler, malzeme ve dokudaki özellikler Cumhuriyet dönemi eserleri olduğunu göstermektedir. Geriye kalan yapılar ise özgün özellik göstermeyen yapılardır. Bu yapıların gar sahası içinde yapılmış olması tarihi çevrenin korunması düşüncesine ters düşmektedir. Gar sahasında yapılacak kapsamlı koruma planı ile tescillenen ve tescillenmeyen yapıların bakım problemlerinin giderilmesi, aykırı yapıların uzaklaştırılması, gereken özenin gösterilmesi sağlanmalıdır.

Mevcut gar sahasının içinde bulunan yapıların krokisinin bile olmayışı çalışmada karşılaşılan zorluklardan olmuştur. Bu nedenle saha içindeki binalar tek tek yerlerinde incelenerek plana işlenmiş, ne amaçla kullanıldıkları ve koruma durumları belirtilmiştir. Böylece T.C.D.D Niğde Garı için de kolaylık sağlayacak ve ileride yapılacak çalışmalarda kullanılması amacıyla işlenen plan kuruma sunulmuştur.

6.2 Sonuç ve Öneriler

Demiryollarının ülkelerin gelişimdeki katkısı ve getirileri sonucu kentlerde meydana gelen değişimler görülmektedir. Kentlerin kolektif hafızasında yer edinen demiryolu yapıları ise zamanla o bölgenin kimliğinin bir parçası haline gelmiştir. Kültürel kimlik, kültürel mirasın bir parçası olmakta ve toplumların bu mirasa sahip çıkması, yaşatması ve koruması gerekmektedir. Demiryolu mirası da bu oluşumun bir parçası olarak, özellikle de toplumların gelişiminde bir dönüm noktası olması, ilerlemenin simgesi olması adına bu değeri hak etmektedir. Son dönemlerde demiryolu mirasına verilen önemin dünya çapında ilgi görmesinin bir nedeni de budur.

Dünya demiryolu mirası üzerine alınan birçok karar ve çalışmalar mevcuttur. Railway Heritage Trust, Network Rail, Highways Agency Historical Railways Estate, Railway Paths gibi kurumlar İngiltere’de demiryolu mirası ve korunmasına yönelik çalışmalarla öncülük etmektedir. Örneğin Railway Paths şirketi 1998’de İngiltere Demiryolları’nın özelleştirilmesiyle ortaya çıkan şirketlerden biridir. Özellikle demiryolu mirası üzerine birçok çalışma yapmış, demiryolu mirasını tehdit edecek unsurlara karşı mücadele vermektedir (www.railwaypaths.org)

Kanada Hükümetinin ise 1990’da deklare ettiği The Heritage Railway Stations Protection Act (Miras Demiryolu İstasyonları Koruma Yasası), halkın koruma konusundaki bilinçlerini uyandırmış ve hala günümüzde yaptığı projelerle özellikle bu tür miras yerlerini koruma konusunda devlet desteğiyle bilinçlendirmeyi devam ettirmektedir. Tren istasyonlarının tarihi olması ve korunmaya değer olmasındaki ölçütleri ise; binanın en az 40 yıllık olması, Kanada Yasası’nın III. Bölümü’ne tabi bir demiryolu şirketi mülkiyetinde olmasıdır (<http://www.pc.gc.ca>). Bu gibi örneklerden yola çıkarak ülkemizde de küçük ve büyük çaplı istasyon binalarının korunmasında halkın bilinçlenmesini uyaracak, devlet desteği şarttır. Kurumlarda bu konuda çalışacak uzmanların olması, kontrollerin daha sık ve detaylı olması gerekmektedir.

Koruma düşüncesinin ortaya çıkmadan önceki hali onarım adı altında yapıyı tamir etmek, değişen isteklere uygun yeni ekler oluşturmaktır. Fakat bugün, belirli bir tarihi çevrenin, belirli bir dönemin sosyal, mimari, kültürel özelliklerini açıklamada bir belge ölçütü olmaktadır (Ekinci, 2010). Demiryolu yapıları da Sanayi Devrimi’nden sonra ortaya çıkmış ülkemize Osmanlı Dönemi’yle girmiş, Cumhuriyet Dönemi’nde ise değişime uğrayarak yapılmalarına devam edilmiştir. 1950’ye kadar demiryollarına verilen önem demiryolu binalarının yapımına da özen gösterilmesine sebep olmuştur.

Bu dönemlerde ortaya çıkan nitelikli eserler, bölgelerin sosyal, siyasi, ekonomik çevrelerinin de etkisinde kalarak oluşturulmuştur. Bu nedenle bu binaların her birinin korunması, bu belgelerin resmi olarak literatüre kazandırılması gereklidir.

Niğde Gar Binası'nın araştırılması sürecinde özellikle demiryolu mimarisine gösterilen ilginin yetersiz olduğu tespit edilmiştir. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olan Niğde ili için kurumda yapılan incelemelerde donanımlı bir bilgiye erişilememiştir. Arşivlerinde planlama sıkıntısı çekilmesi, az sayıda belgeye ulaşabilmeye neden olmuş, hatlar hakkında ulaşılan bilginin yarısına binalar için ulaşmak çok zor hale gelmiştir. Niğde Gar Binası gibi ana hatlardan olmayan 2. Sınıf hatlar üzerinde yapılan binalar hakkındaki araştırmaların yetersiz olduğu görülmüştür. Özellikle tip proje olan bu yapıların belgelendirilmesi diğer binalar için de envanter sağlayacaktır. Kullanılan kapı ve penceredeki dönem özellikleri, kullanılan malzeme, yapım şekli, plan tipleri bu binaların da özel olarak değerlendirilmesi ve korunması gerekliliğini göstermiştir. Özgün yapılarının kayıt altına alınması tip projesi oldukları Anadolu'daki diğer yapılar için de bir altlık olacak, bu yapıların da tescil fişlerinin hazırlanması, gösterilen özenin artmasına sebep olacaktır..

Niğde Tren Garı'nda bulunan binalardan tescil belgeleri olmayan tarihi yapılar mevcuttur. ICOMOS'un 2003 yılında mimari mirasın analizi, korunması ve strüktürel restorasyonu için ilkeler başlığı altındaki genel ölçütlerinde;

“Mimari mirasın değeri yalnız görünüşünde değildir; tüm bileşenleriyle döneminin yapım teknolojisinin ünik bir örneği olarak korunmuş olması önemlidir. Özellikle yapıların yalnız cephelerinin korunup, içerdeki taşıyıcı öğelerin kaldırılması koruma ölçütlerine aykırıdır.” ifadesi geçmektedir (www.icomos.org.tr). Bundan da yola çıkarak Niğde Tren Garı'nda tescil belgeleri olmayan çoğu binanın iç mekanlarında değişikliğe gidilmiş, dış duvarlarından bazıları yıkılıp günümüz dolgu malzemeleriyle kapatılmıştır. Aynı zamanda tescilli yapılarda da restorasyon adı altında yeni modern malzeme kullanılmış, tarihi dokunun etkileri iç mekanda daha az hissedilir hale getirilmiştir. Tez kapsamında incelenen binalardan tescil fişleri çıkarılmamış olan bazı binaların dönem özelliği gösterdiği ve korunması gerekliliği ortadadır. Bu binalar Ana Ambar binası, malzeme ofis binası, vagonet garajı ve depo, gar lojman binası, işçi-memur misafirhanesi, kantar binası, ve su deposu kömürlüğüdür. Bu yapılara tescil önerisi getirilmiştir. Yapılan müdahalelerin belirlenebilmesi için bu yapıların tescil fişleri çıkarılmalıdır. Ayrıca bu binalar tescillenmeli, temizlenmeli, yanlış müdahalelere

son verilmeli ve bakımları yapılmalıdır. Tescilli binaların ise gereksiz eklerinden temizlenmesi ve özgün halleriyle korunması önerileri getirilmektedir.

Tarihi tren istasyonları ve demiryolu mirasının kapsamı dâhilindeki yapı grupları bazı risklere karşı tehdit altındadır. Hızlı tren istasyonlarına olan dönüşümün etkisiyle gerçekleşecek işlev değişikliği, terk, bakımsızlık ve bilinçsiz kullanıcı gibi faktörler bu tehditlerden bazılarıdır. Kullanılmayan binaların bakımlarının yapılmaması, kaderlerine terk edilmesi sadece binaların yok olmasına değil, bir ülkenin kimliğinin toprakları üzerindeki imzası olan eserlerinden birinin daha yok olmasına neden olacaktır. Bu nedenle bu yapıların envanterlerinin uzmanlarca düzenlenerek arşivlendirilmesinde iyileştirme yapılması gereklidir.

Demiryolu müzelerinde ise bütüncül yaklaşıma gidilerek genel bir demiryolu tarihi müzesinin oluşturulması, demiryolu mirası bilincinin sağlanmasına katkı sağlayacaktır. Demiryolu mirası ve mimarisine katkı sağlayacak diğer önemli yol ise binalardan sorumlu yöneticilere ve binaların kullanıcılarına, tarihi binaları koruma bilinci eğitimi verilmesidir.

KAYNAKLAR

- Akbayar, N., 1983, Tanzimattan sonra Osmanlı Devleti nüfusu, In: Tanzimattan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Eds, *İstanbul: İletişim Yayınları*, p. 1238.
- Akbulut, G., 2010, Siyasi coğrafya açısından Türkiye'de demiryolu ulaşımı, *Ankara, Saner Basım Sanayii*, p. 10-174.
- Aktüre, S., 1985, Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, 4, 891-905.
- Akyıldız, A., 2000, Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği, *Osmanlı Araştırmaları*, 20 (20), 313-327.
- Altan, E., 2013, Doğu Akdeniz'in Filistin sahilinde bir liman şehri, In: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Eds, *Ankara*, p. 171-174.
- Altuner, H., 1999, Niğde evleri, Yüksek Lisans Tezi, *Hacettepe Üniversitesi Ankara*, 25-33.
- Anonim, 1933a, Cumhuriyet demiryollarının eskilerden farkları, *Demiryolları Mecmuası*, 104-105 (9), 545.
- Anonim, 1933b, Kayseri istasyonunun iktisadi menkii ve münaklatının mahiyet ve kıymeti, *Demiryolları Mecmuası*, 104-105 (9), 478.
- Anonim, 1938, Niğde İl Yıllığı, *Niğde*, Niğde Vilayet Matbaası, p. 59.
- Anonim, 1967, T.C. Niğde Valiliği Niğde İl Yıllığı, *Ankara*, Ajans Türk Matbaacılık Sanayi, p. 46.
- Anonim, 1975, Demiryol taşımacılığı, İzmir Ulaşım Kongresi, *Mimarlık Dergisi*, 10, 46-48.
- Anonim, 1982, Yurt ansiklopedisi, *İstanbul*, Anadolu Yayıncılık A. Ş., p. 6161.
- Anonim, 1997, T.C. Niğde Valiliği Niğde İl Yıllığı, *Ankara*, Önder Matbaacılık, p. 4-6.
- Anonim, 1998, Cumhuriyet'in 75. Yılında Niğde, *Ankara*, Ajans-Türk Basın ve Basım A. Ş., p. 26.
- Anonim, 2009, Niğde Kültür Envanteri, T.C. Niğde Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, *Niğde*, Tekten Basım Yayın Ltd. Şti., p. 4.
- Anonim, 2011, Eskimeyen Niğde, *Niğde*, Niğde Belediyesi Yayınları, p. 120-159.
- Anonim, 2016a, Niğde Kültür Envanteri, *Ankara*, Salmat Basım Yayıncılık Ambalaj San. ve Tic. Ltd. Şti., p. 373-378.
- Anonim, 2016b, T.C. Devlet Demiryolları istatistik yılı 2011-2015, 2, TCDD Yayını, p. 3-7.
- Araz, M., 1995, Impacts of political decisions in the formation of railroads and railroad architecture in Turkey between 1856 and 1950, Yüksek Lisans Tezi, *Ortaoğu Teknik Üniversitesi*, Ankara, 11-232.
- Arıtan, Ö., 2008, Modernleşme ve Cumhuriyetin kamusal mekan modelleri, *Mimarlık Dergisi*, 342, 49-55.
- Aslanoğlu, İ., 1980, Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, *Ankara*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, p. 14-114.
- Aydemir, C., 1993, Türkiye'de Cumhuriyet demiryolu ulaşımı ve bu konuda izlenen politikalar, Doktora Tezi, *Marmara Üniversitesi*, İstanbul, 5-71.
- Bozkurt, M., 1989, Demiryolu I, *İstanbul*, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, p. 148-155.
- Büyükdemir, Ö., 1999, Edirne Garı, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul, 62-101.
- Büyükmihci, G., 1997, Taş sivil mimarlık örneklerinde korumaya yönelik yöntem önerileri ve bu yöntemlerin Kayseri örneğinde uygulanışı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, *Mimar Sinan Üniversitesi İstanbul*, 64-65.

- Cadoux, C. J., 2003, İlkçağ'da İzmir. Kentin en eski çağlardan İ.S. 324 'e kadar tarihi, *İstanbul*, İletişim Yayınları, p. 25.
- Christensen, P. H., 2014, Architecture expertise and the German construction of the Ottoman railway network 1868-1919, Doctoral dissertation, *Harvard University*, 89-90.
- Cossons, N., 1997, An agenda for the railway heritage, In: *Conserving the Railway Heritage*, Eds: Burman, P. S., Stratton, M. ve Spon, E. a. F., *London*, p. 3-17.
- Coşkun, L. S. B., 2013, Kamusal mekân ve kolektif bellek bağlamında istasyon binalarının incelenmesi ve hızlı tren istasyonlarına dönüşümü, *Gazi Üniversitesi Ankara*, 23-24.
- Çadircı, M., 1991, Tanzimat döneminde Anadolu kentlerinin sosyal ve ekonomik yapıları, *Ankara*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, p. 15-16.
- Çoygun, G. L. S., 1996, Türkiye'deki istasyon yapılarının geçmişten günümüze değişmesi, Yüksek Lisan Tezi, *Gazi Üniversitesi*, Ankara, 18-67.
- Demirarslan, D., 2017, Batılılaşma/modernleşme dönemi demiryolu politikası ve istasyon binası mimarisi: İzmit ve Hereke tren istasyonları, *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, Kocaeli, 1635-1649.
- Dervişoğlu, F. M., 2008, Cumhuriyet dönemi demiryolu tarihinde bir şahsiyet; Nuri Demirağ, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara, 101-116.
- Durdu, M. B., 2005, İngiliz J. R. Pilling'in Osmanlı demiryolu imtiyazını ele geçirme mücadelesi, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 17, 87-111.
- Durukal, H. S., 1949, Milli Demiryolları İdaresi'nin kuruluşu, *Demiryollar Dergisi*, 23 (289), 66-67.
- Ekinci, Y., 2010, Edirne Selimiye Camii ve Külliyesi koruma alanı yönetim planı, <http://www.worldheritageturkey.com>, [7 Ağustos 2018].
- Ekincikli, M., 1990, Türk Ortodoksları, Yayınlanmamış Doktora Tezi, *Erciyes Üniversitesi*, Kayseri, 125-150.
- Eldem, V., 1970, Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi şartları hakkında bir tetkik, *Ankara*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, p. 15-50.
- Emiroğlu, K. ve Uzman, Ü., 2013, Demiryolu Ansiklopedisi, *Ankara*, Afşar Matbaacılık, p. 45-48.
- Engin, V., 1993, Rumeli Demiryolları, *İstanbul*, Eren Yayınları, p. 50-88.
- Erdoğan, H. A., 2005, Konya Tren İstasyonu ve yakın çevresinin gelişimi, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Konya*, 20-40.
- Erdoğan, H. T., 2016, Ulaşım hizmetlerinin ekonomik kalkınma üzerine etkisi, *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (1), 187-215.
- Erkan, Y. K., 2007, Anadolu demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması, Doktora Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, 19-22.
- Erkan, Y. K. ve Ahunbay, Z., 2008, Anadolu Demiryolu mirası ve korunması, *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 7 (2), 14-25.
- Erkan, Y. K., 2016, Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, dün ve yarın kentin bedeninde bir yara, *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 30 (1), 99-116.
- Evren, G., 1993, Demiryolu, *İstanbul*, İ. T. Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası, p. 203-206
- Evren, G., 1999, Demiryolu, *İstanbul*, Birsen Yayınevi, p. 8-17.
- Evren, G., 2006, Cumhuriyet Döneminde Ulaştırma, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 442-443 (2-3), 64-89.
- Gabriel, A., 1962, Niğde Türk Anıtları *İstanbul*, Bengi Matbaası, p. 1-20.
- Gedik, İ., 1997, Niğde 1997 İl Yıllığı, *Ankara*, Önder Yayınları, p. 54.

- Gülsoy, U., 1994, Hicaz Demiryolu, *İstanbul*, Eren Yayıncılık, p. 28.
- Gümüş, M., 2011, 1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk topraklarında demiryolu imtiyaz mücadeleleri ve büyük güçler, *Tarih Okulu Dergisi*, 2011 (10), 151-194.
- Güran, T., 1988, İktisat tarihi, İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi, p.
- Hasol, D., 2017, 20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı, 255, *İstanbul*, Yapı Endüstrü Merkezi YEM Yayınları, p. 100.
- Hassan, Ü., 2002, Siyasal Tarih, *İstanbul*, Cem Yayınları, p. 71.
- Haştemoğlu, H. Ş. ve Erkan, İ., 2013, Tarihsel süreçte Türkiye'de demiryolu istasyon binaları ve Isparta-Burdur örneği, *HistoryStudies International Journal of History, Special Issue on Balkan Wars*, 5 (6), 165-181.
- Haydaroğlu, İ. ve Pehlivan, İ., 2004, Rus sermayedarlarının Osmanlı demiryolları üzerine bazı yazışmaları, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 23 (36), 151-174.
- Hayes, J. A., 1999, The conservation of heritage railway stations in Canada, Master Thesis, *Dalhousie University*, Nova Scotia, Canada, 36-41.
- Haykır, Y., 2011, Atatürk Dönemi kara ve demiryolu inşa çalışmaları (1923-1938), Doktora Tezi, *Fırat Üniversitesi Elazığ*, 251-265.
- Heaton, H., 1995, Avrupa iktisat tarihi/ ilk çağdan sanayi devrimine, *Ankara*, İmge yayıncılık, p. 10-15.
- Hüdaverdi, F., Kırdı, G. ve Durmaz, Ö., 1999, Haydarpaşa Garı, <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/1944>, [19 Haziran 2018].
- Hülagü, M. M., 2008, Cumhuriyet öncesi Osmanlı demiryollarına genel bir bakış, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara, 25-45.
- İnceler, H., 2006, 1923 ile 1950 yılları arasında hükümet programlarının Niğde'deki yerel yansıması, Yüksek Lisans Tezi, *Niğde Üniversitesi*, 66-67.
- Işıkcan, M., 1962, Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar, *Demiryolları Mecmuası*, 434-435, 9.
- Kalgay, Y., 1945, Ray'ın tarihi, *Demiryollar Dergisi*, 14 (245,246,247), 6-8.
- Kasaba, R., 1993, Osmanlı İmparatorluğu ve dünya ekonomisi 19. yüzyıl, *İstanbul*, Belge Yayınları, p. 40-41.
- Kaynak, M., 1985, Osmanlı Demiryolları ve demiryolu araç ve malzemeleri ithalatı, *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3 (1-2), 263-273.
- Kılıç, İ. ve Gültekin, A. H., 2017, Tarihi Edirne Gar Binasında kullanılan kumtaşlarında görülen bozulma nedenleri, *Kırklareli University Journal of Engineering and Science*, 3, 56-57.
- Kopuz, A. D., 1999, Cumhuriyet Döneminde Mimarlık Akımları ve Adana'ya Yansımaları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi*, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 140-150.
- Kurmuş, O., 2007, Emperyalizmin Türkiye'ye girişi, *İstanbul*, Yordam Kitap, p. 50-72.
- Kurmuş, O., 2008, Emperyalizm'in Türkiye'ye girişi, *İstanbul*, Yordam Kitap, p. 55.
- Küçükkalay, A. M., 1997, Endüstri devrimi ve ekonomik sonuçlarının analizi, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2, 51-68.
- Kütükoğlu, M., 2013, Balta Limanı'na Giden Yol, Osmanlı-İngiliz iktisadî münasebetleri (1580-1838), *Ankara*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, p. 78-98.
- Maillet, J., 1983, 18. yüzyıldan bugüne iktisadi olayların evrimi, *İstanbul*, Remzi Kitabevi, p. 142.
- Martinidis, V. H., 2003, The advent of transport and aspect of urban modernization in the Levant during the nineteenth century., In: *The City and the Railway in Europe*, Eds: Roth, R. ve Polino, M. N., *Aldershot, Ashgate*, p. 61-66.

- Meeks, C. L. V., 1995, The Railroad Station: An architectural history, *North Chelmsford, Massachusetts*, Courier Corporation, p. 26-48.
- Muir, R., 1913, *Bygone Liverpool*, London, The Ballantyne Press, p. 88-89.
- Onur, A., 1953, Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953), *İstanbul*, K. K. K. İstanbul Askeri Basımevi, p. 12-59.
- Ortaylı, İ., 1981, İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu, *Ankara*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, p. 3-5.
- Ortaylı, İ., 1983, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, *İstanbul*, Birleşik Yayıncılık, p. 55-80.
- Özkan, S., 1986, Cumhuriyet döneminde Niğde, Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi* 42-47.
- Özkarıcı, M., 2001, Niğde'de Türk Mimarisi, *Ankara*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, p. 42-45.
- Özten, M., 2001, Erken Cumhuriyet Döneminde anadolu kentinde bir modernleşme aracı olarak istasyon caddesinin incelenmesi: Ankara örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi İstanbul*, 23-30.
- Öztürk, İ., 1995, Niğde Sancağı'nın idari ve demografik yapısı, Yüksek Lisans Tezi, *Erciyes Üniversitesi*, 44-46.
- Özyiğit, H., 2017, Zamanın tanıkları: Bozkurt ve Çardak tren istasyonları, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14 (39), 379-407.
- Özyüksel, M., 1988, Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat demiryolları, *İstanbul*, Arba, p. 148-152.
- Özyüksel, M., 2000, Hicaz Demiryolu, *İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, p. 65.
- Özyüksel, M., 2008, Osmanlı imparatorluğu'nda nüfus mücadelesi; Anadolu ve Bağdat demiryolları, *İstanbul*, Türkiye İş bankası Kültür Yayınları, p. 3-86.
- Polat, C. ve Kılınç, N., 2008, Niğde Ticaret ve Sanayi Odası sayılarla Niğde, Niğde sosyo-ekonomik durumu 2008, *Niğde*, Niğde Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, p. 67-68.
- Sıramkaya, S. B., 2017, Anadolu Kent Kimliğinin Oluşumunda İstasyon Caddeleri: Konya Örneği, <http://www.arkitera.com/gorus/1104/anadolu-kent-kimliginin-olusumunda-istasyon-caddeleri--konya-ornegi>, [23 Temmuz 2018].
- Soane, L., 1997, The Railway Heritage Trust and its achievements In: Conserving the Railway Heritage, Eds: Burman, P. S., Stratton, M. ve Spon, E. a. F., *London*, p. 141-154.
- Sönmez, F. ve Selçuk, S. A., 2018, Kayseri Tren İstasyonu ve çevresinin kentin modernleşme sürecine katkısı üzerine bir okuma, *Megaron*, 13 (1), 85-101.
- Sözen, M., 1984, Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı 1923-1983, *İstanbul*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, p. 222-247.
- Şahin, F., 2017, İstasyon yapılarının değişimi: Ankara YHT örneği. Uluslararası Politik, Ekonomik, Sosyal Araştırmalar Kongresi, International Congress on Political, Economic and Social Studies (ICPESS), . Ankara, Turkey. 3: 57-71.
- Şen, L., 2000, Türkiye'de demiryolları ve karayollarının gelişim süreci, *Ankara*, TESAV Yayınları, p. 22-23.
- Şenyiğit, Ö., 2002, Adana - Mersin demiryolu hattı üzerindeki istasyon binalarının tarihi ve mimari analizi, Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi*, Adana, 60-68.
- Şimşek, S., 2016, 2019 yılı hedef alınarak İstanbul ulaşım planında raylı sistemlerin diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonu, Yüksek Lisans Tezi, *Bahçeşehir Üniversitesi*, İstanbul, 1-6.

- Taylan, O. T., 1936, Katarlar ve Cer İşleri, *İstanbul*, Yüksek Mühendis Mektebi Yayınları, p. 1-10.
- Tekeli, D., 2006, Cumhuriyetin binaları, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 442-443, 30-63.
- Tekeli, İ., 1985, anzimat'tan Cumhuriyete Türkiye'de Kentsel Dönüşüm, In: Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Eds, *İstanbul: İletişim Yayınları*, p. 878-890.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S., 1997, Mimar Kemalettin'in yazdıkları, *Ankara*, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, p. 41-70.
- Uygun, A., 2003, Demiryollarının stratejik önemi ve model ülke Türkiye'nin incelenmesi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, *Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü*, Gebze, 23-25.
- Ünlüöner, K., 1992, Türkiye'de ulaştırma sektörünün tarihi gelişimi (Karayolları-demiryolları), *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 5 (5), 331-351.
- Velay, A. D., 1978, Türkiye maliye tarihi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu, p. 387.
- Yamaner, R., 1954, Türkiye'de ilk demiryolu işletmesinin 100. yıl dönümü, *Demiryol Dergisi*, Özel Sayı, 1-3.
- Yavuz, M., 2008, Anadolu-Bağdat Demiryollarının yapımında görev alan mimar ve mühendisler, Uluçam Armağanı, *Ankara*, Van Çevre ve Kültür Derneği Yayınları, p. 299-311.
- Yavuz, Y., 1981, Mimar Kemalettin Bey (1870-1927), *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 7 (1), 53-76.
- Yavuz, Y., 2009, Mimar Kemalettin Ve Çağı, Mimarlık / Toplumsal Yaşam / Politika, *İstanbul*, İstanbul Mimarlar Odası Yayınları, p. 130-132.
- Yıldırım, İ., 1996, Atatürk dönemi demiryolu politikasına bir bakış, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 35 (12), 12-35.
- Yıldırım, İ., 2001, Cumhuriyet döneminde demiryolları, 1923-1950, *Ankara*, Atatürk Araştırma Merkezi, p. 8-9.
- Yıldırım, S., 2008, Cumhuriyet dönemi demiryollarının gelişiminde etkili olan faktörler. Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu. Ankara: 93-100.
- Yıldırım, S. Ö., 2012, Anadolu ve Bağdat C.F.O.A ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P demiryolu şirketleri yolcu binaları tip projeler, *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 5 (1-2), 66-93.
- Yıldız, A., 2013, Kırklareli-Babaeski gar binalarının mimari ve yapısal analizi, *S.D.Ü. Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi*, 5 (1), 51-61.
- Yılmaz, F., 1999, Düünden bugüne Niğde Tarihi, *Niğde*, Niğde: Kültür Kitabevi, p. 26-35.

Web Kaynakları

<https://archive.org/details/bygoneliverpool00muiruoft>, [26.02.2018].

<http://www.arkitera.com/gorus/1104/anadolu-kent-kimliginin-olusumunda-istasyon-caddeleri--konya-ornegi>, [28.02.2018].

<http://balikesirdursunbey.blogspot.com/2009/11/tren-istasyonu-resimleri.html>, [28.06.2018].

<http://borail.org/History-of-the-Museum.aspx>, [26.02.2018].

- <http://courtauldprints.com/image/178605/duquesney-f-a-gare-de-lest>, [27.02.2018].
- <http://www.eskiturkiye.net/1583/zonguldak-catalagzi-tren-gari-1977#lg=0&slide=0>, [28.06.2018].
- <https://www.google.com.tr/maps/place/%C4%B0stasyon+K%C4%B1raathanesi/@>, [08.10.2018].
- http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0612886001496825607.pdf, [02.08.2018].
- http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0078503001467579045.pdf, [12.10.2018].
- <http://kentvedemiryolu.com/iki-istasyon-iki-tarihi-miras-anlayisi/>, [02.07.2018].
- <http://mapio.net/pic/p-62002787/>, [19.07.2018].
- <http://www.milliyet.com.tr/kutahya-dursunbey-balikesir-tren-seferleri-balikesir-yerelhaber-1536110/>, [17.07.2018].
- <http://www.nigde.gov.tr/nufus-ve-idari-yapi>, [12.07.2018].
- <https://nps.gov/nr/travel/baltimore/b7.htm>, [26.02.2018].
- <http://ozenliforum.com/archive/index.php/thread-3694.html>, [28.06.2018].
- <http://pc.gc.ca/en/culture/clmhc-hsmbc/pat-her/cri>, [20.12.2017].
- <https://tarihtarih.com/?Syf=4&Fa=2&Id=223681>, [08.03.2018].
- <https://tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c024/tbmm09024111ss0275.pdf>, [19.03.2018].
- <http://tcdd.gov.tr/files/statistik/yillik004-5.pdf>,
- <http://tcdd.gov.tr/content/e-kitap#161.YIL/60-61,2017>, [23.02.2018].
- <http://victorianweb.org/art/architecture/liverpool/19.html>, [26.02.2018].
- <https://yandex.com.tr/harita/103882/nigde>, [08.10.2018].
- <http://www.worldheritageturkey.com/site/media/cultural%20area%20management-1.pdf>, [07.08.2018].
- <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=50758&start=160>, [28.06.2018]

EKLER

EK-1 2776 Sayılı TBMM 5. Dönem 30 Mayıs 1935 tarihli kanun

S. Sayısı : 221

Aydın demiryollarının satın alınmasına dair olan mukavele-
nin tasdiki hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe
encümenleri mazbataları (1/209)

T. C.
Başvekâlet
Kararlar müdürlüğü
Sayı : 6/1539

20 - V - 1935

Büyük Millet Meclisi Yüksek Reisliğine

Aydın demiryollarının satın alınmasına dair şirketle imza olunan mukavelenamenin tasdiki hakkında Nafia vekilliğince hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetince 19-5- 1935 te Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun lâyihası esbabı mucibesile birlikte sunulmuştur.

Başvekil
İ. İnönü

Esbabı mucibe

1 — Aydın demiryollarının satın alınması, Afyon- Antalya hattının inşası hakkındaki 2134 numaralı kanun, Aydın demiryolları şirketince protesto edilmesinden doğmuştur.

Şirket, Afyon- Antalya hattının yapılması, 6 teğrin evvel 1906 tarihli munzam mukaveleinin ikinci maddesi hükmüne aykırı olduğundan bahsile Hükümeti protesto etmiştir. Hükümet dahi, kendisinin, bahsi geçen madde ile taahhüd ettiği şeyi, sadece Afyon-Antalya hattının yapılması için başka bir kimseye veya şirkete imtiyaz vermemekten ibaret bulunmasına ve halbuki, Hükümet hattı: her hangi bir şahsa veya şirkete imtiyaz vermek suretile değil, bizzat kendisi yaptırmakta olduğuna göre Hükümetin hareketinde taahhüdüne aykırı hiç bir vaziyet bulunmadığını şirkete bildirmiştir.

Şirket, Aydın demiryolunun Sütlaç - Eğridir mıntakası nakliyatının, Hükümetçe yapılacak yeni hatla Antalyaya geçeceğini düşünerek teşebbüsünden vaz geçmiş, önce tazminat istemiş, Hükümetin bunada yanaşmadığını görünce bu ihtilâfın hake-me verilmesini istemiştir.

Hükümet işin tahkim usulü ile halline imtiyaz mukavele ve şartnamesi hükümlerinin müsaaid olmadığını şirkete bildirmekle beraber bu ihtilâf mevzuunu görüşmek üzere bir murahhas gönderilmesini şirketten istemiştir. Şirketin gönderdiği salâhiyetli murahhas ile 8 birinci kânun 1934 tarihinde yukarıda arzolunan esas üzerinden başlayan müzakere, hattın satın alınması esasına intikal etmiş ve 1 mayıs 1935 tarihinde intaç edilerek kanun projesine bağlı mukavele parafe edilmiştir.

Şirketi, imtiyazını elinden bırakmağa sevk eden sebepleri de mütalea etmek faideli olacaktır.

Şirketin koyduğu sermayeye en az yüzde (6) bir gelir temini esasını taşıyan ve İzmir ile Aydın arasında bir hat yapılmasını göz önünde tutan 1856 tarihli ilk imtiyaz mukavelesini bir çok munzam mukaveleler takib etmiştir. Bunlardan 1888 tarihli mukavele hattın Hükümetin teminatı ile işleme- si esasını kaldırmış ve yalnız o zamana kadar tediyeye edilmemiş olan 650 000 İngiliz liralık bir teminat borcunu faizsiz olarak Hükümete tahmil etmiştir.

Aynı mukavele hattın satın alma müddetini 1935 senesine ve hattın Eğirdire kadar uza-

— 2 —

tılmasını tazammun eden 1906 tarihli mukavele dahi bu müddeti 1950 senesine kadar uzatmıştır.

Hattın satın alma bedelini 1888 tarihli mukavelenin (4-5-6) ncı ve 1906 tarihli mukavelenin 5 nci maddeleri göstermektedir. Bu maddelere göre Hükümetin yukarıda arz edildiği veçhile teminattan Şirkete borçlu bulunduğu 550 000 İngiliz lirası ile 16 haziran 1927 tarihli itilâfname ile Hükümetçe kabul edilmiş olan tahvilât faizlerinden toplanmış olan borçları da dahil olmak üzere 1935 senesi başında satın alma bedeli:

5 216 200 İngiliz lirası olmak lâzımgelecektir.

Bu para da hattın tamiratına mahsus edevat ile menkul eşya ve hattın 6 aylık işletilmesine lâzım olan levazım bedelleri dahil olmayıp bunlar için muhamminler tarafından takdir edilecek bedelin ayrıca Şirkete tediyesi icabetmektedir.

Mukavelelerin satın alma bedeli olarak tesbit ettikleri yukarıki miktarın Şirketin sermayesine çok yakın bulunduğu göze çarpmaktadır.

1934 senesi ilk altı aylık blâncosuna göre şirketin:

tedavüle çıkarılı tahsil ve sarfettiği

aksiyonlar bedeli.

1 294 340

Tedavüle çıkarılı tahsil ve sarfettiği obligasyonlar bedeli.

3 898 862

5 193 202

İngiliz liralık sermayesi olduğu görülür.

Umumi harb başlanğıcına kadar şirketin, hattın işletmesinden elde ettiği safi hasılat, aksiyon ve obligasyonlarına muntazaman % 5 ile 7 arasında bir gelir temin etmiş, fakat umumi harp ve anı takib eden harb sonrası devrelerinin ihdas ettiği siyasi, iktisadi hâdise ve sebepler, bu hattın umumi harb başına kadar süren parlak devrini kapamış ve bundan sonra elde ettiği safi hasılat bir müddet obligasyonların faizini temin etmiş ve aksiyonlara pek az varidat verebilmiştir. 1929 senesinden sonraki senelerin safi hasılatı, obligasyonların faizine bile yetişmeğe başlamış ve şirket bu faizleri ihtiyat sermayesi ile karşılamaya mecbur olmuştur.

İngiliz lirası altın esasını bırakan kıymetinden % 40 derecesinde kaybetmesine rağmen bu fena vaziyet devam etmiş ve etmekte bulunmuştur.

İşte şirket, bu vaziyetini göz önünde tutarak mukaveleye göre Hükümetin satın hakkının gelmesine daha on beş sene varken hattı satmağa muvafakat etmiştir.

Şirketin bu vaziyeti karşısında Hükümeti mubayaaya sevkeden sebep şirketin satın alma bedeli olarak daha ilk tekliflerinde (Mağazalarında mevcut eşyanın bedeli ayrıca tediyeye edilmek üzere) yalnız obligasyonların bedeli olan « 3 885 000 » İngiliz lirası istemesi olmuştur.

Hükümetin borçları hariç olmak üzere mukavelelerin mubayaaya için tesbit ettikleri bedele yakın olan bu rakam üzerinde uzun müzakere ve münakaşalar yapılmış ve bilhassa bu hattın satın alma taksitinin, işletmesinden elde edilecek safi hasılatı çok aşmaması lâzımgeleceği prensibi üzerinde ısrar edilmiş ve nihayet satın alma mukavelesinde de görüldüğü üzere « Mağazada mevcut eşya ve malzeme için hiç bir bedel ödenmemek şartile » % 7,5 faize göre 1 825 840 İngiliz lirasına tekabül eden ve senelik taksiti 146 440 İngiliz lirasından ibaret olan bir rakam üzerinde mutabık kalmıştır.

Şirket, obligasyonlarına % 5 ve 6 raddesinde bir faiz tediyeye etmekte bulunmasına göre kabul edilen senelik taksit, nihayet iki buçuk milyon İngiliz liralık bir sermayenin karşılığı demektir.

Hükümetin şirkete ödeyeceği satın alma bedeli, hiç bir teminat ile mukayyet değildir. Bu itibarla bu mukavelenin Hükümete yüklettiği borç, munhasıran şeref ve itibarına dayanmaktadır.

Hattın sabit tesisatı, muharrik edevatı, demirbaş eşyası, mağaza mevcudları, hususî binaları ve İzmirdeki iskeleleri bugünün rayicine göre en az (25 000 000) yirmi beş milyon

(S. Sayısı : 221)

— 3 —

liralık bir kıymet ifade etmekte bulunmasına göre kabul edilen mubayaat bedeli, hattın kıymetinden çok aşağı bulunmaktadır.

Hattın mevcut tesisat ve malzemesinin zaruri ihtiyaçlarını nihayet bir milyon lira sarfi ile temin etmek mümkün olacağını son keşifler göstermektedir.

1934 senesinden (115) bin İngiliz lirası safi hasılat veren bu hattın yabancı memurlara verdiği yüksek ücretlerle Londra masrafları da tasarruf edilince safi hasılatı 1934 senesi için (135) bin İngiliz lirası olarak mülâhaza etmek mümkündür. Bu itibarla şimdiki halde bile safi hasılatı mubayaa taksitine yaklaşmış bulunan bu hattın, memleket iktisadiyatının, sanayi faaliyetlerinin yarattığı hareketlerle günden güne inkişaf etmekte olduğu da göz önünde tutularak bu hareketlerin varidat üzerinde yapacağı faydeli tesirler de hesaba katılırsa kısa bir zamanda bu hattın safi hasılatı ile mubayaa taksitlerini Devlet demiryolları bütçesine bir yük olmadan ödemek mümkün olacaktır.

Aydın demiryollarının satın alınması ile bu hat da Devlet demiryolları şebekesine bağlanmış ve bu suretle demiryol şebeke vahdeti de meydana getirilmiş oluyor.

Hükûmetin mubayaa mukavelesile kabul ettiği mubayaa bedelinin tediye şekillerile mali servisine aid hükümler, mukavelede tafsilen tesbit edilmiştir.

Kanun projesinin birinci maddesi, Hükûmetle şirket arasında imza ve teati edilmiş olan 1 Mayıs 1935 tarihli satın alma mukavelesinin tasdikını ihtiva etmekte ve ikinci maddesi de Hükûmetin bu mukavele ile üzerine aldığı vergi ve resimlerin affedildiğini tazammun etmektedir.

Hususi idareler, belediye, evkaf ve diğer müesseselere aid vergi ve resimler için mukavele ile hususi bir tesviye tarzı kabul edilmiş olduğundan bunlar ikinci maddenin şumulünden hariç tutulmuştur.

Nafia encümeni mazbatası

T. B. M. M.
Nafia encümeni
K. № 13
Esas № 1/209

25-V-1935

Yüksek Başkanlığa

Aydın demiryollarının satın alınmasına dair şirketle imza olunan mukavelenamenin tasdikı hakkında Nafia vekillüğince hazırlanıp İcra vekilleri Heyetince Yüksek Meclise arzı kararlaştırılarak Başvekâletten gönderilmiş olan kanun lâyihası ve esbabı mucibe mazbatası Nafia vekâleti münakalât reisi ve hukuk müşaviri bulunduğu halde okunub incelendi:

Esbabı mucibe lâyihasında yazıldığı ve anlaşıldığı gibi memleketin demiryollarının ulusallaştırılmasının son adımlarından biri olan bu satın almayı encümenimiz takdirlerle karşıladı. Satın alma şartlarını ve bedellerini çok beğendi. Ancak mukavelenamenin tatbiki için şirket "hissedarlarına tahvilât hâmillerinin umumî heyeti" tarafından tasdikı şarttır. Bu tasdik keyfiyetinin haziranın 20 sinden evvel

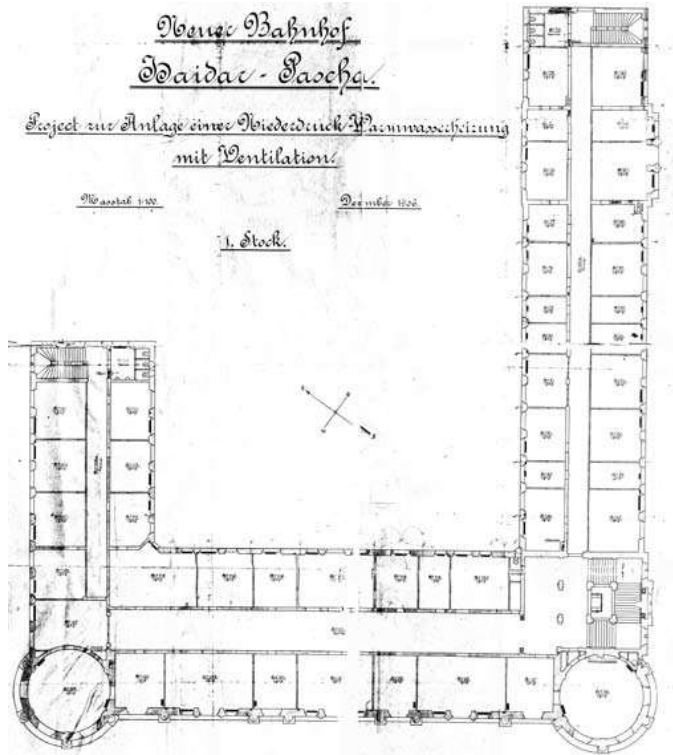
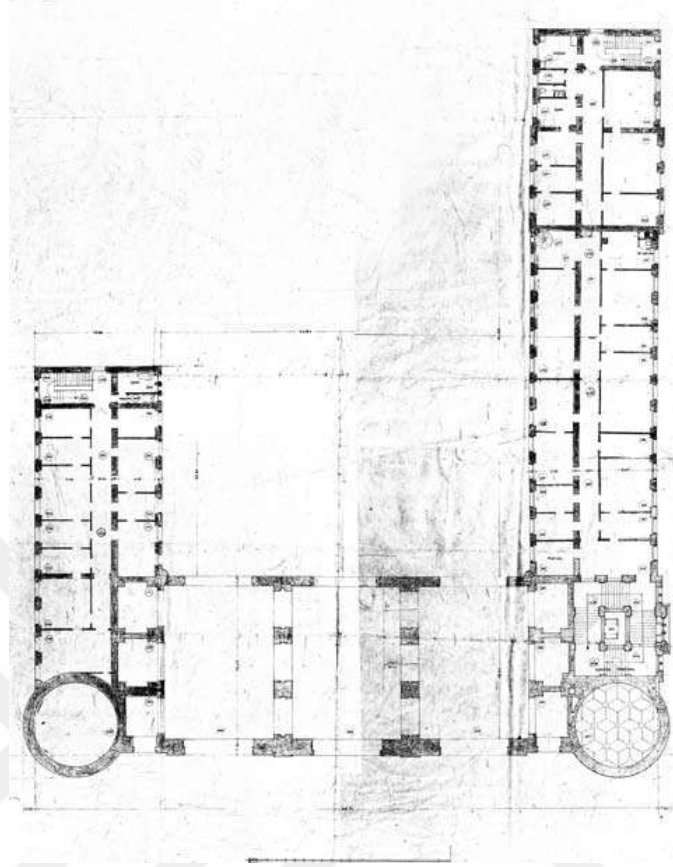
olmayacağı da anlaşıldığından mukavelenamenin Meclisce tasdikının hissedarlar ve hâmiller tarafından tasdikına şart kılınması muvafık görülmüştür. Birinci maddedeki tasdik kelimesi (parafe) kelimesile değiştirilmiş ve mezkûr madde yeniden yazılmıştır.

İkinci maddedeki hükümlerin yapılması birinci maddenin yapılmış olmasına bağlı olduğundan bu maddenin başına (birinci maddeye) kelimesi konulmuştur. Böylece yeniden yazılan kanun lâyihası Bütçe encümenine gönderilmek üzere Yüksek katımıza sunuldu.

Na. E. R.	M. M.	Kâ.
Erzurum	Erzincan	Manisa
Etem Tuncel	A. Samih	Osman
A. Karahisar	A. Karahisar	Çoruh
1° M. Güneç	C. Akçur	Ö. F. Noylan

(S. Sayısı : 221)

EK-2 Haydarpaşa Tren Garı Ara kat ve 1. Kat Planı, 1906 Çizimleri.



Ek-2 (İstanbul Demiryolu Müzesi)

EK-3 506 Sayılı Kanun,

— 410 —

Anadolu Demiryollarının mubayaasına ve Müdiriyeti umumiyesinin teşkilât ve vezaifine dair kanun**No.**
506

BİRİNCİ MADDE — Mubayaası kabul edilen Haydarpaşa - Ankara ve Eskişehir - Konya ve Arifiye - Adapazarı demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtımının kâffei şubat ve müstemilâtiyle beraber mukavele ve şartnamelerindeki ahkâmına tevfikân Hükûmetçe mubayaasına mezuniyet verilmiştir.

İKİNCİ MADDE — Müessesesi mezkûre Hükûmetçe mülhak bir bütçe ile Nafia vekâletine merbut bir Müdiriyeti umumiye tarafından idare olunur. Müdürü umuminin nasp ve azli Nafia vekilinin inhası üzerine Başvekâletçe Reisiicumhurun tasdikına iktiran ettirilir.

ÜÇÜNCÜ MADDE — Müessesesi mezkûrenin dokuz zattan mürekkep bir meclisi idaresi bulunur. Bunun altısı Nafia vekâletinin göstereceği namzetler meyanından Heyeti Vekilece tâyin olunur. Diğer üçü dahi Hükûmetçe tâyin olunacak âza tarafından ve erbabı ihtisas meyanından reyî hafi ile intihap edilir. Âzâlıkla memuriyet içtima edemez. Müdürü umumî meclisi idarenin âzayı tabiiyesindedir. Meclisi idare reisi her sene iptidasında âzayı mevcude meyanından reyî hafi ile intihap olunur. Meclisi idare âzasının müddeti dört senedir. Yalnız ilk ikinci sene nihayetinde âzanın msfî kura ile tebdil olunur. Tebdil olunacak âzanın tekrar tâyin ve intihabı caizdir. Meclisi idare âzasına içtima günlerine mahsus olmak üzere verilecek hakkı huzurun miktarı Nafia vekâletince takdir olunur.

DÖRDÜNCÜ MADDE — Meclisi idarenin vezaifi aşağıda gösterilmiştir:

- A) Bütçenin ve tahsisatı munzamma tekliflerinin tetkik ve tasvibi;
- B) Nafia vekâletinin tasvibine arz edilecek tarifelere ait tadilât tekliflerinin tetkiki (âzanın da bu bapta resen teklif hakkı vardır);
- C) Senelik hesabatı katinin tetkik ve tasdiki;
- D) İdarî talimatnamelerin tetkik ve tasdiki;
- E) Müdürü umuminin teklifi üzerine şube müdürleriyle rüesasının azil ve nasıpları hakkında kararlar ittihazı;
- V) Şehrî rapor ve mizanların tetkiki;
- Z) Hat umuruna ait olarak Müdürü umumî veya meclisi idare âzası tarafından vâkı olacak tekliflerin ve Nafia vekâletince havale edilecek sair hususatin müzakere ve tetkiki.

BEŞİNCİ MADDE — Meclisi idarenin usulü müzakere, zaman ve sureti içtima kendileri tarafından tanzim ve Nafia vekâletince tasdik edilecek bir nizamnamei dahilî ile tâyin olunur.

ALTINCI MADDE — Mezkûr müessesat için evvelece şirketle teati edilmiş olan mukavele ve şartnamelerin - tarifelere müteallik mevaddı müstesna olmak üzere - işletme umuruna müteallik ahkâmı ile Rumeli demiryollarına ait işletme nizamnamesi mer'î ve muteberdir.

YEDİNCİ MADDE — Bağdat demiryolunun Konya'dan bededen kısmının işletme ve inşaatı dahi bu bapta yeniden bir kanun neşrine kadar mezkûr Müdi-

No. 506

— 411 —

riyet-i umumiye itarafından işbu kanun ahkâmına tevfikân idâre olunacak ve varidat ile sarfiyatı ayrıca kayıt ve tesbit edilecektir. Müsterek masarif hattın tulu nisbetinde taksim olunacaktır.

SEKİZİNCİ MADDE — İşbu kanun tarihi neşrinden muteberdir.

DOKUZUNCU MADDE — İşbu kanunun icrayı ahkâmına Nafia vekili memurdur.

18 ramazan 1342 ve 22 nisan 1340

<i>Meclis Heyet-i Umumiyesince kabulü</i>	:	<i>Kırk dördüncü içtimâın üçüncü celsesinde</i>
<i>Cumhuriyet Riyasetine tebliği</i>	:	<i>24 . IV . 1340 tarih ve 1/489 No. lu tezkere ile</i>
<i>Berayi neşir ve ilân kanununun Başvekâlete tebliğ edildiğini müş'ir Cumhuriyet Riyasetinden mevrut tezkerenin tarih ve numarası</i>	:	<i>30 . IV . 1340 ve 6/501</i>
<i>Müzakeratı ihtiva eden zabıt ceridelerinin cilt ve sayfa numaraları</i>	:	<i>Cilt Sayfa 8 1210:1232,1239:1240,1267:1268</i>

S. SAYISI : 275

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu lâyihası ve Ulaştırma, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/465)

T. C.
Başbakanlık
Muamelât Genel Müdürlüğü
Tetkik Müdürlüğü
Sayı : 71-2233, 6-3230

18 . XI . 1952

Büyük Millet Meclisi Yüksek Başkanlığına

Türkiye Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluşu hakkında Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan ve Bakanlar Kurulunca 3. X. 1952 tarihinde Yüksek Meclise sunulması kararlaştırılan kanun tasarisının gerekçesiyle birlikte sunulduğunu saygılarımla arz ederim.

Başbakan
A. Menderes

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu tasarı gerekçesi

Umumi mülâhazalar:

Saltanat devrinde Haydarpaşa - İzmit, Kasaba - Alaşehir ve Hicaz hatlarının Devlet tarafından inşa ettirilip bilâhare imtiyazlı şirketlere devredilmiş olması keyfiyeti bir tarafa bırakılacak olursa, Türkiye'de hakiki mânasiyle Devletin Demiryolu inşaat ve işletmeciliği, Milli İstiklâl Mücadelesinde başlamıştır. Milli savaş sırasında ilk önce Ankara - Yahşihan hattının Devlet tarafından inşası, daha sonra Haydarpaşa - Ankara, Eskişehir - Konya ana hattı ile Arifiye - Adapazarı gubesi ve Haydarpaşa Limanının mübayaası ve bunların işletilmesi (Birinci Dünya savaşında askerî idare tarafından bazı hatların işletilmesi müstesna) Devlet Demiryolculuğunda ilk adımları teşkil eder. Yukarıki hatların şirketlerden mübayaasına mütedair 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesiyle Devlete intikal eden hatların idare ve işletilmesi, yine bu kanun hükümlerine istinaden kurulan «Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesine» verilmiştir. Bilâhara Devletçe inşa edilen ve âtiyen inşa edilecek hatlarla bunların munteli bulduğu limanların da yine bu idare vasıtasıyla inşa ve işletilmesi kararlaştırılarak, Müdüriyeti Umumiye, 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Kanunla «Devlet Demiryolları ve Limanları Idarei Umumiyesi» unvanı altında yeniden teşkilâtlandırılmıştır. Her iki idare, mülhak bütçe esasına bağlanmıştır.

Demiryolları gibi tamamen iktisadi ve ticari hüviyeti haiz bir âmme işletmesinin Muvazenei Umumiye ve Mülhak Bütçe çerçevesi dâhilinde işletilmesi keyfiyeti daha başlangıçta endişe uyandırmış, itirazlara yol açmıştı. Bu endişelerden hareket olunarak 1042 sayılı Kanunun gerekçesine şöyle esasi bir fikir dercedilmişti: «Devletin diğer idarelerinde zaruri addedilen birtakım kuyut ve şüruta tâbi tutulmuyarak muhtelif memleketlerdeki usuller, sureti mahsusada tetkik edilerek demiryollarının mahiyeti hukukîyesine ve dünyadaki emsali tesisata kıyasen hususi müessesesi sınıai ve ticariye gibi sık sık mütehavvil olan ihtiyacatı ticariyeye uyabilecek mali ve idari ve iktisadi elâstikiyeti haiz bir şahsiyeti hükmiye halinde idaresi tahtı karara alınmıştır.»

Gerekçenin bu esasi fikrinin havası içinde hazırlanmış olan kanun, bilâhare, istiklâl ve elâstikiyeti, haricî devlet müdahalelerini kolaylaştıracak ve demiryollarını gittikçe devlet dairesi haline getirecek maddelerle tedit edilmiştir. Bu cümleden olarak 20. I. 1929 tarih ve 1483 sayılı Kanunla

— 2 —

idare meclisi kaldırılmış, yerine **Umum Müdür**, **Umum Müfettiş**, **İnşaat ve İşletme Umum reisleri** ile **Muhasebe Reisi** ve **Hukuk müşavirlerinden** mürekkep bir **İdare Encümeni** kurulmuştur. **Nafia Vekilinin** lüzum gördüğü takdirde toplantılara iştirak ve riyaset etmesi esası da kabul edilmiştir. Böylece sevk ve idare, icra organlarına tevdi olunmuş ve bütün iktisadi müesseselerde sevk ve idare ile icra fonksiyonlarını birbirinden ayırmak suretiyle elde edilen nüfuzu nazar, işlerde salâhiyet ve mesuliyet taksimi gibi avantajlar ortadan kaldırılmıştır.

Kanuna, mali murakabe bakımından da takyit edici yeni hükümler konmuştur. Mali murakabeyi sağlamak maksadiyle Maliyece bir murakıp tâyini, taahhüt ve sarfiyatın icradan sonra Divan vizesine tâbi tutulması hakkında hükümler ilâve olunmuştur.

23. III. 1931 tarih ve 1784 sayılı **Kanunla** mali tahdit ve murakabe kuvvetlendirilmek suretiyle **Demiryolları İdaresi** tam mânasiyle bir Devlet Dairesi haline kalbolunmuştur. Kanunun birinci maddesine «**Umumi İdarenin Muhasebe Reisi** ile **Muhasebe Heyeti** **Maliye Vekili** tarafından tâyin ve tebdil olunur.» İkinci maddesine «**Umumi İdarenin bütçeye mütâallik taahhüdât ve sarfiyatı** **Muhasebe Reisi** tarafından **Muhasebe Müdürü** ve **Muhasibi Mesul** sıfatıyla 1050 sayılı **Muhasebe Umumiye Kanunu** ahkâmı dairesinde tetkik ve murakabe olunur» ve nihayet 3 ücü maddesine de «**Umumi İdarenin bilûmum taahhüdât ve sarfiyatı** **Muhasebe Umumiye Kanununun** devlet daireleri için tâyin eylediği usul ve eşkâl dairesinde **Divanı Muhasebatın** murakabe ve tetkikine tâbidir. Ancak, **İşletme** kısmına ait taahhüdât ve sarfiyat **Divanı Muhasebatça** badessarf vize ve tetkik olunur» şeklinde hükümler konmuştur. Böylece her iktisadi müessesede olduğu gibi kendi parasına, sarfiyatına, gelirlerine müstakillen hâkim olması lâzımgelen bir iktisadi işletme, mali muamelelerine hâkim olamamak, mali işlerinin tedvirini kendi bünyesinden olmıyan organlara terketmek, kendi mali bünyesini, sermayesini iktisadi işletmecilik esaslarına göre idare ve murakabe edememek durumuna düşmüştür.

Demiryollarının idari bünyesinde ve hukuki hüviyetinde bu değişikliklere müvazi olarak bilhassa İkinci Dünya Savaşı yıllarında mali bünyesinde de büyük tahavvüller cereyan etmiştir. İdare, savaş tehlikesi ve askeri ihtiyaçlar müvacehesinde bir taraftan bâzi zaruri mali külfetlere girerken, diğer taraftan idarenin iktisadi takati ile telifi kabil olmıyan müdahalelerle başka iktisadi teşekkül ve müesseseler lehine yapılan tarife tenzilleri büyük zararlara yol açmıştır. Bu tarife tenzilleri sayesinde diğer iktisadi teşekküller kâr ve zarar hesaplarında kâr kaydederlerken, **Demiryolları** her yıl hesaplarını zararla kapamak, başkalarını kazandırmak zorunda bırakılmıştır. Nitekim, **Demiryollarının** menfaatine hiçbir suretle uymıyacak şekilde tarifeler üzerinde yapılan bu manipülasyonlardan dolayı, **İdarenin** 1950 yılı sonu itibariyle müterakim zararı 139 186 000 liraya yükselmiştir. Tesislerini devamlı surette yenilemek, cari muamelelere lüzumlu mütedavil sermaye ihtiyacını karşılamak zorunda olan **İdare**, bir taraftan gelirin devamlı surette azalmakta ve masrafların yükselmekte olması ve **Maliyeden** ihtiyacına yeter tahsisat alamamak halleri karşısında piyasaya borçlanmak yoluna girmiş ve bunun neticesi olarak satın alınan hatların borç bakiyesi dâhil, borçlarının bakiye yekûnu 442,4 milyon liraya yükselmiştir.

Bu borçlanmada asıl işin gayriiktisadi olan tarafı, alınan kısa vâdeli (9 aylık bonolar) paraların uzun vâdeli investisyonlara tahsis edilmiş olmasıdır.

Şüphesiz yukarıda arzedilen zararların âmilleri, sadece dışarıdan tahmil edilen külfetler değildir. Bizzat **İdare** de ayrıca rasyonel esaslardan uzaklaşarak gayriiktisadi bir işletme haline gelmiştir. Gerek dış müdahaleler, gerekse **İdarenin** şahsına mütâallik hatalarla hâsıl olan zararların kaynaklarını şöyle hulâsa edebiliriz : 1. Gelir noksanı, 2. Gelire kıyasen masraf fazlahğı, 3. Gayriiktisadi yatırımlar, 4. Sür investisyonlar, yani hesapsız ve plânsız yatırımlar.

Demiryolları İdaresine **Devletin** gerek teşkilât ve gerekse tarife işleri bakımından, **İdarenin** mali ve iktisadi durumu göz önünde bulundurulmadan yapılan müdahalelerin menfi tesirlerini bilhassa demiryolculuğun hukuki ve iktisadi hüviyeti hakkında hâkim olan telâkkilerle demiryollarının dayandığı ve mülhak bütçe esasının icabettirdiği hesabi usuller ehemmiyetli nispetlerde artırmıştır.

Yukarda da arz edildiği gibi, Demiryolları tedricen iktisadi bir işletme olmaktan çıkartılarak bir âmme müessesesi olunmuş ve bu yolda idareye bağlanmıştır. Hakikatta Demiryolları, hukuki telâkki ile bizzat âmme müessesesi olmayıp gördüğü hizmet bakımından Devletin alehtlak âmme nizamı çerçevesi içindeki usul ve kaidelere tâbi olan yani işigâl mevzularından bir kısmı veya tamamını âmme hizmeti vasfında sayılabilecek bir iktisadi işletmedir. Diğer taraftan şunu da kaydetmek faydalı olur ki, bir işin âmme hizmeti vasfında olması, bunun iktisadi usul ve esaslara aykırı idare edilmesini istilzam etmez. Bihassa Demiryollarında alelümum ulaştırma işlerinde, hizmetin âmme menfaatlerine ve görevlerine uygun olabilmesi, bu hizmetin emniyetiyle beraber, sürat, kolaylık ve ucuzlukla yapılmasına bağlıdır.

Demiryolları, milli ekonomide istihsal ve ticaretin bir tamamlayıcı unsuru olarak yer aldığından bünye ve fonksiyonları itibariyle tamamen iktisadi bir işletme mahiyetini haizdir. İstihsal ve ticaret vetiresi, ulaştırma ile tamamlanır. Bu itibarla da ulaştırma ve onun bir çeşit vasıtası olan Demiryolları işletmesi, umumi ekonominin bünyevî bir parçasıdır.

Demiryolları iktisadi fonksiyonu bakımından istihsale istihlâkin kolaylık, sürat, ucuzluk ve emniyetle birleşmesine, iş bölümünün ve piyasaların genişlemesine; piyasalar arasında tevaazün hâsil olmasına, fiyatların, maddeler, bölgeler arasında seviyeleşmesine ve daha bunlara mümasil olaylara müessir olduğu gibi, ayrıca kendisi de zaruri olarak ekonominin umumi seyrine tâbi olarak onun mukabil tesirlerini kendi bünyesinde görmelidir.

Ekonominin uzun vâdeli bünyevî, orta ve kısa vâdeli konjonktürel, pek kısa vâdeli mevsim dalgalanmaları ve ârzi hareketleri, her an Demiryollarının işletme faaliyetlerini devrî olarak daraltıp genişletmektedir. Demiryollarının ekonomik buhran veya ekspansiyon yıllarında, hasat mevsiminde veya ölü mevsimlerde, yahut kuraklık, harb gibi ârzi hâdiselerde tıpkı diğer istihsal ve ticaret işletmecilerinde olduğu gibi bu olaylara süratle intikal etmek, kendini zararlı tesirlere karşı korumak, yahut müsait ekonomik şartlardan süratle faydalanmak, kısaca bütün teşkilâtı, malî imkânları ve tarifelerin piyasalarını bütün iniş ve çıkış hareketlerine uymak zorunda olduğu aşîkârdır.

Bundan başka yukarda da temas edildiği gibi, Demiryollarının sırf bir iktisadi işletme olmak sıfatiyle işletmede iktisadilik prensibini, yani en az masrafla en fazla verimi elde etmek kaidelerini ihtimam ve dikkatle tatbik zorunda olduğu hatırlanmalıdır. Demiryolları, her iktisadi işletmede olduğu gibi masraflarını asgariye indirmek, yüksek bir verim, yeni sermaye terakümüne imkân verecek yüksek bir gelir sağlamak için rasyonel çalışmak mecburiyetindedir. Binaenaleyh Demiryollarının bir taraftan Millî ekonominin devamlı değişik hareketlerine ayak uydurmak için gelir ve giderlerini bizzat kendisinin ayarlaması, sermayenin idare ve murakabesinde yani malî muamelelerinde tam bir hareket serbestisine sahip bulunması lâzımdır.

Yukarıki kısa izahattan Demiryollarının gerek memleket ekonomisiyle olan münasebetlerinde, gerekse iç bünyesinde Millî Savunma, Millî Eğitim, Sağlık ve Sosyal Yardım ve ilâh. teşkilâtları gibi bir âmme müessesesi, kısaca bir Devlet dairesi olmadığı anlaşılmaktadır. Kaldı ki, bu saydığımız ve dar mânasında munhasıran birer âmme hizmeti gören müesseselerin dahi, zamandan, mekândan, paradan, insandan, emekten tasarruf suretiyle rasyonel çalışmak yolunda devamlı gayretler sarfetmesi lâzımdır.

Demiryollarının âmme müessesesi telâkki edilerek mülhak bütçe ile idaresi usulü, iktisadi çalışmanın belli engellerinden birini teşkil etmektedir.

Mülhak bütçeli idareler, iktisadi teşebbüslerden farklı olarak, Devletin asli işlerini görmek üzere kurulmuş «masrafçı daireler» dir. Âmme hizmetlerini bütçede tefrik olunmuş tahsisatı sarfetmekle ifa ederler. Sarfiyatı tâyin eden mütehavvil iş icapları olmaktan ziyade verilen tahsisat miktarıdır.

Mülhak bütçe usulünün esaslarını, Umumi Muhasebe Kanunu, Sayıştay Kanunu, Artırma, Ek-siltme ve İhale Kanunu, Memurin Kanunu, Memurin Muhakemat Kanunu, Maaş Kanunu ilâh... ile resmî bütçe nizam ve şekilleri teşkil etmektedir.

Demiryollarının ve alelümum Ulaştırma işletmelerinin (P. T. T., Havayolları, Denizyolları)

mülhak bütçeli idare sistemine tâbi olmaları, bu işletmeleri iktisadî hüviyetleriyle telif edilemeyen bir duruma düşürmektedir. Servetleri, yani bilânçonun aktifinde yer alan varlıkları, Devletin umumi bünyesi içinde mütalâa edildiğinden bu işletmeler, milyarı aşan servetlerin ziyeddi buldukları halde; kendilerine has bir memleketten mahrumdurlar. Bundan başka kendilerine tahsis edilmiş bir sermayeleri de yoktur. Sermaye ihtiyaçlarının ve işletme neticelerinin umumi muvazene kaynağına bağlı olması keyfiyeti, malî mesuliyetsizlik tevhit etmektedir. Mütemadiyen zarar öden ve ağığının hiç olmazsa Maliye tarafından ödeneceğini her zaman düşünen ve bütün gelir fazlasının da Devlet tarafından alınacağını bilen bir müessesenin başında bulunanlardan bu müesseseyi rasyonel esaslara göre çalıştırmalarını ve işlerde mesuliyet deruhde etmelerini istemek fazla bir talep olur.

Müstakil memleket, iktisadî işletmelerde sermayenin teraküm ve idame ettirilmesine ve iktisadîlik araştırmalarına imkân verdikten başka, işletme idasesinin de bu memleketi hüsnü idare etmesini, bunun malî mesuliyetini deruhde eylemesini teminat altına alır.

Ulaştırma işletmelerinin Mülhak Bütçe ile idare edilmesi usulü, Devlet malları hakkında cari olan usullerin bu işletmelerin maddî varlığına dâhil kıymetlere de tatbikini zaruri kılmaktadır. Bunun neticesi olarak, revizyon, bakım, tamir, amortisman, yenileme, ikame ilâh. gibi iktisadî işletmelerin göz önünde bulundurmaya mecbur olduğu işlere ve bunların teknik icaplarına lüzumlu dikkat ve alâka gösterilememektedir. İşletmelerin maddî varlıklarını teşkil eden kıymetlerin mühim bir kısmının değeri defter kayıtlarına nazaran çok aşağıya düşmüş olduğu halde, işletmeler bunların yenilenmesi için gerekli malî kaynaklardan, başka bir ifade ile, «müterakim amortismanlar» dan mahrum bulunmaktadır. Gerek bu kaynaklardan, gerekse sermayeden mahrum olmak dolayısıyla bu işletmelerde hizmetlerin sürekli bir şekilde ifası tahdide uğramaktadır.

Ulaştırma işletmelerinin, Devletin esas bünyesine dâhil olması keyfiyeti, işletmelerin tarifelerine, iktisadî takat ve icaplara uymıyacak şekilde müdahalelere yol açmaktadır. Halbuki müstakil memleket sahibi İktisadî Devlet Teşekkülleri, sermayelerini artırmak ve idame ettirmek mecburiyetinde bulunduğu istihlal ettikleri madde veya hizmetlerin maliyetlerine mâkul bir kâr payı ilâvesi suretiyle satışa arzederler veya kuruluş maksatları icabı zararlar satacaklarsa, bu zararlarını emin ve müstakar usuller dairesinde karşılamak imkânlarına mâliktirler. Halbuki Demiryolları Devlet bünyesi içinde bir organ telâkki edilmekte olmasından dolayı gelirlerine hâkim olamamakta ve yukarıda temas edilen gelir noksanından mütevellit zararları önleyememektedir.

Demiryolları ve aletümüm bütün ulaştırma işletmeleri, sabit ve değişmesi güç bir ödenekle idare olunamaz. İşletme, gelir arttığı veya imkân belirlediği nispetlerde harcamalarını da artırabilmelidir. Biraz masrafla çok gelir sağlama imkânını bulduğu zaman da bütçe mülâhazalarıyla bu harcamadan çekinmesi yani idarenin yalnız ödenekle bağlanıp gelirlerine karşı ilgisiz bırakılması gayriiktisadî bir keyfiyettir.

Alım ve satım işlerinde kanunlarla bağlı bir müessesenin ticari hayata intibak etmesine ve ondan ticari verim beklemesine imkân olmadığını uzun yılların tecrübeleri göstermiş bulunmaktadır. İşletmenin ve piyasanın âni ve seyyal ihtiyaçları karşısında sarf serbestisine sahip bulunmayan bir müessese daima zarara mahkûmdur. Binaenaleyh Demiryollarının, umumi ekonomik hayatın ve kendi işletme ihtiyaçlarının elâstiki taleplerine uyabilmek için sarfiyatına hâkim olması ve sarfiyatını bütçe ile tahdit etmemiş bulunması ve Artırma, Eksiltme, İhale ilâh. gibi mevzuatla faaliyetini kıymetlendirmiş olmaması lâzımdır.

İyi yıllarda fazla gelirinden bir kısmını ihtiyata ayırmak ve bu suretle fena yılları önceden karşılayacak ve amortisman hesaplarıyla günden güne aşınan ve bir gün kıymeti kalmıyacak olan tesislerin yenileştirilmesi için bir sermaye vücuda getirmek iktiza eder. İdare bazı masraflarını gelecek yıllara bırakmakta fayda bulabileceği, bazı işler için de ödenek alınmazdan önce harekete geçmek suretiyle müsait fırsatlardan faydalanarak ihtiyaçlarını süratle karşılamak zorundadır.

Demiryolları İdaresi, mülhak bütçe esaslı icabı olarak Devlet muhasebesine dayanan bir hesap sistemiyle çalıştığından işletme faaliyetlerinin seyrini ve tahakkuk neticelerini, sermayenin iş-

— 5 —

letmede işleyiş ve tevezzü hareketini, alacak ve borç durumunu, kâr ve zararı, teknik ve ekonomik rantabliteyi vuzuhla göstermeye yarıyan ticari ve endüstriyel hesap sisteminin bütün avantajlarından da mahrum bulunmaktadır. Hesaplar daima bütçe zaviyesinden mütalâa olduğundan işletmede denk bütçe gayesi güdülmekte ve işletmenin hakiki ticari kâr ve zararı belirtilememektedir. Bütçesi açık vermiş mülhak bütçeli idarelerin hesapları ticari muhasebe usulleriyle tetkik edilince, bunların ekseriyetle zarar ile değil kârla çalışmış oldukları görülmüştür.

Bu keyfiyet, devlet dairelerine mahsus bir hesap sistemiyle, ticari bir işletmenin hakiki durumunu ve netice hesaplarını bilmeye imkân olmadığını pek güzel göstermektedir.

Devlet, iktisadi işletmelerin bütçe usulleri ile idare edilmesinden mütevellit mahzurları zamanla görmüş ve bunları bertaraf etmek maksadıyla çeşitli usuller ihdas etmiştir. Bu tekâmülün belli başlı safhalarını burada belirtmek faydalı olur :

1. Devlet bünyesinde bulunan, Muvazenei Umumiye Kanununa tâbi işletmelerin bir kısmı yine Muavazenei Umumiye içinde kalmak üzere mütedavil sermaye ile idare edilen işletmeler haline getirilmiştir. Bu tertipten maksat, doğrudan doğruya iktisadi bir gayeleri olmamakla beraber, üçüncü şahıslarla ticari münasebetlerde bulunmalarından dolayı kendilerine hareket serbestisi vermektir. Mütedavil sermaye hesabı, Sayıştay vizesine, Artırma, Eksiltme, ve İhale Kanunlarına tâbi değildir. Sayıştay, mütedavil sermaye hesabını sene sonunda rüyet eder.

2. Tamamen iktisadi hüviyetli olan işletmelerden bir kısmı mülhak bütçe ile idare olunmaktadır. (Demiryolları, Denizyolları, P. T. T., Havayolları) iktisadi hüviyetlerine rağmen bunların hesapları Sayıştay vizesine, Artırma, Eksiltme ve İhale kanunlarına tâbidir.

3. Devlet, mütedavil sermaye rejimine tâbi mülhak bütçeli muhtar idareler tesis etmekle işletme işlerinde zamanla ileri bir adım atılmıştır. Aynı zamanda varidat temin ettikleri için mülhak bütçeli fakat piyasaya çalıştıkları için de mütedavil sermayeli olan bu müesseselerin başında Gümrük ve Tekel Bakanlığının İnhisarlar Umum Müdürlüğü gelir. Muamelelerinin mütedavil sermaye ile tedvir olunan kısmı Sayıştay vizesine, Artırma, Eksiltme ve İhale kanunlarına tâbi değildir. Hesapları sene sonunda Sayıştayca rüyet olunur.

4. Devletin İktisadi İşletmeleri ticari esaslar dâhilinde idaresi yani piyasadaki eşit müesseselerle aynı usullere tâbi tutulması hususundaki önemli kararı 1938 de kabul edilen 3460 sayılı Kanunun tesis ettiği «İktisadi Devlet Teşekkülleri» sistemi olmuştur. İktisadi hüviyetli işletmelerin idaresinde gerek mevzuat gerekse hesap usulleri bakımından mâruz kalınan güçlükler, bünyevi olarak bertaraf edilmiş bulunmaktadır. İktisadi Devlet Teşekkülleri, 3460 sayılı Kanunun 2 nci maddesinde «Hükmi şahsiyeti haiz ve bu kanunla kendi hususi kanunları dairesinde malî ve idari muhtariyete malik olmak ve mesuliyetleri sermayeleriyle mahdut bulunmak üzere hususi hukuk hükümlerine göre idare olunur.» denilmekte ve yine aynı kanunun 10 neu maddesinde bu teşekkül ve müesseselerin «İktisadi, ticari ve sanai esas ve icaplara uygun ve verimli ve rasyonel bir şekilde işlemeleri» şart koşulmaktadır. Kanunun 3 neu maddesiyle İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Müesseseleri Muhasebatı Umumiye, Artırma ve Eksiltme ve İhale kanunlarının hükümlerinden, Sayıştay murakabesinden, inşaat bakımından da 2443 ve 2799 sayılı kanunların hükümlerinden istisna edilmiştir. Böylece teşekkül ve müesseselere tam bir ticari serbestî bahşolunmuştur.

Dikkate değer olan bir nokta da, İkinci Dünya Savaşı içinde ve sonunda bazı memleketlerde, İngiltere, ve Fransa'da «Millileştirme» hareketleri neticesinde birtakım iktisadi teşebbüslerin, devlete intikal ettikten sonra 3460 sayılı Kanun hükümlerine çok yakın ve benzer esaslar dâhilinde idare edilmeye başlanmış olmasıdır.

Mülhak bütçe esaslı dâhilinde idare edilmekten mütevellit ve yukarıda da etrafiyle izah olunan mahzurları kaldırmak ve iktisadi hüviyeti icabı kendisine ticari serbestî ve iş elâstikiyeti vermek maksadıyla, Demiryolları İdaresi bu kanun tasarısıyla 3460 sayılı Kanuna tâbi bir İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmektedir.

Esasen 1935 te Türkiye Demiryollarını tetkik etmek üzere Almanya'dan celbedilmiş olan Al-

- 6 -

man Devlet Demiryolları Başmüsaviri Keller'in ve yine 1934 te Amerika'dan getirilmiş olan Demiryol Mühassısı Charls Bell'in gayet etraflı tetkiklere istinat eden raporlarında da, Türkiye Devlet Demiryollarının bugünkü şekliyle çalıştırılmasının gayriiktisadi olduğu, bunun rantalı bir müessese haline yetirilmesi için behemehal mülhak bütçeden çıkarılarak ticari ve iktisadi bir işletme âme hizmeti halinde yeniden teşkilâtlandırılması lüzümü ehemmiyetle teklif edilmişti.

1947 de Paris'te toplanan Beynelmîl Demiryolları Kongresinde demiryollarının ticari usullere göre idaresi için yeni bir statü de kabul edilmiş ve demiryollarının Devlet elinden çıkarılarak ya hususi şirketler halinde, yahut ticari ve iktisadi serbestliğe malik bir İktisadi Teşekkül olarak idaresi hususları kararlaştırılmıştır.

Sırasıyla arzettiğimiz Teşkilât kanunları değişiklikleri ile 1924 senesinde meclisi idareli ve bir nevi ticari zihniyetli esaslarla çalışmaya başlayan Devlet Demiryolları İdaresi zamanla ve tedricen evvelâ sıkı merkezîyet usulüne, oradan da âme hizmetini yürütmek için sarfla mükellef Devlet daireleri esaslarına ve nihayet muhasebe sistemi tamamen kendi bünyesi dışında kalan nevi şahsına mahsus bir muhasebe sistemi içine girmiştir. Filhakika 1784 numaralı Kanunla idare masraflarına işletmei olarak hâkim olmyacak duruma düşmüş, Maliye ve Muhasebat Dairesi tamamen bünyesi dışına çıkmış ve Maliye Bakanlığına bağlanmıştır. Bundan başka aynı kanunun ikinci maddesiyle de (Umumi İdarenin bütçeye mütâallik varidat ve sarfiyatı Muhasebe Reisi tarafından Muhasebe Müdürü ve Muhasibi Mesul sıfatıyla 1050 numaralı Muhasebei Umumiye Kanunu ahkâmı dairesinde murakabe ve tetkik olunur) esasına bağlanmış ve 3 nevi madde ile de bilûmum taahhüdât ve sarfiyatının Devlet daireleri için tesbit edilen esaslar dairesinde yapılacağı ve Divanı Muhasebatın murakabe ve tatikına tâbi bulunacağı kabul edilmiş, ancak işletme kısmına ait taahhüdâtın ve sarfiyatın Divanı Muhasebatça bâdessarf tetkik olunacağı kabul edilmiştir.

Tamamen mali formalitelere ve kırtasiyeciliğe bağlanan ve serveti 2 milyar Türk Lirasını aşan Demiryolları İşletmesi mülhak bütçeli bir Devlet dairesi şeklinde ve her sene denk bütçe ile Büyük Millet Meclisinin huzuruna çıkma kaygusu içinde kâh vazifelerinin bir kısmını ileri senelere bırakarak, kâh sene içinde ikinci derecede hizmetlerden yapılan tasarrufları zaruri masraflara naklederek, fakat devamlı surette işletme emniyetinin tam bir zarureti olan yatırımları ihmal ederek mevzuatın tazyiki karşısında yukarıda arzettiğimiz istikrazları yapmak ve kendini mali bakımdan bir türlü toparlamamak haline düşmüştür.

Bugün sarfedilen kalkınma ve iktisadi çalışma gayretleri mali formalitelerin engelleri karşısında çok daha verimli olmak imkânlarını bulamamaktadır.

Yükselen fiyatların temevvücünü görüp de icabeden stokunu yapamayan, mağazasında mevcut olan malzemesini tahsisatsızlık yüzünden zamanında hizmete arz edemiyen işletmeyi bu durumdan kurtarmak, ona iktisadi inisiyatifini vermek bir zarurettir.

Devlet Demiryolları İşletmesini tetkika gelmiş bulunan bütün mühassusların ittifak ettikleri esaslı nokta demiryolları işletmesinin iktisadi bir müessese olarak çalışması icabedeceği ve muhasebe sisteminin bu estslara göre ve kendi bünyesi içinde teşkilatlanması lâzımgeldiği merkezindedir.

Demiryollarına iktisadi çalışma imkânını verebilmek için :

1. Kanuni bütçe (Mülhak bütçe) yerine iş programı,
2. Artırma, Eksiltme Kanunu yerine Alım, Satım, Talimatnamesi,
3. Muhasebei Umumiye Kanunu yerine iktisadi usul ve muhasebe,
4. Formalist murakabe (Divan murakabesi) yerine bünyevi murakabe (Yüksek murakabe),
5. İdareye büyük zararlar veren mecburi tenzilât yerine elâstikî ve iktisadi tarife sistemi tathikî prensiplerini kabul etmek zarureti vardır.

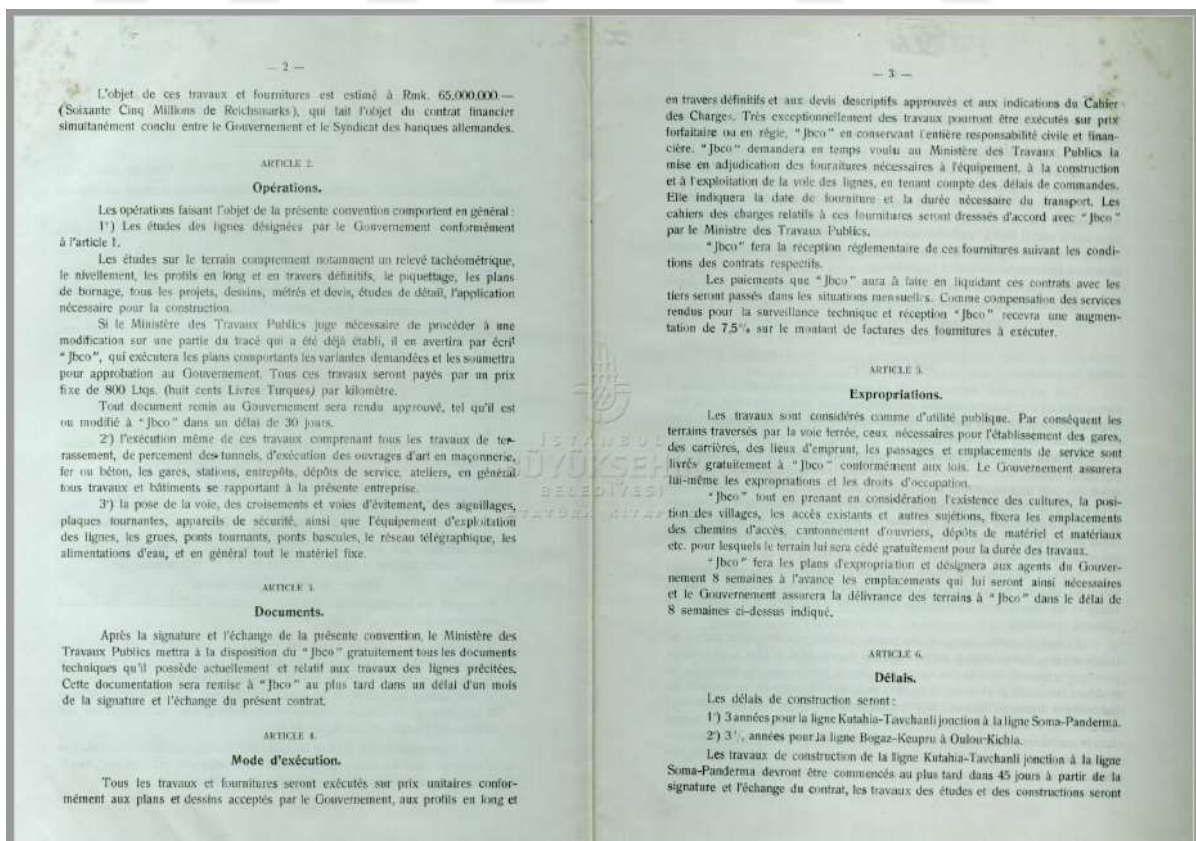
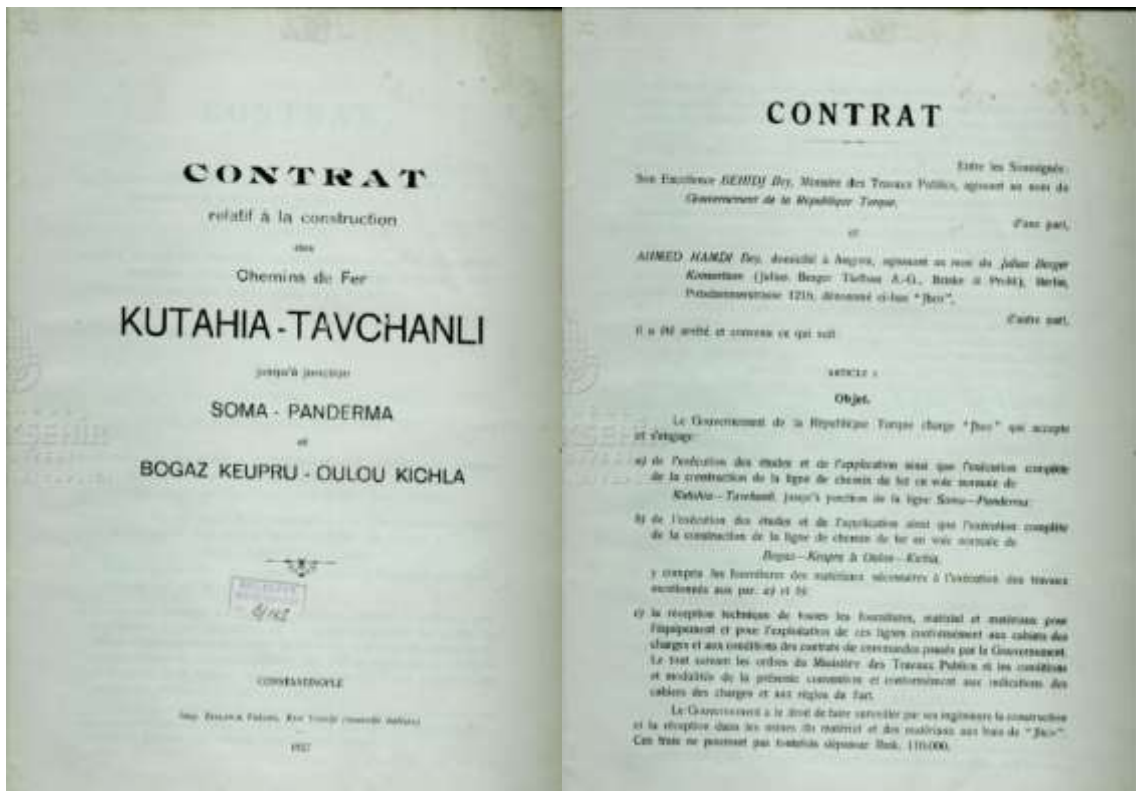
Netice: Bu kanun tasarısı, Demiryol İdaresinin, daha süratle kalkınması, memleketin ekonomik ve sosyal inkişafını takip edebilmesi ve millet hizmetindeki vazifelerini tamamiyle başarabilmesi için bünyesinin tabii bir icabı ve verimli bir işletmenin katî bir zaruret bulan iktisadi hüviyeti vermek maksadıyla hazırlanmıştır

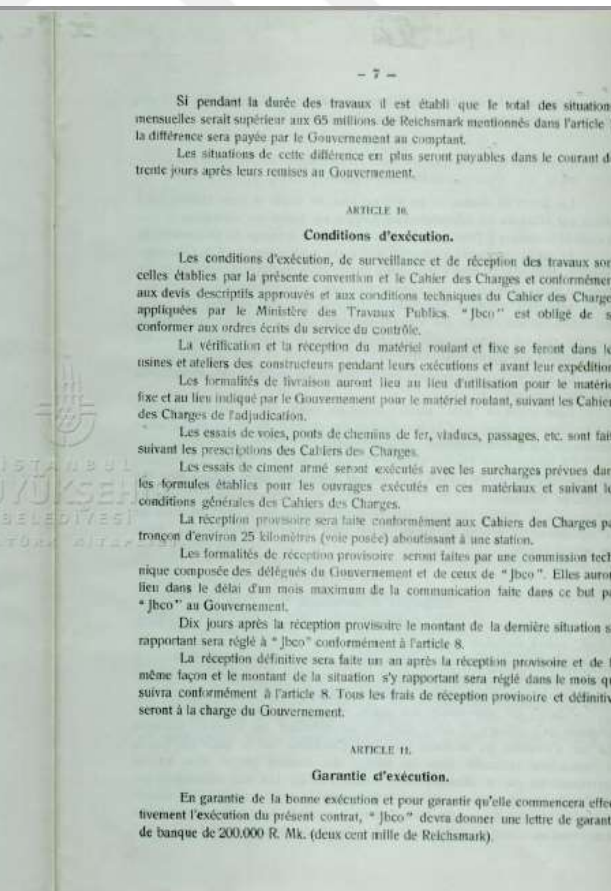
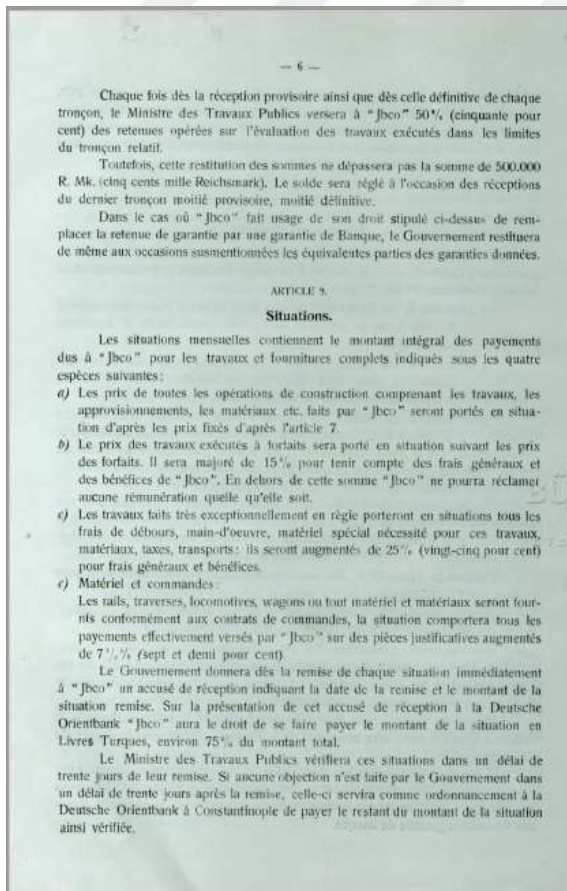
(S. Sayısı : 275)

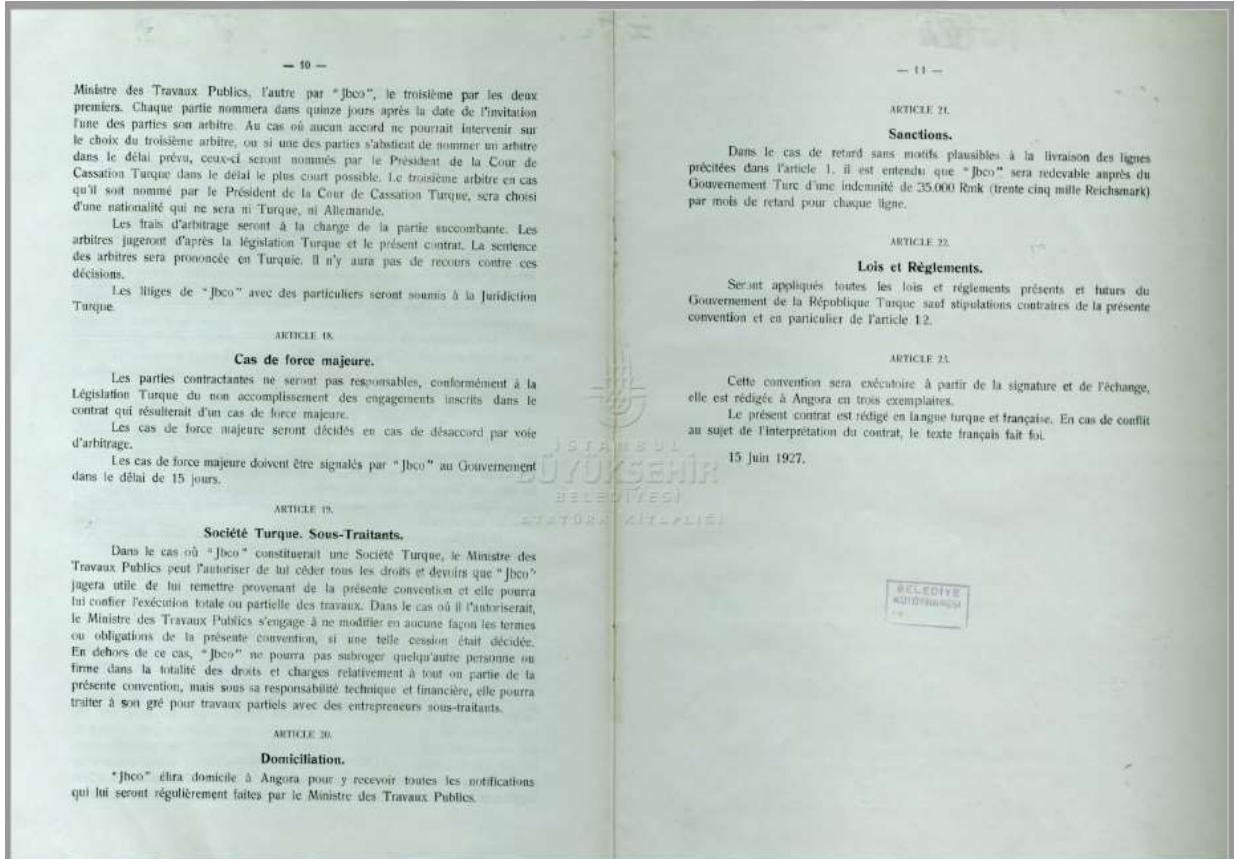
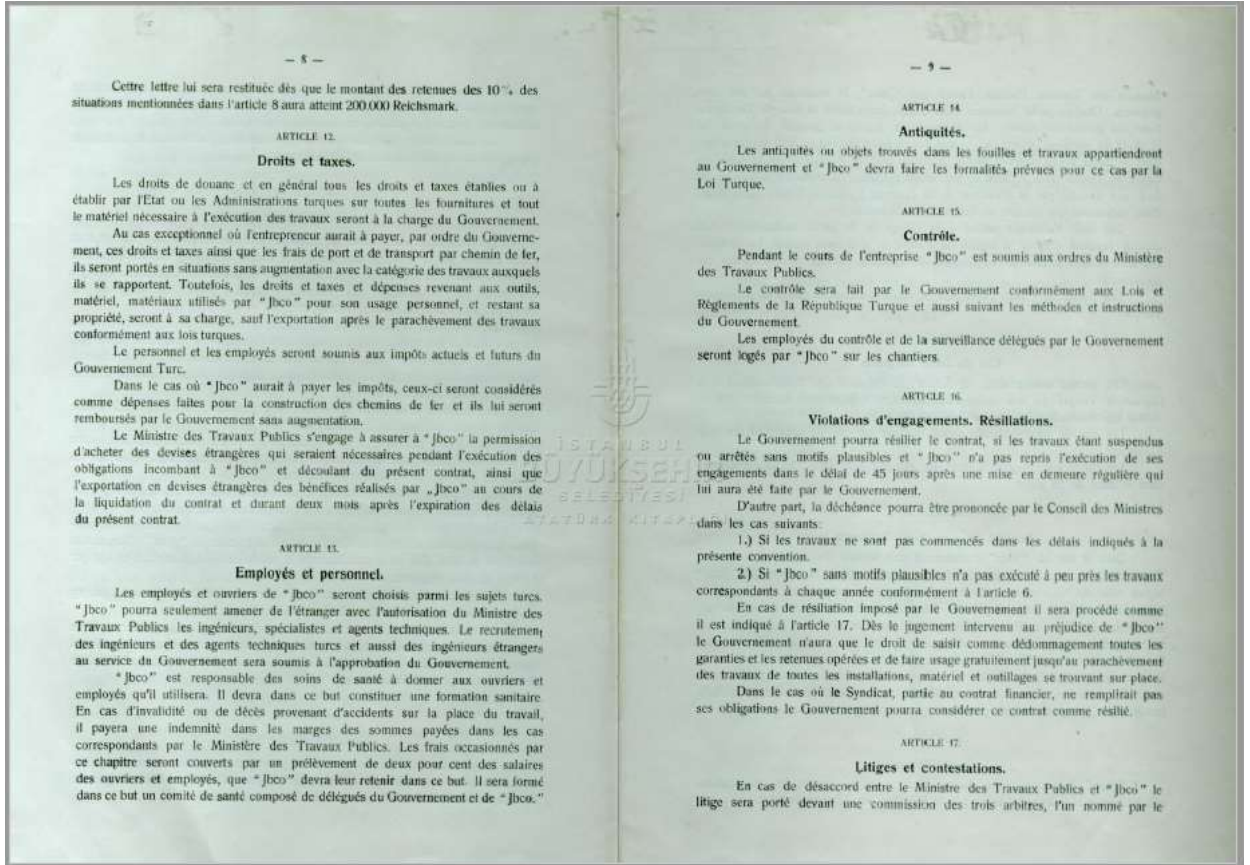
EK-5 1933'e kadar açılan demiryolları

Hatların ismi		İşletmeye açıldığı	Genişliği	km.
27 senede 1032 km. ve Anadolu hattı 1872 - 1899	Haydarpaşa - Pendik (çift hat)	22.9.1872	1.435	24
	Feneryolu - Eenerbahçe	1872	›	2
	Pendik - Gelze	1. 1.1873	›	20
	Gelze - İrmit	1. 1.1873	›	47
	İrmit- Arifiye	2. 3.1890	›	41
	Arifiye - Lefke	1. 9.1891	›	64
	Lefke - Bileci	13. 9.1891	›	36
	Bilecik - İnönü	16. 3.1892	›	46
	İnönü - Alpköy	18. 6.1892	›	73
	Alpköy - Sarıköy	31. 8.1892	›	33
	Sarıköy - Beylökköprü	2.12.1892	›	61
	Beylökköprü - Pulath	12.12.1892	›	20
	Pulath - Ankara	31.12.1892	›	90
	Eskişehir - Alayunt	30.12.1894	›	67
	Alayunt - Kütahya	30.12.1894	›	10
	Alayunt - Çekürler	28. 3.1895	›	19
	Çekürler - Afyonkarahisar	4. 8.1895	›	75
	Afyon - Akşehir	27.11.1895	›	96
Akşehir - Ilgın	9. 3.1896	›	38	
Ilgın - Konya	29. 7.1896	›	118	
Arifiye - Adapazarı	1.11.1899	›	8	
				1.032
346km. Bağ- dint kısmı 11 senede	Konya - Bulğurlu	23.10.1904	›	200
	Bulğurlu - Ulukışla	1. 7.1911	›	38
	Ulukışla - Karapınar	21.12.1912	›	53
	Karapınar - Durak	1917	›	37
	Durak - Yenice	27. 4.1912	›	15
				346
	Adana - Fevziyaşa	27. 4.1933	›	140
	Mersin - Adana (31.12.928 de Devletçe satın alındı)	1882	›	68
Kütahya - Balıkesir	Kütahya - Tavşanlı	2. 9.1928	›	51
	Tavşanlı - Değirmisaz	11. 3.1930	›	40
	Değirmisaz - Balıkesir	21. 2.1931	›	162
				253
Ulukışla - Kayseri	Ulukışla - Niğde	30.11.1932	›	60
	Niğde - Boğazköprü	2. 5.1933	›	110
				170
Fevziyaşa Diyarbe.	Fevziyaşa - Gölbağı	9. 9.1929	›	143
	Gölbağı - Malatya	15. 3.1931	›	110
	Malatya - Fırat	1. 2.1932	›	30
	Fırat - Diyarbekir		›	--
		Henüz açılmadı (227 Km.)		283

EK-7 15.06.1927 tarihli Kütahya-Tavşanlı, Boğazköprü-Ulukışla hatlarının inşaatı için Julies Berger şirketiyle yapılan anlaşma.







EK-8 Ulukışla yönünden devam etmekte olan demiryolu döşemesinin Niğde'ye ulaştığına dair 11.07.1932 tarihli telgraf.

T. C. BAŞVEKÂLET MÜAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ		152 38	Dosya işaretleri 5 84
Şube : Sayı :		BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI	
Evrakın Numarası			
Evrakın Tarihi			
Yazan memur			
Yazı tarihi	7.2.1932	Nafia Vekili Hilmi Beyefendi Hız. ni.	
Muavin	<i>[Signature]</i>		
Beyaz eden	<i>[Signature]</i>		
Beyaz tarihi			
Karşılaştıranlar			
Sadira No.	6 278	Ulukışla cihetinden ray fersuhatının Niğdeye vardığını müjdeliyen telgrafnameci Decc letlerini İstanbulda imen aldım. Teşekkürlerimi ve ve hararetle tebriklerimi takdir ederim efendi.	
Merbutatı			
Sevk tarihi	11-2-1932		
Kaydeden	<i>[Signature]</i>		
Düşünceler		Başvekil 8	

030 10 151 711

DEVLET T. C. P. T. T. No. 004

Telgraf Mubaberatından
mes'uliyet kabul
etmez.

Adres :
T. C. Başnekiil Paşa
BAŞBAKANLIK
ARŞİVLERİNE
İstanbul

Tarih :
3-2-1932
STANBUL

Reami demektir
Gayri resmî demektir.

MERKEZ	No.	Kelime	VERİLDİĞİ		R. D. (*)	ORTA MERKEZ	ALINDIĞI		İMZA
			Tarih	Saat			Tarih	Saat	
Kaba	592		3-2-1932	19		İst. H.	3-2-1932	17	Katol

ulu kışla cihatından ray ferisiyatının
niğdeye vardığını hürmetlerimle arz ederim

Nafia vekili
Hilmi
ayrılıklı 32 932
Kebirte yazılacak

030	10			15	7	1
-----	----	--	--	----	---	---

2

EK-9 16.09.1933 tarihli Ulukışla-Kayseri hattı inşaat işleri.

Türkiye Cumhuriyeti
Devlet Demiryolları ve Limanları
İşletme Umum Müdürlüğü

V. Dairesi

№ 6096

Ankara 16.9.1933 193

İdare merkezi : Ankara
Telgraf adresi : T.C.D.D.

Baş Vekâleti Celileye

Leş:



Ankara

Ulukışla-Kayseri hattının Niğdeden sonra Hüyük, Araplı, Develikarahisar ve İncesu istasyonlarını havi son kısmı 20.9.1933 tarihinden itibaren inşaat işletmesine açılacaktır. Ulukışladan Kayseriye haftada üç defa Cumartesi, Salı, Perşembe günleri ve Kayseriden Ulukışlaya yine haftada üç defa Cuma, Pazar, Çarşamba günleri birer muhtelit tren hareket edecektir. İşbu muhtelit trenler Ulukışlada Mersin-Adanadan Haydarpaşaya ve Haydarpaşadan Adana ve Mersine giden trenlerle ve Kayseride de Ankaradan Sivas ve Samsuna, Samsun ve Sivasta, Ankaraya giden trenlerle buluşacaklarından haftada üç gün Samsundan Adana ve Mersine ve Mersin-Adanadan Samsuna doğru seyahat etmek mümkün olacaktır.

Ankaradan Adana ve Mersine gidecek ve o taraftan Ankaraya gelecek yolcular şimdilik bilzarur Kayseride bir gece kalacaklardır.

Ulukışla-Bogazköprü kısmı tamamen işletmeye açılıncaya kadar bu müvakket şekil tatbik edilecek ve işletmeye açıldıktan sonra trenlerin geceleyin seyrüseferlerine müsaade edileceğinden Ankaraya yolcuları da ^{Kayseride} kalmaksızın ve aktarmasız Adanaya devam edebileceklerdir.

Keyfiyet berayi malumat arz olunur, efendim.

Nafia Vekili

Celile

Takdim
16-9-1933

1-1-

030	10	152	26	21
-----	----	-----	----	----

EK-10 Demiryollar Mecmuası'nın 1933 tarihli basımındaki ibare.

Cümhuriyet bayramımızın 10 uncu yıl dönümü şenliklerini
kutlulayacak yeni demir yollarımız :
En kısa yoldan, (AKDENİZ) den (KARADENİZ) e selâm.
Kayseri (Boğazköprü - Ulukışla) demiryolu da bitti.

H. Y.

(...Bu muazzam eser, Gazinin
Türk milletine yaptığı sayısız
hizmetlerinin bir yenisi, bir güzeli-
lidir...)

Bağcihil
İsmet



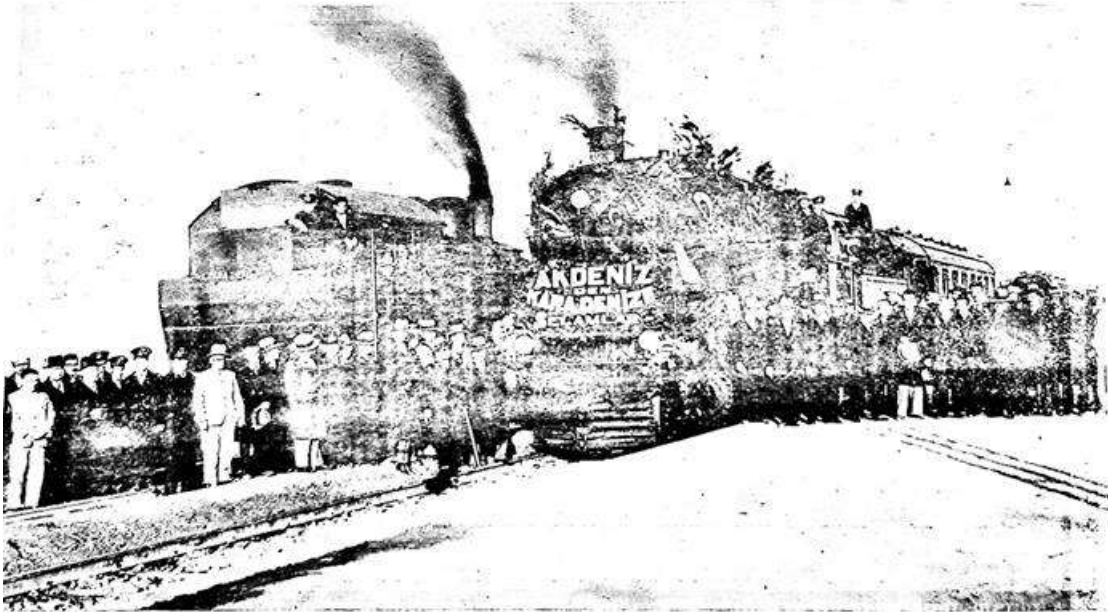
Ankara'nın en uzak köşelerine kadar uzanan (Milli
vâhde) in amili abideler, Ankaradan çıkış

Her gün yeni bir beşaretin neş'esini yaşıyo-
ruz. Demiryollarımız inşaatı; hava temevvücatı
gözetmeksizin, mevsim tebeddülâtı hissetmeksi-
zin yaz, kış ve gündüz, gece daima ilerliyor, gaye-
ye doğru, hedefine doğru yürüyor.

Şu bir iki sene zarfında yeni bir kaç demiryo-

lunuzunu da işletme şebekelerimize kavuştuk
müjdecilerini alacağız. Memleketin başka bir köş-
sinde yeni bir hattın iktisadi faaliyete geçtiğini
göreceğiz.

İşte size bu müjdelerden biri:



akdenizi-Karadenize bağlayan çelik ağılar üzerinde (Millî İstiklâl) müjdecileri, Kayseride bir durma vesilesile

EK-11 Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan demiryolu hattı için, Kayseri'de halkın sevgi gösterinde bulunduğu 21.03.1933 tarihli telgraf.

T. C.
Dahiliye Vekâleti
 V.İ. U. M.
 Ş. 2 M.
 Sayı
 915

152
 43
 Hukuk 27-3-1933
 Karadenizi Akdenize bağlayacak
 Demiryolu için halk tarafından
 yapılan tezahürata dair:



Başvekâleti Selileye

Karadenizi Akdenize en kısa bir surette birleştirecek olan Demiryolu nun Karahisar'a vardığı ve Kayseri ile Ulukışla arasında 10 Kilo metrelilik bir kısmın bağlanması kaldığı ve Kayseriden gelen Heyet huzuriyle bu hadisenin tebcil edildiği ve Halkın coşkun ve Samimi tezahüratta bulunarak büyük halâskârı Üzâi Hazretlerine ve Cumhuriyet Hükûmetine karşı minnet ve şükran duygularını izhar ettiği Kayseri Valisi Nazım Beyden İncesu Karahisar merkezinden alınan 20-3-33 tarihli telgrafname ile bildirilmiştir.

Arz olunur efendim.

Lehi

Dahiliye vekili

S. W. W.

-1-
 Cevaben yazılacak Evrak: Cevap olduğu muharreratın tarih numarasıyla hangi daire ve şube ifadesiyle yazıldığına derç olunması rica olunur.

030	10		151	31	6
-----	----	--	-----	----	---

EK-12 31.07.1993 Tarihli Niğde Tren Garı Tescil Kararı

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
KAYSERİ KÜLTÜR ve TABİAT VARLIKLARINI
KORUMA KURULU
K A R A R

Toplantı No ve Tarihi :148-31.7.1993

Karar No ve Tarihi :1529-31.7.1993

Toplantı Yeri

ANKARA:

Niğde İli,Merkez,genel tespit çalışmalarına ilişkin Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğünün 23.7.1993 gün ve 2979 sayılı yazısı okundu,ekiyeri incelendi. Yapılan görüşmeler sonunda;

Niğde İli merkezinde yer alan taşınmazların 2863 ve 3386 sayılı yasalar kapsamına girmesi nedeniyle,ek(1) listede gösterilen 40 adet anıtsal mimarlık örneğinin tescilinin devamına,ek (2) listede yer alan 8 adet anıtsal anıtsal mimarlık örneğinin tesciline,ek (3) listede yer alan 10 adet sivil mimarlık örneğinin tescilinin devamına;ek (4) listede yer alan 50 adet sivil mimarlık örneğinin tesciline;

Ayrıca Sungurbey Mahallesiinde bulunan ve tapununun 32 pafta,354 ada,2 parselinde kayıtlı konutun,Belediyesince rölöve projesinin yaptırılarak dosyasına konulmak üzere kurul Müdürlüğüne gönderilmesinden sonra yıkılabileceğine karar verildi.



BAŞKAN
Doç. Dr. Raci BADEMLİ
(BULUNMADI)

BAŞKAN YARDIMCISI
Prof. Dr. Mutbul KAYILI
(İMZA)

Üye
Yard.Doç.Dr.Sacit PEKAK
(İMZA)

Üye
Dr.Mustafa AKPOLAT
(İMZA)

Üye
İnci BAYBURTLUOĞLU
(İMZA)

Üye
Belediye Başk.
Ahmet Oğuz ÖZMEN
(BULUNMADI)

Üye

Üye

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
KAYSERİ KÜLTÜR ve TABİAT VARLIKLARINI
KORUMA KURULU
K A R A R

Toplantı No ve Tarihi : 148-31.7.1993

Karar No ve Tarihi : 1529-31.7.1993

Toplantı Yeri

ANKARA:

ENV.NO:	FONKSİYON :	ADRES	: PAFTA	: ADA	: PARSEL :
56	Konut		32	373	3-4
57	İnönü İlkokulu				
58	Endüstri Meslek Lisesi				
59	Konut	zAlaaddin Mahallesi Kala Caddesi NO: 135	28	267	4
60	Konut	Eskisaray Mahallesi	33	292	15-16
61	İstasyon Binası				



BAŞKAN
Doç. Dr. Raci BADEMLİ
(BULUNMADI)

BAŞKAN YARDIMCISI
Prof. Dr. Muthul KAYILI
(İMZA)

Üye
Yard.Doç.Dr.Sacit PEKAK
(İMZA)

Üye
Dr.Mustafa AKPOLAT
(İMZA)

Üye
İnci BAYBURTLUOĞLU
(İMZA)

Üye
Belediye Başk.
A.Oğuz ÖZMEN
(BULUNMADI)

Üye

Üye

EK-13 18.10.2006 Tarihli Tescil Kararı

T.C
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
NEVŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI
KORUMA BÖLGE KURULU
KARAR

Toplantı Tarihi : 18-19/10/2006-43
Karar Tarihi ve No : 18/10/2006-882

Toplantı Yeri
 NEVŞEHİR

Niğde İli, Merkez İlçesinde bulunan, Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 06.11.1993 gün ve 1662 sayılı kararıyla tescilli 72 pafta, 132 ada, 1 parselde Gar Binasının bulunduğu alanda yapılan 1/1000 ölçekli plan değişikliğinin onanmasına ilişkin Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nün 28.08.2006 gün ve 6208 sayılı yazısı ve Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün 05.09.2006 gün ve 144873 sayılı yazısı okundu, ekleri incelendi, yapılan görüşmeler sonunda;

Niğde İli, Merkez İlçesi, 72 pafta, 132 ada, 1 parselde bulunan ve Kurulumuzun 20.04.2006 gün ve 634 sayılı kararı ile kültür varlığı özelliği gösteren Gar Binası müstemilatının korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı özelliği gösterdiğinden tescilinin uygun olduğuna,

Gar Binasında yapılmak istenen imar planı değişikliği önerisine ilişkin ise;

-Mülkiyet durumlarının plan üzerine işlenmesi,

-İfraz işlemleri için ön çalışmaların yapılması;

-Plan üzerindeki tescilli kültür varlıklarına göre önerilerin dikkate alınarak yeniden değerlendirilmesi,

-Bütün bunların ilgili Belediyesinin görüşleriyle birlikte Kurulumuza sunulmasından sonra konunun değerlendirilebileceğine karar verildi.

ASLI GİBİDİR



BAŞKAN
 Prof. Dr. Yüksel DİNÇER
 (İmza)

BAŞKAN YARDIMCISI
 Yrd. Doç. Dr. Gülsüm TANYELİ
 (İmza)

ÜYE
 Doç. Dr. Aydan BALAMİR
 (İmza)

ÜYE
 Yrd. Doç. Dr. Sema BİLİCİ
 (İmza)

ÜYE
 Yrd. Doç. Dr. Bora UYSAL
 (İmza)

ÜYE
 Yrd. Doç. Dr. Recep AKCAN
 (İmza)

ÜYE
 Belediye Temsilcisi
 Bülent KARABULUT
 (İmza)

EK-14 25.11.2016 Tarihli Restorasyon Kararı

T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
NEVŞEHİR KÜLTÜR VARLIKLARINI
KORUMA BÖLGE KURULU
KARAR

Dosya No : 51.00.0.29
Toplantı Tarihi : 23-24-25-26/11/2016-166
Karar Tarihi ve No : 25/11/2016-2393

Toplantı Yeri
NEVŞEHİR

Niğde İli, Merkez İlçesi'nde, Kurulumuzun 18.10.2006 gün ve 882 sayılı kararı ile tescilli 132 ada, 1 parselde yer alan Gar Sahasında bulunan lojman ve ek hizmet binalarına ilişkin hazırlanan rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri ile depo yapısına ilişkin yeni yapılanma projesinin Kurulumuzda değerlendirilmesinin istendiği, Niğde Belediye Başkanlığı'nın 21.10.2016 gün ve 2046 sayılı yazısı okundu, ekleri incelendi, proje müellifinin verdiği bilgiler dinlendi, yapılan görüşmeler sonunda;

Niğde İli, Merkez İlçesi, 132 ada, 1 parselde yer alan Gar Sahasında bulunan lojman ve ek hizmet binalarına ilişkin hazırlanan rölöve ve ek hizmet binalarına ilişkin hazırlanan rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri ile depo yapısına ilişkin hazırlanan yeni yapılanma projesinin uygun olduğuna, uygulamanın ilgili idaresince yürütülmesine, uygulama sonrasını gösteren rapor ve fotoğrafların Kurulumuza iletilmesine karar verildi.



BAŞKAN
İsmail KURUL
(İmza)

BAŞKAN YARDIMCISI
Dr. Kadir Hakan YAZAR
(İmza)

ÜYE
Doç. Dr. Özlem GÜZEY KOCATAŞ
(Bulunmadı)

ÜYE
Doç. Dr. Osman DOĞANAY
(İmza)





ÜYE
Yrd. Doç. Dr. Çiğdem Belgin DİKMEN
(İmza)

ÜYE
Dr. Bülent İŞLER
(İmza)




ÜYE
İsmail TOKER
(İmza)

ÜYE
Belediye Temsilcisi
(Bulunmadı)

EK-16 Gar Ek Hizmet Binası 1, Envanter Fişi

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ			ANTL			ENVANTER NO:																		
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE ANİTLER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			HARİTA NO:																					
İL: Niğde	İLÇESİ: Merkez	MAHALLE-KÖY-MEVKİ:			KORUMA DEREJESİ	ANITSAL	1	2	3																
ADRESİ: Niğde Gar Ek Hizmet Binası 1		PAFTA: ADA-PARSEL:				ÇEVRESEL	1	2	3																
ADI:	YAPITIRAN:	VAPAN:	MİMARİ ÇAĞI:																						
	YAPIM TARİHİ:	KITABE:	VAKİYE:																						
GENEL TANIMI: Tek katlı, kırmızı çatılı bir yapı																									
KORUMA DURUMU	A TASIYICI YAPI	A DİŞ YAPI	A ÜST YAPI	A SESELEME ELEMANLARI	A RUTUBET	A YOK																			
	B	B	B	B	B	B																			
	C	C	C	C	C	C																			
HAZİRET PLANI					FOTOĞRAF																				
																									
GÜNÜKİ SAHİBİ: T.C Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü																									
FİLAN ONARIMLARI:																									
BİTİMLİ TANITIM:					TEKNİK BİLGİLER																				
<p>Nevşehir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 19.10.2006 gün ve 982 sayılı karar ekidir.</p>  Mevlüt COSKUN Müdür					<table border="1"> <tr> <td>Elektrik</td> <td>Isınma</td> <td>Kullanılan Yalıtım</td> <td>Diğer</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Elektrik	Isınma	Kullanılan Yalıtım	Diğer												
Elektrik	Isınma	Kullanılan Yalıtım	Diğer																						
ORJİNAL KULLANIMI					Konut																				
BUGÜNKÜ KULLANIMI					Konut																				
ÖNERİLEN KULLANIMI					Konut																				
HAZIRLAYANLAR					200																				
MEVLÜT COSKUN					MÜDÜR																				
SEV. KOR. KURUL. MÜD.					ABDURAHİM DENİZ																				
Arkeolog					AD																				
EKLER:					ONAY:																				
<table border="1"> <tr><td>BAĞIR</td><td></td></tr> <tr><td>STRUCRAF</td><td></td></tr> <tr><td>KURUM PROJESİ</td><td></td></tr> <tr><td>MİMARLIK PROJESİ</td><td></td></tr> <tr><td>HARİTA</td><td></td></tr> <tr><td>KITABE</td><td></td></tr> <tr><td>KLİMA</td><td></td></tr> <tr><td>ÇEKİRME</td><td></td></tr> </table>					BAĞIR		STRUCRAF		KURUM PROJESİ		MİMARLIK PROJESİ		HARİTA		KITABE		KLİMA		ÇEKİRME						
BAĞIR																									
STRUCRAF																									
KURUM PROJESİ																									
MİMARLIK PROJESİ																									
HARİTA																									
KITABE																									
KLİMA																									
ÇEKİRME																									

EK-17 Gar Lojman Binası 1, Envanter Fişi

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ		ANIT		ENVANTER NO :																																																																									
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE MÜZELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		HARİTA NO :																																																																											
İL: Niğde	İLÇESİ: Merkez	MAHALLE-KÖY-MEYKE :	KORUMA DEREJESİ	ANITSAL	1	2																																																																								
ADRESİ: Niğde Gar Lojman Binası 1		PAFTA: ADA-PARSEL:		ÇEVRESEL	1	2																																																																								
ADI:	YAPILAN :	YAPAN :	MİMARİ ÇAĞI :																																																																											
	YAPIM TARİHİ :	KİTAPLARI :	YAKIYI :																																																																											
GENEL TANIM: Tek katlı, kırma çatılı bir yapı																																																																														
KORUMA DURUMU	A TAŞIYICI YAPI	A DİŞ YAPI	A İST YAPI	A SÜSLEMELERİ	A RUTUBET	A YOK																																																																								
	B	B	B	B ELEMANLARI	B T	B İZİ YAR																																																																								
	C	C	C	C	C	C ÖNEMLİ																																																																								
VAZİYET PLANI			FOTOĞRAF																																																																											
																																																																														
BUGÜNKÜ SAHİBİ : Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü																																																																														
APILAN ONARIMLAR :																																																																														
YRINTILI TANITIM :			TEKNİK BİLGİLER																																																																											
<p>Nevşehir KÖMÜR ve Tahtlar Varlıklarını Koruma Kurulunun 18.10.2006 tarih ve 952 sayılı karar esastır</p> 			<table border="1"> <tr> <td>SR</td> <td>ERKAPIM</td> <td>Yapma</td> <td>Kayıtlıdır</td> <td>Yüksek</td> <td>Yasayım</td> </tr> <tr> <td colspan="6">ORIGINAL KULLANIMI</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Konut</td> </tr> <tr> <td colspan="6">BUGÜNKÜ KULLANIMI</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Konut</td> </tr> <tr> <td colspan="6">ÖNERİLEN KULLANIMI</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Konut</td> </tr> <tr> <td colspan="6">HAZIRLAYANLAR / 200</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Mevlüt COSKUN</td> </tr> <tr> <td colspan="6">NEV. KOR. KURUL. MÜD.</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Abdülrahim DENİZ</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Arkeolog</td> </tr> </table>				SR	ERKAPIM	Yapma	Kayıtlıdır	Yüksek	Yasayım	ORIGINAL KULLANIMI						Konut						BUGÜNKÜ KULLANIMI						Konut						ÖNERİLEN KULLANIMI						Konut						HAZIRLAYANLAR / 200						Mevlüt COSKUN						NEV. KOR. KURUL. MÜD.						Abdülrahim DENİZ						Arkeolog					
SR	ERKAPIM	Yapma	Kayıtlıdır	Yüksek	Yasayım																																																																									
ORIGINAL KULLANIMI																																																																														
Konut																																																																														
BUGÜNKÜ KULLANIMI																																																																														
Konut																																																																														
ÖNERİLEN KULLANIMI																																																																														
Konut																																																																														
HAZIRLAYANLAR / 200																																																																														
Mevlüt COSKUN																																																																														
NEV. KOR. KURUL. MÜD.																																																																														
Abdülrahim DENİZ																																																																														
Arkeolog																																																																														
AYIN BİLGİSİ :			EKLER :		ONAY :																																																																									
			<table border="1"> <tr> <td>HAFTA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FOTOĞRAF</td> <td></td> </tr> <tr> <td>BOYAMA PROJESİ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>RESTORASYON PROJESİ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>HARİTA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>KONUT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>KİTAPLARI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>YAKIYI</td> <td></td> </tr> </table>		HAFTA		FOTOĞRAF		BOYAMA PROJESİ		RESTORASYON PROJESİ		HARİTA		KONUT		KİTAPLARI		YAKIYI		<p>ONAY :</p> <p><i>(Signatures)</i></p>																																																									
HAFTA																																																																														
FOTOĞRAF																																																																														
BOYAMA PROJESİ																																																																														
RESTORASYON PROJESİ																																																																														
HARİTA																																																																														
KONUT																																																																														
KİTAPLARI																																																																														
YAKIYI																																																																														

EK-18 Gar Lojman Binası 2, Envanter Fişi



AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ		A N E T	ENVANTER NO :	
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE MÜZELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		HARİTA NO :		
İLİ: Niğde	İLÇESİ: Merkez	MAHALLE-KÖY-MEYKEİ:	KORUMA DEREJESİ	ANTİKAL	1 2 3
ADRESİ: Niğde Gar Lojman Binası 2	PAFTA: ADA-PARSEL:			ÇEVRESEL	1 2 3
ADI:	YAPITIRAN :	YAPAN :	MİMARİ ÇAĞI :		
	YAPIM TARİHİ :	KITABE :	YAKTIVE :		
GENEL TANIM: İki katlı, koruma çatılı bir yapı					
KORUMA DURUMU:	A) TASIYICI YAPI	A) DİŞ YAPI	A) ÜST YAPI	A) SÜSLEMELER	A) RUTURE
	B) ...	B) ...	B) ...	B) ELEMANLARI	B) İZLENİMLER
	C) ...	C) ...	C) ...	C) ...	C) ÖZGÜNLÜK
VAZİYET PLANI			FOTOĞRAF		
BUGÜNKÜ SAHİBİ: T.C. Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü					
YAPILAN ONARIMLAR :					
AYRINTILI TANITIM :			TEKNİK BİLGİLER		
Nevşehir İl Kültür ve Turizm Varlıklarını Koruma Kurulunun 19.10.2006 gün ve 862 sayılı kararına esastır			Yapı Etkinlik İzlenim İzlenim İzlenim İzlenim İzlenim		
			ORJİNAL KULLANIMI		
			Korun		
			BUGÜNKÜ KULLANIMI		
			Korun		
			ONERİLEN KULLANIMI		
			Korun		
			HAZIRLAYANLAR		
			Mevlüt COSKUN / 200		
			NEV. KOR. KURUL. MÜD. / 100		
			Abdurrahim DENİZ / 100		
			Arkeolog		
YAYIN DİZİNİ :			ONAY :		
EKLER :					
SAHİP					
FOTOĞRAF					
RÖLÖVE PROJESİ					
RESTORASYON PROJESİ					
HARİTA					
KROKİ					
KİTABE					
YAKTIVE					

EK-19 Gar Lojman Binası 2, Emlak Fişi



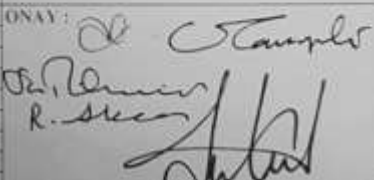
Y. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Plg No. 37			
3 00		İçletme mertekasında HİÇDE da Klm. de bulunan Binaya a ait			
F İ Ş					
Mühürski sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		CİNSİ	
		Ada No.	Parsel No.		
yeni 14 eski 11	15, 17			İki katlı kârgir Kısmi Binaya	
Kilometre mevki	Câri hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	KIYMETİ	
				İnşa ve bitişik bedeli	İnşa Tabiiatı değeri
33+210 Saldı	11.00		1930	13776.-	29120.00
Mukayyef kıymete temirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Şâğilinin adı, vazifesi		
			9051 sicil numaralı Kısmi 312 çefi Şahbettin Doğanay		
Ne olarak kullanıldığı:		İnarda her aylık miktarı	Vergiye tabii her gayrisafi iradı		
Kısmi 312 çefliği					
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı	Buharı vergisi miktarı		
Hiçde, tahrir N. 255					
Tasvirat resmi miktarı		Tevvirat resmi miktarı			
4 Nümaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 7/7/347			
Mühendis S.2 Fen Memuru 43462 Osman KSKbudak		Şube 31 çef vekili Merkez fen memuru 3527 Ahmet Üstek			
Buhasebe Mühendisi 21065 Cevat Uygun					
38					

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L İ	İ L Ç E S İ	B U C A Ğ I	M A H A L L E S İ
K Ö Y Ü	C A D D E S İ	S O K A Ğ I	M e ğ n a r s e m l i
M e s a h a t s a t h i y e s i	K i y m e t i	S a t ı Ÿ b e d e l l i	M u t t a k ı s ı
P a f f a N o .	A d a n u m a r a s ı	P a r s e l n u m a r a s ı	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
D o ğ r u l a m a N o .	S a h i f e N o .	G İ R İ N o .	V a r a k N o .
E v a n f v e m ü Ÿ t e m i l l e t i			
H u d u d u			
İ k t ı s a p s u r e t i			
V u k u a t			
M a l s a h i b i n i n a d ı , s o y a d ı			
S e n e d i v e r e n t a p u s i c i l m u h a f ı z l ı ğ ı		S e n e d i n t a r i h i	
D Ü Ÿ Ü N C E L E R			
Ü Ÿ t k a t d a 3 o d a , 1 b a n y o , a l t k a t d a 1 o d a , 1 h e l a k ı s ı m Ÿ e f l i l o ğ m a n ı v e 1 o d a k ı s ı m Ÿ e f l i y a n ı b a n e s i			
N o t : T a p u d a b i n a o l a r a k k a y d ı y o k t u r .			

EK-20 Gar Hizmet Binası 2, Envanter Fişi

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLAR KORUMA ENVANTERİ	A N T T	ENVANTER NO :
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE MÜZELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		BARITANNO :
İLİ: Niğde	İLÇESİ: Merkez	MAHALLE-KÖY-MEVKİ :	KORUMA DEREJESİ
ADRESİ: Niğde Gar Ek Hizmet Binası 2	PAFTA: ADA-PARSEL:		ANITSAL: 1 2 3
			CEVRESEL: 1 2 3
ADI:	VAPTİRAN :	YAPAN :	MİMARİ ÇAĞI :
	YAPIM TARİHİ :	KITABE :	YARFIYE :
GENEL TANIM: İki katlı, kırma çatılı bir yapı			
KORUMA DURUMU	A TASIYICI YAPI	A DİŞ YAPI	A ÜST YAPI
	B	B	B
	C	C	C
			A SÜSLEM. ELEMENLARI
			B T
			C
			A RÜTUBE
			B T
			C
			A YDK
			B İZİ VAR
			C ÖZENEK
VAZİYET PLANI	FOTOĞRAF		
			
BUGÜNKÜ SAHİBİ : T.C. Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü			
YAPILAN ONARIMLAR :			
YIRINTILI TANITIM : İki katlı, kırma çatılı bir yapı, ön ve yan cephelerinde dikdörtgen pencereleri bulunmakta ve alt kat pencerelerin üst kısmında ve yan taraflarına yaklaşık 50 cm genişliğinde silmeler vardır. Bu silmeler üst kat pencerelerle binanın cephesi boyunca pencere kenarlarını birbirine bağlamaktadır. Binaya giriş doğu tarafından sağlanmaktadır. Binanın çatıları arasında bir silme yapının bütün cephelerini çevrelemiştir.			TEKNİK BİLGİLER
			Su
			Elektrik
			Isınma
			Kanalizasyon
			Diğer
			Yayılm
			ORJİNAL KULLANIMI
			Konut
			BUGÜNKÜ KULLANIMI
			Konut
			ÖNERİLEN KULLANIMI
			Konut
			HAZIRLAYANLAR
			Mevlüt COSKUN
			SEY. KOR. KURUL. MÜD.
			Ahderrahim DENTZ
			Arkeolog
			ONAY :
			R. Skan
			S. R. Demir
			J. K. K.
AVRUPA KONSEYİ	EKLER :		
	KAPAK		
	FOTOĞRAF		
	BÖLGE PROJESİ		
	RESTORASYON PROJESİ		
	HARİTA		
	KROKİ		
	KITABE		
	YAKITI		

EK-21 Gar Su Deposu Kulesi, Envanter Fişi

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ		ANIT		ENVANTER NO			
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE MÜZELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ				HARITA NO			
İl: Niğde	İLÇE: Merkez	MAHALLE-KÖY-MEVKİ:		KORUMA DURUMU	ANTİSAL	1	2	3
ADRESİ: Niğde Gar Su Depo Kulesi		PAFTA: ADA-PARSEL:			CEVRESEL	1	2	3
ADI:	YAPITIRAN :	YAPAN :	MİMARİ ÇAĞI :					
	YAPIM TARİHİ :	KITABE :	YAKIYE :					
GENEL TANIM: İki katlı, alt katı yığma taştan üst katı ahşaptan yapılmış su deposu kulesi								
KORUMA DURUMU	A) TASEVİCİ YAPI	A) DİŞ YAPI	A) ÜST YAPI	A) SÜSLEM. ELEMANLARI	A) RÜTUBE	A) YOK		
	B) C)	B) C)	B) C)	B) C)	B) T	B) DZ VAR		
	C)	C)	C)	C)	C)	C) ÖNEMLİ		
VAZİYET PLANI				FOTOĞRAF				
								
BUGÜNKÜ SAHİBİ: T.C Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü								
YAPILAN ONARIMLAR:								
AYRINTILI TANITIM: İki katlı, alt katı yığma taştan üst katı ahşaptan yapılmış su deposu kulesi kırma çatılı bir yapıdır				TEKNİK BİLGİLER				
				Su				
				Elektrik				
				Isınma				
				Kamyon				
				Yol				
				Zilyon				
				ORJİNAL KULLANIMI				
				Konut				
				BUGÜNKÜ KULLANIMI				
				Konut				
				ÖNERİLEN KULLANIMI				
				Konut				
				HAZIRLAYANLAR				
				Mevlüt COSKUN				
				NEV. KOR. KURUL. MÜD.				
				Abderrahim DENİZ				
				Arkeolog				
				ONAY:				
								
YAYIN DİZİNİ:				EKLER:				
				KARŞI				
				FOTOĞRAF				
				BÖLGE PROJESİ				
				RESTORASYON PROJESİ				
				HARİTA				
				KARŞI				
				KİTAP				
				YAKIYE				

EK-22 Gar Su Deposu, Emlak Fişi

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fig No. 36			
3 01 İşletme alanında H I O D E da Klm. de bulunan Reservar a ait					
F İ Ş					
Plandaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
yeni 13 eski 10				Kılgir ve ahşap rezerva	
Kilometre mevki	Çarlı hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve istinat bedeli	veya Tahmin olunan değeri
53+286 Sol tara	14.00		1930	6098.00	(M) 4922.00 (K) 33,64m ²
Makayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Şahilinin adı, vazifesi		
			Pospacı 26859 Ali Avşar		
Ne olarak kullanıldığı			İçinde ise aylık miktarı	Vergiye tabii ise gayrisuflı iradı	
Reservar ve bitişiğinde lojman					
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. li hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
Bigde, tahrir 253,254					
Tanzimat resmi miktarı		Tenzimat resmi miktarı			
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları			Tarih : 7/1/947		
Ekip gafi Muhasebe Müfettiği 21065 Cevat Üyegil		Mühendis S.2 Fen Memuru 43462 Osman KÜkbudak		Şube 31 gafi vekili Merkez fen memuru 9527 Ahmet Ustek	
<i>C. Üyegil</i>		<i>[İmza]</i>		<i>[İmza]</i>	
38					

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L İ	İLÇESİ	BUCAĞI	MARALLESİ
K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti
Menahat sathiyesi	Koyunlu	Salık bedeli	Mutakası
Pafta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	CBT No.	Varak No.
Evsaf ve mühtemilâtı			
Hadudu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicil muhafızı		Senedin tarihi	
DÜŞÜNCELER			
(x) Pompaçının lojmanı, loda, I antre, den ibaretdir. lojmanın dışıada beş metre mesafede lojmanın mühtemilâtından ad edellen belası vardır.			
(xx) Rezervarax ikâsi kârgir biri şşşab olmak üzere üç katlıdır. kayıtlendi- rilirken 30 tennilat yapılacaktır.			
Not: Tapuda bina olarak kayıtlı değildir.			

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L İ	BİÇESİ	BUCAĞI	MAHALLESİ
K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti
Mesahat sahıyesi	Kıymeti	Satış bedeli	Mıntakası
Pafta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Çift No.	Varak No.
Eyaal ve müstemlâkı			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicili muhafızlığı	Senedin tarihi		
D Ö Ş Ü N C E L E R			
<p>I hâlin</p> <p>Alt katda I oda, Üst katda I oda, çavuş lojmanı, diğer taraf I antre, I büyük oda takas 3122 nin taahhütleri azele koğuşu dur. Bu binaya 3 metre mesafede I kârgir hâlin vardır azeleye ait ve binanın müstemlâtından at edilmiştir. Bu binaya bitişik kârgir bir oda ilave edilmiş ve tapu muhafızlığı emri olarak kullanılmaktadır bu ilave kârgir odanın kârgir hâlinde olduğu görülmüştür.</p>			
Not: Tapuda bina olarak kayıtlı değildir.			

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Gamze ÖZMERTYURT
Uyruğu : T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi : Şahinbey 08.08.1994
Telefon :
Faks :
e-mail : gamze_ozmertyurt@hotmail.com

EĞİTİM

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise	: Konya Karatay KTO Anadolu Öğretmen Lisesi, Karatay, Konya	2012
Üniversite	: S. Ü. Mimarlık Fakültesi Mimarlık Böl., Selçuklu, Konya	2016
Yüksek Lisans	: Konya Teknik Ü. LEE., Mimarlık ABD, Selçuklu, Konya	2018
Doktora	: -	

İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
03.2017- Halen	Niğde Ö.H.Ü. Mimarlık Fakültesi	Araştırma Görevlisi

YABANCI DİLLER

İngilizce

BELİRTMEK İSTEĞİNİZ DİĞER ÖZELLİKLER

YAYINLAR

Beycan, A. D. O. ve Özmertyurt, G., 2018, Residential architecture of Botsa rural settlement in Konya Turkey, IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS), 23 (8), 53-69.

Özmertyurt, G. ve Oral, M., 2018, Kentlerdeki Kamusal Boşlukları Yeniden Değerlendirme Sorunsalı; Konya Örneği, *Artium*, 6 (1), 44-48.

Özmertyurt, G. ve Taşçı, M., 2017, A Study on Making The Abandoned Urban Stadiums Re-Functional, Turkey Example, DAKAM'S ARCHTHEO '17 / XI. International Conference on Theory and History of Architecture, İstanbul, 278-283.

