



T.C.

Ardahan Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı

Sanat Tarihi Bilim Dalı

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU MİMARİSİNE DOĞU ANADOLU'DAN BİR ÖRNEK: ERZURUM GAR BİNASI

İlknur KELEŞ

Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL

Yüksek Lisans Tezi

Ardahan, 2025

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU MİMARİSİNE DOĞU
ANADOLU'DAN BİR ÖRNEK: ERZURUM GAR BİNASI

İlknur KELEŞ

Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL

Ardahan Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı
Sanat Tarihi Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Ardahan, 2025

KABUL VE ONAY

İlknur KELEŞ tarafından hazırlanan Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Mimarisine Doğu Anadolu'dan Bir Örnek: Erzurum Gar Binası başlıklı bu çalışma, 25/07/2025 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Halil ÖZYİĞİT (Başkan)

Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL (Danışman)

Doç. Dr. Sami PATACI

Bu tez, Enstitü Yönetim Kurulunca belirlenen ve yukarıda adları yazılı jüri üyeleri tarafından kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Mustafa ŞENEL
Enstitü Müdürü

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kâğıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Ardahan Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan *“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”* kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / Ardahan Üniversitesi Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

25/07/2025

İlknur KELEŞ

“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü tezle ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir *. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.

Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* **Tez danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** tarafından karar verilir.

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Dr. Öğr. Üyesi zlem ORAL** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Ardahan Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

İlknur KELEş

ÖN SÖZ

Osmanlı Dönemi'nin önemli bir merkezi olan ve Erken Cumhuriyet Döneminde yeniden tasarlanan Anadolu kentlerinden biri olan Erzurum, söz konusu dönemde etkili olan I. ve II. Ulusal Mimarlık üslupları ile birlikte bir değişim sürecine girmiş, kentin modern bir görünümüne kavuşturulması adına belirli bir plan ve program dahilinde imar faaliyetleri yürütülmüştür. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen ve dönemin mimari üsluplarının temsilcisi olan yapıların günümüz Erzurum'unda varlığını büyük ölçüde koruduğu görülmektedir. Buna karşın, söz konusu yapıların monografik veya bütüncül bir yaklaşımla ele alındığı çalışmaların eksikliği söz konusudur. Bu eksiklik Erken Cumhuriyet Dönemi Erzurum'undaki demiryolu mimarisi veya gar yapılarıyla ilgili araştırmalar için de geçerlidir. Bu eksiklikten yola çıkarak hazırladığımız “Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Mimarisine Doğu Anadolu'dan Bir Örnek: Erzurum Gar Binası” adlı tezimizde, dönemin hükümeti tarafından Cumhuriyet ideolojisinin ekonomi sahasındaki faaliyetleri kapsamında ele alınan ve bir prestij yapısı niteliğinde olan Erzurum Gar Binası monografik olarak incelenmiş ve güncel bir kaynak ortaya konulmuştur.

Tez çalışmamda konunun belirlenmesi, çalışmanın yürütülmesi ve tamamlanmasına kadar geçen süreçte bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, bütün aşamalarda beni destekleyip yol gösteren kıymetli hocam **Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL**'a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Çalışmamın başlangıcından bu yana manevi desteğini esirgemeyen ve tezime görüş ve önerileriyle katkı sunan Karabük Üniversitesi doktora öğrencisi Sayın **Gökhan TOPTAŞ**'a teşekkürü borç biliyorum. Erzurum Gar Binası'nda çalışma sürecinde gerekli izinleri sağlayan TCDD 9. Bölge Müdürü Sayın **Yunus YEŞİLYURT**'a ve gar müdürü **Murat KARTAL**'a teşekkür ederim. Son olarak her daim yanımda olan desteklerini benden esirgemeyen sevgili anneme, babama ve kardeşlerime desteklerinden dolayı minnettarlığımı ve teşekkürlerimi sunarım.

İlknur KELEŞ

Ardahan-2025

ÖZET

KELEŞ, İlknur. *Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Mimarisine Doğu Anadolu'dan Bir Örnek: Erzurum Gar Binası* Yüksek Lisans Tezi, Ardahan, 2025.

Sanayi Devrimi mühendislikte olduğu kadar mimaride de değişimlerin ve gelişimlerin önünü açmıştır. Yeni yapı teknolojileri ve elemanları ile gelişen mimari tarzlar ortaya çıkmıştır. Yük ve yolcu taşıma amacıyla demiryolu hatlarının inşası ile birlikte gelişen demiryolu mimarisi bunların başında gelmiştir. Bu evrede, demiryolu hatlarının hızla yaygınlaşmasına paralel olarak gar ve istasyon binaları gibi yeni yapı türleri ortaya çıktığını görmekteyiz. Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan demiryolu, başta Avrupa olmak üzere tüm dünyada ekonomik gelişmeye büyük bir hız ve ivme kazandırmıştır. İnsanlık tarihi için önemli bir buluş olan demiryolu, pek çok gelişmenin yolunu açarak ülkelerin ekonomik olduğu kadar askeri ve siyasi durumuna olumlu katkılar sağlamıştır.

Avrupa ülkelerinde hızla yaygınlaşan demiryolunun, Osmanlı Devleti'nin çağı yakalaması anlamında önemi anlaşılmış, en başta askeri ve ekonomik gereklilikler gözetilerek demiryolu hatlarının inşasına başlanması kararlaştırılmıştır. Demiryolu inşasına, 19. yüzyıl itibariyle ilk olarak Anadolu'nun batısında ve güneyinde başlanmıştır. Buna karşın, o dönemde gerekli ekonomik alt yapının olmaması gerekçesiyle stratejik öneme sahip Doğu hattının yapımı ikinci planda kalmış; ancak Cumhuriyet Dönemi'nde Mustafa Kemal Atatürk'ün kararlılığıyla Sivas-Erzurum hattının inşası ile demiryolu Erzurum'a kadar ulaşmıştır. Osmanlı Devleti Dönemi'nde inşa edilen gar ve istasyon yapılarının, demiryolu imtiyazını alan ülkelerin mimari üslubunu yansıttığı görülmekte; Cumhuriyet Dönemi ile birlikte hem yeni hatların inşası hem de millileştirilme politikası doğrultusunda gar ve istasyon binalarının inşasında I. Ulusal Mimarlık Akımı ve II. Ulusal Mimarlık Akımı etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Tez çalışmamızdaki temel amaç Erzurum Gar Binası'nı konu alan ve yapıyı tüm detaylarıyla inceleyen özgün bir çalışma ortaya koymaktır. Bu doğrultuda pek çok kaynak taranmış ve tarafımızca derlenen yayınlar sayesinde Erzurum Gar Binası'nın inşa süreci, mimari özellikleri, yapıdaki fiziki müdahaleler, özgün ve güncel işlevleri, tescil durumu

ile günümüzdeki kullanım durumu hakkında önemli veriler elde edilmiş ve elde edilen bu veriler ışığında yapı analizi gerçekleştirilmiştir.

Çalışmamızda I. Bölümde Erken Cumhuriyet Dönemi modern Türk mimarisi hakkında; inşai yenilikler, mimari akımlar olmak üzere bilgi verilmiştir. II. Bölümde Türkiye'deki demiryollarının inşaa süreci kronolojik bağlamda ortaya konulmuştur. III. Bölümde demiryolu mimarisi ve ilişkili kavramlara değinilerek genel olarak gar binalarının ortaya çıkışı hakkında bilgiler verilmiştir. Türkiye'de tarihsel süreçte gar binalarının gelişimine örneklerle değinilmiştir. IV. Bölümde tez konumuz olan Erzurum Gar Binası tarihçesi, inşaa aşamaları, mimari ve plan özellikleri ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Sonuç bölümünde; Erzurum Gar Binası'nın Erzurum kent planlamasındaki yeri ve kente sunduğu sosyo kültürel katkılara değinilerek benzer plan şemasına sahip yapılarla karşılaştırılması yapılmış ve korunmaya yönelik yapılması gerekenlere dikkat çekilmiştir.

Sonuç olarak tez çalışmamızda, Erzurum Gar Binası plan ve mimari özellikleri açısından sanat tarihsel yöntemle tanımlanarak yapı ile ilgili detaylı bir güncel kaynak ortaya konulmuştur. Diğer taraftan; yapının geçmişine, yapıyı projelendiren mimar ve mühendislerin kimler olduğuna, inşaa sürecine, Erken Cumhuriyet Dönemi mimari üsluplarını ne ölçüde yansıttığına ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Erzurum'un kentsel gelişimine ne ölçüde katkı sunduğu gibi konulara ışık tutulmuştur.

Anahtar Sözcükler:

Sanat Tarihi, Erzurum, Erken Cumhuriyet Mimarisi, Demiryolu Mimarisi, Erzurum Gar Binası.

ABSTRACT

KELEŞ, İlknur. *An Example of Early Republican Period Railway Architecture from Eastern:Erzurum Station Building*, Master's Thesis, Ardahan, 2025.

The Industrial Revolution paved the way for changes and developments in architecture as well as engineering. New construction technologies and elements have led to the emergence of developing architectural types. This is undoubtedly the railway architecture that developed with the construction of railway lines for the purpose of carrying freight and passengers. In this phase, parallel to the rapid expansion of railway lines, new types of structures such as station buildings and railway stations emerged. The railway that emerged with the Industrial Revolution has given great speed and momentum to economic development all over the world, especially in Europe. The railway, which is an important invention for human history, has paved the way for many developments and has made positive contributions to the military and political status of countries as well as their economic situation.

The importance of the railway, which was rapidly spreading in European countries, in terms of the Ottoman Empire catching up with the times was understood, and it was decided to start the construction of railway lines, primarily considering military and economic requirements. Railway construction was first started in the west and south of Anatolia as of the 19th century. In contrast, due to the lack of the necessary economic infrastructure at that time, the construction of the strategically important eastern line remained in the background; however, with the determination of Mustafa Kemal Atatürk in the Republican Period, the railway reached Erzurum with the construction of the Sivas-Erzurum line. It is seen that the station and station structures built during the Ottoman Empire period reflect the architectural style of the countries that received the railway privilege; it is understood that the First National Architecture Movement and the Second National Architecture Movement were effective in the construction of both new lines and station and station buildings in line with the nationalization policy during the Republican Period.

The main aim of our thesis study is to produce an original work focusing on the Erzurum Train Station and examining the structure in all its details. In this direction, many

sources have been reviewed, and through publications compiled by us, important data has been obtained regarding the construction process of the Erzurum Train Station, its architectural features, physical interventions in the structure, its original and current functions, registration status, and current usage situation. Based on this data, a structural analysis has been conducted.

In our study, in the first section, information is given about the Early Republic Period Modern Turkish Architecture; construction innovations, architectural trends. In the second section, the construction process of the railways in Turkey is presented in chronological order. In the third section, information is given about the emergence of station buildings in general by mentioning the railway architecture and related concepts. The development of station buildings in the historical process in Turkey is mentioned with examples. In the fourth section, the history of Erzurum Station Building, which is our thesis subject, construction stages, architectural and plan features are explained in detail. In the conclusion section; the place of Erzurum Station Building in urban planning and its socio-cultural contributions to the city are mentioned, a comparison is made with structures with similar plan schemes and finally, attention is drawn to what needs to be done for protection.

As a result, in our thesis study, Erzurum Train Station Building has been defined in terms of its plan and architectural features using the art historical method and a detailed current source has been presented regarding the structure. On the other hand; the history of the structure, the architects and engineers who designed the structure, the construction process, the extent to which it reflects the architectural styles of the Early Republican Period and the extent to which it contributed to the urban development of Erzurum in the Early Republican Period have been shed light on such issues.

Keywords:

Art History, Erzurum, Early Republican Architecture, Station Buildings, Railway Architecture, Erzurum Station Building.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN.....	iv
ÖN SÖZ.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT	viii
İÇİNDEKİLER	x
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xii
RESİMLER DİZİNİ	xiii
TABLolar DİZİNİ	xxiii
ŞEKİLLER DİZİNİ	xxiv
PLANLAR DİZİNİ	xxv
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM.....	10
ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1950) MODERN TÜRK MİMARİSİ .	10
1.1. TEKNİK VE İNŞAİ YENİLİKLER.....	10
1.2. MİLLÎ MİMARLIK KAVRAMI VE AKIMLAR.....	12
1.2.1. I. Ulusal Mimarlık Akımı (1908-1930).....	17
1.2.2. Uluslararasılaşma (Rasyonel Fonksiyoncu) Dönemi (1930-1940).....	21
1.2.3. II. Ulusal Mimarlık Akımı (1938-1950).....	23
2. BÖLÜM.....	27
TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ	27
2.1. OSMANLI DÖNEMİ DEMİRYOLLARI	27
2.2. CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARI	34
2.2.1. Ankara- Sivas- Erzurum Demiryolu Hattının İnşası.....	39
2.2.1.1. Erzurum Demiryolu Hattı.....	42
3. BÖLÜM.....	45
DEMİRYOLU MİMARİSİNİN GELİŞİMİ.....	45
3.1. GAR KAVRAMI ve BENZER KAVRAMLARLA İLİŞKİSİ.....	45

3.2. TARİHSEL SÜREÇTE GAR BİNALARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE İLK ÖRNEKLER.....	46
3.2.1. Avrupa'daki Gelişmeler.....	46
3.2.2. Türkiye'deki Gelişmeler.....	53
3.2.2.1. OsmanlıTürkiyesi'ndeki Gelişmeler.....	56
3.2.2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'si'ndeki Gelişmeler.....	62
4. BÖLÜM.....	69
ERZURUM GAR BİNASI	69
4.1. TARİHÇESİ	69
4.1.1. Geçirdiği Onarımlar ve Bugünkü Durumu.....	73
4.2. MİMARİ TANIMI	88
4.2.1. Plan ve Mimari Özellikleri.....	88
4.2.2. Dış Cepheler.....	90
4.2.3. İç Mekânlar.....	97
SONUÇ.....	137
KAYNAKÇA	151
EKLER.....	162
EK 1. SİVAS- ERZURUM DEMİRYOLU İNŞASI VE ERZURUM GAR BİNASI HAKKINDA GAZETE ARŞİVLERİ.....	162
EK 2. ORJİNALLİK RAPORU FORMU	168
EK 2. ETİK KOMİSYON MUAFİYET FORMU.....	169
ÖZ GEÇMİŞ.....	170

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

bkz.	Bakınız
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
cm	Santimetre
DDY	Devlet Demir Yolları
Dr.	Doktor
Ed.	Editör
EKVKBK	Erzurum Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
Km	Kilometre
M	Metre
M.Ö.	Milattan Önce
Mm	Milimetre
ORC	Organik Rankine Çevrimi
S	sayfa
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	Türk Dil Kurumu
Vb.	ve benzeri
VIP	Very Important Person (Çok önemli kişi)
Wc	Water Closet (Su klozeti)
YHT	Yüksek Hızlı Tren

RESİMLER DİZİNİ

Resim 1. Antik Mısır’da kullanılan ilkel raylı sistem (“Who Invented The Railway”, 2022)	1
Resim 2. Antik Yunan’da Diolkos’ta ilk raylı sistemde taşınan tekneler (“Who Invented The Railway”, 2022)	2
Resim 3. Ahşap raylar üzerinde insan ve hayvan gücü ile yapılan taşımacılık (“Who Invented The Railway”, 2022)	2
Resim 4. Maden ocaklarında kullanılan vagon ve ahşap raylar (“Who Invented The Railway”, 2022)	2
Resim 5. Düyun-i Umumiye Binası giriş cephesi genel görünümü (“Sanatın Yolculuğu,”2024).....	11
Resim 6. Sirkeci Gar Binası giriş cephesi genel görünümü (“Sirkeci Tren Garı Saat Kuleleri”, 2024).....	13
Resim 7. Haydarpasha Gar Binası giriş cephesi genel görünümü (“İstanbul Kültür Rehberi”, 2024).....	13
Resim 8. Edirne Gar Binası giriş cephesi genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)	19
Resim 9. Divan-ı Muhasebat (Sayıştay) Binası genel görünümü (“Sayıştay Binası”, 2023)	22
Resim 10. Türk Evi Pavyonu (1939) genel görünümü (Eldem, 1939)	24
Resim 11. Devlet Demir Yolları Binası genel görünümü (“Devlet Demiryolları”, 2023)	25
Resim 12. Trevithick’in Buharlı Lokomotifi (Başar ve Erdoğan, 2009)	27
Resim 13. G. Stephenson’un Yolcu Treni (Başar ve Erdoğan, 2009)	28
Resim 14. Erzurum’a ilk kez gelen tren lokomotifi (Aycı, 2006)	44
Resim 15. Crown Street İstasyon Binası (1930) genel görünümü (Url 15).....	48
Resim 16. Trijunct İstasyon Binası (1839-1841) genel görünümü (Durak, 2003)	49
Resim 17. Cheshire İstasyon Binası (1847-1848) genel görünümü (Durak, 2003).....	50
Resim 18. New York, I. Grand İstasyon Binası (1869) genel görünümü (Durak, 2003).....	50
Resim 19. Londra, St. Pancras İstasyon Binası (1863-1876) genel görünümü (Durak, 2003)	51
Resim 20. Washington D.C. Union İstasyon Binası genel görünümü (Durak, 2003)	51

Resim 21. Pennsylvania İstasyon Binası (1902-1910) genel görünümü (Durak, 2023).	52
Resim 22. Düsseldorf İstasyon Binası (1931) genel görünümü (Durak, 2003)	52
Resim 23. İzmir Alsancak Gar Binası (1861) genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)	57
Resim 24. Kings Cross İstasyon Binası genel görünümü (“Fichier: King's Cross Station”, 2023)	58
Resim 25. İzmir Basmane Gar Binası genel görünümü (Durak, 2003)	59
Resim 26. Sirkeci Gar Binası genel görünümü (“Sirkeci Gar Binası”, 2023)	59
Resim 27. İlk Haydarpaşa Gar Binası (1872) genel görünümü (Koçer, 1995).....	61
Resim 28. Haydarpaşa Gar Binası genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)	62
Resim 29. Edirne Gar Binası genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)	63
Resim 30. Adana Gar Binası genel görünümü (Durukan Kopuz, 2016)	64
Resim 31. Ankara Gazi İstasyon Binası genel görünümü (“Gazi Tren İstasyonu”, 2024)	65
Resim 32. Sivas Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş)	66
Resim 33. Malatya Gar Binası genel görünümü (“Malatya Tren Garı”, 2024)	67
Resim 34. Erzincan Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş)	69
Resim 35. Erzurum Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş).....	69
Resim 36. Erzurum Gar Binası İstasyon Caddesi’nden genel görünüm (TCDD 4. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	70
Resim 37. Erzurum Gar Binası’nın açılış töreninden bir kare (Bayındırlık İşleri Arşivi)	72
Resim 38. Erzurum Gar Binası’nın açılış töreninden bir kare (Aycı, 2006).....	73
Resim 39. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan büfe ve kuaför mekânlarından genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	74
Resim 40. Erzurum Gar Binası ana giriş holünde yer alan rüzgârlıktan genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	74
Resim 41. Erzurum Gar Binası büfe ve kuaför bölümlerinde oluşan çökme ve çatlaklıklardan genel görünümü (EKVKBK Arşivi).....	75
Resim 42. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan büfe mekânı genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	75
Resim 43. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan kuaför mekânı genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	75

Resim 44. Erzurum Gar Binası bekleme salonu günümüz genel görünümü (İlknur Keleş)	76
Resim 45. Erzurum Gar Binası ikinci kat merdiveni ve holün 1945 yılı onarımı öncesi görünümü (EKVKBK Arşiv)	76
Resim 46. Erzurum Gar Binası ikinci kat merdiven günümüzden genel görünümü (İlknur Keleş)	77
Resim 47. Erzurum Gar Binası doğu kanadında yer alan rüzgârlık kapısından genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	77
Resim 48. Erzurum Gar Binası doğu kanadında yer alan günümüzden genel görünümü (İlknur Keleş)	78
Resim 49. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan sundurmadan genel görünümü (Bayındırlık İşleri Dergisi)	78
Resim 50. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan 1996 tarihli markiz örtü genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	79
Resim 51. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan markiz örtü, günümüzden genel görünümü (İlknur Keleş)	79
Resim 52. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan kapı açıklığının pencereye dönüşümünden genel görünümü (İlknur Keleş)	80
Resim 53. Erzurum Gar Binası güney cephede yer alan kapı açıklıklarının pencereye dönüşümünden genel görünümü (İlknur Keleş)	80
Resim 54. Erzurum Gar Binası 1996 tarihli ahşap doğramalı kapı ve pencerelerden genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	81
Resim 55. Erzurum Gar Binası ahşap doğramalı çift kanatlı kapıların geçirdiği onarımların genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	81
Resim 56. Erzurum Gar Binası ahşap doğramalı çift kanatlı kapının günümüz kullanımından genel görünümü (İlknur Keleş)	81
Resim 57. Erzurum Gar Binası cephede oluşan kararmalardan genel görünümü (EKVKBK Arşivi)	82
Resim 58. Erzurum Gar Binası sağ ve sol kanatlarda yer alan güvenlik duvarından genel görünümü (İlknur Keleş)	82
Resim 59. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan aydınlatmanın onarım öncesi görünümü (İlknur Keleş)	83

Resim 60. Erzurum Gar Binası bekleme salonu onarım sonrası Lineer sarkıt led aydınlatmanın genel görünümü (İlknur Keleş)	83
Resim 61. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan yuvarlak formlu applike aydınlatmaların onarım öncesi görünümü (İlknur Keleş)	84
Resim 62. Erzurum Gar Binası bekleme salonu onarım sonrası çift yönlü led aplikten genel görünümü (İlknur Keleş)	84
Resim 63. Erzurum Gar Binası gar müdür odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	85
Resim 64. Erzurum Gar Binası personel dinlenme salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	85
Resim 65. Erzurum Gar Binası müze mekânında oluşturulan bağlantının genel görünümü (İlknur Keleş)	86
Resim 66. Erzurum Gar Binası toplantı salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	86
Resim 67. Erzurum Gar Binası bölge müdürü odasından sekreter odasına bağlantı ve sekreter odasından mutfak mekânına oluşturulan bağlantının genel görünümü (İlknur Keleş)	87
Resim 68. Erzurum Gar Binası VIP salonunda yer alan konuk odası genel görünümü (İlknur Keleş)	87
Resim 69. Erzurum Gar Binası müze mekânı genel görünümü (İlknur Keleş).	88
Resim 70. Erzurum Gar Binası erkekler mescit genel görünümü (İlknur Keleş)	88
Resim 71. Erzurum Gar Binası yapı eteğindeki bosaj duvar örgüsünden detay görünümü (İlknur Keleş)	89
Resim 72. Erzurum Gar Binası ana girişin ikili kolon düzenlenmesi genel görünümü (İlknur Keleş)	90
Resim 73. Erzurum Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş).....	90
Resim 74. Erzurum Gar Binası güney cephede yer alan dışa taşkın girişin genel görünümü (İlknur Keleş)	91
Resim 75. Erzurum Gar Binası ana kütesinin güneybatısında ve güneydoğusunda yer alan birinci kata erişimi sağlayan giriş kapılarından genel görünümü (İlknur Keleş)	92
Resim 76. Erzurum Gar Binası güney cephede yer alan pencerelerden genel görünümü (İlknur Keleş)	92
Resim 77. Erzurum Gar Binası doğu cephesi genel görünümü (İlknur Keleş).....	93
Resim 78. Erzurum Gar Binası kuzey cepheden genel görünümü (İlknur Keleş)	93

Resim 79. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan peron giriş ve çıkış kapılarından genel görünümü (İlknur Keleş)	94
Resim 80. Erzurum Gar Binası kuzey cephenin doğu kanadında yer alan kapılardan genel görünümü (İlknur Keleş).....	94
Resim 81. Erzurum Gar Binası kuzey cephenin batı kanadında yer alan kapının genel görünümü (İlknur Keleş).....	94
Resim 82. Erzurum Gar Binası inşa sürecine ait genel görünüm (EKVKBK Arşivi)	95
Resim 83. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan markizin genel görünümü (İlknur Keleş)	95
Resim 84. Erzurum Gar Binası batı cephesi genel görünümü (İlknur Keleş).....	96
Resim 85. Erzurum Gar Binası bekleme salonu güneyden kuzeye bakış (İlknur Keleş)	97
Resim 86. Erzurum Gar Binası bekleme salonu, gişelere batıdan bakış (İlknur Keleş) .	98
Resim 87. Erzurum Gar Binası bekleme salonu, ıslak mekân ve müzeye doğudan bakış (İlknur Keleş)	98
Resim 88. Erzurum Gar Binası erkekler ıslak mekân giriş kapısı (İlknur Keleş).....	99
Resim 89. Erzurum Gar Binası erkekler ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş) ..	99
Resim 90. Erzurum Gar Binası kadınlar ıslak mekân giriş kapısı (İlknur Keleş).....	100
Resim 91. Erzurum Gar Binası kadınlar ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)	100
Resim 92. Erzurum Gar Binası müze mekânı giriş kapısı (İlknur Keleş).....	101
Resim 93. Erzurum Gar Binası müze mekânı genel görünümü (İlknur Keleş)	101
Resim 94. Erzurum Gar Binası bekleme salonunun kuzeyinde yer alan X-ray ve güvenlik kabini genel görünümü (İlknur Keleş)	102
Resim 95. Erzurum Gar Binası kolon giriş uygulaması genel görünümü (İlknur Keleş)	102
Resim 96. Erzurum Gar Binası tavandaki kolon giriş uygulaması detay görünümü (İlknur Keleş)	102
Resim 97. Erzurum Gar Binası bekleme salonu karosiman zemin kaplama detay görünümü (İlknur Keleş).....	103
Resim 98. Erzurum Gar Binası doğu cephesi giriş holü genel görünümü (İlknur Keleş)	104
Resim 99. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gar müdür odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	104

Resim 100. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gar müdür yardımcı odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	104
Resim 101. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	105
Resim 102. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan holden genel görünümü (İlknur Keleş)	105
Resim 103. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde holde yer alan muhdes ahşap dolaptan genel görünümü (İlknur Keleş)	105
Resim 104. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	106
Resim 105. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	106
Resim 106. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan yolcu şefliği ve hareket memur odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	106
Resim 107. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)	107
Resim 108. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel dinlenme salonu genel görünümü (İlknur Keleş).....	107
Resim 109. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel dinlenme salonu genel görünümü (İlknur Keleş).....	107
Resim 110. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan danışma birimi genel görünümü (İlknur Keleş).....	108
Resim 111. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gişe salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	108
Resim 112. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gişe salonundan bekleme salonuna bakış genel görünümü (İlknur Keleş)	108
Resim 113. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel dinlenme salonundan doğuya bakış genel görünümü (İlknur Keleş).....	109
Resim 114. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan deponun genel görünümü (İlknur Keleş)	109
Resim 115. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	110

Resim 116. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	110
Resim 117. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	110
Resim 118. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)	111
Resim 119. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan depo ve sendika odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	112
Resim 120. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan hole giriş kapısı genel görünümü (İlknur Keleş)	112
Resim 121. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan holün genel görünümü (İlknur Keleş)	113
Resim 122. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan kadınlar mescidi genel görünümü (İlknur Keleş).....	113
Resim 123. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan erkekler mescidi genel görünümü (İlknur Keleş).....	114
Resim 124. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan sendika odası ve personel soyunma odası genel görünümü (İlknur Keleş)	114
Resim 125. Erzurum Gar Binası güneydoğu-güneybatı kanatlarda yer alan merdiven hollerinin genel görünümü (İlknur Keleş)	115
Resim 126. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat merdiven holü genel görünümü (İlknur Keleş).	116
Resim 127. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat merdiven holü güneyden bakış genel görünümü (İlknur Keleş)	117
Resim 128. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat merdiven holünden doğuya bakış genel görünümü (İlknur Keleş)	117
Resim 129. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	118
Resim 130. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	118
Resim 131. Erzurum Gar Binası doğu kanadında yer alan mutfağın genel görünümü (İlknur Keleş)	119

Resim 132. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	119
Resim 133. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş).....	119
Resim 134. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan merdiven holünden batıya bakış genel görünümü (İlknur Keleş).....	120
Resim 135. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan Bölge Müdür Odası görünüm (İlknur Keleş).....	121
Resim 136. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan toplantı odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	121
Resim 137. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan sekreter odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	122
Resim 138. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan mutfağın genel görünümü (İlknur Keleş).....	122
Resim 139. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan merdiven holü genel görünümü (İlknur Keleş).....	123
Resim 140. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan merdiven holü genel görünümü (İlknur Keleş).....	124
Resim 141. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan VIP salonu genel görünümü (İlknur Keleş).....	124
Resim 142. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan konuk odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	125
Resim 143. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan konuk odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	125
Resim 144. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan yatak odaları genel görünümü (İlknur Keleş).....	126
Resim 145. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan yatak odası genel görünümü (İlknur Keleş).....	126
Resim 146. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş).....	127
Resim 147. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan merdiven holünden batıya bakış genel görünümü (İlknur Keleş).....	128

Resim 148. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci kat holü genel görünümü (İlknur Keleş)	128
Resim 149. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	129
Resim 150. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	129
Resim 151. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	130
Resim 152. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	130
Resim 153. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)	131
Resim 154. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan mutfağın genel görünümü (İlknur Keleş)	131
Resim 155. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)	132
Resim 156. Erzurum Gar Binası batı kanadında yer alan bodrum katına inişi sağlayan merdivenlerin genel görünümü (İlknur Keleş)	133
Resim 157. Erzurum Gar Binası batı kanadında yer alan bodrum katına iniş sağlayan merdiven ve holünün zemin kaplaması genel görünümü (İlknur Keleş)	134
Resim 158. Erzurum Gar Binası batı kanadında yer alan bodrum katı ilk mekânın genel görünümü (İlknur Keleş)	134
Resim 159. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katı ikinci mekânın genel görünümü (İlknur Keleş)	135
Resim 160. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katına giriş genel görünümü (İlknur Keleş)	135
Resim 161. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katına inişi sağlayan merdivenin genel görünümü (İlknur Keleş)	136
Resim 162. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katı genel görünümü (İlknur Keleş)	136
Resim 163. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel hasarların genel görünümü (İlknur Keleş)	143

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1. Osmanlı Dönemi, (1854-1910) demiryolu imtiyaz sözleşmelerine dair demiryolu projelerini gösterir tablo	33
Tablo 2. Osmanlı Devleti'nin bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan demiryolu hatları ve uzunluklarını gösterir tablo	35
Tablo 3. Sivas-Erzurum demiryolu hattı şubelerini gösterir tablo	41



ŞEKİLLER DİZİNİ

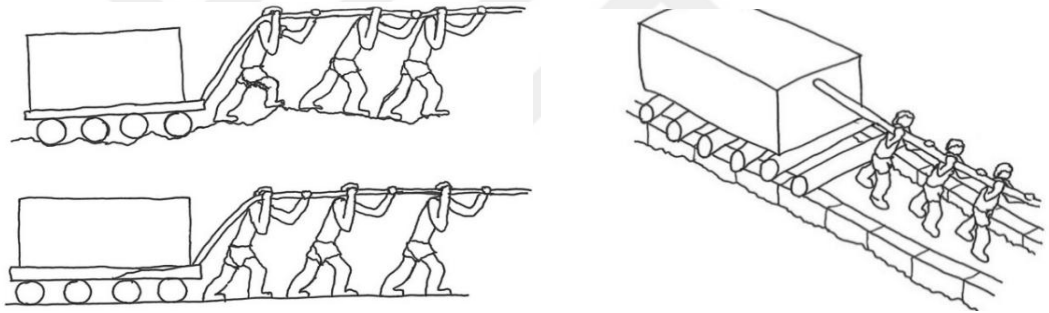
Şekil 1. M.Ö. 600 yıllarına ait ilk raylı sistemin inşasını gösteren harita	1
Şekil 2. II. Abdülhamit dönemi Osmanlı demiryollarını gösteren harita.....	31
Şekil 3. Osmanlı Dönemi'ndeki demiryolu ağını gösteren harita.....	35
Şekil 4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları haritası	38
Şekil 5. Erken dönem istasyon plan tipleri.....	47
Şekil 6. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından hazırlanmış istasyon binalarında uygulanan örnek dört plan tipi	54
Şekil 7. Sirkeci Gar Binası giriş cephe çizimi	60
Şekil 8. Erzurum Gar Binası ve çevresi	70
Şekil 9. Erzurum Gar Binası'nın İstasyon Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ile bağlantıları.....	71
Şekil 10. Erzurum Gar Binası güvenlik duvarı silüeti	82
Şekil 11. Erzurum Gar Binası çatı çizimi.....	96
Şekil 12. 23 Mayıs 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesi 1. sayfa haberi (Mühim bir ihale Sivas-Erzurum hattı yapılıyor).....	162
Şekil 13. 13 Haziran 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesi 1. sayfa haberi (Sivas-Erzurum hattı milli bir gruba ihale edildi).	163
Şekil 14. 17 Mayıs 1937 tarihli Akşam Gazetesi 1. sayfa haberi (Şimendifer politikasına azimli surette devam ediyor).....	164
Şekil 15. 21 Ekim 1939 tarihli Akşam Gazetesi 1. sayfa haberi (Erzurum-Sivas demiryolu dün merasimle açıldı).....	165
Şekil 16. 21 Ekim 1939 tarihli Son Telgraf Gazetesi 7. sayfa haberi (Erzurum hattı Türk azminin yeni bir delili oldu).....	166
Şekil 17. 24 Ekim 1939 tarihli Akşam Gazetesi 6. sayfa haberi (Sivas- Erzurum hattının açılışı).....	167

PLANLAR DİZİNİ

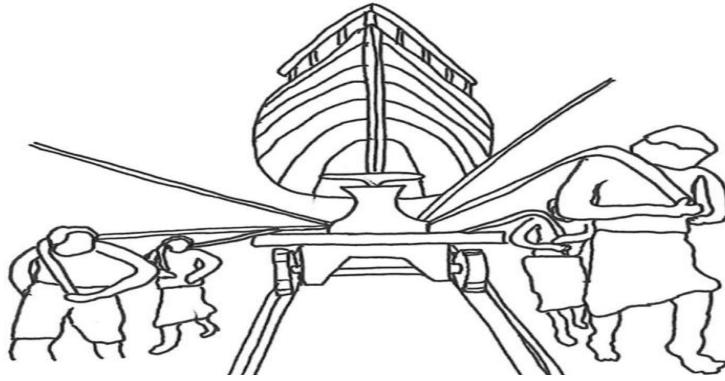
Plan 1. İzmir-Alsancak Gar Binası zemin kat planı	57
Plan 2. İzmir Basmane Gar Binası zemin kat planı	58
Plan 3. Sirkeci Gar Binası zemin kat planı	60
Plan 4. Haydarpaşa Gar Binası zemin kat planı	61
Plan 5. Edirne Gar Binası zemin kat planı	63
Plan 6. Adana Gar Binası zemin kat planı	64
Plan 7. Ankara Gazi İstasyon Binası zemin kat planı	65
Plan 8. Sivas Gar Binası zemin kat planı	66
Plan 9. Malatya Gar Binası zemin kat planı	67
Plan 10. Erzincan Gar Binası zemin kat planı	68
Plan 11. Erzurum Gar Binası zemin kat planı	89
Plan 12. Erzurum Gar Binası birinci kat planı	115
Plan 13. Erzurum Gar Binası bodrum kat planı	132

GİRİŞ

Demiryolunun geçmişi, M.Ö. 2000’li yıllara kadar geri gitmektedir. İlkel raylı sistem (tracks), ilk olarak antik Mısır’da kullanılmıştır. Mısır piramitlerinin inşasında devasa boyutlu kaya bloklarının taşınması amacıyla bu sistemin kullanıldığı bilinmektedir (Resim 1). Nikolaos Verdelies, 1950’lerin sonlarında Korinth antik kentinin “diolkos” adı verilen taşıma yolunda kazı çalışmaları yürütmüş ve bu çalışmalar sırasında, taş döşeli yol üzerinde ağır yükleri taşımak için derin paralel oluklarla raylar meydana getirildiğini ön görmüştür (şekil 1). Verdelis, bunun dışında bu yolun Tiran Periander tarafından M.Ö. 7. yüzyılın sonlarında inşa edildiğini, M.Ö. 5. yüzyılın sonlarında yenilendiğini ve antik çağ boyunca tekrar tekrar kullanıldığını savunmuştur (Pettegrew, 2014, s. 126-128). Bu durum bilinen en erken demiryolu raylı sistem düzeneğinin antik dönemden itibaren kullanıldığını göstermesi açısından önemlidir.

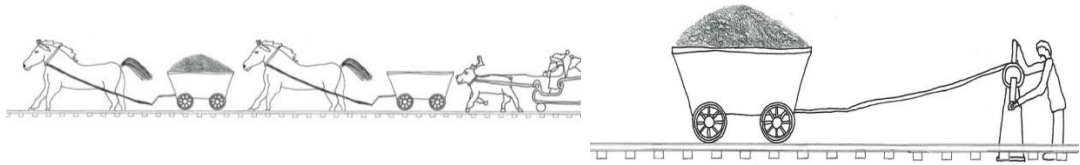


Resim 1. Antik Mısır'da kullanılan ilkel raylı sistem (“Who Invented The Railway”, 2022)

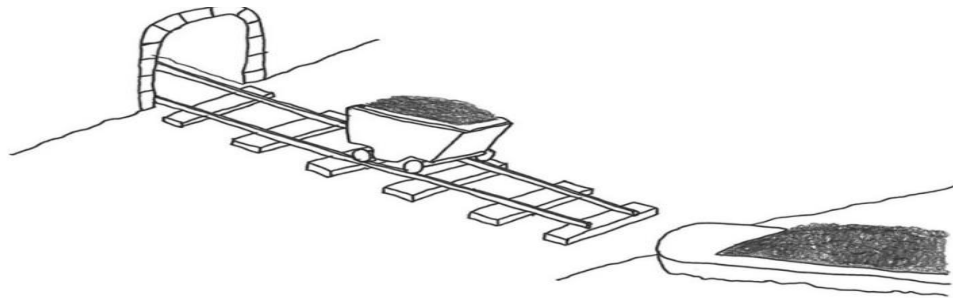


Resim 2. Antik Yunan'da Diolkos'ta ilk raylı sistemde taşınan tekneler (“Who Invented The Railway”, 2022)

Antik dönemdeki uygulamaların ardından 15. yüzyıldan sonra raylı sistem gelişiminde daha fazla ilerleme kaydedilmiştir. 15. yüzyıldan sonra, ahşap raylar üzerinde hareket eden araçlar tasarlanmış ve yoğun olarak kullanılmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 7). Örneğin Avusturya'da Hohensalzburg Şatosu'nun dik yokuşunda ahşap raylar üzerinde insan ve atların çektiği halatlarla yük taşındığı, Almanya'da ise 1556'lı yıllarda ahşap ray sistemi maden taşımacılığında yoğun olarak kullanılmış, Alman madenciler, ahşap rayların üzerinde insan ve at başta olmak üzere hayvan gücüyle hareket eden vagonları bir yerden bir yere taşımacılıkta kullanmıştır (Resim 3-4). Kullanılan söz konusu vagonlar demiryolunda kullanılan en ilkel araçlar olmuştur. Ahşap raylar 1767 ilk kez İngiltere'de demir ile kaâanmıştır (Aydogdyev ve Korumaz, 2019, s. 868).



Resim 3. Ahşap raylar üzerinde insan ve hayvan gücü ile yapılan taşımacılık (“Who Invented The Railway”, 2022)



Resim 4. Maden ocaklarında kullanılan vagon ve ahşap raylar (“Who Invented The Railway”, 2022)

1700’lerin başlarının buharlı makinelerin ve devamında lokomotif gibi araçların icadı için önemli bir süreç olduğu bilinmektedir. Bu sürecin ilk kıvılcımı 1712 yılında Thomas Newcomen’in “Atmosferik Buhar Motorunu” icat etmesiyle başlamıştır (“Biography of Thomas” 2019). 1760’lı yıllarda İngiltere’de ortaya çıkan Sanayi Devrimi, demir ray sistemi ve buharlı makinenin sanayide kullanılmasının bir uzantısı olarak gelişim göstermiştir. 1767 yıllarına kadar ray sisteminde ahşap kullanımı devam etmekle birlikte, ahşap rayların çok kolay eskimesinin önüne geçmek için raylar, demir plaklar ile kaplanarak daha kullanışlı hale getirilmeye çalışılmıştır. 1767 yılında İngiltere’de demirin sık kullanılmasıyla birlikte raylar ve tekerlekler artık demirden yapılmış ve ilk kez Shropshire’de Colebrook Dale’de kullanılmıştır. (Kösebay Erkan, 2007, s. 7; Benlioğlu, 2014, s. 6; Aydogdyev ve Korumaz, 2019, s. 868).

Günümüz anlamıyla demiryolu ray sisteminin kullanımı, Richard Trevithic’in 1804 yılında “Tram Wagon’u” ve 1829 yılında George Stehenson’ın “Roket” adını verdikleri araçları üretmesi ile başlamıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 8; Özyiğit, 2017, s. 380). 1830 yılında ilk kez İngiltere’de Liverpool- Manchester güzergahında demiryolu taşımacılığı yapılmıştır. 1835-37 ve 1844-48 yılları arasında da sanayicilerin demiryolu taşımacılığının kâr amacının fazla olduğunu fark etmesi ile demiryollarının kullanımında büyük bir patlama yaşanmış ve ülkeyi “demiryolu çılgınlığı” sarmıştır (“The Railways in”, 2024). Demiryolu kullanımı gelişerek başta ulaşım olmak üzere; siyasi, askeri, ekonomi ve kültürel açıdan pek çok gelişmenin önünü açmıştır.

Sanayi Devrimi mühendislikte olduğu gibi mimaride de değişim ve gelişmelerin önünü açmıştır. Yeni yapı teknolojileri ve elemanları ile gelişen bir mimari ortaya çıkmıştır. Batı’daki bu mimari gelişmeler, gerileme dönemindeki ve yeniden yapılanma arayışındaki Osmanlı İmparatorluğu’nu da etkilemiştir. Tanzimat Dönemi’nde (1839), Osmanlı başkenti İstanbul başta olmak üzere, yurdun birçok şehrinde yeni yapı türleri inşa edilmeye başlamıştır. Bankalar, kışlalar, postaneler, müzeler, okullar, kütüphaneler, devlet daireleri, tiyatrolar, oteller, iş hanları Batılı tarzda saray ve köşkerin yanında gar binaları (istasyon binaları) da bu yeni yapı türleri arasında yer almıştır (Alsaç, 1976, s. 10).

Gar binaları, Endüstri Devrimi ile birlikte gelişen demiryolu ulaşımı ve taşımacılığı kapsamında Avrupa’da ortaya çıkan ve gelişen bir mimari tarzdır. İlk yapılan gar ve istasyon binaları, yabancı şirketlere tanınan imtiyazlar sonucu inşa edilmiştir. Bu doğrultuda yapılan istasyon ve gar binaları geleneksel mimariden uzak, yabancı mimari üsluplar kullanılarak inşa edilmiştir (Şirin, 2018, s. 1011). Anadolu’nun gar binaları ile ilk tanışması 1866’da açılan İzmir-Aydın demiryolu hattı ile olmuştur (Çoygun Sabutay, 1996, s. 6)¹. Bu hat üzerinde inşa edilen 1856 tarihli Alsancak Garı ve 1861 tarihli Basmane Garı ilk örnekler arasında yer almıştır. Bu gar binaları İngiliz örneklerine benzemektedir. İngilizlere ait gar binalarında peronların üzerini örten geniş açıklıklı çatı örtü sistemi, sözü geçen gar binalarında daha küçük yapı birimi olarak ele alınmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s.120). Yine inşasına ilkin Osmanlı Devleti’nin milli sermayesiyle başlanan daha sonra Alman şirketlere devredilen, Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı üzerinde bulunan Haydarpaşa Garı; çatı örtüsü, cephe hareketliliğini sağlayan düzenlemeleriyle Neoklasik üslubu yansıtan anıtsal bir örnek olmuştur. 1910-1930 yılları arasında ise mimaride I. Ulusal Mimarlık Akımı etkili olmuştur. Etkisini ağırlıklı olarak Cumhuriyet Dönemi’nde gösteren Mimar Kemalettin tarafından tasarlanan 1910 tarihli Edirne Garı, I. Ulusal Mimarlık Akımı’nın özelliğini yansıtmaktadır. Türkiye’de 1928 yılı ve sonrasında I. Ulusal Mimarlık Akımı’nın etkileri artık yavaş yavaş azalmıştır. Ardından, Uluslararasılaşma dönemi ya da Modern Mimari dönemi ve ardından yerli mimarların etkin olduğu II. Ulusal Mimarlık Akımı ortaya çıkmıştır. Daha çok cephelerde kendini gösteren II. Ulusal Mimarlık Akımı; sadeliği ve kırma çatıları, yatay ve düşey formdaki yapı unsurlarıyla 1938-1940 yılları arasında gar ve istasyon binalarında etkisini ağırlıklı bir şekilde göstermektedir. 1939 yılında tamamlanan Erzurum Tarihi Gar Binası bu akımın önemli temsilcilerinden olmuş ve bu tezimiz kapsamında incelenmesi amaçlanmıştır.

¹İzmir-Aydın Demiryolu Hattı, 1856’da İngiliz sermayeli Osmanlı Demiryolu (ORC) isimli demiryolu şirketine verilen imtiyazla gerçekleşmiştir. Temeli 1857’de atılmış, hattın açılışı 1860 yılı olarak kararlaştırılsa da maliyet problemleri nedeniyle 1866’ya ertelenmiştir. İzmir’den Seydiköy ve Torbalı’ya uzanan birinci bölüm Aralık 1860’ta açılmıştır (Çoygun Sabutay, 1996, s. 1).

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde² Ankara-Erzurum arasındaki bağlantıyı sağlayacak bir demiryolu hattı planlanmış, bu hat gecikmeli de olsa 1939 yılında Erzurum'a kadar ulaştırılmıştır. Söz konusu hat, başkent Ankara'nın Doğu Anadolu ile bağlantısını sağlaması açısından önemli bir gelişme olmuştur. Erzurum Gar Binası bu hat üzerinde yer alan, Erken Cumhuriyet Dönemi demiryolu mimarisinin önemli bir temsilcisi olmuştur.

Bugüne kadar Erzurum'un Selçuklu, İlhanlı ve Osmanlı Dönemi mimarlık çehresinin ortaya konulmasına yönelik yapılmış çok sayıda sanat tarihi araştırması olmasına karşın, kentin Cumhuriyet Dönemi yapı faaliyetleri ve yapı mevcudiyeti araştırma konusu yapılmamıştır. Nitekim, kentin Cumhuriyet Dönemi kamusal alandaki yapı faaliyetlerinin araştırılması, tarihsel süreçte kentteki gelişim ve değişimlerin bir devamı olarak gerekli ve önemlidir. Erzurum'daki Erken Cumhuriyet Dönemi kamu yapılarından biri olan tarihi gar binası da bu kapsamda araştırılmaya değer bir eserdir.

Mevcut literatürde, Erzurum'daki Cumhuriyet Dönemi yapılarını ve Erzurum Gar Binası'nı sanat tarihi kapsamında konu alan herhangi bir çalışma yürütülmemiş, farklı alanlarda yürütülen çalışmalarında sadece değerlendirme boyutunda kaldığı tespit edilmiştir. Bu çalışmalar; Tarih Ana Bilim Dalında, İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalında, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında olmak üzere konumuzla ilgili az sayıda yayın yapılmış; bu yayınlar sayesinde konumuz ile ilgili bazı bilgilere ulaşılmıştır. Erzurum'daki Erken Cumhuriyet Dönemi kamu yapılarından biri olan söz konusu gar binası sanat tarihi bilimi ve çerçevesinde tarafımızca monografik olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda tez çalışmamızda, Erzurum Gar Binası'nın plan ve mimari özellikleri sanat tarihsel yöntemle tanımlanarak yapıyla ilgili detaylı ve güncel bir kaynağın ortaya konulması hedeflenmiştir. Ayrıca çalışma kapsamında aşağıda belirtilen sorulara cevaplar aranmıştır:

- *Erzurum Gar Binası Cumhuriyet Dönemi mimari üsluplarını ne ölçüde yansıtmaktadır?*

² Tezimizin gerek başlığında gerekse içerisinde kullanılan "Erken Cumhuriyet Dönemi" kavramı, Cumhuriyet'imizin devam eden tarihsel süreci sonlanmadığı için kesin ve üzerinde uzlaşılmış net bir terminolojik yaklaşım değildir. Sanat tarihi literatüründe araştırmacılar bu dönemi 1923-1950 yılları arasında ele almaktadır. Biz de günümüzdeki yaygın tanımlamaya aykırı olmamak adına tezimizde "Erken Cumhuriyet Dönemi" kavramını, 1923-1950 yılları arasındaki mimari, sanatsal ve kültürel gelişmeleri nitelemek için kullanmaktayız.

-Erzurum Gar Binası Cumhuriyet Dönemi Erzurum'unun kentsel ve toplumsal gelişimine ne ölçüde katkı sunmuştur?

- Yapının bu hat üzerindeki önemi ve fonksiyonu dönemi için neydi?

- Yapı plan ve mimari özellikleri açısından aynı hat üzerindeki diğer gar binaları ile benzerlik taşımakta mıdır?

Öncelikli olarak mevcut literatür ve kaynaklar taranarak yapıya ait plan, eski resimler ve bilgiler derlenmiştir. Diğer taraftan saha araştırması ile yapı yerinde görülüp fotoğraflanmış, gerekli görülen ölçüler alınmıştır. İl Özel İdaresi, Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Kent Belediyesi, T.C.D.D. 4. Bölge Müdürlüğü gibi kurumların arşivleri taranarak yapının tarihi, bugüne kadar gerçekleştirilen fiziki müdahaleler, restorasyon çalışmaları gibi konularda önemli veriler elde edilmiştir. Ayrıca Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri'nde, dönem gazete ve dergilerde söz konusu dönemde kentteki imar faaliyetleri ile yapıya ilişkin belgeler taranmış ve elde edilen veriler analiz edilerek, konuyla ilgili bir ana hat planı oluşturulmuştur. Söz konusu bilgiler sanat tarihsel yöntemle derlenerek metne dönüştürülmüştür.

Tez çalışmamızda öncelikle yararlanılan kaynaklar doğrultusunda ana başlıklar belirlenmiş ve çalışma içerisinde Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisi, Osmanlı Dönemi demiryolları ve Cumhuriyet Dönemi demiryolları, demiryolu mimarisi (tarihi gar ve istasyonlar) ve Erzurum Gar Binası başlıkları altında konu ile ilgili detaylı bilgiler aktarılmıştır.

“Erken Cumhuriyet Dönemi (1923-1950) Modern Türk Mimarisi” başlıklı birinci bölümde, Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'deki Türk mimarlığının oluşum süreci incelenmiştir. Bu süreçte ulusal mimarlık gelişimleri ile evrimlerini etkileyen sosyal-siyasal ve ekonomik bağlamı, Türk mimarisinin oluşumundaki ana faktörler analiz edilmiştir. 19. yüzyıl Osmanlı Dönemi mimarisi üzerindeki Batı etkisinin Türk mimarlık düşüncesi içindeki etmenleri incelenmiştir. Çalışmada, bu dönüşüm sürecinde Erken Cumhuriyet mimarisinin eğitimsel ilerlemeleri ve kentsel gelişimi incelenmiştir.

“Türkiye’de Demiryollarının Gelişimi” başlıklı ikinci bölümde, “Osmanlı Dönemi Demiryolları” ile “Cumhuriyet Dönemi Demiryolları” adlı alt başlıklar şeklinde incelenmiştir. Demiryolları Sanayi Devrimi ile ortaya çıkmış ve Avrupa ülkelerinde hızla yayılmıştır. Bu süreçte Osmanlı topraklarında yabancı devletlerin sömürge çıkarları doğrultusunda yapılan inşaa faaliyetlerinin, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde tamamen yerli

ve milli sermaye ile inşaa faaliyetlerine bırakırken, diğeer yandan Osmanlı Dönemi’nden kalan demiryollarının devletleştirme politikası gibi gelişmelere değinilmiştir.

“Demiryolu Mimarisinin Gelişimi” başlıklı        bölümde, gar ile istasyon kavramları ve bu kavramlar hakkında bilgiler verilmiştir. Demiryolunun hızla gelişmesiyle ortaya çıkan demiryolu mimarisinin tarihsel süreçteki ilk örneklerinden sonra Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi’nin gelişim sürecine değinilmiştir.

“Erzurum Gar Binası” başlıklı d rd     bölüm, çalışmanın ana konusu olup, Erzurum Gar Binası’nın mimari üslup, plan, cephe ve malzeme açısından incelenmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi’nin kültürel miras  rneği olan Erzurum Gar Binası’nın işlevselliğinin sürdürebilmesinin gerekli olduğu ve özgünlüğünü koruyarak gelecek nesillere aktarılması çalışmanın temel hedefidir.

Çalışma kapsamında elde edilen veriler yukarıda belirtildiği gibi dört ana başlıkta sunulmuştur. Sonuç bölümünde ise elde edilen verilerden hareketle genel bir değerlendirilmeye yer verilmiştir.

Çalışma kapsamında pek çok yayın incelenmiştir ve incelenen yayınlar şu şekilde kısaca özetlemek mümkündür:

Erken Cumhuriyet Dönemi Türk mimarlığı ile ilgili önemli yayınlardan biri,  st n Alsaç’ın 1976 tarihli *Türkiye’deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi* adlı eseridir. Bu yayında; Cumhuriyet yönetiminin Türk mimarlığına kazandırdığı nicel ve nitel gelişimler incelenmiştir. Metin Sözen’in 1984 tarihli *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı* kitabında Cumhuriyet Dönemi, I. Ulusal Mimarlık Akımı ve II. Ulusal Mimarlık Akımı incelenmiştir. Mimarlığın temel unsurlarının bir arada kullanılmasıyla mimarlık hareketlerinde yaşanan değişiklikler değerlendirilmiştir. İnci Aslanoğlu’nun 2010 tarihli *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı (1923-1938)* isimli çalışmasında; Erken Cumhuriyet Dönemi’nde ortaya çıkan ulusal mimarlık akımlarının gelişimi, mimariye etkisi, dönem yapılarının plan ve fotoğrafları, eşliğinde kronolojik sırayla değerlendirilmiştir.

Osmanlı Dönemi demiryolları konusu için yararlanılan kaynakların başında, Osmanlı Dönemi demiryolları ile ilgili önemli yayınlardan birisi olan, Esin Kahya’nın 1988 tarihli “Türkiye’de İlk Demiryolları” adlı makalesi gelmektedir. Bu makalede; demiryollarının ortaya çıkışı ve lokomotifin tarihi süreçteki gelişimi ve Türkiye’deki demiryolu inşası ile ilgili gerçekleştirilen ilk girişimler değerlendirilmiştir. Konu ile ilgili

bir diğerk yayın, Vahdettin Engin'in 1993 tarihli *Rumeli Demiryolları* kitabıdır. Osmanlı Dönemi'nde Rumeli demiryolları hakkındaki bilgilerin arşiv belgeleriyle desteklenerek verildiğı bu kitapta, Rumeli demiryollarının yapım aşamasında yaşanan gelişmeler ve hattın inşa sürecini yansıtan fotoğraflar eşliğinde demiryolları değerlendirilmiştir.

Çalışmanın, demiryolları mimarisini konu alan üçüncü bölümünde yararlanılan kaynakların ilki, Melda Araz'ın 1995 tarihli *Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856-1950* adlı yüksek lisans tezidir. Tezde; 1856-1950 yılları arasında Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'nde demiryollarının gelişim süreci incelenmiştir. Bu süreç dahilinde yapılmış olan demiryolları hatları üzerinde yer alan gar ve istasyon binalarının mimarimize etkisi, Avrupa ve Türkiye'deki gelişim süreci plan ve fotoğraflar üzerinden değerlendirilmiştir. Konu ile ilgili diğerk bir yayın, Şule Koçer'in 1995 tarihli *Haydarpaşa-Gebze Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları* adlı yüksek lisans tezidir. Bu çalışmada; konumuzla bağlantılı olan Sanayi Devrimi ile Avrupa'da ortaya çıkan demiryollarının gelişim evreleri ve demiryolu mimarisi hakkında bilgiler verilmiştir. Çalışmanın özelinde Haydarpaşa-Gebze hattında yer alan gar ve istasyon yapılarının tarihi ve mimari özellikleri değerlendirilmiştir. G. Lale Coygün Sobutay'ın 1996 tarihli *Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi* adlı yüksek lisans tezi konu ile ilgili diğerk bir yayındır. Bu çalışmada; Osmanlı Dönemi'nde ve Cumhuriyet Dönemi'nde yapılmış gar ve istasyon binalarının belirli bir kısmının tarihi ve mimari özellikleri incelenmiştir. Tezde yer alan gar binaları katalog halinde değerlendirilmiştir. Yonca Kösebay Erkan'ın 2007 tarihli *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması* adlı doktora tezi adı anılacak önemli çalışmalardan biridir. Bu çalışmada gar ve istasyon binaları demiryolu mirası olarak görülmüş ve bu yapıların korunması ile ilgili öneriler de bulunulmuştur.

Gar ve istasyon binaları hakkında faydalanılan önemli kaynaklardan biri, Mehmet Emin Başar ve Hacı Abdullah Erdoğan'ın 2009 tarihli *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları* adlı makalesidir. Bu yayında; Türkiye'deki istasyon ve gar binaları, tipolojik özelliğine göre sınıflandırılarak kronolojik sırada değerlendirilmiştir. Sanat tarihi alanındaki yayınlardan biri olan, Doç. Dr. Halil Özyiğit'in 2017 tarihli "Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları" adlı makalesi de bu alandaki

önemli çalışmalardan biridir. Bu makalede; Bozkurt ve Çardak tren istasyonları özelinde demiryolunun Anadolu'daki gelişim süreci değerlendirilmiştir.

Tezimizin dördüncü bölümünde, Erzurum Gar Binası'na yönelik yararlanılan kaynaklardan ilki, Firdevs Temizgüney'in Tarih Anabilim Dalında yürütmüş olduğu 2008 tarihli *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi* adlı yüksek lisans tezidir. Bu çalışmada; dünyada demiryolunun serüveni ve gelişimi, demiryolunun Erzurum'a geliş süreci, Erzurum Gar Binası'nın inşaa aşaması, kent merkezindeki konumu ve gelişimi hakkında değerlendirilmeye yer verilmiştir.

Erzurum Gar Binası'nı konu alan bir diğer çalışma, H. Şehmuz Haştemoğlu'nun İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalında yürütmüş olduğu 2012 tarihli *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi* adlı doktora tezidir. Bu çalışmada; Erzurum Gar Binası ve ikiz yapısı olan Erzincan Gar Binası hakkında genel bir değerlendirilmeye yer verilmiştir. Arda Aydar'ın Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında yürütmüş olduğu 2022 tarihli, *Demiryolu İstasyonlarının Kentsel Mekâna Etkileri: Ankara Garları Örneği* adlı yüksek lisans tezi, çalışma kapsamında yararlanılan bir diğer kaynaktır. Bu çalışmada; Erzurum Gar Binası'nın plan özellikleri ve kent dokusuna katkısı hakkında genel bir değerlendirilmeye yer verilmiştir.

1. BÖLÜM

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1950) MODERN TÜRK MİMARİSİ

1.1. TEKNİK VE İNŞAI YENİLİKLER

Osmanlı Devleti 16. yüzyıl itibari ile politik, ekonomik ve sosyal açıdan en üst seviyeye ulaşmıştır, ancak 1699'da imzalanan Karlofça Antlaşması ile yükseliş döneminde gerileme yaşamış ve bu gerileme, birçok alanda olduğu gibi sanat ve mimarlıkta da hissedilmiştir. 18. yüzyıl başlarında “batılılaşıma” adı altında batıya bağlılık etkileri her alanda kendini göstermiş; başta askeri alan olmak üzere, politik, ekonomik, toplumsal, kültürel ve eğitim gibi pek çok alanda değişimler birbirine paralel olarak gelişmiştir (Aslanoğlu, 2010, s. 13-14). Sanayi Devrimi ile sosyal alanda gerçekleşen yapı teknolojilerinin getirdiği yeni yapı türleri, geleneksel mimari fonksiyonlarını da değiştirmiş; yeni konstrüksiyon yöntemleri ve yeni yapı öğelerinin kullanılması beraberinde biçimsel batılılaşıma faktörünü meydana getirmiştir (Tarım, 1986, s. 39).

19. yüzyıla kadar Hassa Mimarlık Ocağı'nda yetişen mimarlar tarafınca yürütülen mimarlık faaliyetleri, artık yabancı mimarların elinde ilerlemiş; bu dönemde Osmanlı mimarisi yapı fonksiyonları olan cami, külliye, saray, han, hamam vb. yapılar yerini ülkemize yenileşme hareketi ile giren, kamu binaları, okul, kışla, banka, müze, postane, istasyon ve gar binaları gibi inşai yeniliklere bırakmıştır (Alsaç, 1976, s.10).

Yabancı ve azınlık mimarlarca Selçuklu, Klasik Osmanlı, Avrupai ve yöresel mimarlık öğelerinin bir arada kullanılmasıyla yapıtlarda karmaşık seçmeci bir üslup oluşturulmuştur. Alexandre Vallaury (1850-1921) ve Raimondo D'Arancio'nun (1857-1932) tasarladığı Düyun-i Umumiye Binası, konut mimarisinden esinlenmiş geniş saçakları, cephedeki sivri kemer kullanımı, dört cephesinde yer alan köşeleri yuvarlatılmış kuleleri, dışa taşkın taçkapısı, farklı boyutlarda tercih edilen pencere düzenlemeleri ve sütun başlıkları ile bu üslubun karakteristik özelliklerini yansıtan örnek bir eser olmuştur (Resim 5) (Akpolat, 1991, s.63-65).



Resim 5. Düyun-i Umumiye Binası giriş cephesi genel görünümü (“Sanatın Yolculuğu,”2024)

Cumhuriyet’in ilk yıllarında, Osmanlı mimarisinde yaşanan karmaşıklığa ve batı se meciliğine karşıt, geleneksel mimari se meciliği üzerinde de durulmuş, özellikle Klasik Osmanlı Dönemi mimarisinin dekoratif ve strüktürel (yarım daire formlu kubbe, kemer, portik, ta  kapı, geniş çatı konsolları,  ini vb.)  gelerinin- yeni inşaat teknikleriyle kullanılması yapılarda biçimsel farklılıklar yaşanmasını sağlamıştır (Aslanoğlu, 2010, s.31).

Uluslararasılaşma (Rasyonel-Fonksiyoncu) ve II. Ulusal Mimarlık Dönemi’nde, Osmanlı mimarisinin mekân düzenlenmesi, Türk mimarlarca tercih edilmemiş ve planlar batıdan alınmıştır. Bu planlarda özellikle, giriş eksenine göre simetrik düzenlemeye önem verilmiştir. Yapılarda Avrupa’da yaygın olarak kullanılan, betonarme iskelet sistemi, kübik kütle anlayışı, biçim-işlev birliği, düz çatı, simetrik planlama, geniş cam yüzeyler, cephe kaplamalarında terakota, mermer sıva, Piyer artifisyonel vb. teknik ve malzeme Türkiye’de kullanılmaya başlamıştır. (Aslanoğlu, 2010, s. 32-33).

1.2. MİLLÎ MİMARLIK KAVRAMI VE AKIMLAR

Millî mimarlık kavramı ve akımlar başlığı altında Türk Mimarlığında, “Millî Mimarlık Kavramının Oluşum Süreci” üzerinde durulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu’nun dağılma sürecinde ihtişamlı yaşantısında bir çöküş yaşamıştır. Osmanlı kendini bu durumdan kurtarma arayışına girmiş ve çareyi Batı’da aramıştır. III. Selim’le (1761-1808) başlayan batılılaşma ve yenileşme çabaları büyük hız kazanarak, II. Mahmut (1785-1839) Dönemi ve 1839 Tanzimat’ın ilanı ile köklü bir değişime dönüşmüştür. Nitekim bu yenileşme hareketi, kültürel bir değişim sürecini de beraberinde getirmiştir. Daha çok askeri alanda kendini hissettiren bu yenilik girişimleri, mimarlık ve sanat alanını da etkilemiş; batı mimarisinin, teknik ve biçimlerinin kullanımı ülkeye girmiş, yapılarda hızla uygulanmaya başlamıştır (Sözen, 1984, s. 3). Keza Metin Sözen’in “Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı” adlı kitabında yer verdiği aşağıdaki ifadeler bu süreçteki dönüşümü aktarmak adına önemli bir kaynak olarak sunulabilir:

“Yenileşme istekleriyle birlikte, her alanda yabancı uzmanlar görevlendirilmiştir. Ayrıca azınlık mimarlarının büyük boyutlu yapılarda çalışması bu yıllara rastlar. Ulusçuluk kavramı, Batı toplumlarına yeni bir benlik kazandırırken, Osmanlı İmparatorluğu başta Rumeli de olmak üzere, sürekli toprak yitirmiştir. Ayrıca önemli üretim alanlarını yabancı ve azınlıklara kaptırmış, tam anlamıyla yabancılara bağımlı bir ortam oluşmuştur. 1839 tarihli Tanzimat Fermanı ile her açıdan Batıya olan hayranlık ve bağımlılık artmıştır. Ekonomik olarak zor günler geçiren İmparatorlukta, birbirinden anıtsal, seçmeci bir yöntemle yabancı ve azınlık mimarlar tarafından yapılan eserler hep Batıdaki örneklerle benzetilmiştir. İstanbul’da Boğaziçi ve çevresindeki saraylar bunun göstergesidir. Bu tür yapılar, bir anlamda kentin geleneksel dokusuna ilk değişmeyi getiren kışla, okul ve benzeri yapılardan sonra, yeni bir aşamadır. Batıda hızla değişen, yeniden örgütlenen toplumların gereksinim duyduğu yeni işlevleri karşılamak üzere üretilen yapıların benzerleri, başka bir gelişim göstererek biçimlenmiş önemli Osmanlı kentlerinde birbirini izlemiştir” (Sözen, 1984, s. 3)

Yukarıdaki aktarımlardan da anlaşılacağı üzere Anadolu’da 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında yoğun bir şekilde yabancı mimarlar görevlendirilmiştir. Bu mimarlarca başkent İstanbul’da tasarlanan askeri yapılar dışında, modern hayatın gereksinimlerine göre uyarlanmış eğitim kurumları, hükümet konakları, bankalar, postaneler, müzeler, tren garı ve istasyon binaları gibi yeni yapı grupları, Batı’daki örneklerle benzetilerek inşa edilmiştir. Tasarlanan bu yapılarda antik çağın mimari öğeleri, yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Barok, Rokoko, Ampir ve Gotik gibi abartılı üsluplar, yapılar üzerinde uygulanmıştır (Alsaç, 1976, s. 12-13; Sözen ve Tapan, 1973, s. 54-55). 1890’lı yıllarda August Jachmund’un (1859-1911) tasarladığı Sirkeci Garı’nda, (Resim 6) bölgesel-ulusal mimari üslup kullanarak Osmanlı-İslam ruhu: 1906-1908

yıllarında Mimar Otto Ritter (1868-1942) ve Hellmuth Cuno'nun (1867-1951) tasarladığı Haydarpaşa Garı'nda (Resim 7) ise cephelerde bölgesel üslup yerine Barok üslubu kullanılarak Batı eklektizmi canlandırılmıştır. Keza bu iki yapı dönem için anıtsal birer örnek oluşturmuştur (Sözen ve Tapan, 1973, s. 56).



Resim 6. Sirkeci Gar Binası giriş cephesi genel görünümü (“Sirkeci Tren Garı Saat Kuleleri”, 2024)



Resim 7. Haydarpaşa Gar Binası giriş cephesi genel görünümü (“İstanbul Kültür Rehberi”, 2024)

Avrupa’da ortaya çıkan “Ulusallaşma” hareketi ile Osmanlı’da Tanzimat sonrasında hissedilen batılılaşma çabası sürecinin ardından, ulus olma fikri ortaya çıkmıştır. Nitekim birçok ulusu içinde barındıran Osmanlı da millileşme ideolojisini oluşturan bu fikir, Türkçülük kavramını doğurmuştur. 1908’de II. Meşrutiyet’in ilanıyla İttihat ve Terakki Fırkasının söz hakimiyeti kurduğu bu yıllarda “Türk Milliyetçiliği” fikri yaygınlaşmıştır. Bu fırkanın Türkçülük hareketi içerisindeki en önemli isimlerinden biri olan Ziya Gökalp (1876-1924) I. Dünya Savaşı’nın ilk yıllarından Cumhuriyet’in kuruluşuna kadar geçen süreçte Türk milliyetçiliğinin önde gelen temsilcisi olmuştur. Gökalp, Türk toplumunun kültürünü, geleneklerini, sanatını, dinini, dilini canlandırmaya yönelik fikirler ileri sürmüştür; mimarlık alanında da yeni bir ortam oluşmasını sağlamıştır (Sözen, 1984, s. 27). Zira Ziya Gökalp (1970, s. 147-18), “*Türkçülüğün Esasları*” adlı kitabında, yer alan aşağıdaki ifadeleri bu hususu ne denli önemseytiği gözler önüne sermektedir:

“Diğer sanatlarımız tamamıyla halk tarafından vücuda getirildikleri için tamamıyla millidirler. Dans, mimari, nakkaşlık, ressamlık, çiftçilik, boyacılık, çulhalık, halıcılık, kilimcilik vs. Osmanlı Yüksek tabakası; bedenle ilgili olan yahut el vasıtasıyla yapılan bu işleri alelade telakki ettiği için, halka bırakmıştır. Bundan dolayı Türkçülük bu sanatların hepsini benimsemiştir. Fakat ne yazık ki, bu sanatlar Tanzimat devrinden itibaren, milli iktisada ehemmiyet verilmeyerek, Adam Smith’in ‘Bırakınız yapsınlar, bırakınız geçirsinler’ düsturuna uyulması yüzünden, hep yok oldular. Türkçülüğün vazifesi şimdi bunları yeniden diriltmeye çalışmaktır. Bir taraftan Avrupa medeniyetiyle beraber, Avrupa tekniklerini de almalıyız. Fakat, diğer cihetten, milli güzellik hazinelerimiz olan güzel sanatlarımızı da elimizde büsbütün kaçırmamağa çalışmalıyız. Bunu yapabilmek için önce bu sanatları mahsullerini milli müzelerde toplayıp teşhir etmek, sonra bunlara dair reçeteleri, yapılış tarzlarını bulup öğrenerek kitaplarla, dergilerle neşretmek lazımdır. En sonrada bu sanatları yeniden diriltecek milli sanatkarları yetiştirmek gerekir”.

Sanayi-i Nefise Mektebi’nden mimarlık eğitimini tamamlayan Türk mimar ve mühendisler, mesleki faaliyetlerini Türk ulusunun benimseyeceği üslupla yoğurarak oluşturmuşlardır. İncelenen çeşitli kaynaklarda Türk mimarlığı, üslup özelliklerine göre dönemlere ayırmıştır. Örneğin Üstün Alsaç, “*Türkiye’deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi*” kitabında bu dönemler;

- 20. yüzyıl Çağdaş Mimarlık Düşüncesinin Gelişmeye Başlaması: I. Ulusal Mimarlık Akımı.
- Devrimler Dönemi: Rasyonel-Fonksiyoncu Mimarlık Akımı (1930-1940).

- *Bölgeselliğe Dönüş: II. Ulusal Mimarlık Akımı (1940-1950).*
- *Uluslararası Mimarlığa Açılış: Mimarlıkta Serbest Biçimlerle Çözüm Getirme Düşüncesi (1950-1960).*
- *Son Dönem: Mimarlıkta Toplumsal Sorunlara Yönelme Düşüncesi (1960-1973)* başlıklarıyla değerlendirmiştir (Alsaç, 1976, s. 20-46).

İlhan Tekeli, “Türkiye’de Mimarlığın Gelişiminin Toplumsal Bağlamı” adlı yazısında ise Türk mimarisinin geçirdiği evreleri;

- *I. Ulusal Mimarlık Hareketi*
- *Kübizm ya da İşlevsel Mimarlık Dönemi (1929-1939)*
- *II. Ulusal Mimarlık Hareketi (1940-1950)*
- *Biçimler Üzerinden Uluslararası Çözümler Arayışı (1950-1960), 1960 Sonrasında Toplumsal Bilincin Yayılması*, başlıklarıyla değerlendirmiştir (Tekeli, 2007, s. 16).

Yukarıda sözü edilen başlıkları tanımlayacak olursak; I. Ulusal Mimarlık Dönemi’nin önde gelen isimleri Ahmet Kemalettin Bey (1870-1927) ve Mehmet Vedat Tek’tir (1873-1942). Avrupa’da çağdaş eğitimlerini tamamlayan mimarlar, eserlerinde Anadolu Selçuklu ve Klasik Osmanlı Dönemi öğelerini (kemer, kubbe, portik, taç kapı, çini, süsleme desenleri vb.) kullanmış; estetik, öznel ve bireysel yaklaşımlarıyla bölgesel üslupta ‘ulusal mimari’ ortamını oluşturmuşlardır (Sözen ve Tapan, 1973, s. 108). II. Meşrutiyet’in ilanından sonra başlattıkları mimari üslup, Cumhuriyet’in ilk yıllarına kadar sürdürülmüştür (Aslanoğlu, 2010, s. 30). 1930 yıllarına kadar varlığını sürdüren I. Ulusal Akımı artık eskinin taklidi olmaktan ileri gidemediği eleştirilerinin yükselmesi ile üslup taklitçiliğine “Uluslararasılaşma” anlayışıyla son verilmiştir (Sözen ve Tapan, 1973, s. 169).

Rasyonel-Fonksiyoncu, olarak adlandırılan Uluslararasılaşma döneminde, artık mimaride bölgesel üslup öğelerinin kullanımı bırakılmıştır. Yabancı mimar sayısı daha da artmış, bu mimarlar şehir imar faaliyetlerinde büyük rol almışlardır. Rasyonel-Fonksiyoncu anlayışıyla sadeliği, ekonomiyi ve işlevselliği ön planda tutan Neo-klasik anlayışa karşıt yapıtlar ortaya konulmuştur (Tekeli, 2007, s. 20). Ernst Egli, Bruno Taut, Clemens Holzmeister gibi yabancı mimarlar, yeni başkent olan Ankara’da tasarımlarıyla modern mimari görünüşü oluşturmuşlardır. Yabancı mimarların etkisinde ortaya çıkan bu üslup anlayışını, Türk mimarlarda eskiden kurtulmanın bir yolu olarak görmüş; konut ve

kamu yapılarında başarıyla uygulamışlardır (Aslanoğlu, 2010, s. 54). Kübist yapıların oluşturduğu inşa sorunları, Anadolu mimarisinden uzak anlayışta tasarlandığı gibi sesleri yükseltmiş; bu akımda nispeten istenen mimari üslubu karşılamamıştır.

II. Ulusal Mimarlık Akımı, Rasyonel-Fonksiyoncu mimari akımının bir nevi devamı olarak gelişmiştir. Ancak, II. Dünya Savaşı yıllarında ekonomik krizin yaşanmış olması ve yabancı mimarlara tepkinin artması gibi nedenlerden dolayı duraklama yaşamıştır. Dışardan alınan yapı malzemelerinin ülkemize getirilememesi, mevcut yerel malzeme kullanımını zorunlu kılmıştır (Sözen, 1984, s. 245). II. Ulusal Akım kendi içinde büyük destek görmesine rağmen karşıt yorumlarda olmuştur. Yaratılmaya çalışılan üslupta; iklim koşullarına uygunluk, yerel malzeme ve işçilik, geleneksel mimarlıkla bağ kurmak gibi kriterlerin kültürel devamlılığın sürdürülebilmesi için göz önünde bulunması gerektiği savunulmuştur. Yapıtlarda, cephe düzenine önem verilmiş; özellikle simetrik plan şeması, saçak kullanımı, pencere düzenleri, kesme taş kullanımı, mimari öğeler arasındaki oranlama düzeni gibi biçimci tutum egemen olmuştur (Sözen ve Tapan, 1973, s. 245). Bu dönemin önde gelen ismi Sedat Hakkı Eldem (1908-1988) olmuştur. Kendisi Türk Sivil mimarisi üzerinde durmuş, 1939 yılında New York Uluslararası Sergi Projesinde “Türk Pavyonu” tasarımı ile ödül kazanmıştır (Tekeli, 2007, s. 25). Bunun dışında Emin Onat (1908-1961) ve Orhan Arda (1911-2003) döneminin önemli isimleri arasında yer almıştır. 1942 yılında düzenlenen Uluslararası Anıtkabir Proje Yarışmasında, Emin Onat ve Orhan Arda’nın tasarımları birinci olmuştur. Bu mimarlar geleneksel mimari ile bir bağ kurarak Türk türbe geleneğine modernlik kazandırmış, anıtsal mimarinin ulusal mimarlık içerisindeki evrensellik örneğini oluşturmuşlardır (Alsaç, 1976, s. 106).

Biçimler üzerinden uluslararası çözümler arayışı ve 1960 sonrasında toplumsal bilincin yayılması başlığında, II. Ulusal Mimarlık Akımı’nın ardından, Türk Mimarisinde biçim arayışının yapılan yapıtlar sonucunda anlaşılmaktadır. 1952 ve sonrasında endüstrileşme ve şehirleşme planlanması konut ihtiyacı sorununu oluşturmuştur. Artık geleneksel anlayışta inşa edilen konutların, çağdaş yaşama cevap vermeyişi, türlü yapı tipolojilerinin arayışına sebep olmuştur. Bu dönemde konfor ön plana çıkmış ve günümüz şartlarında mimarlık şekillenmiştir (Tekeli, 2007, s. 27-31).

1.2.1. I. Ulusal Mimarlık Akımı (1908-1930)

II. Meşrutiyet öncesi milliyetçilik ve uluslaşma hareketleri ile yeni bir kimlik yaratılmaya çalışılmıştır. II. Meşrutiyet'in ilân edildiği 1908 yılı sonrasında etkin olan İttihat ve Terakki Cemiyeti Türkçülük ve çağdaşlaşma ideolojisini benimsemiş, I. Dünya Savaşı'na kadar ülkeye hâkim olmuştur. Siyasal, toplumsal, ekonomik ve kültürel alanlarda çeşitli girişimlerde bulunmuştur. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin etkisinin en çok görüldüğü alanlar sanat ve mimari olmuştur. Türk milliyetçiliğinin öncüsü, Ziya Gökalp'in (1879-1924) fikir dünyası mimarlık alanındaki faaliyetlerde de etkisini göstermiştir (Aslanoğlu, 2010, s. 41-42). Ziya Gökalp'in "*Milli Terbiye ve Maarif Meselesi*" başlığı altında toplanan yazılarında yer alan aşağıdaki ifadeler, bu süreçte etkili olan Türkçülük fikrini özetler niteliktedir:

"İşte, bugünkü Türkçülük de aynı davette bulunuyor... Rousseau'dan feyyaz bir romantizm olduğu gibi, bugünkü Türkçülük' ten de feyizli, bir hayatçılık doğacaktır. Fakat bu hayatçılık, yalnız edebiyatta münhasır olmayacak, içtimai müesseselerin hepsine şamil bulunacaktır. Mesela, konuşulan lisana avdet, lisanda hayatçılıktır. Halk vezinlerine rücu, vezinde hayatçılıktır. Halk masallarına, eski usturelerine (efsaneler) rücu edebiyatta hayatçılıktır. Bu düsturu, mimariye, oda ve salon teşrifatına, ressamlığa, hatta bütün ince el işlerine tatbik edersek bediiyatta (güzel sanatlar) umumi bir hayatçılık husule gelir. Aynı surette, ahlakta, hukukta, iktisatta, felsefede bir hayatçılık cereyanı vardır" (Sözen, 1984, s. 27-28).

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin elinde tuttuğu iktidarlık Cumhuriyet'in kurulması ile kurucu idarenin desteğini almış ve "Milli Mimarlık Akımı" üslubu 1908'lerde başlayıp 1930'lara kadar etkin olarak tüm mimarları etkilemiştir (Başkan, 2016, s. 207). Bu süreçte Milli Mimari, Milli Mimari Rönesansı, Milli Mimari Üslubu, Neo-Klasik Üslûp olarak adlandırılan I. Ulusal Mimarlık Akımı, Türk milliyetçi fikrinin geliştirdiği bir mimari üsluba dönüşmüştür. Bu akımın ortaya çıkmasının ana sebebi, eski mimari yapı öğelerinin yeniden canlandırılması ya da Geleneksel Türk mimari üslubunun, çağdaş mimarlığa uyarlanabileceği düşüncesidir. Böylesi bir ideolojik atmosferde mimarlık alanında, Türkiye'de Mühendis Mektebi eğitimlerini bitirip, Avrupa'da August Jachmund'un (1859-1911) ve Alexander Vallaury (1850-1921) gibi yabancı mimarlardan çağdaş eğitim alan Mimar Kemalettin (1870-1927) ve Mimar Vedat Tek'in (1873-1942) öncülüğünde, geleneksel ve milli köklere inilmiş; Cumhuriyet'in erken yıllarında Selçuklu ve Klasik Osmanlı mimarisine bir yöneliş yaşanmıştır (Alsaç, 1976, s. 11-19).

Daha önceki dönemde özellikle August Jachmund'un (1859-1911) ve Alexander Vallaury (1850-1921) eserlerinde görüldüğü gibi, Batı seçmeciliğine uygun tasarlanmış

yapılarda İslâm dünyasının veya Osmanlı mimarisinin bazı öğelerini eklemek eğilimi varken, Cumhuriyet Dönemi, I. Ulusal Mimarlık Akımı'nda, genellikle Selçuklu ve Osmanlı Dönemi yapı öğelerinin ön plana alındığı görülmüştür (Sözen, 1984, s. 14). Yıldırım Yavuz'un aşağıdaki ifadeleri de bu süreçteki gelişimi özetler niteliktedir:

“Vedat ve Kemalettin Beyleri eğiten yabancı uyruklu mimarların Batı kaynaklı biçimleme anlayışlarını, ulusal mimarlık döneminin bu iki ustanın yapıtlarında sezinlemek olasıdır. Çöküntü yıllarının bunalımı ortamında gelişen Türkçülük akımının coşkusıyla tasarlanan ve kudretli Osmanlı geçmişine duyulan özlemi gidermeyi amaçlayan bu yapıtların, tarihi Osmanlı mimarisinden esinlenmiş yüzey düzenlemelerinin ardından, yine de 19. Yüzyıl Avrupa'sında geçerli olan bir tarihçilik anlayışının egemen olduğu görülmektedir” (Yavuz, 1981, s. 11).

Mimar Kemalettin (1870-1927) ve Vedat Tek'in (1873-1942) yanı sıra; Ahmet Burhanettin Tamcı, Arif Hikmet Koyunoğlu (1888-1982), Ali Talat (1869-1922), Tahsin Sermet (1889-1969), Seyfi Arkan (1903-1966), Hakkı Ayverdi (1899-1984), Kemal Altan (1886-?), Fatih Ülkü, Zühtü Başar (1886-1942), Guilio Mongeri (1873-1951) gibi birçok isimde Ulusal Mimarlık Akımı'nın önemli savunucuları olmuş; geçmiş mimarlık eserlerin üzerine eğilmiş, onları yeni bir bakış açısıyla değerlendirmeye çalışmışlardır (Tekeli, 2007, s. 19; Demiriz, 2019, s. 34). İstanbul ve Ankara başta olmak üzere, İzmir, Konya, Bursa, Erzurum gibi önemli kent merkezlerinde hükümet desteği ile yeni modern yapı grupları I. Ulusal Mimarlık Akım üslubuyla inşa edilmiştir (Sözen, 1984, s. 33; Ertuğrul, 2007, s. 13).

Celal Esat Arseven (1875-1971) bu süreçte yaşanan durumu şöyle ifade etmiştir: *“Hemen hemen bütün mimarlar Vedat Tek ve Kemalettin'in açtıkları çığırdan yürüdüler. Hükümet de bu hareketi teşvik etti; okul, kışla, tren istasyonu vb. bütün binaların milli üslûpta yapılmasını ısrarla istedi”* (Aslanoğlu, 2010, s. 31).

20. yüzyılın ilk yarısındaki en önemli Türk mimar, Mimar Ahmet Kemalettin'dir (Yavuz, 2005, s. 32). Kemalettin Bey "Şark Demiryolları Şirketi" adına dört tren istasyonu tasarlamıştır. 1910 tarihli Edirne Garı, Selçuklu ve Osmanlı mimarisinin elemanlarını taşıyan cephesiyle I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtmaktadır (Resim 8). Bina dikdörtgen planlı olup, yapıya giriş bölümü yüksek ve dışa taşkın tasarımıyla Selçuklu taç kapılarını anımsatmaktadır. Girişin iki yanında, üzeri kubbe örtülü silindirik kuleler ile desteklenmiştir. Sivri kemerli pencereler, geniş saçak örtüsü akım özelliklerini yansıtmıştır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 36; Akkuş, 2021, s. 78).



Resim 8. Edirne Gar Binası giriş cephesi genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)

I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın öncülüğünü yapan mimarlar, eğitimlerinde cephe tasarımlarıyla yetiştikleri için uygulamalarında da özellikle cephelere büyük özen göstermişlerdir. Cepheler aksındaki ilişkilerle, cephelerde kullanılan tüm öğelerin en ince noktasına kadar düşünülmüştür. Yapı planlarında, giriş eksenlerine göre simetrik kitle düzenlemesine önem verilmiştir. Yapı girişlerinde Selçuklu örneklerini anımsatan anıtsal taç kapı şeklinde dışa taşkın kütle tasarımı yapı merkezinin odağında en gösterişli bölüm olarak tasarlanmıştır (Çolak ve Erarslan, 2021, s. 210). Yapı cepheleri, Selçuklu ve Osmanlı mimari ve süsleme unsurlarıyla kaplanmıştır. Selçuklu ve Osmanlı Dönemi'nde kullanılmış sivri, düz ve basık kemerler, kolon, kolon başlığı, kapı, pencere gibi strüktürel mimari öğeler I. Ulusal Mimarlık Akımı'nda cephelerde yeni düzenlemeler içinde uygulanmıştır (Batur, 1985, s. 1042). Dönemin mimarları, büyük ölçüde Selçuklu ve Osmanlı dini mimarisinden etkilenmiştir. Klasik Osmanlı sütun başlıkları, mukarnasları, kemerleri ile Selçuklu Dönemi geometrik bitki motifleri ve çini süslemeleri gibi yapı unsurları gerek dış cephe detaylarında gerekse iç mekân düzenlemelerinde geniş yer bulmuştur (Hasol, 2017, s. 34).

Girişler, mermer sütunlar, çini panolar, madeni bezemelerle zenginleştirilmiştir. Mermer sütunların, çini panoların ve madeni bezemelerin yapının önemine göre tüm ön cephede kullanıldığı örneklere de rastlanmıştır. Mermer sütunlarda çoğu kez baklavalı ve mukarnaslı sütun başlıkları kullanılmış; Klasik Osmanlı üslubu ve Mimar Sinan yapılarındaki öğelere gönderme yapılmıştır (Yavuz, 1981, s. 61). Binaya daha fazla Osmanlı görünümü kazandırmak adına kubbe örtü kullanılmıştır. Cephelerde bazen

girişler bazen de köşeler kubbe ile hareketlendirilmiş; düşey çizgiler güçlendirilmiştir. Bu tür kubbelerin bir kısmı yalancı kubbe olarak düzenlenmiş, salt anıtsal görünme kaygısıyla ele alınmıştır (Kıvırcık, 1992, s. 106).

Cephelerde sık kullanılan diğer bir özellik de çıkmalardır. Özellikle Ankara, İstanbul, İzmir gibi kentlerde bu dönemde inşa edilmiş büyük iş hanlarında, yapı giriş katı üzerinde geleneksel mimarlık örneklerinde olduğu gibi taşırılmakta, değişik biçimli konsollarla desteklenmekte, yapının olduğundan daha hareketli görünmesi sağlanmaktadır (Akdağ, 2019, s. 32).

Köşe ve orta cumbalar, çıkıntılıdır ve yükselterek kuleler biçiminde vurgulanmıştır. Köşe akslarında ise, köşeler yuvarlatılarak, zemin katından sonra dışarı taşırılmakta, çoğu kez, bu görünüş bir kubbeye bitirilmektedir. Genel özelliklerin dışında, ana cepheler ayrıntılı incelendiği zaman, sayısız düzenlemelere gidildiği görülmektedir. Ancak kullanılan öğeler belirlidir. Yalnız bunların koşullara göre düzenlenmesinde ayırım ortaya çıkmaktadır. Hepsinde ana ilke ayrıntılara kadar düşünülerek çözülmesidir. Cephelerde beliren diğer bir noktada, ana cepheyle diğer cepheler arasındaki ilişkilerdir. Bu ilişki yapının önemine, yapıldığı yerin özel durumuna göre değişmekle birlikte, cephelerin çoğunlukla eşit biçimde değerlendirilmediği, bazen cepheler arasında büyük ayrımlar ortaya çıktığı görülmektedir. Bu durum, üslûp değişikliklerinden kullanılan malzemeye kadar uzanmaktadır (Aslanoğlu, 2010, s. 14-38). Yapıların birçoğu yığma ya da betonarme karkas yapı sistemi ile inşa edilmiştir. Alt kat duvarları moloz taşla, üst kat duvarları ise tuğla ile örülmüştür. Özellikle bodrum katlarının bosaj taşlarla kaplanması dikkat çekmektedir (Başkan, 2016, s. 113).

I. Ulusal Mimarlık Akımı yapılarında kullanılan çini süslemeler, bitkisel motifli İznik çinilerinden esinlenilmiş ve Kütahya atölyelerinde üretilmiştir (Çolak ve Erarslan, 2021, s. 209-210). Bu çinilerde ayrıca bitkisel motifleri bağlayıcı olarak Kûfi yazı şeritleri kullanılmıştır (Sözen, 1984, s. 30). Daha çok balkonların mermer korkuluklarında stilize çiçek formları, giriş ve korniş üstlerini taçlandırmada kullanılan girift geometrik desenler, saçak altlarının geometrik süslemeleri gibi cephe dekorasyonunda Selçuklu desenleri ile Osmanlı mermer şebeke örnekleri kullanılmıştır. Genellikle iç süslemeler, banka salonları, tren istasyonlarının bekleme odaları gibi kamusal alanlarda yoğunlaşmıştır (Aslanoğlu, 2010, s. 14-15).

I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın temsilcileri olan Mimar Kemalettin, Vedat Tek ve Giulio Mongeri (1875-1951) gibi yaratıcı mimarlar mimarlık faaliyetleri dışında bırakılmaya çalışılmıştır (İnay Erten, 2016, s. 78). Mimar Kemalettin'in 1930 yılında ölümünden sonra tamamlanan Gazi İlk ve Orta Muallim Mektebi ile I. Ulusal Mimarlık Dönemi temsiliyeti son bulmuştur (Çaha, 2014, s. 145).

1.2.2. Uluslararasılaşma (Rasyonel Fonksiyoncu) Dönemi (1930-1940)

Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından Cumhuriyet'in ilan edilmesinden sonra Ankara başkent olmuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında mimarlık ve kentsel planlamada yeni arayışlar doğmuş ve Atatürk tarafından yabancı mimarlar ülkemize davet edilmiştir. Ankara'nın başkent oluşumunda, yeni yapım teknikleri ve malzemelerin kullanılması istenmiş, ancak Türk mimarlarca bu istek göz ardı edilmiş, betonarme kullanımı ve düz yüzeylerin oluşturduğu sade bir mimari tasarımın yerine kubbe ve kemerlerin oluşturduğu hareketli cepheler tercih edilerek, geleneksel yaklaşım bir süre daha sürdürülmüştür. Bu dönemde oluşturulmaya çalışılan uluslararası üslup, destekçileri tarafından savunulmuş ve I. Ulusal Mimarlık Akımı'na karşı tutucu bir tavır sergilenmiştir (Aslanoğlu, 2010, s. 35). Artık modern milli üslubun çok dışına çıkıldığı, eski anıtsal eserlerin taklit edildiği, yeni yapı sistemleri ve tekniklerin kullanılmadığı yönünde eleştirisel bir yaklaşım gerçekleşmiştir. Mimarimizde 1927 yılı itibari ile artık yavaş yavaş ulusal mimari öğelerin kullanılması bırakılmış, yabancı mimarlar tarafından her ülkede uygulanabilen modern biçimsel öğeler yer almıştır (Sözen ve Tapan, 1973, s. 170).

1930'lu yıllarda Türkiye'ye gelen, Theodor Jost, Clemens Holzmeister (1886-1983), Ernst Arnold Egli (1893-1974) ve Hermann Jansen (1869-1945) gibi yabancı mimar hocalarının etkisinde "Uluslararasılaşma" biçimleme anlayışı, Türk mimarisine egemen olmuştur (Tekeli, 2007, s. 6). Oluşturulan uluslararası üslup, kamu binaları yerine, daha çok konut yapılarında kendini göstermeye başlamıştır. Bu üslup kısa süre içinde etkinliğini artırarak, Türk mimarlar tarafından da kabul görmüştür.

Devlet politikasına yönelik haberleşme ve ulaşım için yurdun dört bir yanında demiryolu yapımı için inşaat faaliyetleri başlatılmıştır. Başta tren istasyonları olmak üzere postane, hükümet binaları, hastaneler ve konut binalarının yapılmasına öncelik verilmiştir. Kamu binalarında I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkinliği devam etmekle birlikte; yabancı mimarlarca uluslararası üslupta konut binalarının inşası başlamıştır

(Aslanoğlu, 2010, s. 35- 39). Bu dönemde yalın cephe tasarımı, yeni konstrüktif unsurlar, yeni mekân anlayışı, düz çatı, teras, serbest planlama, kübik kütle anlayışı, simetriden kaçış, yatay formlu pencereler ve betonarme karkas sistemi kullanımı dönemin üslubunu yansıtmaktadır (Aslanoğlu, 2010, s. 39-64). Yabancı ve yerli mimarlar uluslararası mimari üslup anlayışıyla birçok eserler ortaya çıkarmıştır (Eldem, 1973, s. 6). Bu üslup hakkında Sedat Hakkı Eldem (1973, s. 6) şunları ifade etmiştir:

“Plan ve fasatlar, süslemeden tamamiyle uzaklaşmış düz, dekorsuz hat ve yüzeyleriyle ortaya çıkıyor, kendini gösteriyordu. Bu programın bir parçası olarak dam, kiremit ve saçak da ortadan kalkıyordu. Bina modern olmak için şapkasız olmalıydı. Bu mimarinin daha ziyade Ankara’da uygulanması yüzünden, eskiden olduğu gibi taş siva yapılacağına, orada bulunan malzeme ile çalışılmaya başlandı. Bu sayede Ankara taşı yani koyu renkli taş kullanılageldi. Bunun yananında Terra nova denilen Alman ülkelerinde özgü bir siva cinsi taklit edildi. Bu malzeme cermen zevkine göre gereken ağırlık ve kalınlıkta kullanıldı. Yüzeyler perdahlı değil, aksine taraklı ve mucartalı oldu. Renklerde siva için boz, kurşuni; taş için morumtırak oldu. Pencerelerin oranları ve detayları değişti, eski Fransız ve Akdeniz çevrelerine özgü biçimler yerine cermen biçimi geçmeler ve orantılar yer aldı. Estetik ve genel görünüş kökünden değişti. Halk bu yeni tarzı yadırgıyor, fakat Ankara’dan geldiği için kabulleniyor ve Anadolu’da yayılmasına yol açıyordu”.

Ankara’da 1930 tarihli Divan-ı Muhasebat (Sayıştay) Binası, Mimar Egli tarafından modern görünüm kazandırılmış uluslararası üslup anlayışıyla tasarlanan ilk örnekler arasında yer almaktadır (Resim 9). Bina, doğu-batı uzantılı dikdörtgen plana sahip olup, sade cephe tasarımı ön planda tutulmuştur. Yapıya çıkmalarla hareketlilik kazandırılmıştır (Aslanoğlu, 2010, s. 151).



Resim 9. Divan-ı Muhasebat (Sayıştay) Binası genel görünümü (“Sayıştay Binası”, 2023)

Sayıştay Binası, kübik biçimlenmesiyle karşısında yer alan Ankara Palas ile üslup ayrılığı göstermektedir. I. Ulusal Mimarlık Akımı’nın üslup anlayışını yansıtan Ankara Palas, enine dikdörtgen planlı olup, ön cephesi simetrik olarak düzenlenmiştir. Yapının

ön cephesinde yer alan orta kısmı ve köşelerindeki yapı kütleleriyle hareketlilik kazandırılmıştır. Büyük sivri kemerli taç kapı, sivri kemerli pencereler, geniş saçaklar, soğan biçimli kubbe, rumi desenli çini süslemeler, silmeler, konsollar ve mukarnaslı süslemeleriyle geleneksel Türk mimarisini yansıtan üsluba nazaran Egli'nin benimsediği sadelik tutumu yeni bir kimlik oluşturmuştur (Doğan, 2019, s. 13).

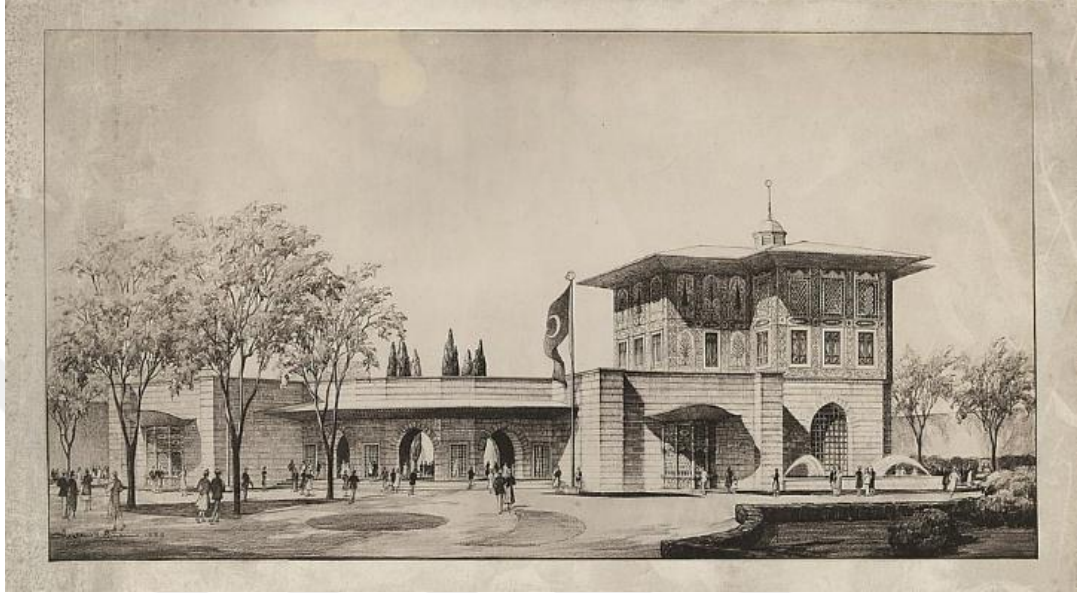
1.2.3. II. Ulusal Mimarlık Akımı (1938-1950)

Cumhuriyet' in ilk yıllarında I. Ulusal Mimarlık Akımı (1908-1930) yılları arasında eski mimarlığı yeniden canlandırmaya çalışmanın taklitten öteye gitmediği, uluslararası modern anlayışın kentlerin görünümünü değiştirdiği gibi birçok tepki dönemin sonuna doğru daha belirgin hal almıştır (Tekeli, 2007, s. 24). İstenilen bu yeni mimarlık anlayışı için Mimar Behçet ve Bedrettin (1933, s. 265-266) şu ifadeleri dile getirmiştir: *“Türk İnkılap mimarisi eski Osmanlı Mimarlığından başka bir varlık olacaktır. O mimarinin kubbesi, alçılı penceresi, bütün bir şekil ve hayatı ile tarih olmuştur. Eskiden kuvvet almak faydalı olabilir, fakat bu günleri orta zamana sürüklemek manasızdır”*.

1938-1950 yılları Cumhuriyet Dönemi Türk mimarlığı incelendiğinde iki ana etken söz konusudur. Bunlardan ilki 1938'de Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün (1918-1938) ölümü ve akabinde II. Dünya Savaşı'nın (1939-1945) yaşanmasıdır. Bu dönemde Türkiye, savaşa girmemesine rağmen birçok olumsuzluk ve aksaklıklar yaşamıştır. Bu durum sadece mimariyle sınırlı kalmamış, ülkede ekonomik, siyasi ve sosyal alanlarda da kendisini hissettirmiştir (Sözen, 1984, s. 243). Savaşın yol açtığı ekonomik buhran, çelik, cam, çimento vb. çağdaş mimari yapı elemanlarının temininde yaşanan sıkıntılar durgunluk yaşatmıştır (Alsaç 1976, s. 34). Bu dönemde yaşanan durgunluğun biçimci anlayış, anıtsallık formunun ele alınması, yerli malzemenin; iklime, çevreye, kültüre uygun olmasıyla son bulacağı düşünülmüştür (Şevkan, 2019, s. 23).

Güzel Sanatlar Akademisi'nde 1934 yıllarında Sedat Hakkı Eldem'in “Milli Mimari Semineri” ile başlattığı yerli mimarlık oluşumu, yıllar sonra amacına ulaşmayı başarmıştır. II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın alt yapısını oluşturan bu seminerde; iklim, yerel malzeme ve tekniklerin önemi vurgulanmıştır. Artık Osmanlı anıtsal dini mimari üslubunun imgelerinin kullanılmasından uzak durulmuştur. Ülkemiz sınırları dahilinde gelişen Türk sivil mimarlığı, II. Ulusal Mimarlık Akımı'na örnek teşkil etmiş; sembolik öğeleri Türk milletinin anlayıp kabul edebileceği nitelikte olmuştur (Alsaç, 1976, s. 34).

Modern mimariyle ilişkilendirilen ‘Türk Evi’ biçimsel özelliklerini yansıtan yeni yapıların inşası istenmiştir. Bu yönde inşa edilen ilk eser 1939 New York Uluslararası Sergisi’nde Türkiye’yi temsil eden Sedat Hakkı Eldem’in ödül ile taçlandırdığı Türk Evi Pavyonu ’dur (Resim 10) (Sözen, 1984, s. 245- 246; Tekeli, 2007, s. 25).



Resim 10. Türk Evi Pavyonu (1939) genel görünümü (Eldem, 1939)

Türk Evi Pavyonu örneğinden sonra, II. Ulusal Mimarlık Akımı önemli ses bulmuş ve Bayındırlık Bakanlığı’nın düzenlediği yarışmalarla da yaygınlaşmaya başlamıştır. İlhan Tekeli, bu dönemi kendi içinde dört farklı sınıflandırma yaparak anlatmıştır. Bunlardan ilki, yerel malzeme kullanımı ve iklim şartları göz önünde bulundurularak kültürel sentez oluşturmuş bölgeselci yaklaşım. İkincisi, geçmiş değerlere sahip çıkarak gösteriş ve ihtişam olmadan da oluşturulan nostaljik yaklaşım. Üçüncüsü, Anadolu’nun yaşam tarzını esin kaynağı olarak, kentsel çevrede yeniden canlandırmayla oluşturulmuş popülist yaklaşım. Sonuncusu ise, anıtsallık ve ihtişamın vurgulayan şovenist yaklaşımdır. Bu dört farklı yaklaşım göz önünde bulundurulduğunda modernizmi reddetmeden, ama aynı zamanda karmaşalar oluşturarak varlığını sürdüreceğini belirtilmiştir (Tekeli, 2007, s. 24-27).

Sedat Hakkı Eldem (198, s. 244), Ulusal mimarlık fikrini, 1940 yılında Arkitekt dergisinde yayınladığı “Yerli Mimariye Doğru” yazısıyla şu şekilde ifade etmiştir:

“Manevi şartların vücut bulması birazda rejim meselesidir. Bu takdir de hükümetleri oynayabileceği rol büyüktür. İtalya’da yeni rejim kurulduğu zamandan beri her şubeye olduğu gibi mimariye ’de yeni idealler, formüller, doktrinler verilmiştir. Mimarlar kendilerine verilen direktif ve çerçeve araştırmalar yaptıktan sonra bugüne mahsus karakteristik ve yerli bir mimari üslup yaratabilmişlerdir. Almanya’ya gelince, orada da yeni

Enternasyonal üslup terkedilmiştir. Bugün Almanya da bütün sanatlar, mimaride dahil olmak üzere, aynı ideali, aynı lisanı ile realize etmektedir”.

Sedad Hakkı Eldem’in bu ifadelerinden yola çıkarak mimarlarımızca benimsenen yeni arayışların rejim tarafından desteklenmesi ile olumlu sonuçların doğacağı dile getirilebilir. Bu doğrultuda; mimaride her şehrin kendine has mimarisi olduğunu, bu anlayışla planlanan yapılarda tasarım ve mimarinin yerli olmasını, iklim koşullarına uygunluğunu, yerli malzeme, işçilik ve geleneksel mimari ile bağ kurma gibi kriterlerin göz önünde bulundurulması gerektiği savunulmuştur. Bu kriterlerin vücut bulmasıyla biçimlenen, çağdaş bilimsel temellere dayalı ulusal mimari üslup fikri, Türk mimarlarca benimsemiştir. (Sözen, 1984, s. 244). Tabi ki bu yukarda belirtildiği gibi geleneksel mimariyle bağ kurma kriterinin her zaman benimseneceği anlamını taşımamaktadır.

Bedri Uçar’ın 1940-1941 tarihli Devlet Demir Yolları Binası, söz konusu durum için örnek teşkil etmiştir (Resim 11). Bina giriş aksına göre simetrik bir plana sahip olup, dört kat yüksekliğindeki anıtsal sütun düzeni ile bu dönem için anıtsal bir örnek oluşturmaktadır. Öyle ki Arkitekt Dergisi, Alman mimar Paul Bonatz’ın (1877-1956) “...Ankara’yı baştan başa gezdikten sonra: Bence Ankara’nın en güzel binası budur!..” ifadesine yer vererek gerek mimari üsluba gerekse kullanılan malzemeye biçimci bir tutum oluşturulduğuna dikkat çekmiştir (Alsaç, 1976, s. 35).



Resim 11. Devlet Demir Yolları Binası genel görünümü (“Devlet Demiryolları”, 2023)

Dönemin üslubu incelendiğinde üslubun daha çok cephelerde kendini gösterdiği gözlemlenmiştir. Cephelerde birkaç kat yüksek formdaki kolonadlar, yatay çatılı kütleler, kesme taş kaplama kullanım biçimi, mimari öğeler arasındaki oran, pencere düzenlemesi, aralarda eski biçim yassı tuğlaların olması, kapı ve pencerelerin düz lentolu olması, örtüde geniş saçaklı düz kırma çatıların olması, iç mekânda ise yassı tuğla ve çini kullanımı, beton tavanlar ve saçaklarda ki ahşap kaplama, cumba kullanımı, bazı bölümlerde kubbe ve tonoz gibi yapı elemanlarının kullanımı dönem üslubunu yansıtmaktadır (Ünsal, 1973, s. 36-37).



2. BÖLÜM

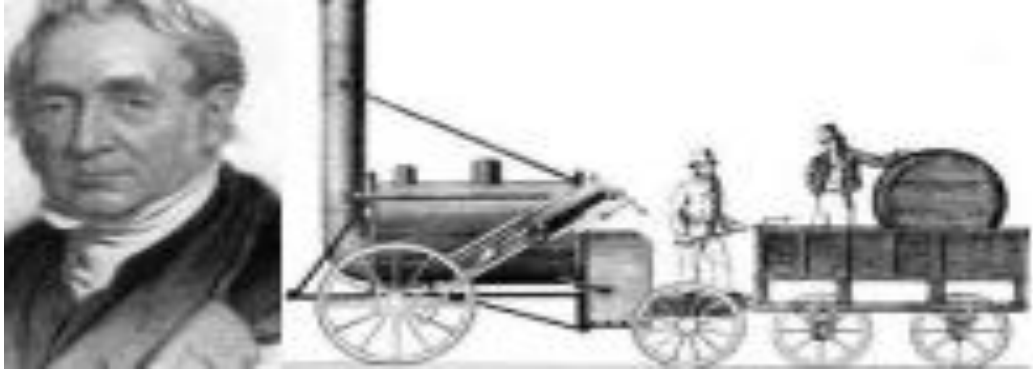
TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ

2.1. OSMANLI DÖNEMİ DEMİRYOLLARI

Demiryolu, Sanayi Devrimi’nin en önemli simgelerinden biri olmuştur. İskoç mühendis James Watt’ın (1736-1819) 1764 yılında icat ettiği buharlı makine, ulaşım alanında bir dönüm noktası olmuştur. 19. yüzyılda Avrupa’nın ve sonrasın da tüm dünya ülkelerinin en önemli ulaşım ve taşıma aracı haline gelmiştir (Atam, 2015, s. 379). Ortaya çıkan buharlı makinanın keşfiyle ulaşım alanında önemli gelişmeler yaşanmış ve bu süreçte hem demiryolları hem de buharlı makine paralel olarak gelişmiştir (Söyümez, 2022, s. 5). 1804 yılında ilk lokomotif olan “Tram Wagon” İngiliz mühendis Richard Trevithick (1771-1833) tarafından yapılmıştır (Karabulut, 1997, s. 164). Yapmış olduğu Tram Wagon ile 10 ton ağırlığındaki demir yükünü ve 70 kişilik bir yolcu arabasını Pennydarran-Cardiff arasında çekerek başarıya ulaşmıştır (Resim 12). Trenin gerçek mucidi olarak görülen kişi ise İngiliz George Stephenson’dır (1781-1848) (Söyümez, 2022, s. 5). Stephenson, buhar gücünün demiryollarında kullanılması yönünde 1812 yılında çeşitli araştırmalar yapmıştır (Kâhya, 1988, s. 211). Araştırmalar sonucunda 1825’te “Roket” adını verdiği buharlı lokomotif tasarımı ile Liverpool-Manchester demiryolu hattı için düzenlenen yarışmada birinci olmuştur (Resim 13) (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 30; Öcal, 2019, s. 7). 16 Eylül 1830 yılında İngiltere’nin Liverpool-Manchester hattında gerçekleşen ilk demiryolu ulaşımının kullanımı şehirler arası yolculukla hizmet vermeye başlamış ve büyük bir ilgi uyandırmıştır (Aydın, 2001, s. 49).



Resim 12. Trevithick’in Buharlı Lokomotifi (Başar ve Erdoğan, 2009)



Resim 13. G. Stephenson'un Yolcu Treni (Başar ve Erdoğan, 2009)

İlerleyen yıllarla birlikte demiryolu hatlarının inşası, diğer ülkelerde de hızla başlamıştır. 1831'de Amerika'da Baltimore-Ohio hattı, 1832'de Fransa'da Ast. Etienne-Lyon hattı, 1835'te Almanya'da Nürnberg-Furt hattı, Belçika'da Bürüksel-Malines hattı, 1855'te Rusya hattı inşa edilmiştir. Bu hatların inşasıyla birlikte demiryolları, modern dünyayı şekillendirmiş, ekonomik faaliyetleri arttırarak hizmete girmiştir (Aydın, 2001, s. 49; Öcal, 2019, s. 7).

Kısa zaman içerisinde demiryolu ulaşımı Osmanlı Devleti'nin de ilgisini çekmiştir. Osmanlı Devlet yöneticileri, ülke içinde demiryolu ulaşımını siyasi, askeri, ekonomik ve sosyal alanların gelişmesinde önemli bir araç olarak görmüştür. Zira demiryolu ağıyla donatılmış Osmanlı topraklarında, merkezi otorite gücü hissedilecek idari, askeri ve stratejik alanlarda önemli güç kazanılacak, Müslümanların kutsal topraklara ulaşımı hızlanacak, sık sık çıkan isyanlar en hızlı şekilde askeri sevkiyat ile bastırılacaktır. Bunların yanı sıra, tarım ürünlerinin pazarlanması sağlanarak bölgedeki tarımsal üretim faaliyetleri ve gümrük vergileri artacak, Osmanlı böylece içinde bulunduğu mali sorunlara çözüm bulacaktır (Yıldırım, 2001, s. 5; Olgun, 2019, s. 12). Nitekim dönem padişahları demiryolu ulaşım projelerinin önemini, dile getirdikleri şu ifadeler ile vurgulamıştır.

Sultan Abdülmecit (1839-1861) saray duvarına astığı tren resmini işaret ederek *"Ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur"* derken, Sultan Abdülaziz (1861-1876), demiryolu hattının saray bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda *"Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin razıyım"* diyerek demiryolunun önemi vurgulamıştır (Gümüş, 2011, s. 157).

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Fermanı'nın (1839) ilanından, 1850 yılına kadar demiryolu ulaşımının sadece adı geçmiş, hükümetin planlı bir programı olmamıştır

(Kaynak, 1982, s. 141). Hükümet demiryolu ulaşımını bir an önce topraklarında görme çabası içerisine girmiş; ancak milli sermaye, mali durum, bilgi ve donanım yetersizliği, bu denli büyük projeleri karşılayabilecek durumda olmamıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti, yabancı şirketlere imtiyaz verme kararı almış, kendi çıkarları yerine, emperyalist devletlerin çıkar politikaları doğrultusunda hareket ederek ağır şartlar altında demiryolu inşasına başlatmıştır. Bu amaç doğrultusunda yabancı şirketler, demiryollarının en fazla kâr getirecek bölgelerden geçmesini istemiş ve bu doğrultuda hedef alınan Osmanlı toprakları bilhassa sömürülmeye açık hale getirilmiştir (Öztürk, 2009, s. 44-45).

Yabancı şirketlere verilecek imtiyazlar sonucunda hatların yapımı, bakımı ve işletilmesinde getirilen malzemelerden gümrük vergisi alınmayacak, şirket devlete ait toprakları, ormanları, taş ocaklarını kullanacak ve yapımı biten demiryolu hat güzergahının, 45 kilometrelik çevresinde yer alan petrolde dahil olmak üzere, madenleri düşük vergi ödeyerek kullanabilecekti. Başta İngiltere olmak üzere, Fransa, Almanya ve Rusya hem önemli pazar alanı hem de stratejik konumu dolayısıyla Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazı elde etme yarışına girmiştir (Akalan, 2010, s. 14). Verilen imtiyazlar sonucunda, 1856-1898 yıllarında İngiliz, Fransız ve Alman şirketleri toplam 2726 kilometre demiryolu hattı inşa etmiştir (Aktaş, 1997, s. 84).

İngiltere, doğu ticaretinden faydalanabilmek adına Akdeniz ve Basra Körfezi üzerindeki en kısa yoldan Hindistan'a ulaşmayı hedeflemiş, bu doğrultuda Osmanlı Devleti ile temasa geçmiştir; ancak yabancı devletlerin Mısır'da inşa edilebilecek bir demiryolu hattının ileride sıkıntı yaşatacağının bilincinde olması Osmanlı'nın bu girişime olumsuz bakmasına neden olmuştur (Engin, 1993, s. 34-35). İngilizler bu defa Akdeniz'den Kızıldeniz'e ulaşmak için Mısır Valisi Abbas Paşa (1813-1854) ile anlaşmış, ancak Osmanlı devleti kendilerinden habersiz bu girişimde bulundukları için hattın yapımına şiddetle karşı çıkmıştır. Hattın yapımı için hem Mısır Valisi hem de İngilizler, Osmanlı ile görüşmeler yaparak gerekli izinleri almış, verilen imtiyaz sonucunda 1851 yılında İskenderiye-Kahire hattı inşa edilmiştir (Öztürk, 2009, s. 51). Bu hattın tamamlanması yaklaşık beş yıl sürmüş olup, bu hat toplam 211 kilometrelik bir uzunluğa sahiptir. 1869 yılında 1300 kilometre uzunluğuna ulaşan demiryolu, Süveyş Kanalı'nın açılışına kadar önemli bir ulaşım hattı olmuştur (Kösebay Erkan, 2007, s. 20).

Kırım Savaşı'ndan sonra Sultan Abdülaziz yönetimi tarafından ilk borçlanma ile 1857 yılında Rumeli topraklarında Köstence-Çernovada hattı inşa edilmiştir. Bu

demiryolu hattı toplam 66 kilometre uzunluğuna sahiptir ve hattın imtiyazı 99 yıllığına teminatsız olarak İngiliz John Trevor Barkley tarafından alınmıştır (Aydın, 2001, s. 50). Tarımsal potansiyeli kontrol etme amacıyla inşa edilen hat, 4 Ekim 1960 yılında işletmeye açılmış, 1882 yılında Romanya hükümeti tarafından 1.560.000 Frank karşılığında satın alınmıştır. Ardından 1861 yılında 220 kilometre uzunluğundaki Varna-Ruşuk hattı inşa edilmiştir. Bu hat 1878 Berlin antlaşması sonucunda Bulgaristan hükümeti tarafından satın alınmıştır (Kaynak, 1984, s. 69; Haştemoğlu, 2012, s. 14-15).

Anadolu'nun ilk demiryolu ile tanışması 1856'da inşasına başlanan İzmir-Aydın demiryolu hattı ile gerçekleşmiştir (Özyiğit, 2023, s.6). 1866 yılında tamamlanıp işletmeye açılan İzmir-Aydın hattının imtiyazı İngiliz Robert Wilkin'in temsilcisi olduğu gruba verilmiştir (Özmertyurt, 2018, s. 26). Demiryolunun uzunluğu ilk başlarda 270 kilometre olup, 1888 yıllarında 516 kilometreye ulaşmıştır (Kâhya, 1988, s. 212). Hükümet tarafından planlı bir şekilde inşası istenen bu hat, önemli bir potansiyele sahip olup, tarım ürünlerinin hem ihracatı hem de ithalatı açısından stratejik konumdadır. Bu doğrultuda imzalanan demiryolları sözleşmesine göre Osmanlı Devleti, yabancı şirkete yaptırmış oldukları sermaye için yılda %6 kâr garantisi vermek zorunda bırakılmıştır (Yıldız, 2008, s. 7). Ardından 1863'de İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı, 1865 yılında 66 kilometrelik Manisa hattı, 1866 yılında 27 kilometrelik Kasaba hattının inşası İngilizler tarafından yapılarak işletmeye açılmıştır (Yavuz, 2001, s. 59).

Sultan Abdülaziz İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak bir demiryolu hattının yapılması için 1869 yılında Avrupa'ya Nafia Nazırı Davut Paşa'yı göndererek, Baron Hisch'e 2.000 kilometrelik hattın imtiyazı verilerek antlaşma imzalanmıştır. Ancak bu antlaşma sonucunda Baron Hisch'in verilen ayrıcalıkları suistimal etmesi ve idareciler ile şirket arasında çıkan mali anlaşmazlık gibi nedenlerle hattın inşası fes edilmiştir (Aydın, 2001, s. 51; Akçakaya, 2022, s. 34). Sultan Abdülaziz 1871 yılı itibariyle demiryolları şirketlerine verilen imtiyazların, suistimal edildiği ve dış borçlanmayı arttırdığı gerekçesiyle kendi imkanları doğrultusunda demiryolu yapılması kararını almıştır. 1873 yılında 91 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattı, inşa edilmiş ve aynı yıl içerisinde işletmeye açılmıştır. 1874'de İstanbul-İzmit-Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Konya hattı ile İstanbul- Bulgaristan-Selanik hatlarının inşasına da başlanmıştır (Aydın, 2001, s. 51).

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasındaki en büyük girişimler, II. Abdülhamit döneminde başlamıştır. Sultan Abdülhamit, demiryolu ulaşımının halkın zenginliğini

Selanik-İstanbul, 1892’de Mudanya-Bursa hatlarının inşası takip etmiştir (Çoygun Sobutay, 1996, s.6; Atam, 2015, s. 380).

Bağdat demiryolu hattının Basra Körfezine kadar uzatılması için 5 Mart 1903 yılında Deutsche Bank ile 99 yıllığına imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır (Kök, 2019, s. 4-5). Sözleşmeye göre; İstanbul’dan başlayan hat, Konya üzerinden Ön Asya ve Mezopotamya topraklarından Basra Körfezine ulaşacaktır. Bağdat Demiryolu Şirketi (Sciete Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad), Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Telebyat-Nusaybin-Musul-Tikrit-Sadiye-Bağdat-Kerbela-Necef ve Basra ana hattını yaparak, şubelerini Halep-Urfa ve Hani’ne bağlayacaktır (Şenyiğit, 2002, s. 35). Hattın ilk şubesi olan Konya- Bulurlu hattı, 1904’te işletmeye açılmıştır. Coğrafi şartlar ve mali durum olanakları nedeniyle demiryolu hattı ancak 1940 yılında Bağdat’a ulaşmıştır (Kök, 2019, s. 5).

1901-1905 yılları arasında tamamen yerli milli sermaye, yerli mühendis ve Türk işçileri ile Hicaz Demiryolu inşası başlatılmıştır. Bu sayede Şam, Mekke ve Medine’nin Osmanlı’nın başkentine bağlanması sağlanarak bölgedeki otorite ve Müslüman ülkelerinin Osmanlı’ya olan bağlılıklarını pekiştirilecek, hac kervanlarına düzenlenen olası saldırıları engellenecek ve Mekke emirlerinin başına buyruk hareket etmesinin önüne geçmeye çalışılacaktır. İmtiyazsız yapılan hat, İslam ülkelerine karşı oluşan saygının artması ve hac ziyaretlerinin kolaylıkla yapılması açısından da önem kazanmıştır (Özyiğit, 2017, s. 381; Akçakaya, 2022, s. 41). 1. Dünya Savaşı sonrasında Arapların İngilizlerle iş birliği yapması sonucunda hat, tamamen kullanılmaz hale gelmiştir. Bugün ise Arap çölünde, lokomotif ve istasyon iskeletleri demiryolu enkazı olarak bulunmaktadır (Dinç, 2009, s. 64).

Tablo 1. Osmanlı Dönemi, (1854-1910) demiryolu imtiyaz sözleşmelerine dair demiryolu projelerini gösterir tablo

Proje adı	Hat uzunluğu	Projeyi uygulayan	Yapım yılı	Yıllık kar
İskenderiye				
Kahire hattı	211	İngiltere	1854	-
İzmir-Aydın				
Hattı	609	İngiltere	1856	%6
Köstence				
Çernovada hattı	66	İngiltere	1857-1860	-
Varna-Ruşçuk				
hattı	220	İngiltere	1861	-
İzmir Kasaba				
hattı	702	Fransa	1863-1893	-
Rumeli hattı	1279	Avusturya	1869-1872	22000 frank
Haydarpaşa				
İzmit hattı	486	Almanya	1871	-
Mersin-Adana				
hattı	67	İngiltere	1883	-
Mudanya-Bursa				
hattı	41	Fransa	1891	-
Anadolu-Bağdat				
hattı	1498	Almanya	1888-1902	15000 frank
Yafa-Kudüs	87	Fransa	1892	-
Beyrut-Şam				
Adana- Bağdat	246	Fransa	1895	-
Hicaz	1468	Osmanlı	1910	-
Erzurum-Sarıkamış				
hattı	355	Rusya	1916	-

Kaynak: Miser 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur

İngilizlere verilen imtiyazlarla başlanan Osmanlı topraklarındaki demiryolu inşası, Fransız ve Almanlarla devam etmiş ve demiryolunun %90'ı Avrupa devletleri tarafından yapılmıştır (Zarakoğlu, 1950, s. 575). İmtiyazlarla yapılan demiryolu hatlarının konumu sadece siyasi, askeri ve stratejik alanlarla sınırlı kalmamıştır. Demiryolu hatları, aynı zamanda ekonomik açılan maden ve Türk tarımının dünyaya açılmasında da önemli bir adım olmuştur (Pakih, 2022, s. 10). Sonuç olarak Osmanlı devletinde gerek yabancı sermaye gerekse milli sermaye ile yapılan toplam demiryolu hatlarının uzunluğu 8400 kilometreye ulaşmıştır (Avcı, 2014, s. 42).

2.2. CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARI

“Demiryolları, Türk Milleti’nin refah ve uygarlık yollarıdır.”

Mustafa Kemal ATATÜRK

Anadolu topraklarına (batı ve güneyde) demiryolu 19. yüzyıl itibari ile Osmanlı Dönemi’nde girmiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında Mondros Ateşkes Antlaşması maddelerince Suriye-Hicaz-Filistin demiryolları, itilaf devletleri tarafından kontrol altına alınmış, Anadolu-Rumeli-Kafkas demiryolları ise Osmanlı hakimiyetinde kalmıştır ancak Lozan Konferansı sonrasında sadece bu hatların 4138³ kilometresi Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin toprakları içerisinde, Osmanlı Devleti’nin bir mirası olarak kalmıştır (Kulat, 2018, s. 27).

Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne, İzmir-Kasaba ve uzantısındaki hat, Aydın hattı ve şubeleri, Yenice-Nusaybin hattı ve şubeleri, Eskişehir-Konya hattı, Sirkeci-Edirne hattı, Bursa-Mudanya hattı, Ilıca-Pamukluk hattı, Anadolu hattı: (Haydarpaşa-Ankara hattı, Eskişehir-Konya hattı ve Bağdat hattı), Konya-Yenice hatları olmak üzere toplam 3730 kilometre uzunluğa sahip demiryolu hattı devredilmiştir. Bu hatlara ek olarak Ruslar tarafından yapılan Sarıkamış-Arpaçay hattı, Kükürtlü-Sarıkamış-Erzurum hattı ve Ankara dekovil⁴ hattı da eklenmiştir (Evren, 1996, s. 18-19).

³ Bu rakamlar yayınlarda farklılık göstermektedir. Alptekin Müderris bu uzunluğu, 4060 km, İsmail Yıldırım ise 4112 km olduğunu ifade etmektedir.

⁴ Ray aralığı 60 cm ve daha dar (40cm) arasındaki raylarda hareket eden ve makine, hayvan veya insan gücüyle hareket ettirilen vagonları olan küçük demiryollarıdır (<https://www.tdk.gov.tr/?s>)

Tablo 2. Osmanlı Devleti'nin bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan demiryolu hatları ve uzunluklarını gösterir tablo

Proje ismi	Hat uzunluğu
Anadolu hattı	1032 km
Bağdat hattı	346 km
Adana Fevzipaşa hattı	140 km
Mersin-Adana Hattı	68 km
İzmir-Aydın hattı	610 km
İzmir-Kasaba hattı	703 km
Şark-Demiryolları hattı	337 km
Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattı	355 km
Fevzipaşa-Nusaybin hattı	426 km
Toplam uzunluk	4018 km

Kaynak: Karabulut, 1997'den yararlanılarak oluşturulmuştur

Osmanlı Devleti ekonomik sorunlar nedeniyle stratejik öneme sahip Doğu hattının yapımına bir türlü başlayamamıştır (Şekil 3). I. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle doğuda demiryolu ulaşımının olmaması, Osmanlı'yı büyük bir hezimete uğratmış ve birçok toprağını kaybetmesine neden olmuştur. Bu savaşta Osmanlı Devleti'nin Samsun, Sivas, Malatya, Diyarbakır ve Erzurum gibi stratejik öneme sahip doğu şehirlerinde demiryolu bağlantısının olmamasının verdiği kayıp, Millî Mücadele Dönemi'nde de (1919-1922) yaşamıştır (Avcı, 2014, s. 42).



Şekil 3. Osmanlı Dönemi'ndeki demiryolu ağını gösteren harita (Evren, 1996)

Türkiye’de 1920-1950 yılları arasında demiryolu ulaşımı Atatürk Dönemi’nin en önemli politikalarından biri olmuştur. Bu dönemde yeni demiryolu hatlarının yerli müteahhit, milli sermaye ile inşa edilmesinin yanı sıra, yabancıların elinde bulunan imtiyazlı hatların millileştirilmesi konusunda TBMM’de yoğun olarak görüşmeler başlamıştır. Böylelikle Osmanlı Devleti’nde olduğu gibi dış güçlerin çıkarlarına olanak sağlamak yerine, Türk sermayesi ile kendi ülkesinin çıkarlarını ve bağımsızlığını gözeterek inşa sürecini devam ettirmek istenmiştir (Gülsoy, 2000, s. 302-303). Ankara’nın doğuya bağlanması tekrar gündeme gelmiş, başkent Ankara merkezli demiryolları şebekesi oluşturulması planlanmıştır (Tekeli ve İlkin, 2001, s. 112). I. Dünya Savaşı’nda yapımına başlanan, 80 kilometresi tamamlanan Ankara-Sivas hattının 127 kilometrelik olan kısmı da tamamlanıp, 1 Ağustos 1919 yılında işletmeye açılmıştır. 1920 yılında ise 50 kilometrelik Azarıköy dekovil hattı tamamlanmıştır (Yıldırım, 2001, s. 23-24; Akçakaya, 2022, s. 46). Türkiye’de inşa edilmesi planlanan demiryolu rayları Almanya’dan temin edilmiş, ancak kısa süre sonra Kırıkkale’deki askeri demir-çelik fabrikasında, tamamen yerli sermaye ile ilk raylar üretilmiştir (Şirin, 2018, s. 1012).

Mustafa Kemal Atatürk, İsmet İnönü ve hükümet idarecileri, Cumhuriyet’in ilanından sonra askeri, siyasi, kültürel, ekonomik alanlarda ülke refahını, gözeterek bölgeye yönelik demiryolu inşa faaliyetlerine süratle başlanacağını sıklıkla dile getirmiştir. Savaşın ardından tahrip olmuş ülkenin bir an önce imar faaliyetleriyle yeniden kalkındırmak ve çağdaş medeniyetlerin seviyesine ulaştırmak için geniş ve büyük kapsamlı bir politika izlenmiştir. 1923 yılında Umuru Nafia programında, ülkemizde doğu-batı doğrultusunda geçen ve limanlarla bağlantılı bir demiryolu ağı oluşturulacak, tüm bu demiryolları devlet tarafından yapılıp işletilmesi kararı alınmıştır (Yıldız, 2008, s. 19).

Mustafa Kemal Atatürk, demiryollarının inşasına yönelik düşüncelerini şu sözler ile ifade etmiştir:

“Demiryolu, yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiyen elzemdir” (Evren, 1996, s. 19).

“Türk Milletinin servet, refah, medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye’de iktisadi hayatın yüksek inkişafı ancak bu demirden yollarla olacaktır” (Evren, 1996, s. 19).

“Medeniyetin bugünkü vasaitini, hatta bugünkü fikriyatını, demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. DEMİRYOLU REFAH ve URAN tevhit eder” (T.C.D.D, 2006, s. 23).

Başbakan İsmet İnönü demiryolu inşasına verdiği önemi şu sözleri ile ifade etmiştir; *“Bütün Memleketi baştanbaşa demir ağlarla örülmüş görmek en büyük azimimdir”* (Aycı, 2006, s. 5).

1924 yılında Anadolu Demiryolları Şirketi’nin satın alınması gerektiği kararlaştırılmış; bu doğrultuda yabancı şirketlerden alınacak demiryollarının işletilmesi için kanun ve kurumlar oluşturulma fikri ortaya çıkmıştır. 1924 yılında Bayındırlık Bakanlığına bağlı, Demiryolları İnşaat ve İşletme Umum Müdürlüğü ile Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Suabat-ı Demiryolları Müdürlüğü adıyla iki kurum faaliyet göstermiş, hükümet tek elden yürütmek amacıyla 1927 yasası ile Devlet Demiryolları Limanları İdare-i Umumiyesi kurulmuştur (Yıldız, 2008, s. 20). 22 Temmuz 1953’te çıkarılan 6186 sayılı yasa ile Devlet Demiryolları Limanları İdare-i Umumiyesi ismi “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları” olarak değiştirilmiştir (Aktaş, 1997, s. 85).

1924 yılında satın alınması planlanan Anadolu Demiryolları hattı, 1928 yılında satın alınarak millileştirilmiştir. Ardından 1929’da Mersin-Tarsus-Adana, 1931’de Samsun-Çarşamba, Bursa-Mudanya, 1934’te İzmir-Kasaba, 1935’te Aydın Demiryolları, 1937’de Şark Demiryolları ve 1948’de Çobanbey-Nusaybin-Mardin hatları millileştirilmiştir (Özyiğit, 2017, s. 382). Böylelikle millileştirilen hatların toplam uzunluğu 4060 kilometreye ulaşmıştır (Tekeli ve İlkin, 1983, s. 2761).

Cumhuriyet Devleti yöneticileri, artık millileştirme çabalarının yanı sıra demiryolunu, Başkent Ankara’dan Anadolu’nun diğer önemli şehirlerine kavuşturmak için harekete geçmiştir. Doğu Anadolu’nun demiryoluyla buluşması, 1924’de Fevzipaşa-Diyarbakır, Ankara-Sivas, Samsun-Sivas, 1925’de Filyos-Irmak, Kütahya-Balıkesir, 1926’da Ulukışla-Kayseri, 1933’de Afyon-Burdur, Yolçatı-Elâzığ, Sivas-Erzurum, Malatya-Çetinkaya, 1934’de Bozanönü-Isparta ve 1937’ de Diyarbakır-Kurtalan demiryolu hatlarının inşası ile sağlanmıştır (Avcı, 2014, s. 49). Böylelikle Cumhuriyet Dönemi’nde Osmanlı’nın ağaç şemalı demiryolu oluşumu, ağ şemasına (şekil 4) dönüşmüştür (Özdemir, 2001, s. 193).



Şekil 4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları haritası (“Devlet Demiryolları”, 2023)

II. Dünya Savaşı’ndan sonra, Türkiye’de demiryolu yapım çalışmaları yavaşlamış dönem içinde sadece Diyarbakır-Siirt hattı tamamlanmıştır. 1939 yılında 7324 kilometre demiryolu uzunluğa sahipken, 1945 yılında 191 kilometrelik bir artışla 7515 kilometreye ulaşmıştır. Yabancı şirketlerin elinde olan hatların küçük bir kısmı daha devletleştirilerek, 1945 yılında yabancı şirketlerin işlettiği hat uzunluğu 405 kilometreye düşürülmüştür (As, 2006, s. 245-246).

1950 yılları sonrasında artık tamamen yabancı şirketlerden alınan 3840 kilometrelik demiryolu hattının yanı sıra; Ruslardan kalan 355 kilometrelik hat ve milli sermaye ile inşa edilen 3579 kilometre ile birlikte toplam 7675 kilometre demiryolu hattına ulaşılmıştır. Tabi inşa edilen bu hatların %75’i Ankara’nın doğusuna, %25’i batısına inşa edilmiştir. Böylelikle Türkiye demiryolu politikası hedefine büyük ölçüde ulaşmıştır. Ancak çok partili döneme geçilmenin ardından, demiryollarının önemi azalmıştır (Yıldırım, 2001, s. 192-194). Karayollarının yapımına hız verilmeye başlanmış ve 1951 yılından 2003’e kadar tamamıyla demiryolları ihmal edilmiş, toplam uzunluğu 945 kilometrelik demiryolu hattı inşa edilmiştir (Öcal, 2019, s. 25). 2003 yılı sonrasında demiryolları tekrardan devlet politikası haline dönüştürülmüştür. İlk atılım, 2003 yılında Ankara-Eskişehir yüksek hızlı tren hattının inşasıyla başlamıştır. 2014 yılı itibariyle Ankara-Eskişehir, Eskişehir-İstanbul, Konya-Ankara hatları olmak üzere toplam 1213 kilometrelik hızlı tren hatlarının yapımı tamamlanmıştır. 2018 yılıyla birlikte Türkiye toplam 12.710 kilometrelik hat uzunluğuna ulaşmıştır. 2023-2035 yılları arasında yüksek

hızlı tren demiryolu ağının 31.000 kilometreye ulaşması hedeflenmiştir (Pakih, 2022, s. 11). Böylelikle yüksek hızlı tren ile demiryollarına olan rağbet artmış ve yolcu taşımacılığı canlanmış, sonucunda istasyon ve gar binalarının yeniden işlev kazanmasının önünü açmıştır (Aydar, 2022, s. 36).

2.2.1. Ankara- Sivas- Erzurum Demiryolu Hattının İnşası

Osmanlı Dönemi'nde Erzurum'a kadar ulaşacak demiryolu hattının inşası büyük önem arz etmiş, bu nedenle birçok proje örneği hükümete sunulmuştur. İlk proje İzmir-Aydın hattını yapan Edward Price'ın vekili Larkin'e verilmiştir. Ancak Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum hattın yapımına bir türlü başlanamadığı için mukavele geçersiz sayılarak sözleşme fes edilmiştir. Daha sonra Preessel Projesi ile Haydarpaşa'dan başlanacak hattın ana ve şube hatlarının Erzurum'a ulaşması planlanmış, ancak proje uygulanmamıştır. 1881 yılında Hasan Fehmi Paşa Sadaret makamına bir proje sunmuştur. Bu projede, Konya-Kayseri-Sivas ve Erzurum gibi şube hatlarını, Anadolu Demiryolları ana hatlarına ve limana kavuşturmak için inşa teklifi bulunmaktadır. Hattın güzergâh boyunca karlı olduğunu savunmuş ve inşa edilmesi için önerilerde bulunmuştur. 1889 yılında Alman imtiyazı ile Küçük Asya Demiryolları İnşaat Şirketi hattın inşasına başlamıştır. 1892 yılında Ankara'ya ulaşmış ve hükümetin kilometre garantisi vermek istememesinden dolayı, hattın doğuya uzatılması durdurulmuştur. (Aydın, 2001, s. 57-58). II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, Meclis-i Mebusan'a, Erzurum Vekili olarak Karakin Pasdirmacıyan katılarak, bir proje önerisinde bulunmuştur. Projenin inşa aşamasına geçmesini ve stratejik açıdan Ankara-Erzurum hattının diğer hatlardan daha önemli olduğunu dile getirmiş, ancak diğer projeler gibi uygulanması mümkün olmamıştır (Temizgüney, 2008, s. 58-61).

Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde Ankara'nın Doğu Anadolu'ya bağlanması ve demiryollarının kısa süre içinde genişletilmesi kuşkusuz en önemli amaçlar arasında yer almıştır. 1927 yılında Ankara'nın doğusunda 300 kilometre uzunluğuna sahip demiryolu hattı inşa edilmiştir. Aynı yıllarda Sivas-Erzurum demiryolu hattının inşası yabancı şirketlerce yapılması istenmiştir. İlk önce Belçikalı şirkete verilen imtiyazla inşaat faaliyetlerine başlanmış, ancak şirket sermaye sıkıntısı çektiği için sözleşme fes edilmiştir. Daha sonra İsveçli bir şirket ile anlaşılmış, ancak şirketin demiryolu hattı inşaatını başaramayacağı gibi nedenlerden dolayı sözleşmelerine son verilmiştir. Bu

doğrultuda Anadolu'nun tam ortasından geçecek olan Sivas-Erzurum hattının inşasına birkaç yerden başlanarak birleştirilme kararı alınmış, ancak ekonomik şartlar buna izin vermemiştir. 1930 yılında Sivas'a ulaşan hattın yapımı da yarım kalmıştır. Ekonomik buhranın oluşturduğu bütçe sıkıntısı yüzünden, hükümet içinde iç borçlanma gündeme gelmiş, İsmet İnönü bu durum hakkında aşağıdaki ifadeleri kullanarak iç borçlanmaya olan ihtiyacın önemini vurgulamıştır:

“Ülkeyi imar edelim ve iktisadi vaziyetimizi yükseltelim de daha rahat ve daha kuvvetli olalım diye dışardan bize bol para vermeyi kimse düşünmeyecektir. Ülkenin geleceği bizim hizmetimize, bizim paramıza bağlıdır... Dahili istikrar sisteme milli kalkınmanın en önemli vasıtasıdır” (Yıldırım, 1999, s. 614).

Mustafa Kemal Atatürk, 1 Mart 1924 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki konuşmasında Anadolu'nun dört bir yanını demir ağıyla donatma arzusunu, şöyle ifade etmiştir:

“Ülkenin ihtiyacı olan demiryolları hiçbir zaman gözümüzden uzak kalmayacaktır. Ankara-Sivas-Erzurum demiryolunun derhal yapımına başlanması kararını esaslı bir gelişme sayıyoruz. Ülkede her fırsattan faydalanarak bir karış fazla demiryolu yapmak, fakat durum ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu milletin gerçek ihtiyacına tamamen uygun olduğu kanısındayım” (Özdemir, 2006, s. 28).

Bu doğrultuda, 23 Mart 1924 yılında 449 sayılı bir kanun çıkarılmıştır. Kanun ile Ankara-Musaköy- Samsun-Sivas arasında inşa edilecek demiryolu hattı için toplam 65 milyon lira ödenek çıkarılmıştır. 1924 yılında Nuri Demirağ, Samsun-Sivas hattının 7 kilometrelik kısmının ihalesi 210.000 TL'ye almıştır (Yalçın, 2009, s. 748). 1926 yılında Kayseri-Sivas demiryollarının, Turhal-Sivas kısmının inşa imtiyazı Belçikalı şirkete verilmiştir. Anlaşma gereği 1927 yılında başlanıp 1930 yılında bitirilmesi istenen hattın toplam maliyeti 15.000.000 dolar olarak belirlenmiştir. Ancak şirketin demiryolu inşasına başlamasına rağmen ekonomik sorunlar doğrultusunda bitiremeyeceği nedeniyle sözleşme bitirilmiştir (As, 2006, s. 98-99). Hattın yapımı bir süre sonra Türk müteahhitlere ihale edilmiş, 30 Ağustos 1930 yılında Ankara-Kayseri-Sivas demiryolu hattı tamamlanıp işletmeye açılmıştır (Türker, 1987, s. 39).

1930 yılında bitirilen Ankara-Sivas hattının, Erzurum'a ulaşması için 4 maddelik bir kanun teklifi 20 Mayıs 1933'te TBMM'de kabul edilmiştir. Kanunla birlikte birçok girişimler olmuştur (Küçükuşurlu ve Saylan, 2008, s. 320). Bu girişimler, aralarında Julius Berger ve Fox şirketleri olmak üzere, Fransa, Almanya ve Amerika gibi inşaat şirketleri Sivas-Erzurum demiryolu hattı inşası için yarışa girmiştir. Aralarında Türk müteahhitlerinde olduğu şirketler ile Nafia Vekaleti yetkilileri çeşitli görüşmeler yapmış

ve hattın inşasına yönelik; %7 faiz verileceği, ödemelerin 12 yılda bir yapılacağı belirtilmiştir. 12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulü ile hattın ihalesi yapılmıştır. Bakanlar Kurulu, 12 Haziran 1933 yılında 14567 sayılı kararınca hattın inşaatını, Türk şirketi ve ilk Türk Müteahhit Nuri Demirağ ve Ortakları Firmasına verilmiştir (As, 2006, s. 107-109). 4 Eylül 1933 yılında demiryolu hattının inşasına Sivas'tan başlanmıştır.

Sivas-Erzurum hattının yapımı için SSCB'den ucuz maliyetli olduğundan dolayı üç bin ton çimento alınması ve hattın yapımı süresince alınmaya devam edileceği kararı alınmıştır. Yapıldığı güzergâh boyunca arazi yapısı itibarıyla oldukça sarp ve engebeli olduğundan dolayı demiryolu rayları, su boruları, montaj aletleri, kereste ve çimento gibi yapı malzemelerinin hem Avrupa'dan hem de ülkenin farklı bölgelerinden temini sağlanmıştır (Haştemoğlu, 2012, s. 146-148). Ekonomik buhran ve zor arazi şartlarına bakmaksızın yaklaşık 587⁵ kilometre olan, Sivas-Erzurum hattının 8 yılda bitirilmesi istenmiş ve toplam 80 milyon liralık ödenek sağlanmıştır (Karayemiş, 2012, s. 105). 1935 yılında 43 kilometre uzunluğuna sahip Sivas-Tezer hattı, 1937 yılında Sivas-Divriği hattı işletmeye açılmıştır. 1938 yılında Erzincan'a ulaşan demiryolu hattına ilk tren seferi 10 Aralık 1938 yılında gerçekleşmiştir (As, 2006, s. 108).

28 Temmuz 1939 yılında Aşkale'ye ulaşan demiryolu hattının açılışı, 22 Eylül 1939 yılında gerçekleşmiştir. 6 Eylül 1939 yılında artık beklenen gerçekleşmiş ve kadim şehir Erzurum'a demiryolu ulaşmıştır (Erturan, 2012, s. 59).

Tablo 3. Sivas-Erzurum demiryolu hattı şubelerini gösterir tablo

Sivas-Erzurum Demiryolu hat şubeleri	Km	Maliyeti
Sivas-Çetinkaya	113	4.050.000
Çetinkaya-Divrik	64	6.400.000
Divrik-Erzincan	161	16.200.000
Erzincan-Aşkale	158	8.500.000
Aşkale-Erzurum	52	2.300.000

Kaynak: Çalapverdi 2008'den yararlanılarak oluşturulmuştur

⁵ Bu rakam yayınlarda farklılık göstermektedir. (Erturan, 2012, 59) Sivas-Erzurum hattının 690 km uzunluğa sahip olduğunu belirtirken, (As, 2006, s. 108) 548 km olduğunu ifade etmektedir.

Hattın inşasında Nuri Demirağ ilk müteahhit, Ali Naki Erenyol, müteahhit grup şefi olarak görev almışlardır (Çalapverdi, 2008, s. 17-18). 1933 yılı da Yüksek Mühendis Mektebinden mezun olan, Şeref Erkman aylık 250 lira ücret dahilinde İnşaat Başmüdürlüğü Mühendisliğine, 1937 yılında Yüksek Mühendislik Mektebinden mezun olan, Nihat Sargınalp, 150 lira ücret dahilinde İnşaat Başmüdürlüğü Mühendisliğine, Fehmi Çoruh 145 lira ücret dahilinde İnşaat Başmüdürlüğü Muhasipliğine tayin olmuştur (Turunç, 1938, s. 131-133; Sezginer, 1939, s. 49). Sivas-Erzurum Demiryollarının 1939 yılına kadar inşasına ikinci müteahhit Sadri Gezdu, 1936-1938 yılları arasında demiryolu hattının 10. kısmına kontrol mühendisi olarak Hüsnü Tanyolu' da katılmıştır (Anonim, 1968, s. XVII-XXI).

Böylelikle Sivas-Erzurum hattı çok zor arazi koşullarına rağmen tamamlanmıştır. Tamamlanan hat boyunca yüksek dağlardan oluşan ve çok arızalı olan Çörek, Çaltı, Diken, Kemah, Sansa ve Fırat gibi boğazlar yer almıştır. Hattı buralardan geçirebilmek için dolambaçlı uzun ve sık tüneller yapılmış, derin ve sert yamaçları, 30-120 metre uzunluğunda, yüksek ve tutulması zor köprüler Türk'ün azimli çalışmalarıyla yapılmıştır.

Bu güzergahta takriben, yarısı kaya olmak üzere, kagir inşaat, kuru taş inşaat, 2816 kagir ve betonarme köprü, 33 büyük demir köprü ve uzunluğu 32 kilometreye varan 16 milyon liraya mal olan 153 tünel açılmıştır. Bütün inşaat için, 18 milyona yakın işçi ücreti hesap edilmiştir ki, bu miktar umum nüfusumuza tekabül ettiğine göre bu eseri her işte *“milli vahdet ve gayretin değerli bir nişanesine atfederek, bütün milletin iştirakiyle vücut bulmuştur”* diyebiliriz⁶. Türk mühendisi, Türk sermayesi, Türk işçisiyle şirketinin planlandığı tarihten on altı ay önce *Sivas-Erzurum* hattını bitirmiş olması, Hükümet tarafından büyük bir başarıyla değerlendirilmiştir.

2.2.1.1. Erzurum Demiryolu Hattı

“Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının Erzurum' a kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum”

Mustafa Kemal Atatürk

Erzurum, bulunduğu coğrafi konum nedeniyle her dönemde Anadolu'nun bel kemiği olup, Kafkasya, İran gibi ülkelere demiryolu bakımından önemli bir bağlantı şehri olmuştur. Rus hakimiyetine giren bu bölgede Osmanlı Devleti'nin birçok girişimi olmuş,

⁶ Bkz. (1939). Ankara- Erzurum Tren Hattının Erzurum Kısmı Açılış Töreni- Film Arşivi

ancak bu girişimler Rus idaresi tarafından engellenmiştir (Albayrak, 1995, s. 31). Bu engelleme sonucunda I. Dünya Savaşı'nda cepheye asker, silah cephane ve yiyecek teminatını, İstanbul-Ankara-Erzurum arasında tren hattının olmayışından dolayı karayoluyla tam bir ayda sağlamıştır. Nitekim savaşı kaybeden Osmanlı Devleti, toprak kayıplarıyla ağır yara almıştır (Müderrisoğlu, s. 1988, s. 92).

93 Harbi (1877-1878 Türk-Rus Savaşı) sırasında Ruslar, Kars Kalesi de dahil olmak üzere batıya doğru çok toprak kazanmıştır. Kars, Anadolu'dan Kafkasya'ya erişimi kontrol eden stratejik bir kale olarak görülmüş, bu bağlamda, Ruslar demiryolu politikalarının bir parçası olarak, Transkafkasya demiryolunun Tiflis'ten Kars'a uzanan bir kolunu inşa etmiştir. Bu hat, Rusya İmparatorluğu ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki asıl sınır karakolu olan Sarıkamış'a kadar uzatılmıştır. 1899'da açılan ve Sarıkamış-Kars sınırına ve Erzurum'a ulaşan bu çizgi, I. Dünya Savaşı'nda (1914) önemini kanıtlamış; Ruslar, 1915'te Sarıkamış'ta Osmanlı saldırısına ve 1916'daki karşı taarruza direnerek 16 Şubat 1916'da Erzurum'u kazanmıştır. Rusların Kars ve Erzurum çevresini işgal ederek bölgede hakimiyet kurmaları ile birlikte esir düşen Türk askerleri ve yerli halka kendilerine ait bir demiryolu hattı inşa ettirmişlerdir. Doğukapı-Akkaya-Kars-Sarıkamış-Erzurum arasındaki bu demiryolu hattı; Osmanlı yönetimi dışında inşa edilen tek hattır (Müderrisoğlu, 1988, s. 92; Yavuz ve Tavukçu, 2012, s. 294-295).

1916 yılında Ruslar demiryolu güzergahını Sarıkamış-Hasankale-Erzurum hattı üzerinden batıya kadar uzatılmayı hedeflemişlerdir (Doğanay, 1983, s. 216). Bu doğrultuda cepheyi beslemek için Sarıkamış'tan 750 mm (75 cm) darlıkta bir hat inşa edilmiştir. Bu hat Erzurum'u geçerek yaklaşık 50 kilometre batıya doğru gidiyordu ("Trains of Turkey", 2023). Ancak bu son hat küçük demiryolu özelliğinde bir dekovil hattıdır.

30 Eylül 1924 yılında Erzurum Pasinler ilçesinde meydana gelen deprem sonrası incelemelerde bulunan Mustafa Kemal Atatürk ziyareti esnasında demiryolu konusuna değinmiş ve konuşmasında: *"Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı bölgelerden geçtim. Memleketin doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için doğuyu, diğer vatan parçalarına bağlayacak bir demiryolunun buraya kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele sayıyorum"* demiştir (Arslan, 1961, s. 212).

İsmet İnönü 31 Ağustos 1930 yılında Sivas Demiryolları açılış töreni esnasında yaptığı konuşmasında: *“Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa’nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu”* demiştir (İnönü, 1933). Erzurum hattının tamamlanması konusunda alınan kararlar nihayet uygulanmış ve Mustafa Kemal Atatürk’ün ölümünden sonra ilk tren 6 Eylül 1939 yılında Erzurum’a kavuşmuştur. Böylece Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’ün vasiyeti yerine getirilmiştir (Resim 14) (Eyyüpoğlu, 2018, s. 13-14).



Resim 14. Erzurum’a ilk kez gelen tren lokomotifi (Aycı, 2006)

3. BÖLÜM

DEMİRYOLU MİMARİSİNİN GELİŞİMİ

3.1. GAR KAVRAMI VE BENZER KAVRAMLARLA İLİŞKİSİ

Demiryolu ulaşımı 18.yüzyılla ortaya çıkmış, ulaştığı her alana çeşitli teknolojiyi, kakınmayı, gelişmeyi ve modernliği ulaştıran dönemin önemli ulaşım ağı olmuştur. Endüstriyel gelişmeler doğrultusunda, ticaret faaliyetleri ve bölgelerde nüfus yloğunluğu artmıştır. Nitekim artan güzergahlar doğrultusunda insanların demiryolunu yoğun olarak kullanması sonucunda, yeni yapı türü gar ve istasyon binaları ortaya çıkmıştır. Bu yapılar inşa edildiği yerin, ihtiyacı ve kullanım amacına göre isim almıştır.

Gar sözcüğü, “korumak, muhafaza etmek” anlamlarına gelen eski Fransızca *garer/guarer* fiilinden köken almıştır (“Nişanyan Sözlük”, 2023). Günümüz Fransızcasında da *gare* sözcüğü “tren istasyonu” anlamında kullanılmıştır (“Fransızca Sözlük”, 2023). TDK’ye göre gar; demiryolu ile yolculuk edenlerin gereksinimlerinin geniş ölçüde karşılandığı büyük tren istasyonu olarak tanımlanmıştır (“TDK”, 2023).

Doğan Hasol’un “*Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*” kitabında yazar, gar terimini, büyük demiryolu istasyonu olarak tanımlamıştır (Hasol, 1975, s. 190). Gar binaları, Sanayi Devrimi’nin ulaşım ve taşıma alanlarındaki gereksinimleri doğrultusunda ortaya çıkan bir yapı türüdür.

İstasyon, İngilizcede “Railway Station” olarak isimlendirilmiştir. Günümüz Türkiye’inde büyük tren istasyonlarına Fransızcadaki karşılığı olan “Gar” denilirken, ara istasyonlara İngilizcedeki karşılığı olan istasyon ismi verilmiştir (Yavuz, 2005, s. 22).

Trenin duracağı noktaya istasyon denir. Küçük olan, durak olarak adlandırılırken, büyük yolcu salonu ve farklı fonksiyonlu yapıları kapsayanlara ise gar denilmiştir (Bozkurt, 1988, s. 149). Gar binaları, kent merkezlerinde teşkilatlı binaları ifade ederken, istasyon binaları ilçe ve kasaba gibi küçük yerleşim yerlerindeki demiryolu mimarisine karşılık gelmiştir (Akkuş, 2021, s. 17-18).

İstasyonlar, demiryolu hattı üzerindeki konumlarına göre; ara, uç, kavşak, kesişme yeri ya da rıhtım gibi isimlerle adlandırılmıştır. Trenin her iki gidiş-gelişine olanak sağlayan istasyonlar, ara istasyon olarak adlandırılırken, trenin yalnızca tek yönde giriş-

çıkışına hizmet eden istasyonlara ise uç istasyon denmiştir (Gürsoy, 2016, s. 5). Bir hattın diğer hattan ayrıldığı yer, kavşak istasyonu iken, birden fazla hattın kesiştiği yer kesişme yeri istasyonudur. Rıhtım istasyonu ise deniz, göl kenarı gibi yerlerde yer alan istasyonlardır (Kösebay Erkan, 2007, s. 119).

Endüstri dünyasında yaşanan gelişmeler kentlerinde yeniden şekillenmesini sağlamıştır. Bu süreçte küresel şehirleşmenin kilit noktası gar ve istasyon binaları olmuştur. İstasyon binaları inşa edilirken ait olduğu dönemin ve toplumun kültür koşullarını sergilerken, gar binaları bir nevi kentin belirleyici silüetini oluşturarak, kent dokusu içinde simgesel yapılar olmuştur (Yıldız, 2013, s. 52). İstasyon ve gar binaları bazen yapıldıkları bölgenin mimarlık kültürünü, bazen hattı yapan ülkenin kültürünü yansıtmıştır. Buna nazaran bazen de geçmiş dönemin mimari özelliklerinin yorumlanmasıyla bir sentez oluşturmuştur (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32). Yapıldıkları dönem göz önünde tutularak kendilerine has planları, malzemeleri ve yapım teknikleri ile şehirlerin gelişmesinde en önemli etken olmuşlardır (Kulözü, 2016, s. 23).

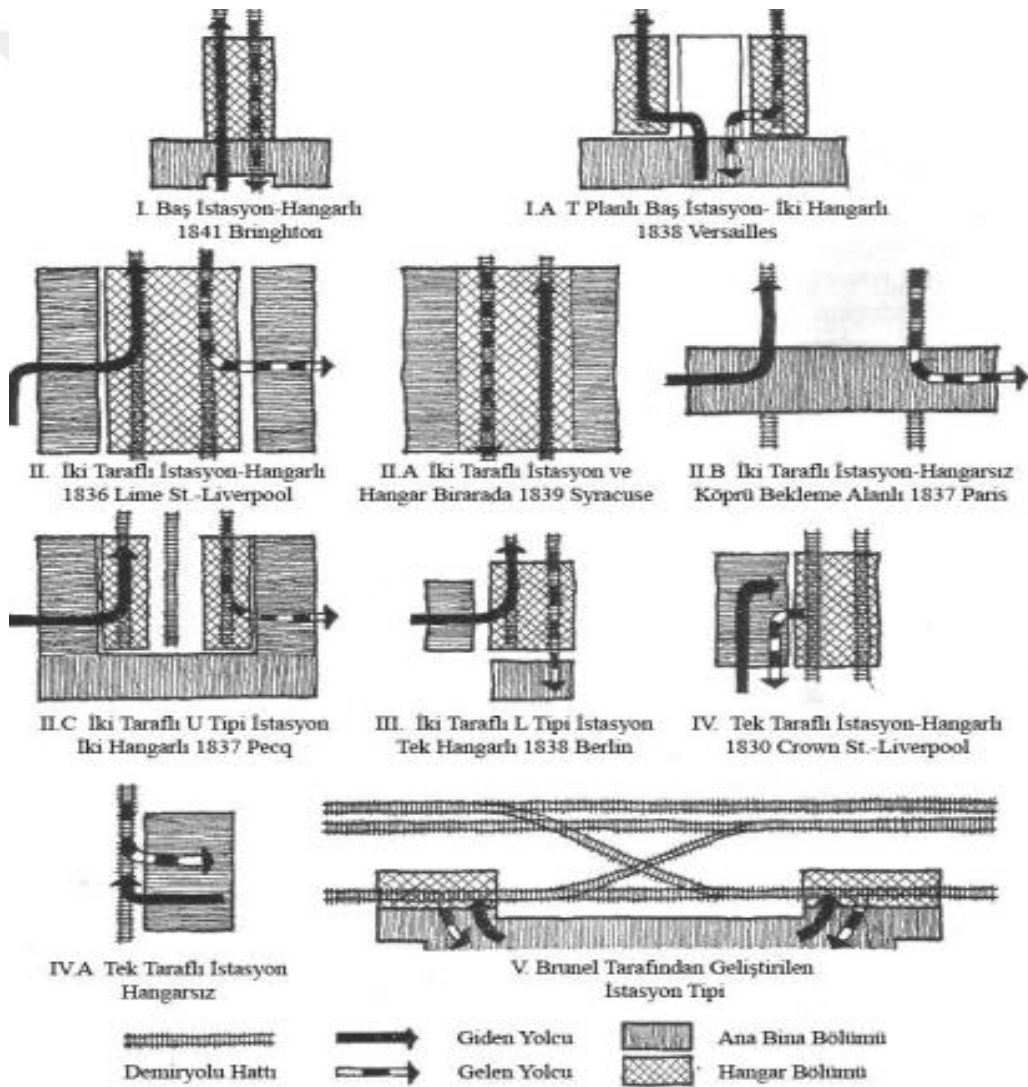
Gar ve istasyon binaları, çevresi ile etkileşim halinde olmuştur. Özellikle yerleşim yerleri, gar ve istasyon yapılarının etrafında gelişim göstermiştir. Kentler üzerine yapılan demiryolları istasyon caddelerini oluşturmuş ve kentler istasyon caddesini merkez alarak şekillenmiştir. Merkezi istasyon binaları olmak üzere, o alanın çevresinde fabrikalar ve işletmeler açılmış, kentler bu doğrultuda gelişmiştir. Böylelikle demiryolları kentin sosyal, ekonomik ve kültürel mekânsal gelişmelerin bir nevi omurgası haline gelmiştir. (Çoygun Sabutay, 1996, s. 5; Aydar, 2022, s. 39).

3.2. TARİHSEL SÜREÇTE GAR BİNALARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE İLK ÖRNEKLER

3.2.1. Avrupa'daki Gelişmeler

Sanayi Devrimi mühendislikte olduğu kadar mimaride de değişim ve gelişmelerin önünü açmıştır. Yeni yapı teknolojileri, yeni yapı elemanları ile gelişen bir mimari ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri de şüphesiz demiryolunun öneminin ortaya koyulmasıyla birlikte gelişen demiryolu mimarisidir. Bunun sonucunda ise istasyon yapıları gibi yeni bir tür ortaya çıkmış, istasyonlar da kendi içinde çeşitli işlevlere yönelik yeni yapı türlerini oluşturmuştur. Bu yapılar; gar binaları, oteller, lojmanlar, hangarlar ve depolar olarak örnek gösterilebilir (Sargın, 2022, s. 26-27). Bu kapsamda inşa edilen ilk istasyon

binaları, hangarlardan oluşan basit planlamalardan oluşmuştur. Bu binalar inme, binme ve bekleme amaçlı açık platformlardan oluşmuştur. İlk istasyon binalarının inşa sürecinde saray ve kilise yapılarında kullanılan mimari teknikler örnek alınmıştır. Demiryolu işletmesinin gelişmesiyle de yapılan istasyon binalarının plan tiplerinde de gelişmeler olmuştur. Avrupa’da yer alan istasyon binaları için üç çeşit plan tipi ön plana çıkmıştır. Bunlar; tek yönlü, iki yönlü ve baş/uç istasyonlarıdır. Bu planlı yapılar dünyanın farklı bölgelerine yapılmış, yapılan çeşitli denemler sonucunda üç tip istasyon planı başarısını kanıtlamıştır. Yapılan istasyon plan sınıflandırılması, (Şekil 5) gösterilmiştir (Haştemoğlu, 2012, s. 23-24).



Şekil 5. Erken dönem istasyon plan tipleri (Haştemoğlu, 2012)

19. yüzyılda istasyon binaları, eklektik mimari üslup içinde her tarzda kendine uygulama modeli bulmuştur. Curzon Street'deki terminalinin cephesinde İyon düzenlemesi, Londra Euston Propylaea İstasyonu'nun anıtsal cephesinde Dor düzenlenmesi, Monkwearmouth İstasyonu'nda klasik üslup düzenlenmesi, Newmarket İstasyonu'nun cephesinde barok düzenlemesi, Rotterdam İstasyonu'nda ise gotik düzenlemesi ile istasyon binalarının tasarlanmasına çeşitlilik kazandırılmıştır (Koçer, 1995, s. 5).

İngiltere'de Manchester-Liverpool hattı üzerinde yolcuların bekleme ve korunma ihtiyaçlarını karşılamak için istasyon ve gar binaları inşa edilmeye başlanmıştır. 1830 tarihli Crown Street İstasyonu dünyada bilinen ilk istasyon binası olup, bu hat üzerinde hizmete girmiştir (Resim 15) (Arar, 2020, s. 15). İstasyon binası, iki katlı olup, dikdörtgen pencereyle oldukça sade bir görünümde inşa edilmiştir (Durak, 2003, s. 84).

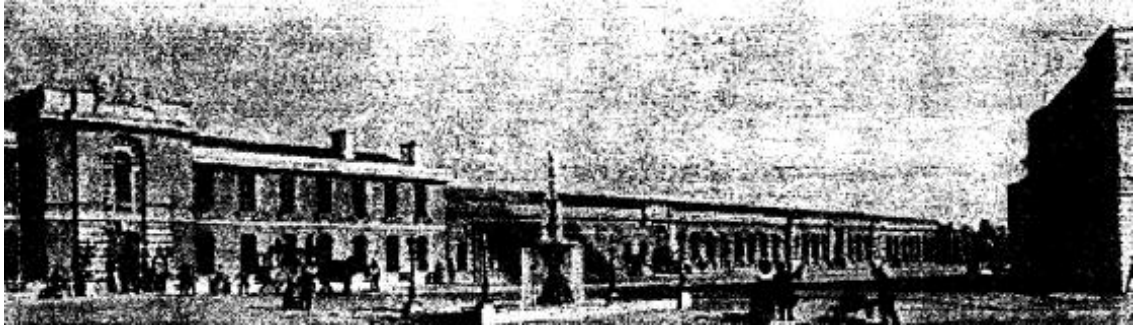


Resim 15. Crown Street İstasyon Binası (1830) genel görünümü (Url 15)

19. yüzyılda demiryolunun yaygınlaşması ile mimarların istasyon binası tasarlama amaçları arasında yapıya özgün bir karakter kazandırmak isteği olmuştur. Bu süreçte Ecole Des Beaux-Arts'ta yetişmiş mimarlar, geçmiş dönem mimari üslubu inceleyerek benzer tasarımlar ile yeni tip istasyon binaları inşa etmiştir. Bu dönemde istasyon binalarını etkileyen üslup pitoresk seçmecilik olmuştur. İşlevselliğin geri planda bırakıldığı, daha çok görsel etkinin ön plana çıkarıldığı bu üslupta; Antik Yunan, Roma Klasisizmi, Rönesans ve Doğu (Oryantalist) mimarisinin üslupları aktarılmıştır. Üslup

uygulanırken çeşitlilik, hareket, düzensizlik, karmaşıklık ve pürüzlülük gibi başlıca şu ilkeler ön planda tutulmuştur. Çeşitlilik ile çatılarda yer alan baca, kule ve kalkan duvar gibi ögeler, hareketlilik ile, ışık- gölge oyunları, orta aksta yer alan girişin vurgulanması, kule tasarımları, düzensizlik ile, asimetric plan uygulanması, pürüzlülük ile, cephe ve çatılarda kullanılan taş, tuğla ve kiremit gibi malzemelerin işlenmeden kullanılmasıyla ilkeler vurgulanmıştır. Yine üslubun bir diğer önemli öge kullanımı kemer ve kule formları olmuştur. Başlangıçta beşik kemer, kısa ve kalın gövdeli kuleler yaygın olarak kullanılmıştır. 1860 yıllarında ise sivri kemer, uzun ve ince kuleler tercih edilmiştir. 1890 yıllarına geldiğimizde bu formlar benimsenmemiş olacak ki tekrardan beşik kemer ve kısa ve kalın kuleler kullanılmıştır. Dönem sonu itibari ile kulelerin kullanılmasından tamamen vazgeçilmiştir.

1840-1852 yıllarında erken demiryolu istasyon binaları tek ya da az katlı olarak inşa edilirken, binaların tasarımında yatay mimari etki tercih edilmiştir. Derbyshire’de 1839-1841 yılında inşa edilen Trijunct İstasyon Binası, buna örnek oluşmuştur (Resim 16). 1850 yıllarına gelince istasyon binalarında yatay-düşey mimari etki olup, asimetric olarak yerleştirilen kısa kuleler ile denge sağlanmıştır. Chester’de 1847-1848 yıllarında inşa edilen Cheshire İstasyon Binası buna örnektir (Resim 17) (Durak, 2003, s. 84-86).

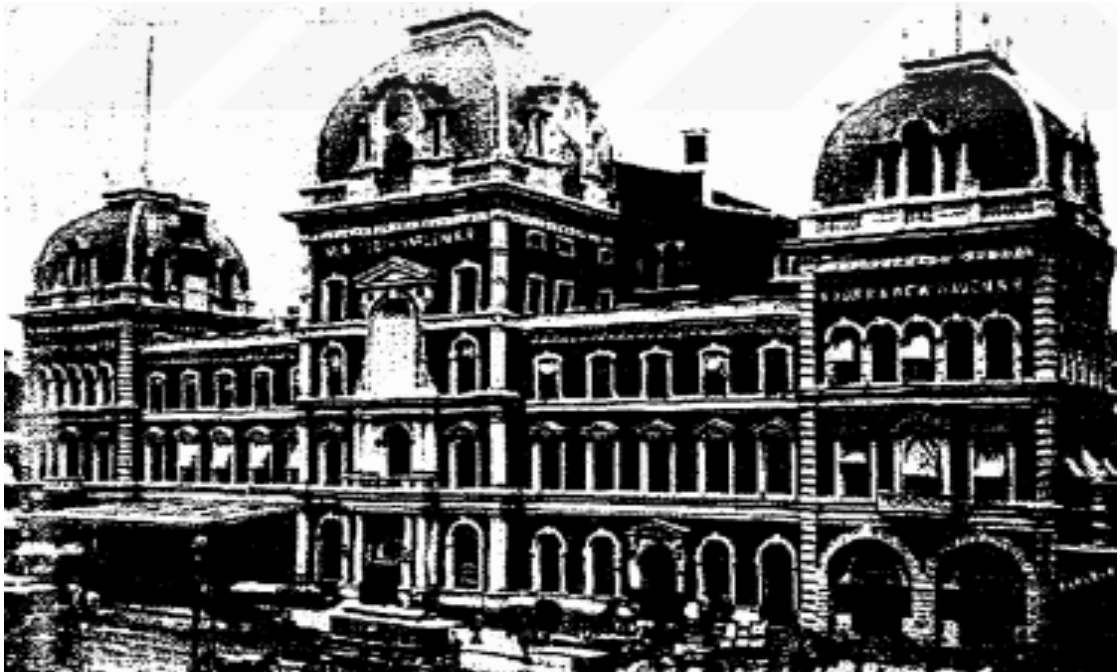


Resim 16. Trijunct İstasyon Binası (1839-1841) genel görünümü (Durak, 2003)



Resim 17. Cheshire İstasyon Binası (1847-1848) genel görünümü (Durak, 2003)

19. yüzyılın ortalarında demiryolları teknolojisinde yaşanan gelişmeler göz önünde tutularak istasyon bina tasarımlarında çeşitli üsluplar kullanılmıştır. 1850 yıllarında Yeni Viktoryen Gotik üslubu ile tasarlanan binalarda karmaşık kütle kompozisyonları, asimetri kullanımı, sivri tonoz ve kubbeli kule kullanımları dikkat çekmektedir. Daha çok Amerika ve İngiltere’de bu üslupla istasyon binaları tasarlanmıştır. New York’ta 1869 yılında I. Grand İstasyon Binası, bu üslupta inşa edilmiştir (Resim 18). Yapı üç katlı bir kütle kompozisyonuna sahip olup, cephe beş bölümden oluşmuştur. Cephede yer alan kare formlu kulelerin üzeri kubbe ile örtülmüştür (Durak, 2003, s. 88).



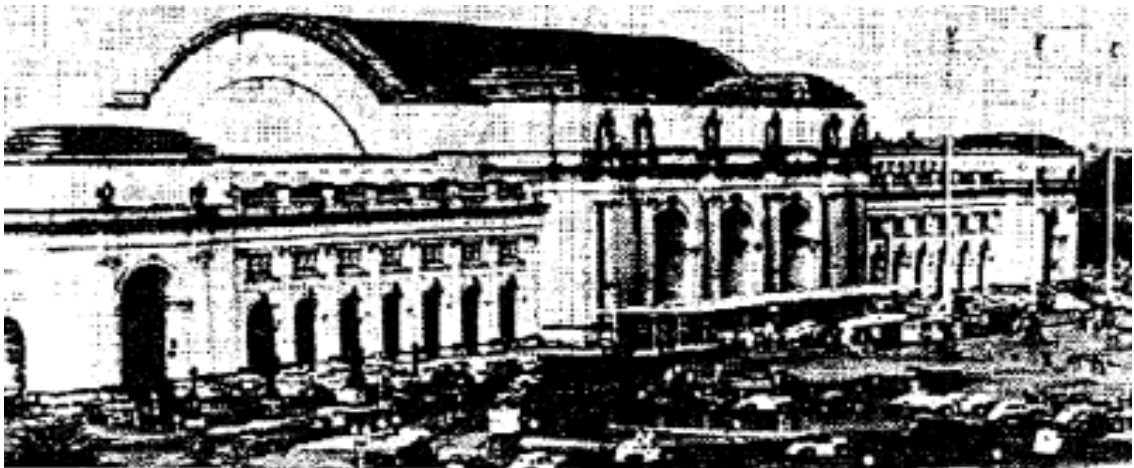
Resim 18. New York, I. Grand İstasyon Binası (1869) genel görünümü (Durak, 2003)

19. yüzyılın ikinci yarısının ilk çeyreğinde cephe tasarımlarında yatay etki tamamen ağır basmıştır. Cephede kullanılan asimetrik kule ve payanda arasında yer alan sivri kemerli pencere kullanımı, kalkan duvar ve dik çatıların binaya eklenmesi ile düşey etki oluşturulmuştur. Londra’da 1863-1876 tarihli St. Pancras İstasyon Binası bu üslup ile tasarlanmıştır (Resim 19) (Durak, 2003, s. 89).



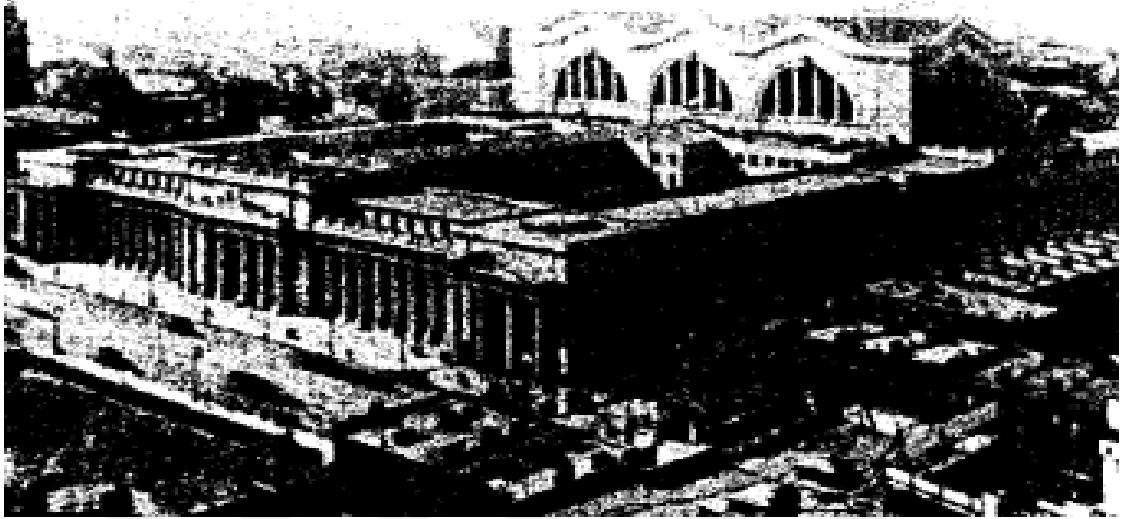
Resim 19. Londra, St. Pancras İstasyon Binası (1863-1876) genel görünümü (Durak, 2003)

19. yüzyıl sonlarına doğru Alman mimarlar, romanesk üslup ile istasyon binalarını tasarlamıştır. Cephelerde tuğla ve pişmiş toprak malzeme ve pitoresk üslubun eşitlik ve pürüzlülük ilkelerini uygulamıştır. Cephelerde yatay etki azalmış olup, simetri ve yatay etkinin birlikte kullanımıyla kütle hareketleri sınırlandırılmıştır. Yine bu dönemde yüksek sivri çatılar ve kulelerin (Resim 19) yerini kubbe ve tonoz örtülü çatılar almıştır (Resim 20) (Durak, 2003, s. 91).



Resim 20. Washington D.C. Union İstasyon Binası genel görünümü (Durak, 2003)

20. yüzyıl başlarına gelince istasyon binalarında kemer ve kolonad çok sık kullanılmıştır. Avrupa’da da pitoresk canlandırmacılığı, ulusalcı akımlar ve Art-Nouveau etkisiyle istasyonlar biçimlenmiştir. Asimetrik kompozisyonlar, kolonadlar, kuleler, kemer kullanımlarıyla oldukça zengin bir görünümü kazandırılmıştır. Pennsylvania İstasyon Binası (1902-1910), ön cephelerde kullanılan kolonadlı üsluba örnek oluşturmıştır (Resim 21) (Durak, 2003, s. 95-96).



Resim 21. Pennsylvania İstasyon Binası (1902-1910) genel görünümü (Durak, 2023)

1914-1956 yılları arasında artık mimari üslupta görselliğin yerini işlevsellik almıştır. Eklektik süsleme unsurlarından uzak, yalın sade formlar, prizmatik kütle ve saydam düzenlemeler ile istasyon binalarına modern bir yenilik kazandırılmıştır. 1931 tarihli Düsseldorf İstasyon Binası bu üsluba bir örnektir (Resim 22). Artık II. Dünya Savaşı sonrasında demiryollarının kullanımı azalmış, artık modern gereksinimler olan otomobillere rağbet artmıştır. 19. yüzyılda büyük hız kazandırılarak yapılan istasyon binalarının inşası tamamen durmuş, hala kullanılabilen binalar ise günümüz koşullarına uygun hale getirilerek hizmet vermeye devam etmiştir (Durak, 2003, s. 101).



Resim 22. Düsseldorf İstasyon Binası (1931) genel görünümü (Durak, 2003)

3.2.2. Türkiye’deki Gelişmeler

Türkiye’deki gar ve istasyon binaları, Osmanlı Dönemi’nde inşa edilenler, Cumhuriyet Dönemi’nde inşa edilenler ve 1950 sonrası inşa edilenler olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Hem Osmanlı hem de Cumhuriyet Dönemi’nde gar ve istasyon binaları yerli ve yabancı sermaye ile inşa edilmiştir (Hastemoğlu, 2012, s. 88). İnşa edilen gar ve istasyon binalarının konumları da önem arz etmiştir. Osmanlı Dönemi’nde verilen imtiyazlar doğrultusunda, yabancı şirketlerin istekleri üzerine daha çok ekonomik ve stratejik noktalar tercih edilirken, Cumhuriyet döneminde ekonomiden çok siyasi ve stratejik noktalar tercih edilmiştir (Sezginalp, 2020, s. 25).

Türkiye’deki gar ve istasyon binaları; Osmanlı Dönemi’nde İngiliz, Fransız ve Alman sermayesi ile inşa edilmeye başlanmış olup, inşa edildikleri bölgenin mimarlık kültürünü bazen de geçmiş dönem mimari unsurlarının yeniden yorumlanmasını yansıtmıştır (Erdoğan, 2005, s. 30).

Osmanlı Dönemi’nde inşa edilen gar ve istasyon binaları, kendi içinde I. II. III. ve IV. grup olarak sınıflandırılmıştır (Şekil 6). I. sınıf yapılar, büyük merkezlerde, ihtiyaçlar doğrultusunda şekillenmiş olup, simetrik plana sahip, üç bölümden oluşmuştur. Orta kütle ön ve arkaya çıkıntılı iki kat olarak tasarlanmıştır. Yolcular için zemin kat içerisinde bilet satışı noktası, bagaj odası, bekleme salonunu ve ofis birimleri yer almıştır. Personele ait lojmanlar ise birinci katta yer almıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 119)⁷. II. sınıf yapılar, bodrum üstü iki kattan oluşan simetrik plana sahiptir. Zemin katta bilet satış noktası, haremlük, yolcu bekleme salonları yer alırken birinci katta personel odaları yer almıştır. Bu sınıftaki yapılar, yükleme ve boşaltma deposu olmayan çok fonksiyonlu yapılar olmuştur. III. sınıf yapılar, bodrum üstü iki kattan oluşmuştur. Yapıya bitişik olan yük depolarında yükün yüklenip boşaltılması için depo bulunmaktadır. Zemin katta bilet satış noktası, bekleme salonu ve yolcuların ihtiyaçlarını karşılayan mekânlar yer alırken, birinci katta kamu konutları yer almıştır. Bodrum katı kömürlük olarak kullanılmıştır. IV. sınıf yapılar, bodrum üstü iki kattan oluşmuştur. Mekân düzenlemesi diğer projelerde olduğu gibi uygulanmıştır. Yapıya bitişik depolar yer almıştır. Bu tip Anadolu’da yaygın olarak kullanılmıştır. (Kösebay Erkan, 2007, s. 119; Sezginalp, 2020, s. 30-36).

⁷ Demiryolu lojman binaları hakkında yapılmış akademik bir yayın için ayrıca Bkz Sunay, 2022, s.741-763.

Demiryolunun geliştirdiği yolcu binalarında; bilet alma, bekleme salonları, lojmanlar, depo mekânlarına ek olarak; bekçi odaları, büfeler, haberleşme odaları, makasçı, vagon bakım atölyesi, ıslak mekânlar da yer almıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 119-120; Gürsoy, 2016, s. 5).

Cumhuriyet'in ilanına yakın ulusal kimlik arayışıyla, bağımsızlık ve milli kültürün oluşturulması fikri ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Bayındırlık İşleri'nin yürüttüğü imar faaliyetlerinde, temel öncelik çağdaş bir görünümü kazandırılmış kent planlanması ile hizmet ve endüstri alanlarındaki yapıların inşası olmuştur. Cumhuriyet Dönemi'nin politik simgesi haline gelen demiryolu yapımı ile birçok şehir merkezinde gar ve istasyon binaları modern tasarımıyla öne çıkmıştır (Batur, 2007, s. 73-76). Bu doğrultuda çeşitli adımlar atılmış ve istasyon binalarında Osmanlı ve Selçuklu Dönemi biçimsel özellikleri vurgulanmaya çalışılsa da verilen imtiyazlar nedeniyle Anadolu'da inşa edilen çoğu gar ve istasyon binası, imtiyaz verilen ülkenin kültürünü yansıtmıştır (Akcanca, 2022, s. 65). Mimar Kemalettin ve Vedat Beyler öncülüğünde I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın üslubu ile 1910-1930 yıllarına kadar istasyon binalarında ulusal bir kimlik oluşturulmaya başlanmıştır (Şentürk, 2021, s. 39). Bu üslupta başlıca Ankara, Edirne, Kayseri, Adana, Eskişehir, Konya gibi şehirlerde istasyon binaları tasarlanmıştır. Yapıların ortak özellikleri, Selçuklu ve Klasik Osmanlı Dönemi'nin geleneksel mimari öğelerinin kullanılmasıdır. Bu dönemde planlama örneği ise batılı şemalara uygun olarak tasarlanmıştır (Erdoğan, 2005, s. 31).

Bu dönemi takip eden yıllarda I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın yerini, Uluslararasılaşma üslubu almıştır. Bu dönemde inşa edilen gar ve istasyon binaları, dönem taklitçiliğinden tamamen uzak, sade bir mimari üslup anlayışıyla inşa edilmiştir. Bu anlayışta, cephe tasarımları daha basit, binaların cephelerinde geniş cam yüzeyler ve düz çatılar ile kübik anlayış oluşturmuş ve 1930'lu yıllarda Ulusal üslupta inşa edilen binalar sadeleştirilmiştir (Sezginalp, 2020, s. 38). Bu üslupta kendine istediğı ortamı bulamamış ve yavaş yavaş yerini II. Ulusal Mimarlık Akımı'na bırakmıştır. Bu akım 1932-1950 yılları arasında varlığını sürdürmüştür. Bu dönemde inşa edilen gar ve istasyon binaları geleneksel motif kullanımında uzak, modern mimari öğelerinin kullanılmasıyla, adeta modernleşmenin sembolleri olarak şehirlerde inşa edilmiştir. Böylelikle Türkiye'de ilk gar binasının inşasıyla başlayan tasarım kaygısı, 1960 yıllarına kadar gözlemlenmiştir (Erdoğan, 2005, s. 31-31).

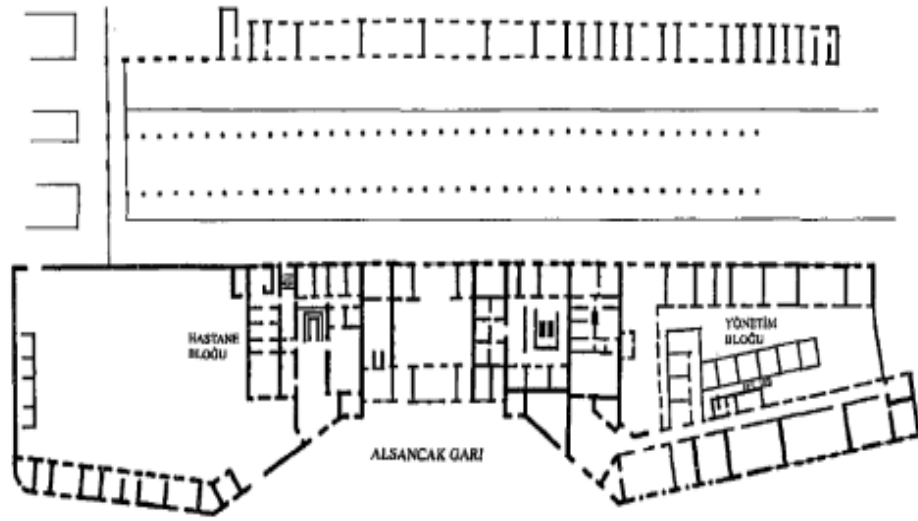
3.2.2.1. Osmanlı Türkiyesi'ndeki Gelişmeler

Anadolu'da gar ve istasyon binaları ilk inşa edilme sürecinde geleneksel mimariden farklı olarak, başta İngiltere olmak üzere batılı ülkelerin kontrolünde söz konusu ülkelerin kendi yapı öğelerini ve mimari üslup izlerini taşımıştır. Osmanlı batılılaşma sürecinde gar ve istasyon binalarında yerli mimarlar yerine yabancı mimarlara görev verilmiş ve yapılarda Avrupalı üslup olmuştur. Bu durum inşa edilen yapılarda kimi zaman geçmiş dönem mimari üslupların yeniden yorumlanması şeklinde kendini göstermiştir (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32).

Yılmazyigit'e (1991) göre Anadolu'da İngiliz sermayesiyle yapılan İzmir-Aydın-Kasaba hattı güzergahındaki ilk demiryolu mimarisi, Batı Avrupa şehirlerinin ihtiyaçları doğrultusunda tasarlanmıştır. Bu dönemde Türk mimarlar yerine daha çok yabancı mimarlar görev almış ve bu tip projeleri de beraberlerinde getirmişlerdir. Cephe düzenlemelerinde, yuvarlak kemerli pencereler dikkat çekmekte olup, Fransa'daki Napolyon Dönemi'nin mimari üslubunu yansıtan sivri baca, düzgün kesme taş kullanımı, basık kemerli kilit taşlı pencere düzenlemeleri ve dik çatı örtüsü gibi uygulamaların yer aldığı gar binaları karşımıza çıkmaktadır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32; Çıkrıkçı, 2022, s. 78).

Anadolu'da ilk inşa edilen demiryolu binaları, Alsancak ve Basmancane garlarıdır. İngiliz şirketlerine tanınan imtiyazlar sonucu inşa edilen İzmir-Aydın demiryolu hattı üzerinde bulunan bu gar binalarında İngiliz etkisi görülmektedir. Nitekim, İngilizlere ait gar binalarında peronların üzerini örten geniş açıklıklı çatı örtü sistemi, bu gar binalarında daha küçük yapı elemanı şeklinde ele alınmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 120).

1861 yılında inşası bitirilen Alsancak Garı, iki yönden hizmet veren mimari tasarımı ile kendine özgü bir plana sahiptir (Plan 1) (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32-33). Türkiye'de tasarımıyla nadir bir örnek olan bu gar binası 19. yüzyılda İngiltere'de inşa edilen Kings Cross İstasyon Binası ile aynı tasarım özelliklerine sahiptir (Resim 24). İki katlı olarak inşa edilen söz konusu gar binası yuvarlak kemerli pencere açıklıkları ile Türkiye'de dikkat çeken bir örnek olmuştur (Resim 23). Gar binasının iç avlusu 'U' plan şemasına sahiptir. Çevresinde yer alan hastane ve konaklama birimleriyle bir kompleks meydana getirmektedir (Araz, 1995, s. 32; Şenyiğit, 2002, s. 47).



Plan 1. İzmir-Alsancak Gar Binası zemin kat planı (Araz, 1995)



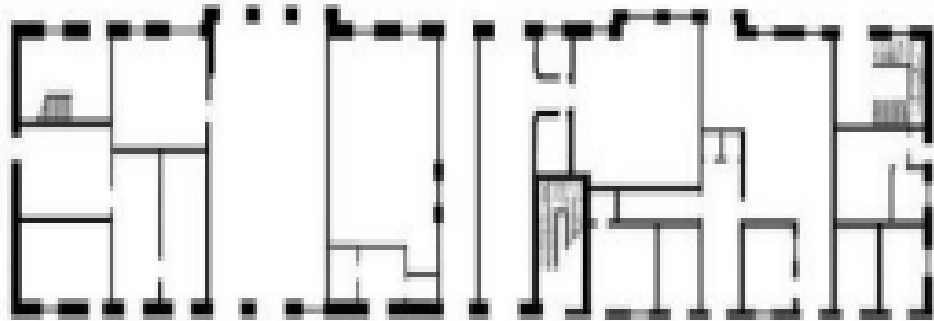
Resim 23. İzmir Alsancak Gar Binası (1861) genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)



Resim 24. Kings Cross İstasyon Binası genel görünümü (“Fichier: King's Cross Station”, 2023)

Alsancak Gar Binası’nda, ilk kez demir kullanılmıştır. Demir kullanımı peronların sundurmalarında üç kemer şeklindedir. Kemerler peronların ve bekleme noktalarının güzergahını örtmüştür. Destek duvarları üzerine, demir makaslardan oluşan yuvarlak formlu kemerler oturtulmuştur. Peron sundurmalarında Avrupa örneklerinde rastlandığı gibi, ışığı daha çok alabilmesi için, demir çatı strüktürüne cam uygulanmıştır (Araz, 1995, s. 34; Şenyiğit, 2002, s. 49).

1866 tarihli İzmir Basmane Gar Binası simetrik dikdörtgen plana sahiptir (Plan 2). Giriş aksı üç kat, yan kanatlar ise iki kat olarak tasarlanmıştır. Cephe düzenlemesinde kesme taş malzeme kullanımı, yuvarlak ve basık kemerli pencere açıklıkları ve dikdörtgen çatı örtüsü dikkat çekmektedir (Resim 25) (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 34).



Plan 2. İzmir Basmane Gar Binası zemin kat planı (Araz, 1995)

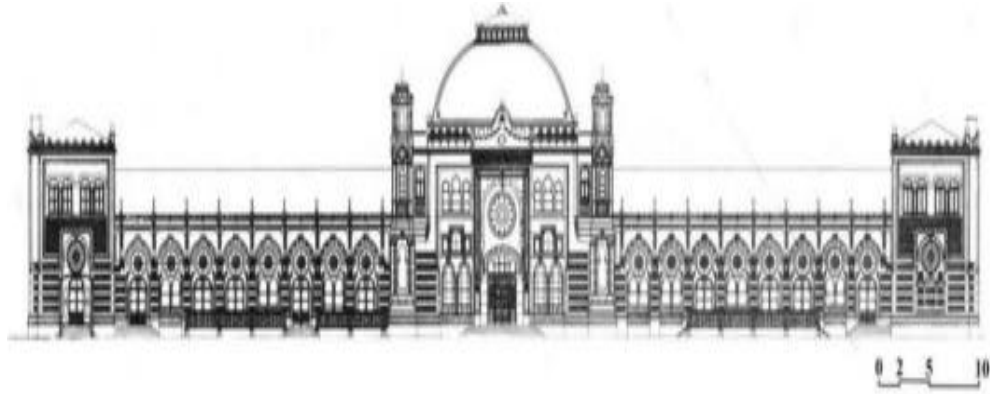


Resim 25. İzmir Basmane Gar Binası genel görünümü (Durak, 2003)

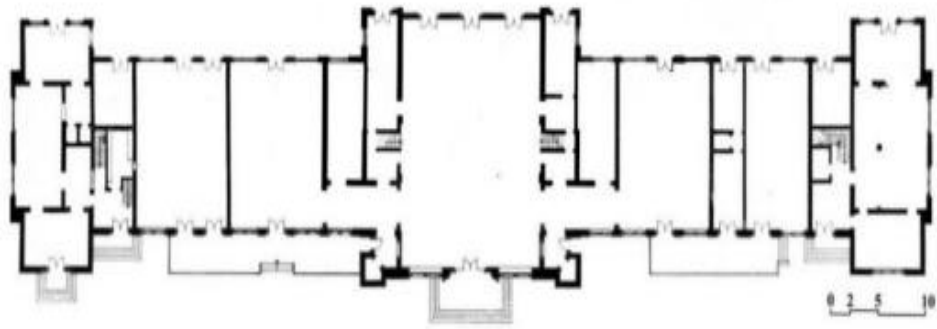
Batı’da sadece kendi üslubunu kullanarak tasarlama yapmamıştır. Orta Doğu ve Uzak Doğu hayranlığının etkisiyle de tasarımlar yapmıştır (Erdoğan, 2005, s. 30). Alman mimar Jachmund 1887-1889 yılları arasında Osmanlı Devleti’nin ilk büyük gar binası olan Sirkeci Garı’nı tasarlamıştır (Resim 26) (Özneder, 2010, 62). Simetrik plana sahip gar binası Klasik Osmanlı mimari öğelerinden uzak tutularak eklektik bir üslupla inşa edilmiştir (Plan 3) (Demiriz, 2019, s. 32). Kuzey Afrika mimarlığını anımsatan yuvarlak formlu pencere tasarımı, geniş saçakları, sivri, atnalı, soğan biçimli kemerleri, minareyi anımsatan saat kuleleri, renkli mermer ve taş kullanımı ile cephelerde hareketlilik kazandırılmıştır (Araz, 1995, s. 86; Ediz, 1995, s. 70). Bunun yanı sıra, “Asya’nın kubbelerini, Afrika’nın sivri kemerlerini, Muhteşem Süleyman’ın klasik motiflerini, Avrupa’nın manastır tonozlu orta holünü” sentezleyerek bir üslup çıkartılmıştır (Çoygun Sabutay, 1996, s.14).



Resim 26. Sirkeci Gar Binası genel görünümü (“Sirkeci Gar Binası”, 2023)

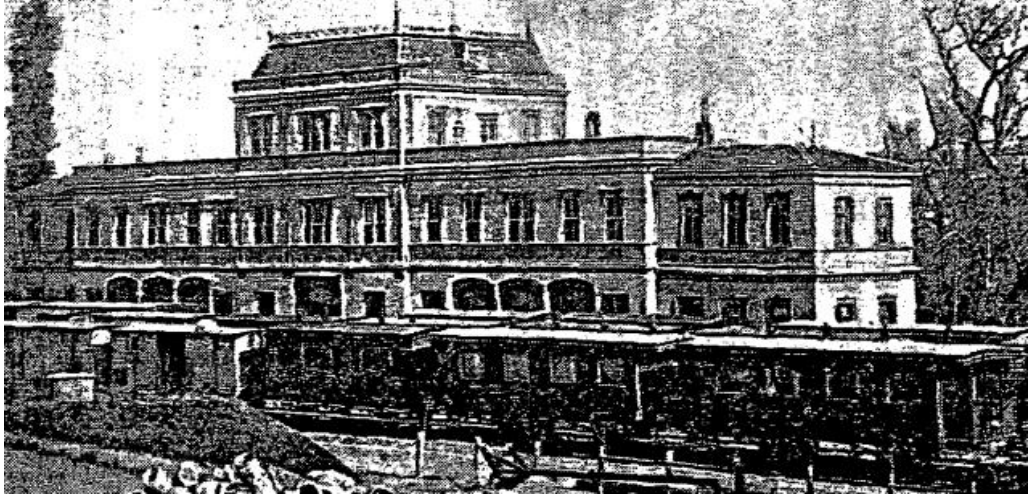


Şekil 7. Sirkeci Gar Binası giriş cephe çizimi (Sözen, 1973)



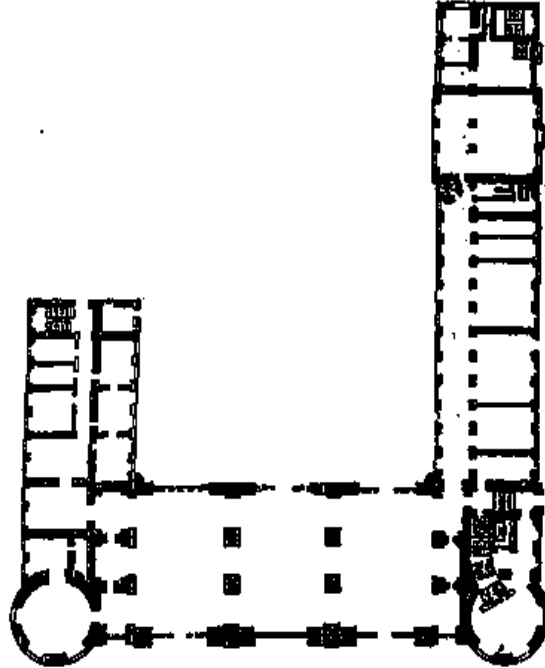
Plan 3. Sirkeci Gar Binası zemin kat planı (Sözen, 1973)

Haydarpaşa Garı, Anadolu demiryollarının başlangıç noktasına inşa edilmiştir (Karabağ, 2018, s. 7). İnşasına ilkin 1872 yılında Osmanlı Devleti'nin milli sermayesiyle başlanmıştır. İlk inşa edildiğinde simetrik planlı olup, orta kütle yan kütlelerden daha yüksek tutularak tasarlanmıştır (Araz, 1995, s. 108). Oldukça mütevazı bir görünüme sahip olan gar binası için II. Abdülhamit döneminde büyütme kararı alınmıştır (Resim 27). 1906 yılında inşasına başlanan yapı, Alman mimarlar Otto Ritter ve Helmuth Cuno tarafından tasarlanmıştır (Koçer, 1995, s. 22-23). Tasarlanan gar binasının inşasına, Alman Philipp Holzmann'ın şirketi tarafından başlatılmıştır (Korkmazer, 2020, s. 19).



Resim 27. İlk Haydarpaşa Gar Binası (1872) genel görünümü (Koçer, 1995)

“U” plan şemasına sahip olan bina ilk önceleri Neoklasik üslup anlayışı ile iki katlı ve ahşap olarak inşa edilmiştir (Plan 4). Yangın ve deprem geçiren Haydarpaşa Gar Binası birçok kez onarım geçirmiştir. Geçirdiği onarımlar sonrasında üç kat daha eklenerek toplam beş katlı bir bina haline getirilmiştir (Kösebay Erkan, 2007, s. 58-62). Haydarpaşa Garı’nın zengin süslemeleri, kemerli kapıları, sivri kuleleri, farklı formlarda kat pencereleri, çatı örtüsü ve cephe hareketi düzenlemeleriyle Neoklasik ve yer yer Barok üslubunu yansıtan anıtsal bir örnek olmuştur (Resim 28) (Haştemoğlu, 2012, s. 101; Akkuş, 2021, s. 4).



Plan 4. Haydarpaşa Gar Binası zemin kat planı (Büyükdemir, 1999)

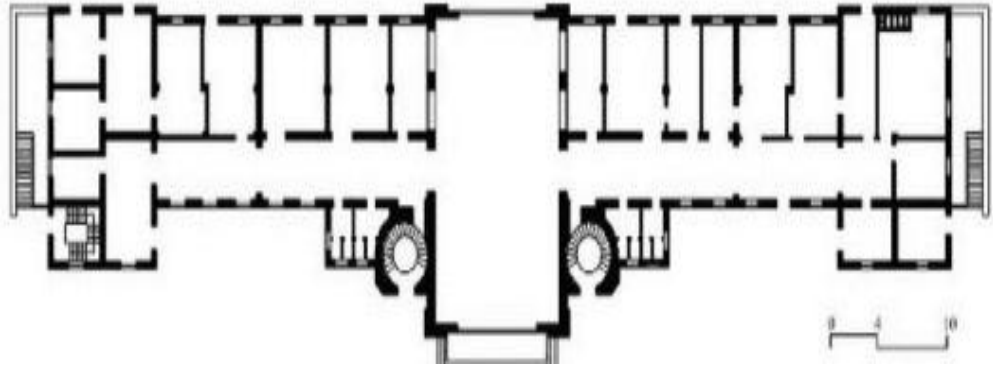


Resim 28. Haydarpaşa Gar Binası genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)

3.2.2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sindeki Gelişmeler

1910-1930 yıllarında I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın adımları atılarak ulusal bir kimlik oluşturulmuştur. Edirne Gar Binası (1910), Adana Gar Binası (1912), Ankara Eski DDY İşletme Binası (1920) ve Ankara Gazi İstasyon Binası (1926), mimarlık akımının ilk anıtsal nitelikli yapıları olmuştur (Çoygun Sabutay, 1996, s. 14).

Mimar Kemalettin tarafından tasarlanan 1910 tarihli Edirne Gar binası I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliğini yansıtmaktadır. Bina; simetrik dikdörtgen planlı olup, yapının giriş bölümü yüksek ve dışa taşkın tutularak, Selçuklu taç kapılarını anımsatmıştır (Plan 5). Giriş, iki yanında üzeri kubbe ile örtülü silindirik kuleler ile desteklenmiştir. Sivri kemerli pencereler ile cephede kullanılan taş işçilik, akım özelliklerini yansıtmıştır. Birinci kat pencerelerinin ikinci kat pencerelerine göre yüksek formda tasarlanması cepheye hareketlilik kazandırmıştır (Resim 29) (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 36; Akkuş, 2021, s. 78).

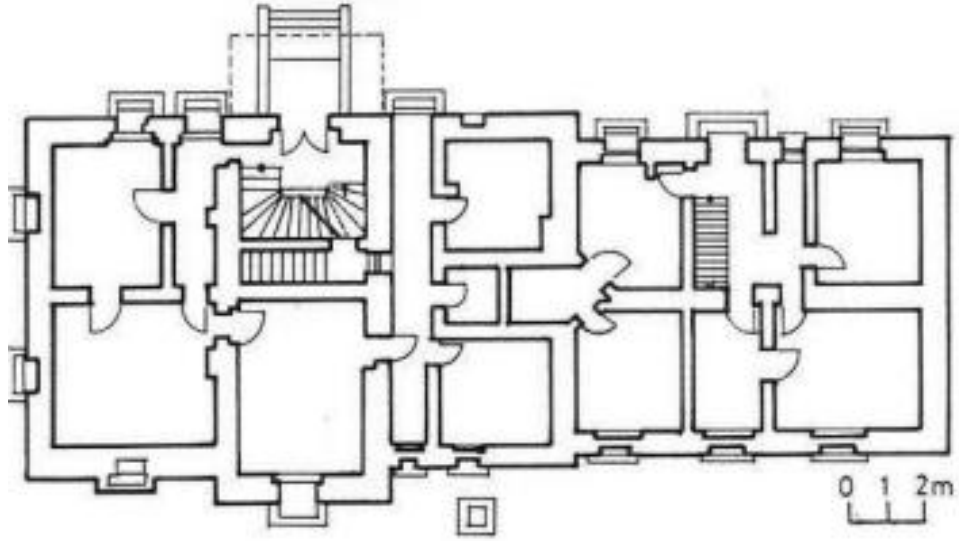


Plan 5. Edirne Gar Binası zemin kat planı (Büyükdemir, 1999)



Resim 29. Edirne Gar Binası genel görünümü (Haştemoğlu, 2012)

Adana Gar Binası (1912) simetrik planlı olup, kot farkından dolayı güney cepheden üç katlı, kuzey cepheden ise iki katlı bir görünüme sahiptir (Plan 6). Binanın orta kütle, bekleme salonunun kat yüksekliğinde tutulmuşken, yan kanatlarda yer alan kuleler üç katlıdır. Yapı, ön cephede yer alan büyük boyutlu üç tane yuvarlak kemerli penceresi, sivri kemerli ve düz lentolu kat pencereleri, geniş saçak örtüsü, saçak örtüsünün altında yer alan geometrik süslemeler ve yontma taş kullanımıyla I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtmıştır (Resim 30) (Durukan, Kopuz, 2016, s. 25-28).

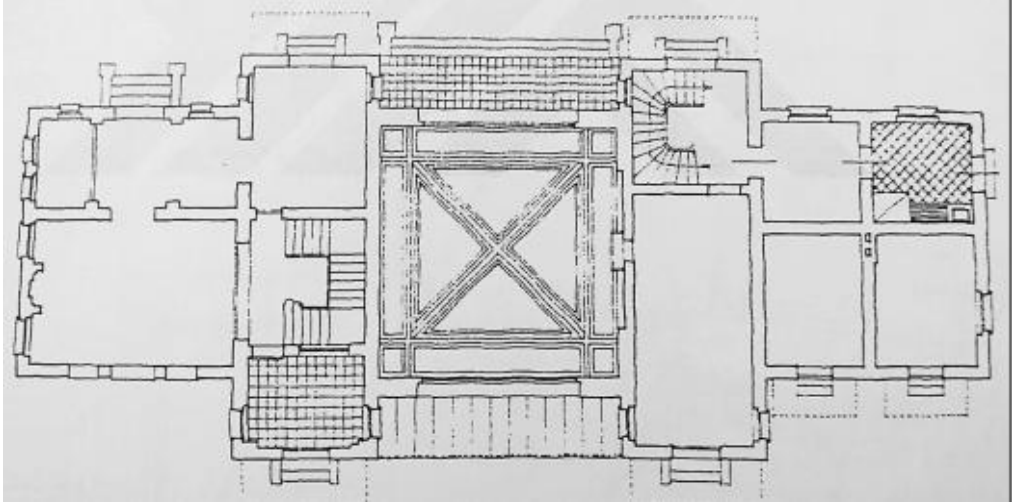


Plan 6. Adana Gar Binası zemin kat planı (Durukan, Kopuz, 2016)

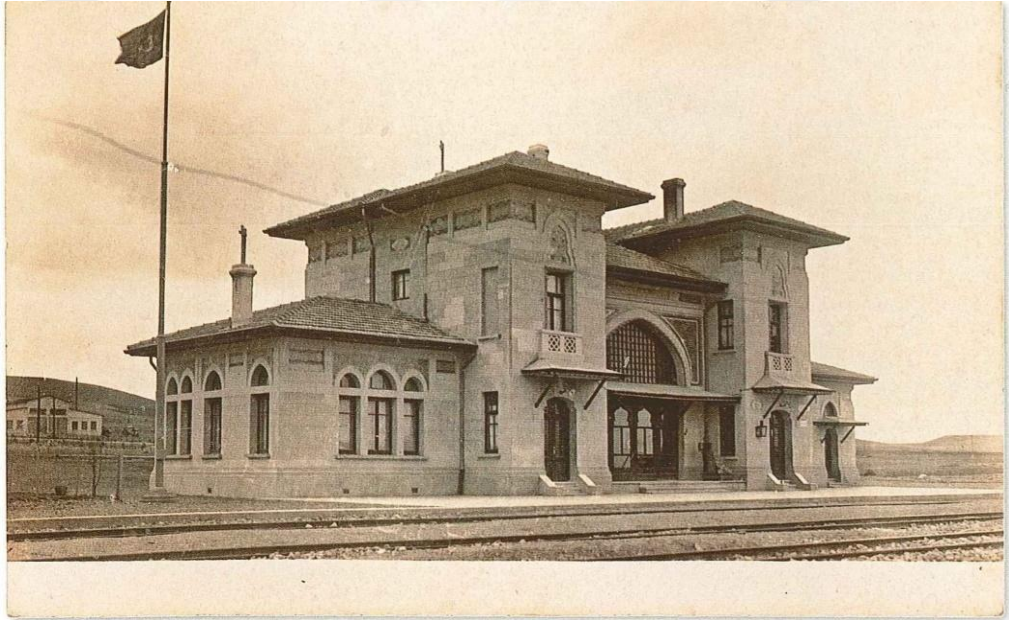


Resim 30. Adana Gar Binası genel görünümü (Durukan Kopuz, 2016)

1926 yılında açılışı yapılan Ankara Gazi İstasyon Binası, Burhanettin Tamcı tarafında tasarlanmıştır. Araz'a (1995) göre bu yapı, I. Ulusal Mimarlık Akımı üslubunu yansıtan en önemli örneklerden biri olmuştur. Gar binası simetrik bir plana sahiptir (Plan 7). Geç Osmanlı ve Selçuklu Dönemi mimari üslubunun izlerini taşımaktadır. Belirgin giriş aksı, girişin iki yanında yer alan kuleleri, kapı ve pencerelerinde kullanılan kemerler, geniş saçaklı üst örtüsü ve çini süslemelerle cephede hareketlilik sağlanmıştır (Resim 31) (Araz, 1995, s. 246).



Plan 7. Ankara Gazi İstasyon Binası zemin kat planı (Araz, 1995)

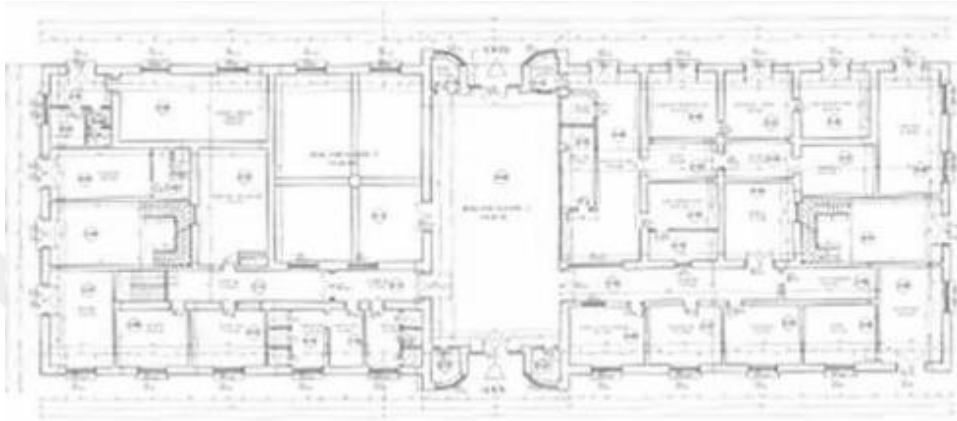


Resim 31. Ankara Gazi İstasyon Binası genel görünümü (“Gazi Tren İstasyonu”, 2024)

Türkiye’de 1928 yılı ve sonrasında I. Ulusal Mimarlık Akımı’nın etkileri azalmış, modern mimari ve ardından yerli mimarların etkin olduğu II. Ulusal Mimarlık Akımı etkili olmaya başlamıştır. Daha çok işlevsellik ön planda olup, cephelerde kendini gösteren bu akım, sadeliği ve kırma çatıları, yatay ve düşey formdaki yapı unsurlarıyla bu dönem gar ve istasyon binalarında etkisini ağırlıklı bir şekilde göstermiştir. Bu yapılarda süslemeye yer verilmemiş, geometrik cephe düzenlemeleriyle yapılara modern bir görünümü kazandırılmıştır.

1930 yılında inşası başlanan Sivas Gar Binası, 1933 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bu yapı I. Ulusal Mimarlık Akımı’ndan sonra, II. Ulusal Mimarlık Akımı’na geçiş dönemi yapısı olmuştur. Art Deco Akımı’nı (1920-1940) yansıtan yapı

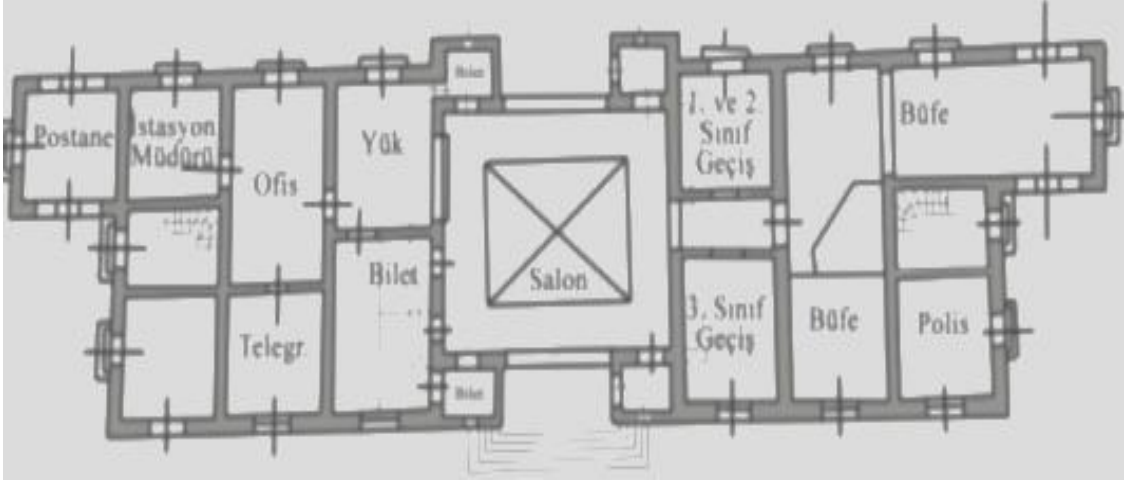
üç katlı simetrik dikdörtgen bir plana sahiptir (Plan 8) (Çağıl, 2020, s. 47). Cephede ana ve yan kütlelerin oluşturduğu üçlü konfigürasyonundan oluşmaktadır. Zemin ve üst katta yer alan düz lentolu pencerelerin formlarının ve boyutlarının farklı oluşu cepheye hareketlilik kazandırmıştır. Yapı, cepheyi dolaşan yatay silmeler ve düz kırma çatı örtüsüyle oldukça sade bir düzenlemeye sahiptir (Resim 32). Sivas Gar Binası, Malatya Gar Binası ve Diyarbakır Gar Binası ile aynı tip proje olup, cephe tasarımları benzer özelliklere sahiptir (Plan 8 ve Plan 9) (Resim 33) (Kepenek, 2020, s. 150-155).



Plan 8. Sivas Gar Binası zemin kat planı (Kepenek, 2020)



Resim 32. Sivas Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş)



Plan 9. Malatya Gar Binası zemin kat planı (Araz, 1995)



Resim 33. Malatya Gar Binası genel görünümü ("Malatya Tren Garı", 2024)

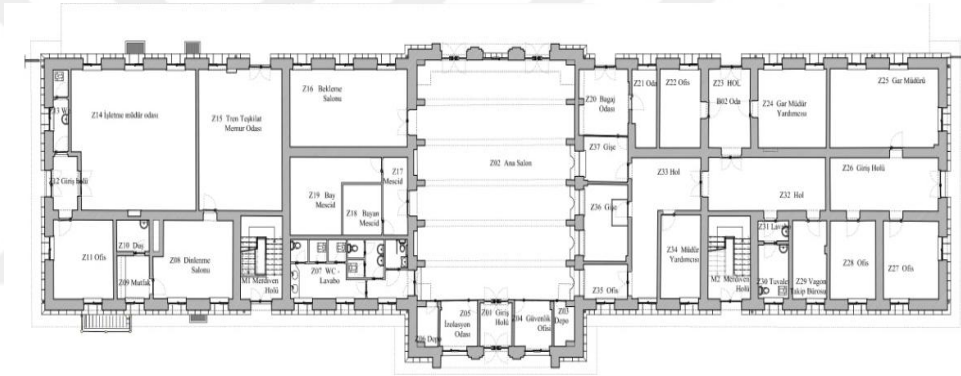


Resim 34. Diyarbakır Gar Binası genel görünümü ("Diyarbakır Garı", 2024)

Doğu Anadolu'da Sivas-Erzurum demiryolu hattı üzerinde şüphesiz en önemli gar binaları Erzincan ve Erzurum'da yer almıştır (Haştemoğlu, 2012, s. 146). Yapılar birbirinin aynısı olması sebebiyle *İkiz Proje* olarak isimlendirilmiştir. Gerek plan şeması

gerekse mimari öge ve cephe düzenlemeleriyle Alman mimar ve mühendisler tarafından tasarlandığı bilinmektedir. 1938 tarihli Erzincan Gar Binası ile 1939 yılında tamamlanan Erzurum Gar Binası Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisinin Doğu Anadolu'daki önemli temsilcilerinden olmuştur (Pakih, 2022, s. 24-25).

Erzincan Gar Binası 1938 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Gar, Erzincan'ın İstasyon Mahallesi'nde doğu-batı uzantılı 239 ada, 11 parsel⁸ alanında konumlandırılmıştır. Yapı, dikdörtgen planlı olup, simetrik mekân düzenlemesine sahiptir. Yan kütleleri ayıran orta bölüm dışa taşkın ve iki kat yüksekliğinde tutulmuştur (Plan 10). Gar, bodrum üstü iki kattan oluşmuştur. Yapı kuzey ve güney cepheleri masif duvar örgüsü, geniş cam yüzeyli anıtsal girişleri, iki yönde uzanan kolları ve bezemeden uzak simetrik ve geometrik cephe düzenlemesiyle tamamen II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın üslup özelliklerini yansıtmıştır (Resim 34).



Plan 10. Erzincan Gar Binası zemin kat planı (TCDD.4. Bölge Arşivi)

⁸ TCDD. 4. Bölge Müdürlüğü Arşivi.



Resim 34. Erzincan Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş)

4. BÖLÜM

ERZURUM GAR BİNASI

4.1. TARİHÇESİ



Resim 35. Erzurum Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş)

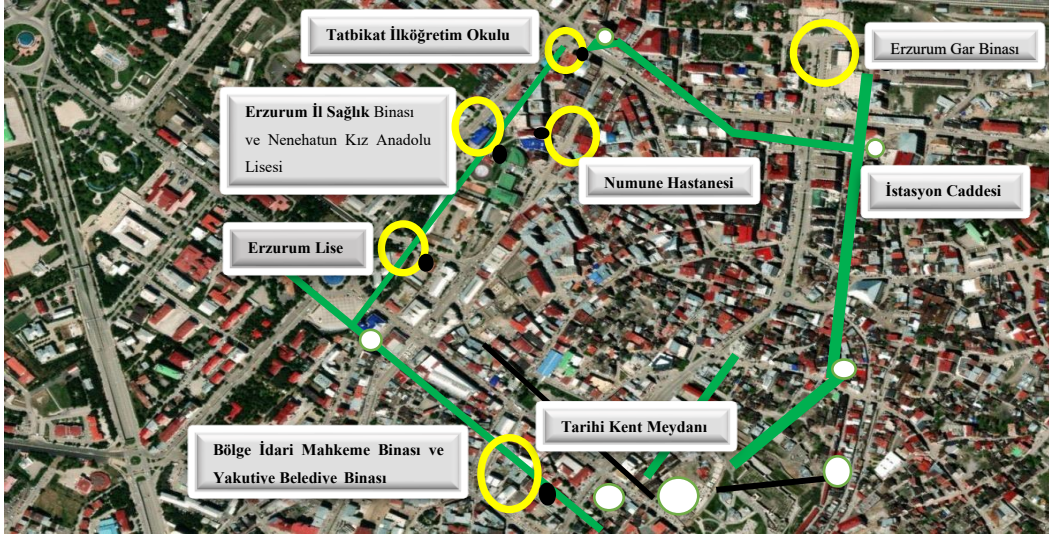
Erzurum Gar Binası, Erzurum il merkezinde isminin de verildiği İstasyon Mahallesi'nde, merkezi bir alanda konumlandırılmıştır. Şehir merkezi ile gar binası arasındaki bağlantıyı sağlayan İstasyon Caddesi, demiryolu hattına dik şekilde uzanmıştır (Şekil 8). Taşıt trafiğine açık olan bu cadde, Cumhuriyet Caddesi ve Hastaneler Caddesi ile bağlantılı olup, güzergahı dahilinde Erken Cumhuriyet Dönemi yapıları yer almıştır. İstasyon Caddesinin son bulduğu alanda Bölge İdari Mahkeme Binası, Yakutiye Belediye Binası yer alırken, Cumhuriyet Caddesi ve Hastaneler Caddesinin kesiştiği cadde boyunca Erzurum Lisesi, Numune Hastanesi, Erzurum İl Sağlık Binası, Nenehatun Kız Anadolu Lisesi ve Tatbikat İlköğretim Okulu yer almıştır (Şekil 9).



Şekil 8. Erzurum Gar Binası ve çevresi (Google Earth)



Resim 36. Erzurum Gar Binası İstasyon Caddesi'nden genel görünüm (TCDD 4. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 9. Erzurum Gar Binası'nın İstasyon Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi ile bağlantıları (Google Earth)

Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen Erzurum Gar Binası'nın temelleri, Sivas-Erzurum hattının Erzurum'a ulaşmasından iki yıl önce 20 Temmuz 1937 yılında atılmıştır. Temel atma töreni, Umumi Müfettişi Tahsin Uzer, Orgeneral Kazım Orbay, Vali Haşim İşcan ve beraberindeki heyetin katılımıyla gerçekleşmiştir. Törende Erzurum demiryollarının inşası için emek harcayan Tahsin Uzer konuşma yapmış, konuşmalarında Mustafa Kemal Atatürk'ün Anadolu'nun doğusuna verdiği önemi vurgulamış, trenin bölgeye sağlayacağı önemli faydalardan söz etmiştir (Temizgüney, 2008, s. 73).

Erzurum Gar Binası'nın yapım maliyeti 1.100.000 bin olarak belirtilmiştir (Aycı, 2006, s. 114). Yapının mimarına ait hiçbir belge ve kaynağa ulaşamamış olup halk arasında Alman mühendisler tarafından projelendiği varsayılmış ancak bu konu ile ilgili herhangi bir resmî belgeye ulaşamamıştır.

Erzurum Gar Binası'nın açılışı için günler öncesinden hazırlıklar başlamıştır. Kent tamamen bayraklar ve tanklar ile süslenmiştir. Nihayet takvim 20 Ekim 1939'u gösterdiğinde, heyecan içerisinde olan halk sabahın erken saatlerinde gar binasına giden yolları doldurmuştur (Resim 37). Açılış için gar binasına üç tren seferi gerçekleşmiştir. İlk iki trende misafirler, üçüncü trende ise, Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy, Adliye Vekili Fethi Okyar, Münakalat (ulaştırma) Vekili Ali Çetinkaya, Maarif Vekili Hasan Ali Yücel, Riyaseti Cumhur Umumi Kâtibi Kemal Gedeleş, Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Genel sekreterleri Fikri Tuzer ve Dr. Mazhar Germen'in dahilindeki Millet Meclis Heyeti ve Şurayı Devlet Reisi gibi çok sayıda hükümet temsilcileri istasyona ulaşmıştır. Hükümet heyeti, istasyonda başta Erzurum Valisi Haşim İşcan olmak üzere, Kolordu ve

Müstahkem Mevki Komutanları, belediye ve parti reisleriyle birlikte idari birim temsilcileri tarafından karşılanmıştır (Temizgüney, 2008, s. 80). Yönetim kademesinden üst düzey idarecilerin hazır bulunduğu, geniş katılımlı gerçekleşen böylesi görkemli bir tören, söz konusu demiryolu hattının ve gar binasının devlet nezdinde ne denli önem arz ettiğini ve bu nedenle açılışında adeta bir gövde gösterisi haline dönüştüğünü göstermektedir.



Resim 37. Erzurum Gar Binası'nın açılış töreninden bir kare (Bayındırlık İşleri Arşivi)

Açılış da ilk konuşmayı Belediye Reisi Mesut Çankaya yapmış, konuşmasında; rahatsızlığından dolayı törene katılamayan III. Umum Müfettişi Tahsin Uzer'in, Erzurumluların bu güzel gününe katılamadığından duyduğu üzüntüyü ve güzel temennilerini bildiren telgrafı okumuştur. Belediye Reis'ini diğer konuşmalar takip etmiştir. Vali Haşim İşcan, konuşmasında Türk milletinin ve devletin başarısından övgüyle bahsedip, Edebi Şef Mustafa Kemal Atatürk'e ve İsmet İnönü'ye duyulan sevgi ve bağlılık duygularını dile getirmiştir. Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy konuşmasında; İsmet İnönü'nün selamlarını iletmiş ve Erzurum'a demiryolunun büyük fayda sağlayacağını ve yapımında çalışanlara teşekkürlerini iletmiştir. Konuşmaların ardından saat 11:00'de Ali Fuat Cebesoy tarafından gar binası açılmıştır (Temizgüney, 2008, s. 80-84).



Resim 38. Erzurum Gar Binası'nın açılış töreninden bir kare (Aycı, 2006)

Açılışı yapılan Erzurum Gar Binası, “bir peron, bir polis yolcu binası, bir ticari eşya ambarı, bir açık zahire hangarı, bir yol müfettişliği bürosu ve evi, bir hareket müfettişliği bürosu ve evi, bir şube şefi bürosu ve evi, bir doktor ve ecza bürosu ve evi, bir yol fen memuru bürosu ve evi, bir telgraf fen memuru bürosu ve evi, bir yatakhane, bir şef depo bürosu ve evi, bir iki odalı çift lojman, bir iki odalı tek lojman, iki amele ve yolcu çavuşu evi, bir revizör (bilet kontrol) evi, bir umumi hela, bir şube atölyesi ve ambarı, dört su cenderesi, 18 makinelik bir büyük lokomotif deposu, bir depo helası, bir hamam, bir alimantasyon kömürlüğü, bir 150 m'lik rampa, bir vagon gabarisi, bir döner köprü, iki ateş çukuru, bir vagon kantarı, bir kömür rıhtımı, iki adet çeşme” gibi muhtelif binalardan ve sabit tesisattan oluşmaktadır (Temizgüney, 2008, s. 73).

4.1.1. Geçirdiği Onarımlar ve Bugünkü Durumu

Erzurum Gar Binası, tarihi kesin olmamakla birlikte birçok kez onarım geçirmiştir. İlk onarım 1945 yılında, yapının zemin katında yer alan rüzgârlık, büfe, kuaför ve danışma mekânlarının kaldırılmasıyla gerçekleşmiştir. Giriş holüne, soğuk havayı kesmek ve farklı mekân oluşturmak amacı ile tuğla duvar ve betonarme yığma tarzda rüzgârlık geçişi inşa edilmiştir. Bunun her iki yanına ise binanın ana sisteminden statik anlamda bağımsız ancak fiziki anlamda bitişik olarak ahşap doğramalı camekânlı büfe, danışma ve kuaför mekânları yerleştirilmiştir; ancak zamanla bu mekânların duvar ve

tavan kısımlarında bazı ayrışma ve çatlaklar oluştuğundan risk taşıdığı gözlemlenmiştir. Bu nedenle tarihi dokuyu bozmayacak ve binanın özgün kimliğini koruyacak şekilde mekânların yıkımı gerçekleştirilmiştir (Resim 39-40-41-42-43-44) (EKVKBK Arşivi).



Resim 39. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan büfe ve kuaför mekânlarından genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 40. Erzurum Gar Binası ana giriş holünde yer alan rüzgârlıktan genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 41. Erzurum Gar Binası büfe ve kuaför bölümlerinde oluşan çökme ve çatlaklıklardan genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 42. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan büfe mekânı genel görünümü (EKVKBK Arşivi)

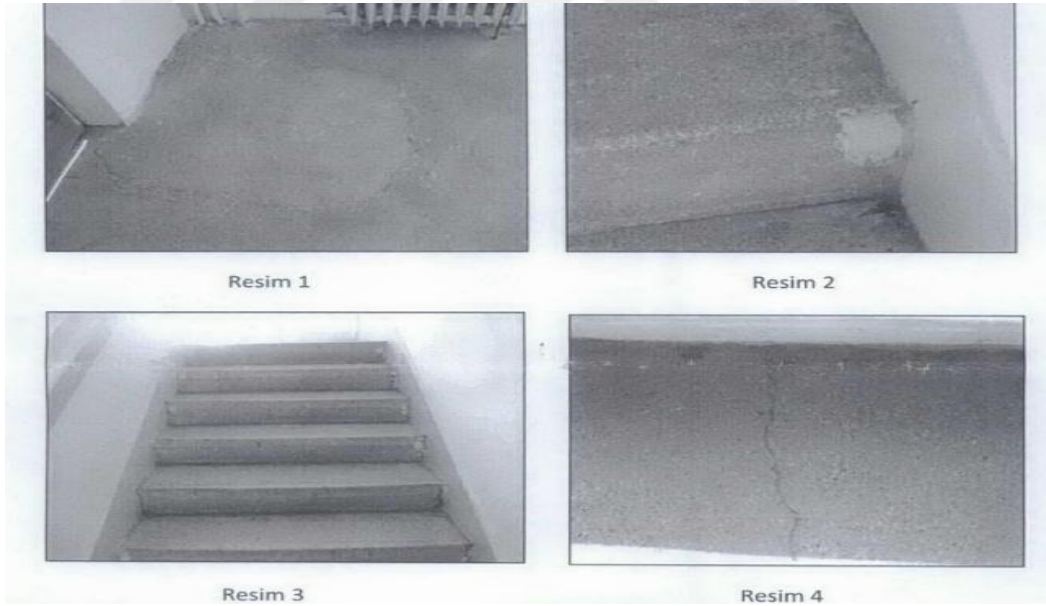


Resim 43. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan kuaför mekânı genel görünümü (EKVKBK Arşivi)

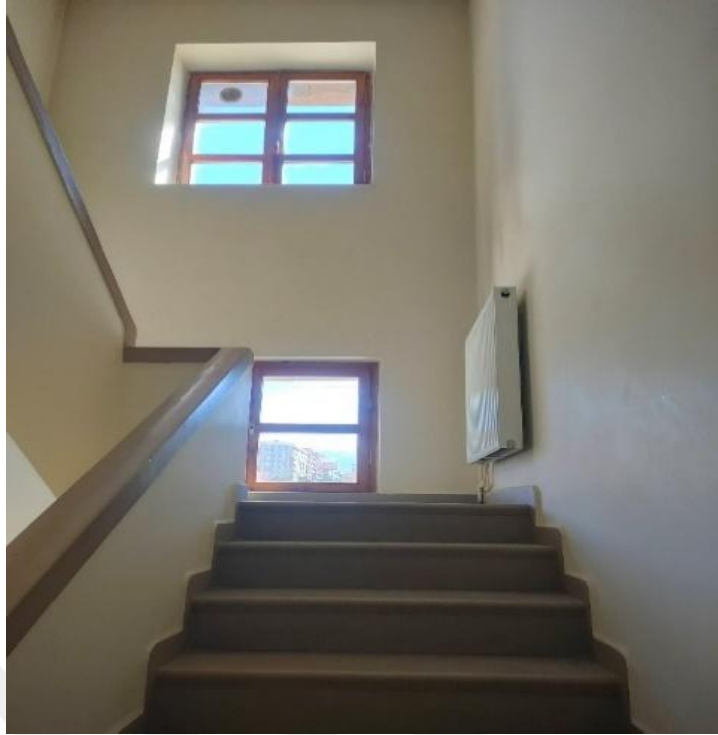


Resim 44. Erzurum Gar Binası bekleme salonu günümüz genel görünümü (İlknur Keleş)

Gar binasının büro kısmına çıkan merdiven ile zemin kat merdiven holünün orijinal kaplama malzemesi dökme mozaik olup kırılma ve deformasyona maruz kaldığı tespit edilmiştir. Daha sonra bu alanlarda onarım tarihi net olamamakla birlikte seramik kaplama yapılmıştır (Resim 45-46) (EKVKBK Arşivi).



Resim 45. Erzurum Gar Binası ikinci kat merdiveni ve holün 1945 yılı onarımı öncesi görünümü (EKVKBK Arşiv)



Resim 46. Erzurum Gar Binası ikinci kat merdiven günümüzden genel görünümü (İlknur Keleş)

1996'lı yıllara ait eski bir resimde, yapının doğu kanadında yer alan idari birim mekânlarına girişi sağlayan özgün kapı dışında, içeride muhdes olduğu sonradan eklendiği açıkça görülen rüzgârlık kapısının o dönemin ihtiyaçları doğrultusunda eklendiği rahatlıkla algılanabilir (Resim 47). Söz konusu rüzgârlık kapısı, sonraki dönemlerde gerçekleştirilen onarımlarla kaldırılmıştır (Resim 48) (EKVKBK Arşivi).



Resim 47. Erzurum Gar Binası doğu kanadında yer alan rüzgârlık kapısından genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 48. Erzurum Gar Binası doğu kanadında yer alan günümüzden genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının kuzey cephesinde yer alan sundurmanın daha inşanın ilk aşamalarında ele alınmış özgün bir mimari elaman olduğu belgelenmiştir (Resim 49). 1978-79 yıllarında orijinal sundurmaya ek olarak markiz⁹ ilave edilerek peronlara kadar uzatma yapılmıştır (Resim 50-51).



Resim 49. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan sundurmadan genel görünümü (Bayındırlık İşleri Dergisi)

⁹ Bir kapı ya da pencere önünü yağmurdan korumak için yapılan saçak (Hasol, 1975, s. 340).



Resim 50. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan 1996 tarihli markiz örtü genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 51. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan markiz örtü, günümüzden genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının cephe görünümünü etkileyen bozulma kuzey ve güney cephede yer alan orta kütlede görülmektedir. Özgün halinde kapı olarak kullanılan açıklıkların sonradan pencereye dönüştürüldüğü, taşların cephede oluşturduğu renk uyumsuzluğu ve pencere doğramalarının farklılığından kolaylıkla anlaşılmaktadır (Resim 52-53).



Resim 52. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan kapı açıklığının pencereye dönüşümünden genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 53. Erzurum Gar Binası güney cephede yer alan kapı açıklıklarının pencereye dönüşümünden genel görünümü (İlknur Keleş)

Erzurum Gar Binası'nın 1996 tarihli eski resmi incelenmiş ve günümüz haliyle karşılaştırmalar yapılmıştır (Resim 54). Bunun sonucunda, 2001 yılında yapının çift kanatlı ahşap kapılarının, çam kereste malzeme kullanılarak yenilendiği ve ahşap parçaların özgün halinden farklılaşarak panolara ayrıldığı tespit edilmiştir (Resim 55). 2010 yılında ise yapının ahşap kapı kanatları tekrar yenilenmiştir (Resim 56).



Resim 54. Erzurum Gar Binası 1996 tarihli ahşap doğramalı kapı ve pencerelerden genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 55. Erzurum Gar Binası ahşap doğramalı çift kanatlı kapıların geçirdiği onarımların genel görünümü (EKVKBK Arşivi)



Resim 56. Erzurum Gar Binası ahşap doğramalı çift kanatlı kapının günümüz kullanımından genel görünümü (İlknur Keleş)

2004 yıllarında kömür kalitesizliğinin oluşturduğu çevre kirliliği gar binasının taşlarını da etkilemiştir. Cephe duvarlarında oluşan kararmalar, elektrik gücüyle çalışan makine ile kum püskürtülerek temizlenmiştir (Resim 57). Temizlenen taşlara taş verniği (glozol) sürülerek taşın parlaması sağlanmış ve kir tutmasının önüne geçilmiştir.



Resim 57. Erzurum Gar Binası cephede oluşan kararmalardan genel görünümü (EKVKBK Arşivi)

Erzurum Gar Binası'nın iki yan cephesinden komşu yapılara ait ihatalara kadar güvenlik duvarı oluşturulmuştur. Böylelikle peron kısmına geçiş tek bir noktadan yapılmıştır. Vaziyet planındaki ölçülere göre alüminyum doğrama ve temperli lamine cam malzeme ile güvenlik duvarı oluşturulmuştur (Şekil 10 ve Resim 58) (EKVKBK).



Şekil 10. Erzurum Gar Binası güvenlik duvarı silüeti (EKVKBK Arşivi)



Resim 58. Erzurum Gar Binası sağ ve sol kanatlarda yer alan güvenlik duvarından genel görünümü (İlknur Keleş)

2023 yılında gar binasının bekleme salonunda yer alan aydınlatma öğelerinin (avize ve aplik) yeterli aydınlatma sağlamadığı gerekçesiyle değiştirildiği tespit edilmiştir (Resim 59-60-61-62).



Resim 59. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan aydınlatmanın onarım öncesi görünümü (İlknur Keleş)



Resim 60. Erzurum Gar Binası bekleme salonu onarım sonrası Lineer sarkıt led aydınlatmanın genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 61. Erzurum Gar Binası bekleme salonunda yer alan yuvarlak formlu aplike aydınlatmaların onarım öncesi görünümü (İlknur Keleş)



Resim 62. Erzurum Gar Binası bekleme salonu onarım sonrası çift yönlü led aplikten genel görünümü (İlknur Keleş)

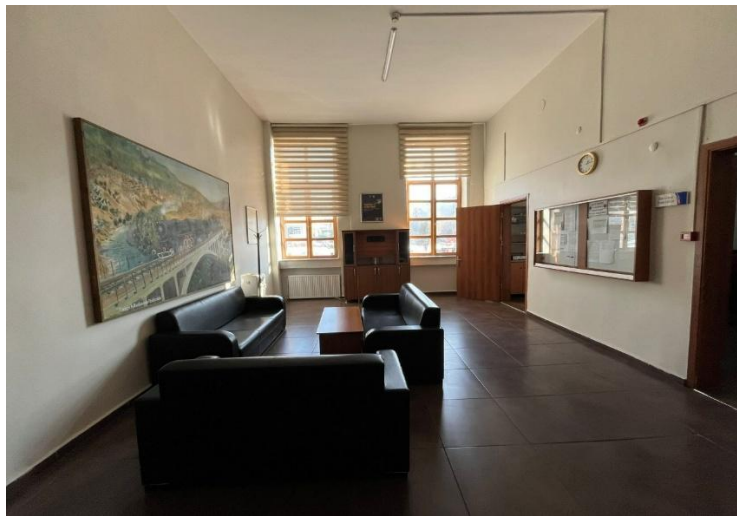
Yapıda zaman içerisinde gerçekleşen onarım ve tadilatlar ile hem mekânsal hem de fonksiyonel olarak bir değişim geçirdiği gözlemlenmiştir. Yapının doğu cephesinin zemin katında, plan üzerinde (Plan 11) gar şefi ve tel evi olarak isimlendirilen iki ayrı mekânın birleştirildiği tespit edilmiştir. Günümüzde ise bu mekân gar müdür odası (Resim 63) olarak kullanılmaktadır. Benzer bir değişim halihazırda dinlenme salonu olarak kullanılan

alandan da gerçekleştirilmiştir. Planda L formlu daha k boyutlu personel dinlenme salonu olarak kullanılan alanın kaldırılmasıyla daha geniş bir mekân elde edilmiştir (Resim 64). Yapının batı cephesinde, plan üzerinde personel soyunma odası ile bekleme salonu 1-2 olarak isimlendirilen iki ayrı mekân arasında bir bağlantı kurularak ortak bir alan oluşturulmuştur. Bu alan ise günümüzde müze olarak kullanılmaktadır (Resim 65).

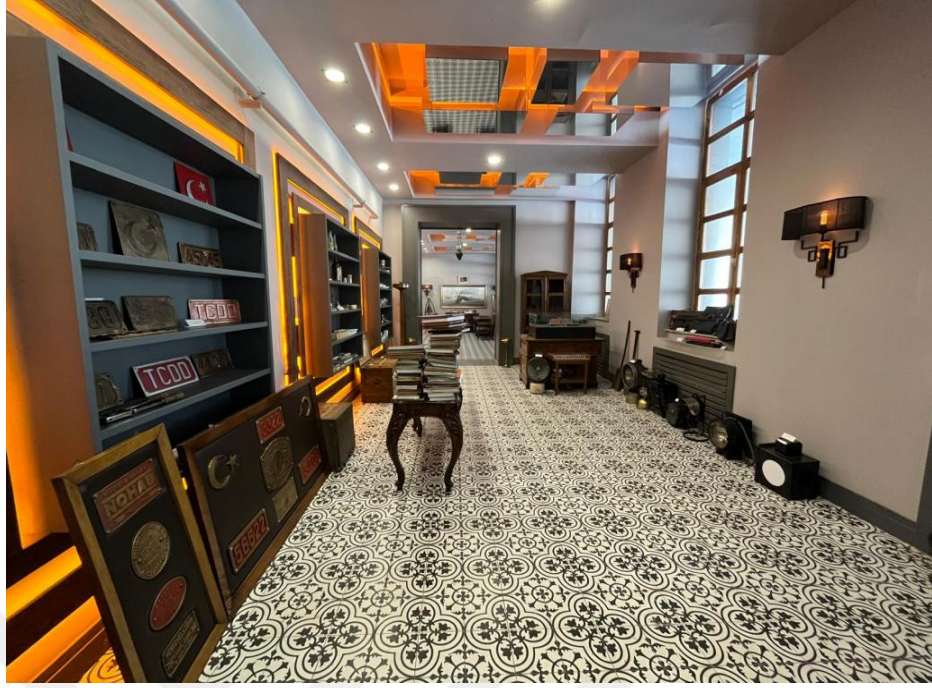
Yapının doğu cephesinin birinci katında mekânsal olarak bazı değişimler yaşandığı gözlemlenmiştir. Planda (Plan 12) oda ve mutfak olarak iki ayrı mekân tipinde gösterilen alanlar daha sonra birleştirilerek toplantı salonu gibi yeni bir mekân meydana getirildiği grlmştir (Resim 66). Benzer şekilde bu kattaki bir diğer odanın planında grldėėi şeklinden farklı olarak mutfak ve sekreter odasına bağlantılı hale getirildiği belirlenmiştir. Bu odalar içerisinde ayrıca, sekreter ve mutfak odasının da birbiriyle bağlantılı olduğu gözlemlenmiştir (Resim 67).



Resim 63. Erzurum Gar Binası gar müdür odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 64. Erzurum Gar Binası personel dinlenme salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 65. Erzurum Gar Binası müze mekânında oluşturulan bağlantının genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 66. Erzurum Gar Binası toplantı salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 67. Erzurum Gar Binası bölge müdürü odasından sekreter odasına bağlantı ve sekreter odasından mutfak mekânına oluşturulan bağlantının genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının VIP salonu, müze ve erkek mescidi olarak kullanılan mekânlarında, yapının özgünlüğüne uymayan muhdes elemanların kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu mekânlarda, asma tavan, ayna duvar kaplama, duvar kâğıdı, duvar rafı ve mihrap nişi gibi muhdes elemanların kullanımıyla yeni bir alan oluşturulmuştur (Resim 68-69-70).



Resim 68. Erzurum Gar Binası VIP salonunda yer alan konuk odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 69. Erzurum Gar Binası müze mekânı genel görünümü (İlknur Keleş).



Resim 70. Erzurum Gar Binası erkekler mescit genel görünümü (İlknur Keleş)

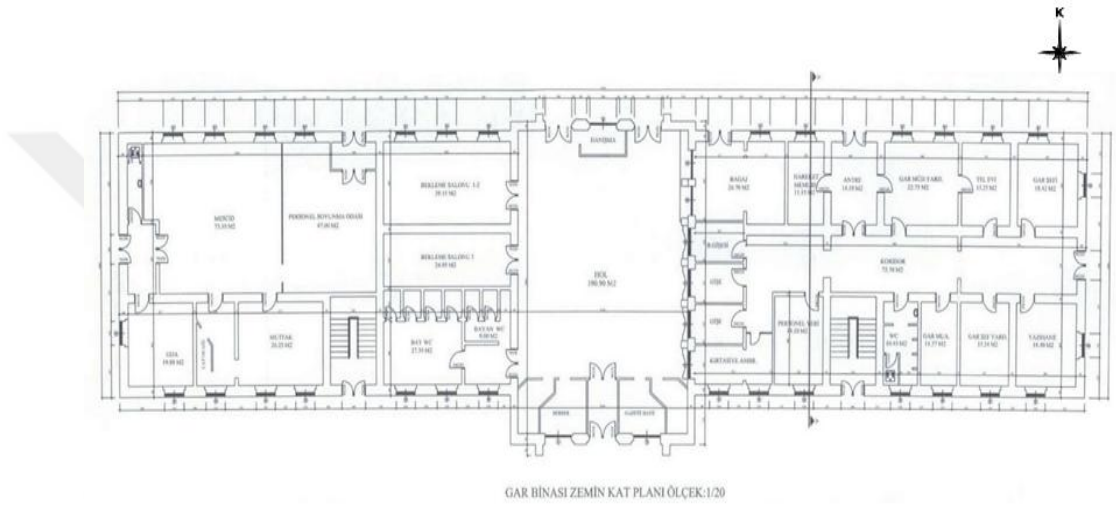
4.2. MİMARİ TANIMI

4.2.1. Plan ve Mimari Özellikleri

Erzurum Gar Binası 1176 ada, 274 parselde yer almaktadır (EKVKNK Arşivi). Doğu-batı uzantılı yapı demiryoluna paralel konumdadır. II. sınıf istasyon tipolojisine giren gar binası, bodrum üstü iki kattan oluşmaktadır. Kütle kompozisyonunu, merkezdeki 62,50 m ölçülerinde kuzey-güney uzantılı ana yapı ile buna doğu ve batıdan bitişen 14,40 m ölçülerindeki yatay dikdörtgen kütlelerle oluşturmaktadır (Plan 11). Bu

yatay kütleler simetrik bir cephe ve mekân düzenlemesine sahiptir. Cephe düzenlemesinde kullanılan kaplamalar, zeminde yer alan silmelerin alt seviyesinde 70 cm yüksekliğindeki bosaj¹⁰ taş örgü üzerine düzgün kesme taş olarak kullanılmıştır (Resim 71).

İki yan kanat yatayda bölümlenmiş olup her iki kanattın üst katında kare formlu sekizer pencere açıklığı bulunurken, alt katlarda ise dikdörtgen formlu yedişer pencere açıklığı bulunmaktadır. Ana giriş, ikili kolon düzenlenmesiyle düşeyde üç bölüme ayrılmıştır (Resim 72).



Plan 11. Erzurum Gar Binası zemin kat planı (EKVKBK Arşivi).



Resim 71. Erzurum Gar Binası yapı eteğindeki bosaj duvar örgüsünden detay görünümü (İlknur Keleş)

¹⁰ Bir duvar üzerindeki taşların çeşitli şekillerde pürüzlü ve çıkıntılı olarak bırakılmasına verilen isimdir (Hasol, 1975, s. 100)



Resim 72. Erzurum Gar Binası ana girişin ikili kolon düzenlenmesi genel görünümü (İlknur Keleş)

4.2.2. Dış Cepheler

Erzurum Gar Binası'nın cepheleri bezemesiz olup, simetrik mekân düzenlemesini yansıtmaktadır. Yapının hem içerisinde hem de dışarısında sanat tarihi açısından ele alınabilecek herhangi bir süsleme ögesine rastlanmamıştır. Cephelerde yığma teknikte kırmızı renkli düzgün kesme bazalt taş, ahşap, cam ve metal malzeme kullanılmıştır. Yapının orta kütle ve yan kanatları betonarme olarak inşa edilmiştir.



Resim 73. Erzurum Gar Binası genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının güney cephesinde ana giriş yer almaktadır. Geniş cam yüzeyli anıtsal forma sahip giriş, 10,68 m yükseklikte, 3,25 m uzunlukta olup, blok şeklinde dışa taşıntılı inşa edilmiştir. Bekleme salonuna erişimi sağlayan giriş açıklığı, 2,72 x 1,80 m

ölçülerinde olup, burada ahşap malzemeden yapılmış sekiz panolu, çift kanatlı bir giriş kapısı bulunmaktadır. Açıklığın iki yanında sonradan pencereye çevrilen 1,80 x 1,85 m ölçülerinde ahşap tek kanatlı iki pencere yer almaktadır (Resim 74).



Resim 74. Erzurum Gar Binası güney cephede yer alan dışa taşkın girişin genel görünümü (İlknur Keleş)

Gar binasının güney cephesinde, iki girişi kapısı daha bulunmaktadır. Bu kapılar yapının birinci katında yer alan personel odalarına, VIP salonuna ve TCDD 9. Bölge Müdürlüğü'nün kullanımına ait birimlere giriş sağlamaktadır. 2,60 x 1,58 m ölçülerindeki söz konusu kapılar, ahşap malzemeli, dördü ahşap, dördü cam olmak üzere toplam sekiz panoya ayrılmış çift kanatlı, dikdörtgen forma sahiptir (Resim 75). Kapıların üzerinde ahşap sabit bir pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu pencereler, her iki kanadın alt katında 2,98 x 1,30 m ölçülerinde yedişer ahşap malzemeli, on iki cam panoya ayrılmış dikdörtgen forma sahiptir. Bu pencerelerin üzerinde, simetrik olarak yerleştirilmiş 1,43 x 1,40 m ölçülerinde ahşap malzemeli, altı cam panoya ayrılmış kare formlu sekizer pencere daha yer almaktadır (Resim 76). Bunun dışında; cephede kamera, tabela, aydınlatma elemanları yağmur iniş boruları ve panolar gibi muhdes elemanlar bulunmaktadır.



Resim 75. Erzurum Gar Binası ana kütesinin güneybatısında ve güneydoğusunda yer alan birinci kata erişimi sağlayan giriş kapılarından genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 76. Erzurum Gar Binası güney cephede yer alan pencerelerden genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının doğu cephesinde idari birimlere girişi sağlayan bir giriş açıklığı bulunmaktadır. Bu ahşap kapı açıklığı 2,70 x 1,50 m ölçülerindedir (Resim 77). Kapının üzerinde ahşap, dikdörtgen formlu sabit bir pencere yer almaktadır. Kapının her iki yanında simetrik düzenlenmiş iki pencere daha bulunmaktadır. 2,98 x 1,30 m ölçülerindeki bu pencereler, ahşap on iki panoya ayrılmış dikdörtgen forma sabittir. Bu pencerelerin üst seviyesi, kesiti dikdörtgen olan kalın bir silmeyle hareketlendirilmiş ve bu silmelerin üzerinde, biri eksende diğer ikisi eksene simetrik konumlandırılmış toplam üç pencere açıklığı bulunmaktadır. Simetrik olarak yerleştirilmiş 1,43 x 1,40 m ölçülerindeki ahşap pencereler kare forma sahiptir. Bu cephede de kamera, tabela, aydınlatma elemanları yağmur iniş boruları ve bilgi panoları gibi muhdes elemanlar bulunmaktadır.



Resim 77. Erzurum Gar Binası doğu cephesi genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının kuzey cephesi, güney cephesi ile benzer simetrik bir düzenlemeye sahiptir (Resim 78). Bu cephede ana kütlede farklı olarak peronlara giriş-çıkışı sağlayan iki kapı açıklığı bulunmaktadır. 2,73 x 1,80 m ölçülerindeki kapı açıklıkları, ahşap çift kanatlı dikdörtgen bir forma sahiptir. İki kapının ortasında 1,80 x 1,65 m ölçülerinde sonradan pencereye çevrilen ahşap tek kanatlı, dikdörtgen formlu bir pencere yer almaktadır (Resim 79). Yapının kuzeydoğu kanadında 2,70 x 1,50 m ölçülerinde dördü ahşap dördü cam olmak üzere toplam sekiz panoya ayrılmış çift kanatlı iki ahşap kapı daha mevcuttur. Bu kapılardan biri hareket memuru odalarına ve idari birimlere girişi sağlarken, yapının simetriğini bozan diğer kapı depo olarak kullanılan mekâna açılmaktadır (Resim 80). Cephenin kuzeybatı kanadında gar binasına ait müzeye girişi sağlayan 2,68 x 1,43 m ölçülerinde ahşap bir kapı bulunmaktadır (Resim 81). Bu cephede de kamera, tabela, aydınlatma elemanları, yağmur iniş boruları ve panolar gibi muhdes elemanlar bulunmaktadır.



Resim 78. Erzurum Gar Binası kuzey cepheden genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 79. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan peron giriş ve çıkış kapılarının genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 80. Erzurum Gar Binası kuzey cephenin doğu kanadında yer alan kapılardan genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 81. Erzurum Gar Binası kuzey cephenin batı kanadında yer alan kapının genel görünümü (İlknur Keleş)

Kuzey cephede, peronların üzeri birinci kat seviyesinde markiz ile örtülmüştür. Yapının ilk inşaa aşamasını gösteren eski bir resimde, sundurmanın daha inşanın ilk aşamalarında ele alınmış özgün bir mimari elaman olduğu belgelenmiştir (Resim 82). 1978-79 yıllarında, orijinal sundurmaya ek olarak montaj askı sistem taşıyıcılı markiz eklenerek peronlara kadar uzatma yapılmıştır (Resim 83).



Resim 82. Erzurum Gar Binası inşaa sürecine ait genel görünüm (EKVKBK Arşivi)



Resim 83. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan markizin genel görünümü (İlknur Keleş)

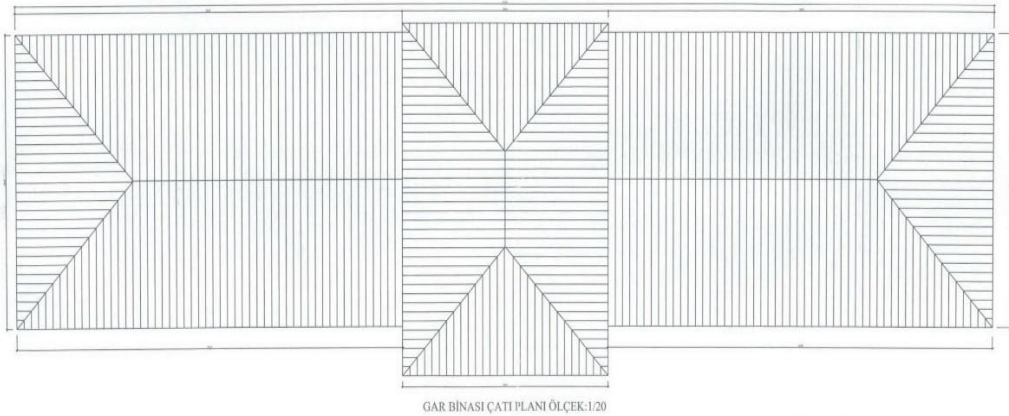
Yapının batı cephesinde, kadın ve erkek mescitlere, personele ait soyunma odasına ve sendika şube odalarına girişı sağlayan bir kapı bulunmaktadır. Çift kanatlı bu kapı 2,78 x 1,60 m ölçülerinde olup, dikdörtgen forma sahiptir. Kapının üzerinde ahşap sabit, bir

pencere yer almaktadır. Ayrıca cephenin alt seviyesinde simetrik düzenlenmiş iki pencere açıklığı daha bulunmaktadır. Bu pencereler 2,98 x 1,30 m ölçülerinde olup ahşap on iki cam panoya ayrılmıştır. Bu pencerelerin üst seviyesi kalın bir silmeyle hareketlendirilmiş ve bu silme üzerinde biri eksende diğer ikisi eksene simetrik konumlandırılmış üç pencere bulunmaktadır. 1,43 x 1,40 m ölçülerindeki pencereler ahşap kare forma sahiptir. Bu cephede de kamera, tabela, aydınlatma elemanları yağmur iniş boruları ve panolar gibi muhdes elemanlar bulunmaktadır (Resim 84).



Resim 84. Erzurum Gar Binası batı cephesi genel görünümü (İlknur Keleş)

Yapının üzeri kırma çatı ve Marsilya tipi kiremitle¹¹ örtülüdür.

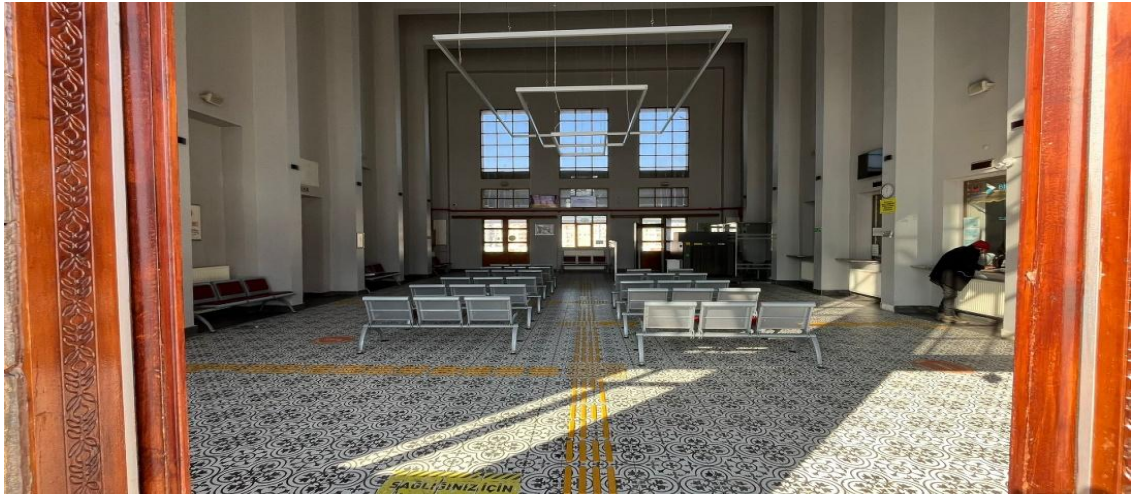


Şekil 11. Erzurum Gar Binası çatı çizimi (EKVKBK Arşivi)

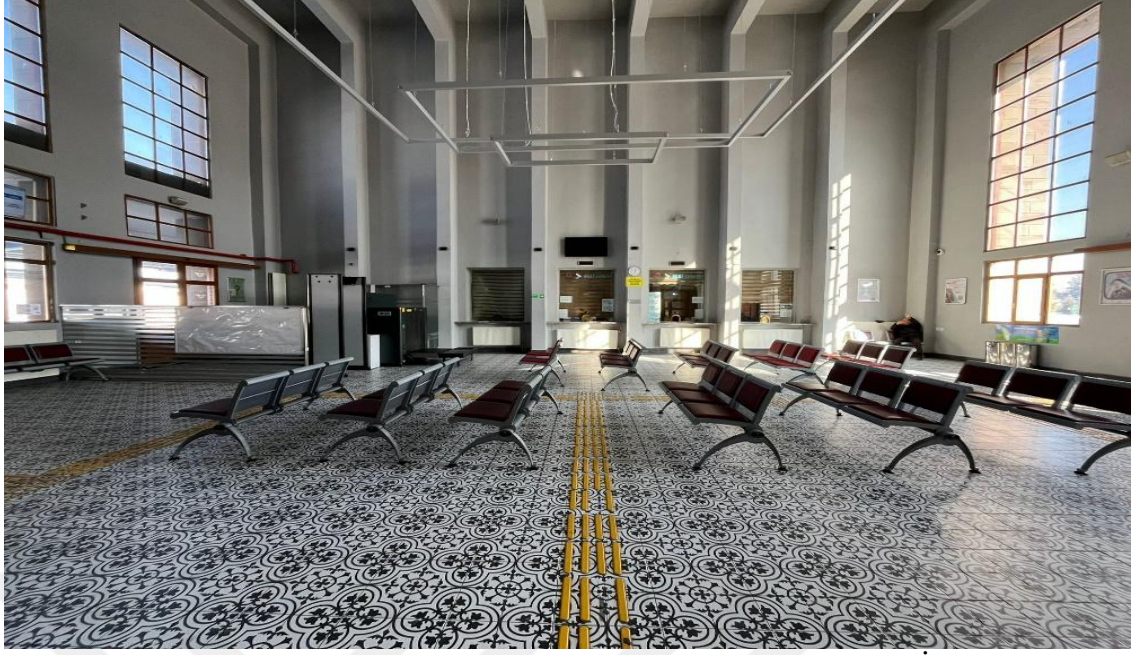
¹¹ Marsilya tipi kiremit; özel şekilli geçmeli makine kiremidi. Tek ve çift yivli olmak üzere iki çeşitlidir (Hasol, 1975, s. 294).

4.2.3. İç Mekânlar

Erzurum Gar Binası'na kuzey-güney doğrultulu ana mekânın doğu-batı doğrultusunda yatay olarak genişletildiği iç mekâna giriş, güney cephededir (Resim 85). Bekleme salonu 11,50 x 16,40 m ölçülerinde olup, 10,63 m yüksekliğindedir. Bekleme salonunun doğu tarafında danışma mekânı ile gişe işlemlerinin yapıldığı gişe birimleri ve depoya ait pencere açıklıkları yer alırken, batı tarafında müze ile ıslak mekânlar (wc) yer almaktadır (Resim 86-87). Bekleme salonunun duvarları ile tavanı sıva ve boyalı, zemin döşemesi ise karosiman şeklindedir. Bekleme salonunun batı kanadında yer alan erkek ıslak mekânına 2,73 x 1,53 m ölçülerindeki ahşap kapı ile giriş sağlanmaktadır (Resim 88). Mekânın zemin ve duvarları seramik kaplama, tavanı ise asma tavan biçimindedir (Resim 89). Kadınlar ıslak mekânına 2,73 x 1,40 m ölçülerinde ahşap kapı ile giriş sağlanmaktadır (Resim 90). Mekânın zemini ve duvar kaplaması ile tavanı, erkek ıslak mekânına benzer düzenlenmiştir (Resim 91). Bekleme salonundan müze mekânına geçişi 2,68 x 1,43 m ölçülerindeki ahşap kapıyla sağlanmaktadır (Resim 92). Bu mekânda aynalı asma tavan, gömme raflar ve yer yer niteliksiz ahşap zemin döşemesi gibi yapının özgünlüğüne uymayan pek çok muhdes eleman kullanılmıştır (Resim 93). Bekleme salonunda yer alan X-ray ekipmanı ve güvenlik kabini, mekânın bütünsel algısını bozmayacak şekilde tasarlanmıştır (Resim 94). Salonda, ana mekânın üzeri doğu-batı doğrultulu kolon kirişlerle örtülmüştür (Resim 95-96).



Resim 85. Erzurum Gar Binası bekleme salonu güneyden kuzeye bakış (İlknur Keleş)



Resim 86. Erzurum Gar Binası bekleme salonu, gişelere batıdan bakış (İlknur Keleş)



Resim 87. Erzurum Gar Binası bekleme salonu, ıslak mekân ve müzeye doğudan bakış (İlknur Keleş)



Resim 88. Erzurum Gar Binası erkekler ıslak mekân giriş kapısı (İlknur Keleş)



Resim 89. Erzurum Gar Binası erkekler ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)



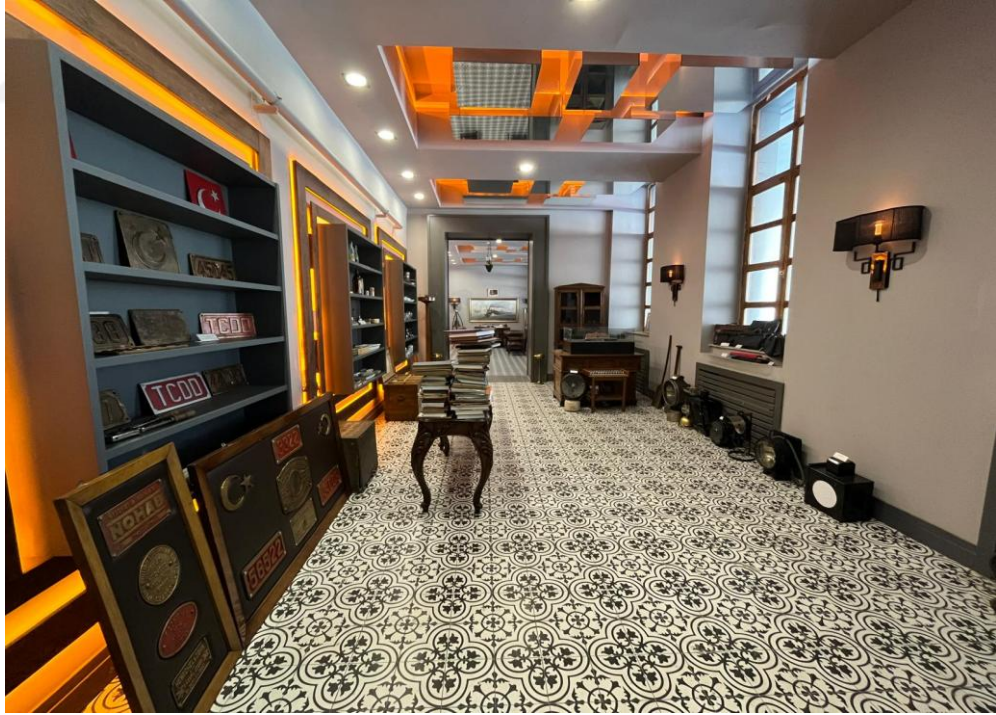
Resim 90. Erzurum Gar Binası kadınlar ıslak mekân giriş kapısı (İlknur Keleş)



Resim 91. Erzurum Gar Binası kadınlar ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 92. Erzurum Gar Binası müze mekânı giriş kapısı (İlknur Keleş)



Resim 93. Erzurum Gar Binası müze mekânı genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 94. Erzurum Gar Binası bekleme salonunun kuzeyinde yer alan X-ray ve güvenlik kabini genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 95. Erzurum Gar Binası kolon kiriş uygulaması genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 96. Erzurum Gar Binası tavandaki kolon kiriş uygulaması detay görünümü (İlknur Keleş)

Bekleme salonunda zeminde yer alan karosiman kaplamasının günümüze yakın bir tarihte yenilediği bilinmekle birlikte, Erzincan Gar Binası'nın zemin döşemesi ile aynı özelliklerde olması yapının orijinal zemin kaplamasının karosiman olduğunu net bir şekilde düşündürmektedir (Resim 97). Bekleme salonundan ikinci katta yer alan mekânlara geçişi sağlayan herhangi kapı açıklığı bulunmamaktadır.



Resim 97. Erzurum Gar Binası bekleme salonu karosiman zemin kaplama detay görünümü (İlknur Keleş)

Gar binasının doğu cephesinde yer alan kapıyla, zemin katta yer alan iç mekânlara geçiş sağlanmaktadır. Bu cephedeki kapı; gar müdürü, gar müdür yardımcısı, personel odaları, personel dinlenme salonu, gişe birimleri, danışma ve ıslak mekâna geçiş sağlamaktadır. Girişin açıldığı holün kuzeyinde gar müdür odası yer almaktadır. Mekânın duvarları sıvalı olup, zemin döşemesi laminat parke, tavanı ise asma tavan şeklindedir. Girişin açıldığı holün güneyinde gar müdür yardımcısı odası yer almaktadır. Mekânın duvar ve tavanı sıvalı ve boyalı olup, zemin döşemesi seramik kaplama şeklindedir. Doğu kanadında yer alan diğer personel odaları, personel dinlenme salonu, danışma ve gişe mekânlarının duvar ve tavanları sıvalı ve boyalı olup zemin döşemesi seramik kaplamadır (Resim 98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113). Islak mekânın zemin ve duvarları ise seramik döşelidir (Resim 114).



Resim 98. Erzurum Gar Binası doğu cephesi giriş holü genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 99. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gar müdür odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 100. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gar müdür yardımcısı odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 101. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 102. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan holden genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 103. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde holde yer alan muhdes ahşap dolaptan genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 104. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 105. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 106. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan yolcu şefliği ve hareket memur odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 107. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 108. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel dinlenme salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 109. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel dinlenme salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 110. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan danışma birimi genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 111. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gişe salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 112. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan gişe salonundan bekleme salonuna bakış genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 113. Erzurum Gar Binası doğu cephesinde yer alan personel dinlenme salonundan doğuya bakış genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 114. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan deponun genel görünümü (İlknur Keleş)

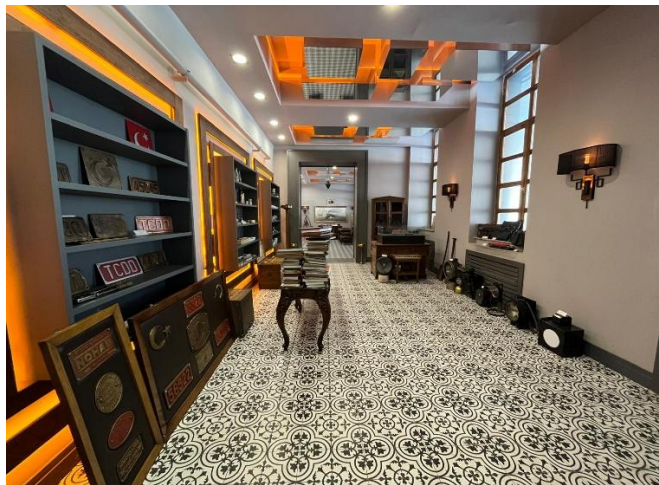
Erzurum Gar Binası'nın kuzey cephesinin, kuzeybatı kanadında yer alan giriş açıklığı, kendi bünyesinde tarihi demiryolu nostaljisini yaşatan TCDD Müzesi'ne açılmaktadır. 2000 yılında açılan müzede çeşitli tarihi belgeler, araç ve gereçler ve basında yayınlanan bazı belgeler sergilenmektedir (Resim 115-116-117-118).



Resim 115. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 116. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 117. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 118. Erzurum Gar Binası kuzey cephesinde yer alan müze salonu genel görünümü (İlknur Keleş)

Gar binasının, batı cephesinde yer alan çift kanatlı ahşap kapı 2,78 x 1,60 m ölçülerinde olup, bu kapı ile küçük bir hole ve bu holün iki yanında yer alan depo ve sendika odalarına erişim sağlamaktadır (Resim 119). Holün güneyinde yer alan sendika odası kapalı olduğu için görüntülenememiştir. Kuzeyde depo olarak kullanılan mekâna, dikdörtgen biçimli ahşap kapı ile girilmektedir. Kuzey-güney doğrultulu dikdörtgen planlı bu küçük mekânın duvar ve tavanı sıva ve boyalı olup zemin döşemesi seramik kaplamadır. Cephe eksenindeki kapının açıldığı kuzey-güney doğrultulu küçük holün ardından, holün doğu duvarı ekseninde yer alan kapı açıklığı ile bir diğer hole geçiş sağlanmaktadır. Söz konusu kapı 2,35 x 1,50 m ölçülerinde olup, ahşap dikdörtgen formudur (Resim 120). Kapı açıklığına göre holün güneyinde kadınlar mescidi yer almaktadır (Resim 121). Kuzey-güney doğrultulu dikdörtgen planlı bu mekânın duvarları sıvalıdır. Mekânın zemin döşemesi seramik kaplama üzerine halıfleks döşeli, tavanı ise asma tavan biçimindedir (Resim 122). Girişe göre holün kuzeyinde erkekler mescidi yer almaktadır. Kuzey-güney doğrultulu dikdörtgen planlı mekânda, yapının özgünlüğüne uymayan mihrap nişi ve asma tavan yer almaktadır (Resim 123). Gar binasındaki diğer mekânlarda olduğu gibi bu mekânın da duvarları sıva ve boyalı olup zemin döşemesi seramik kaplama, tavanı asma tavadır.

Holde görüntülenemeyen bir sendika şubesi olarak faaliyet gösteren bir oda bulunmaktadır. Girişin tam karşısında ise personellere ait soyunma odası yer almaktadır (Resim 124). Dikdörtgen planlı bu odanın duvarları, zemini ve tavanı diğer mekânlarla benzer düzenlenmiştir.



Resim 119. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan depo ve sendika odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 120. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan hole giriş kapısı genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 121. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan holün genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 122. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan kadınlar mescidi genel görünümü (İlknur Keleş)



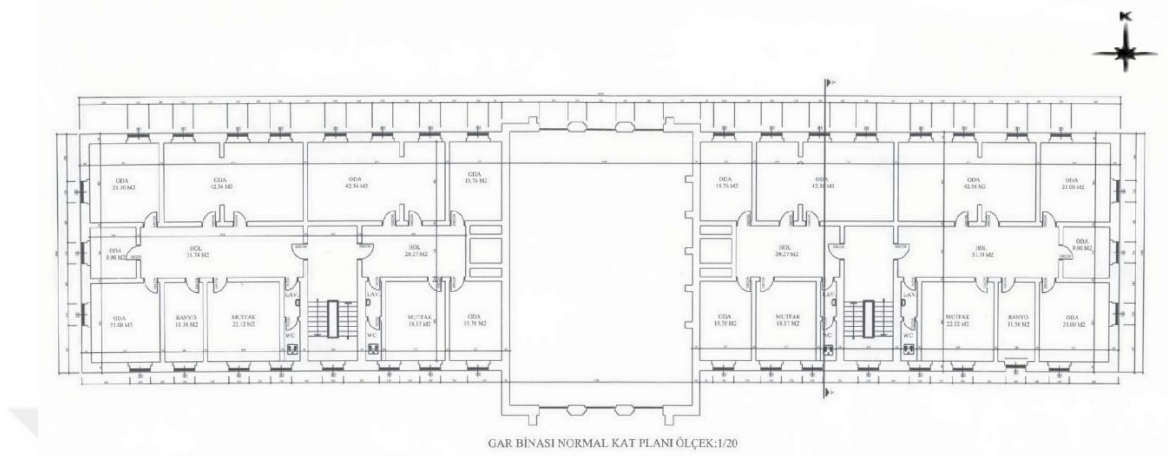
Resim 123. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan erkekler mescidi genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 124. Erzurum Gar Binası batı cephesinde yer alan sendika odası ve personel soyunma odası genel görünümü (İlknur Keleş)

Gar binasında, eksen üzerinde konumlandırılan ana mekânın iki yanında yer alan doğu-batı uzantılı yan kanatlar ile simetrik bir görünüme sahiptir (Plan 12). Yapının birinci katına, güney cephesinin güneydoğu ve güneybatı kanatlarında yer alan 2,60 x 1,58 m ölçülerinde çift kanatlı ahşap kapı açıklıkları ve bu kapıların erişim sağladığı merdivenler ile ulaşılmaktadır (Resim 125). Özgün halinde lojman olarak tasarlanan

birinci katın, daha sonra gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda özgünlüğüne aykırı olarak farklı kullanımlar için dönüştürüldüğü gözlemlenmiştir.



Plan 12. Erzurum Gar Binası birinci kat planı (EKVKBK arşivi)



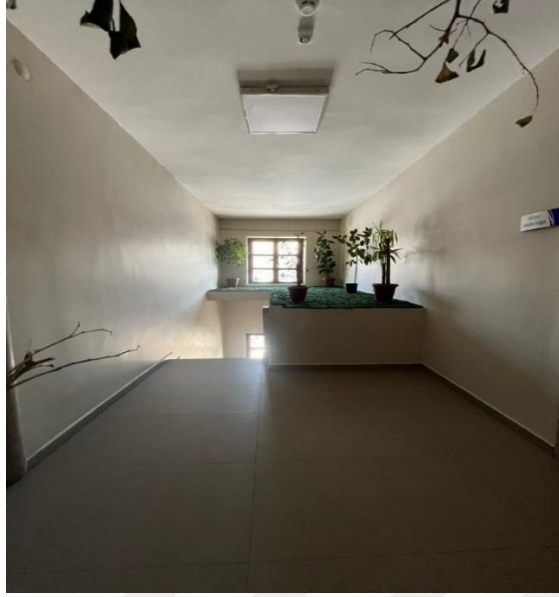
Resim 125. Erzurum Gar Binası güneydoğu-güneybatı kanatlarda yer alan merdiven hollerinin genel görünümü (İlknur Keleş)

Güney cephenin doğu kanadındaki kapı, birinci kata erişim sağlayan merdiven holüne çıkmaktadır. Holün kuzeyinde yer alan merdivenler seramik zemin döşemesine sahiptir (Resim 126). Merdiven holünün sonunda özgün olmayan ahşap malzemeli kapı bulunmaktadır (Resim 127). Bu kapılar, iç mekânda doğu-batı doğrultusunda karşılıklı

düzenlenmiş mekânlara açılmaktadır. Kapı açıklığına göre holün doğusunda yer alan kapıdan personel odalarına girilmektedir. Bu bölümde dikdörtgen planlı bir giriş holü yer almaktadır. Mekânın duvar ile tavanı sıva ve boyalı olup zemin döşemesi karosiman kaplama biçimdedir. Yapının bu bölümünde toplam altı adet personel odası bulunmaktadır. Bu odalardan sadece üç tanesinin görüntülenmesi sağlanabilmiştir. Görüntülenebilen personel odalarının duvarları ile tavanları diğer mekânlarla benzer düzenlenmiş olup, zemin döşemesi laminant parke kaplamadır. İç mekânda kullanılan kapılar özgün olmayıp beyaz renkli ve farklı tasarıma sahiptir. Mekânın mutfağı giriş ekseninin doğusunda yer almaktadır. Bu mekân kare planlı olup duvar, tavan ve zemin döşemesi, personel odalarıyla benzer özellikle tasarlanmıştır. Islak mekân, giriş ekseninin güneyinde yer almaktadır. Mekânın duvar kaplaması karo mozaik, zemin döşeme kaplaması karosimandır (Resim 128-129-130-131-132-133).



Resim 126. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat merdiven holü genel görünümü (İlknur Keleş).



Resim 127. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat merdiven holü güneyden bakış genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 128. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat merdiven holünden doğuya bakış genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 129. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 130. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 131. Erzurum Gar Binası doğu kanadında yer alan mutfağın genel görünümü ( lknur Keleş)



Resim 132. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü ( lknur Keleş)



Resim 133. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci kat ıslak mekân genel görünümü ( lknur Keleş)

Doğu kanadın birinci katında girişe göre holün batısında yer alan kapıdan TCDD 9. Bölge Müdürlüğü'nün kullanımına tahsis edilmiş mekânlara giriş sağlanmaktadır. Bu bölümde dikdörtgen planlı bir giriş holü yer almaktadır (Resim 134). Mekânın duvar ve tavanı diğer mekânlarla benzer tasarlanmış olup, zemin döşemesi karosiman kaplamadır. Yapının girişine göre kuzeyinde TCDD 9. Bölge Müdürü'nün odası yer almaktadır. Ancak bu mekânın görüntüleme izin verilmemiştir. Girişe göre holün güneyinde toplantı salonu yer almaktadır. Bu mekânın duvar ve tavanı diğer mekânlarla benzer şekilde tasarlanmış olup, zemin döşemesi laminant parke kaplamadır.

Toplantı salonunun ekseninde bir sekreter odası yer almaktadır. Bu odanın içinde mutfak bölümü mevcuttur. Sekreter odası ve mutfağın duvar ve tavanı sıva ve boyalı olup, sekreter odasının zemin döşemesi laminant parke, mutfağın ise karosiman kaplamadır (Resim 135-136-137-138). Bu katta bir ıslak mekânda yer almış olup, görüntülenememiştir.



Resim 134. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan merdiven holünden batıya bakış genel görünümü (İlknur Keleş)



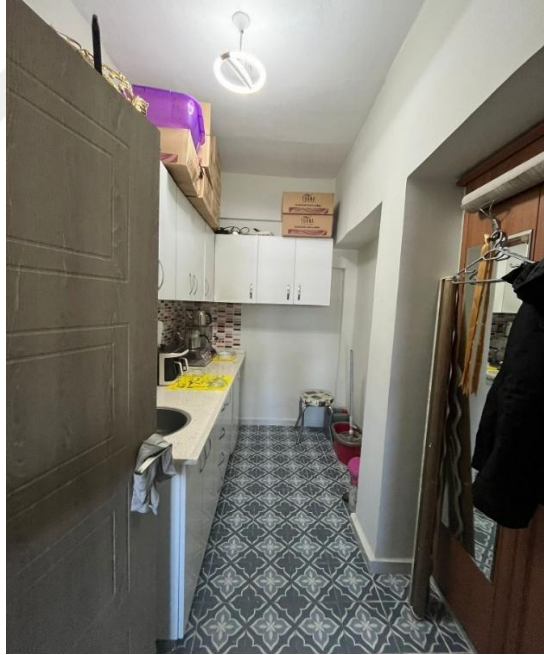
Resim 135. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan Bölge Müdür Odası görünüm (İlknur Keleş)



Resim 136. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan toplantı odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 137. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan sekreter odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 138. Erzurum Gar Binası doğu kanadı birinci katta yer alan mutfakın genel görünümü (İlknur Keleş)

Güney cephesinin batı kanadında birinci kata çıkışı sağlayan merdiven holünün son bulunduğu yerde özgün olmayan ahşap doğramalı iki kapı bulunmaktadır (Resim 139). Güney girişine göre doğu-batı doğrultulu konumlandırılmış söz konusu kapılarla VIP salonuna erişim sağlanmaktadır. Bu bölümde dikdörtgen planlı bir giriş holü yer almaktadır. Giriş holünün duvarları duvar kağıdıyla kaplanmış, tavanı asma tavan, zemin

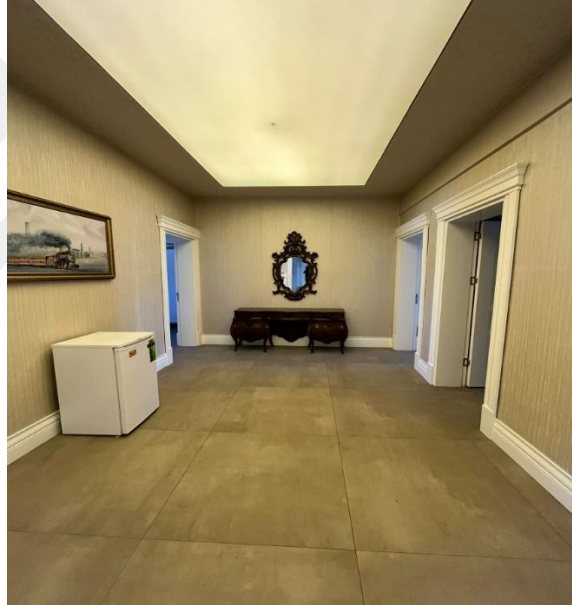
döşemesi ise seramik kaplamadır. Giriş holünün kuzeyinden, konuk salonuna giriş sağlanmamaktadır. Bu bölümde fonksiyonel değişim ve yapının özgünlüğüne uymayan muhdes elemanların kullanımı tespit edilmiştir. VIP salonunda, ikisi giriş holünün güneyinde, biri kuzeyinde olmak üzere toplam üç yatak odası yer almaktadır. Söz konusu odalarda duvar kaplaması, tavan ve zeminler, konuk salonuyla benzer düzenlemeye sahiptir. Islak mekân, giriş holünün güneyinde yer almaktadır. Mekânın duvarları sıva ve boyalı, tavanı asma tavan, zemini seramik döşelidir (Resim 140-141-142-143-144-145-146).



Resim 139. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan merdiven holü genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 140. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan merdiven holü genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 141. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan VIP salonu genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 142. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan konuk odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 143. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan konuk odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 144. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan yatak odaları genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 145. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan yatak odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 146. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)

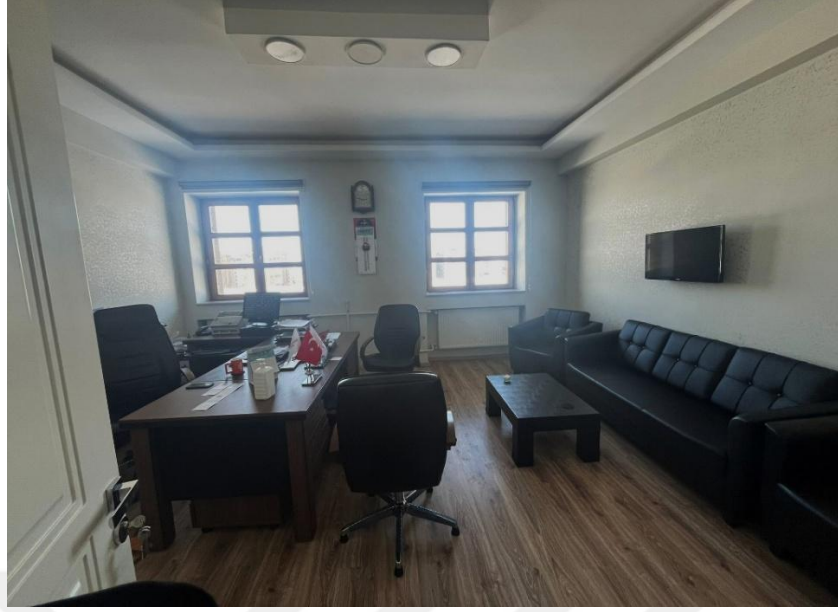
Birinci katın giriş holüne göre batısında, karşılıklı düzenlenen ve personel odası olarak kullanılan mekânlara girişi sağlayan hol bulunmaktadır (Resim 147). Dikdörtgen planlı giriş holünün duvarı sıva ve boyalı, tavanı asma tavan, zemini seramik döşelidir. Giriş holünün güneyinde üç, giriş holünün ekseninde bir, kuzeyinde iki olmak üzere toplam altı oda, mutfak ve bir ıslak mekân yer almaktadır. Bu bölümde, sadece sistem kayıt odası güvenlik koşulları nedeni ile görüntülenememiştir. Personel odası olarak kullanılan altı oda, kare ve dikdörtgen planlıdır. Mekânların duvarları sıva ve boyalı tavanları asma tavan, zeminleri laminant parke olup, sadece mutfak mekânın zemini seramik döşelidir. Islak mekânın tavanı asma tavan, duvar ve zemin döşeme kaplaması seramiktir (Resim 148-149-150-151-152-153-154-155).



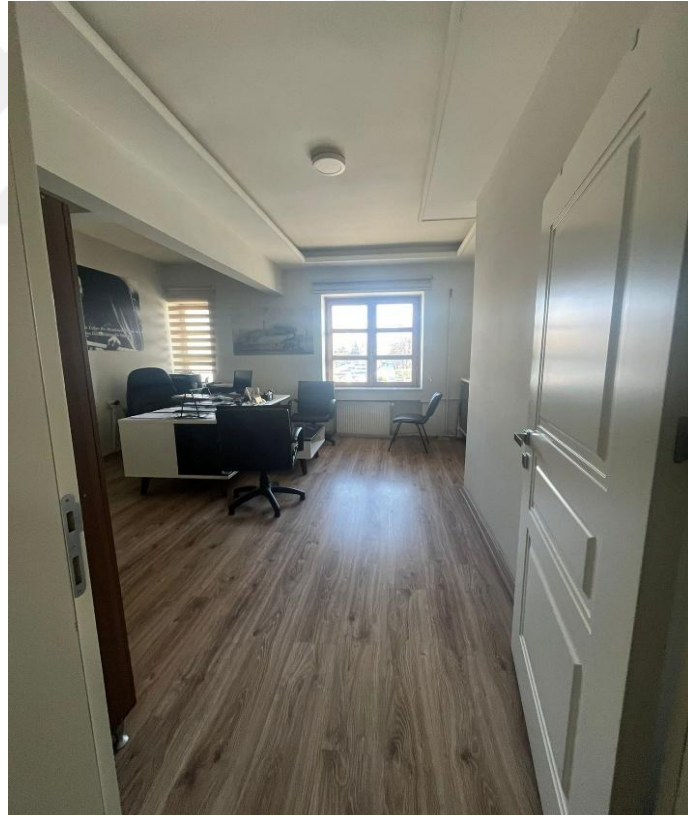
Resim 147. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan merdiven holünden batıya bakış genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 148. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci kat holü genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 149. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 150. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



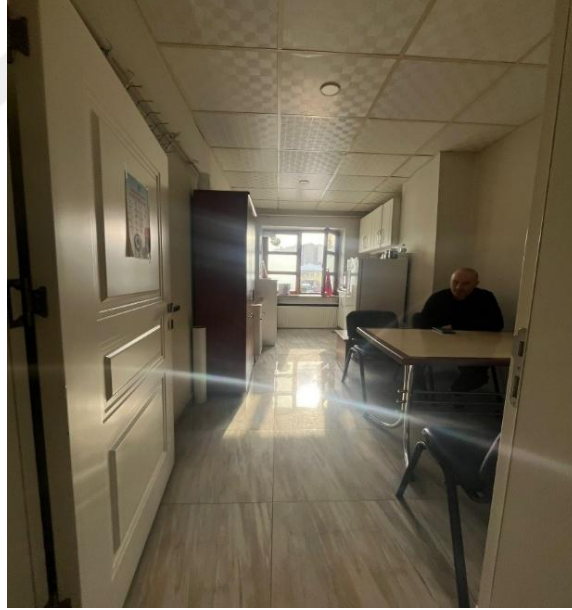
Resim 151. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 152. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 153. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan personel odası genel görünümü (İlknur Keleş)

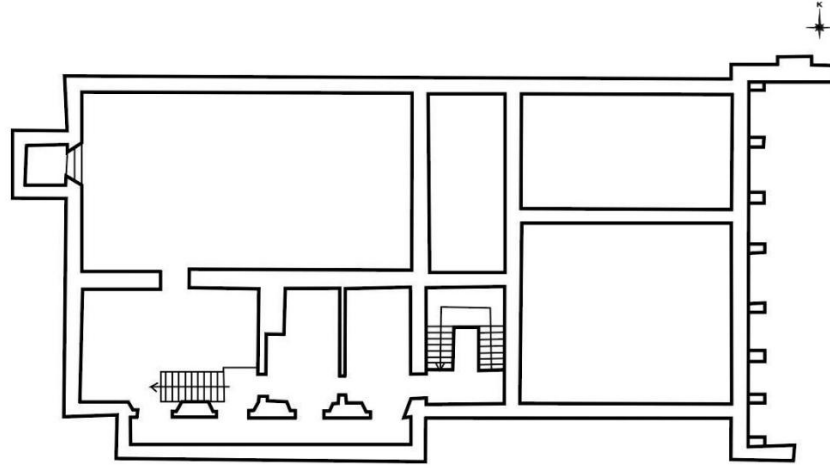


Resim 154. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan mutfakın genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 155. Erzurum Gar Binası batı kanadı birinci katta yer alan ıslak mekân genel görünümü (İlknur Keleş)

Gar binasının sadece batı kanadının altında bulunan bodrum katı, dört mekândan oluşmaktadır (Plan 13). Bodrum katına güney cephenin batı kanadında yer alan iki girişle erişim sağlanmaktadır. İlk giriş, birinci kat mekânlarına erişimi sağlayan kapı iledir (Resim 156).

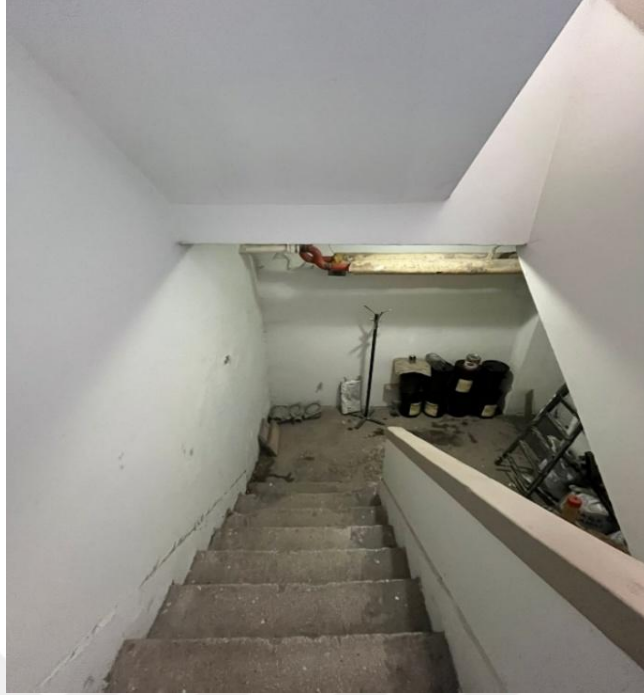


Plan 13. Erzurum Gar Binası bodrum kat planı (TCDD 4. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden yararlanılarak oluşturulmuştur)

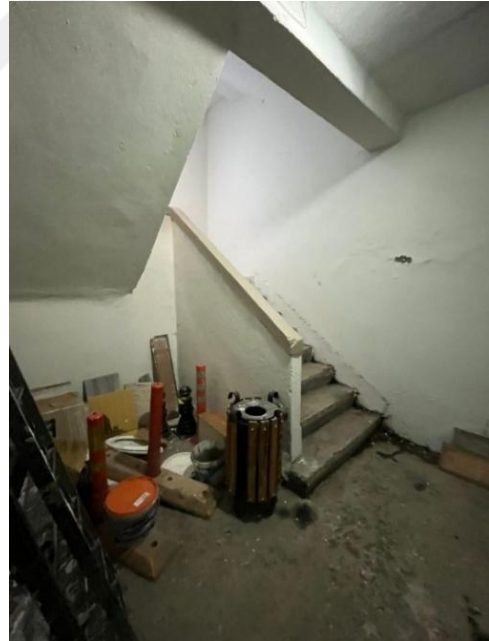


Resim 156. Erzurum Gar Binası batı kanadında yer alan bodrum katına inişi sağlayan merdivenlerin genel görünümü (İlknur Keleş)

Bodrum katındaki mekânlara erişim sağlayan merdiven basamakları ile giriş merdiven holünün zemin döşemesi özgün dökme mozaiktir. Üst kat merdivenlerdeki seramik kaplamasının burada devam ettirilmediği gözlemlenmiştir (Resim 157). Merdiven holünün olduğu alan bodrum katının ilk mekândır (Resim 158). Bu mekânın duvar ve tavanı sıvalı, zemin döşemesi özgün dökme mozaiktir. Bu mekândan birer plastik doğramalı kapı ile ikinci odaya erişim sağlanmaktadır. Bu mekânın duvar, tavanı ve zemin döşemesi merdiven holüyle benzerdir. Bodrum katında yer alan bu iki mekân, depo olarak kullanılmaktadır (Resim 159).



Resim 157. Erzurum Gar Binası batı kanadında yer alan bodrum katına iniş sağlayan merdiven ve holünün zemin kaplaması genel görünümü (İlknur Keleş)

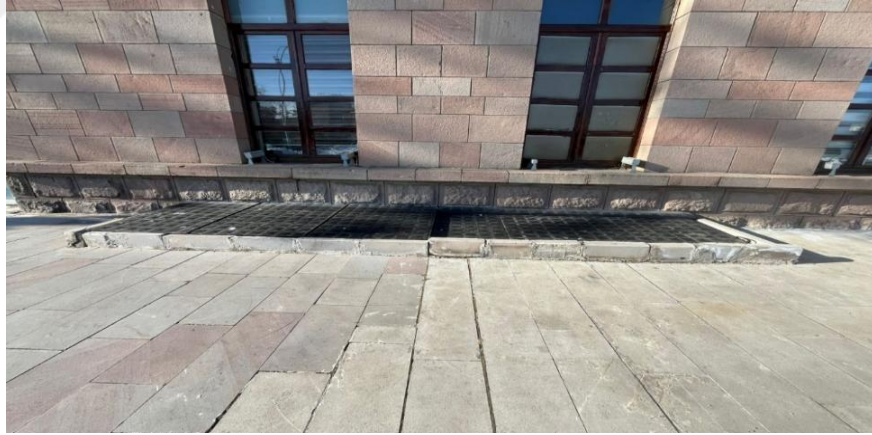


Resim 158. Erzurum Gar Binası batı kanadında yer alan bodrum katı ilk mekânın genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 159. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katı ikinci mekânın genel görünümü (İlknur Keleş)

Bodrum katına güney cephenin batı kanadında yer alan ikinci bir girişle de erişim sağlanmaktadır (Resim 160). İç mekândan bağımsız olan bodrum mahzen kapaklı bir giriştir.



Resim 160. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katına giriş genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 161. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katına inişi sağlayan merdivenin genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 162. Erzurum Gar Binası güney cephesinin batı kanadında yer alan bodrum katı genel görünümü (İlknur Keleş)

SONUÇ

Sanayi Devrimi (1760-1840) ile birlikte buhar makinesinin icadı ve sanayide kullanılması insanlık tarihi için bir devrim olmuştur. Bu dönemde icat edilen buharlı lokomotiflerin ulaşım araçlarında denenmeye başlanması en başta demiryolu ulaşımına ve taşımacılığına bir ivme kazandırmıştır. Diğer taraftan, yeni yapı teknolojileri ve elemanları ile gelişen yeni mimari türler ortaya çıkmıştır. Zira, demiryollarının gelişmesi ve genişlemesi demiryolu mimarisinin de ortaya çıkmasına yol açmıştır. Demiryolu mimarisini temsil eden gar ve istasyon yapıları da işte bu bağlamda ortaya çıkan kamusal yapılar olarak önemli bir yeniliktir.

Gar ve istasyon terimleri, bu yapıların inşa edildikleri yere bağlı olarak kullanılmaktadır. Genel olarak; kent merkezinde inşa edilenler görkemli tasarımlar olup, daha büyük bir organizasyon şemasına sahip olduğu için *gar* ismini alırken, kent merkezine daha uzak olan ve daha küçük boyutlu olanlar *istasyon* olarak adlandırılmaktadır.

Türkiye’de demiryolu inşasının başlangıcı Osmanlı Dönemi’nin son yıllarına uzanmaktadır. İlk demiryolu inşasına 19. yüzyılda demiryolu imtiyazı alan ülke şirketlerince, Anadolu’nun batısında ve güneyinde başlanmıştır. Demiryolu ağının genişlemesine paralel olarak ilkin Osmanlı Dönemi’nde, yaygın olarak da Cumhuriyet Dönemi’nde olmak üzere gar ve istasyon binaları inşa edilmiştir. Anadolu’nun gar binaları ile tanışması 1866 yılında açılan İzmir-Aydın demiryolu hattı ile olmuştur. Bu hat üzerinde inşa edilen 1856 tarihli Alsancak Garı ve 1861 tarihli Basmane Garı ilk örneklerdir. Diğer kamu yapılarında olduğu gibi bu yeni yapı türlerinde I. ve II. Ulusal Mimarlık akımlarının etkilerini görmek mümkündür.

Cumhuriyet’in ilanından önce Türkiye’de inşa edilen gar ve istasyon binaları, yerel tekniklerle ve I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisinde inşa edilmiştir. Cumhuriyet’in ilanından sonra ise yabancıların elinde bulunan demiryolları millileştirilmiş; gelişen “millilik” kavramı ile birlikte Türk mimarisinde II. Ulusal Mimarlık Akımı ortaya çıkmıştır.

Tezimizin konusu olan Erzurum Gar Binası, günümüz Erzurum şehrinin merkezinde, İstasyon Caddesi'nde yer almaktadır. Erzurum Gar Binası, Erzurum il merkezinde isminin de verildiği İstasyon Mahallesi'nde, merkezi bir alanda konumlandırılmıştır. Şehir merkezi ile gar binası arasındaki bağlantıyı sağlayan İstasyon Caddesi, demiryolu hattına dik şekilde uzanmıştır. Taşıt trafiğine açık olan bu cadde, Cumhuriyet Caddesi ve Hastaneler Caddesi ile bağlantılı olup, güzergahı dahilinde Erken Cumhuriyet Dönemi yapıları yer almıştır. İstasyon Caddesinin son bulduğu alanda Bölge İdari Mahkeme Binası, Yakutiye Belediye Binası yer alırken, Cumhuriyet Caddesi ve Hastaneler Caddesinin kesiştiği cadde boyunca Erzurum Lisesi, Numune Hastanesi, Erzurum İl Sağlık Binası, Nenehatun Kız Anadolu Lisesi ve Tatbikat İlköğretim Okulu yer almıştır.

Erzurum Gar Binası 1937-1939 yılları arasında inşa edilmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen Erzurum Gar Binası'nın temelleri, Sivas-Erzurum hattının Erzurum'a ulaşmasından iki yıl önce 20 Temmuz 1937 yılında atılmıştır. Temel atma töreni, Umumi Müfettişi Tahsin Uzer, Orgeneral Kazım Orbay, Vali Haşim İşcan ve beraberindeki heyetin katılımıyla gerçekleşmiştir. Erzurum Gar Binası'nın açılışı için günler öncesinden hazırlıklar başlamıştır. Kent tamamen bayraklar ve tanklar ile süslenmiştir. Nihayet takvim 20 Ekim 1939'u gösterdiğinde, heyecan içerisinde olan halk sabahın erken saatlerinde gar binasına giden yolları doldurmuştur. Açılış için gar binasına üç tren seferi gerçekleşmiştir. İlk iki trende misafirler, üçüncü trende ise, Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy, Adliye Vekili Fethi Okyar, Münakalat (ulaştırma) Vekili Ali Çetinkaya, Maarif Vekili Hasan Ali Yücel, Riyaseti Cumhur Umumi Kâatibi Kemal Gedeleş, Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Genel sekreterleri Fikri Tuzer ve Dr. Mazhar Germen'in dahilindeki Millet Meclis Heyeti ve Şurayı Devlet Reisi gibi çok sayıda hükümet temsilcileri istasyona ulaşmıştır. Hükümet heyeti, istasyonda başta Erzurum Valisi Haşim İşcan olmak üzere, Kolordu ve Müstahkem Mevki Komutanları, belediye ve parti reisleriyle birlikte idari birim temsilcileri tarafından karşılanmıştır. Yönetim kademesinden üst düzey idarecilerin hazır bulunduğu, geniş katılımlı gerçekleşen böylesi görkemli bir tören, söz konusu demiryolu hattının ve gar binasının devlet nezdinde ne denli önem arz ettiğini ve bu nedenle açılışında adeta bir gövde gösterisi haline dönüştüğünü göstermektedir. Erzurum Gar Binası'nın yapım maliyeti kaynaklarda 1.100.000 bin olarak belirtilmiştir.

Erzurum Gar Binası, Erzincan Gar'ının ikiz yapısı olarak Doğu Anadolu'da inşa edilen ikinci demiryolu mimarisidir. Yapının mimarı hakkında kesin net bir bilgi olmamakla birlikte Alman mühendisler tarafından projelendirildiği düşünülmekte ancak bu konu ile ilgili herhangi bir resmî belge elimizde bulunmamaktadır.

Erzurum Gar Binası bodrum üzerinde iki katlı, simetrik düzenlenmiş doğu-batı doğrultulu dikdörtgen bir plana sahiptir. Yapının orta kütlesi yani kuzey-güney eksenindeki orta mekân, iki kat yüksekliğinde olup, yan kanatlardan yüksek tutulmuştur. Cephelerde kullanılan kalın silmelerde iç mekândaki kat ayrımı dışa yansıtılmıştır. Cephelerin su basman seviyesinde dışa taşıntılı verilen silme kuşağı ile bu silmenin altında kullanılan bosaj duvar örgüsü, cephede hareketlilik sağlamıştır. Söz konusu silmenin üst seviyesinden itibaren yükselen duvar örgüsü düzgün kesme taştır. Ahşap pencereler çift ya da tek kanatlı olup, genellikle altı, sekiz, on veya on iki panoya bölünmüş, cam veya ahşap pano şeklinde tasarlanmıştır. Katlar arasında kemersiz iki farklı formda pencereler kullanılmıştır. Zemin kat pencereleri dikdörtgen, üst kat pencereleri ise kare formundadır. Cephenin kuzey cephesinde yer alan özgün sundurmaya sonradan eklenen markiz, peronların üzerini örtecek uzatılmış yapıya ait mimari öğedir. Yapının örtü sistemi ahşap konstrüksiyonlu, Marsilya kiremitli, kırma çatı şeklinde olup, saçakları uzun tutulmuştur.

İki katlı yapının zemin katı, bekleme salonu, gişeler, müze, mescit, idari personel odaları, mutfak ve ıslak mekân gibi yapı birimlerinden oluşurken üst kat, konaklama amaçlı olarak personel odalarının yer aldığı lojman olarak düzenlenmiştir.

Erzurum Gar Binası'nın inşasında temel yapı malzemesi olarak düzgün kesme taş kullanılmıştır; ancak cephe içerisindeki kurgularda ahşap, demir, kiremit gibi farklı yapı malzemelerinin de kullanıldığı gözlemlenmiştir.

İstasyon ve gar binaları kendi içinde tipolojik olarak sınıflanmaktadır. I. sınıf yapılar, büyük merkezlerde inşa edilmiş olup, simetrik plana sahiptir. Orta kütle kompozisyonu ön ve arkaya çıkıntılı iki kat olarak tasarlanmıştır. Yolcular için zemin kat içerisinde bilet satışı noktası, bagaj odası, bekleme salonunu ve ofis birimleri yer almıştır. Personele ait lojmanlar ise birinci katta yer almıştır. II. sınıf yapılar, bodrum üstü iki kattan oluşan simetrik plana sahiptir. Zemin katta bilet satış noktası, haremlik, yolcu bekleme salonları yer alırken birinci katta personel odaları yer almıştır. Bu sınıftaki yapılar yükleme ve boşaltma deposu olmayan, çok fonksiyonlu yapılar olmuştur. III. sınıf

yapılar, bodrum üstü iki kattan oluşmuştur. Yapıya bitişik olan yük depolarında yükün yüklenip boşaltılması için depo bulunmaktadır. Zemin katta bilet satış noktası, bekleme salonu ve yolcuların ihtiyaçlarını karşılayan mekânlar yer alırken, birinci katta kamu konutları yer almıştır. Bodrum katı kömürlük olarak kullanılmıştır. Tez konumuz olan Erzurum Gar Binası II. sınıf plan şemasında inşa edilen bir yapıdır.

Erzurum Gar Binası, Türk mimarisinin modernleşmesi aşamasını da kapsayan II. Ulusal Mimarlık Dönemi'ne tarihlenen bir yapıdır. Bu bağlamda yapı, II. Ulusal Mimarlık Dönemi üslup özelliklerini yansıtmaktadır. Yapılarda özellikle simetrik plan şeması kullanımı, pencere düzenleri, kesme taş kullanımı, mimari öğeler arasındaki oranlama düzeni, cephelerde birkaç kat yüksek formdaki kolonadlar, geniş cam yüzeyli anıtsal girişler, örtüde geniş saçaklı kırma çatıların kullanılması, iklim koşullarına uygunluk, yerel malzeme ve işçilik egemen olmuştur. Esasen, 1930'lu yıllarda Türkiye'ye gelen, Theodor Jost, Clemens Holzmeister (1886-1983), Ernst Arnold Egli (1893-1974) ve Hermann Jansen (1869-1945) gibi yabancı mimar hocalarının etkisinde "Uluslararası" biçimleme Türk mimarisine egemen olmuştur. Söz konusu uluslararası üslup, kamu binalarından ziyade konut yapılarında kendini göstermiştir. Bu üslup kısa süre içinde etkinliğini artırarak, Türk mimarlar tarafından da kabul görmüştür. Erzurum Gar Binası, her ne kadar modern Türk mimarisini yansıtmayı itibariyle uluslararasılaşma dönemine dahil olsa da bir kamu yapısı olarak daha çok II. Ulusal Mimarlık Akımı üslubunu temsil eden bir mimaridir. Bu bağlamda, oldukça sade ve bezemesiz olan cephe düzenlemeleri, modern mimarinin estetik anlayışını yansıtan unsurlardır. Cephe düzenlemelerinde, geniş cam yüzeyli kolonatlı anıtsal giriş, düz lentolu pencere açıklıkları, panolara bölümlenmiş çift ve tek kanatlı büyük camlar, cepheyi hareketlendiren silme kuşakları, düzgün kesme taş ve bosaj taş kullanımı, kırma çatı gibi öğeler de aynı bağlamda değerlendirilmelidir.

Cumhuriyet'in başlangıç yıllarına dahil olan Erzurum Gar Binası, Cumhuriyet ideolojisinin ekonomik bağlamda bir yansıması olarak yorumlanabilecek bir yapı olarak hem döneminde hem de günümüzde Erzurum'un simge bir yapısıdır.

Ulaşım ve taşımacılık alanında dönemin en yeni ve en hızlı teknolojisi olan demiryollarının mimari bir parçası olarak inşa edilen Erzurum Gar Binası'nın açılışı ve faaliyete geçişi Ankara'daki merkezi yönetimin Anadolu'nun doğusunda gerçekleştirdiği prestij projesi olarak büyük heyecan ve ilgi uyandırmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında

gerçekleştirilen ve Fransız kent modelleri örnek alınarak oluşturulan Sanayi Kenti (ticaret kenti) modeli temelli oluşturulan Erzurum imar planlamasını da şekillendiren önemli yapılardandır. Zira, Erzurum Gar Binası kentin 1939 tarihli ilk imar planlamasına (*Lambert Planı*) dahil edilen ticaret ve sanayi bölgesinde yer alan bir yapı olmuştur. O dönem imar planı çerçevesinde sanayi alanları olarak İstanbul Kapı ve hemen kuzeyindeki demiryolu hattı ve güneyindeki transit hattın sınırladığı alan önerilmekteydi. Gar binasının yer aldığı İstasyon Caddesi, Lambert İmar Planı çerçevesinde, Cumhuriyet Caddesi'nden sonra, Erzurum kent merkezini şekillendirmesi için önerilen başlıca caddelerden biri olmuştur. Bu bağlamda, Erzurum Gar Binası, kent merkezinin tarihi silüetine döneminde olduğu kadar günümüzde de etki eden önemli bir yapıdır.

Erzurum; Orta Asya ve İran üzerinden Anadolu'ya giren malların dağılım merkezi olarak, Doğu Anadolu'nun her dönem ticaret merkezi olmuştur. Bu bağlamda, kentin başkent Ankara ile ve Anadolu'nun batısı ile o dönemki ticari ve kültürel bağlantısını, yeni ulaşım teknolojisi olan demiryolları üzerinden başlatan ve yıllar içinde güçlendiren bir yapı olarak önemli bir rol üstlendiği görülmektedir. Bu rolünü, 1950'lerden itibaren ulaşım ve taşımacılıkta karayollarının tercih edilmesine değin sürdürmüştür.

Ayrıca, Erzurum Gar Binası'nın yerel ve uluslararası ticari emtianın dolaşımında bir durak olarak şehrin sosyo-ekonomik gelişimine katkı sağladığı şüphesizdir. Zira, 1939 yılında Erzurum'a demiryolunun gelmesinin kentin, Millî Mücadele yıllarında sönükleşen ticaret hayatını canlandırdığı bilinen bir gerçektir¹². Yine, sanayi ve ticaret verilerine ait istatistiklere dayanarak, demiryolunun inşasının ardından kentte önemli bir ekonomik canlanmanın yaşandığı görülmektedir¹³. Mal taşımacılığında da hizmet vermiş olmasıyla kente giren ticaret mallarının çeşitlenmesini, alış-verişin dolayısıyla ticaretin yeniden canlanmasına hiç kuşkusuz katkı sağlamıştır.

Yapı, inşa edildiği dönemde kent merkezindeki insan hareketliliğini arttırmış, bu yönüyle yeni bir sosyal çevre oluşturmuş, kültürel hayatın canlılığını ve gelişmesini olumlu yönde etkilemiştir. Sonuç olarak, Erzurum Gar Binası'nın Cumhuriyet'in ilk yıllarında Erzurum'un gelişimine sosyal, kültürel ve ticari anlamda önemli katkı sağladığı görülmektedir.

¹² Bkz. 1973 Erzurum İl Yıllığı, s. 269.

¹³ Bkz. Demiryollarının Erzurum'a katkıları konusunda, Temizgüney, 2015, s. 265; Küçükuşurlu, 2023.

Günümüze bütünlüğü bozulmadan ulaşan tarihi yapı, Kültür Bakanlığı'na bağlı *Erzurum Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu*'nce 1996 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır. Söz konusu tarihi yapı, her ne kadar bütünlüğü bozulmadan günümüze ulaşmış olsa da sonraki fiziksel müdahalelerle mekânsal kompozisyon açısından özgünlüğünü yer yer kaybetmiştir. Yapının çeşitli mekânlarında gerçekleştirilen kimi fiziksel değişiklikler yapının tarihi dokusunu bozan unsurlar olarak dikkati çekmektedir. Yapının dış cephelerinde ve iç mekânlarında özgün olmayan malzeme kullanımı ve estetik bütünlüğünü bozan müdahaleler, tarihi yapının değerini gölgede bırakan tahribatlara yol açmıştır. Bu gibi bilinçsiz müdahaleler yalnızca yapının özgün kimliğini tahrip etmekle kalmamış, gelecek kuşaklara aktarılacak kültürel mirasımızın tarihi ve belge niteliğini de olumsuz etkilemiştir. Yapının korunması, sadece fiziksel varlığını sürdürmekle kalmayıp aynı zamanda toplumun kültürel belleğinin sürdürebilirliği açısından da önemli bir husustur. Bu bağlamda, Erzurum Gar Binası'nda gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilecek her türlü müdahalelerin bilimsel ilkelere, koruma mevzuatına ve sanat tarihi disiplini çerçevesine uygun olarak gerçekleştirilmesi elzemdir.

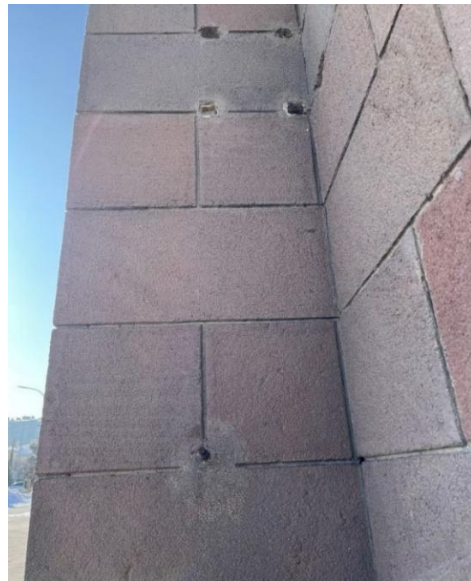
Erzurum Gar Binası'nda tarafımızca gerçekleştirilen incelemeler doğrultusunda, cephelerde özgün olmayan müdahalelerin, yüzeysel hasarların ve derz aralarındaki açıklıkların var olduğu tespit edilmiştir. Gözlemlenen bu sorunlar; tabela, yağmur suyu gider boruları ve çevresel etkenler gibi sebeplerden meydana gelmiştir. Yapının cephesine, binanın ihtiyaçları doğrultusunda eklenen tabela ve yağmur suyu iniş boruları gibi muhdes elemanların titiz bir uygulamayla yerleştirilmemiş olmasından kaynaklanan izler, çivi izleri, gider borularının oluşturduğu delikler, halihazırda yapının üzerinde bulunan niteliksiz metal elemanların oluşturduğu görüntü kirliliği ve bu uygulamalar süresince oluşan derz dökülmeleri de ayrıca tespit edilen tahribatlar arasındadır (Resim 163-164-165-166-167-168-169-170).



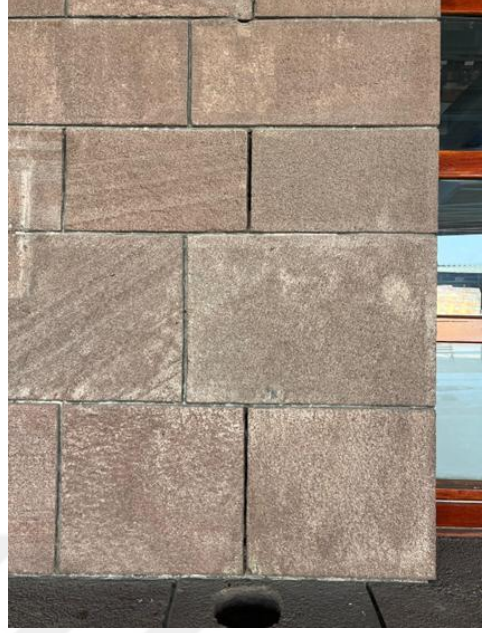
Resim 163. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel hasarların genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 164. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel hasarların genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 165. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel hasarların genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 166. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel hasarların genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 167. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel hasarların genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 168. Erzurum Gar Binası derz aralarında oluşan boşlukların genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 169. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel kirlenmenin genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 170. Erzurum Gar Binası cephede oluşan yüzeysel nemlilik genel görünümü (İlknur Keleş)

Modern mimarimizin bir temsilcisi olan Erzurum Gar Binası'nın gelecek nesillere iletilmesi kültürel mirasımız adına bir kazanç olacaktır. Bu doğrultuda, yukarıda belirttiğimiz hasarlar için yapıda uygulanması öngörülen koruma önlemleri arasında şunlar yer alabilir:

1. Yapıda yer alan, muhdes metal elamanların oluşturduğu (dış cephede yer alan yağmur olukları, çatı boruları, tabela çivileri vb.) görüntü kirliliği yapının özgünlüğüne uymayan müdahalelerdir. Bu öğelerin yapıdan titizlikle arındırılması gerekmektedir.
2. Yapının dış cephelerinde, çevresel faktörler nedeniyle yüzey lekelenmeleri meydana gelmiştir. Bu nedenle duvar yüzeyinde oluşan kirlerin (taş ve duvar kirliliği, derzler, aşınma ve malzeme kaybı), yapının malzemesine uygun olan yöntemlerle temizlenmesi ve onarılması gerekmektedir.
3. Gar Binasının dış cephelerinde yer alan kablo, güvenlik tesisat elemanları, aydınlatmalar, niteliksiz metal elemanlar, yağmur iniş ve çatı boruları gibi yapı özgünlüğünü bozan muhdes elemanların fiziksel ve görsel açıdan yapının özgünlüğünü bozmayacak şekilde yeniden düzenlenmesi tarafımızca önerilmektedir.

Sivas-Erzurum hattı üzerinde yer alan Erzurum ve Erzincan gar binaları ikiz proje olarak inşa edilmiştir. Her iki yapı da II. Ulusal Mimarlık Dönemi üslubunu yansıtmaktadır. Gar ve istasyon binalarına ait tipolojik gruplandırmamada II. sınıf plan şemasına dahildirler. Yapıların plan şemaları, cephe düzenlemeleri, mimari öğeleri ile kullanılan malzeme ve teknikleri birebir aynıdır. Her iki yapıda, birbirine karşılık gelen cephelerde benzer kurguların kullanıldığı ve cephelerin büyük boyutlu kapı pencere açıklıklarıyla hareketlendirildiği görülmektedir (Resim 171-172-173-174-175-176-177-178).



Resim 171 a. Erzurum Gar Binası



b. Erzincan Gar Binası dışa taşkın orta kütle ve güney cephede yer alan cam yüzeyli giriş kapısı (İlknur Keleş)



Resim 172 a. Erzurum Gar Binası



b. Erzincan Gar Binası katları birbirinden ayıran ve cepheyi kuşak halinde çevreleyen silmelerin genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 173 a. Erzurum Gar Binası



b. Erzincan Gar Binası zemin kat silmelerinin alt hizasında kullanılan bosaj duvar örgüsü detay görünümü (İlknur Keleş)



Resim 174 a. Erzurum Gar Binası

kanatlı, on panoya ayrılan giriş kapılarından genel görünümü (İlknur Keleş)



b. Erzincan Gar Binası ahşap çift



Resim 175 a. Erzurum Gar Binası

kanatlı, altı panoya ayrılmış ahşap pencerelerin genel görünümü (İlknur Keleş)



b. Erzincan Gar Binası ahşap çift



Resim 176 a. Erzurum Gar Binası



b. Erzincan Gar Binası cephede yer alan farklı boyutlardaki pencere formlarından detay görünümü (İlknur Keleş)



Resim 177. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan sundurmanın genel görünümü (İlknur Keleş)



Resim 178. Erzurum Gar Binası kuzey cephede yer alan sundurmanın genel görünümü (İlknur Keleş)

Tezimize konu olan Erzurum Gar Binası, ileride yaşanacak teknolojik gelişmeler doğrultusunda, çekim merkezi olma özelliğini ve işlevselliğini kaybedebilir. Nitekim, 2022 yılında duyurulan ve Erzurum halkının heyecanla beklediği Yüksek Hızlı Tren (YHT) projesinin gelecek on yıl için uygulamaya geçmesi planlanmaktadır. YHT kapsamında yapılacak yeni hat inşaları, eski hat üzerinde yer alan tarihi gar binasının önemini azaltacaktır. Bu nedenle, inşa edilecek yeni hat, tarihi gar binası ile yakından ilişkilendirilip bu yönde projeler tasarlanmalıdır. Tabi ki, yapılacak projeler koruma çalışmalarıyla paralel olarak ilerlemeli, gar binalarının tüm yapı birimleri ve mekân kimlikleri analiz edilerek planlama yapılmalıdır.

“Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Mimarisine Doğu Anadolu’dan Bir Örnek: Erzurum Gar Binası” adlı tezimiz; Erzurum Gar Binası ile ilgili bugüne kadar yapılmış ilk monografik çalışma olarak özgündür. Yapı ile ilgili başvurulacak güncel bir kaynak niteliğindedir. Tezimiz, demiryolları mimarisi kapsamında bugüne kadar gar binalarını konu alan bölgesel çalışmalara, Doğu Anadolu’dan bir örnek sunan ilk çalışma olması yönüyle literatüre özgün bir katkı sunmaktadır. Bölgedeki demiryolu mimarisinin gelişiminin araştırılmasını hedefleyen sonraki çalışmalar için de başvuru kaynağı olacaktır.

KAYNAKÇA

- Akalan, A. O. (2010). *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Akcanca, H. (2022). *Kent Belleği ve Kimliğinin Oluşumu Sürecinde Gar Yapıları: Eskişehir Örneği* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Akçakaya, U. (2022). Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlıdan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi. *ESOGÜ Tarih Dergisi*, 5, (1), 29-61.
- Akdağ, G. (2019). *Ankara'da 1. Ulusal Mimarlık Dönemi Banka Banka Binalarında Cephe Düzeni ve Süsleme (1926-1929)* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Akkuş, Z. (2021). *Mimarlık Üzerinden Kentsel İmge Üretimi: Ankara Tren Garı Örneği* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gebze Teknik Üniversitesi, İzmir.
- Akpolat, M. S. (1991). *Fransız Kökenli Levanten Mimar Alexandre Vallauray* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Aktaş, E. (1997). (Ed.), *Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları*. 2. Ulusal Demiryolu Kongresi (83-90) içinde. İstanbul: Tisamat.
- Albayrak, M. (1995). Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6 (6), 1-38. Doi:10.1501/OTAM_0000000236
- Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi. *Education And Society In The 21Century*, 19, 1-22.
- Alsaç, Ü. (1976). *Türkiye'deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.
- Anonim, (1939). Ankara-Erzurum Tren Hattının Erzurum Kısmı Açılış Töreni (DVD). Tedarik edilebileceği adres: filmmirasim.ktb.gov.tr.
- Anonim, (1968). Meslekte 40 Yıl. *İnşaat Mühendisleri Odası Türkiye Mühendislik Haberleri*. XV-XXII.
- Arar, M. B. (2020). *Niğde Tren Garları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Ankara.

- Araz, M. (1995). *Impacts Of Political Decisions in the Formation os Railroads and Railroad Architecture in Turkey between 1856 and 1950* (Unpublished Master's Thesis). Middle East Technical University, Ankara.
- Arslan, N. (Ed.). (1961). *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- As, E. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Aslanoğlu, İ. (2010). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938*. Ankara: Bilge Kültür Sanat.
- Atam, Ş. (2015). *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Niğde Üniversitesi, Niğde.
- Avcı, M. (2014). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası. *Atatürk Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, 39-58.
- Aycı, M. (Ed.) (2006). *Şimendiferin Kavuştuğu Gün Erzurum-1939*. Ankara: T.C.D.D Genel Müdürlüğü. (Tıpkı Basım).
- Aydar, A. (2022). *Demiryolu İstasyonlarının Kentsel Mekâna Etkileri: Ankara Garları Örneği* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çankaya Üniversitesi, Ankara.
- Aydın, S. (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. *Kebikeç Dergisi*, 11, 49-94.
- Aydogdyev, A., Korumaz, M. (2019). Konya Eski Elektrikli Tramvayların Yeniden İşlevlendirme Olanakları. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 6, 866-876.
- Başar, M. E., Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları. *Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24, 30-44.
- Başkan, S. (2016). *Türk Modernleşmesin ve Erken Cumhuriyet Döneminin "Milli Mimarlığı"*. S. Üst. (Ed), *Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic* (s. 97-116) içinde. *Academic Journal*, 11/13.
- Batur, A. (1985). Batılılaşma Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, 4, 1038-1067.
- Batur, A. (2007). *Modern Olmak: Bir Cumhuriyet Mimarlığı Arayışı*. R. Holod, A. Evin ve S. Özkan (Ed.), *Modern Türk Mimarlığı* (s. 71-96) içinde Ankara: Yalçın Matbaacılık.

- Bellis, M. (2019, 15 July). Biography of Thomas Vewcomen, Inventor of Steam Engine. Erişim adresi: Biography of Thomas Newcomen, Steam Engine Inventor
- Bina Kimlikleri Söyleşi-1 Gar Kompleksi (2024, 06, Ağustos) Erişim adresi: http://www.mimarlarodasiankara.org/binakimlikleri/_manual/BinaKimlikleriSoylesiler01web.pdf
- Bozkurt, M. (1988). *Demiryolu I*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaa.
- Büyükdemir, Ö. (1999). *Edirne Garı* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Çaha, M. (2014). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Mimarın Hikayesi. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 139-145.
- Çalapverdi, İ. (2008). *Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939*, Divriği Defterleri, Yayın no:6.
- Çıkrıkçı, S. (2022). *Tarihi Tren Garlarının Yeniden İşlevlendirilme Potansiyelinin Kent Dokusuna Eklenen Yüksek Hızlı Tren Garlarının Etkileri Ele Alınarak İncelenmesi: Ankara- Eskişehir Gar Yapıları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Aydın Üniversitesi, İstanbul.
- Çolak, S., Erarslan, A. (2021). I. Ulusal Mimarlık Dönemi Konut Yapıları; İstanbul Örnekleri. *ABMYO Dergisi*, 62, 203-226.
- Çoygun Sobutay, L. (1996). *Eski İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze İrdelenmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Demiriz, A. (2019). *Cumhuriyet Mimarlığının Uluslararası Dönemi:1940-1970* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi: İstanbul.
- Devlet Demiryolları Binası (2023, 09, Ocak) Erişim adresi: <http://www.mimarlarodasiankara.org/binakimlikleri/iceDevletrik.php?searchh>
- Devlet Demiryolları Haritası (2023, 25, Nisan) Erişim adresi: <https://www.tcdd.gov.tr/harita>
- Dinç, D. (2009). *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Diolkos. (2024, 14 Kasım). Vikipedi içinde. (14 Şubat 2025 Erişim adresi: Diolkos - Vikipedi.

- Diyarbakır Garı (2024, 15, Ekim). Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/yer/diyarbakir-gari/#17.1/37.913605/40.215981>
- Doğan, K. (2019). *1920-1938 Dönemi Ankara'da Yapılan Kamu Yapıları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi Edirne.
- Doğanay, H. (1983). *Erzurum'un Şehirsel Fonksiyonları ve Başlıca Planlanma Sorunları* (Yayınlanmış Doçentlik Tezi). Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- Durak, S. (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- Dursun, D. (2020). First Planning Experience of Erzurum: 1939 Lambert Planı. *Journal of the Faculty of Engineering and Architecture of Gazi University*, 35 (4), 1877-1896.
- Durukan Kopuz, A. (2016). Adana'da I. Ulusal Mimarlık Dönemi'ne Ait Bir Yapı Örneği; Adana Tren Garı. *Tasarım+Kuram*, 22, 21-33.
- Ediz, Ö. (1995). *Osmanlı Mimarlığının Son Dönemi (Tanzimat Dönemi) ve Cumhuriyet Mimarlığında (1920-1950) Yabancı Mimarların Çalışmaları Üzerine Bir Araştırma* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Eldem, S. H. (1939). Milli Mimari Meselesi. *Arkitekt Dergisi*, 9-10, 220.
- Eldem, S. H. (1973). Elli Yıllık Cumhuriyet Mimarlığı. *Mimarlık Dergisi*, 11,12, 5-11.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Erdoğan, H. A. (2005). *Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Erkan, İ., Haştemoğlu, H.Ş. (2013). Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı: Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu. *Mimarlık*. 374.
- Ertuğrul, Z. (2007). *I. Ulusal Mimarlık Dönemi Mimarlarından Muzaffer Bey: Eserleri ve Sanat Anlayışı* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Erturan, K. (2012). *Cumhuriyet Dönemi Doğu Ulaşım Politikası (1923-1950)* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- Erzurum Hattı Türk Azminin Yeni Bir Delili Oldu. (1939, Ekim 21). *Son Telgraf Gazetesi*
- Erzurum Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi 1632 numaralı imar raporu.
- Erzurum Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi 1633 numaralı imar raporu.

- Erzurum Valiliği, (1974). *Cumhuriyetin 50. Yılında Erzurum 1973 İl Yıllığı*. İstanbul: Kervan.
- Erzurum-Sivas demiryolu dün merasimle açıldı (1939, Ekim 21). *Akşam Gazetesi* s.1
- Eyupoğlu, İ. (2018). Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışması (1945). *Atatürk Üniversitesi Araştırma-İnceleme Dergisi*, 11-26.
- Fichier:King's Cross station (2023, 05, Ocak) https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:King%27s_Cross_station,_August_2014.jpg
- Fransızca Sözlük (2023, 19, Şubat). Erişim adresi: <https://www.fransizcasozluk.net/gare.htm>
- Gazi Tren İstasyonu (2024, 18, Mayıs) Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/yer/gazi-tren-istasyonu/#17.1/39.940029/32.796093>
- Gökalp, Z. (1970). *Türkçülüğün Esasları*. İstanbul: Millî Eğitim Bakanlığı Basımevi.
- Gülsoy, U. (2000). Osmanlıdan Cumhuriyete Demiryollarımız. *Tombak Antika Kültürü, Koleksiyon ve Sanat Dergisi*, 32, 60-67.
- Gümüş, M. (2011). 1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler. *Tarih Okulu, X*, 151-194.
- Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*. İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- Hasol, D. (2017). *20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı*. İstanbul: Yem.
- Hasol, D. (2020). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: Yem.
- Haştemoğlu, H. Ş. (2012). *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.
- Haştemoğlu, H.Ş., Erkan, İ. (2003). Tarihsel Süreçte Türkiye'de Demiryolu İstasyon Binaları ve Isparta-Burdur Örneği. *History Studies*, 5 (6), 165-181.
- Her Telden Erzurum ve Erzurumlu (2023, 03, Kasım) Erişim adresi: <https://puskulcu.blogspot.com/2009/gar-binasi.html>
- İnay Erten, Ö. *Şişli'de Bir Konak ve Mimar Giulio Mongeri*. İstanbul: Bozlu Sanat.
- İstanbul Kültür Rehberi (2024, 05, Şubat) Erişim adresi: <https://istanbulkultur.com/haydarpasa-gari/>

- Kagavi, J. (2023, 6 September). Ancient Greeks Built a Road and Primitive Railway to Haul Cargo Overland. Erişim adresi: <https://www.history.com/news/ancient-railway-greece-diolkos>.
- Kâhya, E. (1988). Türkiye’de İlk Demiryolları. *Belleten*, 52(20), 209-218.
- Karabağ, C. (2018). *Türk Sinemasında Haydarpaşa Garı* (Sanatta Yeterlilik Tez Raporu). Beykent Üniversitesi, İstanbul.
- Karabulut, Y. (1997). Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı. *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 161-87.
- Kaynak, M. (1982). *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Kaynak, M. (1984). Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış. *Yapıt*, 5.
- Kepenek, E.C. (2020). *Sivas Railway District As Industrial Heritage and Its Potential in the Regeneration of the City Center* (Unpublished Master’s Thesis). Middle East Technical University, Ankara.
- Kıvırcık, H. (1992). *Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı ve Sorunları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Üniversitesi, İstanbul.
- Koçer, Ş. (1995). *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Korinth Isthmus de.svg, (2008, 08, Şubat). Vikipedi içinde. (14 Şubat 2025) Erişim adresi: File: Korinth Isthmus de.svg - Wikimedia Commons
- Korkmazer, E. (2020). *Haydarpaşa Gar Binası 2010 Yılı Yangını Sonrası Restorasyon Uygulamaları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Aysın Üniversitesi, İstanbul.
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Kulat, M.V. (2018). *Türkiye’de Demiryollarının Serbestleştirilmesi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Yeditepe Üniversitesi, İstanbul.
- Kulözü, N. (2016). Bir Mekânsal Modernleşme Öyküsü: Erzurum Kenti ve Kentsel Mekânında İkili Dokunun Oluşumu. *İdealkent*, 18, 22-47.

- Küçükkuşurlu, M. (2023). *Erzurum Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi (1885-2023)*. Erzurum: Erzurum Teknik Üniversitesi.
- Küçükkuşurlu, M. ve Saylan, G.F. (2008). Şimendiferin Erzurum Yolculuğu. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*. sayı 38, 313-342.
- Literature, history & culture in the age of Victoria (2024, 18, Mart) Erişim adresi: <https://victorianweb.org/art/architecture/liverpool/19.html>
- Malatya Tren Garı (2023, 06, Eylül) Erişim adresi: <https://malatyahaber.com/fotolar/2024/04/malatya-tren-gari-binasinda-onarim-guclendirme-ve-restorasyon-yapilacak5438.jpg>
- Mimar, Behçet., Bedrettin. (1933). Türk İnkılap Mimarisi. *Akitekt Dergisi*, 33-34, 265-266.
- Miser, S. (2019). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikaları. *AUSB Dergisi*, 2 (4), 13-35.
- Müderrişoğlu, A. (1998). *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*. İstanbul: Kastaş AŞ.
- Mühim bir ihale Sivas-Erzurum hattı yapılıyor. (1933, Mayıs 23). *Cumhuriyet Gazetesi* s.1.
- Nişanyan Sözlük (2023, 23, Şubat). Erişim adresi: <https://www.nisanyansozluk.com/kelime/gar>
- Olgun, A. (2019). *Denizli İl Sınırları İçerisinde Kalan Osmanlı Demiryolu Hattı ve İstasyon Binaları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Pamukkale Üniversitesi, Denizli.
- Öcal, R. (2019). *Karaman Tren Garının Tarihi Süreç İçerisinde Değerlendirilmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya Teknik Üniversitesi, Konya.
- Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları 1918-1920)*. Ankara: Kültür Bakanlığı.
- Özdemir, N. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Özgencil Yıldırım, S. (2012). Anadolu ve Bağdat C.F.O.A ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler. *Beykent Universty Journal of Science and Engineering*, 5(1-2), 69-93.

- Özmertyurt, G. (2018). Niğde Tren Garı Kompleksinin İncelenmesi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya Teknik Üniversitesi, Konya.
- Özneder, Z.H. (2010). *Sirkeci Garı'nın İstanbul'daki Geç Dönem Eklektik Anlayışıyla İnşa Edilen Oryantalist Üsluptaki Yapılar İçerisindeki Yeri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Özyiğit, H. (2017). Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 39, 379-407.
- Özyiğit, H. (2023). *Çivril'de Tarihi Kamu ve Sivil Mimarlık Örnekleri*. Ankara: Nobel Bilimsel.
- Pakih, Y. E. (2022). *Ulusal Demiryolu Mirasının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Üzerine Bir Model Önerisi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Pettegrew, D.K. (2014). The Diolkos And The Emporion: How A Land Bridge Framed The Commercial Economy Of Roman Corinth Corinth in Emporion: How in Inequality, (Ed.). Steven J. Friesen, Sarah A. James, Daniel N. Schowalter. *Boston*, 126-142.
- Sanatın Yolculuğu (2024, 20, Haziran) Erişim adresi: <https://www.sanatin Yolculugu.com/duyun-u-umumiye-binası/>
- Sargın, A. (2022). *Yapıların İşlevsel Dönüşümünün Yaşam Döngüsündeki Yerinin Sürdürülebilirlik Açısından Analizi: Konya Tren Garı ve Çevresi Örneği* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya.
- Sayıştay Binası (2023, 21, Ağustos) Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/yer/eski-sayistay-binası/sayistay/>
- Sezginalp, Ş. (2020). *Station Buildings in the History of Turkish Railways: Catalogue of Buildings Constructed Between 1850S-1950S* (Unpublished Master's Thesis). Middle East Technical University, Ankara.
- Sezginer, M. (1939). Şark Demiryolları. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10 (5), 6-54.
- Sirkeci Gar Binası (2023, 19, Şubat) Erişim adresi: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/50/Bahnhofsfront->

Istanbul-Sirkeci_retouched_2.jpg/1200px-Bahnhofsfront-Istanbul-Sirkeci_retouched_2.jpg

Sirkeci Tren Garı Saat Kuleleri (2024, 05, Şubat) Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/en/yer/sirkeci-gari-saat-kuleleri/#17.1/41.015392/28.976994>.

Sivas- Erzurum Hattının Açılışı. (1939, Ekim 24). *Akşam Gazetesi* s. 6.

Sivas-Erzurum Hattı Milli Bir Gruba İhale Edildi. (1933, Haziran, 13). *Cumhuriyet Gazetesi*, s. 1.

Söyümez, İ. (2022). *Adana Gar Yerleşkesi'nin Mimari Özellikleri ve Koruma Önerileri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Sözen, M. (1984). *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı*. Ankara: Türkiye İş Bankası.

Sözen, M., Tapan, M. (1973). *50 Yılın Türk Mimarisi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası.

Sunay, S. (2022). Birinci Ulusal Mimarlık Akımı Demiryolu Lojman Binaları İçin Bir Tipoloji Denemesi. *DTCF Dergisi*, 62, (1), 741-763.

Şentürk, B. (2021). *Kültürel Mirasın Bütüncül Korunması: Adapazarı Tren Garı Yapısı Üzerinden İnceleme* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Sakarya Üniversitesi, Sakarya.

Şenyiğit, Ö. (2022). *Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki Binaların Tarihi ve Mimari Analizleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çukurova Üniversitesi, Adana.

Şevkan, P. (2019). *Mersin Tren Garı-Halkevi Arasındaki Tarihi Kent Dokusunda Bulunan Geç Osmanlı-Erken Cumhuriyet Dönemi Kamu Yapılarının İncelenmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Toros Üniversitesi, Mersin.

Şimendifer politikasına azimli surette devam ediyor. (1937, Mayıs 17). *Akşam Gazetesi*

Şirin, N. (2018). Tren Garları Resimleniyor. *İdil Dergisi*, 7 (48), 1011019.Doi:10.7816/idil-07-48-11.

Tarım, B. (1986). *Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına Genel Bakış ve Öneriler* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

TDK, Türkçe Sözlük (2023, 19, Şubat). Erişim adresi: <https://sozluk.gov.tr/?ara=Gar>

Tekeli, İ. (2007). Türkiye’de Mimarlığın Gelişmesinin Toplumsal Bağlamı. R. Holod, A. Evin, S. Özkan (Ed.), *Modern Türk Mimarlığı* (s. 15-20) içinde. Ankara: Yalçın.

- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (1983). Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması. *Kebikeç Dergisi*, 11, 125-163.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2001). Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması. *Kebikeç Dergisi*, 11, 125-163.
- Temizgüney, F. (2008). *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Atatürk Üniversitesi Erzurum.
- Temizgüney, F. (2015). Demiryolu Ulaşımının Erzurum'a Katkıları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 53, 255-272.
- Trains of Turkey (2023, 25, Kasım) Erişim adresi: www.trainsofturkey.com/pmwiki.php/History/Transcaucasus
- Turunç, N. (1938). Sivas-Erzurum Hattının Münakalat ve Muhaberat Bakımından Temin Edeceği Faydalar. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 6 (5), 5-144.
- Türker, İ. (1987). Atatürk Döneminde Demiryolları ve Karayollarının Durumu (1923-1938) (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Ünsal, B. (1973). Mimarlığımız 1923-1950. *Arkitekt Dergisi*, 7-8, 201-209.
- Who Invented The Railway? - The History of First Railway in Britain - Part 1 (2022, 01 September). Erişim adresi: <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=cH0IVL7a9U0&t=0s>
- Wilde, R. (2024, 18 September). The Railways in the Industrial Revolution. Erişim adresi: <https://www.thoughtco.com/railways-in-the-industrial-revolution-1221650>
- Yalçın, O. (2009). Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957). *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 44, 743-769.
- Yavuz, M. (2001). *19.Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Alman Mimarların Yaptıkları Mimari Eserler* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- Yavuz, M. ve Tavukçu, A.Y. (2012). Doğukapı-Akkaya-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 29 (1), 293-297.
- Yavuz, M. (2005). *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren*

- Vorbildern im Deutschen Reich* (Inauguraldissertation). Ruhr Universitat Bochum, Bochum.
- Yavuz, Y. (1981). *Mimar Kemalettin ve I. Ulusal Mimarlık Dönemi*. Ankara: ODTU Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı.
- Yıldıran, N. (1989). *İstanbul'da II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Mimarisi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.
- Yıldırım, İ. (1999). Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanma (1923-1950). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 44, 603-626.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Yıldız, A. (2008). *Tarihi Tren İstasyonları Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi, Edirne.
- Yıldız, A. (2013). Kırklareli-Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi. *UTBD*, 1, 51-61.
- Zarakoğlu, A. (1950). Memleketimizde Demiryolu Politikası. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 3 4, 573-589.

EKLER

EK 1. SİVAS- ERZURUM DEMİRYOLU İNŞASI VE ERZURUM GAR BİNASI HAKKINDA GAZETE ARŞİVLERİ



Şekil 12. 23 Mayıs 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesi 1. sayfa haberi (Mühim bir ihale Sivas-Erzurum hattı yapılıyor).



Şekil 13. 13 Haziran 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesi 1. sayfa haberi (Sivas-Erzurum hattı milli bir gruba ihale edildi).

AKŞAM'ın Küçük İlanlarını Mutlaka Okuyunuz!
KÜÇÜK İLANLARIMIZ
Pazar, Salı ve Perşembe günleri çıkar.

AKŞAM

Devlet Nüshası

TOPANE Türkiye Birinci TERAZİ FABRİKASI mamulden terazi edilm. Her yerde ayağın ve markasına dikkat ediniz. Makamet ve serafet

Sine 19 — No. 6073 — Fıatı her yerde 5 kuruş
PAZARTESİ 17 Mayıs 1937
Telefon: 24240 (İdare)—24249 (Tahrik)—24248 (Müdür)—20113 (Kilg)

Şimendifer politikasına azimli surette devam ediliyor

Beş sene sonra Erzurum, Bitlis, Siirt, Vana trenle gidilebilecek

Diyanibir 16 (Akşam) — Hükümetin şimendifer politikasına azimli bir surette devam ediyor. Memleketin mühim kumullarını birbirine bağlayan demiryolları gün geçtikçe çoğalmaktadır.

Bu sene Erzurum'dan Diyanibir'e kadar olan demiryolu inşaatı tamamlanmıştır. Bu sene Erzurum'dan Diyanibir'e kadar olan demiryolu inşaatı tamamlanmıştır. Bu sene Erzurum'dan Diyanibir'e kadar olan demiryolu inşaatı tamamlanmıştır.

İrak hükümeti de Irak şimendiferlerinin Cizreden Bağdad'a kadar olan kısmını yapmak için hanrıya başlamıştır. Bu surette İstanbula Bağdad ve Haşaya kadar trenle gidilebilecektir. Yeni hat Türkiye ile Irak arasındaki İttisadi münasebetleri çok artırarak, Hindistan'dan aca Arapya'ya giden trenlerden bir çoğu

İçer taraftan Sivas - Erzurum hattının inşaatı da ilerliyor. Bu surette Irak vükümeti beş sene içinde demiryolları diğer vüküyetlere bağlanacak ve mühim bir inkişaf nasihat olacaktır. Demiryolları yapıldıkça gidişinde büyük ehemmiyet verilmektedir.

Van haftu Siirt'den geçecek ve bir kol da Bitlis'e doğru uzatılacaktır. Di-

Türk - Fransız ticaret müzakereleri ileriliyor

Yakında bir anlaşma yapılması ve ticari münasebetlerin kuvvetlendirilmesi ümid ediliyor

Ankara 17 (Akşam) — İki haftaya yakın zamandan beri pehriminde bulunan Fransız ticaret heyeti ile hariciye ve ticaret vüküyetleri arasında müzakereler devam ediyor. Bu müzakereler arasında yeni bir ticari ve klering anlaşması ahdimi istilad edilmiş ve bu müzakerelerin daha ne kadar sürerdiği kestirilmemiş. Muameleli dostane bir hava içinde geçmekte ve barak yakında bitceğine hükmedilmektedir.

Burada etrafı bir surette tabii aştın sürerek bun amiller iki memleket arasındaki ticaret münasebetlerini büyük derecede ilerletmektedir. Bu müzakerelerden sonra ticaret münasebetleri büyük derecede ilerletilecektir. Bu müzakerelerden sonra ticaret münasebetleri büyük derecede ilerletilecektir.

Her şeyi rağmen Fransa piyasası bir çok iltisap maddelerinin için vüküyetlere kumullar ile ilade edilebilecek bir mahrec olmak kabiliyetine münasafan etmektedir. Fakat Fransa büyük miktarda nevkölen haş, keçe, pamuk, yün, tütün ve aygırtan yagı ihracatını son iki sene zarfında tamamen durdurmuştur.

Gene eskiden Fransa'ya bulgucu ihracat emiliminde olan nevyakula bütün ihracatı da Fransa'ya umumi itibarla 1923 - 1929 devrinde 1924 mütasas Fransa ile olan ticaretinde daima pasif bir vaziyet göstermektedir.

(Devamı 4 üncü sahifede)

Halk kütlesi için kitaplar bastırılacak

Dükkânlara asılan manasız tablolar yerine yeni tablolar yaptırılacak

Bir köy okuma odasında köylüler kitap okuyorlar

Dahiliye vükümeti hem halkın nevkölen vüküyetleri, onları iltisap edecek, hem de memleketin edipieri, resamlarını hırsıya edecek çok güzel bir teşebbüse bulunmuştur. Teşebbüs budur.

Dahiliye vükümeti malbasat umum müdirlüğü halkın nevkölen eserler okuduğunu uzun tefekkirelele tesbit etmiştir. Bu tefekkirden şu netice doğmuştur. Bu memleketinde minerverer zim ve için yapılan neşriyat yanında geniş halk kütlesi ve köylü için de çok okukale sayan ve çok çeşitli neşriyat yapılmaktadır.

Minerverer için çıkarılan kitapların tabe adedi azamî idi - bini aşmaktan, halk için çıkarılan Leylâ ile Meccun, Ferhadın Şirin gibi kitapların çok defa eliler bin nüsha satıldığı anlaşılmıştır. Yeni harflerden sonra köylü için basılan kitapların, roman-

ların, hikâyelerin sayan, minerverer için çıkan hikâyelerin, romanların çok daha fazladır. Bu halde kitapların en kalma büyük puntularla basılması olduğunda 2-16 forma arasındadır. Fıatları da 15-40 kuruştur. Bu tıjara gelince bu kitapların en az 10000 ve en çoğu da 50.000 nüsha satılmıştır.

Bu kitaplarda dil, üslûb son derece berabattır. Bu eserler halka hizmet için değil para kazanmak için yapılmıştır. Bunların arasında Keremî Şehidi, Mühiddini Aralı tabiraroz, Hazretü Ali devir peşinde gibi halka İma iltisapla hatlı irtica fikirleri ağırlanlar da vardır.

İşte dahiliye vükümeti bunu nazarı itibara alarak bütün bu kitapları, halka çok faydalı bir şekilde yeniden yazdırma karar vermiştir.

(Devamı 4 üncü sahifede)

Hariciye vekili Bükreşte

Orta Avrupa ve Balkanlar vaziyeti gözden geçirildi

Bükre 16 (Akşam) — Türkiye hariciye vekili Tervik Rıfî Aras bugün burada gelmiş ve samimi bir surette hariciyemıştır. Çeşitli konulara hariciye nazır tarafından serfina bir ziyafet verilmiştir. Akşam da Türkiye için bir ziyafet vermiştir.

Doktor Tervik Rıfî Aras bugün Romanya hariciye nazır ile orta Avrupa ve Balkanlar vaziyetini tefekkirelele etmiştir. Yarı Cemevye haraket edecektir.

Bükre 16 — Doktor Tervik Rıfî Aras burada yalnız siyasi müzakereler hakkında da görüşmektedir. Bükreşte bir Türk ticaret heyeti bulunmaktadır. Hariciye vekili ile ziyareti bu heyetle münasibini kolaylaştıracaktır.

İstanbul sayıtlığı Parti namzedi ittifakla seçildi

Abdullah Hamidîden açık kalan İstanbul sayıtlığı için gün pehriminde iltisap yapılmıştır. Rey sandığı saat dokuzda belediye mühtabın yapılağı üniversite konferans salonuna getirilmiştir. Konferans salonu seçin dolayla bayraklar ve çiçeklerle süslenmiştir.

Rey sandığı tefekkirelele taraftan muayene edilmiş ve boş olduğunda anlaşıldıktan sonra mühtabın halinde beklenen üniversite konferans salonuna giren reylerini atılmışlardır. Saat on üçte bütün sandık mühtabın reylerini kullandıkları anlaşılmıştır. Saat on dörtte reylerin tasnifine başlanmıştır.

Neticede Halkpartisi namzedi bay Gülerü Ali Ögel ittifakla İstanbul sayıtlığına seçildiği anlaşılmıştır.

Seçimin neticesi Ankara'ya telgrafla bildirilmiştir.

Zmirde Fener, İstanbula Galatasaray rakiplerile berabere kaldılar, Ankarada Güneş galip



Galatasaray - Beşiktaş maçından bir anstantane (Tahrik spor komitüsü)



— Allah başlasın, pek zeki çocukları... Niçin bir Alman mühtabına tutmuyorunuz? — Türkiye öğretmenleri diye tıysal...

Şekil 14. 17 Mayıs 1937 tarihli Akşam Gazetesi 1. sayfa haberi (Şimendifer politikasına azimli surette devam ediliyor).

Hariciye Vekili B. Şükrü Saracoğlu dün akşam Ankaraya gitti

AKŞAM

Sivas vagon ve lokomotif fabrikası yarın merasimle açılıyor

Serie 22 — No. 7544 — Fıatı her yerde 5 kuruş
CUMARTESİ 21 Ekim 1939
Telefon: Başmuharrir: 20565 — Yayıncı: 20765 — İdare: 20681 — Müdür: 20497





Ankarada Türk - İngiliz - Fransız ittifak muahedesi'nin imzası: Başvekil Dr. Refik Saydam, Fransız büyük elçi B. Massigly, İngiliz büyü elçi Sir Huguenen muahedeyi imzalıyorlar

Bütün dünya Ankarada imza edilen muahedeyi büyük ehemmiyetle karşıladı

Gazetelerin mütalâalarının hulâsası şudur: Bu muahede Akdenizde sulhü kuvvetlendirmektedir

Muahedenin iyi anlaşılması için bazı izahlar
(Başmuharririmizden)

Ankara 20 — Muahedenin bir taraftan İngiltere, diğer taraftan İngiltere ve Fransa'yı jübileledi; taahhüdlere, herkesin anlayabileceği bir şekilde hülâsa etmek belki faydalı olur.

Muahedeye göre Türkiye, Fransa ve İngiltere iki türlü taahhüd kabul ediyorlar: Birbirlerine derhal yardım taahhüdü, istisna taahhüdü. Talosredni makamd, gündüden görülmeyen ve ölmüşlemleneyen, bazı mülhın alımlı karşında ve o günkü partılara göre yeniden müstakem tedbirler alınacaktır ki bu da nihayet her hangi bir şekilde karşılık bir yardım, yahud böyle bir vaziyet karşında alınabilecek asgari vasıyetin şimdiden tayinine müvazir olur.

Bu karşılık yardım ve birlikte istisnae hangi ihvalde olacak?

Muahedenin temel tasarı: birinci maddede ki taahhüd teklif ediyor Türkiye, her hangi husulunda olursa olsun bir Avrupa devleti tarafından tecavüze uğrasa İngiltere ve Fransa derhal yardımına geçeceklerdir.

Bu taahhüd, yalnız bir taraftır. Yani, İngiltere ve Fransa'nın Türkiye'ye vadettikleri bu mutlak yardıma karşılık, Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'ya bu tarafta bir taahhüdü yoktur. Bu da pek tabiidir, zira, İngiltere veya Fransa'nın Avrupa garibinde maruz kalabilecekleri bir tecavüde kendilerine yardım etmek inkârına Türkiye, coğraf vaziyeti ve vasıtalari bakımından, malik değildir.

Fakat, İngiltere ile Fransa'nın Türkiye'ye karşı gütüldüleri bu umumî taahhüde mutlak Türkiye başka bir yardım taahhüdüne girmişler; Muahedenin ölmüci maddesi muvabince, Romanya veya Yunanistan'a vermiş ölmüci garanti imha İngiltere ve Fransa'nın Sadak

(Devamı 4 üncü sahifede)

Türk - Sovyet dostluğu

Dün gelen Hariciye Vekili diyorki: "Ziyaretim iki millet arasındaki dostluğun bir kat daha artmasına vesile oldu. Moskova'dan çok iyi intibalarla ayrıldım."

Dün akşam Sovyet bahriyelileri şerefine verilen ziyafet son derece samimi bir hava içinde geçti



Hariciye Vekilimiz Sovyet sefiri ile birlikte vapurun güvertesinde [Hariciye Vekilimizin istikbaline ald diğer resimler 7 nci sahifemizde]

Hariciye Vekili B. Şükrü Saracoğlu dün saat 12.15 de Sovyet Rusya'nın Moskova kruvazirine Sivas'tan polihizme gelmiştir. Kruvazire Fransa Sovyet torpido muhribi refakat etmekte idi.

Moskova kruvazirine sis yüzünden Boğaz hazine bir müddet beklemiş ve sis dağılınca Boğaza girmiştir. Kruvazir 21 pare top atarak şehri salımlamış ve Dolmabahçe denizinde demirlemiştir. Vali ve Belediye Reisi,

(Devamı 10 üncü sahifede)

Erzurum-Sivas demiryolu dün merasimle açıldı

Bu tarihi kahraman şehir halkı en sevinçli günlerinden birini yaşıyor

Nafia Vekili, demiryolu siyasetimiz hakkında bir nutuk irad etti, yeniden hatlar açılacağını söyledi

Hat, dost Sovyetlere kadar gidecek

Erzurum 20 (Sureti mahsuunda giden muharririmizden) — Çarşamba Ankaradan kalkan ilk Erzurum trenleri 46 saat süren bir yolculuktan sonra bu sabah birer saat ara ile Erzuruma girdiler.

Ölmüci yardımın doğusunda başkari Palandöken dağıların eteklerine yaştanan yığit Erzurum kahrmanlıkları dolu tarihinin en mesut günlerinden birini yaşıyor. Erzurum ufuklarında akisler yükselen ginen-diler düdüklüleri, demiryolu siyasetimizin erilmesi en güç sanılan hedeflerinden birine muvafakiyetle ulaştığını ilan ediyor. Türk parçasının, Türk emelinin, Türk inşaat kabiliyetinin en muazzam eserlerinden birini teklif eden Sivas - Erzurum hatlı Türkün daima hatırlanacak saferlerinden biridir.

Başları bulutlara karışan heybetli dağların, yağın kayalarla altında oynayan 130 tinniden geçerek Er-

(Devamı 10 üncü sahifede)

Dikkatleri

"Bekçi, değil 'sahip,'"

Şün namazlarında aydıl edebiyatında yeni bir tabir kullandıyor ve hayret uyandırıyor: "Türkiye, Boğazların bekçisidir."

Bu kavsa değil, efendiyi. Buradan bes sardaneleri uasretumunda tutuyoruz. Bu zeminde ve ne yorgun halinde - naz-derecek mahşurumun kuru bir Mâ değil, fakat maddi ve manevi korveti istiad ettiğini çanaa ubat ettik. Ve nihayet, "Mevlâ, kime sadık ettiğimiz bir tupa mahşurumuzdur."

Ölmüci işi ölmüci tabiriyle pek penlis te-lâki etmek isab etmektedir. Türkler, vâ-hadilerin kayışın, parçası hâkim, sahibi, efendiler.



Ay — 3000 senesinde batacağını söylüyorlar!.. Dünya — Zannetmem, o zamana kadar eibet bir zulfu çareni bulurum..

Şekil 15. 21 Ekim 1939 tarihli Akşam Gazetesi 1. sayfa haberi (Erzurum-Sivas demiryolu dün merasimle açıldı).

Erzurum hattı Türk azminin yeni bir delili oldu



En çetin dağlarla uğraştık, en sert
iklime göğüs gerdik, fakat demir
yolunu vaktinden evvel
Erzuruma götürdük

Erzurum istasyonunun işletilmeğe açılması ile yeni demiryollarımızın uzunluğu 3189 kilometreye ve memleketin bu uğurda harcadığı para yekûnu 368 milyon liraya varmış oluyor

[illegible]

Yeni yapılan, içine 700 tonluk betonla
dolu, ancak içinde yerli çimlerle
kaplı yapılarla çevrili ve içinde
çok sayıda Türk sığınak ve mülkiyeti
çok önemli olan yerler.

Yeni yapılan, içine 700 tonluk betonla
dolu, ancak içinde yerli çimlerle
kaplı yapılarla çevrili ve içinde
çok sayıda Türk sığınak ve mülkiyeti
çok önemli olan yerler.

Foto: Malaysia Binsu de brecher
Ezpoziciu kulturei dintr-un satelcomu-
nizii modernu chemat "Pusat Sains"
de la Universitat Comberbyly Kuching -
de la mare, aproape la gurile marelui
bucur. In urma lui, la malul marelui
bucur, este un satelcomu-nizii modernu
chemat "Pusat Sains" de la Universitat
Comberbyly Kuching - de la mare, aproape
la gurile marelui bucur. In urma lui,
la malul marelui bucur, este un satelcomu-
nizii modernu chemat "Pusat Sains" de
la Universitat Comberbyly Kuching - de
la mare, aproape la gurile marelui bucur.

den der büyükler meclisinin fevride serp ve mübhal arastir tomm dahi facta kactir imanen imkânna rukuk olmasaydi, Erzurum bilayere bülvi dahi evvel neşrin oluwraki.

Mahdya Dinnaki de berber, Erzurum hatimem meclisleri 694 kibeyne ve ingali manafileri yette de 30 man kiray rukuk-¹ - Buñ fubn emel ve edvel *wa-nasrile de k bulid.*

Yusuf bu- *çinle ammalile*

Ekskurum hâkimden geçtiği takdirde

malgarih bir vaxtda

rumah per yak ghidde. Hatten be
devant cihhine, hai benendahi
musikahen 26 kama ayiruhun
guruh potirahdi injani hum
vaseh 36 kilometer kaher guruh
rindahi. We 26 kumadan 1 tan
manusi bu mlyen liresy dya
halde, gurep kadek wala tan
manusi 1 : 2 mlyen anjuka.
mawala manusi de 5 : 4,5 mlyen
wala bulamukahide.

Spandil trevėrandaia rabi raba
tiji ka puchardas, boudan wylas
vai tir ameloti gervakak lym n
mubas tir ka apmak leap etnagij
Boudan bapka diler mēdikilē
caruomandis. Jis deta baidin pā
sewotir pāk an kumotir mēdīs
latak 1909 - 1920 mēdīs raktas

[illegible]

MALZEME NAKLİYATI

En hafif taşıma aracının en hızlı bir şekilde kullanılabilmesi için nakliye hizmetleri en hızlı şekilde sunulmalıdır. Bu hizmetin sağlanması için nakliye hizmetleri en hızlı şekilde sunulmalıdır. Bu hizmetin sağlanması için nakliye hizmetleri en hızlı şekilde sunulmalıdır.

quoniam in ipso systema, haec
tunc antea non habebat, huius
modi inveniuntur.

Rogatus Nierum quidam
1112 kilometra huiusmodi
Traversaria huiusmodi huiusmodi
tunc inveniuntur. Huiusmodi
tunc inveniuntur huiusmodi huiusmodi
metrodus.

Nierum - Erumum huiusmodi
huiusmodi huiusmodi huiusmodi
huiusmodi huiusmodi huiusmodi

BÜYÜK KÖPRÜ
Eski güzergâhına çok yakın

Kızaklılar arasında Ercan

Sizax - *Eriogonum densum*
köpüklerin
hambach bogazlar içinde
First succulent and

ve ve de-



bu görüşünde de aynı eğilimi bul-
tuğundan, bu bilgiyi diğer devletlerle

bu yerlere te-
nen emmizli-
racu - Firat
bu bir sa-
et bu hai ü-
rtirte adefid
emirecek de-

Erzurum'da bu yılın başından itibaren buğday tohumları için yapılan inşaat işleri hızla ilerliyor. Buğday tohumları için yapılan inşaat işleri hızla ilerliyor. Buğday tohumları için yapılan inşaat işleri hızla ilerliyor.

[illegible]

ESIRATI

rapdan ve güm-
lükten derdestinde
nisan teşkilatı is-
tihat on elden edo-
arlıke tevhit su-
te yapulması ca-
irindan işin de-
tir.

Malayziya İslam
re şimşekjanda

Makaya kalla-
nun yarı kallar-
kıları yekün
tupa kade, ya-
rı yekün 21 ki-
niyosunen bi-
t demkirellari -
kilemece ya
kardadji pata
kaya va(yat) o-

Muazzam Bir Şeherin Son Haftası Ve Son Günleri
MARIE ANTOINETTE
TÜRKÇE NÜSHASI YALINIZ İPEK Sinemasında
 SÖZLÜ Buğis masalar saat 1,20 - 4 - 6,30 ve 9'da - Buğis saat 1,20 masalarının fiyatları tavsiyedir.

Taksim
Sinemasında
2nci HAFTA
Bugün saat 1 ve 2.30 da
Tenzilatlı Matineler

30 kişilik san boy'eti - 40 kişilik Kore - 20 kişilik Mektup takımı
İstirakle parkın flambur gışaltıları Acıde canlandırılan 1901
göce romanların en güzel

GÜLNAZ SULTAN
Türkçe Sözlü - Türkçe Şarkılı

Gözen baha yer bulamaz ya. Gözen kılavuz müşterilerimiz
 Gözümün...
 1933 senesi Fransa filmlerinde kay tar...
 Fransa senesi göze harikası...

JEAN GABIN - SIMONE SIMON'un
 Bütün rekorları kıran şahısları

LÂLE Sinemasında
Bu hafta da
Dünya çapında En son Metro Jurnal da Harp haberleri
Her hafta saat 1 ve 2.30'da emelâkî Halk matineleeri. Telefon : 62099

BUGÜN
MELEK
Sinemasında

Görülecek Yegâne Güzel Film
3 VALS

BAS KOLLERDE ! Yvonne Printemps - Pierre Fresnay Nefis Valsler. En güzel aşk mevzusu. Şöhretli Deshayes, Hirsaklık Meclisleri, Deliliği, Kınası ve Dansı. Okuyucuları Zengin ve Mutlaka Sıkıyor.

Yalnız seninle Jön Grönyörleri deşil
Aynı emsâlin harbin de gün kahrâmanını. Otan
JEAN - PIERRE AUMONT'un

Harbe girmesden
evvel gücü **Anna Bella** ile beraber son
perdâde ve

Bu hafta **SARAY** Sinemasında

Beynelâhik Kütâhâletinde bütün nakarâtlarla seyirgah açılıy tufan -
harbi kâşâladıkları ve Parisin gün hayâatını... bur. ve cihâtlârdıkları

ŞİMARTE OTELİ
Şehercanlar mevkiinde güney girişinde, Davutlar Foku Caddesinde General
Orhanbey Lisesiyle karşıtı, M. Kallınoğlu'nun emareti, emareti,
Mada ve son dünya binalarında.
Eğlen etat 1 ve 2,30 da tenisli malinler

CHARLES BOYER TÜRKÇE
ANNA BELLA
-SÖZLÜ-

Kadıköy Sulh 1 inci Hukuk Hâkimliğinden

İsmine eşyânî buca mühter-i a-
den zâhen gamrâk zenn ve pürâ
cezzâsânı iade etmedikçe yâni
âli İzzet yemîn beş kurupân (tâ-
âli talâfı davâsında) dâ'âyâ na-
mânâ gâdîderken davâcânâ â-
hâk adreânîn bîlîmîdîğînes ba-
kâle mâzî tehlîl gerî verîlme-
ye bîttâle en beş gün emîdîde hâ-
kânâz lâken fevâzât sırtına kâ-
râr verîlmiş emîdîğînen mîlâ-
metîle bakılmak içün tehlîl
321-322

Kamelyi zülm-i İsmi'ye kâim
Kamelyinde bizzat veyla tarafından
muasirlik vaki'atına da bir
vaki'at ghermek suretili buza
bunmadığını tahsilde hakikati
da gıyap keran ilahiyatından
ve bu bakiyi dava arıyabıl
ile ilah suretilen mahkemeye
mahkemeye talik kütübyi olduğı tah-
sil makamına kâim olmak üzere
ile olmuştur. (303 - 318)

21. kühneltölgre 1838 Comarost güm
shamsi saat 21 de Halleveviniide
Maderre kumall Halki Ballacoeje ta
safandus (Teshiyenda umumi pesho
leri) seruvomuda bir kamiserat va Ba
yan Damsloff tarafindan da bir play
me kamuri verişmekkilt. Herkes zire
kilit.

Şekil 16. 21 Ekim 1939 tarihli Son Telgraf Gazetesi 7. sayfa haberi (Erzurum hattı Türk azminin yeni bir delili oldu).



Şekil 17. 24 Ekim 1939 tarihli Akşam Gazetesi 6. sayfa haberi (Sivas- Erzurum hattının açılışı).

EK 2. ORJİNALLİK RAPORU FORMU

ARDAHAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

ARDAHAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 25/07/2025

Tez Başlığı: Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Mimarisine Doğu Anadolu'dan Bir Örnek: Erzurum Gar Binası

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 197 sayfalık kısmına ilişkin, 20/06/2025 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretlenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 18'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- ☒ Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç
- 2- ☒ Kaynakça hariç
- 3- ☒ Alıntılar dâhil
- 4- ☒ 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Ardahan Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nde belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

25/07/2025

Adı Soyadı:	İlknur KELEŞ
Öğrenci No:	2200200004
Ana Bilim Dalı:	Sanat Tarihi
Programı:	Sanat Tarihi
Statüsü:	☒ Yüksek Lisans ☐ Doktora

DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI

Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL

Detaylı Bilgi: <https://www.ardahan.edu.tr/birim.aspx?id=1002003>

Telefon: 0-4782117522

Faks: 0-4782117523

E-posta: lisansustuegitim@ardahan.edu.tr

EK 2. ETİK KOMİSYON MUAFİYET FORMU

**ARDAHAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ETİK KOMİSYON MUAFİYETİ FORMU**

**ARDAHAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA**

Tarih: 25/07/2025

Tez Başlığı: Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Mimarisine Doğu Anadolu'dan Bir Örnek: Erzurum Gar Binası

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmam:

1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır,
2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir.
3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir.
4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, mülakat, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir.

Tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kurul/Komisyon'dan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

25/07/2025

Adı Soyadı:	İlknur KELEŞ
Öğrenci No:	2200200004
Ana Bilim Dalı:	Sanat Tarihi
Programı:	Sanat Tarihi
Statüsü:	☒ Yüksek Lisans ☐ Doktora

DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI

Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL

Detaylı Bilgi: <https://www.ardahan.edu.tr/birim.aspx?id=1002003>

Telefon: 0-4782117522

Faks: 0-4782117523

E-posta: lisansustuegitim@ardahan.edu.tr

ÖZ GEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : İlknur Keleş

Doğum Yeri ve Tarihi :

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Ardahan Üniversitesi İnsani Bölümler ve Edebiyat
Fakültesi/ Sanat Tarihi

Yüksek Lisans Öğrenimi :

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce (Temel)

Bilimsel Faaliyetleri : 2023-2024 yılları arasında Dr. Öğr. Üyesi Özlem ORAL başkanlığında yürütülen “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ardahan’ın Çıldır ve Posof İlçelerindeki Mezar Taşları” adlı projenin saha araştırmasında, ekip üyesi. (Tamamlandı)

: 2024-2025 yılı Ardahan İli Posof İlçesinde “Orta Çağ Dönemi Arkeolojik Yüzey Araştırması” adlı projenin, ekip üyesi. (Devam ediyor)

:

İş Deneyimi

Stajlar :

Projeler :

Çalıştığı Kurumlar :

İletişim

E-Posta Adresi :

Tarih

Jüri Tarihi : 25/07/2025