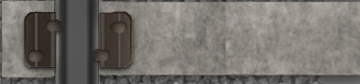




**Dr. Öğr. Üyesi Mehmet MUTLU**

Editör  
**Prof. Dr. Abdülhamit TÜFEKÇİOĞLU**



KONYA'NIN DEMİRYOLU MİRASI  
**TARİHİ GAR ve İSTASYON BİNALARI**

KONYA'NIN DEMİRYOLU MİRASI

# TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Mutlu

Editör: Prof. Dr. Abdülhamit Tüfekçioğlu

**EĞİTİM**  
yayınevi

## KONYA'NIN DEMİRYOLU MİRASI TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Mutlu

Editör: Prof. Dr. Abdülhamit Tüfekçioğlu

**Yayınevi Grubu Genel Başkanı:** Yusuf Ziya Aydoğan (yza@egitimyayinevi.com)

**Genel Yayın Yönetmeni:** Yusuf Yavuz (yusufyavuz@egitimyayinevi.com)

**Sayfa Tasarımı:** Kübra Konca Nam

**Kapak Tasarımı:** Osman Ziyaettin Yağcı, Mustafa Haki Eraslan

**Redaksiyon:** Büşra Arslan, Elif Çetin

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

**Yayıncı Sertifika No:** 76780

**E-ISBN:** 978-625-385-059-3

1. Baskı, Ocak 2025

## KONYA'NIN DEMİRYOLU MİRASI TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Mutlu

V+121 s., 160x240 mm

Kaynakça var, dizin var.

E-ISBN: 978-625-385-059-3

Copyright © Bu kitabın Türkiye'deki her türlü yayın hakkı Eğitim Yayınevi'ne aittir. Bütün hakları saklıdır. Kitabın tamamı veya bir kısmı 5846 sayılı yasanın hükümlerine göre kitabı yayımlayan firmanın ve yazarlarının önceden izni olmadan elektronik/mekanik yolla, fotokopi yoluyla ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayımlanamaz.

**EĞİTİM**  
YAYINEVİ

**Yayınevi Türkiye Ofis:** İstanbul: Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Atakent mah.  
Yasemen sok. No: 4/B, Ümraniye, İstanbul, Türkiye

**Konya:** Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Fevzi Çakmak Mah. 10721 Sok. B Blok,  
No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye  
+90 332 351 92 85, +90 533 151 50 42  
bilgi@egitimyayinevi.com

**Yayınevi Amerika Ofis:** New York: Egitim Publishing Group, Inc.  
P.O. Box 768/Armonk, New York, 10504-0768, United States of America  
americaoffice@egitimyayinevi.com

**Lojistik ve Sevkiyat Merkezi:** Kitapmatik Lojistik ve Sevkiyat Merkezi, Fevzi Çakmak Mah.  
10721 Sok. B Blok, No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye  
sevkiyat@egitimyayinevi.com

**Kitabevi Şubesi:** Eğitim Kitabevi, Şükran mah. Rampalı 121, Meram, Konya, Türkiye  
+90 332 499 90 00  
bilgi@egitimkitabevi.com

**İnternet Satış:** www.kitapmatik.com.tr  
+90 332 351 92 85  
bilgi@kitapmatik.com.tr

**EĞİTİM YAYINEVİ**  
**GRUBU**

**EĞİTİM**  
YAYINEVİ

**SALON**  
YAYINLARI

**Kitapmatik**  
YAYINLARI

**kitapmatik**  
EĞİTİM KİTAPLARI

**EĞİTİM**  
KİTABEVİ

# İÇİNDEKİLER

<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>IV</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>2. DEMİRYOLLARININ TARİHÇESİ</b> .....	<b>4</b>
2.1. Dünyada Demiryolları.....	4
2.2. Anadolu'da Demiryolları .....	8
<b>3. TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARININ MİMARİSİ</b> .....	<b>16</b>
<b>4. KONYA'DAKİ TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI</b> .....	<b>22</b>
4.1. Akşehir Tarihi İstasyon Binası .....	25
4.2. Ilgın Tarihi İstasyon Binası .....	31
4.3. Kadınhan Tarihi İstasyon Binası.....	35
4.4. Sarayönü Tarihi İstasyon Binası.....	39
4.5. Meydan Tarihi İstasyon Binası .....	43
4.6. Pınarbaşı Tarihi İstasyon Binası.....	48
4.7. Konya Tarihi Gar Binası .....	53
4.8. Kaşınhan Tarihi İstasyon Binası .....	62
4.9. Çumra Tarihi İstasyon Binası .....	68
4.10. Arıkören Tarihi İstasyon Binası.....	73
4.11. Ereğli Tarihi İstasyon Binası .....	79
4.12. Çakmak Tarihi İstasyon Binası .....	84
<b>5. DEĞERLENDİRME</b> .....	<b>89</b>
5.1. Plan Özellikleri .....	89
5.1.1. Tipoloji .....	89
5.1.2. Bekleme Salonları.....	93
5.1.3. Ambarlar (Depo) .....	94
5.1.4. Merdivenler .....	95
5.1.5. Islak Hacimler .....	96
5.1.6. Çatılar .....	97
5.2. Cephe Özellikleri.....	98
5.2.1. Kat Silmeleri.....	100
5.2.2. Kapı ve Pencereleler .....	101
5.3. Malzeme ve Süsleme.....	102
<b>6. SONUÇ</b> .....	<b>104</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>106</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>109</b>

## ÖNSÖZ

Anadolu'nun ortasında yer alan Konya, tarih boyunca sahip olduğu zengin kültürel ve tarihi mirasla her zaman önemli bir kavşak noktası olmuştur. Bu coğrafi avantajı, 19. yüzyılın sonlarından itibaren gelişen demiryolu ağı ile birleştiğinde, Konya bir ulaşım merkezi olma konumunu pekiştirmiştir. Bu ağ, sadece insanları ve malzemeleri değil, aynı zamanda medeniyetlerin izlerini, kültürel değişimi ve modernleşme süreçlerini de taşımıştır.

Bu kitap, Konya'nın tarihsel süreçte kazandığı demiryolu mirasının izini sürmek amacıyla hazırlandı. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet Dönemi'ne uzanan geniş bir zaman diliminde inşa edilen garlar ve istasyon binaları, mimari açıdan incelendiğinde yalnızca ulaşım yapılarına değil, aynı zamanda dönemin sosyal ve kültürel hayatına da ışık tutmaktadır. İmparatorluk zamanının etkileyici yapıları, Cumhuriyetin modernleşme hamlesi ile bir araya gelerek kentin bugünkü kimliğine katkıda bulunmuştur. Bu mekânlar, geçmişle bugünü buluşturan birer kültürel miras alanı olmanın yanı sıra, kentin modernleşme sürecinde önemli simgeler haline gelmiştir.

Akademik çalışmalarımda sürekli desteğini gördüğüm değerli hocam Prof. Dr. Abdülhamit Tüfekçioğlu'na bu kitabın editörlüğünü yaptığı için şükranlarımı sunarım. Ayrıca bu çalışmada yardımlarını esirgemeyen çalışma arkadaşlarım Öğr. Gör. Osman Ziyaettin Yağcı'ya, Öğr. Gör. Elif Çetin'e, Arş. Gör. Mustafa Haki Eraslan'a ve Yüksek Mimar Büşra Arslan'a teşekkür ederim.

Çalışma izni konusunda gösterdikleri anlayış için Ulaştırma Bakanlığı'na ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü'ne, şükranlarımı sunarım. İstasyon binalarını incelerken zaman zaman çalışmalarımı da aksatmış olabileceğim TCDD personeline, her türlü kolaylığı sağladıkları için minnettarım. Özellikle alan çalışmalarımda bana destek olan Çumra Tren İstasyonu emekli İstasyon Şefi Sayın Ebazel Kozan'a; Konya Bölge Kısım Şefi Bayram Danış'a; Akşehir Gar Şefi vekili Tuncay Özen'e; Ereğli Tren İstasyonu Şefi Mustafa Yıldırım'a; Çakmak İstasyonu Hareket Memuru Seval Sakarya'ya; Pınarbaşı Tren İstasyonu Şefi Emre Eryılmaz'a; Horozluhan Tren İstasyonu Şefi Mustafa Cerit'e; Çumra Tren İstasyonu Hareket Şefi Mehmet Ali Ay ve idari personel Mehmet Soylu'ya içten teşekkürlerimi sunarım.

Alan çalışmaları sırasında yanımda bulunarak rölöve ve fotoğraf çekimlerinde büyük destek sağlayan oğlum Zahid Esat ile yeğenim Osman Mutlu'ya; varlıklarıyla bana güç veren sevgili kızlarım Havva Elif ve Zeynep Nida'ya, ayrıca çalışmalarımda desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen kıymetli eşim Öğr. Gör. Güllü Mutlu'ya gönülden teşekkür ederim.

Bu kitabın, tarihî demiryolu yapılarının korunması ve gelecek nesillere aktarılması için bir farkındalık oluşturmasını umuyorum. Konya'nın demiryolu mirasını anlamak, şehre dair daha derin bir bakış açısı geliştirmek ve bu mirası koruma bilinci kazanmak için bir davet niteliği taşıyan bu eserden keyifle faydalanılmasını dilerim.

**Mehmet Mutlu**  
**Safranbolu, 2025**

## 1. GİRİŞ

Konya, Türkiye'nin en kadim şehirlerinden biri olarak, tarih boyunca çok kez kültürel ve ticari merkez olmuştur. Şehir, tarih öncesi dönemden başlayarak Selçuklu Devleti'nden Osmanlı İmparatorluğu'na, Cumhuriyet döneminden günümüze kadar pek çok medeniyetin izlerini taşır. Bu izler sadece kaleleri, camileri ve medreseleriyle değil, aynı zamanda modern zamanların simgelerinden olan tren garları ve istasyonlarıyla da şehrin belleğinde yer etmiştir. Konya'nın tarihi tren gar ve istasyonları, Osmanlı'nın geç döneminden başlayarak Cumhuriyet'in erken dönemlerine kadar uzanan bir zaman diliminde inşa edilmiş olup, demiryolu ulaşımının şehre getirdiği sosyo-ekonomik dönüşümün mimari simgeleridir.

Tren garları, sadece ulaşım ile ilgili yapılar değil, aynı zamanda bir şehrin kapısı, bir milletin yüzü olarak da görülür. Konya'nın tren garları, bu anlamda bir geçiş noktası değil, aynı zamanda Osmanlı'nın modernleşme çabalarının ve Cumhuriyet'in yeni kimliğinin bir yansımasıdır. Demiryolları, gar ve istasyon binaları, kentsel doku içinde yer alan, bir kentin sembol öğelerindedir (Göktaş Kaya, 2017: 505).

19. yüzyılın sonlarına doğru demiryolu hatlarının genişlemesiyle birlikte, Anadolu'da yeni tren yolları döşenmeye başlanmış ve bu yeni ağlar, Konya'nın Türkiye'deki merkezî konumunu daha da pekiştirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde hayata geçirilen demiryolu projeleri, batıdan esinlenmiş ve yerel mimari unsurlarla harmanlanmış bir estetik anlayışla şekillenmiştir.

Konya Tren Garı, 1896 yılında yapımına başlanan ve 1898'de hizmete açılan Bağdat Demiryolu projesinin önemli duraklarından biridir (Şekil 1). Bu demiryolu hattı, Konya'yı hem başkent İstanbul'a hem de Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayarak büyük bir ticari hareketliliği beraberinde getirmiş ve şehrin büyümesine katkı sağlamıştır. Konya Garı'nın mimarisi, dönemin tren garlarında görülen Batılılaşma etkilerini taşıırken, aynı zamanda yerel mimari unsurlarla da zenginleştirilmiştir. Sade fakat zarif taş işçiliği, geniş pencereler ve kemerli girişler gibi detaylar, Osmanlı klasik mimarisinin Cumhuriyet'in modernist çizgileriyle nasıl harmanlandığını gösterir.

Cumhuriyet'in ilanından sonra Türkiye'de demiryolu inşaatı hız kazanmış ve bu dönemde yapılan tren garları, modern Türkiye'nin sembolleri haline gelmiştir. Bu süreçte, tren garlarının mimarisinde daha sade ve işlevsel bir anlayış ön plana çıkmış, Batı mimarisine olan bağlılık devam etse de yerel ve geleneksel unsurlar daha belirgin bir şekilde yer almıştır. Bu bağlamda,

Konya'nın diğer istasyonları da dikkat çekicidir. Örneğin, Selçuklu dönemi mimarisinden izler taşıyan bazı istasyon binaları, yerel kültürel mirasın modern tren yapılarıyla nasıl iç içe geçtiğini gösteren önemli örneklerdir.



Şekil 1. Anadolu'da yapılacak demiryolu ve diğer yolları gösteren tarihi harita (BOA, HRT. h 1341/372)

Konya'nın tren gar ve istasyonları, sadece mimari açıdan değil, aynı zamanda şehrin sosyo-ekonomik gelişiminde oynadıkları roller bakımından da büyük bir öneme sahiptir. Tren hatları sayesinde şehre gelen ticari ve kültürel akış, Konya'yı hem iç turizmin hem de uluslararası ticaretin merkezi haline getirmiştir. Bu yapılar, demiryolu ile birlikte şekillenen modern Konya'nın hafızasında derin izler bırakmış, şehirde yeni bir kentsel kimlik oluşumuna zemin hazırlamıştır.

Bu kitap, Konya'nın tarihi tren gar ve istasyonlarının mimari detaylarını ele alırken, bu yapıların şehir ve ülke tarihi üzerindeki etkilerini de incelemeyi amaçlamaktadır. Her bir istasyon binası, sadece mimari birer yapı değil, aynı zamanda Anadolu'nun modernleşme hikayesinin sessiz tanıklarıdır. Kitaba konu olan tarihi gar ve istasyon binaları, mimari özellikleri ve planlarına bağlı işlevsellikleri açısından incelenecektir.

Konumuzu teşkil eden Konya Tren Garları ve İstasyon Binaları tarihi özellik gösteren örnekler bağlamında değerlendirildiğinde 12 adet istasyon ya da gar binasının tarihi özellik taşıdığı tespit edilmiştir. Bunlardan bazıları Osmanlı döneminde inşa edilmiş örneklerken, bazıları ise Cumhuriyet'in ilk döneminde inşa edilmiş yapılardır. Özellikle Sultan II. Abdülhamid Han'ın en önemli imar faaliyetlerinden birisi olan Anadolu-Bağdat Demiryolları'nın en



önemli güzergâh bölümlerinden birisini Konya oluşturmaktadır. Bu bağlamda inşa edilen Konya Gar Binası, sadece Konya için değil tüm Anadolu için dikkat çeken örneklerden birisidir.

Anadolu'daki demiryolları bağlamında imar faaliyetlerinin hem Osmanlı ve hem de Türkiye Cumhuriyeti dönemi çalışmaları, Almanlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu sebeple bu yapılar mimari özellikleri bakımından Alman tip projelerin belirgin örneklerindedir. Bunun doğal bir sonucu olarak da Alman-Türk eklektik üsluplarını sergileyen eserler olarak dikkat çekmektedirler. Demiryolu yapılarından gar binaları, aynı amaca hizmet vermek üzere planlanıp inşa edilmiş yapılar olarak birbirlerine benzeyen yapılardır. Tren garları ve tren istasyonları, çoğunlukla birbirinin yerine kullanılan terimler olsa da bazı küçük farklar vardır. Tren Garı ya da yaygın olarak kullanılan kısaltılmış ismiyle “Gar”, daha büyük ve genellikle şehir merkezlerinde bulunan, geniş yolcu kapasitesine sahip olan, büyük tren hatlarının başlangıç ve bitiş noktası olabilen ana merkezlerdir. Genelde, birden fazla platforma, geniş bekleme alanlarına ve bilet gişelerine sahip olur. Yani, “Gar” daha büyük ve kapsamlı bir yapı olup, aynı zamanda idari işlevleri de yerine getirebilir. Kısaca “istasyon” olarak da isimlendirilen tren istasyonları ise daha küçük ve genellikle yerel tren seferlerine hizmet eden, daha az sayıda platforma sahip olan duraklardır. İstasyonlar, yolcuların trenlere binip inmesi için kullanılan durak yerleridir, ancak genelde daha küçük ölçeklidir ve gar kadar kapsamlı hizmetler sunmaz.

Çalışmaya başlarken öncelikle TCDD Genel Müdürlüğünden çalışma izni alınmış (Ek: 1-2-3) ve konu ile ilgili literatür taraması tamamlanmıştır. Çalışma alanında bulunan yapılara 2024 yılı içinde yapılan alan çalışmaları kapsamında ziyaretler gerçekleştirilmiştir. Bu aşamada yapıların rölöve planları çıkartılmış ve güncel durumları detaylı bir şekilde fotoğraflanarak belgelenmiştir. Arşiv belgelerine, haritalara ve eski fotoğraflara ulaşmak için eş zamanlı olarak kütüphanelerle birlikte arşiv kayıtları üzerinde de araştırmalar yapılmıştır.

Bu çalışma, Konya ilinin ilçe ve beldelerinde bulunan tarihi gar ve istasyon binalarının bir bütün halinde ele alınarak konu edildiği ilk çalışma olması açısından önemlidir. Alan çalışmalarının yürütüldüğü süreçte bazı sorunlarla da karşılaşmıştır. Bunların en önemlilerinden birisi, genellikle demiryolu personellerinden birisine tahsis edilmiş olan birinci katların, özel alan olması sebebiyle izin alınamadığı için çalışılmamış olmasıdır. Bu bağlamda Ilgın Tren İstasyonu'nun üst katı Hareket Memuru Lojmanı, Kadınhan ve Ereğli istasyonlarının üst katı Manevraçısı Lojmanı, Sarayönü ve Çakmak istasyonlarının üst katı, Tren Teşkil Görevlisi Lojmanı ve Pınarbaşı İstasyonu'nun üst katı da İstasyon Müdürü Lojmanı olarak kullanıldığı için mekân içi incelemeler gerçekleştirilememiştir. Bir başka sorun da Konya-Ankara ve Konya-Karaman yüksek hızlı tren seferlerinin başlamasıyla bazı küçük istasyonların tamamen

kullanım dışı kalmasının getirdiği sorunlar olmuştur. Bu sebeple kapalı bulunan istasyon yapılarının incelenebilmesi için yerel idarecilerin desteğine ihtiyaç duyulmuş ve demiryolları idareci ve çalışanları bu sorunun aşılmasında takdire şayan gayret göstermişlerdir. Konya-Ankara hızlı tren güzergâhında bulunan Pınarbaşı Tren İstasyonu, belki de bir daha kullanılmamak üzere kapalı tutulmaktadır. Yine Konya-Karaman güzergâhında yer alan Kaşınhan Tren İstasyonu da hızlı tren güzergâhında bulunması sebebiyle güvenlik açısından kullanım dışı kalmıştır. Hattın Konya-Adana bölümünün son istasyon noktası olan Çakmak Tren İstasyonu ise bu hatta devam etmekte olan hızlı tren altyapı çalışmaları sebebiyle çalışma yaptığımız dönem itibarıyla kapalı bulunan istasyonlardan bir diğeridir. Çalışmamızda, aktif kullanım dışında bulunan istasyon binaları da çalışılmıştır.

Bu çalışmaya konu olan tüm istasyonlar, ölçüleri bizzat tarafımızca alınarak çizilen rölöveler ile belgelenmişken yalnızca Konya Tren Garı'nda tarafımızca rölöve alma çalışması yapılmamıştır. Konya Gar Müdürlüğü, arşivlerinde bulunan Konya Tren Garı'na ait rölöve planları ile arşiv fotoğraflarını kullanımımıza sunmuştur.

İstasyon binalarının inşa edildiği alanlarda çeşitli demiryolu yapıları dışında, konaklama birimleri, depo, ticaret birimleri, göçmen yerleşmeleri, sosyal nitelikli yapılar, endüstri yapıları ve fidanlıklar gibi yerleşke şeklinde farklı yapılar da inşa edilebilmektedir (Kösebay Erkan, 2007: 17). “Konya'nın Demiryolu Mirası: Tarihi Gar ve İstasyon Binaları” adını taşıyan bu çalışma kapsamında demiryolu yapı komplekslerinin en önemli grubunu oluşturan gar ve istasyon binalarının incelenmesi ve Türk mimarisi içerisindeki yeri ve öneminin belirlenmesi hedeflenmiştir.

## **2. DEMİRYOLLARININ TARİHÇESİ**

### **2.1. Dünyada Demiryolları**

Demiryolları, modern dünyada ulaşımın ve sanayileşmenin bel kemiğini oluşturan sistemlerin başında gelir. 19. yüzyıldan itibaren hızla yayılan bu ulaşım ağı, sanayi devrimi, şehirleşme ve uluslararası ticaretin gelişimi açısından devrim niteliğinde bir dönüşüm yaratmıştır. Ancak, demiryollarının kökeni, sanayi devrimiyle özdeşleştirilse de çok daha eskiye, insanlık tarihinin ilk taşımacılık yöntemlerine kadar uzanır.

Demiryollarının tarihini anlamak için ilk olarak raylı sistemlerin kökenine bakmak gerekir. İnsanlar yüzyıllar boyunca ağır yükleri taşımak için yolları ve taşımacılık sistemlerini geliştirmeye çalışmışlardır. İlk ray sistemleri, 16. yüzyılda Avrupa'daki maden ocaklarında kullanılmıştır. Maden ocaklarındaki ağır taş ve kömür gibi materyalleri daha kolay taşımak için ahşap raylar üzerine yerleştirilen tekerlekli arabalar, yerçekimi veya at gücüyle hareket ediyordu.

Bu ilkel ray sistemleri, yük taşımada büyük kolaylık sağladı ve raylı sistemlerin temelini oluşturdu.

Bu tür basit ray sistemleri, 18. yüzyıl boyunca İngiltere ve Almanya başta olmak üzere birçok Avrupa ülkesinde yaygınlaştı. Maden rayları, önceleri ahşap olarak inşa edilse de zamanla demirin gücünden ve dayanıklılığından faydalanılmaya başlandı. 18. yüzyılın sonlarına doğru demir rayların kullanımı, yük taşıma kapasitesini artırdı ve raylı sistemlerin daha geniş alanlara yayılmasına olanak sağladı.

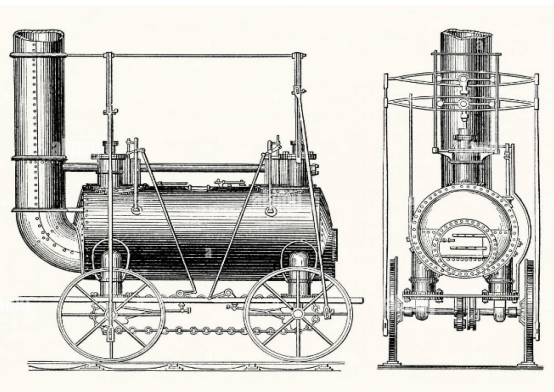
Demiryollarının modern anlamda doğuşu, sanayi devrimiyle birlikte hız kazandı. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında, buhar gücünün keşfi ve makinelerde kullanılması, ulaşım alanında da köklü değişikliklere yol açtı. Buhar gücüyle çalışan makinelerin icadı, demiryolu sistemlerinin gelişmesine zemin hazırladı. Bu bağlamda, buharla çalışan ilk lokomotifin geliştirilmesi, demiryollarının dünya çapında yayılmasının en önemli dönüm noktası olarak kabul edilir.

Sanayi Devrimi'ni tamamlayan Avrupa devletleri, yeni pazarlar bulmak ve kendilerine sömürgeler oluşturmak amacıyla yoğun bir rekabete girdiler. Bu süreçte demiryolları, önemli bir araç haline geldi. Avrupa dışındaki ülkelerde demiryolu yapımına yönelik imtiyazlar elde ederek, bu hatların geçtiği bölgelerde sömürü faaliyetlerine başladılar. Günümüzde bu demiryolu yatırımlarının modernleşmenin bir parçası mı yoksa emperyalizmin bir aracı mı olduğu hâlâ tartışılmaktadır (Erol, 2003: 3).

1814 yılında İngiliz makine mühendisi George Stephenson, buhar gücüyle çalışan ilk pratik lokomotifini geliştirdi. Stephenson'un "Blücher" adını verdiği bu lokomotif, kömür madenlerinde kullanılan yük vagonlarını çekmek için tasarlanmıştı (Şekil 2).



George Stephenson (1781-1848)  
(URL 1)



Stephenson'un Blücher ismini verdiği lokomotifini  
(URL 2)

Şekil 2. George Stephenson ve 1814 yılında geliştirdiği ilk lokomotifini olan "Blücher"

Ancak demiryollarındaki asıl devrim niteliğindeki gelişme, 1825 yılında gerçekleşti. George Stephenson, İngiltere'nin Stockton-Darlington arasında (Şekil 3) dünyanın ilk halka açık demiryolu hattını inşa etti ve bu hattı, buharlı lokomotifle işletmeye başladı (Heaton, 1985: 119). Stephenson, Newcastle'da kurduğu fabrikada ürettiği "Locomotion No. 1" (Şekil 4) adlı buharlı lokomotif ile 27 Eylül 1825'te 450 yolcuyu taşıyarak saatte 24 kilometre hızla Darlington'dan Stockton'a doğru yol alırken, demiryolu taşımacılığında dönüm noktası sayılan ilk yolcu trenini harekete geçirmiştir (Heaton, 1985: 119). Demiryolu tarihinin dönüm noktalarından biri olarak kabul edilen bu tarihten itibaren demiryolları küresel ölçekte hızla yayılmaya başladı.



Şekil 3. Stockton-Darlington arasında inşa edilen dünyanın ilk halka açık demiryolu hattı (URL 3)

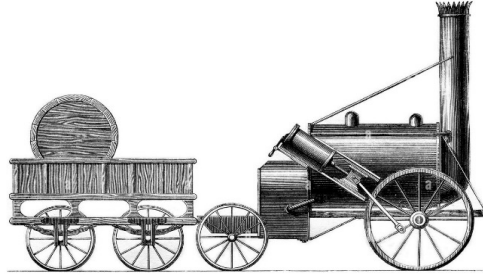


Şekil 4. Stephenson'un "Locomotion No.1" ismini verdiği lokomotifini (URL 4)

Stephenson'un 1829'da geliştirdiği daha gelişmiş bir lokomotif olan "The Rocket" ise İngiltere'deki Liverpool-Manchester hattında kullanıldı ve hız, güvenlik ve taşıma kapasitesi açısından büyük bir başarı elde etti (Şekil 5).

Bu lokomotif, saatte 30 kilometre hıza ulaşabiliyor ve dönemin en hızlı ulaşım aracı olarak büyük ses getiriyordu. Böylelikle ilk demiryolu açılmış ve ilk demiryolu binaları da yapılmaya başlanmış oluyordu. İngiltere’de başlayan demiryolu devrimi, kısa süre içinde diğer Avrupa ülkelerine ve Amerika’ya yayıldı (Özyüksel, 1998: 34).

İngiltere’nin ardından Fransa, Almanya ve Amerika Birleşik Devletleri’nde de demiryolu ağları hızla genişledi. Özellikle Amerika’da, 19. yüzyılın ortalarına doğru kıtalararası demiryolu hatları inşa edilmeye başlandı. 10 Mayıs 1869 yılında tamamlanan “Birleşik Devletler Transkontinental Demiryolu” ile ABD’nin doğusu ve batısı birbirine bağlandı ve bu hat, Amerika’nın ekonomik ve kültürel gelişiminde büyük bir rol oynadı (Kalkınma Boyutu ile Kuşak ve Yol Girişimi, 2021: 48).



Şekil 5. The Rocket (URL 5)

Avrupa’da ise Almanya, Fransa, Belçika ve İtalya gibi ülkelerde demiryolu hatları hızla inşa edildi. Bu bağlamda Fransa’da ilk demiryolu St. Etienne ve Lyon arasında 1832 yılında çalışmaya başlamıştır. Akabinde Almanya’da 1835’te Nurnberg ile Furth arasında; Belçika’da da aynı yıl Brüksel ile Malines arasında ilk defa demiryolu kullanılmaya başlanmıştır (Engin, 1993: 17).

19. yüzyılın ikinci yarısında, özellikle sanayileşmiş bölgelerde demiryolu ağları genişledikçe, kalkınmada anahtar faktörlerden biri haline geldi. Bu süreçte, demiryolları sadece ulaşımı kolaylaştırmakla kalmadı, aynı zamanda ülkeler arasında ticaretin ve kültürel etkileşimin artmasına da zemin hazırladı.

Osmanlı İmparatorluğu da bu gelişmeleri yakından takip etti. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı topraklarında da demiryolu inşaatları başladı. İlk olarak 1856’da İzmir-Aydın hattı inşa edildi (Eldem, 1970: 156; Yonca Kösebay, 2007: 28; vd.). Ardından da Bağdat Demiryolu gibi büyük projeler hayata geçirildi. Bu süreçte Osmanlı, Batı’daki teknolojik gelişmeleri takip ederek modernleşme çabalarını hızlandırdı. Osmanlı döneminde inşa edilen demiryolları hem ekonomik hem de askeri stratejiler açısından büyük önem taşıyordu.

Demiryolları, sanayi devrimini mümkün kılan en önemli altyapılardan biri haline geldi. Yüksek hızda ve düşük maliyetle büyük miktarda malın ve yolcunun taşınmasını sağlayan demiryolları, sanayileşmiş ülkelerde şehirleşme süreçlerini de hızlandırdı. Büyük kentler ve sanayi bölgeleri arasında inşa edilen demiryolu hatları, malzeme akışını kolaylaştırırken, aynı zamanda kırsal bölgelerin de büyük şehirlere entegre olmasına olanak sağladı. 19. yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başında, dünyanın dört bir yanındaki büyük ülkeler demiryolu ağlarını genişletti ve bu ağlar, küreselleşmenin önemli bir aracı haline geldi (Gürsoy, 2016: 3-4).

20. yüzyılın başlarında, elektrifikasyonun demiryolu hatlarına uygulanmasıyla birlikte buhar gücünün yerini elektrik aldı. Özellikle Avrupa ve Amerika'da elektrikli trenler yaygınlaşmaya başladı. Bu dönemde demiryolu teknolojisi hızla gelişti ve trenlerin hızları, kapasiteleri ve güvenlik standartları büyük ölçüde iyileştirildi. Lokomotifler, 19. yüzyılın başlarında buhar gücüyle çalışan makineler olarak ortaya çıkmışken, teknolojik gelişmelere paralel olarak, 1851'de elektrikle, 1896 yılında da dizel yakıtla çalışan lokomotifler geliştirilmiştir (Temizer, 2011: 1193).

21. yüzyılda ise demiryolu taşımacılığı, yeni teknolojik gelişmelerle birlikte hızla evrilmeye devam etmiştir. Yüksek hızlı trenler, özellikle Avrupa, Japonya ve Çin'de önemli bir ulaşım aracı haline gelmiştir. Bu trenler, saatte 300 kilometreyi aşan hızlarla hareket edebilmekte ve şehirlerarası ulaşımı hızlı, çevre dostu ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirmektedir. Ayrıca, sürdürülebilirlik kavramının giderek önem kazandığı günümüzde, demiryolları, karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik çevreci ulaşım çözümleri olarak da ön plana çıkmaktadır.

Sonuç olarak, demiryolları, insanlık tarihindeki en önemli ulaşım devrimlerinden biri olarak, sanayileşme ve modernleşme süreçlerinde büyük rol oynamıştır. İlk ahşap raylı sistemlerden buharlı lokomotiflere, oradan da yüksek hızlı trenlere uzanan bu uzun tarihsel yolculuk, demiryollarının hem ekonomik hem de kültürel anlamda dünya üzerindeki etkisinin ne denli büyük olduğunu gözler önüne sermektedir. Demiryolları, geçmişten günümüze ve geleceğe uzanan bu süreçte, medeniyetlerin ilerleyişinde vazgeçilmez bir unsur olmaya devam etmektedir.

## **2.2. Anadolu'da Demiryolları**

Demiryolları, Türkiye'nin ulaşım tarihinde ve ekonomik gelişiminde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilir. Anadolu'da, 19. yüzyılın ortalarında Osmanlı İmparatorluğu döneminde başlayan demiryolu projeleri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte büyük bir hız kazanmış ve ülkenin modernleşme çabalarının bir parçası haline gelmiştir. Türkiye'deki demiryolu

tarihinin, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde başlayan sanayileşme ve ulaşım projeleri ile birlikte şekillendiği söylenebilir.

Osmanlı İmparatorluğu, 19. yüzyılın başlarında Batı'daki teknolojik yenilikleri izlemeye çalışmıştır. Ancak, Avrupa'da sanayi devrimi sürerken, Osmanlı Devleti'nde ekonomik istikrar sağlanamamış, savaşlardaki yenilgiler artmış ve toprak yönetiminde aksaklıklar yaşanmıştır. Tüm bu olumsuzluklar, devletin gücünü zayıflatmış ve Avrupa ile rekabet etme kapasitesini büyük ölçüde azaltmıştır (Erdem, 2016: 18). Bu şartlar altında demiryolu inşası da bu dönemde Osmanlı için modernleşmenin sembollerinden biri olarak görülmeye başlanmıştır. Osmanlı'da demiryollarının inşa edilmesinin temel nedenleri, askeri ve stratejik gereklilikler başta olmak üzere ticari faaliyetleri canlandırma arzusu ve yabancı sermayeyi çekme çabası olarak sıralanabilir.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımını ve işletmesini destekleyecek güçlü bir ekonomik yapıya sahip olmaması nedeniyle, bu projeler yabancı şirketlere imtiyaz olarak devredilmiştir (Karal, 1995: 175); Bu durum, demiryollarının Osmanlı Devleti'nin ihtiyaçlarından ziyade, emperyalist devletlerin siyasi, ekonomik ve askeri çıkarlarına hizmet edecek şekilde inşa edilmesine yol açmıştır (Yıldırım, 1996: 389). Nitekim Osmanlı Devleti'nde bu amacı güden ilk çalışma İngilizler tarafından, İngiliz sömürgesi durumunda olan Hindistan'a ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla yapılmış, ancak hayata geçirilememiştir (Kalay ve Bölükbaşı Ertürk, 2023: 173-174).

Osmanlı'daki ilk modern demiryolu yapımı İngilizler tarafından gerçekleştirilmiştir. Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryollarının temeli olarak kabul edilen ilk çalışma, 1851-1856 yılları arasında inşa edilen İskenderiye-Kahire demiryolu hattı olmuştur (Engin, 2002: 464-465; Engin, 2008: 235). Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu hattı ise, 1856 yılında yapımına başlanan İzmir-Aydın hattıdır (Şekil 6). Bu hattın yapımı, Osmanlı'nın Batı ile olan ekonomik ilişkilerini güçlendirme arzusunun bir sonucuydu. Hattın inşası, İngiliz sermayesi tarafından finanse edilmiş ve bu nedenle işletmesi de İngilizler tarafından yürütülmüştür. 1866'da tamamlanan bu 130 kilometrelik hat, hem tarımsal ürünlerin hem de ticari malların Batı Anadolu'nun iç kesimlerinden İzmir limanına taşınmasını kolaylaştırmıştır.



Şekil 6. 1860'lı yıllarda İzmir-Aydın demiryolu inşasında çalışan işçiler (URL 6)

İzmir-Aydın hattının ardından 1871 yılında, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan İstanbul-Edirne demiryolu hattının inşasına başlandı. Bu hat, Osmanlı'nın Avrupa ile olan bağlantısını güçlendirmek ve askeri hareketliliği artırmak için önemliydi. 1873 yılında hizmete giren bu hat, Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkan topraklarında kurduğu geniş demiryolu ağının bir parçası olarak kabul edildi (Gülsoy, 1994: 23). "Rumeli Demiryolları" adı verilen bu demiryolu ağı, İstanbul'u Avrupa'nın önemli merkezleri ile birleştirmiş ve imparatorluk için hem ticari hem de stratejik bir öneme sahip olmuştur.

Rumeli Demiryolları'nın inşası sırasında karşılaşılan büyük zorluklar, Osmanlı Devleti'ni çeşitli tedbirler almaya yöneltmiştir. İlk etapta, demiryolu yapım imtiyazları Yahudi kökenli iş adamı Baron Hirsch'e verilmiştir. 4 Haziran 1870'te başlayan inşaat sürecinde, Hirsch'in imtiyazları suistimal etmesi ve devleti borçlandırması nedeniyle projede aksaklıklarla karşılaşılmıştır. 1889 yılında Hirsch, hisselerinin büyük bölümünü Almanlara devretmiş, ancak demiryolu başlangıçta planlandığı gibi tamamlanamamış, yalnızca 1875'e kadar aşamalı olarak hizmete açılabilmiştir (Karal, 1995: 467). Bu olumsuz deneyimden sonra Osmanlı Devleti, demiryolu yapımını kendi olanaklarıyla üstlenme kararı alarak 1871'de Haydarpaşa-İzmit hattının yapımını başlatmış ve 1873 yılında bu hattı bitirerek hizmete açmıştır (Gülsoy, 1994: 23). Ancak, Osmanlı Devleti'nin bu projeleri tek başına yürütme girişimleri çeşitli başarısızlıklarla sonuçlandığı için daha sonraki hatların yapımı için yeniden imtiyaz verme yoluna gidilmiştir (Yazıcı, 2010:14; Kolay, 2011: 113).

1888 yılında, Anadolu Demiryollarının yapımı ve işletmesi için imtiyazın Almanlara verilmesiyle birlikte, 1889'da Almanlar tarafından "Anadolu Demiryolu Şirketi" kurulmuş ve ilk büyük proje olarak 1892'de İzmit-Ankara hattını inşa etmişlerdir. Bu başarılı adımın ardından, Almanlar Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryolu hatları için de imtiyaz almışlardır. Eskişehir-Konya hattının yapımına başlayan Almanlar, 1896'da bu hattı tamamlamışlardır; ancak Ankara-Kayseri hattı bu dönemde inşa edilmemiştir. 1890-1894 yılları arasında Selanik-Manastır hattı inşa edilirken, 1911-1913 yılları arasında Babaeski-Kırklareli hattı yapılmıştır. Ayrıca, 1903-1940 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli ve büyük ölçekli demiryolu projelerinden biri olan ve Konya'dan Bağdat'a kadar uzanan "Bağdat Demiryolu" da inşa edilmiştir (Banguoğlu, 1937: 1056 - 1057; Yavuz, 2014: Alperen, 2018: 10; vd.).

1898 yılında başlayan ve 1918'de tamamlanamadan sona eren Bağdat Demiryolu projesi, Osmanlı'nın doğusunu Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen stratejik bir projeydi. Almanya'nın ekonomik ve politik etkisiyle başlatılan bu proje, Berlin'den başlayarak İstanbul, Konya, Adana, Halep ve Bağdat'a kadar uzanacaktı (Şekil 7). Bu hat, hem Osmanlı İmparatorluğu'nun Ortadoğu'daki



hakimiyetini güçlendirmek hem de Almanya'nın bölgedeki ekonomik ve askeri çıkarlarını korumak için büyük bir öneme sahipti (Beydilli, 1991: 442-444.). İnşaatı Müslüman mühendisler tarafından yapılan ve maliyeti bağışlarla finanse edilen hat, Medine'ye kadar ulaşmış ve 1908'de açılmıştır (Şekil 7-8) (Akşin, 1993: 169; Gülsoy & Ochsenwald, 1998: 441-445; vd.).



Şekil 7. Bağdat Demiryolu hattı (Alperen, 2018: 8)



Şekil 8. Medine İstasyonu'nda İstanbul'dan gelen ilk trenin karşılanışı (31 Ağustos 1908) (URL 7)

Bağdat Demiryolu, Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş topraklarında demiryolu inşa etmenin zorluklarını da gözler önüne sermiştir. Özellikle coğrafi ve mali zorluklar nedeniyle projenin tamamlanması yıllar almış ve I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte proje yarım kalmıştır (Şekil 9). Bununla

birlikte, hattın tamamlanan kısımları Osmanlı'nın iç kesimlerinin gelişimine katkı sağlamış ve demiryollarının Anadolu'daki yaygınlaşmasında önemli bir rol oynamıştır.

Osmanlı Hükümeti tarafından inşa edilip işletilen en önemli demiryolu hatlarından biri, Şam'dan başlayıp Mekke'ye kadar uzanan ve yapımı 1914 yılında tamamlanan Hicaz Demiryolu'dur. Bu hat, Müslüman hacıların kutsal topraklara daha kolay ulaşmalarını sağlamak amacıyla planlanmış ve dönemin zorlu coğrafi koşullarına rağmen büyük bir mühendislik başarısı olarak hayata geçirilmiştir. (Karkar, 1975: 75).



Şekil 9. Toros dağları Hacıkırı mevkiindeki Varda Köprüsü  
(Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü, 1999: 103)

Kutsal topraklarda bir demiryolu inşa edilmesi fikri, 19. yüzyılın ortalarından itibaren gündemde yer almaya başlamıştır. Bu düşüncenin en belirgin ifadelerinden biri, Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı ve Anadolu'dan Arap topraklarına, oradan da Hicaz'a uzanan bir demiryolunun önemini vurguladığı raporda görülmektedir (Gülsoy, 1999: 678). 1892 yılında Hicaz Kumandanı Hacı Osman Nuri Paşa, Cidde ile Mekke arasında döşenecek bir demiryolunun hacıların ulaşımını kolaylaştıracağını belirtmiştir. Ancak, bölgeye yönelik en kapsamlı öneriyi Cidde Evkaf Müdürü Ahmet İzzettin Efendi sunmuştur. Ahmet İzzettin Efendi, böyle bir demiryolunun yalnızca ulaşımı kolaylaştırmayacağını, aynı zamanda bölgenin güvenliğini sağlama, olası bir saldırıya karşı savunma ve isyanlar durumunda müdahale açısından stratejik bir öneme sahip olacağını ifade etmiştir (Gülsoy, 1999: 678). Hicaz Demiryolu önerisi, II. Abdülhamid'in ilgisini çekmiş ve gerekli ön hazırlıkların ardından 2 Mayıs 1900 tarihinde yayımlanan bir irade ile yapım süreci başlatılmıştır (Şekil 10).



**Şekil 10.** Hicaz demiryoluna inşaat malzemesi taşıyan tren katarı  
(Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü, 1999: 130)

Hicaz demiryolunun hayata geçirilmesiyle, güzergâhın geçtiği Suriye, Hicaz ve Yemen bölgelerinde de ticaretin canlanacağı ve ekonomik kapasitenin artacağı öngörülmüştür. Ancak bu demiryolu hattının tahmini maliyeti, Osmanlı Devleti'nin 1901 yılı bütçesinin %18'ine denk gelmekteydi. O dönemdeki mali sıkıntılar göz önüne alındığında, devletin bu maliyeti kendi kaynaklarıyla karşılaması mümkün görünmüyordu. Bu sebeple finansman sorununu çözmek amacıyla, tüm İslam dünyasından bağış toplama yoluna gidilmiştir. Bu bağış kampanyasında, II. Abdülhamid başta olmak üzere birçok devlet yetkilisi ve halk gönüllü olarak katkıda bulunmuştur. Hindistan, Mısır, Fas, Rusya, Çin, Cava ve Sumatra gibi uzak bölgelerden dahi bağışlar gelmiştir (Özyüksel, 2002: 472).

1901 yılında yapımına başlanan hat 1905'te Hayfa'ya ulaştığında hattın Akdeniz ile bağlantısı sağlanmış oldu. Bu tarihten itibaren hatta yolcu taşınmaya da başlandı. Ancak, 1908 yılında Medine'ye ulaşan hatta, Medine'ye yaklaşıldıkça bedevi saldırıları olmaya başladı (Özyüksel, 2002: 476). Bunun üzerine 1914 yılında İttihat ve Terakki hükümetleri bedevilerin tepkisinden çekindikleri için bu hattın yapılmayacağını duyurdular. 1916 yılında yaşanan isyandan sonra da Hicaz hattı Osmanlı hakimiyetinden tamamen çıkmıştır (Kösebay Erkan, 2007: 57).

Anadolu'da kurulan ilk ulusal demiryolu yönetimi, 1920 yılında Eskişehir'de faaliyete geçmiştir (Durukal, 1949: 66). 20 Temmuz 1921'de Eskişehir'in Yunan kuvvetlerince işgal edilmesiyle, Demiryolları Umum Müdürlüğü önce Ankara'ya taşınmış, ardından Konya'ya nakledilerek burada, Konya Tren Garı'nın hemen karşısına, garla bağlantılı olarak inşa edilen Bağdat Oteli'nde

çalışmalarına devam etmiştir (Şekil 11). 25 Ocak 1923'te aktif birimler yeniden Eskişehir'e taşınmış ve 23 Ocak 1924'te tüm yönetim birimleri Haydarpaşa'ya aktarılmıştır (Durukal, 1949: 67).



Şekil 11. Bir süre Demiryolları Umum Müdürlüğü'ne ev sahipliği de yapan Konya'daki Bağdat Otel (URL 8)

Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen demiryolu ağının önemli bir bölümü, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalmıştır. Ancak, İtilaf Devletleri tarafından bu hatların çoğu işgal edildiği için demiryolları, Milli Mücadele döneminde yeterli derecede kullanılamamış, sadece Konya-Afyon ve Eskişehir-Ankara hatlarının bazı bölümleri sınırlı ölçüde hizmet vermiştir (Yılmaz, 1989: 109). Kurtuluş Savaşı sırasında demiryolları, genel anlamda askeri ve lojistik destek açısından istenilen düzeyde katkı sağlayamamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte demiryolları, modernleşme sürecinin en temel unsurlarından biri olarak ön plana çıkmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu projeleri, ülkenin ekonomik gelişimini sağlama ve coğrafi bütünleşmeyi gerçekleştirme amacına hizmet etmiştir. Mustafa Kemal Atatürk, demiryollarını bir "millî dava" olarak değerlendirerek, bu projelere büyük önem atfetmiştir. Bu dönemde devlet desteğiyle demiryolu projeleri hızla ilerlemiş ve yeni hatlar inşa edilerek ülkenin dört bir yanına ulaşım sağlanmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'de demiryolu inşası hız kazanmıştır. 1923'te Türkiye'de yaklaşık 4.000 kilometrelik bir demiryolu ağı bulunmaktaydı ve bu ağın çoğu yabancı sermaye tarafından işletiliyordu. Bu nedenle Türkiye, demiryolu ağını genişletmek ve millileştirmek amacıyla büyük bir demiryolu seferberliği başlattı. 24 Mayıs 1924 tarihli ve 506 sayılı "Demiryolu Kanunu" ile demiryolu inşası ve işletmesi tamamen devletin kontrolüne alınmış ve yabancı şirketlerin imtiyazları satın alınarak millileştirilmiştir.

Büyük Millet Meclisi'nin açılışından sonra, işgal bölgelerinin dışında kalan demiryollarına el koyulmuş ve bu hatları işletmek üzere Eskişehir'de bir müdürlük kurulmuştur. Daha sonra Genel Müdürlük Ankara'ya taşınmış ve Konya'da da geçici bir işletme müdürlüğü oluşturulmuştur (Yıldırım, 2001: 24.). Sakarya Savaşı'ndan sonra Genel Müdürlük 20 Aralık 1921'de Konya'ya taşınmış, Ankara da bir işletme müfettişinin idaresine bırakılmıştır (Onur, 1953: 33).

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki demiryolu politikası, ekonomik kalkınmanın temel taşı olarak görülmüştür. Türkiye'nin tarımsal üretim merkezlerini limanlara ve büyük şehirlere bağlayan demiryolu hatları inşa edilmeye başlanmıştır. Bu süreçte özellikle Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerine demiryolu götürülmesi büyük bir öncelik haline gelmiştir. 4 Eylül 1933'te başlatılan Sivas-Erzurum hattı, 10 Ekim 1939'da tamamlanarak Türkiye'nin doğusunu batısına bağlayan önemli bir hat olmuştur (Yıldırım, 2001: 101, 102). Bu dönemde inşa edilen diğer önemli hatlar arasında Ankara-Kayseri, Samsun-Sivas ve Afyon-Denizli hatları yer almaktadır. Demiryolu ağı, ülkenin tarım, madencilik ve sanayi bölgelerini büyük şehirlere bağlayarak ekonomik kalkınmayı hızlandırmış ve bölgesel farklılıkların giderilmesine katkı sağlamıştır.

1950'li yıllara gelindiğinde Türkiye'deki demiryolu ağı yaklaşık 7.000 kilometreye ulaşmıştı. Ancak bu dönemde, dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'de de karayolları ve motorlu taşıtlarla yapılan ulaşım, demiryolunun önüne geçmeye başladı. Bu süreçte karayolu taşımacılığına yapılan yatırımlar artmış ve demiryolu inşası ikinci plana atılmıştır. Demiryolu projelerine olan ilgi azalmış ve mevcut hatların bakımı ve modernizasyonu da ihmal edilmiştir. Ancak demiryolları, özellikle yük taşımacılığı alanında önemini korumaya devam etmiştir. 1980'li yıllara kadar demiryollarına yapılan yatırımlar oldukça sınırlı kalmış olsa da Türkiye'nin sanayileşen bölgelerinde demiryolu taşımacılığı hâlâ önemli bir rol oynamaktaydı. Ancak genel anlamda demiryolları, karayolları ile rekabet etmekte zorlanmış ve yük ve yolcu taşımacılığında daha az tercih edilen bir ulaşım aracı haline gelmiştir.

2000'li yıllardan itibaren Türkiye'de demiryollarına olan ilgi yeniden canlanmaya başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından başlatılan modernizasyon projeleri kapsamında, demiryolu hatlarının yenilenmesi ve yüksek hızlı tren hatlarının inşa edilmesi gündeme gelmiştir. 2009 yılında Ankara-Eskişehir arasında hizmete giren Türkiye'nin ilk yüksek hızlı tren hattı, demiryolu taşımacılığında yeni bir dönemin habercisi olmuştur. Daha sonra Ankara-Konya ve İstanbul-Ankara yüksek hızlı tren hatları da devreye girerek, şehirler arası ulaşımında demiryollarının yeniden cazip bir seçenek haline gelmesini sağlamıştır.

Bu dönemde demiryolu hatlarının elektrifikasyonu, sinyalizasyon sistemlerinin iyileştirilmesi ve mevcut hatların modernizasyonu gibi projeler de hız kazanmıştır. Ayrıca, Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu gibi uluslararası projeler de Türkiye'nin demiryolu ağını küresel taşımacılık koridorlarına entegre etme amacı taşımaktadır.

Türkiye'de demiryollarının gelişimi, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden itibaren ekonomik kalkınma, askeri strateji ve modernleşme hedefleri doğrultusunda şekillenmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra hız kazanan demiryolu inşası, ülkenin ekonomik büyümesinde ve bölgesel entegrasyonunda önemli bir rol oynamıştır. 1950'lerden sonra karayolu taşımacılığının ön plana çıkmasıyla demiryolları geri plana düşse de 2000'li yıllarda başlatılan yüksek hızlı tren projeleri ve modernizasyon çalışmaları ile demiryolları, Türkiye'nin modern ulaşım ağının önemli bir parçası olmaya devam etmektedir.

### 3. TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARININ MİMARİSİ

Demiryolu yapımı sırasında mimarlık alanında da önemli yenilikler ortaya çıkmıştır. Bu hızlı ilerleme sürecinde, demiryolu güzergâhı boyunca istasyonlar ve bu istasyonlarda çeşitli işlevlere hizmet eden yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. İnşa edilen bu yapılar, kimi zaman kullanılan malzemeleriyle, kimi zaman ise formları ve cephe detaylarıyla, bazen de buldukları konumlar itibarıyla geleneksel mimariden farklı bir tarz sergilemişlerdir. Bu farklı mimari tarz, kısmen geleneksel unsurları içerse de genellikle hattı inşa eden ülkenin mimarlık anlayışını yansıtmaktadır (Erdoğan, 2005: 3). İstasyon binalarına kentin giriş kapısı olarak simgesel bir anlam da yüklenmiştir (Durak, 2003: 83).

Demiryolu ağında, trenlerin program dâhilinde durarak yolcu alıp indirebildiği yerlere “istasyon” adı verilir. Daha küçük boyutlu istasyonlar “durak”, geniş yolcu tesisleri ve donanımları barındıran büyük istasyonlar ise “gar” olarak adlandırılmaktadır (Bozkurt, 1988: 149).

İlk inşa edildiklerinde kentin dış sınırlarında yer alan istasyonlar, zamanla kentsel cazibe merkezlerine dönüşmüş ve kentlerin gelişimini yönlendiren önemli sanayi yapıları haline gelmiştir. Kentlerin büyüme yönlerini belirleyen bu istasyonlar, yolcular için bir buluşma noktası olmanın yanı sıra, ekonominin, ticaretin ve sosyal-kültürel etkileşimin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Karakteristik özellikleri ve kendilerine özgü kimlikleriyle diğer yapılardan ayrılan bu istasyonlar, dönemin ihtiyaçlarına uygun işlevlerle tasarlanmış ve kendi dönemlerinin simgesi olmuştur. Bugün ise gerek yakın tarihle ilgili olaylar gerekse mimarlık tarihi açısından incelenmesi gereken önemli yapılar arasında yer almaktadırlar (Erdoğan, 2005: 3).

Osmanlı döneminde inşa edilen tren istasyonları, yabancı şirketlerin etkisi altında yapıldığından, çoğunlukla Avrupa'da aynı dönemde inşa edilen istasyonların mimarisiyle benzer özellikler taşımaktadır. Çeşitli yabancı firmaların projelere dahil olması, Osmanlı'daki istasyonların mimarisinde tek bir üsluba bağlı kalınmamasına ve farklı tarzların bir araya gelerek özgün bir yapı karakteri oluşturmalarına yol açmıştır (Demirarslan, 2014: 1639). Her hattın yapımını üstlenen ülkenin mimari yaklaşımı, Osmanlı topraklarında farklı stillerin yansımaları sağlamıştır. Ancak 1930'lu yıllarda, Erken Cumhuriyet döneminde inşa edilen istasyon binalarında, Cumhuriyet'in yenilikçi ve ilerici hedefleri ön plana çıkmıştır. Bu binaların tasarımında, merkezi yönetimin ülkenin her köşesine erişimini simgelemek ve modern Türkiye'nin gelişimini ifade etmek amaçlanmıştır. Bu çerçevede, istasyonlar sade çizgilerle şekillenen modernist estetik unsurlarıyla dikkat çekerek yatay ve dikey çizgilerin yalın kullanımıyla dönemin modern mimari anlayışını yansıtacak şekilde yeni Türkiye'nin sembolleri haline gelmiştir (Bozdoğan, 2011: 463-464).

Demiryolları, Anadolu insanının zaman anlayışında da yeni bir dönem başlatmıştır. Hatta sadece bununla kalmamış, modern şehirciliğin mekân tasavvurunu da etkileyerek, Osmanlı şehircilik anlayışında önemli bir yere sahip olan çeşme, meydan ve cami gibi öğelere, istasyonlar da dahil olmuştur. Yapıldıkları dönem itibarıyla cazibe noktaları olarak görülen istasyon binaları bir çekim noktası meydana getirerek şehrin, istasyon binasının bulunduğu noktaya doğru gelişimini sağlamışlardır (Ulusoy; A. Erdoğan ve E. Erdoğan, 2010: 418). Nitekim Konya'da, bazı okul ve kamu binalarının planlı bir şekilde istasyon bölgesine doğru kaydırılması, bu alandaki yerleşimin gelişmesine zemin hazırlamıştır. İstasyon çevresinde inşa edilen Alman evleri, bölgenin ticari canlanmasına katkı sağlamıştır. Bu yeni yerleşimcilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla esnaf da bölgeye yönelmiştir. Ayrıca, istasyon ve ona bağlı destek binalarından oluşan kompleks oluşturduğu iş gücü talebi, çevredeki yerleşim alanlarının nüfus artışını tetiklemiştir (Yavuzarslan, 2023: 370).

“Demiryolu yapıları” olarak adlandırılacak binalar, oldukça çeşitli işlevlere sahip yapı tiplerini bir araya getirmektedir. Çalışmamızın ana konusu olan yolcu binalarının yanı sıra, lojmanlar, depolar, tuvaletler, su depoları, işçi evleri, nöbetçi kulübeleri, çamaşırhaneler, lokomotif depoları, basküllü köprüler ve kuyular gibi farklı yapılar da bu grupta yer almaktadır.

**Tablo 1.** Türkiye'deki istasyon binalarının üslup özellikleri

Üslubu	Özellikleri	Örnek Yapılar
Barok ve Neo-Klasik Üslupta İnşa Edilen Garlar (19. yüzyıl sonu)	Bu dönemin gar binaları, Avrupa'da Barok ve Neo-Klasik tarzların etkisi altında kalmıştır. Özellikle Osmanlı'nın Batı ile ilişkilerinin gelişmesiyle, bu stiller demiryolu yapılarında kullanılmaya başlanmıştır. Genelde simetrik bir plana sahiptirler. Merkezi bir ana salon, bekleme salonları, bilet gişeleri ve bürolar için yan kanatlarla çevrelenmiştir. İstasyonlarda yüksek tavanlı geniş salonlar, büyük kemerler ve dekoratif cephe elemanları göze çarpar.	İstanbul Sirkeci Garı, İzmir Alsancak Garı
Alman Neo-Rönesans Üslubunda İnşa Edilen Garlar	Almanya ile Osmanlı Devleti arasındaki iş birliği sonucu inşa edilen garlar, Neo-Rönesans stiline mimari özelliklerini taşır. Bu dönemde, Almanya'nın teknik desteğiyle inşa edilen birçok tren yolu yapısında, Alman mimarisinin izleri görülür. Ana yapıda, trenlerin geçtiği bölümlerin üzerine uzanan tonozlu ya da kemerli bekleme alanları bulunur. Yanlarda bilet satış yerleri ve ofisler yer alırken, yapı simetrik bir düzeni korur.	Haydarpaşa Garı
Fonksiyonel ve Rasyonel Planlı Garlar (Cumhuriyet Dönemi)	Cumhuriyet'in ilanından sonra, Türkiye'nin sanayileşme hedefleri doğrultusunda daha sade ve işlevsel yapılar tercih edilmiştir. Art Deco gibi modern akımların izleri, mimaride yalın bir estetikle harmanlanmıştır. Daha kompakt bir plan düzenine sahip bu yapılar, işlevselliği ön planda tutar. Bekleme salonları ve bürolar daha küçük ve ekonomiktir; yapıdaki simetri anlayışı yerine pratiklik ön plana çıkar.	Ankara Garı
Kırsal Bölgelerdeki Küçük İstasyon Binaları	Kırsal alanlardaki istasyonlar, genelde daha küçük, tek katlı ve sade yapılardır. Çoğunlukla bölgenin yerel mimari özelliklerine uyum sağlar ve daha düşük bütçeli inşa edilmişlerdir. Küçük bir bekleme salonu, bilet gişesi ve depo gibi basit işlevlerden oluşur. Bazıları tek odalı yapılar şeklinde planlanmış olup, trenlerin sadece belirli saatlerde uğradığı duraklar olarak hizmet vermektedir.	İç Anadolu ve Ege bölgesinde çok sayıda örneği bulunur; bu yapılarda yerel malzeme kullanımı dikkat çeker.



**Tablo 2.** Türkiye'deki istasyon binalarının mimari tipolojik özellikleri

Tipolojik Grubu	Büyüklüğü ve Kapasitesi	Fonksiyonel Bölümleri	Mimari Özellikleri	Önemli Örnekler
<b>I</b>	Ana hat üzerindeki büyük şehirlerin merkezlerinde yer alan, geniş kapsamlı hizmet veren ana gar binalarıdır. En büyük istasyon yapılarıdır ve genelde şehir merkezlerinde, yoğun yolcu trafiğine hizmet edecek kapasitede inşa edilmiştir.	Büyük bekleme salonları, bilet satış gişeleri, restoranlar, kafeteryalar, idari ofisler ve bazen yolcu otelleri bulunur. Bu tür istasyonlar, yolcu sirkülasyonunu kolaylaştıracak geniş peronlara ve bazen birkaç platforma sahiptir.	Mimari açıdan daha zengin detaylar içerir; gösterişli cepheler, yüksek tavanlar, süslemeli kemerler ve ayrıntılı dış cephe mimarisi yaygındır.	İstanbul Sirkeci Garı, Ankara Garı
<b>II</b>	Orta büyüklükteki şehirlerde ya da il merkezlerinde yer alan, ana hat üzerindeki istasyonlardır. Bu yapılar, Tip 1 kadar büyük olmasa da oldukça geniş bir hizmet yelpazesi sunar. Orta ölçekli istasyonlardır; yolcu yoğunluğu daha düşük olan şehir merkezleri veya kasabalarda inşa edilmişlerdir.	Bekleme salonları, bilet satış gişeleri, ofisler ve bazen küçük bir kafeterya içerir. Tip 1'den daha küçük ancak yolcu akışını rahatlatarak şekilde planlanmışlardır.	Mimari olarak daha sade bir görünüme sahiptirler. Ancak yerel malzeme ve teknikler kullanılarak estetik bir yapı ortaya konmuştur. Cephe detayları ve iç mekân daha az gösterişlidir ancak sağlam ve işlevsel bir tasarım anlayışı hâkimdir.	Konya Garı, Eskişehir Garı vb.
<b>III</b>	Daha küçük kasaba veya kırsal alanlardaki istasyonları kapsar. Daha az sayıda yolcuya hizmet verir ve bu nedenle daha basit bir mimariye sahiptir. En küçük istasyon yapılarıdır; küçük kasaba ve kırsal alanlarda, yolcu ve yük taşımacılığı için temel gereksinimleri karşılayacak kapasitededir.	Genellikle tek bir bekleme odası, bir bilet gişesi ve bazen depo alanlarından oluşur. Peronları da daha küçüktür ve sınırlı sayıda demiryolu hattına sahiptir.	Basit ve işlevsel tasarıma sahiptir. Genellikle yerel mimari özellikler taşıyan, sade cepheli, düşük maliyetli yapılarıdır.	İç Anadolu ve Ege gibi bölgelerde bulunan küçük kasaba istasyonlarının neredeyse tamamı, bu kategoriye girmektedir.

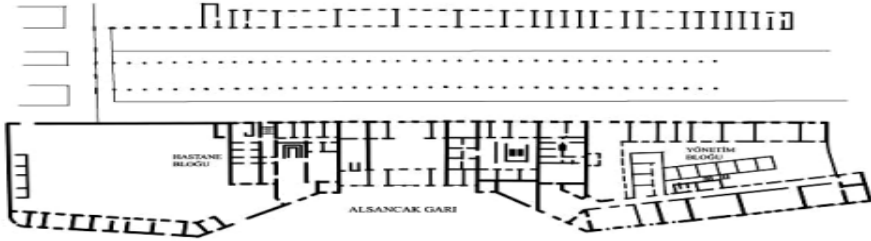
<b>DURAK</b>	Genellikle kırsal alanlarda veya yolcu trafiğinin az olduğu küçük köy ve kasabalarda bulunur. Büyük şehirlerden uzakta, daha düşük nüfuslu alanlara hizmet sunar. Yalnızca belirli saatlerde duran trenler için geçici yolcu alım ve bırakım noktalarıdır. Bekleme süresi kısadır ve genellikle yolcuların hızlıca inip binmesini sağlarlar. Duraklar yük taşımacılığı için kullanılmazlar.	Tek odalı veya açık platform şeklinde basit yapılardır. İçerisinde sadece temel hizmetler bulunur; çoğunlukla küçük bir bekleme alanı veya yolcuların rüzgâr ve yağmurdan korunabileceği bir sundurma barındırır. Bilet gişesi veya idari ofis gibi bölümler bulunmaz. Yapısal olarak çok küçüktür ve işlevsellikleri minimumda tutulur.	İstasyonlar gibi geniş kapsamlı hizmetler sunmaz ve bu nedenle çoğunlukla ek hizmet alanları veya idari bölümler içermezler. Genellikle bulunduğu bölgenin mimarisine uygun yerel malzemeler tercih edilir.	Malatya, Yeşilyurt Durağı, Burdur, Çavdır Durağı, Sivas, Gökçedağ Durağı, İzmir, Tepeköy Durağı vb.
--------------	---	--	---	---

Türkiye'deki tarihi tren gar ve istasyon binaları, mimari stilleri, boyutları ve plan düzenleriyle farklılık gösterirken, dönemsel mimari etkiler ve işlevsel gereksinimlerle şekillenmişlerdir. Bu yapılarda merkez-çevre ilişkisi, işlevsellik ve estetik gibi unsurlar, dönemin mimari anlayışını yansıtmakta ve Türkiye'nin demiryolu gelişim sürecini gözler önüne sermektedir. Türkiye'de inşa edilen gar ve istasyon binalarını üslup özellikleri bakımından dört grupta incelemek mümkündür. Bu gruplar ve özellikleri ile bu gruba örnek gösterilebilecek yapılar Tablo 1'de gösterilmiştir.

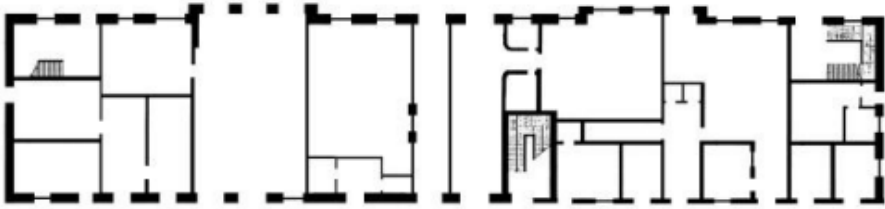
Yolcu binaları; mimari özellikleri bakımdan ise I., II., III. sınıf ve “durak” olmak üzere dört kategoriye ayrılmaktadır. I. sınıf yolcu binaları, büyük şehir merkezlerinde konumlanmış olup, belirli bir tip projeye bağlı kalmaksızın yerel ihtiyaçlara göre tasarlanır. 19. yüzyılda inşa edilen II. sınıf yolcu binalarında I., II., III. sınıf yolcular için bekleme salonları ve haremlik bölümlerinin yanı sıra mal depoları da bulunmaktadır. III. sınıf yolcu binalarında ise büro, gişe, bekleme salonu, mal deposu ve bir tuvalet yer almaktadır (Meissner, 1936: 181-186). Türkiye'deki gar ve istasyon binaların mimari tipolojik özellikleri Tablo 2'de gösterilmiştir.

İstasyona giriş, bilet alma, bagaj teslimi ve tren bekleme gibi hizmetler, yolcu binalarında sunulmaktadır. Bu binalarda gişeler, bagaj alanı, bekleme salonu, büfe gibi olanakların bulunması gereklidir. Ayrıca, personel odaları, haberleşme odası, makasçı odası ve tuvaletler de bu yapılarda yer almalıdır. Bu işlevlerin çoğu zemin katta toplanırken, üst katlar genellikle lojman olarak

kullanılmaktadır. Yolcu binaları, istasyon sahasının yerleşim bölgesine bakan tarafına konumlandırılmış olup, bina önündeki alan genellikle bir cadde aracılığıyla yerleşim merkezine bağlanmaktadır. Bu caddeye çoğunlukla “İstasyon Caddesi” adı verilmektedir (Bozkurt, 1988: 151).



Alsancak Garı zemin kat planı



Basmane Garı zemin kat planı

Şekil 12. Türkiye’deki ilk gar binaları (Başar ve Erdoğan, 2009: 33)

Türkiye’de demiryolu mimarisinin ilk örneklerini Alsancak ve Basmane istasyonları oluşturmaktadır (Şekil 12). Bu hatlarda kullanılan yolcu binaları, İngiliz modellerinden ilham alınarak tasarlanmıştır (Araz, 1995: 303). Bu istasyonların peronlarının örtüsünde, İngilizlerin kullandığı geniş açıklıklı çatı sistemleri tercih edilmiştir; ancak, bu örnekler nispeten daha sade bir yapıya sahiptir. Fransızlar tarafından yapılan demiryolu hatlarında ise tip projeler tercih edilmiştir. Almanların inşa ettiği hatlardaki yapılar, bütçe sınırlamaları nedeniyle daha ekonomik bir anlayışla tasarlanmıştır; ancak Haydarpaşa Garı bu genel durumun istisnasıdır (Araz, 1995: 305). Ayrıca, Almanların inşa ettiği Anadolu Demiryolu hattında tip projelerin uygulandığı görülmektedir. Sonraki yıllarda, I. Ulusal Mimarlık Dönemi’nde Edirne ve Bandırma İstasyonu gibi, dönemini yansıtan yapılar da inşa edilmiştir. Bu dönemde Yenice, Adana ve Ceyhan gibi yabancı yapıyı istasyonlarda da bu etkinin izlerine rastlanmaktadır (Araz, 1995: 307).

Cumhuriyet döneminde yapılan demiryolu yapıları, I. Ulusal Mimarlık Akımı’nın etkilerini yansıtmaktadır. Ancak 1926’dan sonra bu akımın Cumhuriyet ideolojisini yeterince yansıtamadığı düşünülerek, yapılar Modern Mimari Akımı çerçevesinde tasarlanmaya başlanmıştır. Örneğin, Sivas, Malatya ve Diyarbakır istasyonları, modernist mimari anlayışla inşa edilen önemli yapılardır (Araz, 1995: 307).

1940'ların ardından modern mimarinin etkileri azalırken, II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkisiyle yeni yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu dönemde tasarlanan Eskişehir İstasyonu, 1955 yılında faaliyete geçmiştir. Ancak 1950'lerden itibaren karayolunun önemi giderek artmış ve demiryolu taşımacılığı zamanla göz ardı edilmiştir.

#### 4. KONYA'DAKİ TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI

Konya ili sınırları içerisinde Akşehir'den başlayıp Konya merkez üzerinden Ereğli'ye ulaşarak devam eden demiryolu hattı, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın son çeyreğinde başlayan ve 20. yüzyılın başlarına kadar devam eden modern ulaşım altyapısı projelerinin bir parçasını teşkil etmektedir. Konya-Akşehir demiryolu hattı, 1896 yılında tamamlanmış ve işletmeye açılmıştır. Bunu takiben, Konya-Ereğli hattı ise 1904 yılında hizmete girmiştir.

Haydarpaşa'dan başlayarak Konya'ya uzanan demiryolunun tamamı, Anadolu Demiryolu adını taşımaktadır. Bu hat, Haydarpaşa, İzmit, Ankara ve Konya etaplarından meydana gelmektedir (Erol, 2003: 121).

Eskişehir-Konya demiryolu hattının yapımına 31 Ağustos 1893 tarihinde başlanmıştır. İnşaat, Alman ortaklığı olan Eskişehir-Konya Demiryolları İnşaat Şirketi'ne ihale edilmiştir. Şirketin teknik yönetimi, deneyimli bir firma olan Philipp Holzmann Şirketi'ne devredilmiş, saha yönetimi ise Ernst Mackensen'e verilmiştir (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 44). Hattın Akşehir-İlgın bölümü 09.05.1896; Ilgın-Konya bölümü ise 29.07.1896 tarihinde işletmeye alınmıştır (Aydın, 2001: 85). Eskişehir-Konya hattı, planlanan tarihten daha önce, 1896 yılında tamamlanmış (Özyüksel, 1999: 668) (Tablo 3) ve İstanbul-Konya arasında deve kervanlarıyla yapılan 20 ilâ 30 gün süren yolculuk 23 saate düşmüştür (Akbulut, 2010: 128).

Hattın, Konya'daki ilk istasyon noktası, Konya il sınırının 5.097. metresinde bulunan Gölçayır İstasyonu'dur. Gölçayır İstasyonu'nun çıkışının 12346. metresinde ise ilçe standartlarında inşa edilmiş olan Akşehir İstasyonu yer alır. Hattın bu planlama döneminde inşa edilen istasyonları ve istasyonların birbirine olan uzaklıkları Tablo 3'te verilmiştir.

Konya'ya kadar uzanan demiryolu hattının bu ilk bölümünün verimli şekilde çalışması bir Alman Araştırma Komisyonunun dikkatini çekmiş ve komisyon Bağdat demiryolu güzergâhına ilişkin incelemeler yaparak bir rapor hazırlamıştır. Komisyonun hazırladığı rapora göre, demiryolu hattı geniş bir bölgeyi kapsayarak Konya, Karaman, Adana, Hamidiye, Osmaniye, Kilis üzerinden Irak'a geçmeli; ardından Ras el-Ayin, Nusaybin, Musul, Bağdat ve Basra hattını izleyerek Kuveyt'e ulaşmalıdır. Bu güzergâh, verimli toprakların tamamından geçecek şekilde planlanmıştır. Ayrıca, Hanikin ve Kastapol'a önerilen şube hatları da dahil edildiğinde, demiryolunun Konya'dan itibaren

yaklaşık 2000 kilometreyi bulacağı öngörülmektedir (Özyüksel, 1988: 152). Bu sürecin sonunda, 31 Ocak 1902 tarihli sözleşme ile zaten birçok hattın işletmesini almış olan Anadolu Demiryolu Şirketi, 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazını da elde etmiştir. Sözleşme içeriği olarak güzergâh Konya'dan başlayıp Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tekrik, Samara, Kerbela, Nefes üzerinden Basra'ya kadar hat dâhil edilmiştir (Özyüksel, 1988: 173).

**Tablo 3.** Konya ilinde 1896 yılında işletmeye açılan gar ve istasyon binaları ve birbirlerine olan uzaklıkları

İSTASYON ADI	Önceki İstasyona Uzaklığı (km+m)
Gölçayır	0
Akşehir	12+346
Gözpınarı	18+399
Argıthanı	9+283
Reşadiye	4+670
Çavuşlugöl	11+605
İlgın	13+684
Kadınhanı	26+574
Sarayöntü	24+079
Konar	6+158
Peçene	6+300
Meydan	4+342
Pınarbaşı	26+917
Horozluhan	12+241
Konya	9+885

Almanlar, hattın ilk kesimini hızla bitirerek, Bağdat demiryolunun Konya bölümünün tamamını içine alan ilk 200 km'lik bölümünü 25 Ekim 1904 tarihinde işletmeye açmıştır. Böylece ilk hat olan Konya Bulgurlu hattı kolaylıkla tamamlanmış, üstelik demiryolu şirketine umulmadık ölçülerde kâr da bırakmıştır (Özyüksel, 1988: 197).

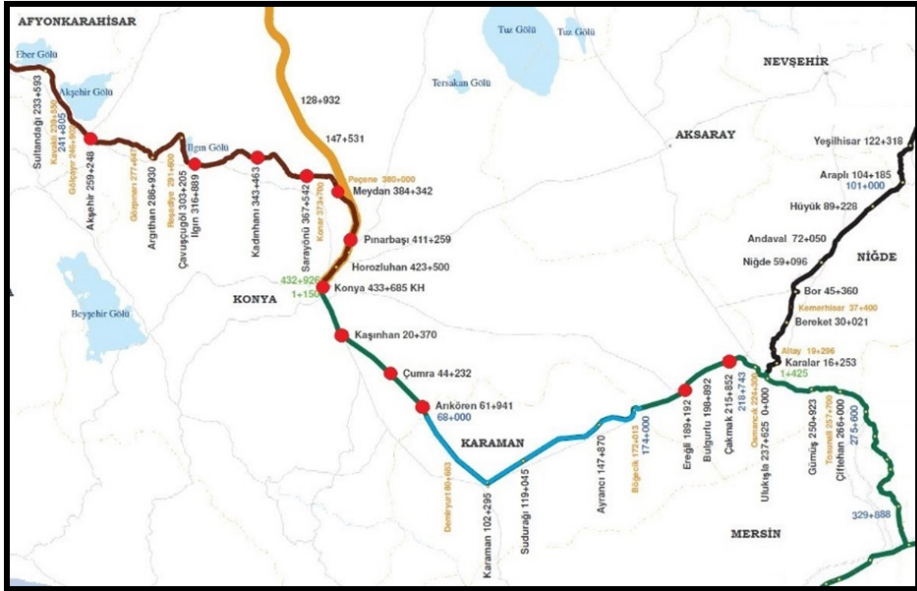
Hattın ikinci bölümünün Konya'ya dahil kısmı, Konya il merkezinden başlayan ve Ereğli'ye bağlı Çakmak köyünde sonuncu istasyonla son bulan bölümdür. Hat, Konya sınırları içindeki 18. istasyon olan Arıkören İstasyonu'ndan ayrıldıktan sonra Konya il sınırlarını terk ederek, Karaman il sınırlarına giriş yapmaktadır. Karaman il sınırları içinde sırasıyla Demiryurt, Karaman, Sudurağı, Ayrancı ve Böğecik istasyonlarına uğradıktan sonra, Böğecik istasyonundan ayrılışının 1.987. metresinde tekrar Konya sınırlarına

dahil olmaktadır. Bu noktada ilk uğrak noktası Ereğli tren garı olan hat, devamında Bulgurlu ve Çakmak istasyonlarına uğrayıp, Çakmak istasyonundan ayrılışının 1.891. metresinde Konya il sınırlarından ayrılarak, Niğde il sınırlarına giriş yapmaktadır (Tablo 4; Şekil 13).

**Tablo 4.** Konya ilinde 1896 yılında işletmeye açılan gar ve istasyon binaları ve birbirlerine olan uzaklıkları

İSTASYON ADI	Önceki İstasyona Uzaklığı (km+m)
Konya	9+885
Kaşınhanı	20+370
Çumra	23+862
Arıkören	17+709
<b>KARAMAN İLİ İSTASYONLARI</b>	
Ereğli	136+251
Bulgurlu	9+700
Çakmak	16+960

Hattın Konya il sınırları içindeki toplam uzunluğu 1. bölümde (Gölçayır-Arıkören hattı) 259,88 km, 2. bölümde ise (Ereğli-Çakmak hattı) 44,743 km olmak üzere toplam 304,623 km'dir. Hattın Konya bölümünün üzerinde 21 istasyon/gar noktası bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi il merkezinde, altı tanesi ilçe merkezlerinde, diğer 14 tanesi ise belde/köy merkezlerinde bulunmaktadır (Şekil 13).



**Şekil 13.** Demiryolu hattının Konya ili güzergâhında bulunan tarihi istasyon binaları (URL 9'dan işlenerek)

Konya il ve ilçe merkezlerinde bulunan tüm istasyon binaları, tarihi özellik taşımaktadır. Bunun yanı sıra belde/köy merkezine inşa edilmiş olan Meydan, Pınarbaşı, Kaşınhan, Arıkören ve Çakmak istasyon binaları da merkezi bir konumda inşa edilmemekle beraber, tarihi özelliği bulunan binalardır. Konya il sınırları içinde bulunan tarihi istasyon/gar binası sayısı 12'dir (Tablo 5).

**Tablo 5.** Konya ilindeki tarihi gar ve istasyon binaları birbirlerine mesafeleri

İSTASYON ADI	Önceki İstasyona Uzaklığı (km+m)
Akşehir	0+000
İlgin	43+957
Kadınhanı	26+574
Sarayönü	24+079
Meydan	12+458
Pınarbaşı	26+917
Konya	12+241
Kaşınhanı	20+370
Çumra	23+862
Arıkören	17+709
Ereğli	136+251
Çakmak	16+960

Hattın üzerinde bulunan tarihi istasyonlar hat üzerindeki yer aldıkları sıra ile aşağıda incelenmiştir.

#### 4.1. Akşehir Tarihi İstasyon Binası

Akşehir İstasyon Binası, Seyyid Mahmud Hayran Caddesi, İstasyon Bulvarının kuzeydoğu ucunda bulunmaktadır. Yapının mimarı, Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu Demiryolu için istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur. Hat, 29.07.1896 tarihinde işletmeye alındığı için (Erol, 2003: 121) Akşehir İstasyon Binası'nın da 1896 yılında inşa edildiği düşünülebilir.

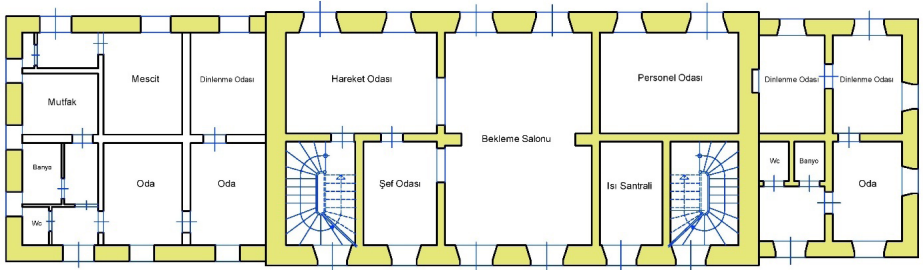
Akşehir İstasyon Binası, ölçüleri itibarıyla Konya sınırları içerisinde inşa edilen, Konya merkezindeki gar binasından sonraki en büyük istasyon yapısıdır (Ek Tablo 1). Atatürk'ün bir yurt gezisi esnasında, 27 Ağustos 1922 yılında Akşehir İstasyonu'nda verdiği bir molada istasyon önünde çekilmiş bir fotoğrafı da vardır (Şekil 14).



Şekil 14. Atatürk Akşehir Tren İstasyonu'nda (27 Ağustos 1922) (URL 11)

Kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda 33,60 x 9,30 m ölçülerindeki üç bölümlü yapının orta bölümü iki, doğu ve batı kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. İstasyonun kuzeybatı kanadı, giriş ve peron cephelerinden 15'er cm geride inşa edilmiştir. Güneydoğu kanadı ise giriş cephesinden 30 cm, peron cephesinden ise 25 cm geridedir (Şekil 15).

İstasyonun orta bölümünde giriş (güneybatı) cephesinde beş; peron (kuzeydoğu) cephesinde ise dört adet kapı bulunmaktadır. Bu kısımda orta bölümdeki iki kapı, 7,80 x 5,40 m ölçülerindeki bekleme salonuna açılmaktadır. Bekleme salonunun orta bölümünde 60 cm uzunluğunda ve 45 cm genişliğinde karşılıklı iki adet duvar dışına sahiptir. Giriş cephesinde bulunan kapıların simetriğinde, peron (kuzeydoğu) cephesine açılan iki adet kapı bulunmaktadır. Bekleme salonunun kuzeybatı tarafında ise, bitişiğinde bulunan şef odası ve hareket odasına açılan birer adet iç pencere yer almaktadır (Şekil 15).



0 1 2 3 4 5 m.

Şekil 15. Akşehir İstasyon Binası zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)



İstasyonun orta bölümün her iki ucunda bulunan kapılar, merdiven evlerine açılmaktadır. Merdivenlerle, birinci katta iki ayrı bağımsız bölüm olarak düzenlenen iki ayrı lojmana ulaşılmaktadır. Kuzeybatıdaki merdiven evinin kuzeydoğu duvarında bulunan kapı ile, hareket odasına geçiş verilmiştir (Şekil 15).

İstasyonun giriş cephesinde bulunan sonuncu kapı ise cephenin güneydoğu tarafındaki ikinci kapıdır. Bu kapı, 3,80 x 2,30 m ölçülere sahip ve günümüzde ısı santrali olarak düzenlenmiş olan mekâna aittir.

İstasyonun orta bölümünün peron (kuzeydoğu) cephesinde bulunan dört adet kapıdan ortadaki iki tanesi, bekleme salonuna aittir. Bu cephenin kuzeybatı ucundaki kapı, istasyonun hareket odası birimine açılmaktadır. Kapının hemen yanında, trenlerin yaklaşmakta olduğunu veya hareket saatlerinin geldiğini duyurmak amacıyla hareket memuru veya istasyon görevlisi tarafından çalınarak çevredeki personeli ve yolcuların bilgilendirildiği özgün hareket çanı halen muhafaza edilmektedir. Hareket odası 5,55 x 3,70 m ölçülerinde olup, kuzeydoğu tarafında, giriş kapısının yanında düzenlenmiş mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 16). Odanın güneybatı duvarında bulunan iki adet kapıdan kuzeybatıdaki, birinci kattaki lojmanlara ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Güneydoğudaki kapıdan ise, 3,80 x 2,70 m ölçülerindeki şef odasına ulaşılmaktadır. Güneybatı tarafında bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılan şef odasının güneydoğu duvarında da bitişiğindeki bekleme salonuna açılan bir iç pencere bulunmaktadır. Hareket odası da aynı duvarında ve aynı mekâna açılan bir iç pencereye sahiptir (Şekil 15).

Peron cephesinin güneydoğu ucundaki sonuncu kapı ise personel odası olarak kullanılan odaya girişi sağlamaktadır. 5,10 x 3,70 m ölçülerindeki bu oda, giriş kapısının kuzeybatı tarafında bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 15).

İstasyonun kuzeybatı kanadı, sonradan bölünmek suretiyle elde edilen çok sayıda mekân barındırmaktadır. Giriş cephesinin kuzeybatı tarafındaki bir kapı wc, banyo ve üç odaya erişimi sağlarken; peron cephesinin kuzeybatı tarafında bulunan bir kapı da bir antre aracılığıyla mescit olarak kullanılan odaya ulaşmayı sağlamaktadır (Şekil 15).

Giriş cephesinde bulunan kapı, küçük bir antreye açılmaktadır. Antrenin kuzeybatı tarafına küçük bir wc düzenlenmiştir. Antreden ulaşılan hol ise banyo ve mutfak olarak düzenlenen birimlerle bağlantılıdır. Antrenin güneydoğu tarafından ulaşılan ilk oda, ikinci oda ile, ikinci oda da dinlenme odası olarak kullanılan üçüncü oda ile içten bağlantılıdır (Şekil 15).



Hareket Odası



1. katta wc'ye ve çatıya çıkış merdiveni



Çatıya çıkış merdiveninin çatıdan görünümü



Hareket Memurluğu girişi ve hareket çanı

**Şekil 16.** Akşehir Tren İstasyonu'nun iç mekân ve cepheden görünümler (M. Mutlu, 2024)

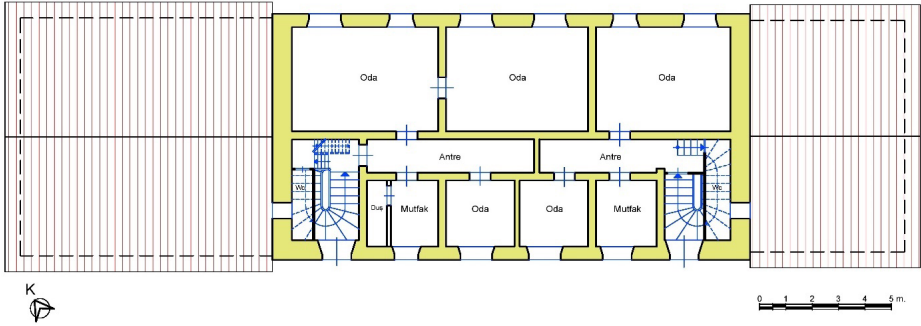
Kuzeybatı kanadının peron cephesinde, kuzeybatı tarafta bulunan kapı, girişte bulunan küçük antreyle mescit olarak kullanılan mekâna ulaşmayı sağlamaktadır. Antrenin kuzeybatı tarafında da oldukça küçük ölçülere sahip bir depo bölümlenmiştir. Bu kanadın kuzeydoğu ve güneybatı tarafında bulunan ikişer pencere ile kuzeybatı tarafta bulunan üç adet pencerenin konumu muhdes bölümlenme yapılırken göz önüne alınmış ve elde edilen her birimin doğal ışık almasına dikkat edilmiştir (Şekil 15).

İstasyonun güneydoğu kanadı, tamamen dinlenmeye ayrılmış birimlerden meydana gelmektedir. Bu kanadın giriş cephesinin güneydoğu tarafında bulunan kapı, wc ve banyonun bulunduğu mekâna açılmaktadır. Bu mekânın güneydoğusunda bulunan kapı ile güneybatı ve güneydoğu duvarlarında bulunan birer adet mazgal pencere ile aydınlatılan 2,55 x 3,65 m ölçülerindeki ilk odaya; bu odanın kuzeydoğu tarafında bulunan bir kapı ile de ikinci odaya ulaşılmaktadır. Bu ikinci odanın, bu kanadın peron cephesinden de bağımsız bir girişi bulunmaktadır. 3,60 x 2,55 m ölçülerindeki bu oda, güneydoğu tarafında bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın kuzeybatı tarafındaki bir kapı ile geçilen ikinci dinlenme odası ise 3,60 x 2,40 m ölçülerindedir. Kuzeydoğu duvarında peron cephesine açılan bir mazgal pencere ile aydınlatılan bu odanın kuzeybatı duvarında bir adet niş bulunmaktadır (Şekil 15).

Akşehir Tarihi İstasyon Binası'nın orta bölümü iki kattan meydana gelmekte olup, üst katta iki adet lojman yer almaktadır. Kuzeybatı taraftaki lojman üç oda ve bir mutfak; güneydoğu taraftaki lojman ise iki oda ve bir mutfak birimlerinden meydana gelmektedir. Binanın orta bölümünün kuzeybatısındaki 21 rıhtlı merdiven ile ulaşılan lojmanda birinci kat sahanlığının güneydoğu tarafındaki kapı ile antreye ulaşılmaktadır. Merdivenin ilk basamaklarının yer aldığı kuzeybatı kısmı birinci katta beş rıht ile yükseltilmiş ve bu kotta bir wc düzenlenmiştir (Şekil 16). Kuzeybatı duvarına açılan bir pencere ile wc'nin havalandırılması sağlanmıştır. Wc'ye bağlantılı ara sahanlık ikinci bir merdiven kolu ile bağlanarak çatıya çıkış sağlanmıştır (Şekil 15, 17).

Antrenin kuzeydoğu tarafında bulunan bir kapı ile ilk odaya giriş sağlanmaktadır. 5,55 x 3,95 m ölçülerindeki oda, kuzeydoğu duvarına açılan iki adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneydoğu duvarındaki bir kapı ile de diğer bir odaya geçiş sağlanmaktadır. 5,40 x 3,95 m ölçülere sahip bu oda da yine kuzeydoğu cephesindeki iki adet mazgal pencere ile aydınlatılmıştır (Şekil 17).

Antrenin güneybatı tarafında bulunan iki adet mekândan ilki mutfak birimidir. 2,70 x 2,50 m ölçülerindeki mutfak, kuzeybatı tarafına 75 cm genişliğinde bir bölüm oluşturacak biçimde bölünerek bu kısımda muhdes bir duş meydana getirilmiştir. Mutfak, güneybatı tarafındaki bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Antrenin bu bölümünde yer alan ikinci oda ise 2,60 x 2,50 m ölçülere sahiptir. Bu oda da mutfak mekânında olduğu gibi güneybatı tarafındaki peron cephesine açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 17).



Şekil 17. Akşehir İstasyon Binası 1. kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyon binasının birinci katında yer alan diğer lojmana ise, orta bölümün güneydoğu tarafında bulunan merdiven ile ulaşılmaktadır. Bu merdivenin de çıkış basamaklarının üzeri wc olarak düzenlenmiş olmakla beraber, wc'ye lojmanın içinden ulaşılabilmesi için kat sahanlığı antreye dahil edilmiş ve son basamağın hemen bitişiğine lojman giriş kapısı yerleştirilmiştir. Bu düzenleme ile antrenin güneydoğu tarafına 5 rıhtlık bir merdiven yapılmış ve daha üst kotta

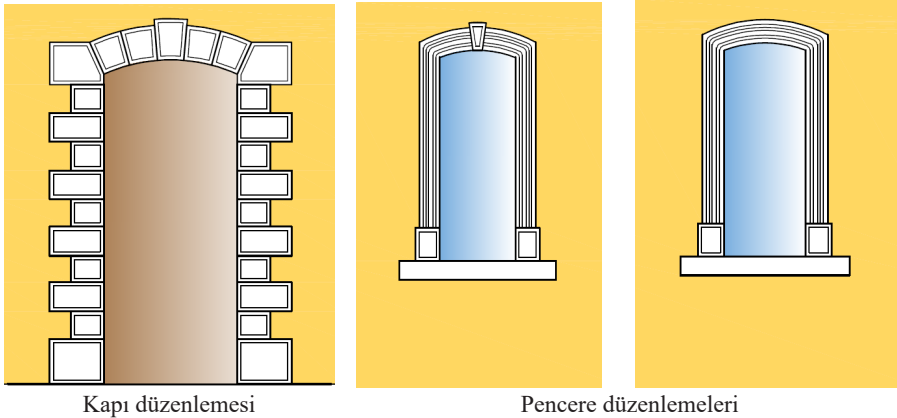
yer alan wc'ye erişim sağlanmıştır. 3,80 x 0,95 m ölçülere sahip wc, güneydoğu duvarına açılmış pencere ile havalandırılmaktadır (Şekil 17).

Bu bölümdeki lojmanın antresinin kuzeydoğu tarafında bir, güneybatı tarafında ise iki mekân yer almaktadır. Kuzeydoğu tarafında bulunan oda 5,10 x 3,95 m ölçülerindedir. Bu oda, peron cephesine açılan iki adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Güneybatı tarafındaki mekânlardan ilki ise mutfak olarak düzenlenmiştir. 2,50 x 2,30 m ölçülerindeki mutfak, giriş cephesine bakan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Bu taraftaki ikinci mekân ise oda olarak kullanılmaktadır. 2,60 x 2,50 m ölçülere sahip odanın giriş cephesine bakan bir adet mazgal penceresi bulunmaktadır.

İstasyon binasının orta bölümünün kuzeybatı tarafında yer alan hareket odasının altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Kuzeybatıdaki merdiven ile ulaşılan bodrumdaki depo mekânı, peron cephesine açılan kuranglez sistemli pencere ile aydınlatılmaktadır.

İstasyonun dış duvarları orta bölümde 75 cm, kanatlarda ise 60 cm kalınlığında tuğla malzeme ile örülmüştür. İç duvarlar ise 30 cm kalınlığındadır. Muhdes bölümlerdeki duvar kalınlıkları da 10 cm ile 30 cm olarak alınmıştır.

Yapının iki kattan oluşan orta bölümünde, giriş ve peron cephelerinde katlar, düz bir silme ile vurgulanmıştır. Hem orta bölüm hem de sağ ve sol kanatların köşeleri dışa taşırılmış sıralarla bosajlı teknikte işlenmiş malzemeler kullanılmak suretiyle belirginleştirilmiştir (Şekil 18).



Şekil 18. Akşehir İstasyon Binası'nda kullanılan kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

Akşehir istasyon binasının orta bölümünün giriş ve peron cephelerinde yoğun biçimde kapı/pencere kullanıldığı görülmektedir. Bu bölümün her iki cephesinde simetrik olarak yer alan 24 adet kapı/pencere cepheyi oldukça hareketli hale getirmektedir. Zemin katta, her iki cephede bulunan kapılar aynı biçimde inşa edilmiştir. Basık kemerli kapılar, beşer adet kemer taşıdan meydana getirilmiştir. Ortada yer alan kilit taşı ölçü olarak daha büyük tutularak

belirginleştirilmiştir. Aynı şekilde her iki tarafta bulunan üzengi taşları da ölçü olarak belirgin hale getirilmiştir. Kapıların söveleri de bosajlı malzeme ile rustik tarzda yapılmıştır (Şekil 18-19).



Peron cephesi (kuzeydoğu cephe)



Ön cephe (güneybatı cephe)



Sol yan cephe (kuzeybatı cephe)



Batıdan görünüm (sağ yan ve peron cephesi)

Şekil 19. Akşehir Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

Yapıda giriş ve birinci kat pencerelerinde küçük farklılıklar göze çarpmaktadır. Zemin katta basık kemer formu pencerelerin kilit taşı kısımları vurgulanmıştır. Bu katta kemer ve söveler silmeli olarak şekillendirilmiş ve sövelerin başlangıcındaki ilk sıra kapı sövelerindeki teknik kullanılarak belirginleştirilmiştir. Üst kat pencerelerinde ise yine aynı teknik kullanılmakla beraber, kilit taşları ön plana çıkartılmamıştır. Yapının kuzeybatı ve güneydoğu cephelerindeki kalkan duvarlara açılan küçük boyutlu pencereler ise daha sade bırakılmıştır (Şekil 18-19).

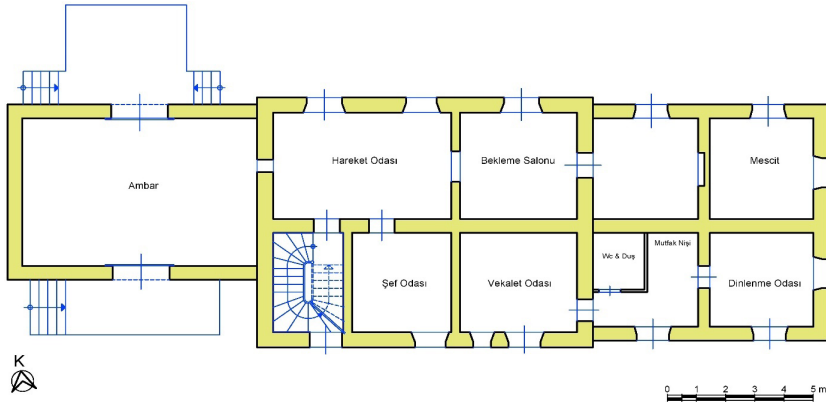
Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır. İstasyonun kanat kısımlarında ve lojmanlarında muhdes değişiklikler görülmekle beraber, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.2. İlgin Tarihi İstasyon Binası

İlgin İstasyon Binası, İstasyon mahallesi 301. sokakta bulunmaktadır. İstasyon binası, su deposu, atölye ve kısım şefliği gibi ek hizmet binalarının da bulunduğu yapı kümesinin batı ucunda yer almaktadır. Yapının mimarı,

Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu Demiryolu için istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur. İstasyon binasının tam olarak hizmet vermeye başladığı tarih bilinmemekle beraber, hat 29.07.1896 tarihinde işletmeye alındığı için (Erol, 2003: 121) Ilgın İstasyon Binası'nın da 1896 yılında inşa edildiği düşünülebilir.

Doğu-batı doğrultusunda 28,10 x 9,05 m ölçülerindeki yapının orta bölümü iki, doğu ve batı kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Doğu kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden 2,45 m, peron cephesinden 25 cm geride iken; mescit, dinlenme odası ve bekleme salonu ile bağlantılı mekânın bulunduğu batı kanadı ise giriş ve peron cephelerinden 25 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 20).



Şekil 20. Ilgın İstasyon Binası zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta kısmının giriş (güney) cephesinin doğu ve batı tarafında iki adet giriş kapısı bulunmaktadır. Güney cephenin batısındaki 110 cm genişliğe sahip giriş kapısı, ikinci kata çıkılan merdiven evine açılmaktadır. 21 rıhta sahip ahşap malzemeli tipik merdiven, birinci kata ve bodrum kata ulaşmayı sağlamaktadır. Merdiven evinin kuzey tarafında bulunan 90 cm genişliğindeki kapı ise hareket odasına açılmaktadır. Cephenin doğu tarafındaki 110 cm genişliğindeki kapı ile 4,00 x 3,60 m ölçülere sahip vekâlet odasına giriş sağlanmaktadır. vekalet odasından wc-duş, mutfak nişi ve dinlenme odalarının bulunduğu istasyonun doğu kanadını meydana getiren bölüme doğu tarafında bulunan bir kapı ile geçiş sağlanmaktadır. Vekâlet Odası'na girilen kapının batı tarafında, 60 cm'lik genişliği ile istasyonda kullanılan standart pencerelerden daha küçük ölçülere sahip bir adet mazgal pencere bulunmaktadır (Şekil 20).

İstasyon binasının orta bölümünün peron cephesinde de ön cephedeki kapıların simetrisinde iki adet kapı bulunmaktadır. Bu kapılardan batı taraftaki 120 cm genişliğe sahip kapı ile 6,10 x 3,85 m ölçüleriyle istasyonun en büyük mekânı olan hareket odasına girilmektedir. Hareket odasının güney

tarafında bulunan iki kapıdan birisi merdiven evine bağlantıyı sağlarken, doğudaki kapı ile de bağımsız girişi bulunmayan şef odasına ulaşılmaktadır. 3,40 x 3,60 m ölçülerindeki şef odası, güney duvarına açılmış bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Hareket odasının doğu duvarında bulunan iç pencere, bekleme salonu ile bağlantısını sağlamaktadır. Batıda bulunan 45 cm genişliğindeki pencere ise mekânı bu kanatta bulunan ambar ile bağlantılı hale getirmektedir. Hareket odasını giriş kapısının doğusunda bulunan bir adet mazgal pencere aydınlatmaktadır (Şekil 20).

İstasyon binasının peron cephesinin doğu tarafındaki 120 cm genişliğe sahip giriş kapısı 4,00 x 3,85 m ölçülerindeki bekleme salonuna açılmaktadır. Bekleme salonu, batı duvarında bulunan 110 cm genişliğinde iç pencere ile hareket odasıyla bağlantılı haldedir. Bekleme salonu, doğu duvarındaki kapı ile istasyonun doğu kanadında bulunan odayla bağlanarak genişletilmiştir (Şekil 20).

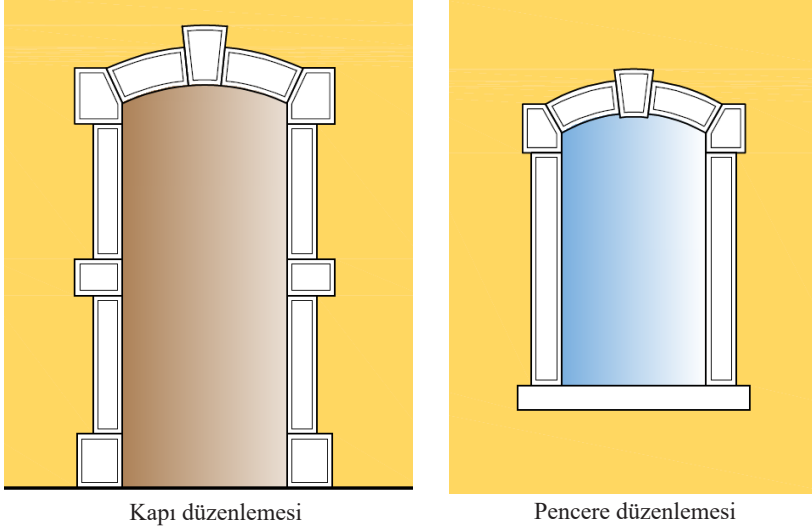
İstasyonun batı kanadını ambar oluşturmaktadır. 8.05 x 5,35 m ölçülerindeki ambar mekânının kuzey ve güney cephelerinde simetrik biçimde 195 cm genişliğe sahip iki adet sürme kapı yer almaktadır. Ambar, doğu duvarındaki 45 cm genişliğindeki iç pencere ile hareket odasıyla bağlantılı hale getirilmiştir. Ambarın peron (kuzey) cephesinde bulunan platform 3,60 x 4,15 m ölçülerinde olup üst kotuna iki tarafında bulunan merdivenlerle ulaşılmaktadır. Giriş (güney) cephesindeki platform ise 5,30 x 2,00 m ölçülerinde olup, ambar kotuna batısında bulunan beş rıhtlı merdivenle ulaşılmaktadır (Şekil 20).

İstasyonun doğu kanadında, giriş (güney) cephesinde bulunan iki adet kapıdan doğudaki, dinlenme odası olarak kullanılan 3,55 x 3,40 m ölçülerindeki odaya ulaşılmaktadır. Bu oda, doğu duvarından cepheye açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Bu kanadın batı tarafında bulunan kapı ile ise 3,60 x 3,40 m ölçülere sahip odaya geçilmektedir. Bu odanın batı duvarında bulunan kapı, vekâlet odasına, doğu tarafında bulunan kapı da dinlenme odasına açılmaktadır. Odanın kuzeybatı köşesinde bulunan 2,05 x 1,75 m ölçülerindeki muhdes mekân, wc ve banyo olarak değerlendirilmiştir (Şekil 20).

Cepheye bakan kapı ve pencerelerin üst bölümleri basık kemerli olarak düzenlenmiştir. Üç parçadan meydana gelen basık kemerler, orta kısımlarındaki kilit taşları daha büyük ölçüde tutulmak suretiyle vurgulu hale getirilmiştir. Çerçeveler bir miktar dışa taşırılarak rustik tarzda düzenlenmiştir (Şekil 21, 22).

Bu kanadın peron (kuzey) cephesinde de iki adet kapı bulunmaktadır. Bunlardan doğudaki kapı ile mescit olarak kullanılan mekâna girişi sağlamaktadır. Mescidin doğu duvarındaki mazgal pencere, 3,65 x 3,55 m ölçülerindeki bu mekânı aydınlatmaktadır. Bu kanadın batı tarafındaki kapı ise 3,65 x 3,65 m ölçülere sahip kare planlı bir mekâna açılmaktadır. Bu mekân,

batısında bulunan kapı ile bekleme salonu ile ilişkilendirilmiş olup, bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. Bu odanın doğu duvarında 120 cm genişliğe, 21 cm derinliğe sahip bir niş yer almaktadır (Şekil 20).



Şekil 21. İlgın İstasyon Binası'nda kullanılan kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

İstasyon binasının orta bölümünün birinci katı, lojman olarak kullanılmaktadır. Dört oda, mutfak, banyo ve sonradan eklenen bir wc'den meydana gelen lojmana (Bozkurt, 2012a: 290-291) güneybatıdaki merdiven evinden ulaşılmaktadır. Hareket memuruna tahsil edilmiş olan lojman, izin alınmadığı için incelenememiştir. Ambar kısmının altında ise sığınak ve depo amaçlı kullanılan bodrum katı bulunmaktadır. Bu mekânların basık dairesel formulu iki adet penceresi, batı cephesine açılmaktadır.

Yapının dış duvarlarının yanı sıra doğu-batı yönünde inşa edilen iç duvarları 55 cm kalınlığında yapılmıştır. Bölme amaçlı kullanılan diğer duvarlarda ise kalınlık 30 cm olarak alınmıştır. Zemin seviyesine kadar taş malzemenin kullanıldığı yapıda, zemin seviyesinin üzerindeki duvarlarda ise tuğla malzeme kullanılmıştır.

İstasyonun dış cepheleri, simetrik düzenlenmiş, basık kemerli kapı-pencere açıklıkları ve köşelerde sıva bantlarıyla hareketlendirilmiştir. İki katlı ortadaki giriş bölümünün kuzey ve güney cephelerinde, kat pencerelerinin denizlik seviyesinde bulunan sade silme, katların cephede vurgulanmasını sağlamaktadır. Silme, orta bölümün yan cephelerinde de kanatlardaki çatının izin verdiği ölçüde devam ettirilmiştir.





Ön cephe (güney cephe)



Peron cephesi (kuzey cephe)



Sol yan cephe (batı cephe)



Doğudan görünüm (Sağ yan ve peron cephesi)

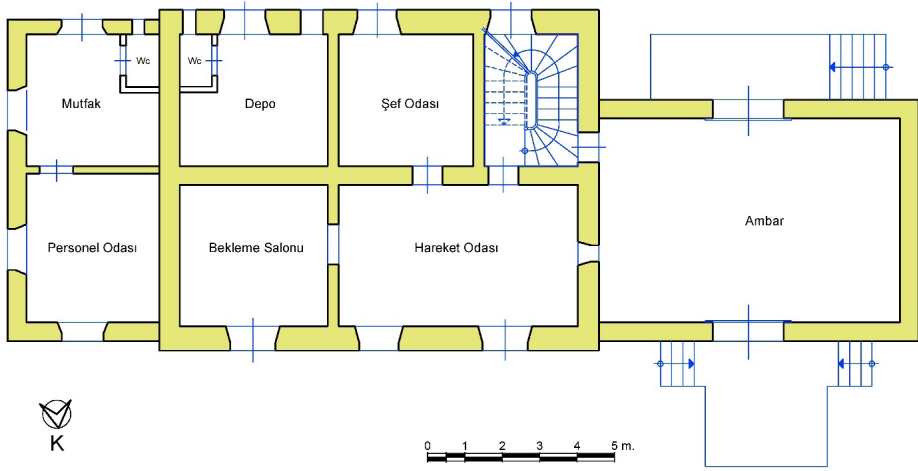
Şekil 22. Iğın Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülmüştür. Çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

### 4.3. Kadınhan Tarihi İstasyon Binası

Kadınhan İstasyon Binası, Kadınhanı ilçesinin Kurthasanlı beldesinde bulunmaktadır. İlçenin ismi “Kadınhanı” olmakla beraber, tarihi istasyonunun ismi “Kadınhan” olarak resmîleşmiştir. Yapının mimarı, Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu Demiryolu istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur. Hat, 29.07.1896 tarihinde işletmeye alındığı için (Erol, 2003: 121) Kadınhan İstasyon Binası'nın da 1896 yılında inşa edildiği düşünülebilir.

Yaklaşık doğu-batı yönünde ve üç bölümlü istasyon tipinde inşa edilen bina, 24,35 x 9,10 m ölçülerindedir. İstasyonun, ambarın bulunduğu batı kanadı giriş (güney) cephesinden 2,40 m, peron (kuzey) cephesinden 25 cm geride yapılmıştır. Mutfak ve personel odasının bulunduğu doğu kanadı ise, hem giriş (güney) ve hem de peron (kuzey) cephesinden 25 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 23).



Şekil 23. Kadınhan İstasyon Binası zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun giriş cephesinin baktığı güney yönünde, orta bölüme ait üç adet kapı bulunmaktadır. Bu kapılardan batıdaki kapı 110 cm genişliğinde olup, merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin kuzeyinde bulunan kapı, hareket odası ile bağlantısını sağlarken, batı tarafında ve merdivenden dolayı bir miktar yukarıda bulunan diğer bir kapı ise istasyonun batı kanadını meydana getiren ambar kısmına açılmaktadır. Orta bölümün orta kısmında bulunan 110 cm genişliğindeki kapı ile, 3,60 x 3,50 m ölçülerine sahip hareket şefliği odasına giriş sağlanmaktadır. Hareket şefliği odasının kuzeyinde bulunan bir kapı ile yine hareket odası ile bağlantı sağlanmıştır. Orta bölümün doğusunda bulunan sonuncu kapı ise istasyonun depo olarak kullanılan birimine açılmaktadır. 3,95 x 3,50 m ölçülerindeki bu mekânın güneydoğu köşesine muhdes bir wc inşa edilmiştir. Wc'nin havalandırılabilmesi için de güney cephenin üst kotuna 35 cm genişliğinde bir pencere açılmıştır. Depoya giriş kapısının batı tarafında da sonradan açılmış olduğu anlaşılan 60 cm genişliğinde, bu mekânı aydınlatan bir adet pencere bulunmaktadır (Şekil 23).

Yapının kuzey cephesini oluşturan peron cephesinde de yanlarda iki kapı ve ortada bir pencerenin yer aldığı düzenleme bulunmaktadır. Bu cephenin batısında bulunan 120 cm genişliğe sahip kapı, hareket odasına açılmaktadır. Hareket odası, 6,40 x 3,80 m ölçülerinde olup, zemin katta bu cepheye açılan tek mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Hareket odasının güney tarafında bulunan iki adet kapıdan bir tanesi merdiven evine açılırken, diğeri ise bu odanın şef odası ile bağlantısını sağlamaktadır. Hareket odasının batısında, istasyonun batı kanadını oluşturan ambar yer almakta olup, bu mekânın batı duvarında ambar ile ilişkilendirilmiş 45 cm genişliğinde bir mazgal pencere yer almaktadır. Hareket odasının doğu duvarında ise bekleme salonuna açılan 110 cm genişliğinde bir iç pencere yer almaktadır (Şekil 23).

Peron cephesinin doğu tarafında bulunan 120 cm genişliğindeki kapı, bu kattaki sonuncu mekân olan bekleme salonuna açılmaktadır. 3,95 x 3,80 m ölçülere sahip odanın cepheye açılan penceresi bulunmayıp, batısında bulunan hareket odasına açılan iç pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 23).

İstasyonun batı kanadını ambar meydana getirmektedir. 8,05 x 5,45 m ölçülere sahip ambar mekânı, batı duvarı üzerinde ve yukarıda bulunan pencere ile aydınlatılmaktadır. Ambarın güney ve kuzey cephelerinde, önündeki platforma açılan 1,90 m uzunluğunda sürme kapılar mevcuttur. İki taraftan çıkışlı merdivenle ulaşılan kuzeydeki platform 3,35 x 3,25 m ölçülerindeyken, güney cephede bulunan ve tek taraftan çıkışlı merdivene sahip platform 4,80 x 1,75 m ölçülerindedir (Şekil 23).

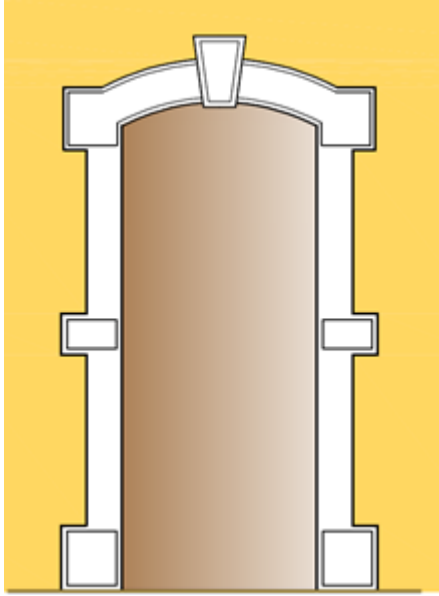
İstasyonun doğu kanadını mutfak ve personel odası birimleri meydana getirmektedir. Bu kanada giriş, sadece giriş (güney) cephesinde bulunan 110 cm genişliğindeki kapı ile sağlanmaktadır. Bu kapı 3,50 x 3,55 m ölçülerine sahip olan ve mutfak olarak kullanılan mekâna açılmaktadır. Doğru tarafındaki bir mazgal pencere ile aydınlatılan bu mekânın güneybatı köşesine muhdes bir bölümlenme yapılarak wc ilave edilmiş ve güney cepheye açılan 30 cm genişliğe sahip bir pencere ile de wc'nin havalandırılması sağlanmıştır. Mutfak mekânının kuzeyindeki duvarda bulunan kapı ile, personel odasına ulaşılmaktadır. 4,00 x 3,55 m ölçülere sahip bu oda, kuzey ve doğu duvarlarına açılmış iki adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 23).

Kadınhan İstasyon Binası'nın üst katı manevracı lojmanı olarak kullanılmaktadır. Çalışma esnasında izin alınamadığı için lojman katında inceleme yapılamamıştır.

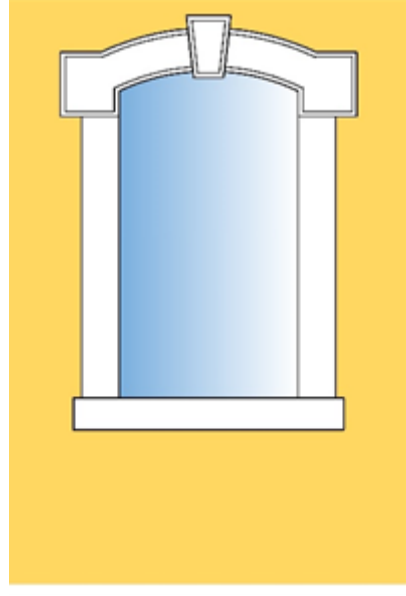
İstasyonun ambar bölümünün altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, kuzey cephesine açılan bir adet, batı cephesine açılan iki adet pencere tarafından sağlanmaktadır.

İstasyonun dış cepheleri, simetrik düzenlenmiş, basık kemerli kapı-pencere açıklıkları ve köşelerde sıva bantlarıyla hareketlendirilmiştir. Binanın güney cephesinde simetriyi bozan belirgin unsur, muhdes mekânların havalandırılması için sonradan açılan pencereler olarak dikkat çekmektedir (Şekil 25).

İki katlı ortadaki giriş bölümünün kuzey ve güney cephelerinde, kat pencerelerinin denizlik seviyesinde bulunan sade silme, katların cephede vurgulanmasını sağlamaktadır. Cepheye bakan kapı ve pencerelerin üst bölümleri basık kemerli olarak düzenlenmiştir. Üç parçadan meydana gelen basık kemerler, orta kısımlarındaki kilit taşları daha büyük ölçüde tutulmak suretiyle vurgulanmıştır. Çerçevesel bir miktar dışa taşırılarak rustik tarzda düzenlenmiştir (Şekil 24, 25).



Kapı düzenlemesi



Pencere düzenlemesi

Şekil 24. Kadınhan İstasyon Binası'nda kullanılan kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)



Ön cephe (güney cephe)



Peron cephesi (kuzey cephe)



Sol yan cephe (doğu cephe)



Batıdan görünüm (Sağ yan ve peron cephesi)

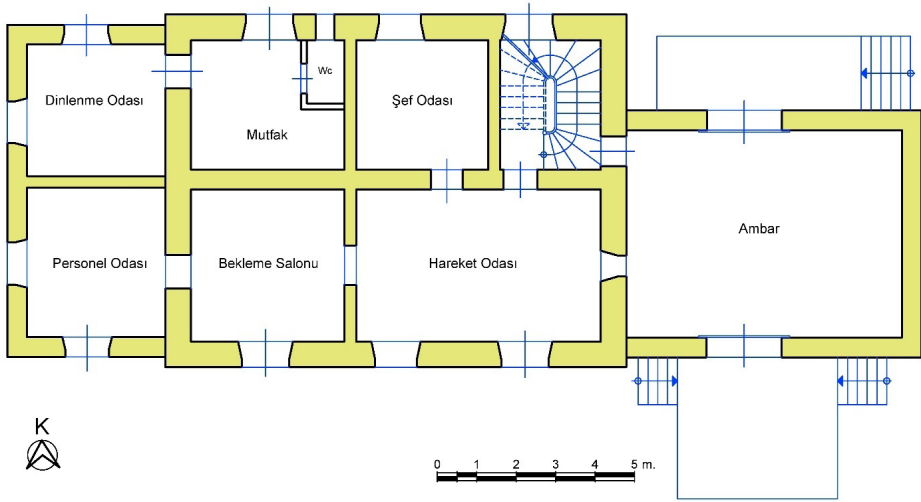
Şekil 25. Kadınhan Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.4. Sarayönü Tarihi İstasyon Binası

Sarayönü İstasyon Binası, Batı İstasyon mahallesi, Afyon caddesi Numara 8'de bulunmaktadır. Yapının mimarı, Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu demiryolu istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur. Hat, 29.07.1896 tarihinde işletmeye alındığı için (Erol, 2003: 121) Sarayönü İstasyon Binası'nın da 1896 yılında inşa edildiği düşünülebilir.

Doğu-batı doğrultusunda 23,20 x 8,95 m ölçülerindeki yapının orta bölümü iki, doğu ve batı kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Doğu kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden 2,45 m, peron cephesinden 25 cm geride iken; personel ve dinlenme odalarının bulunduğu batı kanadı ise giriş ve peron cephelerinden 25 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 26).



Şekil 26. Sarayönü İstasyon Binası zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta bölümünün giriş (kuzey) ve peron (güney) cepheleri simetrik olarak inşa edilmiştir. Giriş cephesinde zemin katta her iki tarafta birer kapı ile ortada bir pencere bulunmaktadır. Cephenin doğu tarafındaki kapı, doğrudan birinci kata ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin güneyinde bulunan kapı ise merdiven evini hareket odasına bağlamaktadır. Merdiven basamaklarının bulunduğu doğu duvarında ise yüksek bir kotta doğudaki ambar birimine açılan bir kapı yer almaktadır (Şekil 26).

Bu cephenin batı tarafında bulunan kapı ise, mutfak olarak kullanılan mekâna açılmaktadır. 3,90 x 3,30 m ölçülerindeki bu mekânın kuzeydoğu

köşesine muhdes bir bölümlenme yapılarak wc oluşturulmuştur. Wc, cepheye açılan 45 cm genişliğinde bir pencere ile havalandırılmaktadır. Mutfağın batı tarafında bulunan bir kapı ile istasyonun doğu kanadında bulunan dinlenme odasına bağlantı sağlanmıştır (Şekil 26).

İstasyonun peron (güney) cephesindeki düzenleme, giriş (kuzey) cephesiyle aynıdır. Bu cephede orta bölümün batısındaki kapı, bekleme salonuna açılmaktadır. 3,90 x 3,85 m ölçülerindeki bu odanın batı duvarındaki pencere, istasyonun batı kanadında bulunan personel odasına bakmaktadır. Bekleme salonunun doğu tarafında bulunan diğer pencere ise, hareket odası ile irtibatı sağlamaktadır (Şekil 26).

Cephenin doğu tarafında bulunan kapı, hareket odasına girişin yapıldığı kapıdır. Bu kapının doğusunda, cephe duvarına tespit edilmiş özgün hareket çanı günümüzde halen korunmaktadır. Dökme demirden imal edilmiş olan çanın üzerinde bulunan “Robert Latowski, Breslau, 6385” bilgisi bulunmaktadır<sup>1</sup> (Şekil 27). Hareket odası 6,20 x 3,85 m ölçülere sahiptir. Oda, cephenin merkezinde bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güney duvarındaki kapılardan doğuda bulunan kapı, merdiven evine açılmaktadır. Batıdaki kapıdan ise, şef odasına girilmektedir. 3,35 x 3,30 m ölçülerindeki şef odası, istasyonun orta bölümünün merkezinde yer alan ve kuzey cephesine açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Hareket odasının batı duvarında bulunan iç pencere bekleme salonu ile bu odanın bağlantısını sağlarken, doğu duvarında bulunan küçük mazgal pencere ise istasyonun doğu kanadını oluşturan ambar mekânına açılmaktadır (Şekil 26).



Hareket Şefliği girişi ve hareket çanı



Hareket çanından detay

Şekil 27. Sarayönü Tren İstasyonu'nun peron cephesinde hareket çanı (M. Mutlu, 2024)

<sup>1</sup> “Robert Latowski, Breslau” ifadesi, özellikle 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında Breslau’da (bugünkü Wrocław, Polonya) faaliyet gösteren bir zanaatkar ya da döküm atölyesiyle ilişkili olmalıdır. Bu dönem, Alman İmparatorluğu’nun sanayi ve demiryolu ağının geliştiği, ayrıca Almanya’da dökümcülük gibi metal işleme sanatlarının yaygın olduğu bir dönemdir. Breslau, o dönemde Alman sanayi bölgelerinden biri olarak biliniyordu ve demiryolu, fabrika ve endüstriyel ekipman üretimi konusunda öne çıkıyordu.

İstasyonun batı kanadı dinlenme odası ve personel odası birimlerinden meydana gelmektedir. 3,50 x 3,35 m ölçülerindeki dinlenme odasına istasyonun giriş (güney) cephesinde bulunan kapı ile ulaşılmaktadır. Odanın doğu duvarındaki kapı, mutfak olarak kullanılan mekânla bu odanın bağlantısını sağlarken, dinlenme odası, batı duvarında bulunan mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 26).

Bu kanatta bulunan ikinci mekân olan personel odasına ise peron (güney) cephesinde bulunan kapı ile erişilmektedir. 3,80 x 3,50 m ölçülere sahip bu odanın doğu duvarında bulunan iç pencere, bekleme salonuna açılmaktadır. Oda, batı duvarında bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 26).

İstasyonun doğu kanadını ambar meydana getirmektedir. Ambar 7,00 x 5,25 m ölçülerindedir. Ambarın batı duvarı üzerinde, hareket odasına açılan 50 cm genişliğinde bir mazgal pencere bulunmaktadır. Bu duvarın kuzeyinde bulunan kapı ise, birinci kata erişimin sağlandığı merdiven koluna açılmaktadır.

Ambarın güney ve kuzey duvarlarında 1,90 m genişliğe sahip, simetrik olarak yerleştirilmiş iki adet sürmeli kapı mevcuttur. Cephelerden birer merdiven aracılığıyla ulaşılan bu platformlardan peron cephesinde olan 4,00 x 3,60 m ölçülerinde olup platform kotuna doğu ve batı taraflarında bulunan merdivenlerle ulaşılmaktadır. Giriş cephesine bakan platform ise 5,20 x 1,90 m ölçülere sahip olup, bu platform kotuna da doğu tarafında bulunan bir merdiven aracılığıyla erişilmektedir (Şekil 26-28).

Sarayönü tarihi istasyon binasının birinci katı tren teşkil görevlisi lojmanı olarak kullanılmaktadır. Lojman sahibinin izni olmadığı için istasyonun lojman katı incelenememiştir.

İstasyonun ambar bölümünün altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, güney cephesine açılan bir ve doğu cephesine açılan iki adet pencere tarafından sağlanmaktadır.

İstasyonun dış cepheleri, simetrik düzenlenmiş, basık kemerli kapı-pencere açıklıkları ve köşelerde sıva bantlarıyla hareketlendirilmiştir. Binanın kuzey cephesinde simetriyi bozan tek unsur, muhdes wc'nin havalandırılması için sonradan açılan penceredir (Şekil 28).

Yapının inşasında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kalınlıklar dış ve ana duvarlarda 65 cm'dir. İç duvarlarda ise istasyonun orta kısmında doğu-batı yönündeki ana duvar ile doğu ve batı kanatlarının dış duvarları tuğla malzeme kullanılarak, 50 cm genişliğinde yapılmıştır. Diğer duvarlar 30 cm kalınlığında inşa edilmiştir. Muhdes wc, 10 cm kalınlığında tuğla malzeme ile örülmüştür.



Ön cephe (kuzey cephe)



Peron cephesi (güney cephe)

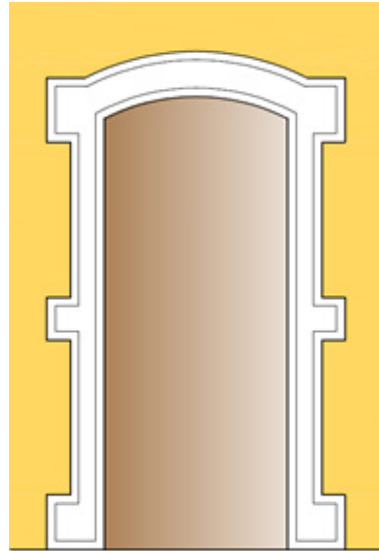
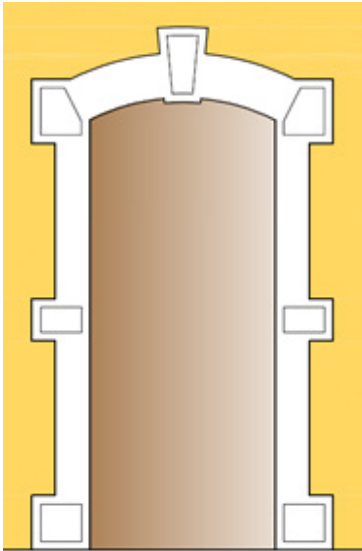


Güneydoğudan görünüm  
(Sağ yan ve peron cephesi)



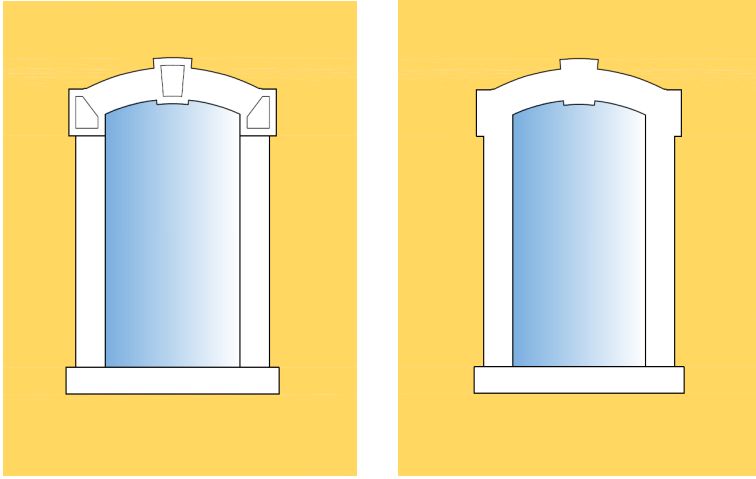
Kuzeydoğudan görünüm  
(Sol yan ve giriş cephesi)

**Şekil 28.** Sarayönü Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünümler (M. Mutlu, 2024)



**Şekil 29.** Sarayönü İstasyonu'nda kapı düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)





Şekil 30. Sarayönü İstasyonu'nda pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

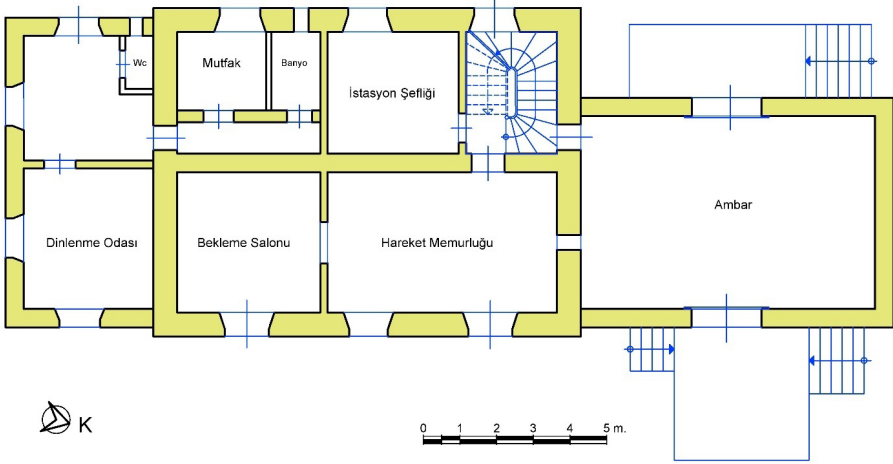
İki katlı ortadaki giriş bölümünün kuzey ve güney cephelerinde, kat pencerelerinin denizlik seviyesinde bulunan sade silme, katların cephede vurgulanmasını sağlamaktadır (Şekil 28). Silme, orta bölümün yan cephelerinde de kanatlardaki çatının izin verdiği ölçüde devam ettirilmiştir. Cepheye bakan kapı ve pencerelerin üst bölümleri basık kemerli olarak düzenlenmiştir. Üç parçadan meydana gelen basık kemerler, orta kısımlarındaki kilit taşları daha büyük ölçüde tutulmak suretiyle vurgulanmıştır. Çerçeveler bir miktar dışa taşırılarak rustik tarzda düzenlenmiştir (Şekil 29, 30).

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır. Yapı günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.5. Meydan Tarihi İstasyon Binası

Meydan İstasyon Binası, Merkez Selçuklu ilçesine bağlı Meydanköy yerleşiminin yaklaşık 4 km kuzeyinde, köy sınırları içinde bulunmaktadır. Yapının mimarı, Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu Demiryolu istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur. Hat, 29.07.1896 tarihinde işletmeye alındığı için (Erol, 2003: 121) Meydan İstasyon Binası'nın da 1896 yılında inşa edildiği düşünülebilir.

Yaklaşık kuzey-güney doğrultusunda inşa edilen istasyon 24,25 x 8,95 m ölçülerindedir. Yapının orta bölümü iki, kuzey ve güney kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Kuzey kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden 2,45 m, peron cephesinden 25 cm geride iken; iki adet oda ve wc'nin yer aldığı güney kanadı ise giriş ve peron cephelerinden 25 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 31).



Şekil 31. Meydan İstasyon binası zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta bölümünün giriş (batı) ve peron (doğu) cepheleri özgün planlamada simetrik olarak inşa edilmiştir. Ancak batı cepheye bakan mekânlara sonradan yapılan bölümlenmelerle eklenen muhdes birimlerin cepheye açılan pencereleri ve orta bölümün güneyinde bulunan kapının sonradan pencereye dönüştürülmesi sebebiyle günümüzde cephelerin simetrik özelliği kaybolmuştur. Giriş cephesinde zemin katta her iki yanda birer kapı ile ortada bir pencere bulunmaktadır. Cephenin kuzey tarafındaki kapı, doğrudan birinci kata ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin doğusunda bulunan kapı, hareket memurluğu odası ile merdiven evinin bağlantısını sağlamaktadır. Merdiven evinin güney duvarında bulunan kapıdan 3,60 x 3,35 m ölçülere sahip istasyon şefliği odasına giriş sağlanmaktadır. Bu oda, cephenin ekseninde bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Merdiven evinde, basamaklarının bulunduğu doğu duvarında merdiven basamaklarıyla bağlantılı kapıdan ise kuzeydeki ambar birimine geçiş verilmiştir (Şekil 31).

Giriş cephesinin güney tarafında bulunan pencere özgün planlamada kapı iken, sonradan alt kısmı örülmek suretiyle pencereye dönüştürülmüştür. Günümüzde mutfak olarak bölümlenmiş bu mekânın girişi, istasyonun güney kanadının içindeki birimden sağlanmaktadır (Şekil 31).

İstasyonun peron (doğu) cephesindeki düzenleme, giriş (batı) cephesiyle aynıdır. Bu cephede orta bölümün güneyindeki kapı, bekleme salonuna açılmaktadır. 3,90 x 3,85 m ölçülerindeki bu odanın kuzey duvarındaki iç pencere, bitişiğindeki hareket memurluğu odasına açılmaktadır (Şekil 31).

Bu cephenin kuzey tarafında bulunan kapı, hareket memurluğu odasına girişin yapıldığı kapıdır. Bu kapının kuzeyinde, cephe duvarında bulunan hareket çanı halen muhafaza edilmektedir. Hareket odası 6,25 x 3,85 m ölçülere sahiptir. Bu mekân, cephenin merkezinde bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın batı duvarındaki kapı, merdiven evine açılmaktadır.

Hareket memurluğu odasının güney duvarında bulunan iç pencere bekleme salonu ile bu odanın bağlantısını sağlarken, kuzey duvarında bulunan küçük mazgal pencere ise istasyonun kuzey kanadını oluşturan ambar mekânına açılmaktadır (Şekil 31).

İstasyonun güney kanadı dinlenme birimlerine ayrılmıştır. 3,55 x 3,40 m ölçülerindeki ara bölüme istasyonun giriş (batı) cephesinde bulunan kapı ile ulaşılmaktadır. Güney duvarında bir mazgal penceresi bulunan mekânın kuzeybatı köşesine muhdes bir wc oluşturulmuş ve havalandırması batı cephesine açılan 35 cm genişliğinde bir pencere ile sağlanmıştır. Ara mekânın kuzeyindeki kapı, istasyonun orta bölümüne ait birime açılmaktadır. Bu bölüm özgününde 3,90 x 3,35 m ölçülere sahip iken, sonradan yapılmış bölümlenme ile bir koridor ile bağlantılı mutfak ve banyo bölümleri oluşturulmuştur. Mutfağın penceresi özgün planlamada kapı iken, alt kısmı örülmek suretiyle sonradan pencereye dönüştürülmüştür. Bu bölümdeki banyo, batı duvarına açılmış 40 cm genişliğindeki havalandırma penceresi ile havalandırılmaktadır. Ara mekânın doğu duvarında bulunan kapı, bu bölümün dinlenmeye ayrılmış odasına açılmaktadır. Dinlenme odası 3,85 x 3,55 m ölçülerinde olup, güney ve doğu duvarlarında bulunan iki adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 31).

İstasyonun kuzey kanadını 8,05 x 5,25 m ölçülerindeki ambar meydana getirmektedir. Ambarın güney duvarı üzerinde, Hareket memurluğu odasına açılan bir pencere bulunmaktadır. Bu duvarın batısında bulunan kapı ise, birinci kata erişimin sağlandığı merdiven koluna açılmaktadır. Ambarın doğu ve batı duvarlarında 1,90 m genişliğe sahip, önlerindeki platformlara açılan simetrik olarak yerleştirilmiş iki adet sürmeli kapı bulunmaktadır. Cepheleden birer merdiven aracılığıyla ulaşılan bu platformlardan peron cephesinde olan 3,70 x 3,65 m ölçülerinde olup platform kotuna kuzey ve güney taraflarında bulunan merdivenlerle ulaşılmaktadır. Giriş cephesine bakan platform ise 4,80 x 2,00 m ölçülere sahip olup, bu platform kotuna da kuzey tarafında bulunan bir merdiven aracılığıyla erişilmektedir (Şekil 31).



1. kata çıkış merdiveni

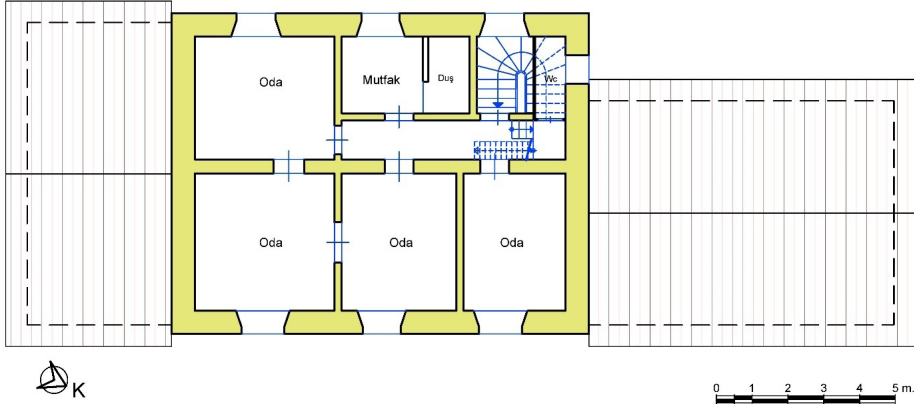


1. katta wc ve çatıya çıkış merdiveni

**Şekil 32.** Meydan İstasyon Binası'nda üst kat merdiveni ve üst katta wc'ye ulaşmayı sağlayan merdiven

İki kattan meydana gelen istasyon binasında orta bölümünün üstü, birinci katta lojman olarak planlanmıştır. Zemin katta, orta bölümünün kuzeybatısındaki 21 rıhtlı merdiven ile ulaşılan lojmanda merdivenin bitiş noktasındaki kapı koridora açılmaktadır. Merdivenin kuzeydeki kolunun üzeri wc olarak düzenlenmiş olmakla beraber, wc'ye lojmanın içinden ulaşılabilmesi için kat sahanlığı koridora dahil edilmiş ve son basamağın hemen bitişi lojmana giriş kapısı yerleştirilmiştir. Bu düzenleme ile koridorun kuzey tarafına dört rıhtlık bir merdiven yapılmış ve daha üst kotta yer alan wc'ye erişim sağlanmıştır. 2,30 x 0,85 m ölçülere sahip wc, kuzey duvarına açılmış pencere ile havalandırılmaktadır. Wc'ye geçiş sahanlığına bağlı merdiven, doğu tarafta devam ettirilerek çatıyla bağlanmıştır (Şekil 32).

Koridorun doğu duvarında bulunan iki adet kapıdan ilkinin açıldığı oda 3,85 x 2,85 m ölçülerindedir. Bu oda peron (doğu) cephesine açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Koridorun bu tarafındaki ikinci kapı ile 3,85 x 3,20 m ölçülerine sahip olan ve yine peron (doğu) cephesine açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılan odaya ulaşılmaktadır. Bu odanın güney duvarının ortasında bulunan kapı ile bağımsız girişi bulunmayan diğer bir odaya geçilmektedir. Yine doğu cephesinde bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılan bu oda 3,90 x 3,85 m ölçülere sahiptir. Bu odanın batı duvarında bulunan pencere, koridorun güney ucunda bağımsız girişe sahip odaya açılmaktadır. 3,90 x 3,45 m ölçülerindeki bu oda, istasyonun giriş (batı) cephesine açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 33).



Şekil 33. Meydan İstasyon Binası 1. kat planı (M. Mutlu, 2024)

Koridorun batı tarafında bulunan tek mekân mutfaktır. Orta kısmından girişi bulunan mutfak 3,60 x 2,15 m ölçülerindedir. Mutfağın kuzey tarafına 115 cm genişliğinde muhdes bir bölümlenme yapılarak bu kısım duş olarak düzenlenmiştir. Mutfak, giriş (batı) cephesine açılan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 34).

İstasyonun ambar bölümünün altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, doğu cephesine açılan bir ve kuzey cephesine açılan iki adet pencere tarafından sağlanmaktadır.



Mutfakta tezgâh bölümü



Mutfakta duş bölümü

**Şekil 34.** İstasyonun mutfağı ve mutfakta bölümlenen duş bölümü (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun dış cepheleri, simetrik düzenlenmiş, basık kemerli kapı-pencere açıklıkları ve köşelerde sıva bantlarıyla hareketlendirilmiştir. Ortadaki iki katlı bölümünün doğu ve batı cephelerinde, kat pencerelerinin denizlik seviyesinde bulunan sade silme, katların cephede vurgulanmasını sağlamaktadır (Şekil 35). Silme, orta bölümün yan cephelerinde de kanatlardaki çatının izin verdiği ölçüde devam ettirilmiştir.



Güneybatıdan görünüm (giriş ve sağ yan cephe)



Peron cephesi (doğu cephe)



Sağ yan cephe (güney cephe)

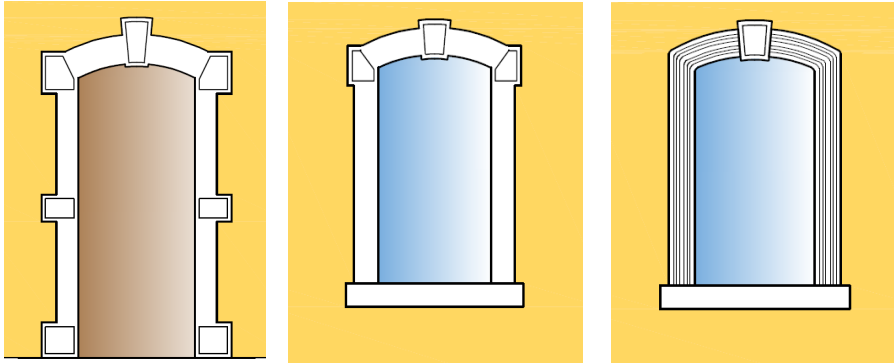


Kuzeybatıdan görünüm (peron ve sol yan cephe)

**Şekil 35.** Meydan Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

Cepheye bakan kapı ve pencerelerin üst bölümleri basık kemerli olarak düzenlenmiştir. Üç parçadan meydana gelen basık kemerler, orta kısımlarındaki kilit taşları daha büyük ölçüde tutulmak suretiyle vurgulanmıştır. Çerçeveseler bir miktar dışa taşırılarak rustik tarzda düzenlenmiştir. Birinci kat pencereleri zemin kat pencerelerine göre bir miktar daha sade bırakılmıştır. Alt kat pencerelerinin üzeni ve denizlik seviyelerinde kullanılan taşırılmış sıra tekniği, üst katta kullanılmamıştır (Şekil 36).

Yapının inşasında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kalınlıklar, dış duvarlarda 65 cm iken iç duvarlarda ise zemin katta 50 cm ve 20 cm olarak alınmıştır. İstasyonun üst katında 20 cm ve 50 cm kalınlığında duvarlar kullanılmıştır. Giriş ve 1. kattaki muhdes bölümler de 30 cm ve 15 cm kalınlığında tuğla malzeme ile yapılmıştır.



Kapı düzenlemesi

Pencere düzenlemeleri

**Şekil 36.** Meydan İstasyon Binası'nda kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

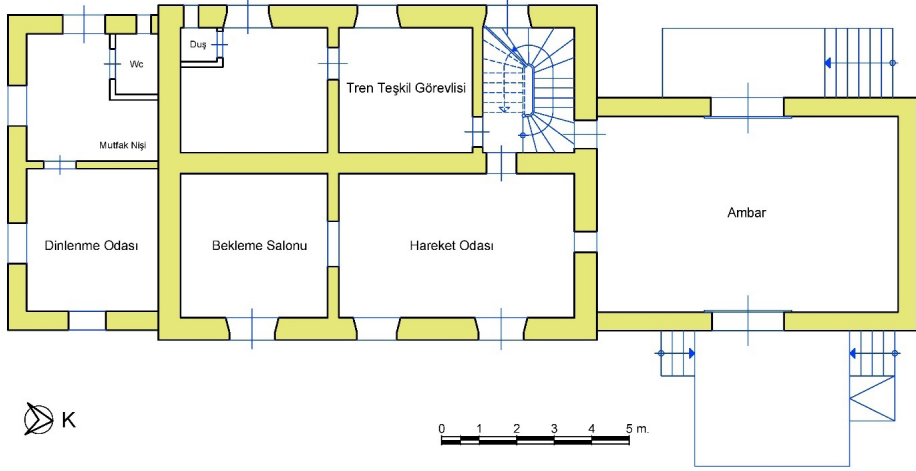
Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.6. Pınarbaşı Tarihi İstasyon Binası

Pınarbaşı İstasyon Binası, Merkez Selçuklu ilçesine bağlı Aşağıpınarbaşı mahallesi, 16716. sokak no: 19'da bulunmaktadır. Yapının mimarı, Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu Demiryolu istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur. Hat, 29.07.1896 tarihinde işletmeye alındığı için (Erol, 2003: 121) Pınarbaşı İstasyon Binası'nın da 1896 yılında inşa edildiği düşünülebilir.

Kuzey-güney doğrultusunda inşa edilen istasyon 24,20 x 8,90 m ölçülerindedir. Yapının orta bölümü iki, kuzey ve güney kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Kuzey kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden

2,45 m, peron cephesinden 25 cm geride iken; dinlenme odası, mutfak ve wc'nin yer aldığı güney kanadı ise giriş ve peron cephelerinden 25 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 37).



Şekil 37. Pınarbaşı İstasyon Binası zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta bölümünün giriş (batı) ve peron (doğu) cepheleri simetrik olarak inşa edilmiştir. Yapının orta bölümünde, giriş cephesinde zemin katta her iki yanda birer kapı ile ortada bir pencere bulunmaktadır. Cephenin kuzey tarafındaki kapı doğrudan birinci kata ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin doğusunda bulunan kapı, merdiven ile hareket odasını birbirine bağlamaktadır. Güney duvarda bulunan kapıdan 3,55 x 3,30 m ölçülere sahip tren teşkil görevlisi odasına giriş sağlanmaktadır. Bu oda, cephenin ekseninde bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güney duvarında tren teşkil görevlisinin dinlenmesine ayrılmış bir diğer odaya geçiş kapısı bulunmaktadır. Merdiven evinde, basamakların bulunduğu doğu duvarında merdiven basamaklarının bulunduğu kapıdan ise kuzeydeki ambar birimine geçiş verilmiştir (Şekil 37).

Giriş cephesinin güneyindeki kapı, tren teşkil görevlisinin dinlenmesine tahsis edilmiş odaya açılmaktadır. 3,90 x 3,30 m ölçülerindeki bu odanın kuzeyindeki duvarda tren teşkil odasıyla bağlantılı bir kapı bulunmaktadır. Güneybatı köşesine muhdes bir düş bölümlenmiş olan bu odada düş kısmı, cepheye açılmış 40 cm genişliğindeki pencere aracılığıyla havalandırılmaktadır (Şekil 37).

İstasyon binasının orta bölümünün peron (doğu) cephesindeki düzenleme, giriş (batı) cephesiyle aynıdır. Bu cephede orta bölümün güneyindeki kapı, bekleme salonuna açılmaktadır. 3,90 x 3,85 m ölçülerindeki bu odanın kuzey duvarındaki iç pencere, bitişiğindeki hareket odası ile bağlantısını sağlamaktadır (Şekil 37).

Cephenin kuzey tarafında bulunan kapı, hareket odasına girişin yapıldığı kapıdır. Bu kapının kuzeyinde, cephe duvarında bulunan özgün hareket çanı, halen muhafaza edilmektedir. Hareket odası 6,25 x 3,85 m ölçülere sahiptir. Bu mekân, cephenin merkezinde bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın batı duvarındaki kapı, merdiven evine açılmaktadır. Hareket odasının güney duvarında bulunan iç pencere bekleme salonu ile bu odanın bağlantısını sağlarken, kuzey duvarında bulunan 55 cm genişliğe sahip pencere ise istasyonun kuzey kanadını oluşturan ambar mekânına açılmaktadır (Şekil 37).

İstasyonun güney kanadı dinlenme birimlerine ayrılmıştır. Muhdes wc ile mutfak nişinin yer aldığı giriş bölümüne batı cephesinde bulunan bir kapı ile ulaşılmaktadır. 3,50 x 3,40 m ölçülerindeki bu bölümde kuzeybatı köşesinde wc için muhdes bir bölüm oluşturulmuş ve burası cepheye açılan 40 cm genişliğindeki bir pencere ile havalandırılmıştır. Mekânın kuzeyindeki wc'den sonraki kısım ise mutfak nişi olarak değerlendirilmiştir. Bu alan, güney duvarındaki pencere ile aydınlatılmaktadır. Mekânın doğu duvarında bulunan kapı, dinlenme amaçlı kullanılan odaya açılmaktadır. Dinlenme odası 3,80 x 3,50 m ölçülerinde olup, güney ve doğu duvarlarına açılmış pencerelerle aydınlatılmaktadır (Şekil 37).

İstasyonun kuzey kanadını, ambar birimi meydana getirmektedir. Ambar 8,05 x 5,20 m ölçülerindedir. Ambarın güney duvarı üzerinde bulunan pencere hareket odasına; aynı duvar üzerindeki kapı ise birinci kata erişimin sağlandığı merdiven koluna açılmaktadır. Ambarın doğu ve batı duvarlarında 1,90 m genişliğe sahip, simetrik olarak yerleştirilmiş iki adet sürmeli kapı bulunmaktadır. Toprak kotundan yukarıdaki kapıların ön kısımlarında platformlar bulunmaktadır. Birer merdiven aracılığıyla erişilen bu platformlardan peron cephesinde bulunan 4,15 x 3,60 m ölçülerinde olup, platform kotuna kuzey ve güney taraflarında bulunan merdivenlerle ulaşılmaktadır. Kuzeydeki merdivene bitişik bir de rampa mevcuttur. Giriş cephesine bakan platform ise 4,35 x 1,85 m ölçülere sahip olup, bu platform kotuna da kuzey tarafında bulunan bir merdiven aracılığıyla ulaşılmaktadır (Şekil 37).

İstasyonun üst katı lojman olarak kullanılmaktadır. Lojman, gar müdürüne tahsis edilmiştir. Lojman sahibinden izin alınmadığı için lojman katı içeriden incelenememiştir. Ancak, üst katta kat sahanlığının olduğu bölümde, merdivenin çıkış basamaklarının üzerinin bir miktar yükseltilerek wc olarak değerlendirildiği, buradaki ara sahanlığın ikinci bir kol ile devam ettirilerek çatıya ulaştığı görülmektedir. Merdiven kat sahanlığının doğu duvarında, istasyonun lojman kısmına giriş kapısı mevcuttur (Şekil 38).





Üst kata çıkışta merdiven babası



Üst kata çıkış merdiveni



Üst katta wc ve merdiveni



Üst kat tavanlarında çitallı kaplama

**Şekil 38.** Pınarbaşı İstasyonu'nun merdivenlerinden detaylar (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun ambar bölümünün altı, bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, doğu cephesine açılan bir ve kuzey cephesine açılan iki adet pencere tarafından sağlanmaktadır.

İstasyonun dış cepheleri, simetrik düzenlenmiş ve basık kemerli kapı-pencere açıklıkları ile hareketlendirilmiştir. Ortadaki iki katlı bölümünün doğu ve batı cephelerinde, kat pencerelerinin denizlik seviyesinde bulunan sade silme, katların cephede vurgulanmasını sağlamaktadır (Şekil 38). Silme, orta bölümün yan cephelerinde de kanatlardaki çatının izin verdiği ölçüde devam ettirilmiştir.

Cepheye bakan kapı ve pencerelerin üst bölümleri basık kemerli olarak düzenlenmiştir. Üç parçadan meydana gelen basık kemerler, orta kısımlarındaki kilit taşları daha büyük ölçüde tutulmak suretiyle vurgulanmıştır. Çerçevesel bir miktar dışa taşırılarak rustik tarzda düzenlenmiştir. Zemin katta yer alan kapıların söveleri bosajlı malzeme ile rustik tarzda yapılarak belirgin hale getirilmiştir. Pencere söveleri ise her iki katta da kapılara göre daha sade bırakılmıştır (Şekil 39-40).



Ön cephe (batı cephe)

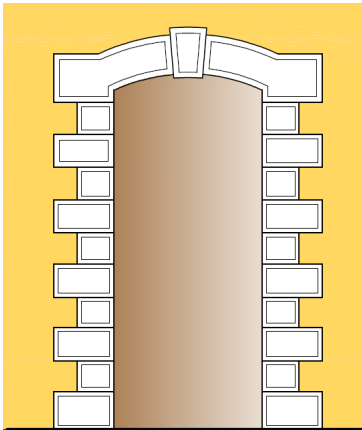


Peron cephesi (doğu cephe)

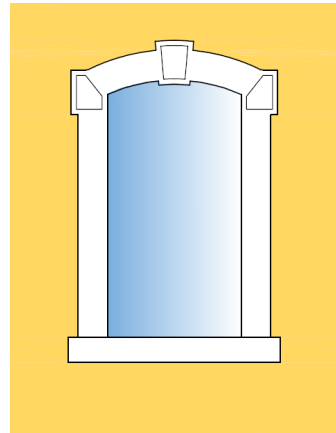
Kuzeydoğudan görünüm  
(peron ve sol yan cephe)Sol yan cephe  
(kuzey cephe)

Şekil 39. Pınarbaşı Tren İstasyonu'nun Cephelerinden Görünümler (M. Mutlu, 2024)

Yapının inşasında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kalınlıklar dış duvarlarda orta kısımda 60 cm, kanatlarda ise 50 cm olarak alınmıştır. İç duvarlarda ise duvar kalınlıkları yapıldığı yere göre 55 cm ile 30 cm arasında değişmektedir. Muhdes ıslak hacimlerin duvarları, 15 cm kalınlığında tuğla malzeme ile örülmüştür.



Kapı düzenlemesi



Pencere düzenlemesi

Şekil 40. Pınarbaşı İstasyon Binası'nda kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır. Yapı, Ankara-Konya hızlı tren hattı devreye girdikten sonra aktif kullanımın dışında kaldığı için zemin katta bulunan kapılar dıştan ikinci bir demir kapı yapılmak suretiyle güvenlik altına alınmıştır. İstasyon, günümüzde sağlam bir şekilde ayakta olup, özgün işleviyle hizmet vermeye hazır durumdadır.

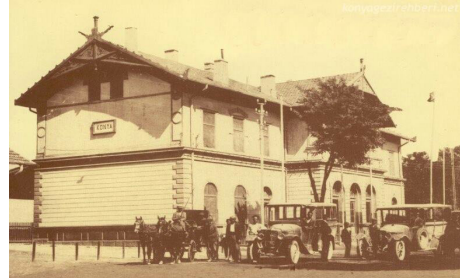
#### 4.7. Konya Tarihi Gar Binası

Yapı, merkez Meram ilçesine bağlı Havzan mahallesinde, ismi İstasyon caddesi iken, sonra Ferit Paşa Caddesi olarak değiştirilen caddenin batı ucunda inşa edilmiştir. Konya Tren Garı, II. Abdülhamit döneminde Alman devletine tanınan demiryolu imtiyazları çerçevesinde, Alman bankası finansörlüğünde kurulan Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaatı A.Ş. tarafından yapılan hattın, 29.07.1896 tarihinde işletmeye alınmasıyla kullanıma girmiştir. Haydarpaşa, İzmit, Ankara ve Konya bölümleri olarak dört etaptan meydana gelen ve Anadolu Demiryolu adı ile bilinen hattın son etabında bulunur (Erol, 2003: 121).

Konya Tren Garı, farklı işlevlere sahip pek çok yapıyı bünyesinde bulunduran ve günümüze ulaşmayı başarmış nadir istasyonlardan biridir. Bu istasyonu özel kılan, inşa edildiği dönemin mimari tarzını koruyarak günümüze kadar varlığını sürdüren ve çeşitli fonksiyonlara sahip yapıların bütüncül bir şekilde muhafaza edilmiş olmasıdır. Konya İstasyonu'nda yer alan gar binası, lojmanlar, lokomotif deposu, işçi barakaları, santral binası ve Bağdat Oteli gibi tüm yapılar Almanlar tarafından inşa edilmiş olup, Alman mimarisinin karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır (Erdoğan, 2005: 72). Yapının mimarı, Eskişehir-Konya hattındaki istasyon binalarının tasarımcısı, 1893 ile 1896 yılları arasında Eskişehir ve Konya'yı birbirine bağlayan Anadolu Demiryolu için istasyon binalarının inşasında görev alan (URL 10) Alman mimar ve arkeolog Georg Ferdinand Kawerau (1857-1909)'dur (Karakul, 2017).



Konya Garı'nın 1917 tarihli fotoğrafı (URL 13)

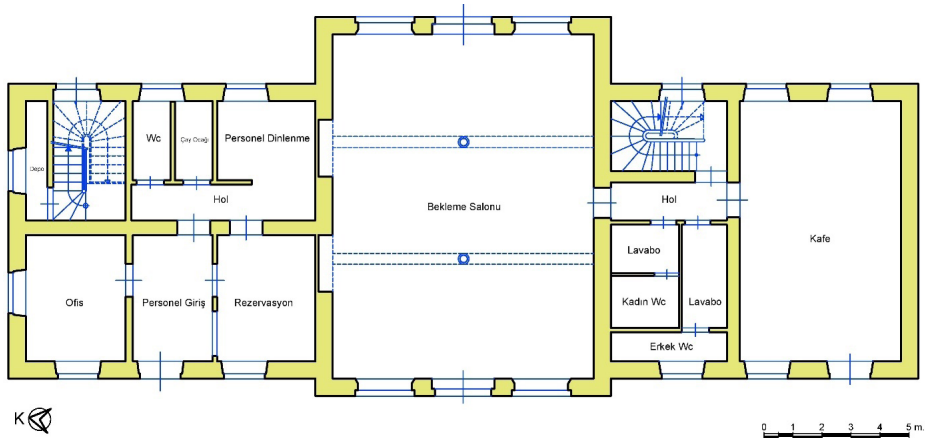


Konya Garı'nın eski bir fotoğrafı (URL 14)

**Şekil 41.** Konya Garı'nın eski dönemlerini gösteren fotoğraflar

Tarihi gar binası, kuzey-güney doğrultusunda 31,40 x 13,05 m ölçülerinde ve iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yapı, simetrik düzenli ve orta bölümü çıkıntılı plan şeması özelliği göstermektedir. Orta bölümdeki çıkma kısmı, aynı zamanda peron cephesi olan batı cephesinde 0,60 m iken, doğu cephesinde ise 2,30 m'dir. Doğu ve batı cepheleri mimari unsurlar açısından benzer özelliklerdeyken, kuzey ve güney cepheleri ise birbirinden tamamen farklı özellikte inşa edilmiştir (Şekil 42).

Yapının orta kısmındaki bekleme salonu, hem ölçüleri ve hem de taşıdığı süsleme özellikleri bakımından yapının ana unsuru konumundadır. Bekleme salonuna, doğu cephede bulunan 1,95 m genişliğe sahip çift kanatlı kapı ile ulaşılmaktadır. Bu mekân 11,85 x 9,00 m ölçülerindedir. Bu geniş alan, diğer mekânlara göre daha yüksek tutulmuştur. Zemin kattaki tüm birimlerde mekânların yükseklikleri 4,15 m iken, bekleme salonunda yükseklik 5,0 m olarak alınmıştır.



Şekil 42. Konya Gar Binası zemin kat planı (Sarus Mimarlık'tan işlenerek)

Mekâna girişin sağlandığı ana kapının her iki yanında büyük boyutlu pencereler yer almaktadır. Mekânın kısa kenarları doğrultusunda atılmış iki adet kiriş, orta kısımlarda iki adet sütunla desteklenmiştir (Şekil 42, 43). Yapının detaylı olarak hazırlanmış bulunan rölöve ve restorasyon projelerinde dairesel çelik malzemeli olduğu belirtilmiş olan bu taşıyıcılar 37 cm çapında olup, alt tarafta yaklaşık 1,5 m'lik kısımları ahşap görünümünde boyanmıştır. İki adet bilezikle sonlanan bu bölümün üzeri ise, üst başlığa kadar yivlenmiş sütun olarak görselleştirilmiştir. Sütunların üst başlıkları korint nizamda şekillendirilmiş olup, her iki yönde dairesel formda genişlemek suretiyle girişin yükünü alan bölümlerle sonlanmaktadır. Bu sistemle üç bölümlü bir döşemeye dönüştürülen tavanda doğu-batı yönünde yapılan kirişlemelerle döşeme strüktürü tamamlanmıştır (Şekil 42, 43, 44).



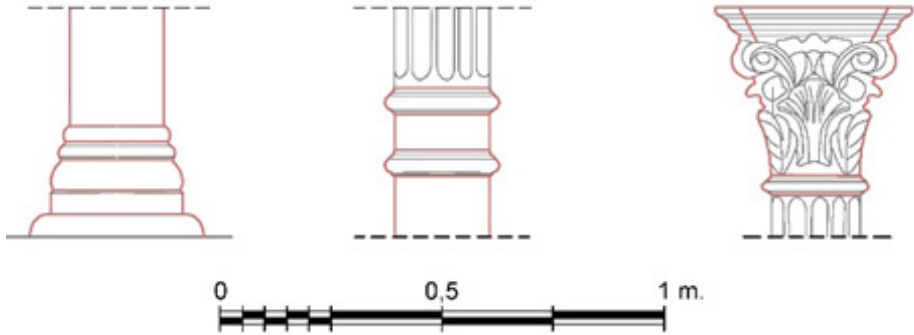
Bekleme Salonu'nun iç mekânı



Bekleme Salonu'nun örtü sistemi

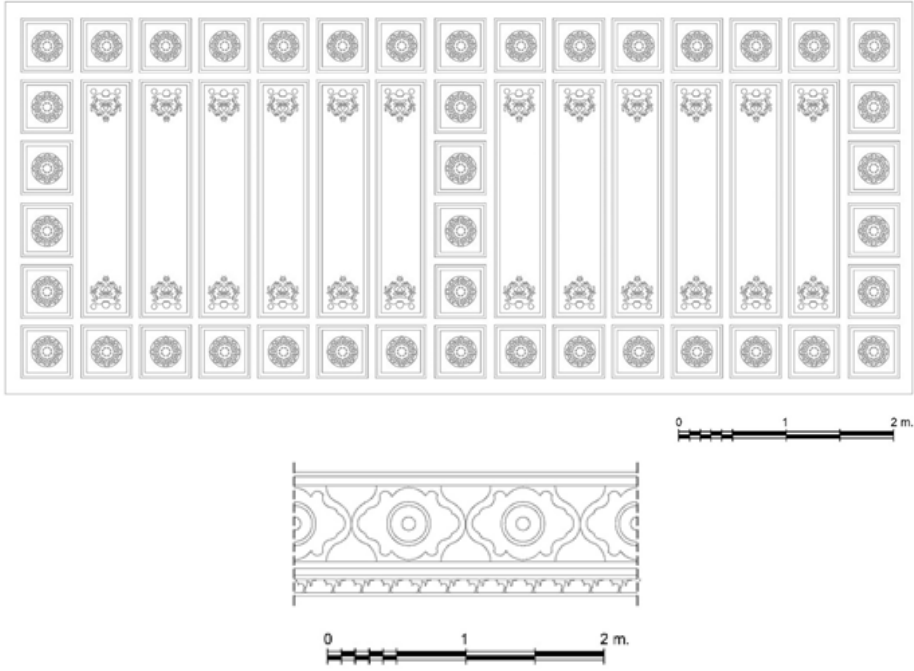
Şekil 43. Konya Tren Garı Bekleme Salonu'ndan Görünümler (M. Mutlu, 2024)

Bekleme salonunun batı tarafında bulunan kapı, istasyonun peronlarının yer aldığı kısma açılmaktadır. Batı duvarında da doğu duvarıyla aynı özelliği gösteren, ortada çift kanatlı kapı, yanlarda ise geniş pencerelerin yer aldığı bir düzenleme yapılmıştır. Salonun kuzey duvarına açılmış olan 1,95 m genişliğe ve 50 cm derinliğe sahip iki adet niş dikkati çekmektedir. Güney duvarının ortaya yakın bir kısmına açılmış olan 1,65 m genişlik ve 55 cm derinliğe sahip nişin (bu niş restorasyon esnasında kapatılarak duvara dönüştürülmüştür) doğu tarafında bulunan 1,0 m genişliğinde bir kapı ile, istasyonun güney kanadını meydana getiren birimlere geçiş sağlanmıştır (Şekil 42).

Şekil 44. Zemin kat bekleme salonunda bulunan sütunun alt başlık, orta ve üst başlık detayları (Sarus Mimarlık'tan işlenerek<sup>2</sup>)

Yapının güney kanadı, birbirlerine bir koridorla bağlanmış olan üç birimden meydana gelmektedir. Bunlardan güneydeki, 5,55 m genişliğe, 8,95 m uzunluğa sahip mekândır. Günümüzde kafe olarak değerlendirilen bu birimin güney duvarı sağır bırakılmışken, ana cepheye bakan doğu cephesine iki adet mazgal pencere yerleştirilmiştir. Aynı zamanda peron cephesi olan batı cephesinde ise bir adet pencere ile beraber doğrudan peron cephesine açılan bir kapı yer almaktadır (Şekil 42).

2 Çizim TCDD Konya Gar Müdürlüğü arşivinden alınmıştır. Çalışma, Sarus Mimarlık tarafından yapılmıştır.



Şekil 45. Konya Tren Garı zemin kat bekleme salonunda çitalı bölümler arasında boyamalı tavan süslemeleri (üstte) ve tavan eteği süslemelerinden detay (altta) (Sarus Mimarlık'tan işlenerek)



Şekil 46. Bekleme Salonu'nun tezyinatlı tavanından detay (M. Mutlu, 2024)

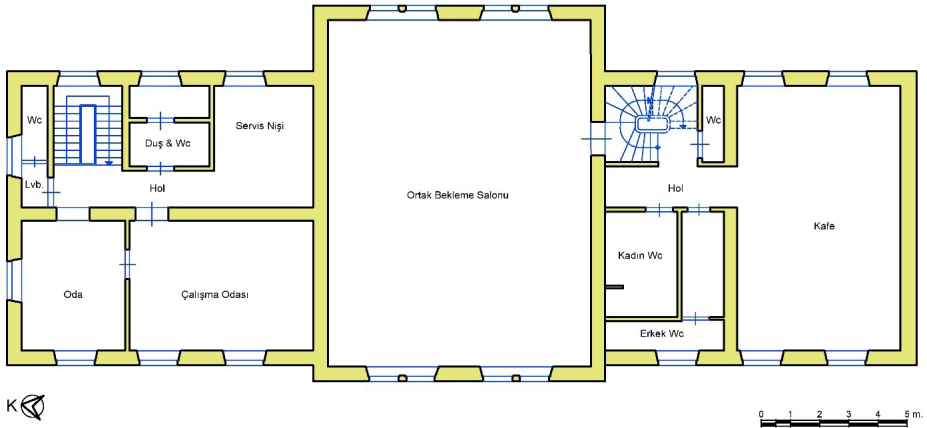
Bekleme salonu ile kafeyi bağlayan koridor aslında tek mekân iken, son restorasyonda bir koridor meydana getirilerek batı tarafında oluşan bölümde ise ıslak hacimler bulunmaktadır. Bu bölümde lavabolarla birlikte bir kadın ve bir de erkek tuvalet kabini mevcuttur (Şekil 42).

Koridorun doğu tarafında, yapının güney kanadının üst katına ulaşmayı sağlayan, 20 rıhtlı ve sahanlıksız ahşap merdiven yer almaktadır. Merdiven

yuvasının doğu duvarında bulunan bir kapı, istasyonun giriş (doğu) cephesine açılmaktadır (Şekil 42).

İstasyon binasının kuzey kanadının hem zemin ve hem de birinci katta ana bekleme salonuyla irtibatı bulunmamaktadır. Bu bölümün girişi, batı cephesinin ortasında yer alan bir kapı ile sağlanmaktadır. Günümüzde personel girişine ayrılmış olan bu birimin kuzeyinde (ofis) ve güneyinde (rezervasyon) iki mekân yer almaktadır. Giriş ve çıkışları personel giriş koridorundan sağlanan ofis mekânı, kuzey ve batı taraflarına açılmış iki adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Rezervasyon odası ise personel giriş koridorunun yanı sıra bir kapı ile doğusunda bulunan hol ile bağlantılı duruma getirilmiştir. Bu oda, batı tarafında bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 42).

Hol, özgünündeki 6,35 x 4,10 m ölçülerindeki mekânın bölünmesiyle oluşturulmuş ve bu alanda elde edilen wc, çay ocağı ve personel dinlenme odası, bu hol ile birbirine bağlanmıştır. Özgün mekânın, doğu cephesine açılmış iki adet mazgal pencere ile aydınlatıldığı görülmektedir. İstasyon binasının bu kanadın kuzeydoğu köşesinde yer alan merdivenin diğer bölümlerle doğrudan bağlantısı bulunmayıp, doğu cephesinde bulunan kapısı, doğrudan istasyonun giriş (doğu) cephesine açılmaktadır. Merdivenin kuzey tarafında bulunan 0,75 x 4,10 m'lik dar mekân, depo olarak kullanılmaktadır (Şekil 42).



Şekil 47. Konya Gar Binası 1. kat planı (Sarus Mimarlık'tan işlenerek)

İstasyonun güney kanadında bulunan ahşap merdiven ile ulaşılan birinci katta, hol ile ulaşılan güney bölümde yine 9,70 x 5,60 m ölçülerinde büyük bir salon yer almaktadır. Bu katta da salonun güney cephesi sağır olarak bırakılmış, doğu ve batı cephelerine açılan ikişer adet pencere ile bu mekânın aydınlatılması sağlanmıştır. Holün batı tarafı, alt katta olduğu gibi ıslak hacim olarak düzenlenmiş, kadın ve erkek wc olarak bölünmüştür. Merdiven kovasının güney tarafında bulunan 2,60 x 0,75 m'lik küçük mekân da wc olarak düzenlenmiştir (Şekil 47).

Alt kattaki bekleme salonunun kat yüksekliğinin fazla olması sebebiyle üst katta meydana gelen kot farkı, çatıya kadar devam eden merdivenin ilk beş rıhtı kullanılmak suretiyle aşılmıştır. Bu şekilde ulaşılan üst kat bekleme salonu, alt kat salonu ile aynı ölçülerde olduğu halde, süsleme olarak çok sade tutulmuştur. Doğu ve batı taraflarında bulunan 2,25 m genişliğindeki mazgallı pencere bölmeleri, ikişerli gruplar halinde düzenlenerek bu mekânın aydınlatılması sağlanmıştır (Şekil 47). Bu katta bulunan ortak bekleme salonu da dahil olmak üzere tüm birimlerin kat yükseklikleri 3,45 m olarak alınmıştır.

İstasyonun kuzey kanadının ikinci katına bu bölümün kuzeydoğu tarafında yer alan merdivenle ulaşılmaktadır. Yeniden işlevin gerektirdiği birimlerin şekillendirdiği planlamada, merdivenin doğrudan bağlı olduğu hol, birimler arasında sirkülasyonu sağlamaktadır. Merdiven yuvasının kuzeyinde bulunan dar mekân, ıslak hacim olarak değerlendirilmiştir. Holün batısında bulunan mekân ise iki ayrı oda olarak düzenlenmiştir. Bunlardan köşedeki oda kuzey ve batı cephelerinde, diğer oda ise batı cephesinde bulunan ikişer adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Holün bulunduğu alan ise duş, wc ve servis nişi olarak planlanmıştır (Şekil 47).

İstasyonun her iki kanadında bulunan merdivenler hem çatıya hem de bodruma bağlantıyı sağlamaktadır. İstasyonun güney kanadında bulunan merdiven çatıya kadar aynı formda devam ederken, kuzey kanattaki merdiven ise bu katta iki kollu ortada sahanlıklı merdiven olarak düzenlenmiştir. Yaklaşık %54 eğime sahip çatının eğimli yüzeylerinin oturduğu kısımlar 80 cm yükseltilmiş ve böylece çatının iç yüksekliği artırılmış ve depo olarak kullanılabilir hale getirilmiştir. Doğu ve batı cephede bulunan pencerelerin hizasında, çatı arasını aydınlatmak üzere 90 cm genişliğe ve 45 cm yüksekliğe sahip 12 adet pencere kullanılmıştır. Bu pencereler, 80 cm genişliğe sahip saçakların 45 cm sarkan bölümlerinin arkasına, kısmen gizlenmiş durumdadır (Şekil 48).

Her iki merdiven de birbirleriyle bağlantısı olmayan ve büyük bölümü dolgu olarak inşa edilmiş kot altının kullanıma açılan ikişer birimine ulaşmaktadır. Kuzey kanattaki merdivenin ulaştığı bodrum katta merdivenin güney ve batısında iki adet depo bulunmaktadır. Üst örtüleri tonoz olan depolardan batıdakinin kuzey duvarında bir adet kuranglez bulunmaktadır. Güney kanattaki merdiven de bu katta bulunan iki adet depo mekânı ile irtibatlıdır. Bu bölümdeki depolar da yine merdivenin güney ve batısında bulunmaktadır. Üst örtüleri tonoz olan bu bölüm depolarının ikisinde de kuranglez bulunmamaktadır. Bodrum katta yer alan hacimlerin iç yükseklikleri 230 cm'dir.

Üst örtü, dört yöndeki kısa kenarlarda yer alan kalkan duvarlarla üçgen alınlıklar oluşturacak şekilde, kırma çatı olarak düzenlenmiştir. Bu bölümde uzun kenarlardaki (kuzey ve güney cepheler) kalkan duvarlar üzerine üst



kısımları kemerli ikişer adet, kısa kenarlarda (doğu ve batı) bulunan kalkan duvarlar üzerine de birer adet olmak üzere açılmış dairesel pencereler ile çatı arasının ışıklandırılması sağlanmıştır.

İstasyonun kuzey, doğu ve batı cepheleri pencere açıklıklarıyla hareketli hale getirilmişken doğu cephesi ise zemin ve 1. katlarda sağır bırakılmıştır. Bu cephede yalnızca çatının üçgen kalkan duvarının üzerine açılmış bir çift yarım daire kemerli pencere bulunmaktadır. Diğer cephelerin tamamında her iki katta da pencereler bulunmakta olup, bunların alt katta bulunanlarının üst bölümleri yarım daire kemerli olarak geçilmişken, üst katta bulunanların tamamı ise düz lento ile geçilmiştir.



Ön cephe  
(doğu cephe)



Peron cephesi (batı cephe)  
(TCDD Gar Müd. Arşivi)



Peron ve sağ yan cephe  
(güneybatı cephe)



Ön cephenin gece görünümü  
(TCDD Gar Müd. Arşivi)

**Şekil 48.** Konya Gar Binası'nın cephelerinden görüntümler (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun doğu cephesinde binaya girişi sağlayan üç adet kapı vardır. Ortada yer alan bekleme salonuna açılan kapı, üçlü düzenlemenin ortasında yer almakta olup, kapının her iki tarafına birer adet pencere yerleştirilmiştir. Cephenin kuzey ve güney kanadında bulunan merdivenlerden kuzeydeki merdiven zemin katla irtibatlı değildir. Merdivenlerin giriş kapılarının güney tarafında ikişer adet pencere yer almaktadır.

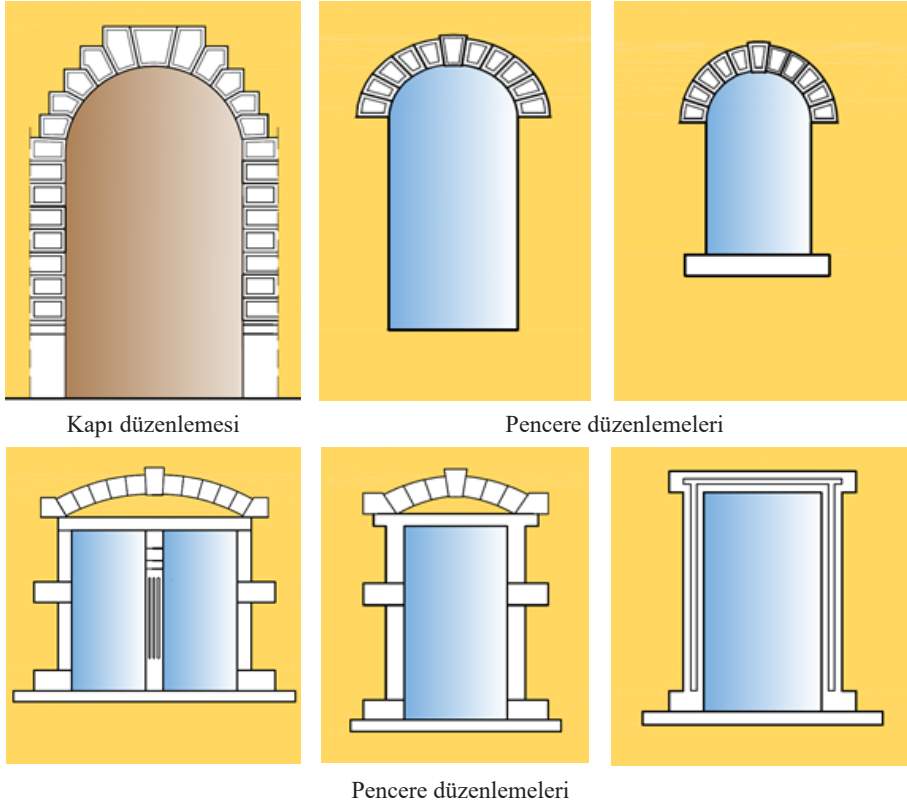
Yapının cephelerinde, farklı yüksekliklerden geçirilmiş dört adet silme hattı dikkat çekmektedir. Bunlarda ikisi, birinci ve ikinci katların arasında bulunmaktadır. Bu silmelerden kat silmesi olarak uygulanan silme, diğerlerine göre fark edilecek ölçüde kalın tutularak, profilli olarak yapılmıştır. Birinci katta bulunan pencereler, doğrudan bu kat silmesinin üzerinden başlamaktadır. Cephelerde dikkat çeken ikinci silme hattı, bekleme salonuna girişin sağlandığı kapı ve yanlarda bulunan pencerelerin kemerlerinin bittiği noktalardan ince bir silme olarak geçirilmiştir. Binanın zemin katının köşeleri bu silme hizasına kadar rustik tarzda kenarlarına su yolu açılmış (bosajlı) malzeme ile örülmüştür. İkinci kat ile çatıyı ayıran döşeme hizasında ve zemin kat pencerelerinin alt hizasından da yine cepheyi çevreleyen basit birer silme bulunmaktadır (Şekil 48).

Zemin katta bekleme salonunun doğu ve batı cepheleri hariç pencereler sövesiz olarak düzenlenmiştir. Yuvarlak kemer şeklini veren kemer taşları bosajlı olarak işlenmiş ve rustik tarzda kullanılmıştır. Kilit taşları ise kemer alınlığından dışa taşırılarak vurgulu hale getirilmiştir. Bekleme salonunun her iki cephesinde bulunan kapı ve pencereler ise söveli olarak yapılmıştır (Şekil 49).

Kare formulu pencerelerin yer aldığı birinci katta pencere söve ve lentoları dışa taşırılarak vurgulanmıştır. İstasyonun kuzey ve güney kanatlarında bulunan ikinci katın doğu ve batı cephelerine bakan pencerelerin ortaya yerleştirilmiş olanları yine düz atkılı olarak yapılmış olmakla beraber, bu pencerelerin lentolarının üzerinde basık kemer formulu tahfif kemerler kullanılmıştır. Tahfif kemerlerin de üzengi ve kilit taşları ölçü olarak farklılaştırılarak ön plana çıkartılmıştır. Üst kattaki ortak bekleme salonunun doğu ve batı cephelerinde yer alan ikişerli pencere düzenlemelerinde de aynı uygulama tekrarlanmıştır. Doğru ve batı cephelerinde yer alan kalkan duvarların üst kısımlarında da etrafi diğer pencerelerle uygun şekilde vurgulanmış dairesel birer adet pencere, çatı içi boşluğunu aydınlatmaktadır (Şekil 49).

Yapının kuzey cephesinde bulunan pencereler, doğu ve batı cephelerinin pencereleriyle uygun bir şekilde düzenlenmiştir. Bu cephenin kalkan duvarlı çatı bölümünde, zemin kat pencerelerine uygun formda açılan ikili pencere grubu yer almaktadır (Şekil 49). Aynı düzenleme güney cephesinde de tekrar edilmişken, güney cephenin zemin ve birinci kat bölümleri sağır bırakılmıştır.

Cephelerin zemin kat pencerelerinin alt ve üst bölümlerinden geçen silmelerinin arası, köşelerdeki rustik sıraların hizasında yatay sıva bantlarıyla zenginleştirilmiştir. Çatının kalkan duvarlı bölümlerinden uzanan saçak kısımları, eliböğründelerle desteklenmiştir (Şekil 48).



Şekil 49. Konya Tren Garı'nda kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

Yapının peron (batı) cephesi önünde yer alan özgün ahşap sundurma, Cumhuriyet Dönemi'nde cephe boyunca uzanan çelik malzemeli yeni bir sundurmayla değiştirilmiştir. Bu yeni sundurmanın taşıyıcıları da iç mekânda bulunan çelik kolonlara benzer gövde ve başlıklara sahiptir. Günümüzde, hızlı tren hattına engel oluşturduğundan Cumhuriyet Dönemi eklemesi olan bu sundurma kaldırılmıştır (Bozkurt, 2012b: 364). Bu sundurma, Eskişehir ve Ankara'da uygulanan plana benzeyen yapıyı yalnızca kanatlar önünde değil, yapı boyunca yer almasıyla da diğer örneklerden tamamen ayırmaktadır (Erol, 2003: 131).

Konya Gar Binası, son yapılan restorasyon çalışmalarında demiryolu yolcularına VIP salonu olarak hizmet vermeye başlamıştır. Tarihi Gar Binası'nın kuzeyinde yer alan ve günümüzde de konvansiyonel tren garı olarak kullanılan modern ek bina, 1950'li yıllarda inşa edilmiştir. Bu bina, artan yolcu kapasitesine cevap verebilmek için tarihi gar binasına ek olarak yapılmıştır ve günümüzde de aktif olarak konvansiyonel tren seferlerine hizmet vermeye devam etmektedir.

Konya Tren Garı'nın birinci katında, restorasyon ve yeniden işlevlendirme çalışmaları öncesinde planları birbirinden farklı üç adet lojman yer almaktaydı.

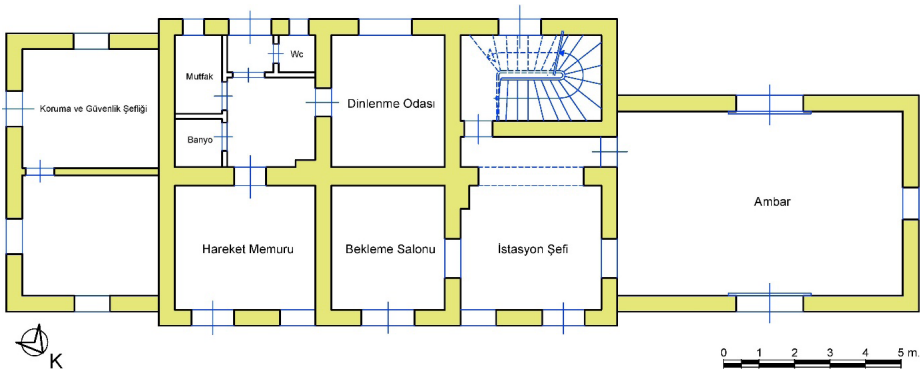
Kuzey kanatta yer alan lojman üç oda, banyo ve mutfak bölümlerinden meydana gelmekteydi. Orta ve güney kanatta bulunan dairelerin özgün planlarında değişiklik yapılmış olmakla beraber bunların da yine üç odalı olarak inşa edildikleri anlaşılmaktaydı (Bozkurt, 2012b: 364).

Konya Tren Garı'nın inşasında taş, tuğla, ahşap ve çelik malzeme kullanılmıştır. Duvarlar 60 cm kalınlığında taş malzemeden inşa edilmiştir. İç bölümdeki bölme duvarlarda ise tuğla malzeme kullanılmıştır. Kat döşemeleri ahşap kirişlemelerle oluşturulmuştur. Bekleme salonunun geniş açıklığının geçilmesinde ve döşemesinde ise çelik sütunlar ve putreller kullanılmıştır. Çatı ise alaturka kiremitle kaplıdır.

#### 4.8. Kaşınhan Tarihi İstasyon Binası

Kaşınhan İstasyon Binası, Kaşınhan mahallesi, İstasyon caddesi No: 27/A'da bulunmaktadır. 21.04.1903 tarihinde imzalanan antlaşmayla hattın bu bölümü için Almanlara imtiyaz verilmiş ve 13.04.1903 tarihinde de "Societe Imperial Ottomane du Chemin de fer de Bagdad" ismiyle Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur (Beydilli, 1991: 172). 1914 yılına kadar bu hattın ancak 271 kilometresi bitirilebilmiştir (Tamçelik, 2000: 501). Hattın bu bölümünün önemli noktalarından birisi olan Adana Tren İstasyonu'nun 1912 yılında tamamlandığı düşünüldüğünde (Akpolat, 2004: 80) bu hat üzerinde bulunan istasyonların da hemen hemen aynı tarihlerde inşa edilmiş olma olasılıkları yüksektir. Hattın bu ikinci bölümünü oluşturan istasyonlar da önceki istasyonlarla benzer mimari özelliklerde inşa edilmiştir.

Kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda inşa edilen istasyon 25,75 x 8,65 m ölçülerindedir. Yapının orta bölümü iki, kuzey ve güney kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Kuzeybatı kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden 2,15 m, peron cephesinden 40 cm geride iken; koruma ve güvenlik şefliği için ayrılmış bulunan güneydoğu kanadı ise giriş ve peron cephelerinden 40 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 50).



Şekil 50. Kaşınhan Tren İstasyonu zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta bölümünün giriş (güneybatı) cephesinde zemin katta her iki tarafta birer kapı ile orta bölümde bir pencere bulunmaktadır. Yapının cephesi incelendiğinde orta bölümdeki pencerenin de özgün durumunda kapı olduğu halde, sonradan pencereye dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır. Cephenin kuzeybatı tarafındaki kapı, birinci kata ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin kuzeydoğusunda bulunan kapıdan, istasyon şefi odasına geçiş verilmiştir (Şekil 50).

Giriş (güneybatı) cephesinin güneydoğu tarafında bulunan kapının açıldığı odada muhdes bölümler dikkat çekmektedir. Özgünü 3,95 x 3,70 m ölçülere sahip odanın girişinde küçük bir antre oluşturulmuş ve antrenin kuzeybatı tarafına da wc yapılmıştır. Wc, cepheye açılmış olan 55 cm genişliğindeki bir pencere aracılığıyla havalandırılmaktadır. Antrenin kuzeydoğusundaki kapı ile hol kısmına geçilmektedir. Holün güneydoğu tarafında oluşturulan iki mekândan cepheye bakan birim, mutfak olarak değerlendirilmiş ve cepheye açılan 60 cm genişliğe sahip bir pencere ile havalandırılması sağlanmıştır. Bu bölümdeki ikinci mekân ise banyo olarak düzenlenmiş olup, havalandırması bulunmamaktadır. Holün kuzeybatı tarafındaki kapıdan, istasyonun orta kesiminde konumlanmış bulunan dinlenme odasına giriş sağlanmıştır. Dinlenme odası 3,70 x 3,20 m ölçülerinde olup, istasyonun orta bölümünde eksene açılmış bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Yapının özgün durumunda bu pencerenin aslında bu mekâna giriş sağlanan kapı olduğu ve sonradan alt bölümü belirli bir seviyeye kadar örülme suretiyle kapının pencereye dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır. Holün kuzeydoğu tarafındaki kapı ise, peron (kuzeydoğu) cephesinde bağımsız girişi bulunan hareket memuru odasına açılmaktadır (Şekil 50).

İstasyonun peron (kuzeydoğu) cephesinde yer alan kapılardan kuzeybatıdaki istasyon şefi odasına açılmaktadır. Bu oda 4,90 x 3,95 m ölçülerindedir. Odanın merdiven evine yakın bölümünde, istasyonu yatayda iki bölüme ayıran ana duvarın uzantısında iki adet duvar dışı, odayı iki bölümlü hale getirmektedir. Oda, giriş kapısının güneydoğu tarafına açılmış bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneydoğu tarafında bulunan bekleme salonu ile arasındaki duvar üzerinde bir iç pencere yer almaktadır. İstasyon şefi odasının kuzeybatı tarafındaki pencere ise ambar mekânına açılmaktadır. Odanın, duvar dışlarıyla ayrılan ikinci bölümünün güneybatı duvarındaki kapı, odanın merdiven evi ile bağlantısını sağlamaktadır. Bu bölümün kuzeybatı duvarındaki kapı ile de ambar mekânına geçiş sağlanmıştır (Şekil 50, 51).

İstasyonun peron (kuzeydoğu) cephesinin orta bölümünde yer alan kapı, bekleme salonuna aittir. 3,50 x 3,20 m ölçülerindeki Bekleme salonunun kuzeybatı duvarında, istasyon şefi odasına açılan bir iç pencere yer almaktadır (Şekil 50, 51).



Üst kata çıkış merdiveni



Bekleme salonu



Çatı arası boşluğu

**Şekil 51.** Kaşınhan Tren İstasyonu'nun iç mekânlarından görünümüler (M. Mutlu, 2024)

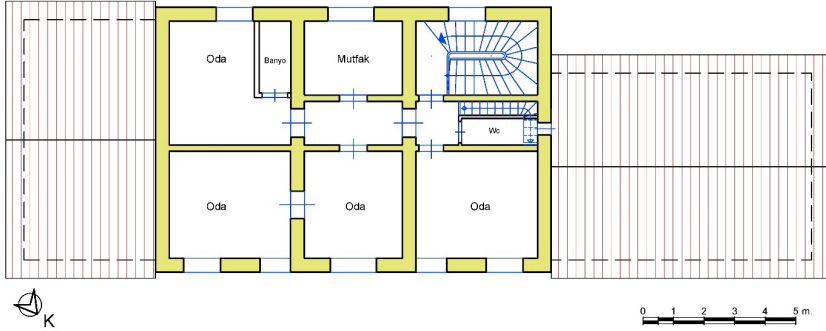
Bu cephedeki üçüncü kapı, güneydoğu tarafında bulunmaktadır. Bu kapı ile ulaşılan mekân, hareket memuru odası olarak değerlendirilmiştir. 3,95 x 3,50 m ölçülerindeki bu mekân, giriş kapısının kuzeybatı tarafındaki pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneybatı duvarında bulunan kapı ise, giriş (güneybatı) cephesinden de bağımsız bir şekilde ulaşma imkânı olan dinlenme birimlerinin olduğu bölümün holüne açılmaktadır (Şekil 50).

İstasyon binasının güneydoğu kanadını oluşturan iki birim, koruma ve güvenlik şefliğine ayrılmıştır. Güneydoğu cephesindeki bir kapı ile geçilen ilk bölüm 3,85 x 3,35 m ölçülere sahiptir. Bu mekânda güneybatı duvarına açılmış bir adet pencere bulunmaktadır. Bu bölümün kuzeydoğu tarafındaki bir kapı ile ikinci mekâna ulaşılmaktadır. 3,85 x 3,40 m ölçülere sahip ikinci mekân ise güneydoğu ve kuzeydoğu cephelerine açılan iki adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Cepheler incelendiğinde bu mekânın güneydoğuya açılan penceresinin aslında kapı olduğu, ancak sonradan alt kısmında bir bölümünün örülmek suretiyle pencereye çevrildiği anlaşılmaktadır (Şekil 50, 53).

İstasyonun kuzeybatı kanadında ambar yer almaktadır. 8,05 x 5,20 m ölçülerindeki ambarın güneydoğu duvarında istasyon şefi odasına açılan bir iç pencere ve bir adet de kapı bulunmaktadır. Kuzeybatı tarafındaki bir pencere ile aydınlatılan ambarın kuzeydoğu ve güneybatı duvarlarının orta bölümlerinde bulunan 1,90 m genişliğindeki kapılar sürme sistem ile açılıp kapanacak biçimde yapılmıştır. Kapıların önündeki platformlar iptal edildiği için kapılar zemin seviyesinden bir miktar yukarıda kalmıştır (Şekil 50, 53).

Kaşınhan İstasyon Binası'nın birinci katı lojman olarak kullanılmaktadır. Lojman katına, giriş cephesinin kuzeybatısında bulunan 21 adet rıhta sahip merdiven ile ulaşılmaktadır. Merdiven birinci katta antre bölümüne açılmakta olup, antrenin kuzeybatı tarafında da küçük bir pencere ile havalandırılan wc bulunmaktadır. Bu bölümdeki 45 cm kol genişliğine sahip iki kollu çeyrek döner merdivenle çatıya ulaşılmaktadır. Antrenin güneydoğu tarafındaki kapı, diğer birimlerin bulunduğu hole açılırken, kuzeydoğu tarafındaki kapıyla ise

3,95 x 3,50 m ölçülere sahip odaya geçilmektedir. Bu oda, kuzeydoğu (peron) cephesine açılan iki adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 52).



Şekil 52. Kaşınhan Tren İstasyonu 1. kat planı (M. Mutlu, 2024)

Antreden geçilen holde üç adet kapı bulunmaktadır. Kuzeydoğu tarafta bulunan kapı, 3,50 x 3,20 m ölçülere sahip odaya açılmaktadır. Peron cephesine bakan bir adet pencere ile aydınlatılan bu odanın güneydoğu duvarında bulunan bir kapı ile de ayrıca bağımsız bir girişe sahip olmayan odaya geçilmektedir. 3,95 x 3,50 m ölçülerindeki bu oda da peron cephesine bakan iki adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 52).

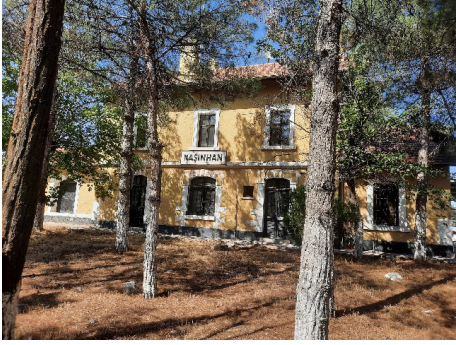
Holün güneybatı tarafındaki kapı, mutfak birimine açılmaktadır. Mutfak, 3,20 x 2,40 m ölçülerindedir. Mekân, güneybatı tarafında ön cepheye açılan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 52).

Holden ulaşılan son mekân ise güneydoğu ucunda bulunan kapı ile erişilen odadır. Özgününde 4,05 x 3,95 m ölçülere sahip odanın batı tarafına muhdes banyo mekânı eklenmiştir. Oda, güneybatı duvarındaki bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 52).

İstasyonun dış cepheleri basık kemerli kapı-pencere açıklıklarıyla hareketlendirilmiştir. Ortadaki iki katlı bölümdeki kat silmeleri giriş (güneybatı) ve peron (kuzeydoğu) cephelerinde farklı özellik ortaya koymaktadır. İstasyonun giriş cephesindeki silme, kat döşeme hizasında bulunmakta olup basit bir profille oluşturulmuştur. Peron cephesindeki silme ise kat döşemesi seviyesinde içbükey ve dışbükey profilli olarak yapılmıştır. Bu katın pencere denizliklerinin hizasında daha kalın bir silme olarak, yine içbükey ve dışbükey yüzeylerden meydana gelen bir silme daha bulunmakta olup, her iki silmenin arası doldurularak cephede geniş bir bant meydana getirilmiştir (Şekil 53).

Mevcutta istasyonun orta bölümünde giriş cephesinde iki, peron cephesinde üç olmak üzere beş adet kapı bulunmaktayken, özgün yapıda ise her iki cephede üçer tane olmak üzere toplam altı adet kapı olduğu anlaşılmaktadır. Tamamı basık kemer formulu kapıların ortada bulunanları ise, diğerlerine göre farklı düzenlenmiştir. Bu kapıların basık kemerleri, altı adet kemer taşının ortada

yer alan ve daha büyük ölçüde yapılmış olan kilit taşı ve yanlarda da ölçü ve şekliyle vurgulu hale getirilmiş olan üzengi taşlarıyla farklılık oluşturulmuştur. Yanlarda bulunan kapıların basık kemerleri ise ortada bulunan kilit taşının her iki tarafında yer alan birer parça şeklinde, üç parça malzemeden meydana gelmektedir (Şekil 53, 54).



Ön cephe (güneybatı cephe)



Peron cephesi (kuzeyden görünüm)



Güneyden görünüm (sağ yan cephe)



Peron cephesinde Bekleme Salonu'nun girişi

**Şekil 53.** Kaşınhan Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

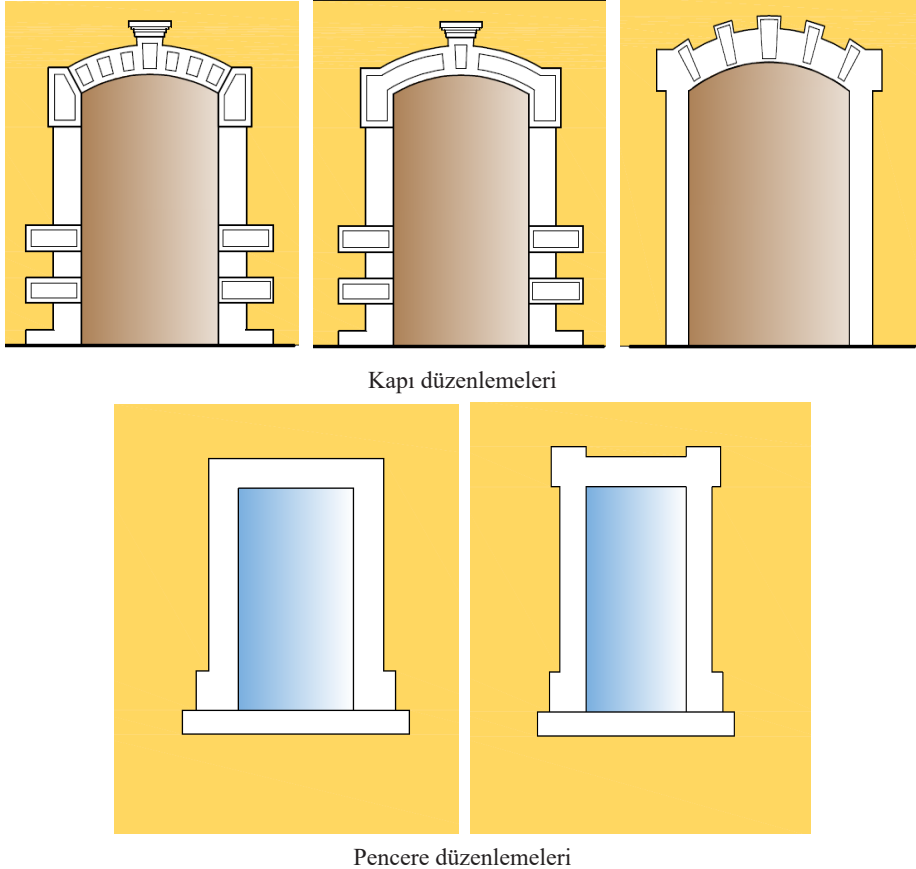
Zemin katta kapıların söveleri dört sıra halinde rustik tarzda işlenmiş bosajlı taşlarla vurgulanmıştır. Yapının kuzeybatı kanadında yer alan ambarın her iki tarafındaki sürme kapıları da orta bölümden bekleme salonuna girilen kapılarla benzer teknikte yapılmış ancak bu kapıların söve kısımlarında örgü sıraları vurgulanmamış ve kemer taşları da bir büyük bir küçük olacak şekilde şaşırtmalı olarak örülmüştür (Şekil 53, 54).

İstasyonun kuzeybatı kanadının kuzeybatı duvarında bulunan ve ambarı aydınlatan pencere ile güneydoğu kanadının güneydoğu cephesinde bulunan, birisi sonradan pencereye dönüştürülen iki kapı da istasyonun orta bölümünün yanlarında bulunan kapılarla aynı teknikte yapılmıştır (Şekil 53).

İstasyonun orta bölümünün kuzeydoğu ve güneybatı cephelerindeki pencereler tamamen dikdörtgen formda yapılmıştır. Kapılara göre daha sade tutulmuş olan pencerelerden birinci kattakiler silmenin üzerine oturmaktadır.



Üst kat pencerelerinin lento ve sövelerinin birleştiği köşeler dışa taşırılarak vurgulanırken, alt kat pencerelerinin ise sövelerinin denizliklere oturduğu bölümler dışa taşırılmak suretiyle belirginleştirilmiştir (Şekil 53, 54).



**Şekil 54.** Kaşınhan İstasyon Binası'nda kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun şef odasının ve ambar bölümünün altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, orta bölümün kuzeydoğu cephesine açılan bir ve ambarın kuzeybatı güney cephesine açılan iki adet pencere tarafından sağlanmaktadır.

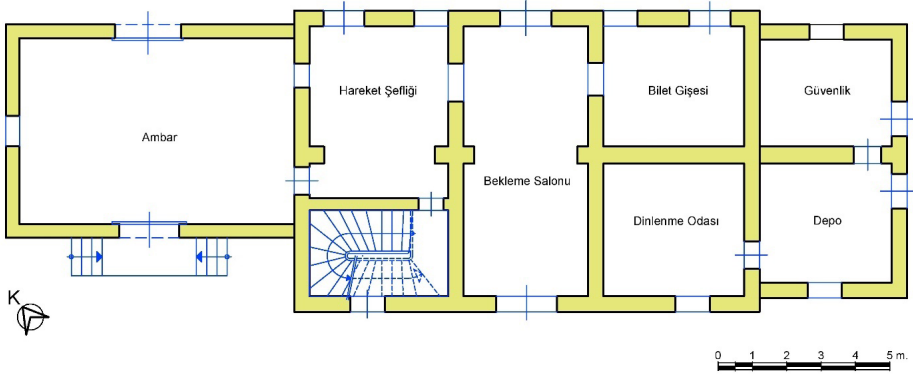
İstasyonun inşasında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kalınlıklar, taşıyıcı duvarlarda ortalama 50 cm iken birinci katın bazı bölümlerinde 20 cm'ye düşürülmüştür. Muhdes bölümlerde ise 15 cm kalınlığında tuğla malzeme kullanılmıştır.

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremit ile kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.9. Çumra Tarihi İstasyon Binası

Yapı, ilçenin İzzetbey mahallesinde, İstasyon caddesinde bulunmaktadır. Almanlara verilen imtiyaz çerçevesinde 13.04.1903 tarihinde de “Societe Imperial Ottomane du Chemin de fer de Bagdad” (Bağdat Demiryolu) Şirketi tarafından inşa edilen hat üzerinde bulunan istasyonun (Beydilli, 1991: 172) 1912 yılında açılmış olması muhtemeldir. Hattın ilk etaptaki istasyonları ile benzer özellikte inşa edilen yapının mimarı belli değildir.

Hattın başlangıçta Çumra henüz ilçe statüsünü kazanmadan İçeriçumra sınırları içerisinde geçirilmesi planlanmışken, bölge halkının tren yoluna ve istasyona karşı çıkması sebebiyle demir yolu hattının güzergâhı değiştirilmiş ve istasyon da bugünkü yerine inşa edilmiştir (Durdu, 2011: 369). Demiryolunun buradan geçmesi kısa süre içinde bu bölgeyi cazibe merkezi haline getirmiş ve ilçenin burada kurulmasında demiryolu güzergâhı ve istasyon binasının önemli rolü olmuştur. 1926 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, demiryolu hattı üzerinden Adana'ya doğru gerçekleştirdiği seyahat esnasında burada mola vermiştir. Çumra'daki sulama tesislerini ve bu tesislerin yanında inşa edilmiş olan lojmanları gözlemleyen Atatürk, bu bölgenin gelişime açık ve potansiyeli yüksek bir yerleşim yeri olduğunu vurgulamıştır. “Bu şirin beldeyi geliştirmek, buraya önem vermek lazımdır. Çumra ilçe olmaya layıktır,” sözleriyle Çumra'nın geleceğine dair öngörülerini ifade etmiş ve 26 Haziran 1926'da Çumra'yı ilçe merkezi haline getirmiştir (Ulusoy; A. Erdoğan ve E. Erdoğan, 2010: 419-420).



Şekil 55. Çumra Tren İstasyonu zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyon binası, kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda planlanmıştır. 26,25 x 8,75 m ölçülerine sahip yapının birinci katı lojman olarak planlanmış olmakla beraber, lojman bir süre istasyon şefi tarafından kullanıldıktan sonra işlevi değiştirilmiştir. Günümüzde bu katta bulunan odalar, Lojistik Şefliği, İstasyon Şefliği ve ıslak hacimler gibi istasyonun bazı birimlerine ev sahipliği yapmaktadır. İstasyonun ambar kısmını meydana getiren kuzeybatı kanadı, giriş cephesinden 2,15 m, peron cephesinden ise 0,40 m geride inşa edilmiştir.

Güvenlik ve depo birimlerinin yer aldığı güneydoğu kanadı ise hem ön cepheden hem de peron cephesinden 0,40 m geride inşa edilmiştir (Şekil 55).

İstasyonun güneybatı tarafı ön cephesi, kuzeydoğu tarafı ise peron cephesidir. Yapı, orta kısma eklenmiş yan kanatlardan meydana gelmektedir. Orta bölümde yer alan iki adet girişten, kuzeybatı taraftaki, merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin kuzeydoğu duvarında bulunan bir kapı ile istasyon şefinin odasına geçiş sağlanmıştır. Orta bölümün merkeze yakın kesimindeki 1,75 m genişliğe sahip çift kanatlı kapı ise bekleme salonuna açılmaktadır. 3,60 m genişliğe sahip bekleme salonu, 7,85 m'lik ölçüsüyle peron cephesine kadar uzamaktadır. 1,5 m genişliğinde bir kapı ile peron cephesine açılan bekleme salonunun kuzeybatı duvarında hareket şefliği ile; güneydoğu duvarında ise bilet gişesiyle bağlantısını sağlayan birer tane iç pencere yer almaktadır. Salonun orta bölümünde karşılıklı bulunan iki adet 30 cm uzunluğa sahip duvar dişi, üst kat duvarının yükünü taşıyan döşemenin mesnet mesafesini kısaltmak amacıyla kullanılmıştır (Şekil 55).

İstasyonun orta bölümünün peron cephesinde simetrik düzenlenmiş üç adet kapı bulunmaktadır. Kuzeybatı tarafındaki kapı hareket şefliği odasına aittir. 5,00 x 4,05 m ölçülerindeki oda, giriş kapısının güneydoğu tarafında bulunan bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Hareket şefliği odasının güneydoğu duvarında bekleme salonu ile irtibatlı bir iç pencere bulunmaktadır. Odanın kuzeybatı duvarındaki 70 cm genişliğindeki iç pencere de ambara açılmaktadır. Aynı duvarın üzerinde, batı köşede bulunan kapı ile de hareket şefliği odası ile ambar arasında bağlantı sağlanmıştır. Hareket şefliğinin güneybatı duvarındaki kapı, merdiven evine ulaşmayı sağlamaktadır. Merdiven evine yakın bölümde, kuzeybatı ve güneydoğu duvarlarında yine 30'ar cm uzunluğunda duvar dişleri bulunmaktadır (Şekil 55).

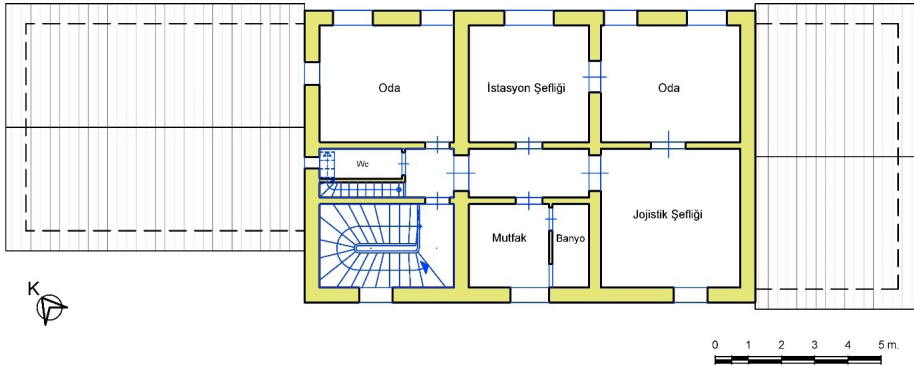
İstasyon binasının orta bölümünün güneydoğu tarafında bulunan üçüncü kapı, bilet gişesi olarak kullanılan odaya aittir. 3,50 x 4,10 m ölçülerindeki oda, giriş kapısının yanındaki pencere ile aydınlatılırken, odanın kuzeybatı duvarındaki bir iç pencere, bu odanın bekleme salonu ile bağlantısını sağlamaktadır (Şekil 55).

İstasyonun kuzeybatı kanadını ambar mekânı meydana getirmektedir. 8,00 x 5,40 m ölçülerindeki ambarın hareket şefliği odası ile iç bölümden bağlantılı bir kapısı olup, kuzeydoğu ve güneybatı cephelerinde, 1,9 m genişliğe sahip sürme sistemle çalışan bağımsız kapıları da bulunmaktadır. Mekân, kuzeybatı duvarının üst bölümüne açılan bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Ambar kısmının üzerinde döşeme bulunmayıp, çatı, açık çatı konstrüksiyonu ile inşa edilmiştir. Güneybatı tarafında bulunan kapı girişinde iki taraftan çıkışlı ve dörder rıhtla ulaşılan bir platform yer alırken, kuzeydoğu kapısında ise platform bulunmayıp bu taraftaki kapı yukarı seviyede kalmıştır.

İstasyonun güneydoğu kanadını güvenlik ve depo mekânlarının bulunduğu birimler meydana getirmektedir. Güneydoğu cephede bulunan iki kapıdan kuzeydoğu tarafında olan güvenlik odasına girişi sağlamaktadır. 3,10 x 3,85 m ölçülere sahip oda, kuzeydoğu duvarında bulunan pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneybatı duvarında ise bu kanattaki ikinci mekân olan depoya bağlantı sağlayan bir kapı yer almaktadır (Şekil 55).

İstasyonun bu kanadına yakın zamanda bir oda eklenmiştir. Güneydoğu cephesinde bulunan kapılardan depoya girişin sağlandığı kapıya, bu muhdes mekânın içinden ulaşılmaktadır. 3,85 x 3,45 m ölçülerindeki odanın kuzeydoğu duvarındaki kapı, güvenlik mekânına açılmaktayken, kuzeybatı duvarındaki kapı ile istasyonun orta bölümünde bulunan dinlenme odasına geçiş sağlanmaktadır. 4,10 x 4,85 m ölçülerindeki dinlenme odası ve depo birimleri güneybatı taraflarına açılmış pencerelerle aydınlatılmaktadır (Şekil 55).

Yapının ikinci katına, giriş cephesinin kuzeybatı tarafında bulunan merdivenle ulaşılmaktadır. 21 rıhtlı merdiven birinci katta 1,45 x 1,45 m ölçülerindeki antreye açılmaktadır. Antrenin kuzeybatı tarafında bir wc ve bunun hemen yanında ise çatıya ulaşmayı sağlayan yaklaşık 50 cm kol genişliğine sahip iki kollu çeyrek döner bir merdiven bulunmaktadır. Antrenin kuzeydoğusunda yer alan 4,05 x 3,50 m ölçülerindeki oda, kuzeydoğu tarafında iki, kuzeybatı tarafında da bir olmak üzere toplam üç adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Antrenin güneydoğu tarafından ise birinci katın diğer birimlerine ulaşmayı sağlayan bir hole geçiş yapılmaktadır (Şekil 56, 57).



Şekil 56. Çumra Tren İstasyonu 1. kat planı (M. Mutlu, 2024)

Holün kuzeydoğu tarafında, günümüzde istasyon şefliği olarak kullanılan 3,80 x 3,50 m ölçülerindeki oda yer almaktadır. Girişi ortadan sağlanan bu odanın karşısında ise 3,80 x 3,50 m ölçülerindeki mutfak birimi bulunmaktadır. Bu katın lojman olarak kullanıldığı dönemde mutfağın güneydoğu tarafında 1,10 m genişliğinde bölünen mekân, banyo olarak kullanılmıştır. Hem istasyon şefliği ve hem de mutfak birimleri, cepheye açılan birer adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Holün güneydoğu ucundaki kapı ise, 4,20 x 4,15 m ölçülerindeki lojistik şefliği

olarak kullanılan odaya açılmaktadır. Lojistik şefliğinin güneybatı duvarında bir adet pencere yer almaktadır. Bu katın doğu köşesinde bulunan odanın bağımsız girişi olmayıp, bu odaya istasyon şefliği ve lojistik şefliği odalarında bulunan kapılardan ulaşılmaktadır. Bu oda da kuzeydoğu duvarında bulunan iki adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 56).



Ambar bölümü



Ambarda sürme kapı sistemi



Wc girişi ve çatı çıkışı

**Şekil 57.** Çumra Tren İstasyonu'nun depo mekânı ve üst kat ıslak hacim girişinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

Yapının iki katlı olan orta bölümünde her iki cephe, kat silmeleriyle ayrılmıştır. İstasyonun giriş (güneybatı) cephesinde bulunan silme ince tutulmuşken, peron (kuzeydoğu) tarafındaki silme daha kalındır (Şekil 58).



Güneybatıdan görünüm (ön ve sol yan cephe)



Peron cephesi (kuzeydoğu cephe)



Sağ yan ve giriş cephesi



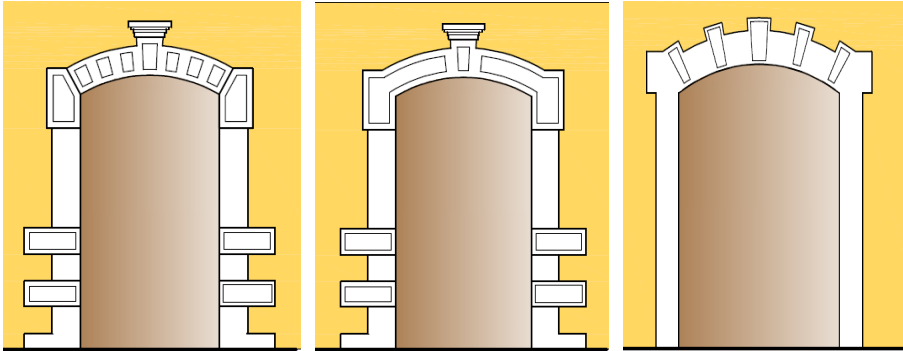
Sağ yan cephe (güneydoğudan görünüm)

**Şekil 58.** Çumra Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

Ambar kısmının altı bodrum katta depo olarak değerlendirilmiş olup, bu mekânların pencerelerinden iki tanesi kuzeybatı, bir tanesi ise güneybatı tarafa açılmaktadır.

İstasyonun dış cephesinin orta bölümü, simetrik düzenlenmiş kapı ve pencerelerle dikkat çekmektedir. Zemin katta, günümüzde güneybatı cephesinde bulunan iki adet kapıdan ortadaki, bekleme salonuna girişi sağlarken, kuzeybatı taraftaki kapı ise ikinci kata ulaşılan merdiven evine açılmaktadır. Bu cephede, güneydoğu tarafında bulunan pencerenin form özelliklerinden hareketle özgününde kapı iken sonradan pencereye dönüştürülmüş olduğunu söylemek mümkündür.

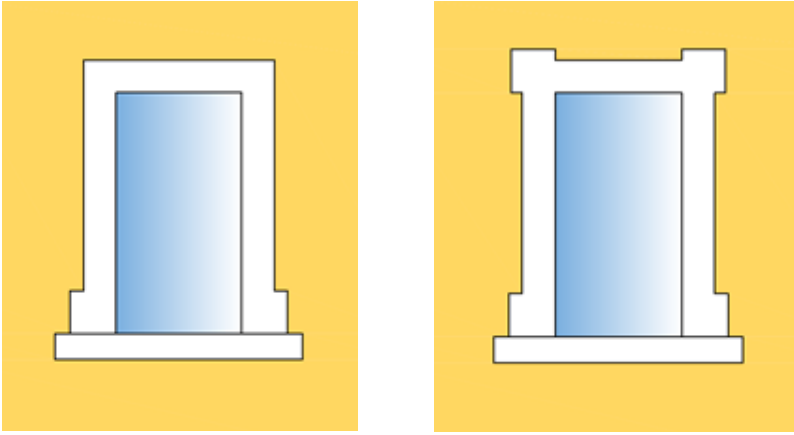
İstasyonun orta bölümünün her iki cephesinde (sonradan pencereye dönüştürülen bölüm de dahil) altı adet kapı bulunmaktadır. Tamamı basık kemer formlu kapıların ortada bulunan ve bekleme salonuna açılan her iki cephedeki kapılar, diğerlerine göre farklı düzenlenmiştir. Bu kapıların basık kemerleri, altı adet kemer taşının ortada yer alan ve daha büyük ölçüde yapılmış olan kilit taşı ve yanlarda da ölçü ve şekliyle vurgulu hale getirilmiş üzengi taşlarıyla farklılık meydana getirmektedir. Yanlarda bulunan kapıların basık kemerleri ise ortada bulunan kilit taşının her iki tarafında yer alan birer parça şeklinde, üç parça malzemedan oluşmaktadır. Zemin katta yapının köşeleri ve kapıların söveleri dört sıra halinde rustik tarzda işlenmiş bosajlı taşlarla vurgulanmıştır. Yapının kuzeybatı kanadında yer alan ambarın her iki tarafındaki sürme kapıları da orta bölümden bekleme salonuna girilen kapılarla aynı teknikte yapılmış, ancak bu kapıların söve kısımlarında örgü sıraları vurgulanmamıştır. Ambarın kuzeybatı tarafında bulunan pencere düzenlemesi ile orta bölümün kuzeydoğu cephesinde, kapıların arasında bulunan iki adet pencere ile istasyonun güneydoğu kanadını meydana getiren bölümde yer alan güvenlik mekânının giriş kapısının düzenlemesi de orta bölümün yanlarında bulunan kapılarla aynıdır (Şekil 59).



Şekil 59. Çumra İstasyon Binası'nda kapı düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

Yapının güneydoğu kanadını oluşturan ve kuzeydoğu ve güneybatı cephelerine açılan güvenlik ve depo birimlerinin pencereleri dikdörtgen formludur. Bu pencerelerde lento, söveler ve denizlik kısımları bir miktar dışarıya taşırılmış ve sade bırakılmıştır.

İstasyonun orta bölümünde yer alan kapı ve pencere boşluklarının tamamı, üst katta pencere olarak değerlendirilmiştir. Bu açıdan birinci katın giriş (güneybatı) cephesinde üç adet, peron (kuzeydoğu) cephesinde ise beş adet pencere bulunmaktadır. Pencerelerin tamamı dikdörtgen formlu olup, lentoları, söveleri ve denizlikleri bir miktar taşırılarak vurgulanmıştır (Şekil 60). Bu katın kuzeybatı cephesindeki ıslak hacmi havalandıran ve yine çatıda kuzeybatı ve güneydoğu taraftaki kalkan duvarlara karşılıklı açılmış bulunan çiftler pencere de aynı teknikte yapılmıştır.



Şekil 60. Çumra İstasyon Binası'nda pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

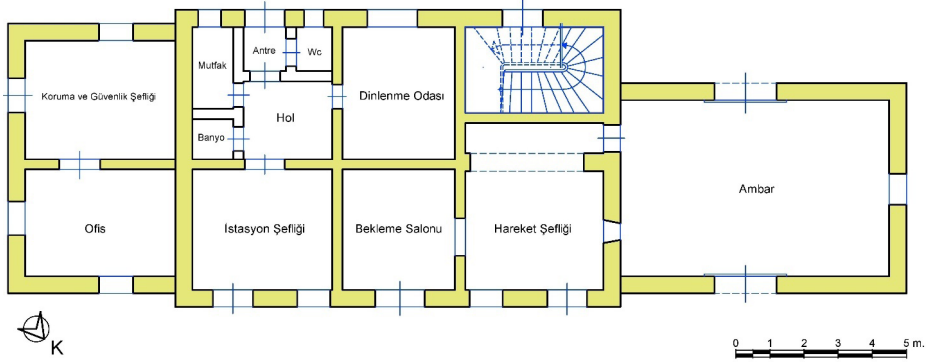
İstasyon binasının döneminin özelliği olarak duvarlarında tuğla malzeme kullanılmıştır. Döşemeler ise çelik putrellerin araları yine tuğla ile doldurulmak suretiyle inşa edilmiştir. Duvar yüzeyleri sıva ile kaplanmıştır (Ulusoy; A. Erdoğan ve E. Erdoğan, 2010: 421). Tuğla duvar kalınlıkları zemin katta ortalama 45 cm olarak alınmışken, üst katta, iç bölümlerde bazı duvar kalınlıkları 20 cm'ye düşürülmüştür.

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülmüştür. Çatı, Marsilya tipi kiremit ile kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.10. Arıkören Tarihi İstasyon Binası

Arıkören İstasyon Binası, Çumra ilçesine bağlı Arıkören köyü sınırları içinde bulunmaktadır. İstasyon binası, üzerinde yer aldığı hattın ve inşa tarihi bilinen istasyonlarla birlikte düşünüldüğünde, 1912 yılında inşa edilmiş olmalıdır. Mimarı belli değildir.

Kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda inşa edilen istasyon 26,30 x 8,70 m ölçülerindedir. Yapının orta bölümü iki, kuzeybatı ve güneydoğu kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Kuzeybatı kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden 2,15 m, peron cephesinden 40 cm geride iken; ofis ile koruma ve güvenlik şefliğinin yer aldığı güneydoğu kanadı ise her iki cepheden de 40 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 61).



Şekil 61. Arıkören Tren İstasyonu zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta bölümünün giriş (güneybatı) cephesinde zemin katta her iki yanda birer kapı ve orta bölümde de bir pencere bulunmaktadır. İstasyonun orta bölümünün güneydoğusundaki mekân muhdes bölümlerle sahip olup, burada oluşturulan mekânlara açılan iki küçük pencere bulunmaktadır. Yapının cephesi incelendiğinde orta bölümdeki pencerenin de yapının özgün durumunda kapı olduğu halde, sonradan pencereye dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır. Cephenin kuzeybatı tarafındaki kapı, birinci kata ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Birçok istasyon binasında görülen örneklerin aksine, merdiven evinden başka bir birime geçiş bulunmamakta, doğrudan birinci kata bağlantı sağlanmaktadır (Şekil 61).

Giriş (güneybatı) cephesinin güneydoğu tarafında bulunan kapının açıldığı, yapının özgün halinde 4,10 x 3,90 m ölçülerine sahip oda, muhdes bölümler yapılarak tekrar düzenlenmiştir. Odanın girişinde küçük bir antre oluşturulmuş ve antrenin kuzeybatı tarafına da wc yapılmıştır. Wc, cepheye açılmış olan 55 cm genişliğe sahip bir pencere aracılığıyla havalandırılmaktadır. Antrenin kuzeydoğusundaki kapı ile hol kısmına geçilmektedir. Holün güneydoğu tarafında oluşturulan iki mekândan cepheye bakan birim mutfak olarak değerlendirilmiş ve cepheye açılan bir pencere ile havalandırması sağlanmıştır. Bu bölümdeki ikinci mekân ise banyo olarak düzenlenmiş olup, havalandırması bulunmamaktadır. Holün kuzeybatı tarafındaki kapıdan, istasyonun orta kesiminde konumlanmış bulunan dinlenme odasına giriş sağlanmıştır. Dinlenme odası 3,90 x 3,30 m ölçülerinde olup, istasyonun orta bölümünde bulunan bir pencere ile aydınlatılmaktadır.

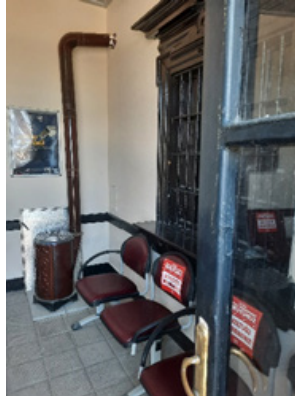


Yapının özgün durumunda bu pencerenin buradaki mekâna giriş sağlayan kapı olduğu ve sonradan alt bölümü belirli bir seviyeye kadar örülmek suretiyle pencereye dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır. Holün kuzeydoğu tarafındaki kapı ise, peron (kuzeydoğu) cephesinde bağımsız girişi bulunan istasyon şefliği odasına açılmaktadır (Şekil 61).

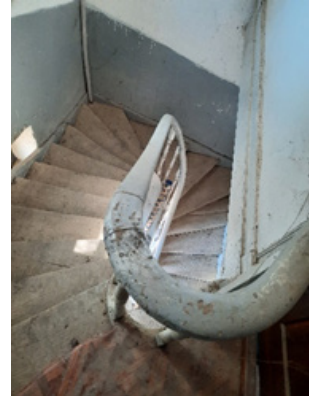
İstasyonun peron (kuzeydoğu) cephesinin orta bölümünde yer alan kapı, bekleme salonuna aittir. 3,55 x 3,30 m ölçülerindeki Bekleme salonunun kuzeybatı duvarında, hareket şefliği odasına açılan bir iç pencere yer almaktadır (Şekil 61, 62).



Ambar ve örtü sistemi



Bekleme Salonu



Üst kata çıkış merdiveni

Şekil 62. Arıkören Tren İstasyonu'nun iç mekânlarından görünüm (M. Mutlu, 2024)

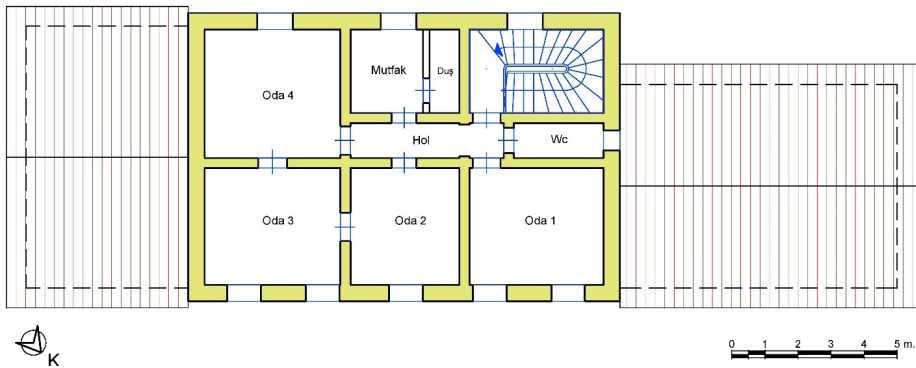
İstasyonun peron (kuzeydoğu) cephesinde yer alan kapılardan kuzeybatıdaki, hareket şefliği odasına açılmaktadır. Bu oda 4,90 x 4,05 m ölçülerindedir. Odanın merdiven evine yakın bölümünde, istasyonu yatayda iki bölüme ayıran ana duvarın uzantısında iki adet duvar dişi, odayı iki bölümlü hale getirmektedir. Oda, giriş kapısının güneydoğu tarafına açılmış bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneydoğu yönünde bulunan bekleme salonu ile arasındaki duvar üzerinde bir iç pencere yer almaktadır. İstasyon şefi odasının kuzeybatı tarafında bulunan küçük mazgal pencere ise ambar mekânına açılmaktadır. Hareket şefliği odasının dışlarla ayrılmış olan ikinci bölümünün kuzeybatı duvarındaki kapı ile de ambar mekânına geçiş sağlanmıştır (Şekil 61).

Bu cephedeki üçüncü kapı, cephenin güneydoğu tarafında bulunmaktadır. Bu kapı ile ulaşılan mekân, istasyon şefliği odası olarak değerlendirilmiştir. 4,10 x 3,55 m ölçülerindeki bu mekân, giriş kapısının kuzeybatı tarafındaki pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneybatı duvarında bulunan kapı ise, giriş (güneybatı) cephesinden bağımsız bir şekilde ulaşma imkânı da bulunan dinlenme birimlerinin olduğu bölümün holüne açılmaktadır (Şekil 61).

İstasyon binasının güneydoğu kanadını oluşturan iki birim, koruma ve güvenlik şefliği ve ofis olarak kullanılmaktadır. Güneydoğu cephesindeki bir kapı ile geçilen ilk bölüm 4,40 x 3,50 m ölçülere sahiptir. Bu mekân güneybatı duvarına açılmış bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Bu bölümün kuzeydoğu tarafındaki bir kapı ile ofis olarak kullanılan ikinci mekâna ulaşılmaktadır. 4,40 x 3,15 m ölçülere sahip bu odanın da güneydoğu ve kuzeydoğu duvarlarında iki adet pencere bulunmaktadır (Şekil 61). Cepheleler incelendiğinde bu mekânın güneydoğuya açılan penceresinin yapının özgününde kapı olduğu, ancak sonradan alt kısmı örülmek suretiyle pencereye çevrildiği anlaşılmaktadır.

İstasyonun kuzeybatı kanadında Ambar yer almaktadır. 7,90 x 5,15 m ölçülerindeki ambarın güneydoğu duvarında hareket şefliği odasına açılan mazgallı bir iç pencere ve bir adet de kapı bulunmaktadır. Kuzeybatı tarafındaki bir pencere ile aydınlatılan ambarın kuzeydoğu ve güneybatı duvarlarının orta bölümlerinde bulunan 1,90 m genişliğindeki kapılar, sürme sistem ile açılıp kapanacak biçimde yapılmışlardır. Ambar kapılarının önünde platform bulunmamaktadır. Ambarın kapıları zemin seviyesinden 0,5 m kadar yukarıda kaldığı için bu bölümlerdeki platformların kaldırıldığı anlaşılmaktadır (Şekil 61, 62).

Arıkören İstasyon Binası'nın birinci katı lojman olarak kullanılmaktadır. Lojman katına, giriş cephesinin kuzeybatısında bulunan 21 adet rıhta sahip merdiven ile ulaşılmaktadır. Merdiven, birinci kat sahanlığında bulunan bir kapı ile lojmanın hol bölümüne açılmaktadır. Holün kuzeybatı ucunda wc yer almaktadır. Wc, kuzeybatı cephesine açılmış bulunan küçük bir pencere ile havalandırılmaktadır. Antrenin kuzeydoğu tarafındaki kapı ile 4,05 x 3,55 m ölçülere sahip ilk odaya geçilmektedir. Bu oda, kuzeydoğu (peron) cephesine açılan iki adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 61, 63).



Şekil 63. Arıkören Tren İstasyonu 1. kat planı (M. Mutlu, 2024)

Holün kuzeydoğu duvarında bulunan diğer kapı ile, 3,53 x 3,30 m ölçülere sahip ikinci odaya ulaşılmaktadır. Peron cephesine bakan bir adet pencere ile aydınlatılan bu odanın güneydoğu duvarında bulunan bir kapı ile de bağımsız

bir girişi bulunmayan üçüncü odaya geçiş sağlanmaktadır. 4,10 x 3,55 m ölçülerindeki bu oda da yine peron cephesine bakan iki adet pencere ile aydınlatılmıştır. Bu odanın güneybatı duvarının ortasında, lojmanın dördüncü odasına açılan bir kapı yer almaktadır. Dördüncü odanın, holün güneydoğu tarafındaki kapıdan doğrudan ulaşılan bağımsız bir kapısı da bulunmaktadır. 4,10 x 3,90 m ölçülere sahip oda, güneybatı cephesine açılan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 63).

Holün güneybatı duvarındaki kapı, mutfak birimine aittir. Mutfak, özgününde 3,30 x 2,50 m ölçülerinde olup, güneybatı duvarında ön cepheye açılan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Ancak mutfağın kuzeybatı tarafında 90 cm genişliğinde muhdes bir bölümlenme yapılmış ve bölümde duş oluşturulmuştur (Şekil 63).



Giriş cephesi (güneybatı cephe)



Giriş ve sağ yan cephe (kuzey cephe)



Peron cephesi (kuzeydoğu cephe)



Peron ve sol yan cephe (güneyden görünüm)

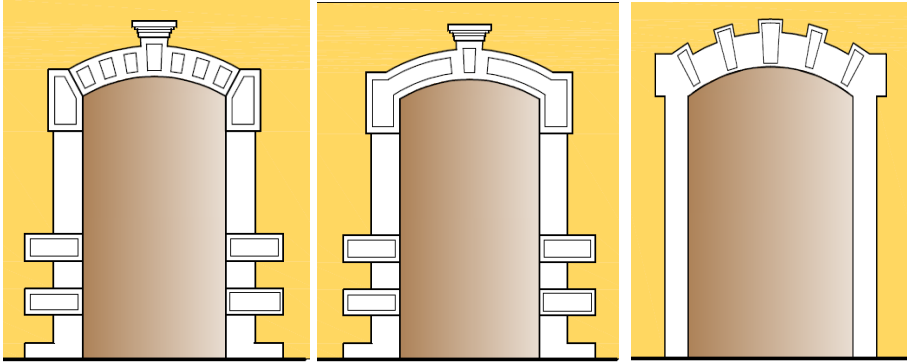
Şekil 64. Arıkören Tren İstasyonu'nun cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun hareket şefliği ve ambar bölümünün altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, orta bölümün güneybatı cephesine açılan bir ve ambar bölümünün güneydoğu cephesine açılan iki adet pencere tarafından sağlanmaktadır.

İstasyonun dış cepheleri basık kemerli kapı-pencere açıklıklarıyla hareketlendirilmiştir. Ortadaki iki katlı bölümdeki kat silmeleri giriş (güneybatı)

ve peron (kuzeydoğu) cephelerinde farklı özellikte yapılmıştır. İstasyonun giriş cephesindeki silme, kat hizasında bulunmakta olup, basit bir profille oluşturulmuştur. Peron cephesindeki silme ise kat döşemesi seviyesinde içbükey ve dışbükey profilli olarak yapılmıştır. Bu katın pencere denizliklerinin hizasında daha kalın bir silme olarak yine içbükey ve dışbükey yüzeylerden meydana gelen bir eleman şeklinde sonlanmış ve her iki silmenin arası beyaz renk ile boyanarak cephede geniş bir bant meydana getirilmiştir (Şekil 64). Silme, orta bölümün yan cephelerinde de kanatlardaki çatının izin verdiği ölçüde devam ettirilmiştir.

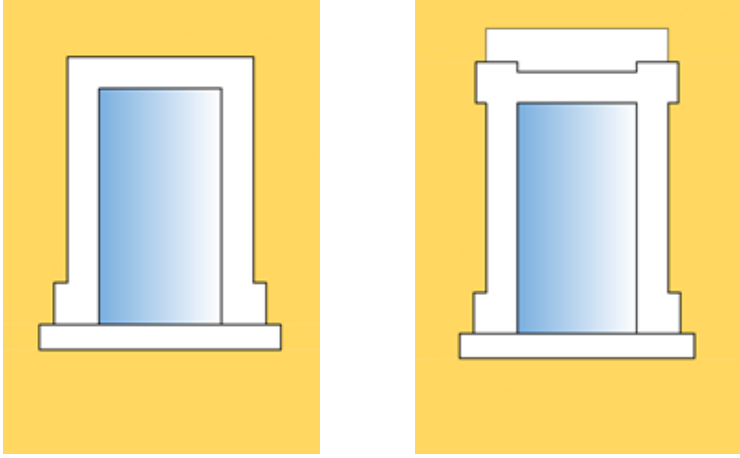
Mevcutta istasyonun orta bölümünde giriş cephesinde iki, peron cephesinde üç olmak üzere toplam beş adet kapı bulunmaktayken, yapının özgün durumunda ise her iki cephede üçer tane olmak üzere toplam altı adet kapısının olduğu anlaşılmaktadır. Tamamı basık kemer formlu kapıların ortada bulunanları diğerlerine göre farklı düzenlenmiştir. Bu kapıların basık kemerleri, altı adet kemer taşının ortada yer alan ve daha büyük ölçüde yapılmış olan kilit taşı ve yanlarda da ölçü ve şekliyle vurgulu hale getirilmiş üzengi taşlarıyla farklılık meydana getirmektedir. Yanlarda bulunan kapıların basık kemerleri ise ortada bulunan kilit taşının her iki tarafında yer alan birer parça şeklinde, üç parça malzemeden oluşmaktadır. Zemin katta kapıların söveleri alt bölümdeki ikişer sırası rustik tarzda işlenmiş bosajlı taşlarla vurgulanmıştır (Şekil 65).



Şekil 65. Arıkören Tren İstasyonu'nda kapı düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

Yapının kuzeybatı kanadında yer alan ambarın her iki tarafındaki sürme kapılar da orta bölümden bekleme salonuna girilen kapılarla benzer teknikte yapılmış ancak bu kapıların söve kısımlarında örgü sıraları vurgulanmamış ve kemer taşları da bir büyük bir küçük olacak şekilde şaşırtmalı olarak örülmüştür (Şekil 65).

İstasyonun kuzeybatı kanadının kuzeybatı duvarında bulunan ve ambarı aydınlatan pencere ile güneydoğu kanadının güneydoğu cephesinde bulunan, birisi sonradan pencereye dönüştürülen iki kapı da istasyonun orta bölümünün yanlarında bulunan kapılarla aynı teknikte yapılmıştır.



**Şekil 66.** Arıkören Tren İstasyonu'nda kapı düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun orta bölümünün kuzeydoğu ve güneybatı cephelerindeki pencerelerin tamamı dikdörtgen formda yapılmıştır. Kapılara göre daha sade tutulmuş olan pencerelerden birinci kattakiler silmenin üzerine oturmaktadır. Pencerelerin lento ve sövelerinin birleştiği köşeler dışa taşırılarak belirginleştirilmiştir. Bu katta lentonun üzerine lento benzeri bir sıva bandı ile hareket verilmiş olup, lento ve söveler dıştan beyaz renkli boya ile şerit geçirilmek suretiyle kalınlaştırılmıştır. Alt kat pencerelerinin ise sövelerinin denizliklere oturduğu bölümler dışa taşırılmak suretiyle belirginleştirilmiştir (Şekil 66).

İstasyonun inşasında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kalınlıklar, dış duvarlarda ortalama 50 cm iken iç duvarlarda 30 cm olarak alınmıştır. Muhdes bölümlerde ise zemin katta 30 cm, birinci katta ise 20 cm kalınlığındaki duvarlarda yine tuğla malzeme kullanılmıştır.

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremitle kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

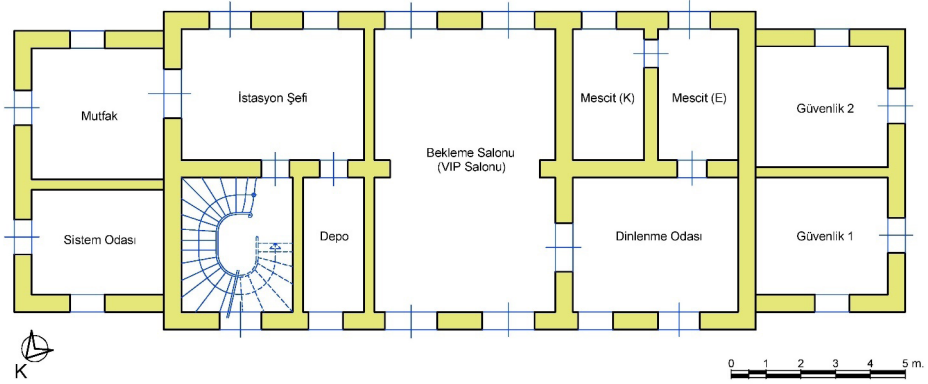
#### **4.11. Ereğli Tarihi İstasyon Binası**

Ereğli İstasyon Binası, Türbe mahallesinde, İnönü caddesinin kuzeydoğu ucunda bulunmaktadır. Almanlara verilen imtiyaz çerçevesinde 13.04.1903 tarihinde “Societe Imperial Ottomane du Chemin de fer de Bagdad” (Bağdat Demiryolu) Şirketi tarafından inşa edilen hat üzerinde bulunan istasyonun (Beydilli, 1991: 172) 1912 yılında açılmış olması muhtemeldir. Yapının mimarı bilinmemektedir.

Kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda 25,60 x 9,10 m ölçülerindeki üç bölümlü yapının orta bölümü iki, doğu ve batı kanatlarındaki bölümler ise tek

katlıdır. İstasyonun güvenlik birimlerine ayrılan güneybatı kanadı, giriş ve peron cephelerinden 50'şer cm geride inşa edilmiştir. Sistem odası ve mutfağın bulunduğu kuzeydoğu kanadı ise giriş cephesinden 50 cm, peron cephesinden ise 55 cm geridedir (Şekil 67).

İstasyonun orta bölümünün hem giriş (güneybatı) hem de peron (kuzeydoğu) cepheleri simetrik olarak yapılmıştır. Her iki cephede de dörder adet kapı bulunmaktadır. Giriş cephesinin orta bölümdeki iki kapı, günümüzde VIP salonu olarak kullanılmakta olan 8,10 x 5,50 m ölçülerindeki büyük bekleme salonuna açılmaktadır. Bekleme salonu, orta bölümünde 45 cm uzunluğa, 50 cm genişliğe sahip karşılıklı duvar dişlerine sahiptir. Giriş cephesinde bulunan giriş kapılarının simetriğinde, peron (kuzeydoğu) cephesine açılan iki adet kapı bulunmaktadır. Bekleme salonunun güneybatı duvarının ön cepheye yakın bölümünde, bitişiğinde bulunan dinlenme odasına geçilen bir kapı yer almaktadır (Şekil 67).



Şekil 67. Ereğli Tren Garı zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

Orta bölümün kuzeydoğu ucunda bulunan kapı, lojman katına ulaşmayı sağlayan 23 rıhtlı merdivenin bulunduğu merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin güneydoğu duvarındaki kapı ise güneydoğu tarafındaki istasyon şefliği odası ile bağlantıyı sağlamaktadır (Şekil 67, 68).

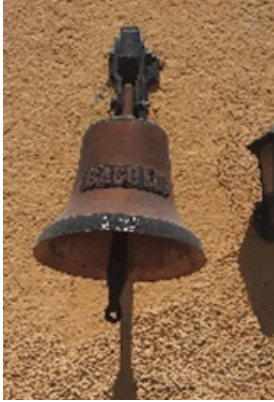
Bu cephede bulunan sonuncu kapı ise cephenin güneybatı tarafındadır. Bu kapı, 4,75 x 3,85 m ölçülere sahip dinlenme odasına dışardan ulaşmayı sağlamaktadır. Dinlenme odası, giriş kapısının kuzeydoğu tarafına açılmış bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın kuzeydoğu duvarında bulunan iç kapı da bu odayı bekleme salonuna bağlamaktadır. Dinlenme odasının güneydoğu duvarında bulunan kapı ise, peron cephesinden bağımsız girişe de sahip olan erkeklere ait mescide açılmaktadır (Şekil 67).

İstasyonun orta bölümünün peron (güneydoğu) cephesinde bulunan dört adet kapıdan ortadaki iki tanesi, bekleme salonuna aittir. Bu cephenin kuzeydoğu ucundaki kapı, istasyon şef odasına açılmaktadır. Kapının hemen

yanında, trenlerin yaklaşmakta olduğunu veya hareket saatlerinin geldiğini duyurmak amacıyla hareket memuru ya da istasyon görevlisi tarafından çalınarak çevredeki personelin ve yolcuların bilgilendirildiği özgün hareket çanı halen duvara asılı durumdadır. Hareket çanının üzerinde “Bağdad” yazısı bulunmaktadır (Şekil 68).

Şef odası 5,25 x 3,75 m ölçülerinde olup, güneybatı tarafında, giriş kapısının yanında bulunan pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın kuzeybatı duvarında bulunan iki adet kapıdan kuzeydoğudaki, birinci kattaki lojmanlara ulaşan merdiven evine açılmaktayken, güneybatıdaki kapıdan 3,85 x 1,75 m ölçülerindeki depo olarak kullanılan birime ulaşılmaktadır. Odanın kuzeydoğu duvarında bulunan kapı ile de istasyonun kuzeydoğu kanadını meydana getiren birimlerden birisi olan ve istasyonun kuzeydoğu cephesinde kendine ait girişi de bulunan mutfak mekânına ulaşılmaktadır (Şekil 67).

Peron cephesinin güneybatı ucundaki sonuncu kapı ise mescit olarak kullanılan odaya girişi sağlamaktadır. 3,75 x 2,30 m ölçülerindeki bu mekânın kuzeybatı duvarında, dinlenme odasından geçişi sağlayan bir kapı bulunmaktadır. Erkeklerin kullanımına tahsis edilen mescit biriminin kuzeydoğu duvarında bulunan kapı ile kadınların kullanımına ayrılan diğer mescit bölümüne geçilmektedir. 3,75 x 2,05 m ölçülerindeki bu mekân, peron cephesine açılan bir pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 67).



“Bağdad” damgalı hareket çanı



2. kata çıkan ahşap merdiven



VIP Salonu peron cephesi girişi

Şekil 68. Ereğli Tren Garı'nın dış cephesinden ve merdivenden detaylar (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun güneybatı kanadında bulunan iki mekân, güvenlik birimlerinin kullanımına tahsis edilmiştir. Her iki birimin girişi de güneybatı cephesinden sağlanmaktadır. Cephenin kuzeybatı tarafından erişilen ilk mekân 3,80 x 3,30 m ölçülerine sahip olup, kuzeybatı duvarı üzerinde giriş cephesine açılan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Bu mekânın simetriğinde yer alan ikinci güvenlik birimine de aynı cephenin güneydoğu tarafında bulunan bir kapı

ile ulaşılmaktadır. 3,80 x 3,45 m ölçülere sahip bu mekân, güneydoğu duvarı üzerinde peron cephesine açılan bir adet pencere ile aydınlatılmıştır (Şekil 67).

İstasyonun kuzeydoğu kanadını mutfak ve sistem odası meydana getirmektedir. Kuzeydoğu cephesinde bulunan kapılarla ulaşılan bu birimlerden güneydoğuda bulunan mekân mutfak olarak kullanılmaktadır. 3,80 x 3,75 m ölçülerindeki mutfak, güneydoğu duvarına açılmış, peron cephesine bakan bir pencere ile aydınlatılmaktadır. Mutfağın güneybatı duvarında şef odası ile bağlantısını sağlayan bir iç kapı mevcuttur (Şekil 67).

Bu kanatta bulunan ikinci birim olan ve sistem odası olarak kullanılan mekâna, yine aynı cephenin kuzeybatı tarafında bulunan bir kapı ile ulaşılmaktadır. Sistem odası 3,80 x 3,00 m ölçülerine sahip olup, kuzeybatı duvarına açılmış, giriş cephesine bakan bir adet pencereye sahiptir (Şekil 67).

Ereğli Tarihi İstasyon Binası'nın orta bölümü iki kattan meydana gelmekte olup, üst kat manevracı lojmanı olarak kullanılmaktadır. Çalışmamız esnasında lojman sahibinden izin alınamadığı için lojman katı incelenememiştir.

İstasyonun kuzeydoğu kanadının ve istasyon şefi birimlerinin altı bodrum olarak düzenlenmiştir. Depo bölümlerinin yer aldığı bodrum katın havalandırmaları, orta bölümün ve kuzeydoğu kanadın güneydoğu cephesine açılan birer adet pencere tarafından sağlanmaktadır.

Yapının iki kattan oluşan orta bölümünün giriş ve peron cephelerinde katlar düz bir silme ile vurgulanmıştır. Giriş cephesinde bulunan geniş silme, üst bölümü profillendirilerek cepheden az miktarda taşırılmıştır. Peron cephesinde ise iki adet silme bulunmaktadır. Bunlardan ilki zemin kattaki kapıların kilit taşlarının üst kotundan başlayarak düz bir bant halinde devam ederek profillendirilmiş üst kısım ile sonlanmaktadır. Bu cephedeki ikinci silme ise birinci kat pencerelerinin denizlik seviyesinden başlamaktadır. Üst bölümde sade bir bant şeklindeki silmenin alt bölümü ise profilli olarak biçimlendirilmiştir. Silme, orta bölümün yan cephelerinde de kanatlardaki çatının izin verdiği ölçüde devam ettirilmiştir (Şekil 69).

İstasyon binasının cepheleri, tüm köşelerin ilk dört sırası dışa taşırılmış sıralarla bosajlı işlenmiş malzemeler kullanılmak suretiyle belirginleştirilmiştir (Şekil 69).

Ereğli istasyon binasının orta bölümünün giriş ve peron cephelerinde yoğun biçimde kapı/pencere kullanıldığı görülmektedir. Orta bölümün her iki cephesinde simetrik olarak yer alan 24 adet kapı/pencere cepheyi oldukça hareketli hale getirmektedir. Zemin katta, her iki cephede bulunan kapılardan bekleme salonuna ait olanlar yanlardaki kapılara göre biraz daha farklı teknikte yapılmıştır. Basık kemerli kapılar, yedişer adet kemer taşından meydana getirilmiştir. Ortada yer alan kilit taşı ölçü olarak daha büyük tutularak



vurgulanmıştır. Aynı şekilde her iki tarafta bulunan üzenği taşları da ölçü olarak belirgin hale getirilmiştir. Kapıların sövelerinin alt dört sırası da bosajlı malzeme ile rustik tarzda yapılmıştır. Yanlarda bulunan kapılar ise, ortada bulunan kilit taşının her iki tarafında yer alan birer parça şeklinde, üç parça malzemeden meydana gelmektedir. Bu kapılarda da sövelerin ilk dört sırası bosajlı malzeme ile rustik tarzda yapılmıştır. İstasyonun her iki tarafında bulunan kanatlara dışarıdan giriş sağlayan kapılarda da aynı teknik uygulanmıştır (Şekil 70).



Ön cepheden genel görünüm  
(kuzeybatı cephe)



Doğudan görünüm  
(peron ve sol yan cephe)



Peron cephesi (güneydoğu cephe)



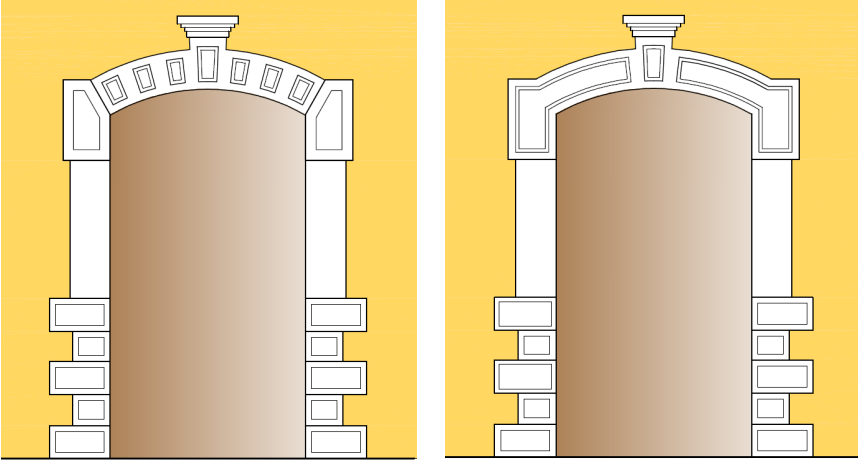
Güneyden görünüm (peron ve sağ yan cephe)

**Şekil 69.** Ereğli Tren Garı'nın cephelerinden görünüm (M. Mutlu, 2024)

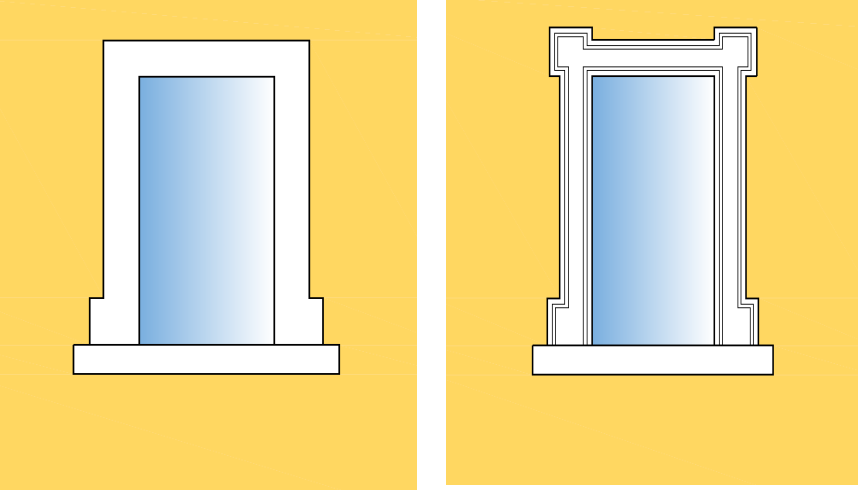
Ereğli İstasyon binasının zemin ve birinci katlarındaki pencere düzenlemelerinde farklılıklar göze çarpmaktadır. Zemin katta kullanılan tüm pencereler dikdörtgen formudur. Kapılara göre daha sade tutulmuş olan pencerelerden birinci katın peron cephesine bakanlar, silmenin üzerine oturmaktadır. Üst kat pencerelerinin lento ve sövelerinin birleştiği köşeler dışa taşırılarak belirginleştirilirken, alt kat pencerelerinin ise sövelerinin denizliklere oturduğu bölümler dışa taşırılmak suretiyle vurgulanmıştır.

Birinci katta peron cephesine bakan pencerelerden ortadaki iki tanesi, bu kattaki diğer pencerelere göre biraz daha farklı yapılmıştır. Bu iki pencerede lentonun orta kısmındaki kilit taşı ve her iki tarafında bulunan birer taş bir miktar dışa taşırılmış ve üst bölümü silmeli bir taçlık ile sonlandırılmıştır (Şekil 70).

Yapı, tuğla malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Duvar kalınlıkları genellikle 50 cm olmakla beraber, iç bölümlerin bazı duvarlarının kalınlığının 30 cm ile 40 cm arasında değiştiği görülmektedir.



Kapı düzenlemeleri



Pencere düzenlemeleri

Şekil 70. Ereğli Tren Garı'nda kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

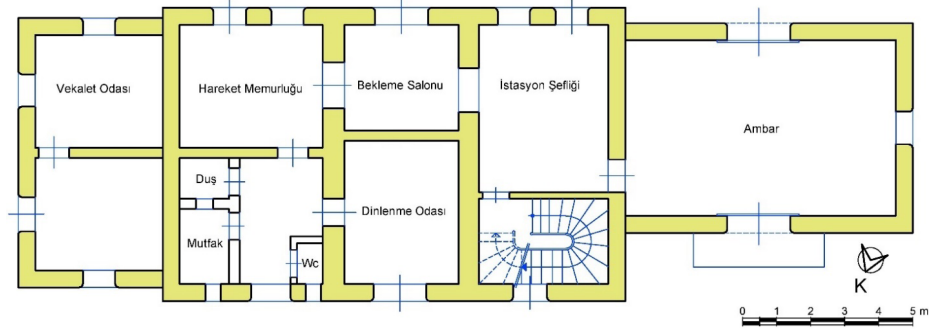
Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Çatı, Marsilya tipi kiremitle kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

#### 4.12. Çakmak Tarihi İstasyon Binası

Çakmak Tarihi İstasyon Binası, Ereğli ilçesinin Çakmak köyü merkezinde bulunmaktadır. İstasyon binasının, üzerinde bulunduğu hat 1912 yılında açılmış olmakla beraber, yapının taşıdığı özellikler bakımından daha geç bir

dönemde inşa edilmiş olma olasılığı yüksektir. Eserin mimarı ile ilgili bilgiye ise ulaşılamamıştır.

Kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda inşa edilen istasyon, 26,30 x 8,60 m ölçülerindedir. Yapının orta bölümü iki, kuzey ve güney kanatlarındaki bölümler ise tek katlıdır. Kuzey kanadında bulunan ambar, giriş cephesinden 2,00 m, peron cephesinden 45 cm geride iken; vekalet odasının bulunduğu kuzeydoğu kanadı ise giriş cephesinden 40 cm, peron cephesinden de 30 cm geride inşa edilmiştir (Şekil 71).



Şekil 71. Çakmak Tren İstasyonu zemin kat planı (M. Mutlu, 2024)

İstasyonun giriş (kuzeybatı) cephesinde, zemin katta iki adet kapı bulunmaktadır. Cephenin güneybatı tarafındaki kapı, lojman katı olan birinci kata ulaşan merdiven evine açılmaktadır. Merdiven evinin güneydoğu duvarında bulunan kapı, peron cephesinde bağımsız girişe de sahip olan istasyon şefliği odasına açılmaktadır (Şekil 71).

Giriş cephesinde bulunan ikinci kapıdan, 4,20 x 3,35 m ölçülere sahip dinlenme odasına girilmektedir. Odanın kuzeydoğu duvarında bulunan kapı, muhdes bölümlerle ıslak hacimlerin elde edildiği bölüme açılmaktadır. Özgün planında 4,20 x 3,70 m ölçülerine sahip bu mekânın batı köşesine bir wc yapılmış ve giriş cephesine açılan 45 cm genişliğinde bir pencere ile havalandırma sorunu çözülmüştür. Mekânın kuzey köşesine yapılan mutfak bölümü de yine giriş cephesine açılan küçük bir pencere ile havalandırılırken, mutfak bölümünün bitişinde bulunan banyo biriminin havalandırması, mutfak kısmına açılan bir iç pencere ile sağlanmaya çalışılmıştır. Bu mekânın güneydoğu duvarına açılan bir kapı ile, peron cephesinden de bağımsız girişi bulunan hareket memurluğu odasıyla bağlantı sağlanmıştır (Şekil 71).

İstasyonun orta bölümünün peron cephesinde ise üç adet kapı bulunmaktadır. Cephenin kuzeydoğu tarafındaki kapı ile, 4,20 x 3,60 m ölçülerine sahip hareket memurluğu odasına giriş yapılmaktadır. Oda, giriş kapısının güneybatı tarafında bulunan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın kuzeybatı duvarında bulunan kapı ile, giriş cephesinde bulunan dinlenme odasıyla bağlantılı ıslak hacimlerin bulunduğu kısma geçiş yapılmaktadır. Hareket memurluğu odasının

güneybatı duvarında, peron cephesinde bağımsız girişe sahip bekleme salonu ile bağlantılı bir kapı yer almaktadır (Şekil 71).

Peron cephesinin orta bölümünde yer alan kapı, istasyonun bekleme salonuna açılmaktadır. 3,35 x 3,10 m ölçülerindeki Bekleme salonunun güneybatı duvarında, bitişiğindeki istasyon şefliğine açılan bir iç pencere bulunmaktadır (Şekil 71).

Peron cephesinde bulunan üçüncü kapı, cephenin güneybatı tarafında bulunan kapıdır. Bu kapı, istasyon şefliği odasına açılmakta olup, oda, giriş kapısının kuzeydoğu tarafında bulunan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. İstasyon şefliği odası, 4,90 x 3,80 m ölçülerindedir. Odanın kuzeydoğu duvarında bekleme salonuna açılan bir iç pencere mevcutken, kuzeybatı duvarında bulunan kapı ise, lojman katına çıkan merdivenin yer aldığı merdiven evine açılmaktadır. Odanın güneybatı duvarında bulunan kapı ise, istasyonun güneybatı kanadını oluşturan ambar kısmına açılmaktadır (Şekil 71).

İstasyonun kuzeydoğu kanadı, bu bölümde bulunan iki mekânlı vekâlet odasından meydana gelmektedir. Bu kanada giriş sağlayan kapı, kuzeydoğu cephede bulunmaktadır. Kapıdan ilk olarak 3,75 x 3,30 m ölçülerindeki bölüme ulaşılmaktadır. Bu mekân, kuzeybatı duvarında bulunan, giriş cephesine açılan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Odanın güneydoğu duvarında, vekâlet odasına girişin sağlandığı kapı bulunmaktadır (Şekil 71).

Vekâlet odası, giriş bölümüyle aynı ölçülere sahiptir. Oda, kuzeydoğu ve güneydoğu duvarlarında bulunan iki adet pencere ile aydınlatılmaktadır.

İstasyon binasının güneybatı kanadı ambar bölümünden meydana gelmektedir. Ambar, 7,95 x 5,95 m ölçülerindedir. Bu mekân, güneybatı duvarında bulunan bir adet pencere ile aydınlatılmaktadır. Ambarın güneydoğu ve kuzeybatı duvarlarında her biri 1,85 m genişliğe sahip iki ayrı sürme kapı bulunmaktadır. Ambarın güneydoğu cephesine (peron cephesi) açılan kapısının olduğu bölümde platform bulunmazken<sup>3</sup>, kuzeybatı cephesine (giriş kapısı) açılan kapının önünde ise konsol sistemle taşıtılan 3,85 x 1,00 m ölçülere sahip bir platform yer almaktadır (Şekil 71).

Çakmak İstasyon Binası'nın orta bölümü iki kattan meydana gelmekte olup, üst kattaki lojman tren teşkil görevlisine tahsis edilmiş durumdadır. Çalışmamız esnasında lojman sahibinden izin alınamadığı için lojman katı incelenememiştir.

İstasyon binasının ambar kısmının altı bodrum kat olarak değerlendirilmiştir. Depoların yer aldığı bodrum katında mekânların havalandırmaları kuzeybatı ve güneydoğu taraftaki birer adet ve güneybatı tarafındaki iki adet pencere ile sağlanmaktadır.

3 Çalışmanın yapıldığı dönemde, Yüksek Hızlı Tren hat çalışmaları dolayısıyla istasyonun geçici olarak kullanım dışı bırakıldığı öğrenilmiştir. İstasyonun peron cephesinde devam eden yoğun çalışmalara engel olmaması düşüncesiyle bu cephede bulunan platformun kaldırılması muhtemeldir.



Güneyden genel görünüm (URL 14)



Giriş cephesi (kuzeybatı cephe)



Doğudan görünüm (peron ve sol yan cephe)



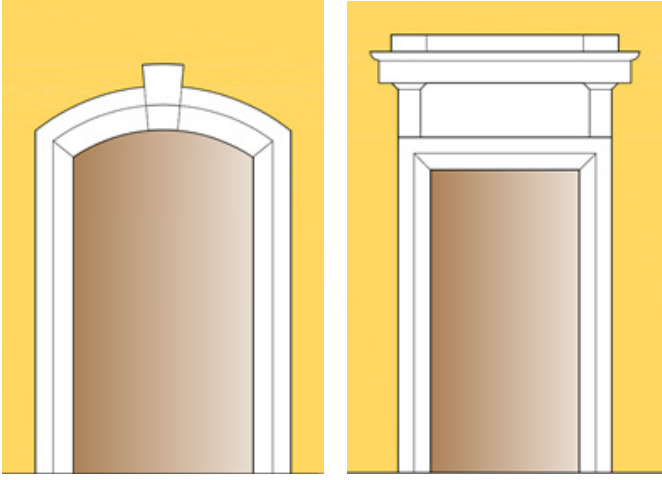
Batıdan görünüm (giriş ve sağ yan cephe)

**Şekil 72.** Çakmak Tren İstasyonu'nun genel ve cephelerden görünümü (M. Mutlu, 2024)

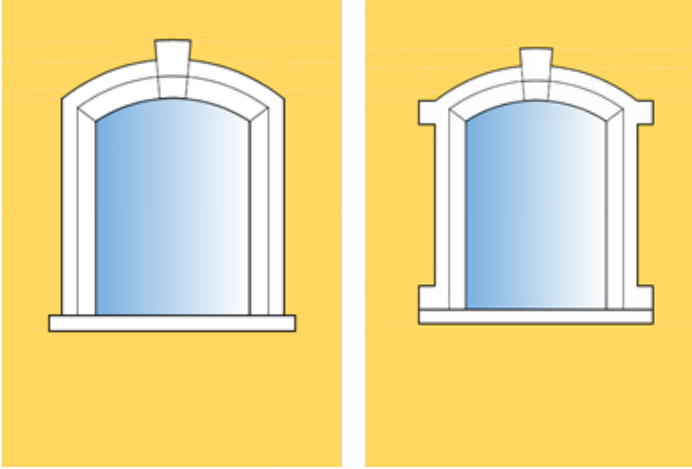
İstasyonun dış cepheleri, simetrik düzenlenmiş, basık kemerli kapı-pencere açıklıkları ve köşelerde dışa taşırılmış örgü sıralarıyla hareketlendirilmiştir. Ortadaki iki katlı bölümün doğu ve batı cephelerinde, kat pencerelerinin denizlik seviyesinde bulunan sade silme, katların cephede vurgulanmasını sağlamaktadır. Silme, yan cephelerde de çatının dışında kalan bölümlerde devam etmektedir (Şekil 72).

Cepheye bakan kapı ve pencerelerin üst bölümleri basık kemerli olarak düzenlenmiştir. Basık kemerlerin orta kısımlarında belirginleştirilmiş kilit taşı düzenlemeleri dikkat çekmektedir. Cepheye bakan pencere ve kapı boşluklarının köşeleri dairesel formda silme biçiminde pahlanmıştır. Alt katta bulunan kapı ve pencerelerin söveleri sade bırakılmışken, birinci katta bulunan pencerelerin söveleri üzengi ve denizlik seviyelerinde bir miktar dışarı taşırılmak suretiyle vurgulanmıştır (Şekil 73).

İstasyonun giriş cephesinden merdiven evine girişin yapıldığı kapının cephe düzenlemesi, diğer kapı ve pencere düzenlemelerine göre farklılık göstermektedir. Bu bölümde, geometrik formlu kapının üst kısmında küçük bir saçak oluşturulmuş ve silmeli forma sahip saçak her iki yanda düzenlenen desteklerle taşınmıştır (Şekil 73).



Kapı düzenlemeleri



Pencere düzenlemeleri

**Şekil 73.** Çakmak İstasyon Binası'nda kapı ve pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

Yapının inşasında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kalınlıklar dış duvarlarda 50 cm iken, kısa kenarlara paralel oluşturulan iç ana duvarlarda yaklaşık 60 cm olarak alınmıştır. Uzun kenarlara paralel iç duvarlardaki kalınlıklar ise 20 cm ve 30 cm arasında değişmektedir. Muhdes bölümlenmelerdeki duvar kalınlıkları da yaklaşık 30 cm'dir.

Üç bölümlü istasyon binasının her üç bölümünün üzeri de beşik çatı ile örtülüdür. Beşik çatının kalkan duvarlarının bulunduğu yan bölümleri geniş bir saçak meydana getirecek şekilde uzatılmış ve bu kısımlar her iki cephede de üçer adet eliböğünde ile desteklenmiştir.

İstasyonun çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır. Yapı, günümüzde özgün işleviyle hizmet vermeye devam etmektedir.

## 5. DEĞERLENDİRME

Konya, tarih boyunca Anadolu'nun önemli bir ulaşım ve ticaret merkezi olmuştur. Şehir, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde olduğu gibi Cumhuriyet'in ilk yıllarında da stratejik bir konumda yer almış, bu durum Konya'nın demiryolu ağı içinde özel bir yere sahip olmasını sağlamıştır. 19. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme hamleleri çerçevesinde başlayan demiryolu projeleri, Anadolu'nun iç bölgelerine ulaşım kolaylığı sağlamış ve buharlı trenlerin hızla yaygınlaşmasıyla Konya, bölgesel bir lojistik merkezine dönüşmüştür.

Demiryolu yatırımlarıyla birlikte inşa edilen istasyon binaları, sadece ulaşım noktaları değil, aynı zamanda dönemin mimari anlayışını ve sosyal yaşamını yansıtan yapılar olarak dikkat çekmiştir. Konya'daki istasyon binaları, mimari özellikleriyle Osmanlı'nın Batı'dan etkilenecek geliştirdiği neoklasik ve ampir tarzları ile yerel yapı geleneklerini birleştiren nadide örnekler sunmaktadır. Bu yapılar, hem bölgedeki demiryolu hattının teknik ihtiyaçlarını karşılamak hem de yolculara konfor sağlamak amacıyla tasarlanmıştır.

Tarihi istasyon binaları, aynı zamanda dönemin sosyoekonomik yapısına da ışık tutan kültürel miras öğeleridir. 20. yüzyıl başlarında inşa edilen bu yapılar, yalnızca yolcu ve yük taşımacılığına hizmet etmekle kalmamış, aynı zamanda Konya ve çevresindeki topluluklar için birer buluşma noktası olmuştur. Tren istasyonlarının çevresinde şekillenen ticari ve sosyal yaşam, bu bölgelerin şehirle bütünleşmesine katkı sağlamış ve modernleşme sürecinde önemli roller üstlenmiştir.

Konya il sınırlarında bulunan demiryolu hattı, iki aşamalı bir çalışma sonucu inşa edilmiştir. Haydarpaşa'dan başlayarak Konya'ya uzanan ve Anadolu Demiryolu olarak isimlendirilen hattın bir bölümü olan Konya-Akşehir demiryolu hattı, 1896 yılında tamamlanmış ve işletmeye açılmıştır. Daha sonra inşa edilen Konya-Ereğli hattı ise 1904 yılında hizmete girmiştir. Konya sınırlarında bulunan ve iki farklı çalışma döneminde inşa edilen her iki hat da Almanlar tarafından yapılmıştır. Bu sebeple hattın en önemli yapılarından olan istasyon ve gar binaları da Almanlar tarafından inşa edilmiştir.

### 5.1. Plan Özellikleri

#### 5.1.1. Tipoloji

Tren garları tipolojik olarak farklı özelliklerde inşa edilmekle beraber, bu çeşitlilik içerisinde şöyle bir gruplandırma yapmak mümkündür (Başar ve Erdoğan, 2009: 38):

1. Cephesinde kuleleri olan anıtsal garlar

1.1. Girişin iki yanında kuleleri olanlar

Örnek: Ankara Gazi Garı.

**1.2.** Binanın iki köşesinde kuleleri olanlar

Örnekler: Haydarpaşa Garı, Mersin Garı, İzmit Garı.

**1.3.** Hem köşelerinde hem de girişin iki yanında kuleleri olanlar

Örnekler: Sirkeci Garı, Edirne Garı.

**2.** Giriş bölümü iki katlı, yan bölümleri tek katlı garlar

**2.1.** Asimetrik planlı garlar

Örnekler: Maltepe Garı, Gölbaşı Garı, Bostancı Garı, Feneryolu Garı, Kartal Garı, Kızıltoprak Garı.

**2.2.** Simetrik planlı garlar

Örnek: Erenköy Garı.

**3.** İki katlı, dikdörtgen planlı, kırma çatılı garlar

Örnekler: Yenice Garı, Topraktepe (İskenderun) Garı.

**4.** İki katlı, simetrik planlı, orta bölümü çıkıntılı garlar

Örnekler: Ankara Eski Garı, Eskişehir Garı, Malatya Garı, Manisa Garı, Sivas Garı, Diyarbakır Garı, Kayseri Garı, Kırklareli Garı, Konya Garı.

**5.** Tek katlı, asimetrik planlı, girişi üçgen alınlıklı garlar

Örnekler: Hamam Garı, Suadiye Garı.

Konya il sınırları içinde inşa edilmiş olan tarihi özellik taşıyan tren garlarının tamamı, orta bölüme eklenmiş sağ ve sol kanatlardan meydana gelen üç bölümlü yapılardır. Bunlardan il merkezinde inşa edilen tren garı, her iki kanadı da iki katlı olarak inşa edilmiş bir yapı iken, diğer örneklerin tamamında orta bölüm iki katlı olarak yapılmışken, burada kanatlar tek katlıdır. Bu yapılar içinde kanatları asimetrik olarak düzenlenmiş örnekler çoğunlukta, simetrik düzenlemeye sahip olanlar da bulunmaktadır. Konya Tarihi Tren Garı dışındaki diğer örneklerin tamamında orta bölümün birinci katı lojman olarak düzenlenmiştir. Bu gruplandırma kapsamında Konya il sınırları içinde bulunan tarihi tren istasyonlarını şöylece gruplandırmak mümkündür (Tablo 6):

**1.** İki katlı, simetrik planlı, orta bölümü çıkıntılı garlar (Konya Garı).

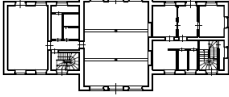
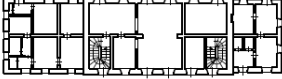
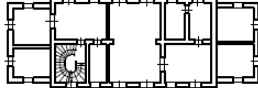
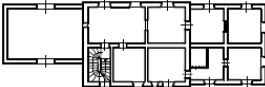
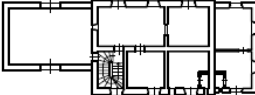
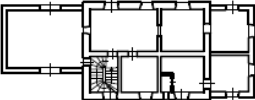
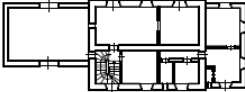
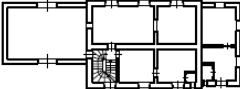
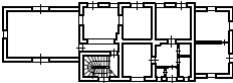
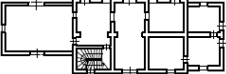
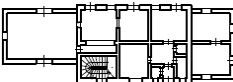
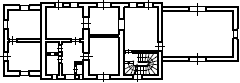
**2.** Giriş bölümü iki katlı, yan bölümleri tek katlı garlar

**2.1.** Yan bölümleri asimetrik planlı garlar (Akşehir Garı, Ilgın Tren Garı, Kadınhan Tren Garı, Sarayönü Tren Garı, Meydan Tren İstasyonu, Pınarbaşı Tren İstasyonu, Kaşınhan Tren İstasyonu, Çumra Tren İstasyonu, Arıkören Tren İstasyonu, Çakmak Tren İstasyonu).

**2.2.** Yan bölümleri simetrik planlı garlar (Ereğli Tren Garı).



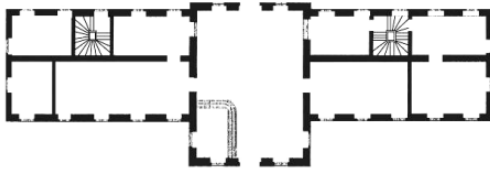
**Tablo 6.** Konya'daki tarihi tren istasyonlarının tipolojik olarak gruplandırması

İki Kath, Simetrik Planlı, Orta Bölümü Çıkıntılı Garlar	Giriş Bölümü İki Kath, Yan Bölümleri Tek Kath Garlar	
	Yan Bölümleri Asimetrik Planlı Garlar	Yan Bölümleri Simetrik Planlı Garlar
 Konya Tren Garı	 Akşehir Garı	 Ereğli Tren Garı
	 Ilgın Tren Garı	
	 Kadınhan Tren Garı	
	 Sarayönü Tren Garı	
	 Meydan Tren İstasyonu	
	 Pınarbaşı Tren İstasyonu	
	 Kaşınhan Tren İstasyonu	
	 Çumra Tren İstasyonu	
	 Arıkören Tren İstasyonu	
	 Çakmak Tren İstasyonu	

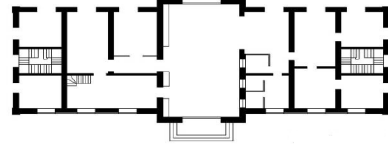
Eskişehir-Konya hattı 1893-1896 yılları arasında, Eskişehir'den başlayarak, Kütahya'ya ve Afyon üzerinden Konya'ya bağlanmıştır. Bu hat için İzmit-Ankara güzergâhında kullanılan tip projelerden farklı yeni projelerin hazırlandığı anlaşılmaktadır (Erol, 2003: 131).

Konya Tren Garı büyüklük ve planlama olarak diğerlerinden tamamen ayrışırken, Akşehir, Çumra ve Ereğli tren garları da Bekleme salonlarının plan üzerindeki hakimiyetleri bakımından bir başka grubu meydana getirmektedir. Ilgın, Kadınhan, Sarayönü, Meydan, Pınarbaşı, Kaşınhan, Arıkören ve Çakmak tren istasyonları ise ilk iki gruba göre daha farklı ortak özellikler bulundurmaları açısından ilde bulunan tarihi tren istasyonlarının üçüncü grubunu oluşturmaktadır.

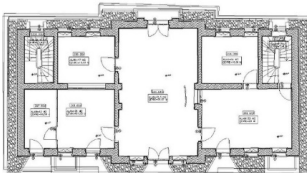
Konya Tarihi Tren Garı, plan ve cephe kurgusu bakımından Eski Ankara, Eskişehir, Malatya, Manisa, Kayseri ve Kırklareli gar binaları ile benzer tarzda olup (Şekil 74), iki katlı simetrik planlı ve orta bölümü çıkıntılı tiptedir. Konya Tarihi Tren Garı, Osmanlı'nın son döneminden Cumhuriyet'in erken yıllarına uzanan süreçte inşa edilmiş hem mimari hem de kültürel açıdan önemli bir yapıdır. 1896 yılında inşasına başlanan gar, Konya'nın demiryolu ulaşımında merkezi bir konumda olduğunu yansıtan bir simge olarak dikkat çeker. Bu yapı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu'daki demiryolu ağını genişletme çabalarının bir parçasıdır ve Konya, Bağdat demiryolu hattının önemli bir durağı olarak stratejik bir rol oynamıştır.



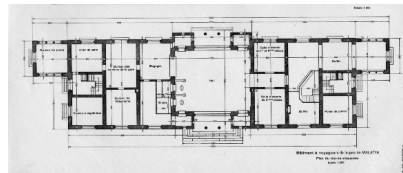
Eski Ankara Garı zemin kat planı  
(Başar ve Erdoğan, 2009: 38)



Tarihi Kayseri Garı zemin kat planı  
(Başar ve Erdoğan, 2009: 38)



Kırklareli Tren Garı zemin kat planı  
(URL 15)



Malatya Tren Garı zemin kat planı  
(URL 16)

Şekil 74. Konya Tren Garı ile benzer özellikler taşıyan tren garları

### 5.1.2. Bekleme Salonları

Tarihi tren istasyonlarındaki bekleme salonları, sosyal ve ekonomik sınıf ayırımına dayalı 3 ayrı sınıf olarak tasarlanmış alanlardır. Bu ayırım, 19. ve 20. yüzyılın başlarında hem Osmanlı hem de Avrupa demiryolu mimarisinde yaygındı ve yolcuların gelir düzeyine ve toplumsal statüsüne göre farklı düzeyde konfor ve hizmet almasını sağlamak amacıyla yapılmıştı. O dönemdeki Avrupa'da çok revaçta olan sosyal sınıf ayrımları, mimariye de yansımıştır. Yolcuların farklı sosyal statülere göre ayrılması, statüye uygun konfor ve hizmet sunmayı amaçlamıştır. Bilet fiyatlarının sınıflara göre değişiklik göstermesi (1. sınıf daha pahalı, 3. sınıf daha ucuz) bu ayırımı desteklemiştir. Kalabalığın kontrol edilmesi ve farklı ihtiyaçların karşılanması açısından işlevsel bir çözüm sunmuştur. Bu ayırım, tarihi tren istasyonlarının dönemin toplumsal ve ekonomik yapısını yansıtan mimari özelliklerinden biri olarak dikkat çeker. Günümüzde bu tür ayrımlar büyük ölçüde terk edilmiş olsa da Anadolu'da yabancılar tarafından inşa edilmiş olan tarihi tren istasyonlarında bu salonların izleri hâlâ görülebilmektedir. Bekleme salonlarında karşılaşılan bu sınıflar arasındaki farklar, şu şekilde özetlenebilir:

1. Sınıf Bekleme Salonu, en üst düzey konfor sunan salondur. Mobilyalar genellikle daha kaliteli malzemelerden yapılmış olup, döşemeler ve dekorasyon da daha şık ve özenlidir. Bu salonlar daha geniş ve ferah bir alana sahiptir. Üst düzey gelir grubu, memurlar, zengin tüccarlar ve devlet yetkilileri gibi daha seçkin bir kesime hitap eder. Bu salonlar daha fazla özel hizmet (örneğin, ayrı giriş, hizmet görevlileri) sunabilecek donanımda tasarlanmıştır. Bu istasyonlarda diğer grup yolculara hitap eden bekleme salonları da bulunur. Bu grubun Konya'daki tek örneği Konya Garı'nın bekleme salonudur. Konya'da uygulanan plan, Eskişehir ve Ankara'da uygulanan planlara çok benzemektedir.

2. Sınıf Bekleme Salonu, I. sınıfa göre daha sade bir donanıma sahiptir ancak yine de konforlu bir alan sunar. Mobilyalar ve dekorasyon orta düzeydedir. Salon, daha dar bir alan olabilir ancak temel ihtiyaçları karşılayacak şekilde düzenlenmiştir. 2. Sınıf Bekleme Salonları, orta gelir grubuna hitap eder; öğretmenler, küçük esnaf ve orta sınıf memurlar bu salonları kullanır. II. sınıf yolcu binası, diğer örneklerde olduğu gibi üçlü bir plan kurgusuna sahiptir. Ortada III. sınıf yolcular için bekleme salonu, bu salonun bir yanında gişe ile I. ve II. sınıf yolcu salonları, diğer yanda ise büro ve üst kattaki lojmana çıkış yer almaktadır. Simetrik olan cephede zemin kattaki kapıların sövelerinin taş sıraları belirtilmiş olup, lentoları basık kemerlidir. Kemer taşları izlenebilir ve kilit taşı da belirginleştirilmiştir. Kat silmesi bulunup, 1. kat pencereleri basık kemerlidir. Beşik çatısı vardır. Kütahya'da uygulanan tiptir (Erol, 2003: 131). Konya'daki tarihi tren istasyonları içinde Akşehir, Çumra ve Ereğli tren istasyonları bu grupta değerlendirilebilecek bekleme salonlarına sahiptir.

3. Sınıf Bekleme Salonu, en sade ve ekonomik tasarıma sahiptir. Oturma alanları genellikle basit olup çoğunlukla ahşap sıralar veya banklar tercih edilir. Bu salonlar daha küçük ve daha yoğun kullanıma uygundur. Düşük gelir grubuna hitap eder. Köylüler, işçiler ve yolculuk için daha az bütçe ayıran yolcular bu alanları kullanır. Diğer salonlara kıyasla daha kalabalık ve hareketlidir.

III. sınıf yolcu binalarında merkezde yer alan iki katlı bölümün zemin katı yolcu salonu, büro ve üst kata çıkan merdivene ayrılırken, bir yanda mal deposu, diğer yanda da zaptiye ve haremlik bölümü olduğu görülür. Cephede en belirgin özellik, kat silmesinin 1. kat pencerelerinin hemen altından geçmesidir. Pencere söveleri basık kemerlidir. Cephe düzeni simetrikdir. Beşik çatısı vardır. İlgin, Kadınhan, Sarayönü, Meydan, Pınarbaşı, Kaşınhan, Arıkören ve Çakmak istasyon binaları bu gruba dahil bekleme salonlarına sahip örneklerdir.

Konya'daki tarihi gar ve istasyon binalarının büyük çoğunluğu, değişen zamanın gereksinimlerine uyum sağlamak amacıyla planlarında çeşitli revizyonlara tabi tutulmuştur. İstasyonlardan geçen tren sayısındaki artış, hem personel sayısında hem de personelin ihtiyaç duyduğu büro alanlarında artan bir talep doğurmuştur. Bu durum, istasyon bünyesindeki pek çok mekânın işlevsel değişikliklere uğramasına neden olmuştur. Ayrıca, şehir içi ulaşımın modernleşmesi ve yaygınlaşması ile birlikte, biletleme işlemlerinin fiziksel giş gereksinimi olmaksızın internet üzerinden gerçekleştirilebilmesi, yolcuların istasyona erken gelerek bekleme salonlarında zaman geçirme ihtiyacını büyük ölçüde azaltmıştır. Bu gelişmeler neticesinde istasyonlardaki bekleme salonları, eskisi kadar yoğun kullanılmaz hale gelmiştir.

### 5.1.3. Ambarlar (Depo)

Konya ve Ereğli garlarında ambar birimi ayrı bir yapı olarak düzenlenmiştir. Bu iki gar dışındaki tüm örneklerde ise istasyon binasının bir kanadı ambar olarak projelendirilmiştir. Çakmak tren istasyonu dışındaki tüm istasyon binalarında ambar, istasyonun giriş cephesinin sol tarafındaki kanatta yer almaktadır. Çakmak tren istasyonunun ambar birimi ise, giriş cephesinin sağ kanadında düşünülmüştür. Ambarların uzunlukları 8,55 m ile 7,50 m arasında değişirken, genişlikleri ise 6,45 m ile 6,10 m arasındadır. Ambarların orta bölümden çekme mesafeleri 2,15 m ile 2,45 m arasında değişmektedir. Bu kanadın ambar olarak planlanmadığı örneklerde ise çekme mesafesi daha az tutulmuştur. Bu mesafe Akşehir Tren Garı'nda 15 cm iken, Ereğli Tren Garı'nda ise 50 cm'dir (Ek Tablo 1).

Ambarların tamamında, birisi giriş cephesine, diğeri de peron cephesine bakacak şekilde iki adet kapı bulunmaktadır. Kapılar, hem pratik olarak açılıp kapanması hem de açılıp kapanırken ekstra alana ihtiyaç duymaması için sürme sistemde yapılmıştır. Ambar kapıları ortalama 190 cm genişliğinde yapılmıştır.

Ambar mekânında fazlaca pencere kullanılmamış, çoğunlukla açık cepheye bakan kısa kenarları üzerinde, üst kotta bulunan bir pencere yardımıyla ışıklandırılmaları sağlanmıştır.

Tüm ambar birimlerinin orta bölümlerinde, bitişiğinde bulunan ve genellikle de hareket odası olarak kullanılan istasyon birimine içten bağlantı sağlayan küçük bir pencere yer almaktadır. Bu pencere, Sarayönü örneğinde olduğu gibi mazgal pencere olabilirken; Ilgın örneğinde görüldüğü gibi düz pencere şeklinde de düzenlenebilmektedir. Bazı istasyonların ambar birimlerinde, istasyonun orta bölümü ile bağlantısını sağlayan bir kapı da bulunmaktadır. Kadınhan, Sarayönü, Meydan, Pınarbaşı, Kaşınhan, Çumra ve Arıkören istasyon binalarında bu amaçla yapılmış kapılar bulunmaktayken sayılan örneklerin tamamında kapılar, istasyonların lojman katlarına ulaşmak amacıyla yapılmış olan merdiven evlerine açılmaktadır. Ilgın ve Çakmak istasyon binalarında ise ambar ile istasyon birimlerinden herhangi birisinin bağlantısını sağlayan kapı bulunmamaktadır.

#### 5.1.4. Merdivenler

Konya il sınırları içinde inşa edilen istasyonların tamamı iki katlı olduğu için, tüm istasyon binalarında en az bir adet merdiven bulunmaktadır. Akşehir ve Konya tren garlarında ise birbirinden bağımsız ikişer adet merdiven yer almaktadır. Tüm örneklerdeki merdivenler, yapıların giriş cephelerine ve genellikle de bu cephelerin orta bölümünün sol köşesine yerleştirilmiştir. Üst katında iki adet lojmanı bulunan Akşehir Tren Garı'nda merdivenler, orta bölümün her iki tarafında simetrik olarak konumlandırılmıştır. Özgün bir tasarıma sahip olan Konya Tren Garı'nda ise, üst katlara ulaşmayı sağlayan merdivenler sağ ve sol kanatlar üzerine asimetrik olarak konumlandırılmıştır. Çakmak Tren İstasyonu'nda ise, benzer örneklerden farklı olarak orta bölümde yer alan merdiven, giriş cephesine göre orta kısmın sağ tarafına konumlandırılmıştır. Örneklerin tamamında merdiven evinin ölçüsünün küçük tutulabilmesi için ara sahanlık bulunmayan, her köşesi dönen ve ortalama 21 rıhttan meydana gelen merdivenler kullanılmıştır.

Konya Tren Garı'nın özgün bir tasarıma sahip olduğu düşünülürse, bunun dışında kalan örneklerin büyük çoğunluğunda merdiven evinden istasyonun hareket şefliği odasına açılan bir iç kapıya sahip olduğu görülmektedir. Buradan, günün her saatinde istasyondan geçme ihtimali bulunan trenin hizmetlerinin aksamaması için ihtiyaç duyulan eleman olarak, lojmanların hareket memurlarının konaklaması amacıyla planlandığı anlaşılmaktadır. Merdiven ile hareket şefliği biriminin bir kapı ile bağlı olmadığı tek örnek, Arıkören Tren İstasyonu'dur.

### 5.1.5. Islak Hacimler

İstasyonların en önemli yapı gruplarından birisi de tuvaletlerdir. Tuvaletlerin yapımı, Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi Sözleşmesi'nde kullanılacak olan harçların tipinden, pencereleri kaldırmak için kullanılacak olan halkalara kadar çok detaylı bir şekilde anlatılmıştır (Kösebay Erkan, 2007: 405). Buradan tuvaletlerin yapımına büyük önem verildiği anlaşılmaktadır. İstasyonlarda üç tip tuvalet yapısı inşa edilmiştir. İlki, basit bir kulübe şeklinde, çevresi ahşap, üstü tahta ya da oluklu saca örtülmüş tuvalet tipidir. Bu tuvaletlerde fosseptik çukuru yerine portatif bir kova kullanılmaktadır. İkinci tip, çift amele evleri için üretilmiş tuvaletlerdir. Yapı, ahşap karkastan yapılmış ve üstü oluklu saca örtülmüştür. Bu tipin tonoz örülü bir fosseptik çukuru bulunmaktadır. III. sınıf istasyonlarda kullanıldığı belirtilen sonuncu tip tuvalet ise, çamaşırlık ile bir özel (kadınlara), iki genel kullanıma (erkeklerle) ait tuvaletten oluşan bir yapıdır (Meissner, 1936: 187).

İstasyon binalarında tuvaletler bağımsız bir yapı olarak inşa edilmişken, zaman içinde yapının geçirdiği tadilatlarla bina içinde tuvaletler oluşturulmuştur. Akşehir Tren Garı'nın istasyon kısmında, sağ ve sol kanatlarda yapılan tadilatlarla ıslak hacimler oluşturulmuştur. Lojman katında ise, merdiven kovasının çıkışa başlanan kolları üzerinde, birinci kat kotunda oluşturulan ıslak hacimler tuvalet olarak düzenlenmiştir. Ilgın Tren İstasyonu'nun doğu kanadında bir adet; Kadınhan Tren İstasyonu'nun orta bölümün doğusundaki mekânda ve istasyonun doğu kanadında olmak üzere iki adet; Sarayönü Tren İstasyonu'nun istasyon kısmının orta bölümünün batısında bulunan mekânda bir adet; Meydan Tren İstasyonu'nun istasyon kısmının orta bölümünün güneyindeki mekânda bir adet banyo; güney kanattaki mekân içinde bir adet tuvalet ile lojman katında merdivenin çıkış kolları üzerindeki tuvaletler; Pınarbaşı Tren İstasyonu'nda orta bölümün giriş cephesinin güneyindeki mekânda bulunan duş ve güney kanattaki mekânda bulunan tuvalet; Konya Tren Garı'nın her iki katında ve her iki kanadında bulunan tuvaletler; Kaşınhan Tren İstasyonu'nun orta bölümünün giriş cephesinin güneydoğu tarafında bulunan mekândaki tuvalet ve banyo birimleri ile lojman katında bulunan mutfak kısmında oluşturulan banyo birimi, sonradan yapılan tadilatlarla oluşturulmuştur.

Kaşınhan ile Çakmak istasyonları arasında kalan ve ikinci aşamada inşa edilen istasyonlardaki ıslak hacimlerden en azından tuvaletin, lojman katlarında yapı üzerinde özgün bir bölüm oluşturulmak suretiyle planlanmaya başladığı görülmektedir.

Kaşınhan Tren İstasyonu'nda lojman katındaki antre kısmının kuzeybatı tarafında bulunan tuvalet; Çumra Tren İstasyonu'nun lojman katının antre kısmının kuzeybatı tarafındaki tuvalet ve Arıkören Tren İstasyonu'nun lojman katında, holün güneydoğu ucunda bulunan tuvalet, ikinci grupta inşa edilen

istasyonların lojman katlarındaki tuvaletlerin yapının tasarım aşamasındayken düşünüldüğünü göstermektedir. Bununla beraber, Kaşınhan Tren İstasyonu'nda istasyon kısmındaki orta bölümün güneydoğu tarafındaki mekânda bulunan tuvalet ve banyo; Arıkören Tren İstasyonu'nun istasyon katında, giriş cephesinin güneydoğu tarafında bulunan mekânda bulunan banyo ve tuvalet ile Çakmak Tren İstasyonu'nun istasyon katının orta bölümünde, giriş cephesinin kuzeydoğu tarafındaki duş ve tuvalet kısımları, bu mekânlarda sonradan yapılan tadilatlarla oluşturulmuştur.

### 5.1.6. Çatılar

Konya il sınırlarında inşa edilen tren istasyonlarının tamamının örtü sistemi beşik çatıdır. Ambarların olduğu kısımda kat döşemesi kullanılmamış ve mekân doğrudan tek askılı asma ahşap çatı sistemiyle örtülmüştür (Şekil 75). Orta bölüm ve diğer kanatta ise çatı boşluğu ile mekânı ayıran bir döşeme inşa edilmiş olup, çatı arasında oluşan boşluğu verimli kullanabilmek amacıyla bazı yapılarda çatı, yine ahşap asma sistem ile oluşturulurken, bazı örneklerde ise oturtma çatı kullanılmıştır (Şekil 76).



Çumra Tren İstasyonu ambar bölümünün asma çatısı



Kaşınhan Tren İstasyonu ambar bölümünün asma çatısı

Şekil 75. Ambar bölümlerinde kullanılan ahşap asma çatı örnekleri (M. Mutlu, 2024)



Akşehir Tren İstasyonu'nun orta bölümünün oturtma çatısı



Kaşınhan Tren İstasyonu orta bölümünün asma çatısı

Şekil 76. İstasyonların orta bölümlerinde kullanılan ahşap asma ve oturtma çatı örnekleri (M. Mutlu, 2024)

Konya'daki tarihi İstasyon yapılarının tamamında döşeme saçak olarak taşırılmamış, sarkan saçaklı sistem kullanılmıştır. Saçak uzunlukları 60-70 cm olarak yapılmıştır. Kalkan duvarların olduğu yan cephelerde de yine uzun saçaklar oluşturulmuştur. Çatı eğimleri ise %50 ve üzerinde alınmıştır. Çatı kaplaması olarak Marsilya tipi kiremit kullanılmış ve damlalık kısımlarına oluklar yapılmıştır.

## 5.2. Cephe Özellikleri

Konya'daki tarihi istasyon binaları, dönemin mimari anlayışını ve demiryolu yapılarının işlevselliğini estetik unsurlarla birleştiren cephe özellikleriyle dikkat çekmektedir. Genellikle Osmanlı mimarisinin geç döneminden Cumhuriyet dönemine uzanan süreçte inşa edilen bu yapılar, dönemin mimari üsluplarını yansıtan özgün detaylar barındırır.

Konya tarihi istasyonlarının cephelerinde yerel malzemelerle birlikte dönemin yaygın inşaat malzemeleri olan kesme taş ve tuğla ile sıvalı yüzeyler tercih edilmiştir. Kesme taş, özellikle temel hatlarda ve köşe süslemelerinde belirgin bir şekilde kullanılmıştır. Tuğla ise hem yapı strüktürünü hem de estetik vurguları destekleyen bir malzeme olarak öne çıkmaktadır. Cephelerde sıklıkla yer alan basık kemerli pencereler hem görsel dengeyi hem de statik dayanıklılığı artırmayı amaçlamıştır.

Simetri, istasyon yapılarında düzen ve uyum algısını pekiştiren önemli bir unsurdur. Tarihi istasyon binalarında cephe düzeni orta bölümde genellikle simetrik iken, kanatlarda ise simetrik özelliğe sadece bir örnekte, Ereğli Tren Garı'nda rastlanır. Ana giriş cepheleri, genellikle daha fazla süslemeye sahip olup, yolcu binasının merkezini vurgulayan bir tasarım anlayışı benimsenmiştir.

Tarihi istasyon binalarında dekoratif unsurlar, genellikle sade ama etkili bir şekilde kullanılmıştır. Kemerli açıklıklar, kilit taşı detayları, pencere söveleri ve cephe kaplamaları gibi unsurlar, estetik kaygının işlevsellikle dengelendiği noktaları oluşturur.

Konya'daki tarihi tren garlarının cephelerinde dikkat çeken bir obje de hareket çanlarıdır. Tarihi tren istasyonlarında bulunan hareket çanları, demiryolu sisteminin erken dönemlerinde kullanılan önemli iletişim araçlarından biriydi. Teknolojinin henüz bugünkü kadar gelişmediği dönemlerde, istasyon personeli ve tren mürettebatı arasında senkronizasyonu sağlamak ve yolcuları bilgilendirmek için kullanılırlardı. Hareket çanları, trenlerin kalkış ve varış zamanlarını bildirmek için çalınırdı. Özellikle kalkış öncesi yolcuları uyararak, istasyonda bekleyenlerin trene yetişmesini sağlardı. Tren kalkışını yöneten hareket memuru, trenin hareket edebileceği işaretini çan çalarak bildirirdi. Acil bir durumda da çanlar, istasyon personeli ve yolcuları hızlıca haberdar etmek için kullanılırdı.



Hareket çanları genellikle pirinç veya bronz gibi dayanıklı metallere üretilirdi ve bu sayede uzun süreli kullanıma uygun hale gelirdi. Üzerlerinde genellikle üretici bilgileri veya üretim tarihleri yer alırdı. Örneğin, *Robert Latowski, Breslau* gibi ibareler, çanın üretildiği atölyeyi veya şehri işaret ederdi. Çanın sesi yüksek ve berrak olacak şekilde tasarlanırdı ki, geniş bir alanda duyulabilir olsun. Sesin tonu ve süresi, genellikle istasyona özel olurdu ve yerel halk bu sesi tanıyabilirdi. Hareket çanları, demiryolu kültürünün bir parçası olarak hem teknolojik hem de estetik bir değer taşımaktadır. Hareket çanları, günümüzde, pek çok tarihi istasyonda sergilenmekte veya nostaljik bir obje olarak korunmaktadır.

Konya'daki tarihi tren istasyonlarından bazıları, halen hareket çanına sahiptir. Akşehir, Sarayönü, Meydan, Pınarbaşı ve Ereğli tren istasyonlarının bir dönem yoğun olarak kullanılmış olan hareket çanları, halen özgün konumlarında muhafaza edilmektedir. Bu çanlardan özellikle iki tanesi, üzerinde buldukları bilgi açısından dikkati çekmektedir.

Akşehir Tren İstasyonu'nda bulunan hareket çanının gövdesinin üzerinde gövdenin imalatı ile birlikte yazılmış olan "Bağdat" ifadesi yer almaktadır. Bu ifade Osmanlı döneminin büyük bir ulaşım projesi olan Bağdat Demiryolu ile ilişkilidir. Bu bilgi, demiryolu hattının tarihsel bağlamına dair önemli ipuçları sunar. Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde (19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başları) inşa edilen bu demiryolu, İstanbul'dan başlayarak Bağdat'a ve Basra Körfezi'ne kadar uzanan büyük bir ulaştırma projesiydi. Akşehir, Konya-Bağdat Demiryolu güzergâhında önemli bir durak noktasıdır. Dolayısıyla bu bölgede kullanılan hareket çanları, hattın kimliğini yansıtmak amacıyla "Bağdat" gibi ibareler taşıyor olmalıdır (Şekil 77).

Sarayönü tren istasyonunda bulunan hareket çanı da üzerinde bulduğu bilgi itibarıyla dikkat çeken bir diğer örnektir. Çanın üzerinde "*Robert Latowski, Breslau, 6385*" ifadesi bulunmaktadır. Bu bilgi, çanın üreticisi, üretim yeri ve muhtemelen seri numarasına işaret etmektedir. Robert Latowski, büyük ihtimalle çanın üreticisi veya üretici firmanın adıdır. Bu ismin o dönemde Breslau'da (günümüzde Polonya'daki Wrocław şehri) faaliyet gösteren bir döküm atölyesi, metal işleme firması veya çan üretim atölyesi olması muhtemeldir. Çünkü o dönemde özellikle çan yapımı, demiryolu teknolojisinin bir parçası olarak Avrupa'da oldukça yaygındı. 19. ve 20. yüzyıllarda Breslau, gelişmiş endüstriyel üretimiyle tanınıyordu ve bu tür metal ürünlerin üretiminde öne çıkan şehirlerden biriydi. Demiryolu ekipmanları, özellikle de Bağdat Demiryolu gibi büyük projelerde, Almanya'nın çeşitli bölgelerinden tedarik edilmiştir. Breslau, bu projelerde sıkça adı geçen şehirlerden biridir. Çan üzerinde bulunan 6385 rakamı ise seri numarası veya model numarası olmalıdır. Çünkü bu tür numaralar, üretim sürecinde ürünlerin izlenebilirliği

ve envanter yönetimi için kullanılırdı. Özellikle büyük çaplı üretim yapan firmalar, her ürüne özgü bir seri numarası eklerdi. Almanya'nın o dönemde ürettiği sanayi ürünleri yüksek kalite standartlarına sahipti. Çanın hâlâ özgün bir şekilde sağlam kalması, dayanıklılığını ve üretim kalitesini göstermektedir. Üretici ve menşei bilgileriyle birlikte bu çan, Bağdat Demiryolu ve Osmanlı-Alman iş birliğinin bir hatırası olarak büyük bir tarihi değere sahiptir (Şekil 77).



Akşehir İstasyonu'nda hareket çanı  
(Bilgi: Bağdat)



Sarayönü İstasyonu'nda hareket çanı  
(Bilgi: Robert Latowski, Breslau 6385)

Şekil 77. Üzerinde bilgi bulunduran hareket çanları (M. Mutlu, 2024)

### 5.2.1. Kat Silmeleri

Tamamı iki kattan meydana gelen Konya istasyon binalarının cephelerinde, kat ayrımlarını vurgulamak amacıyla kat silmeleri kullanılmıştır. Kat silmeleri, yapıların hem estetik hem de işlevsel özelliklerini yansıtan önemli mimari unsurlardır. Bu tür detaylar, istasyonların yapıldıkları dönemin mimari anlayışını, kullanılan malzemeleri ve tasarım yaklaşımlarını ortaya koyar.

Kat silmeleri, yapıların yatay hatlarını vurgulayan dekoratif unsurlardır. Farklı katların sınırlarını netleştirmek ve yapıya görsel bir düzen kazandırmak için kullanılmıştır. Bu silmeler aynı zamanda duvara derinlik ve hareketlilik kazandırır. Güneş ışığının etkisiyle oluşan gölgeler, cepheye dinamik bir görünüm sağlar. Öte yandan silmeler genellikle yapıların simetrisini ve ritmini güçlendiren unsurlardır. Konya'daki tren istasyonlarında, bu silmelerin simetrik ve düzenli bir şekilde tasarlandığı görülür.

Konya ve çevresindeki tren istasyonlarında kullanılan kat silmelerinin çoğunlukla kesme taş veya tuğladan yapıldığı gözlemlenir. Silmelerin yüzeyi sıvayla kaplanıp beyaz renkle boyanarak korumanın yanı sıra estetik olarak da zenginleştirilmiştir.

19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında yapılan tren istasyonları, Osmanlı mimari gelenekleri ile Batı'nın endüstriyel mimarisini harmanlayan

bir üsluba sahiptir. Kat silmeleri, bu iki anlayışın birleştiği estetik detaylardan biridir. Konya'daki tarihi tren istasyonları Almanlar tarafından inşa edildiği için, doğal olarak Alman mimarlık etkileri de taşır. Kat silmelerindeki detaylar, bu uluslararası iş birliğinin somut bir örneğidir. Kat silmeleri, çevredeki diğer sivil mimari yapılarla da benzerlik göstererek istasyonların bölgesel kimliklerini güçlendirir.

Kat silmeleri, Konya Garı örneğinde olduğu gibi yapının anıtsal bir görünümüne sahip olmasına katkıda bulunur. Cephe düzenlemesinde kat silmeleri, pencere ve kapı hizalarını vurgulayarak yapının simetrik tasarımını destekler. Kat silmeleri daha küçük ölçekli istasyon yapılarında ise daha sade bir estetik anlayışla kullanılmıştır. Bu durum, istasyonların büyüklüğüne ve önemine göre değişiklik gösteren mimari yaklaşımları yansıtmaktadır.

### 5.2.2. Kapı ve Pencereleler

Pencereler ve kapılar, istasyon cephelerinin belirleyici unsurlarından biridir. Konya'daki istasyon binalarında pencereler genellikle basık kemerli veya yuvarlak kemerli formlarda tasarlanmıştır. Kapı ve pencere söveleri taş işçiliğiyle öne çıkarılmış, kemer taşları ve kilit taşları görsel bir vurgu oluşturacak şekilde işlenmiştir. Bu yapı elemanları, dönemin mimari anlayışını ve kullanılan malzeme teknolojisini açıkça ortaya koyar. Kapı ve pencereler hem istasyon binalarının kimliğini şekillendirir hem de demiryolu mimarisinin genel tasarım ilkelerine uyum sağlar (Ek Tablo 2, 3).

Kapı ve pencereler genellikle simetriyi temel alan bir düzen içinde yerleştirilmiştir. Dikdörtgen ya da basık kemerli formlara sahip pencereler, tren istasyonlarının işlevselliği ile uyumlu bir şekilde tasarlanmıştır. Pencereler, iç mekânlara doğal ışık sağlarken, dış cephelerde ise ritmik bir düzen oluşturur.

Konya tarihi tren istasyonlarında kullanılan kapıların iki örnek dışında tamamı basık kemer formludur. Konya Tren Garı'nda kullanılan kapılar tam kemerli formda yapılmıştır. Çakmak Tren İstasyonu'nun kapıları da basık kemer formlu olmakla beraber, bu yapıda kullanılan bir örnek form itibarıyla diğer kapılardan tamamen ayrılmaktadır. İstasyonun giriş cephesinin güneybatı tarafında bulunan ve lojman katına çıkan merdiven evine açılan kapının üst bölümü düz lento ile geçilmiştir. Bu kapının üzerinde ayrıca diğer hiçbir örnekte görülmeyen küçük bir saçak uygulaması bulunmaktadır (Ek Tablo 2, 4).

Konya tren istasyonlarında kullanılan basık kemerli kapılar birbirlerine benzemekle beraber, tamamı birlikte değerlendirildiğinde basık kemer formlu 12 farklı kapı düzenlemesi kullanıldığı tespit edilmiştir (Ek Tablo 4).

Konya'daki tren istasyonlarının pencere düzenlemeleri de kendi içinde çeşitlilikler ortaya koyar. Konya il sınırlarında bulunan ve hattın ilk etabına ait bölümü oluşturan Akşehir ile Konya arasındaki istasyonlardan, Akşehir, Ilgın,

Kadınhan, Sarayönü, Meydan ve Pınarbaşı tren istasyonlarının hem istasyon ve hem de lojman katlarında pencereler basık kemerli formda düzenlenmiştir. Konya Tren Garı ile Ereğli Tren Garı arasında inşa edilen Kaşınhan, Çumra, Arıkören ve Ereğli tren istasyonlarının ise hem zemin ve hem de birinci katlarının pencereleri düz lentolu formda inşa edilmiştir. Bu ikinci etabın istisna uygulaması ise Çakmak Tren İstasyonu'dur. Çakmak Tren İstasyonu, Konya'daki tren istasyonları içinde yapım tekniği ve taşıdığı mimari özellikleri olarak daha geç dönemde inşa edilmiş görünmekle beraber, bu istasyonun hem zemin ve hem de birinci katında ilk etap istasyonlarına benzer şekilde basık kemer formulu pencereler kullanılmıştır (Ek Tablo 3, 5).

Konya Tren Garı, birçok özelliğinde olduğu gibi pencere düzenlemeleri bakımından da ayrı bir özellik sergilemektedir. Konya Tren Garı'nın zemin kat pencereleri, tam kemer formulu düzenlemeye sahiptir. Birinci kat pencereleri ise düz lentolu düzenleme ile inşa edilmiş olmakla beraber giriş ve gar cephesinde bulunan bazı pencerelerin üzerinde basık kemer formunda tahfif kemer uygulaması dikkat çekmektedir. Garın orta bölümünün her iki cephesindeki ikişerli pencere düzenlemeleri ile her iki kanattaki ön ve peron cephesine bakan üçerli pencere grubundan ortadakilerin düz lentolarının üzerlerinde tahfif kemerler bulunmaktadır (Ek Tablo 3, 5).

Konya tren istasyonları pencere düzenlemeleri açısından değerlendirildiğinde 18 farklı türde düzenlenmiş pencere olduğu görülmektedir (Ek Tablo 5). Konya'nın tarihi tren istasyonlarının kapı ve pencereleri, dönemin demiryolu mimarisinin hem estetik hem de işlevsel özelliklerini yansıtan unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Bu unsurlar, sadece birer yapı elemanı olmaktan öte, Konya'nın tarihi ve kültürel zenginliğinin birer parçasıdır.

### 5.3. Malzeme ve Süsleme

Konya'daki tarihi tren garları, 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme sürecinde inşa edilen önemli ulaşım yapılarıdır. Konya'daki tren garlarında kullanılan malzemeler, dönemin teknolojik olanaklarına ve bölgesel kaynaklara uygun şekilde seçilmiştir. Malzeme kullanımı işlevsellik, dayanıklılık ve estetik arasında bir denge gözetilerek tasarlanmıştır.

Gar binalarında kesme taş, cephelerin ana yapı malzemesi olarak kullanılmıştır. Özellikle düzgün kesilmiş taşlar, yapılara hem estetik hem de sağlamlık kazandırmak için tercih edilmiştir. Akşehir ve Çakmak tren istasyonlarında binaların tüm köşeleri ve kapı söveleri; Pınarbaşı Tren İstasyonu'nda kapı söveleri; Konya Tren Garı'nda zemin katın köşeleri ve orta kısımda bulunan kapıların ve pencerelerin söveleri; Kaşınhan, Çumra, Arıkören ve Ereğli tren istasyonlarının zemin katlarının köşelerindeki ilk dört sıra ile

kapı söveleri, oyma ve kabartma teknikleriyle işlenerek dekoratif unsurlar oluşturulmuştur.

Ahşap malzeme, kapı ve pencere kasalarının yanı sıra çatı konstrüksiyonlarında da kullanılmıştır. Çatılarda tercih edilen ahşap malzemenin düzgün şekilli ve büyük kesitli malzemeler olduğu ve günümüze kadar sağlam bir şekilde ulaşabilecek dayanıklılık ve teknikte inşa edildiği görülmektedir.

İstasyon binalarının bazı bölümlerinde dökme demir kolon ve kirişler, modern mimari uygulamalarını yansıtır. Konya Tren Garı'nda kullanılan döküm demir kolonlar ve ahşap kaplamalar da erken sanayi dönemi mimarisinin Türkiye'deki yansımalarından biridir.

İstasyon binalarının duvarlarında yapısal malzeme olarak çoğunlukla tuğla kullanılmıştır. Tuğla duvar kalınlığı seçilirken duvarın taşıyıcı özelliği göz önünde bulundurulmuş, dış duvarlar 60 cm ile 40 cm arasında seçilen kalınlıklarda inşa edilmiştir. Yapıların tamamı yığma teknikte inşa edildiği için iç bölümlerde de duvarın taşıyıcı özelliği göz ardı edilmemiş ve iç bölümlerdeki ana hatları meydana getiren duvarlarda da kalınlıklar fazla tutulmuştur. Bölme özelliği ile ön plana çıkan kullanımlarda ise duvar kalınlıklarının yer yer 20 cm'ye kadar düşürüldüğü görülmüştür.

Konya Tren Garı dışındaki örneklerin tamamı süsleme açısından sade görünümde yapılarıdır. İstasyon binalarında simetri ve düzenin daha çok süsleme anlayışında belirleyici bir rol oynadığı görülmektedir. Cephelerdeki yatay silmeler ve cephelerde vurgulanmış taş sıraları hem yapıyı görsel olarak zenginleştirmekte hem de dengeli bir estetik ortaya koymaktadır.

Konya Tren Garı, bekleme salonunda kullanılan süsleme programı ile örnekler içerisinde en dikkat çekici yapıdır. Salonun orta bölümünde bulunan dairesel çelik sütunların alt bölümlerinde yaklaşık 1,5 m'lik kısımları ahşap görünümünde boyanmıştır. Sütunların üst başlıkları korint nizamdadır.

Üç bölüme ayrılan bekleme salonunun tavanının her bölümünün dış kısımları kare, iç kısımları ise dikdörtgen olarak profilli çitalarla yüzeylere ayrılmıştır. Bu yüzeyler stilize bitkisel süslemelerle tezyin edilmiştir. Tavan eteğinde de tren temalarından oluşan geniş süsleme bordürü mekânın dört duvarını dolaşmaktadır.

Konya'daki istasyon binalarının çatılarında kullanılan kiremit örtü, işlevsel olduğu kadar estetik bir görünüm de sunar. Günümüzde bütün istasyonların çatısı Marsilya tipi kiremit ile kaplıdır. Bazı çatılarda zarif saçak altı süslemeleri dikkat çeker. Konya Tren Garı'nın çatı düzenlemesinde dört cepheye bakan üçgen kalkan duvarların üzerindeki saçak ve Çakmak Tren İstasyonu'nun yan cephelerindeki kalkan duvarları örten saçaklar bu şekilde desteklenmiş örneklerdir.

Konya'daki tren garlarında Osmanlı mimarisinin yerel unsurları, Batı mimarisinin teknikleriyle birleşmiştir. Özellikle Alman mimari ekolünün etkisiyle inşa edilen bazı gar binalarında Avrupa endüstriyel mimarisinin izleri görülür. Bu etkiler kemer formlarında ve dökme demir kullanımlarında belirginleşir.

Konya'nın tarihi tren garları, mimari zenginlikleri ve kullanılan malzemelerin kalitesiyle sadece işlevsel yapılar değil, aynı zamanda kültürel mirasın önemli birer parçasıdır. Malzeme ve süsleme açısından bu yapılar hem yerel mimari anlayışını hem de dönemin modernleşme ve sanayileşme çabalarını yansıtan birer sanat eseri olarak değerlendirilmelidir. Bu mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılması, tarihsel kimliğin devamlılığı açısından büyük önem taşımaktadır.

## 6. SONUÇ

Konya tren istasyonları, şehrin tarihi, kültürel ve ekonomik gelişimi açısından büyük bir öneme sahiptir. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden başlayarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin modernleşme çabalarının ayrılmaz bir parçası olan bu istasyonlar, hem ulusal demiryolu ağının önemli durakları arasında yer almakta hem de mimari açıdan dikkate değer yapılar sunmaktadır.

Konya il sınırları içinde yer alan demiryolu hattı, Akşehir'den başlayarak Konya merkez üzerinden Ereğli'ye uzanan güzergâhıyla, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın son çeyreğinde başlattığı modern ulaşım altyapısı projelerinin önemli bir parçasıdır. Bu kapsamda, Konya-Akşehir demiryolu hattı 1896 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Ardından, Konya-Ereğli hattı 1904 yılında işletmeye alınmış, böylece bölgenin ticaret ve ulaşım ağında stratejik bir rol üstlenmiştir. Bu iki aşamalı inşa sürecince, hat üzerinde inşa edilen demiryolu istasyonları da bazı farklılıklar ortaya koymaktadır. Bu farkları şöylece özetlemek mümkündür:

- İki dönemde inşa edilen istasyon binaları içinde, ikinci grupta yer alan Çakmak Tren İstasyonu'nun planlama özellikleri ve kapı-pencere formlarının plan düzleminde ortaya koyduğu farklılıklar gibi unsurlardan hareketle, aynı hat üzerinde bu dönemde inşa edilmiş diğer istasyonlardan daha geç dönemde inşa edildiği anlaşılmaktadır.
- İlk etapta inşa edilen tren istasyonlarının pencereleri mazgal olarak yapıldığı halde, ikinci etaba dahil olan tren istasyonlarının pencereleri düz pencere olarak yapılmıştır.
- Konya Tren Garı haricinde, her iki dönemde inşa edilen istasyon yapıları, orta bölüme eklenen sağ ve sol kanatlardan oluşan ve orta bölümünün üzerinde lojmanın bulunduğu tipte inşa edilmiştir. Bununla beraber, ilk etapta inşa edilen istasyonların lojmanlarında tuvaletlerin merdiven

üzeri gibi zorlama bölümlere konumlandırıldığı, ikinci etapta inşa edilen istasyon yapılarında ise koridorun bir ucunda olacak şekilde daha sorunsuz biçimde çözümlendiği görülmektedir.

Konya tren istasyonları, sadece işlevsel yapılar olarak değil, aynı zamanda mimari estetiğin öne çıktığı semboller olarak da dikkat çekmektedir. Osmanlı ve erken Cumhuriyet döneminin mimari anlayışını yansıtan bu yapılar, hem batı hem de doğu etkilerini bir arada barındırmaktadır. Geleneksel Osmanlı mimarisinin sade ve zarif çizgileri, dönemin Batı'dan etkilenmiş mimari anlayışıyla birleşmiş ve bu da ortaya özgün bir mimari doku çıkarmıştır.

Günümüzde, tren istasyonlarının işlevi ve önemi değişiklik göstermeye devam etmektedir. Hızlı tren projeleri ve modern ulaşım sistemleri, şehirlerarası ulaşımda yeni bir dönem başlatmış olsa da Konya'nın tarihi tren istasyonları bu gelişmelere ayak uydurmayı başarmıştır. Yeni ulaşım projeleri ile birlikte eski istasyonların restorasyonu ve korunması da gündeme gelmiş, bu yapılar hem tarihi hem de kültürel mirasın önemli birer parçası olarak değerlendirilmiştir.

Konya'nın tarihsel gelişimi içinde demiryollarının ve tren istasyonlarının önemi, sadece bir ulaşım aracı olarak değil, aynı zamanda şehrin toplumsal hafızasının ve kimliğinin şekillendirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Modernizasyon çalışmaları ve yüksek hızlı tren hatları, Konya'yı Türkiye'nin ulaşım ağında öncü bir şehir haline getirirken, tarihi tren istasyonları da geçmişin izlerini bugüne taşıyan mimari anıtlar olarak varlıklarını sürdürmektedir.

Bu çalışma, Konya tren istasyonlarının mimarlık ve sanat tarihi açısından ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermektedir. Bu istasyonlar, sadece işlevsel yapılar olarak değil, şehrin kültürel mirasının bir parçası olarak da korunmalı ve gelecek kuşaklara aktarılmalıdır. Konya tren istasyonları hem geçmişin izlerini hem de geleceğin potansiyelini barındıran çok katmanlı yapılar olarak, şehrin mimari ve kültürel zenginliğine katkıda bulunmaya devam edecektir.

## KAYNAKÇA

- (1925). Anadolu'da yapılacak demiryolu ve diğer yolları gösteren harita. (Orijinal Ölçek: 1/4.000.000) Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HRT. h., 372.
- (1999). Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü. İstanbul: Albaraka Türk Yayınları.
- (2021). Kalkınma Boyutu ile Kuşak ve Yol Girişimi. *KA Dergi*, 5(12), s. 42-57.
- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara: Anı Yayınevi.
- Akpolat, M. (2004). Tanzimat sonrası Osmanlı mimarlığından bir kesit: Adana - Mersin demiryolu istasyon binaları. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 21(1), s. 77-94.
- Akşin, S. (1993). Abdulhamit Mutlakiyeti. *Türkiye Tarihi 3 Osmanlı Devleti (1600-1908)* (s. 165-187). İstanbul: Cem Yayınevi.
- Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, 7(19), s. 1-22.
- Araz, M. (1995). *Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856-1950*. Ankara: METU Graduate School of Social Sciences.
- Aydın, S. (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış, *Kebikeç*, 11, 49 - 94.
- Banguoğlu, T. (1937). Bağdat Demiryolu Meselesi. *Yeni Türk*, s. 1054-1058.
- Başar, ME. & Erdoğan, HE. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, *Selçuk Üniversitesi. Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24(3), s. 29-43.
- Beydilli, K. (1991). Bağdat Demiryolu, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 4, s. 442-444.
- Bozdoğan, S. (2011). Modern Türkiye'de Sanat ve Mimari: Cumhuriyet Dönemi. *Türkiye Tarihi 1839-2010* (s. 451-508). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Bozkurt, T. (2012a). İlgün-İstasyon Binası, *Konya Ansiklopedisi*, 4. s. 290-291.
- Bozkurt, T. (2012b). İstasyon Binası, *Konya Ansiklopedisi*, 4. s. 363-365.
- Demirarslan, D. (2014). Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları. *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu* (s. 1635-1646). Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.
- Durak, S. (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı, (Tez No. 139882) [Yüksek lisans tezi, Uludağ Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Durdu, M. (2011). Çumra-Osmanlı Dönemi, *Konya Ansiklopedisi*, 2. s. 368-369.
- Durukal, HS. (1949). Milli Demiryolları İdaresinin Kuruluşu, *Demiryollar Dergisi*, 23(289), 66-67.
- Eldem, V. (1970). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Engin, V. (1993). Rumeli Demiryolları, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Engin, V. (2002). Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti. *Türkler*, 14, s. 462-469.
- Engin, V. (2008). Rumeli Demiryolu. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 35, s. 235-237.
- Erdem, E. (2016). Sanayi Devriminin Ardından Osmanlı Sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zafiyetleri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, s. 17-44.
- Erdoğan, H. E. (2005). *Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi*. (Tez No. 167674) [Yüksek Lisans tezi, Selçuk Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Erol, A. (2003). *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*. (Tez No. 130407) [Yayımlanmamış Yüksek Lisans tezi, Marmara Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Fındıklı Doğuoğlu, M. (2002). *19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği*. (Tez No. 127206) [Doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Göktaş Kaya, L. (2017). Karabük Kent Kimliği İçerisinde İstasyon Binasının Yeri. *XX. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu Bildirileri*, C. 1, 503-517. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Yayınları.
- Gülsoy, U. & Ochsenwald, W. (1998). Hicaz Demiryolu. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 17, s. 441- 445.
- Gülsoy, U. (1994). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Gülsoy, U. (1999). Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu, *Osmanlı*, 3, s. 678-684, (ed. Eren, G.). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.



- Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*. İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- Heaton, H. (1995). *Avrupa İktisat Tarihi/İlk Çağdan Sanayi Devrimine*, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara: İmge Yayıncılık.
- Kalay, G. & Bölükbaşı Ertürk A. E. (2023). Irmak-Zonguldak Demiryolu Hattı: Karabük (İsmetpaşa)-Zonguldak Arası Demiryolu Mimari Yapılanması. *Sanat Tarihi Dergisi*, 32(1), s. 169-203.
- Karakul, Ö. (2017). *Konya'nın Demiryolu Mirası*. <https://www.arkitera.com/gorus/konyanin-demiryolu-mirasi/> (Erişim: 27.10.2024).
- Karal, E. Z. (1995). İstibdat Devri Müesseseleri. *Osmanlı Tarihi VIII. Cilt Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876 - 1907)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Karkar, Y. (1975). *Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914*, Newyork: Vantage Press.
- Kolay, A. (2011). *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları* (Tez No. 286731) [Doktora tezi, Marmara Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması* (Tez No. 223662) [Doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Meissner, H. A. (1936). *Demiryolları İnşaatı*, (çev. Bingüler, İ.). İstanbul: Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası.
- Onur, A. (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. İstanbul: Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları.
- Özyüksel, M. (1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolu*, İstanbul: Arba Yayınevi.
- Özyüksel, M. (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları, s. 663-677, *Osmanlı*, 3, (ed. Eren, G.), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Özyüksel, M. (2002). Hicaz Demiryolu, s. 470-480. *Türkler Ansiklopedisi*, 14, (ed. Güzel, HC.; Çiçek, K.; Koca, S.), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Sezginalp, Ş. (2020). *Station Buildings in the History of Turkish Railways: Catalogue of Buildings Constructed Between 1850s-1950s* (Tez No. 632838) [Yüksek Lisans tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler. *Erdem*, 12(35), 483-535.
- Temizer, A. "Lokomotif'in Yüz Yıllık Gelişimi (1804-1904) ve Osmanlı'da Lokomotif", CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu, C.2, Uşak İli Kalkınma Vakfı, İzmir, 2011, s.1181-1194.
- Ulusoy, M. & Erdoğan A. & Erdoğan, E. (2010). Tarihi Konya-Çumra Tren İstasyonu. Medeniyetin Beşiği Tarımın Öncüsü Çumra Sempozyumu, c. 2 (s. 417-422). Konya.
- URL 1 : <https://www.britannica.com/biography/George-Stephenson> (Erişim: 16.10.2024)
- URL 2: <https://www.dominicwinter.co.uk/Auction/Lot/394-wood-nicholas-a-practical-treatise-on-rail-roads-1st-edition-1825/?lot=349230&sd=1> (Erişim: 16.10.2024)
- URL 3: [https://en.wikipedia.org/wiki/Stockton\\_and\\_Darlington\\_Railway](https://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway)
- URL 4: <https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk/objects/co205767/steam-locomotive-no-1-locomotion-stockton-darlington-railway> (Erişim: 26.10.2024)
- URL 5: <https://www.alamy.com/locomotive-la-fusee-de-george-stephenson-1829-le-magazin-pittoresquedeiteur-edouard-charton-1860-image424825292.html> (Erişim: 16.10.2024)
- URL 6: [https://tr.wikipedia.org/wiki/Ottoman\\_Railway\\_Company](https://tr.wikipedia.org/wiki/Ottoman_Railway_Company) (Erişim: 16.10.2024)
- URL 7: <https://www.sevgiplatformu.info/konu/hicaz-demiryolu.7247/> (Erişim: 16.10.2024)
- URL 8: <https://www.merhabahaber.com/konyadaki-bagdat-oteli-romanlara-konu-oldu-129-yil-once-insa-edilmis-1881185h.htm> (Erişim: 05.12.2024)
- URL 9: <https://rayhaber.com/2019/07/tcdd-demiryollari-haritasi-2019-yuksek-cozunurluk/> (Erişim: 17.10.2024)
- URL 10: [https://en.wikipedia.org/wiki/Georg\\_Kawerau](https://en.wikipedia.org/wiki/Georg_Kawerau) (Erişim: 27.10.2024)
- URL 11: <https://www.eskiturkiye.net/2257/mustafa-kemal-akshirde-27-agustos-1922> (Erişim: 04.12.2024)
- URL 12: <https://cl.pinterest.com/pin/448389706656596267/> (Erişim: 31.10 2025)

- URL 13: <https://www.eskiturkiye.net/86/konya-tren-gari> (Erişim: 31.10 2025)
- URL 14: [https://www.facebook.com/cedidiye/?locale=it\\_IT](https://www.facebook.com/cedidiye/?locale=it_IT) (Erişim: 23.08.2024)
- URL 15: <https://www.gzt.com/arkitekt/tarihi-demiryolu-istasyonlarinin-korunmasi-kirklareli-ornegi-3787545> (Erişim: 27.11.2024)
- URL 16: <http://www.trainsofturkey.com/pmwiki.php/Stations/Malatya> (Erişim: 27.11.2024)
- Yavuz, M. (2014). *Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Yavuzarslan, E. (2023). Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demiryolu Seferberliğinin Konya Vilayeti Üzerindeki Kentsel Etkileri. *Mimarlık ve Yaşam*, 8(2), 357-372. <https://doi.org/10.26835/my.1127824>
- Yazıcı, M. (2010). *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)* (Tez No. 277464) [Yüksek Lisans tezi, Marmara Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.
- Yıldırım, İ. (1996). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, s. 387-396.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Yılmaz, İ. (1989). Milli Mücadelede Ulaşım. *Atatürk Dergisi*, 101-120.
- Yonca Kösebay, E. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. (Tez No. 223662) [Doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.

## EKLER

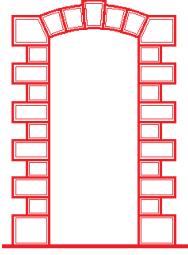
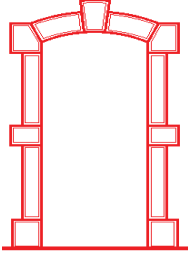
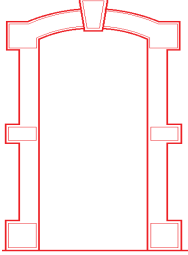
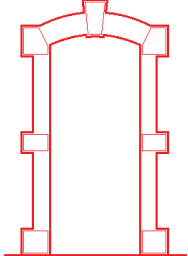
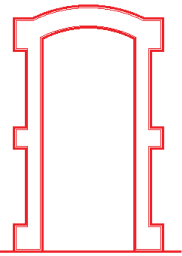
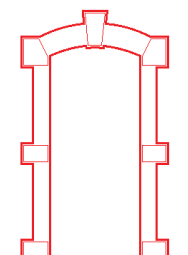
Ek Tablo 1. Tarihi istasyonlara ait ölçüler ve mekân dağılımları

İstasyon Adı	Toplam Ölçü			Orta Bölüm				1. Kanat (Giriş Cephesinin Sağı)				2. Kanat (Giriş Cephesinin Solu)						
	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Giriş Cephesinden Çekme (m)	Peron Cephesinden Çekme (m)	Mekânlara	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Giriş Cephesinden Çekme (m)	Peron Cephesinden Çekme (m)	Mekânlara	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Giriş Cephesinden Çekme (m)	Peron Cephesinden Çekme (m)
Akşehir	33,60	9,30	18,15	9,30	Bekleme Salonu Hareket Odası Personel Odası Şef Odası İst. Santral 2 Adet Merdiven	5,85	8,75	0,30	0,25	Wc Banyo 3 Adet Oda	9,60	9,00	0,15	Mescit Mutfağ 3 Adet Oda Wc Banyo				
İlgün	28,10	9,05	11,50	9,05	Hareket Odası Bekleme Salonu Şef Odası Yüklet Odası Merdiven	8,05	8,55	0,25	0,25	Bekleme Salonu Mescit Dinlenme Odası Wc-Duş	8,55	6,35	2,45	0,25	Ambar			
Kadınhan	24,35	9,10	11,75	9,10	Hareket Odası Şef Odası Bekleme Salonu Personel Odası Mutfağ Duş 2 Adet Wc Merdiven	4,05	8,60	0,25	0,25	Personel Odası Mutfağ Wc	8,55	6,45	2,40	0,25	Ambar			
Sarayönü	23,20	8,95	11,70	8,95	Hareket Odası Bekleme Salonu Şef Odası Mutfağ Wc Merdiven	4,00	8,45	0,25	0,25	Personel Odası Dinlenme Odası	7,50	6,25	2,45	0,25	Ambar			
Meydan	24,25	8,95	11,65	8,95	Hareket Memurluğu Bekleme Salonu İstasyon Şefliği Mutfağ Banyo Merdiven	4,05	8,45	0,25	0,25	2 Adet Oda Wc	8,55	6,25	2,45	0,25	Ambar			

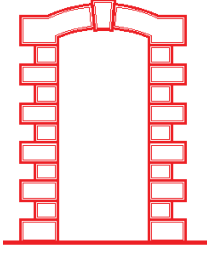
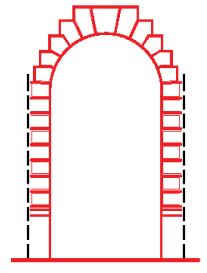
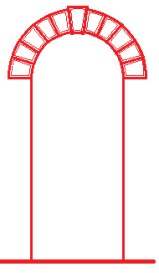
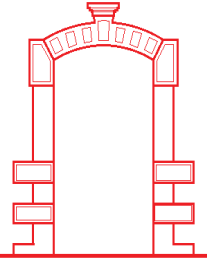
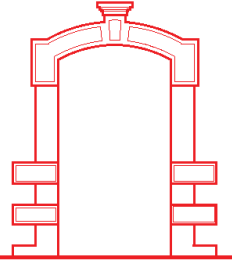
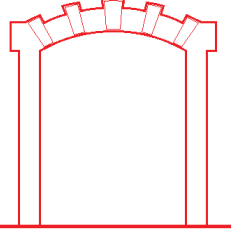
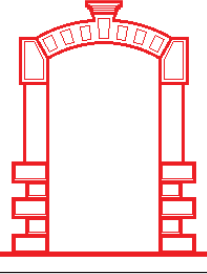
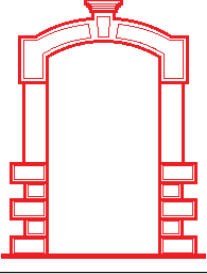
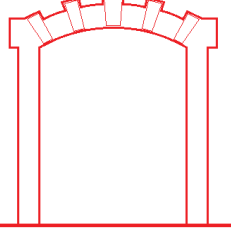
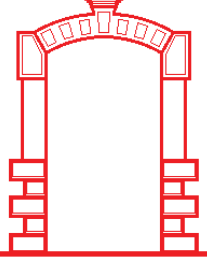
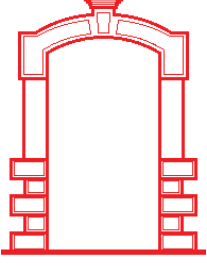
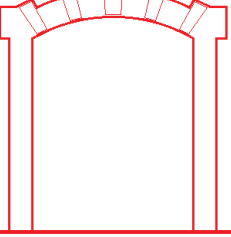
Ek Tablo 1. (devam ediyor)

İstasyon Adı	Toplam Ölçü		Orta Bölüm				1. Katman (Giriş Cephesinin Sağı)				2. Katman (Giriş Cephesinin Solu)				
	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Mekânlılar	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Giriş Cephesinden Çekene (m)	Peron Cephesinden Çekene (m)	Mekânlılar	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Giriş Cephesinden Çekene (m)	Peron Cephesinden Çekene (m)	Mekânlılar
Pınarbaşı	24,20	8,90	11,70	8,90	Bekleme Salonu Hareket Odası Tren Testi Gör. Od. Dış Merdiven	4,00	8,40	0,25	0,25	Dinlenme Odası Mutfak Wc	8,50	6,20	2,45	0,25	Ambar
Konya	31,40	13,05	10,20	13,05	Bekleme Salonu	10,60	10,15	2,30	0,60	Rezervasyon Ofis Depo Dinlenme-Wc Merdiven	10,60	10,15	2,30	0,60	Kafe İslak Hacimler Merdiven
Kaşınhan	25,75	8,65	12,95	8,65	Hareket Odası Seif Odası Bekleme Salonu Mutfak-Banyo-Wc	4,30	7,85	0,40	0,40	Koruma ve Güvenlik Şefliği	8,50	6,10	2,15	0,40	Ambar
Çumra	26,25	8,75	13,55	8,75	Hareket Şefliği Bekleme Salonu Bilet Gişesi Dinlenme Odası	4,30	7,95	0,40	0,40	Güvenlik Depo	8,40	6,20	2,15	0,40	Ambar
Arıkören	26,30	8,70	13,05	8,70	Hareket Şefliği Bekleme Salonu İstasyon Şefliği Dinlenme Odası Mutfak-Dış-Wc	4,90	7,90	0,40	0,40	Koruma ve Güvenlik Şefliği Ofis	8,35	6,15	2,15	0,40	Ambar
Ereğli	25,60	9,10	17,00	9,10	İstasyon Şefliği Bekleme Salonu Depo Dinlenme Odası 2 Adet Mesnet	4,30	8,10	0,50	0,50	2 Adet Güvenlik Odası	4,30	8,05	0,50	0,55	Sistem Odası Mutfak
Çakmak	26,30	8,60	13,60	8,60	Hareket Memuru Od. İstasyon Şefliği Bekleme Salonu Dinlenme Odası Mutfak-Banyo-Wc	8,45	6,15	2,00	0,45	Ambar	4,25	7,90	0,40	0,30	Vekâlet Odası (2 Birim)

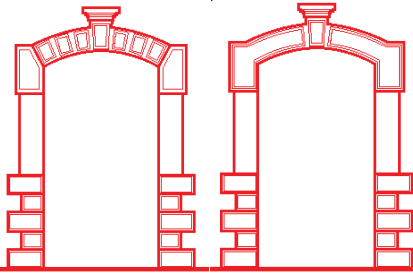
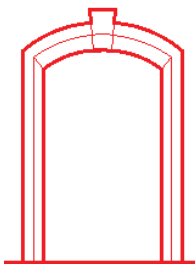
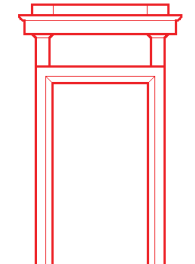
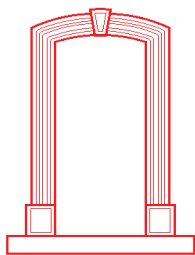
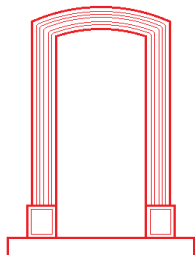
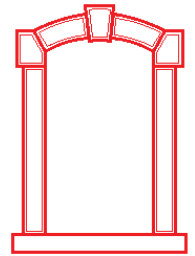
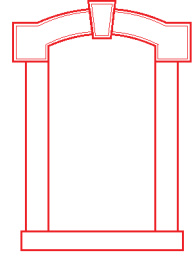
**Ek Tablo 2.** Konya'daki istasyonlarda kullanılan kapı düzenlemeleri  
(M. Mutlu, 2024)

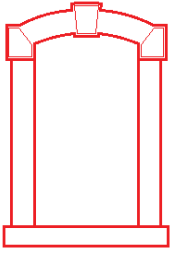
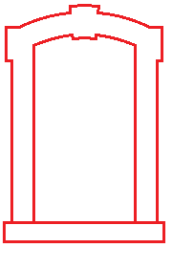
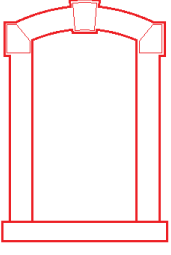
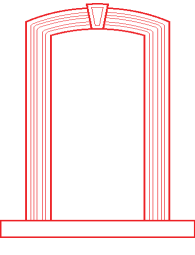
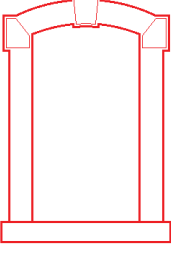
İstasyon Adı	Yapıda Kullanılan Kapı Düzenlemeleri		
Akşehir			
İlgin			
Kadınhan			
Sarayönü			
Meydan			

Ek Tablo 2. (devam ediyor)

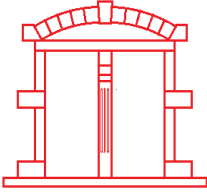
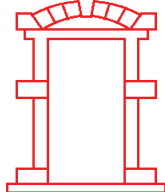
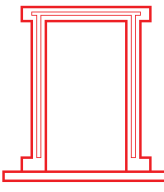
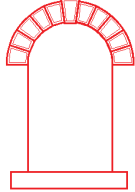
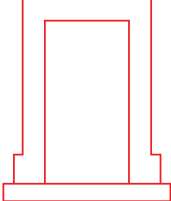
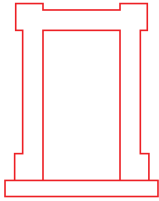
İstasyon Adı	Yapıda Kullanılan Kapı Düzenlemeleri		
Pınarbaşı			
Konya			
Kaşınhanı			
Çumra			
Arıkören			

**Ek Tablo 3.** Konya'daki istasyonlarda kullanılan pencere düzenlemeleri (M. Mutlu, 2024)

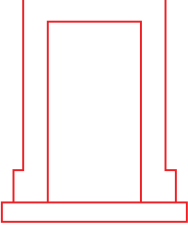
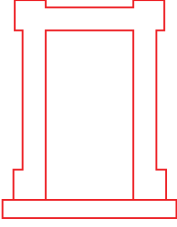
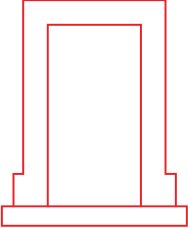
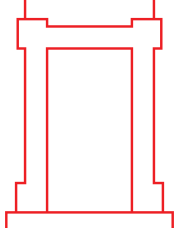
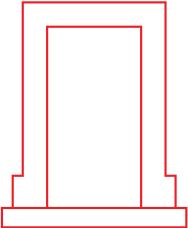
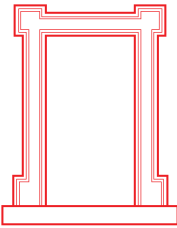
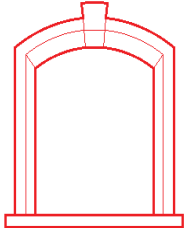
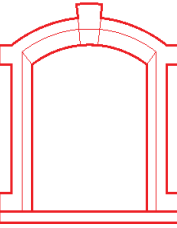
İstasyon Adı	Yapıda Kullanılan Pencere Düzenlemeleri			
Ereğli				
Çakmak				
Akşehir				
İlgın				
Kadınhan				

<b>Sarayönü</b>				
<b>Meydan</b>				
<b>Pınarbaşı</b>				

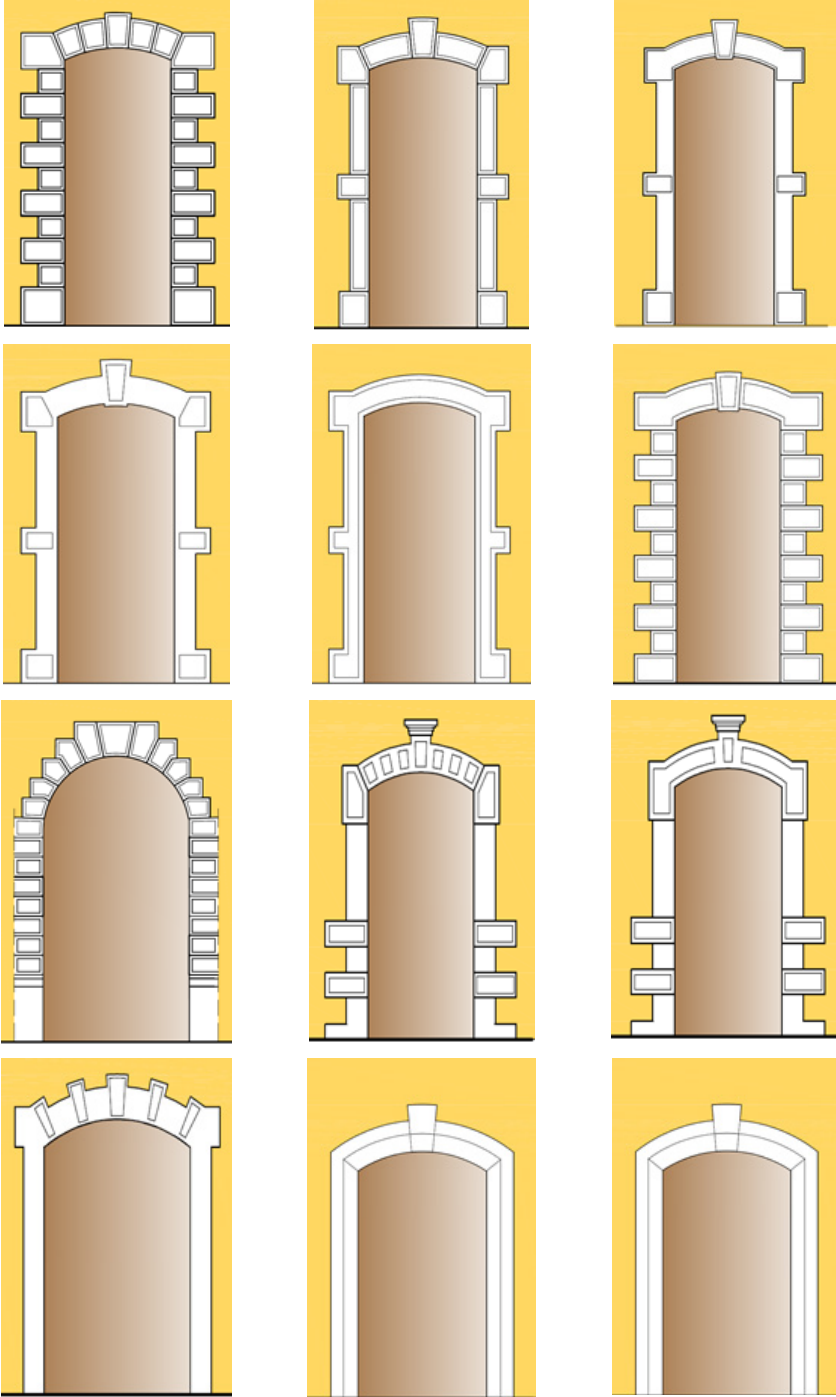
Ek Tablo 3. (devam ediyor)

<b>İstasyon Adı</b>	<b>Yapıda Kullanılan Pencere Düzenlemeleri</b>			
<b>Konya</b>				
<b>Kaşınhanı</b>				

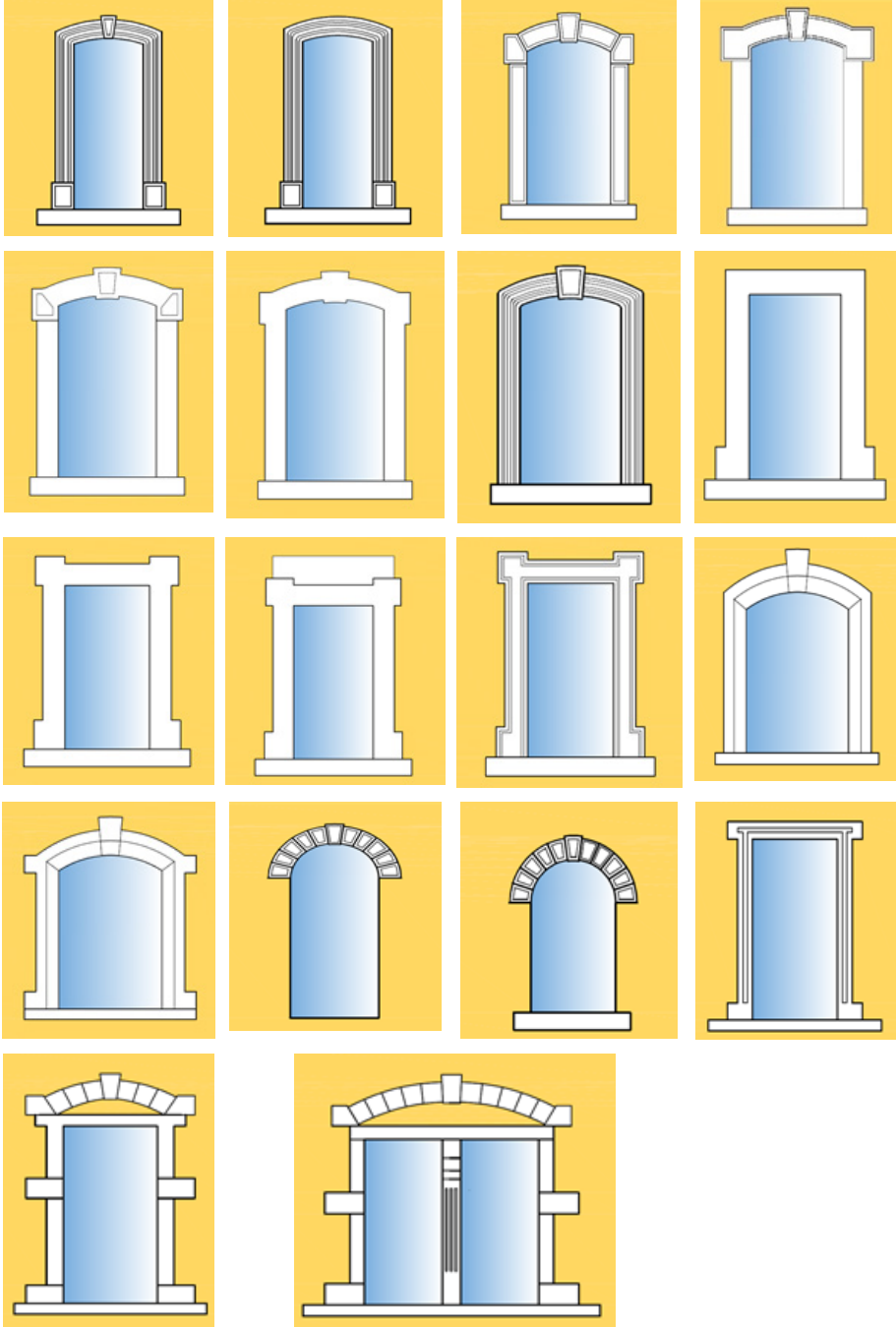


Çumra				
Arkören				
Ereğli				
Çakmak				

**Ek Tablo 4.** Konya'daki tarihi istasyon yapılarında kullanılan kapı düzenleme çeşitleri  
(M. Mutlu, 2024)



**Ek Tablo 5.** Konya'daki tarihi istasyon yapılarında kullanılan pencere düzenleme çeşitleri  
(M. Mutlu, 2024)



*Evrak Tarih ve Sayısı: 05.08.2024-E.360822*

Konu : Akademik Çalışma İzni Hk.

SAFRANBOLU BAŞAK CENGİZ MİMARLIK FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA

2024-2025 yılları arasında yapacağım akademik çalışmalarında kullanılmak üzere, TCDD Genel Müdürlüğünün 6. ve 7. Bölge Müdürlükleri sınırlarında kalan (Konya ilinde), aşağıda listede bulunan tarihi istasyon binalarının rölöve çizimi ve fotoğraflama çalışmaları için çalışma iznine ihtiyaç duymaktayım. Gerekli izinlerin TCDD Genel Müdürlüğü nezdinde alınması hususunda;

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

- 1) Akşehir Tarihi İstasyon Binası
- 2) Argıthanı Tarihi İstasyon Binası
- 3) Çavuşlugöl Tarihi İstasyon Binası
- 4) Ilgın Tarihi İstasyon Binası
- 5) Kadınhanı Tarihi İstasyon Binası
- 6) Sarayönü Tarihi İstasyon Binası
- 7) Meydan Tarihi İstasyon Binası
- 8) Konya Tarihi İstasyon Binası
- 9) Kaşınhanı Tarihi İstasyon Binası
- 10) Çumra Tarihi İstasyon Binası
- 11) Arıkören Tarihi Tren İstasyonu
- 12) Ereğli Tarihi Tren İstasyonu
- 13) Çakmak Tarihi Tren İstasyonu

33601962460  
Dr. Öğr.Üyesi Mehmet MUTLU

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

**Belge 1.** Safranbolu Başak Cengiz Fakültesi Dekanlığı'ndan izin talep yazısı

07.08.2024 - E.360871



T.C.  
KARABÜK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ  
Safranbolu Başak Cengiz Mimarlık Fakültesi Dekanlığı



Sayı : E-79179597-605-360871  
Konu : Akademik Çalışma İzni

07.08.2024

TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜNE  
6. ve 7. Bölge Müdürlükleri

Fakültemiz öğretim üyelerinden 1545 sicil numaralı Dr. Öğr. Üyesi Mehmet MUTLU Ek'te kayıtlı dilekçesi ile 2024-2025 yılları arasında yapacağı akademik çalışmalarında kullanmak üzere Müdürlüğünüz sınırlarında bulunan Ekli dilekçede bilgileri yazılı tarihi istasyon binalarının röleve çizimi ve fotoğraflama çalışmaları için çalışma iznine ihtiyaç duyduğunu belirtmektedir.

Bahse konu çalışmalar için gerekli izin ve kolaylıkların sağlanması hususunda bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.

Prof. Dr. Hasan SOLMAZ  
Rektör a.  
Rektör Yardımcısı V.

Ek: Mehmet MUTLU'ya Ait Dilekçe (1 Sayfa)

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu: BSDRLTNYCH

Belge Doğrulama Adresi : <https://turkiye.gov.tr/ebd?eK=4043&eD=BSDRLTNYCH&eS=360871>

Adres: Yenimahalle Mah. Prof. Metin Sözen Cad. No: 4/1 78600 Safranbolu/Karabük

Telefon: (370) 418-8551 Belge Geçer: (370) 418-8330

e-Posta: mimarlik@karabuk.edu.tr İnternet Adresi: mimarlik.karabuk.edu.tr

Keş Adresi: karabukuniversitesi@hs01.kep.tr

Bilgi için: Esra ÇALIŞ  
Unvanı: Bilgisayar İşletmeni



27/34

**Belge 2.** Karabük Üniversitesi'nin Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü'nden izin talebi yazısı



T.C.  
DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
Kurumsal İletişim Dairesi Başkanlığı  
Basın Şube Müdürlüğü



Sayı : E-12194151-622.01[622.01]-981663  
Konu : Akademik Çalışma İzni

15.08.2024

TCDD 6. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ (ADANA)NE

İlişi : TCDD 6. Bölge Müdürlüğü (Adana) (Destek Hizmetleri Servis Müdürlüğü)'nün 08.08.2024 tarihli ve E-32684213-605.99-975522 sayılı yazısı.

İlişi yazı ile T.C. Karabük Üniversitesi Rektörlüğü, Safranbolu Başak Cengiz Mimarlık Fakültesi Dekanlığı öğretim üyelerinden 1545 sicil numaralı Dr. Öğr. Üyesi Mehmet MUTLU' nun, 2024-2025 yılları arasında yapacağı akademik çalışmalarında kullanmak üzere tarihi istasyon binalarının, rölöve çizimi ve fotoğraflama çalışmaları için izin talebi iletilmiştir.

Söz konusu talep, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından uygun görülmüş olup, gereğini arz ederim.

Recai KILIÇ  
Daire Başkanı

Ek: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Onay Yazısı

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Doğrulama Kodu: 4540A8D9-AA6D-4FB7-8B58-54588EB537E3

Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/tedd-ebys>

BASIN ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

TCDD Genel Müdürlüğü, Hacı Bayram Mahallesi, Hipodrom Caddesi, No:3, 06050


Tel: 0312 520 4468 Faks: 0312 520 62 18

KEP Adresi : [tedd.basinyayinvechalkiliskilermusavirligi@bs01.kep.tr](mailto:tedd.basinyayinvechalkiliskilermusavirligi@bs01.kep.tr)

Bilgi için: Pınar YALÇIN  
Memur






**Belge 3.** Devlet Demir Yolları İşletme Genel Müdürlüğü'nün çalışma izin belgesi

 Sayfa 1 of 119 - Kapak Sayfası Gönderi Kimliği trn:oid::1:3096927287

## Mehmet Mutlu

# KONYA'NIN DEMİRYOLU MİRASI TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI

 KONYA'NIN DEMİRYOLU MİRASI TARİHİ GAR VE İSTASYON BİNALARI  
 Sanat Tarihi  
 Karabük Üniversitesi

---

### Belge Ayrıntıları

Gönderi Kimliği trn:oid::1:3096927287	113 Sayfa
Gönderi Tarihi 30 Kas 2024 10:55 GMT+3	39.852 Sözcük
İndirme Tarihi 30 Kas 2024 11:02 GMT+3	205.753 Karakter

Dosya Adı  
Konya\_İlindeki\_Tarihi\_Gar\_ve\_Istasyon\_Binalari.pdf

Dosya Boyutu  
11.8 MB

## 4% Genel Benzerlik




Her veri tabanı için çıkan kaynaklar da dâhil tüm eşleşmelerin kombine toplamı.

### Rapordan Filtrelenen

- Bibliyografya

---

### Ön Sıradaki Kaynaklar

3%	 İnternet kaynakları
2%	 Yayınlar
0%	 Gönderilen çalışmalar (Öğrenci Makaleleri)


---

### Bütünlük Bayrakları

**İnceleme için 0 Bütünlük Bayrağı**  
Herhangi bir şüpheli metin manipülasyonu belirlenmedi.

Sistemimizin algoritmaları bir belgede, onu normal bir gönderiden ayırabilecek her türlü tutarsızlığı derinlemesine inceler. Tuhaf bir şey fark ederseniz incelemeniz için bayrak ekleriz.

Bir Bayrak mutlaka bir sorun olduğunu göstermez. Ancak daha fazla inceleme için dikkatinizi vermenizi öneririz.

 Sayfa 1 of 119 - Kapak Sayfası Gönderi Kimliği trn:oid::1:3096927287

## Belge 4. Çalışmanın Benzerlik Raporu Özeti