

PAPER DETAILS

TITLE: OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E TÜRKİYE'DE TREN GARLARI

AUTHORS: Mehmet Emin BASAR,Haci Abdullah ERDOGAN

PAGES: 29-44

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/215844>

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E TÜRKİYE'DE TREN GARLARI

Mehmet Emin BAŞAR, Hacı Abdullah ERDOĞAN

Selçuk Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, KONYA

ÖZET: Kentlerin gelişmesinde, kentsel mekânların ve mimari yapıların oluşmasında etkin rol oynayan bazı unsurlar vardır. Bu unsurların başında tarihi olaylar, önemli buluşlar, sosyal ve iktisadi gelişmeler yer almaktadır. Dünya tarihinde önemli bir gelişme olan demiryolları da bir çok etkiyi ve gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla bu etki ve gelişmeler kentsel alanlara ve mimariye de yansımıştır. 19. yüzyılın başlarında bulunan ve daha sonraları hızlı bir gelişim ve ilerleme sürecine giren demiryolları sayesinde ülkelerarası iletişim ve ulaşım daha kolaylaşmış ve hız kazanmıştır. Demiryollarının yapımıyla beraber inşa edilen istasyon binalarıyla yeni mimari yapılar ve kentsel alanlar oluşmuştur.

Günümüzde endüstri yapıları mimarlık tarihinin ve korumacılığın inceleme alanı içinde yer almaktadır. Daha önceleri mimari önemi ve kentsel kimlikleri, mimarlık söyleminin dışında olan yapılar arasında yer alan demiryolu yapıları artık ciddiye alınan strüktürler olma niteliğine kavuşmuşlardır. Yapıldığı dönemin tarihsel sürecini dışı vuran demiryolu binaları, inşa edilmelerinin ardından kentte meydana getirdikleri değişimle ve oluşturdukları yeni kentsel alanla bir dönemi simgelemektedirler.

Bu çalışmada Türkiye sınırları içerisinde bulunan ve cumhuriyetin ilk yıllarına kadar yapılmış olan gar binalarından örnekler seçilmiş ve bu örneklerin kısa tanımları yapıldıktan sonra bir gruplandırma yapılarak, istasyon binaları için ön cephe kurgusu ve cephe elemanlarını kapsayan bir tiplendirme çalışması oluşturulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Demiryolları, İstasyon Binaları, Konya İstasyonu, Anadolu – Bağdat Demiryolu.

ABSTRACT: There are some factors which are effective at the cities' development, at the formation of urban spaces and architectural buildings. There are historical events, important inventions, social and economic developments initial of that factors. The railways which had brought a lot of influence and advance with itself are a crucial advance in the world history. Because of that these influences and advances had bounced to the urban spaces and architecture .International communication became easier and faster because of railways that was invented by the beginning of 19.century and then entered a progress process. New architectural buildings and urban spaces occurred by the construction of railways and railway station buildings, had been built.

Today industry buildings take place in the research of architectural history and conservation. Formerly the architectural importance and urban identifies of railway buildings had taken place out of the architectural pronunciation and arguments and now they have regained quality of constructions that was considered important. These buildings that bounced historical process of their construction period, after their construction, have symbolize a term by creating exchange in city and making up new urban spaces. In this study the examples of railway buildings were selected through existing in the border of Turkey and constructed until earlier Republic years. After brief definition of these examples, a typology work has arranged about railway buildings forming a group.

Keywords: Railways, Railway Buildings, Konya Station, Anadolu – Bagdad Railway.

GİRİŞ

Son yüzyılda modern ulaştırma araçlarının en önemlilerinden biri, keşfiyle çağına adını veren, beraberinde getirdiği sosyo-ekonomik ve siyasal gelişmelerle kendisine farklı ve önemli bir yer edinen demiryoludur. 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bugünkü anlamıyla kullanılmaya başlanmış ve gelişme göstererek hızla tüm dünyaya yayılan bu teknoloji, Endüstri Devriminin karalardaki en önemli tamamlayıcısı olarak kabul edilmektedir. Öyle ki demiryolu sayesinde hızlı ve sürekli bir hammadde temini ve taşınması gerçekleştirilmiş, bununla birlikte üretilen mamul maddeler de aynı süratte ve sürekli olarak pazar alanlarına taşınmıştır. Demiryollarının geçtiği köylerde, kasabalarda, şehirlerde kısacası hemen hemen her yerde bir canlanma, gelişme, üretimin ve istihdamın artması, kültürel alış-verişin gelişmesi, kentleşmenin hızlanması, göçün artması gibi etkiler meydana gelmiştir.

Avrupa devletleri Endüstri Devriminin ardından, yeni pazar alanları bulmak ve kendilerine sömürgeler oluşturmak amacıyla kıyasıya bir yarışa giriştiler. Bunun içinde Avrupa dışındaki ülkelerde demiryolu yapımı gibi imtiyazları kazanarak, hatların geçtiği toprakların yer altı ve yerüstü zenginliklerini sömürmeye başladılar (Erol 2003). Avrupa'da böylesine gelişmeler yaşanırken, Osmanlı Devleti de bu gelişmelere kayıtsız kalmadı ve devletin içinde bulunduğu sıkıntıdan, ayaklanmalara kadar birçok sorunu bu şekilde atlatmayı planladı. Bu durum Avrupa Devletleri'nin de sömürge yarışında yeni pazarlar elde etme çabaları ile örtüşüyor ve böylelikle ilk demiryolu hattının yapımının adımları atılmış oluyordu (Aydemir 1993). Bütün bu gelişmeler ışığında, tüm olumlu ve olumsuz yönleriyle birlikte demiryolları Osmanlı Devleti'ne ilk olarak, İngilizlerin devletten aldıkları imtiyazla yapımını gerçekleştirdikleri İskenderiye-Kahire Hattı (1851-1856) ile olmuş, bundan sonra ülkenin her yerinde yeni hatlar hızla inşa edilmeye başlamıştır.

Demiryollarının inşası esnasında mimarlık alanında da yeni gelişmeler yaşanmıştır. Bu hızlı süreçte, demiryolu hatları boyunca istasyonlar

ve bu istasyonlarda farklı fonksiyonlara hizmet veren binalar yapılmaya başlanmıştır. Yapılan bu binalar kimi zaman malzemesiyle, kimi zaman formu ve cephe karakterleriyle, kimi zaman da konumu itibarıyla geleneksel mimarlıktan farklı bir üslup sergilemişlerdir. Uygulanan bu farklı üslup kısmen geleneksel öğeleri de bünyesinde barındırsa da, genel olarak hattı yapan ülkenin mimarlık kültürünü yansıtmaktadır. İstasyonlar ilk yapıldıklarında kentin dışına doğru inşa edilmiş olmalarına rağmen, zamanla birer cazibe merkezi olmuş ve kenti adeta bir mıknatıs gibi kendisine doğru çeken, kentlerin gelişimlerini etkileyen ve aynı zamanda bu gelişimin yönünü de tayin eden önemli bir endüstri yapısı olmuşlardır. Yapılış amacına uygun fonksiyonlarla donatılmış, belli bir döneme de damgasını vurmuş bu yapılar, kendine özgü kimliği ve karakteristik özellikleriyle birçok yapıdan ayrılırlar.

Çalışmanın Kapsamı ve Amacı

Endüstri devrimi ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan birçok yenilik ve teknolojik gelişme ile o tarihe kadar olan buluşların, icatların, keşiflerin hemen hemen tamamının gerçekleştirdiği etkiden fazlasını istasyonlar tek başına gerçekleştirmiştir denilebilir. İşte böylesi bir dönemde Avrupa'da ortaya çıkan ve kısa sürede tüm dünyayı etkisi altına alan, demiryolları da ulaşım alanında inanılması güç bir gelişim ve modernizasyonu, beraberinde de birçok sosyal, kültürel, ekonomik ve kentsel anlamda yeniliği, ilerlemeyi birlikte getirmiştir.

Demiryolunun bu etkilerinden başka diğer bir etkisi de kentsel alanların kurgusunda rol alması ve kendi mimarisini ortaya çıkarmasıdır. Demiryolu binaları fonksiyonel binalara örnek teşkil eder ki onlar tek bir amaç için yapılmış, özel olarak tasarlanarak uygulanmış yapılardır (Watt 1987). Ortaya çıkan bu yapı ve yapı gurupları kimi zaman birçok bölgede aynı mimari ve bölgesel özellikleri gösterirken kimi zaman da farklı özellikler arz etmektedir.

Tüm bu etkilerinden dolayı demiryolu mimarisi, mimarlık tarihi açısından incelenmeye değer yapılardır. Bu bağlamda, dönemin mimarlık ortamını ve mimari yapılarını incelerken, bir bakıma toplumun o günkü siyasal, sosyal, ekonomik durumu hakkında da

bilgiler edinilebilmektedir. 19. yüzyıl ve sonrasında oluşan demiryolu mimarlığı da Türk Mimarlık Tarihi bakımından oldukça önemlidir ve dönemiyle alakalı toplumsal, ekonomik, siyasal ve kültürel gelişmeleri bünyesinde barındırır ve kendisini inceleyenler için dışa vurur. Bu makale kapsamında incelenen istasyon binaları hakkında, demiryolları teriminden hareketle genelden, özele doğru bir inceleme yapıldıktan sonra, bu yapıların cephe ve plan karakteristiklerine göre bir tipoloji ortaya konulacaktır.

Endüstri Devrimi ve Demiryollarının Yayılımı

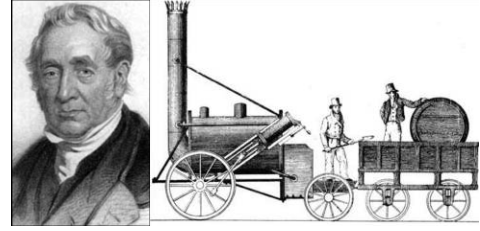
1789 tarihinde meydana gelen Fransız İhtilali ve sonrası gerçekleşen Endüstri Devrimi ilk önce Avrupa'yı ve ardından tüm dünyayı etkilemiştir. Mekanik araçlarla üretim yapan tesisler artık makinenin gücüyle tanışmışlar, sömürgelerden sağlanan hammaddeler çok kısa zamanda mamul maddeye dönüştürülmüştür. Avrupalılar üretim fazlalarını satacak pazarlar aramaya başlamışlardır. Fakat o dönemde su yollarını kullanan Avrupa, bu nakliye şeklinin üretime getirdiği maliyet ve sürenin uzun olması nedeniyle, sanayileşmenin hızına yetişme konusunda güçlüklerle karşılaşmışlardır.

18. yüzyılın önemli enerji kaynaklarından biri olan kömürü, ocaklardan ihtiyaç duyulan noktalara taşımak da tamda böylesi bir nakliye ve maliyet sorununa takılmaktadır. Bu nedenledir ki kömür madenleri deniz kıyısına yakın olan ülkeler, diğerlerine göre büyük bir üstünlük elde edilmektedir (Özyüksel 2000). Avrupa'da bu durumu ortadan kaldıracak olan gelişme ise demiryoludur.

Bugünkü anlamdaki ilk demiryolu teknolojisi, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Modern anlamda ilk demiryolları, buhar makinesinin keşfi ve bunun demiryollarına uygulanmasıyla meydana gelmiştir. Buharla çalışan lokomotifin demir raylar üzerinde ilk defa uygulanması İngiliz mühendisi Richard Trevithick (Resim1.) tarafından gerçekleştirilmiştir (Erol 2003). Lokomotif konusundaki asıl gelişme George Stephenson'ın, buharlı lokomotifi (Resim2.) ile 1825'te ilk yolcu trenini çekmesiyle gerçekleşmiştir (Heaton 1985).



Resim 1. R. Trevithick.



Resim 2. G. Stephenson.

Avrupa'nın modernleşme sürecinde olduğu ve devrimlerin, ulaşım, sanayi ve ticaret alanında birçok yeniliğin, gelişmenin meydana geldiği dönemde, Osmanlı Devletinde ulaşımındaki yetersizlikler, sanayi ve tarımı olumsuz yönde etkiliyor, askeri alanda ise birçok noktaya müdahaleyi zorlaştırıyordu. Erol (2003) – Gülsoy (1994)'e göre; ülkeyi demiryolları ile donatmak isteyen Osmanlı Devleti'nin, bilgi, teknik, sermaye ve yetişmiş insan gücü bakımından yeterli olmaması, demiryollarının yapımında Osmanlı yönetimini Avrupa'dan faydalanma yoluna itiyordu. Avrupalı Devletler ise kendi ekonomileri için yeni Pazar alanları oluşturmayı, yapılacak olan demiryolu hatları ile bölgelerin potansiyellerini sömürmeyi ve bu hatlar yardımıyla Ortadoğu, Asya ve Arabistan Yarımadasına ulaşmayı amaçlıyorlardı.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı için ilk teklifler, modern anlamda demiryollarının başladığı 1830 tarihinden çok kısa bir zaman sonra, İngiliz şirketleri tarafından yapılmaya başlamıştır. 1851 yılında ilk imtiyaz hakkını İngilizlerin almasıyla, 1856 senesinde İskenderiye-Kahire hattı tamamlanarak hizmete girmiştir (Gülsoy 1994). Ardından gelen ve Anadolu topraklarında yapılacak ilk demiryolu olan İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazını da yine İngilizler 1856 yılında almıştı (Özyüksel 2000). İlk olarak İngilizlere verilen imtiyazla başlayan demiryolları serüveni, Fransızlarla ve Almanlarla devam etmiştir. Tüm bu projeler arasında, esas büyük proje ise Anadolu'da başlayan ve İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan

Anadolu-Badat demiryolu hattı, devamında ise Avrupa'dan başlayıp İstanbul'a, oradan da Hicaz'a kadar uzanan, sonrasında ise Basra körfezine kadar gidecek olan, Abdülhamid'in büyük Hicaz Demiryolu hattı projesi olacaktır.

Türkiye'de İstasyon Binalarının Tarihsel Süreci

Buhar makinesinin icadı ile başlayan demiryolu macerası, kısa zamanda tüm dünyaya yayılmıştır. Bu hızlı yayılma, yük ve yolcu yığınlarının taşındığı, onların belli noktalara indirilip, bindirildiği ve hizmet verildiği, yepyeni tasarım fonksiyonlarını da beraberinde getirmiştir. Dünyanın dört bir tarafında inşa edilmeye başlanan istasyon binaları, kimi zaman yapıldıkları bölgenin mimarlık kültürünü, kimi zaman hattı yapan ülkenin kendi kültürünü, kimi zaman da geçmiş dönemlerin izlerinin yeniden yorumlanması biçiminde tezahür etmektedir. Tüm bu gelişmelerin paralelinde cereyan eden Osmanlı demiryolları serüveni de benzer unsurları bünyesinde barındırmaktadır.

Yılmazyigit'e (1991) göre; Anadolu topraklarında yapılan, Aydın-Kasaba hattındaki ilk yapılar ancak bir Batı Avrupa kentinin ihtiyaçlarını görebilirdi. O dönemlerde ortalarda görünmeyen Anadolu mimarlarının yerine, demiryolu binalarını yabancı mimarlar yapmaktaydı. Cephe alanında yuvarlak tek penceresi bulunan ve simetri aksı iki kat yükseltilmiş, saçaklarında akant oymalı ahşap kenarlıklarıyla, bacası Napolyon dönemini andıran, Fransa'nın güneyinden kesme taş konturlu, kilit taşlı, basık kemerli, dik çatılı, pencere kanatları çift camlı tip projeler, gar binalarının mimari karakterini oluşturmaktaydı. Bunların yanı sıra, batı salt kendi üslubunu kullanmamıştır. Hemen ardından gelen Orta ve Uzakdoğu hayranı batılı tasarımcılar, doğu'nun etkisinde oryantalist bir anlayışla, gar binalarının ilk ve büyüklerinden olan Sirkeci Gar Binası tasarlanıp uygulanmıştır. Bu dönemde geleneksel yapı ustasının dış cephe sıvasına yabancı olması, garların kaba işlerini yerli ucuz işgücüne, ince ve teknik işlerini Prusyalı veya Ermeni ustalara yaptırılması sonucunu doğurmuştur.

Sonraki dönemlerde, özellikle Cumhuriyetin ilanına yakın, tüm Anadolu'da başlayan Milli Mimari Akımı veya Milli Mimari Rönesansı gibi

isimler alan dönemde Türk mimarlarından başta Kemalettin ve Vedat Beyler olmak üzere, ulusal örnekleri vermeye başlamışlardır. Edirne Karaağaç ve Ankara (eski) DDY işletme binaları Mimar A.Kemalettin Bey, Ankara Gazipaşa İstasyon Binası Mimar Ahmet Burhanettin Tamcı tarafından tasarlanmış, bu dönemin anıtsal nitelikli ilk gar yapılarındandır. Bu dönemin diğer ürünleri arasına Adana, Kayseri gar binaları, Ankara, Eskişehir, Konya, Adana gar binaları gibi birçok yapı sayılabilir. Bu dönemin yapılarında, Osmanlı geleneksel dekoratif öğelerinin cephelerde kullanılmaları olsa da, planlarının hala batılı şemalara uygundur (Yılmazyigit 1991).

Bu dönemi izleyen yıllar ulusal kimliğin netliğini yavaş yavaş kaybettiği yıllardır. II. Dünya Savaşı öncesinde, dönemin Almanya'sında ortaya çıkan ve Yeni Alman Milliyetçiliği'nin Türk mimarlarını da etkisi altına alması ile meydana gelen, şemalarında Nazi, cephelerinde süzgün Osmanlı gelenekleri taşıyan yapılar ortaya çıkmıştır. Daha ötesi, gar binalarında geleneksel motifler dahi kaybolmuştur. Geriye ağır, hantal, Nazi karakterli, odağında ideoloji olan yapılar kalmıştır. Ankara Gar ve çevre binaları bu dönemdeki anlayışın tipik örnekleridir. Tüm dünyaya yayılmaya başlayan uluslararası mimarlık anlayışı, gelişen teknoloji, yapı malzemesi olanakları, çelik ve betonun rasyonel kullanımı söz konusu idi. Avrupa ve ABD'ye gidip dönen Türk mimarları, bu kez başka üslupları deniyorlardı. Dönemin tipik örneklerinden biri olan Eskişehir'in yeni gar binası, Anadolu'da 18. yüzyıldan bu yana, yapı malzemesinin rasyonel ilk kullanımını tanıttıyordu. Anadolu'da yapılan ilk gar binasından, altmışlı yıllara kadar tasarım kaygısı ve çabası gözlemlenebiliyordu (Yılmazyigit 1991).

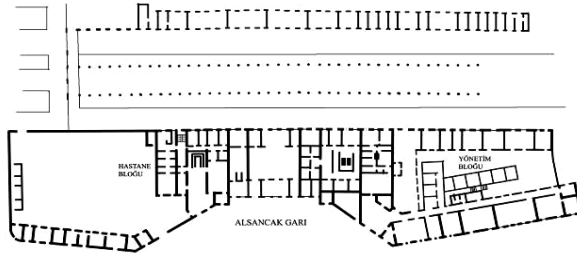
Gar Binalarından Bazı Örnekler

Alsancak Garı: Anadolu'da yapılmış ilk istasyon binasıdır. 1858 yılında yapımına başlanılmış ve 1861 yılında tamamlanmıştır (Tablo1). Günümüze kadar bazı değişiklikler geçirmiştir. Bu yapı bünyesinde bulundurduğu hastane, gar, yönetim binası ile bir kompleks olarak

yapılmıştır (Resim3). İki yönden hizmet veren kendine özgü bir plan şemasına sahiptir. Bu şemayı Avrupa'da birçok istasyonda görmek mümkündür (Çizim1) (Araz 1995)



Resim 3. Alsancak Garı Giriş Cephesi (wikipedia.org)

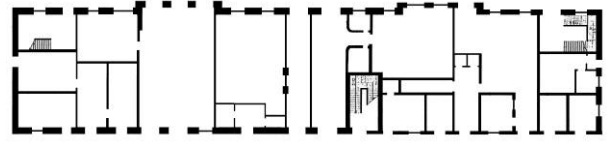


Çizim 1. Alsancak Garı Zemin Kat Planı.

Basmane Garı: İzmir hattının yapımından sonra tasarlanmıştır. Giriş holü oldukça geniş, dikdörtgen ve simetrik plan şemasına sahiptir (Çizim2). Cephesi kesme taştır. Sivri kemerler yerini yuvarlak ve basık kemerlere bırakmıştır. Bina iki katlı olup, giriş algılanması için üç kat olarak tasarlanmıştır (Resim4). Giriş üzeri lojman olarak kullanılmaktadır. Dikdörtgen çatı örtüsü ile kapatılmıştır. İki katlı olan kısımların cephe altında yuvarlak pencereler açılmıştır. Cephe pencerelerinde çok fazla değişkenlik görülmemektedir. Yuvarlak taş kemerler kullanılmıştır. Peronların üzeri çelik bir örtü ile örtülmüştür.



Resim 4. İzmir Basmane Garı Giriş Cephesi (tcdd.gov.tr).



Çizim 2. Basmane Garı Zemin Kat Planı.

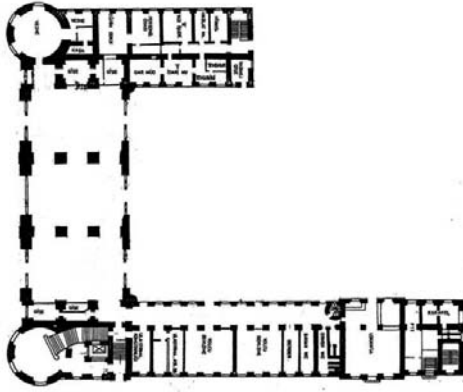
Haydarpaşa Garı: Gar binaları arasında en görkemli, en şatafatlı ve en büyüğü olan Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryollarının başlangıç noktası konumunda bulunan Haydarpaşa garı 1908 yılında hizmete girmiştir (Tablo1). Gar binası "Oryantalist" esinli, Orta Avrupa Barok mimarisi, Alman Rönesansı ve Neoklasik sentezli "eklektik" bir üslupta inşa edilmiş olan bina, aslında klasik Alman mimarisinin bir örneğidir (Koçer 1995, Fersan 1991, Soğancı 2001).

Bir kolu diğerinden biraz daha kısa olan "U" şeklinde bir plan şemasına sahiptir. Beş katlı ve her katta bir koridor etrafına sıralanmış bürolar vardır. Köşe kulelerinde yuvarlak mekanlar bulunmaktadır. Kuzey cephesi yolcu peronlarının bulunduğu avlu kısmına, güney cephesi ise deniz tarafına bakar (Çizim3-4) (Resim5).

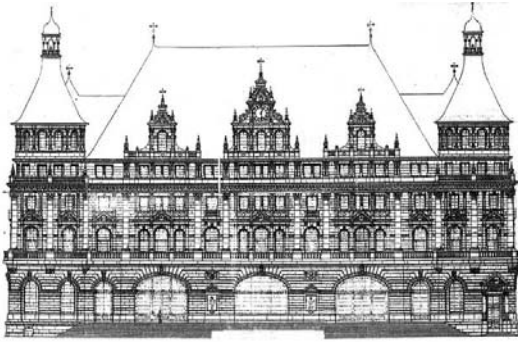
Kuzey cephesi güney cephesine göre daha sade yapılan binanın, güney cephesindeki zemin katında yer alan büyük üç adet kapının üzerinde sepetkulpu kemerler, diğer küçük olanlar da ise yuvarlak kemerler kullanılmıştır. Yapının birinci kat pencerelerinde yuvarlak kemerli pencereler kullanılmış ve üzerlerine üçgen alınlıklar konulmuştur. Üst katlarda ise etrafı söveli, basit dikdörtgen pencereler yapılmıştır. Çatı katında düzenlenen odalar ise çatıyı yırtan pencerelerle dışarı açılmıştır (Çizim4).



Resim 5. Haydarpaşa Garı Güney Cephesi.



Çizim 3. Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı.



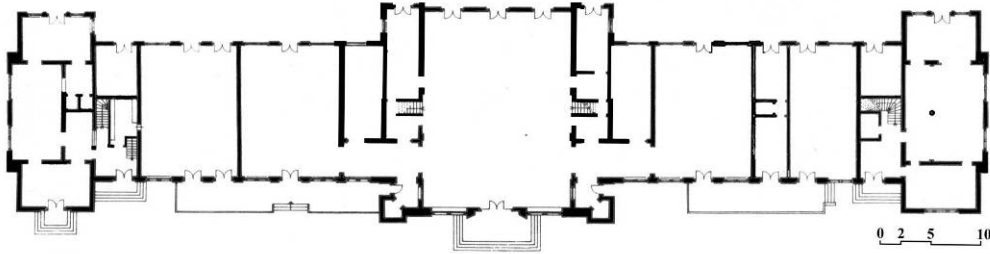
Çizim 4. Haydarpaşa Garı Güney Cephesi.

Sirkeci Garı: Gar binaları arasında önemli bir yere sahip olan ve yapıldığı dönemde çok ses getiren, daha sonra Orta Avrupa’da yapılan gar projelerini çizenlerin de stilinden etkilendiği Sirkeci Garı, 1890 yılında yapılmıştır (Tablo1).

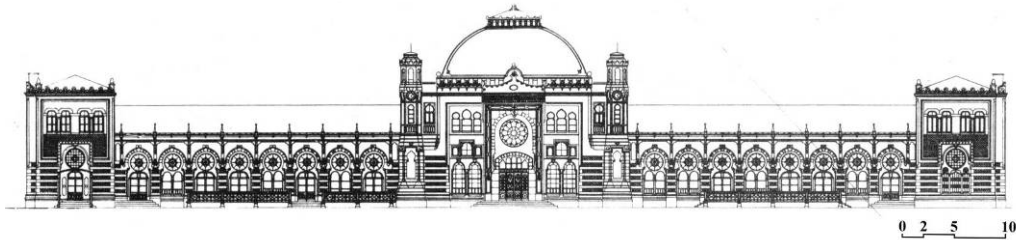
Dikdörtgen planlı olup girişin iki tarafında birer kule yer almaktadır. Giriş aksına göre simetrik (Çizim5). Sivri nal kemerli ikiz pencerelerin üzerinde yuvarlak formlu pencereleri vardır. Klasik Osmanlı dönemi kubbeleri, daha sade ve ağır başlı süslemeleri, geniş saçakları ile Sirkeci Garı Jachmund’un bu tarzdaki tek eseridir. (Büyükdemir 1999) (Resim6) (Çizim6).



Resim 6. Sirkeci Garı Ön Cephesi.



Çizim 5. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı (Sözen 1973).

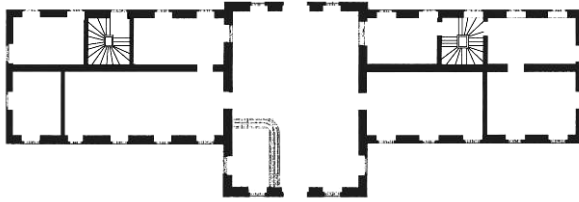


Çizim 6. Sirkeci Garı Giriş Cephesi (Sözen 1973).

Eski Ankara Garı: 1892'de Ankara istasyonuna ilk lokomotif ulaşmıştır (Tablo1). Günümüzde mevcut olmayan eski Ankara garı ise o tarihlerde yapılmıştır. Eskişehir'in ilk garı ile aynı plan ve cepheye sahip olan bu bina, dikdörtgen planlı ve simetrik bir şema ile tipik bir gar binası örneğini oluşturmaktadır (Çizim7). Cephesinde alt kat pencereleri kemerli olarak yapılmış, üst katlar da yine dikdörtgen söveli pencereler kullanılmıştır (Resim7).



Resim 7. Ankara Eski Gar Binası Peron Cephesinden Bir Görünüş (me.metu.edu.tr).



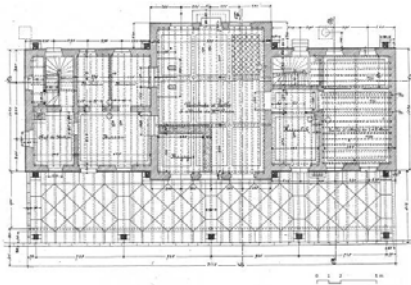
Çizim 7. Eski Ankara Garı Zemin Kat Planı (Araz 1995).

Konya Garı: Dikdörtgen planlı, iki katlı, giriş holü dışı doğru çıkma yapan, eski gar binası, kendisiyle aynı dönemde inşa edilen Eskişehir ve Ankara gar binalarına benzemektedir (Çizim8). Ayrıca genel plan ve cephe kitle kurgusu bakımından da Malatya, Manisa, Kayseri ve Kırklareli gar binalarıyla örtüşmektedir. Malzeme olarak, tuğla, taş ve ahşabın kullanıldığı binanın, cepheleri sıva ile kaplanmıştır. Bina kâgir olarak yapılmıştır. Çatı ahşap çatıdır (Erdoğan 2005).

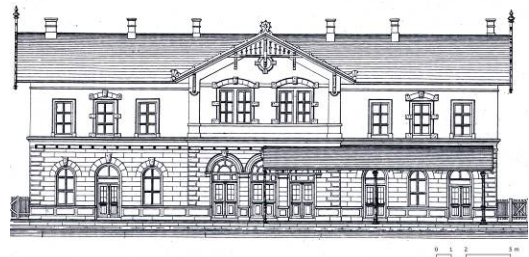
Yapının cephelerinde, zemin kat pencereleri ve kapılar, ortası kilit taşı, basık kemerli olarak yapılmış, üst kat pencereleri ise dikdörtgen şeklinde yapılmıştır. Pencere ve kapı etrafına söve dolaşarak cephedeki baskınlıkları vurgulanmıştır. Kat hizalarında cepheyi çepeçevre dolaşan silmeler oluşturulmuştur. Eski gar binasının, zemin kat köşelerinde, geniş derzli kesme taşlar yer almaktadır. Eski gar binası cephelerinde çatı altında yuvarlak pencereler yerleştirilmiştir (Resim8)(Çizim9). Eski gar binasının giriş holünü tavanlarında gölge tekniği ile bitkisel süslemeler yapılmıştır. Pencere ve kapı kasaları ahşaptan ve çift kanatlı olarak yapılmıştır. Bazen altı, bazen de sekiz bölmeli olanları vardır. Fakat genellikle altı bölmeden oluşmaktadırlar. Gar binasının pencere ve kapılarının kemerlerinde taş malzeme kullanılmış (Erdoğan 2005).



Resim 8. Eski Konya Garı Giriş Cephesi.



Çizim 8. Eski Gar Binası Zemin Kat Planı.

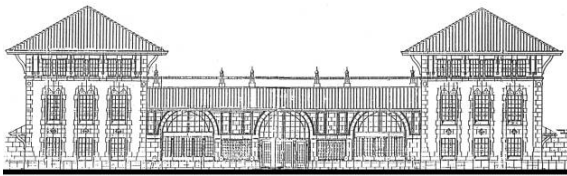


Çizim 9. Eski Gar Binası Peron (Batı) Cephesi.

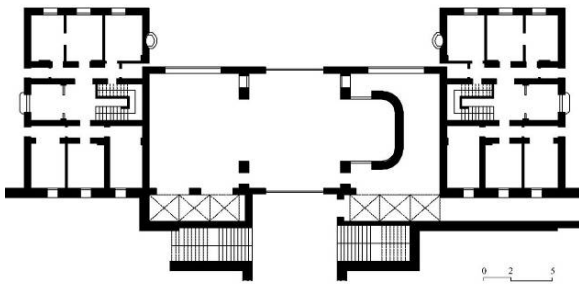
Adana Garı: Adana gar binasının diğer yapılarla benzerlik gösterdiği noktalar olmasına karşın, birçok farklı yönü de mevcuttur. Giriş kapısının bulunduğu kısım diğer yapılarda olduğu gibi dışa çıkarılarak vurgulanmamış, bu etki giriş kapısının üzerine ahşap payandaların desteklediği bir saçak yapılmak suretiyle gerçekleştirilmiştir (Çizim10). Kapılarda düz sivri kemerler görülmektedir. Pencere üst kattakilere nazaran alt katta daha büyük tutulmuş ve diğer gar binalarından farklı bir formda etrafı çevrenmiştir (Çizim11). Taş işçiliği, ahşap, geniş saçakları, dikdörtgen simetrik plan şeması yapının diğer gar binalarıyla olan ortak özellikleridir (Resim9).



Resim 9. Adana Gar Binası.



Çizim 10. Adana Garı Giriş Cephesi.



Çizim 11. Adana Garı Zemin Kat Planı.

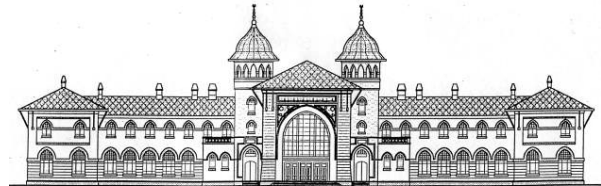
Edirne Garı: Sirkeci Garı'nın Mimarı Jachmund'un yanında asistanlık yapmış olan Mimar Kemalettin Bey'in, Edirne Garı projesinde, Sirkeci garından etkilenmiş olduğu dikkati çeker. Ulusal mimarlık dönemi eserlerinden olan Edirne Garı 1910 yılında hizmete açılmıştır. Şuan rektörlük binası olarak kullanılmaktadır (Büyükdemir 1999) (Resim10).

Yer yer çıkmaların olduğu yapı, genel hatlarıyla Sirkeci Garı'nın planına benzer. Döşemelerinde çelik kirişler kullanılmış, tuğla ve kesme taştan oluşan bir taşıyıcı duvar sistemi mevcuttur. Geleneksel Türk mimarisinin etkilerinin yoğun olarak görüldüğü yapıda adeta bir taş kapıyı andıran giriş ön plana çıkmaktadır. Abartıdan uzak sade bir taş işçiliği mevcuttur (Çizim12-13).

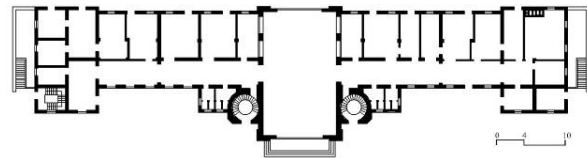
Yapının giriş cephesinde silindirik, üzeri kubbeyele örtülerek baskınlığı artırılmış ve öne çıkarılmış iki kule vardır. Alt kat pencereleri daha geniş ve uzun, üst kat pencereleri ise daha dar ve kısadır. Pencere ve kapıların etrafı düz sivri kemerlerle çevrenmiştir (Çizim13).



Resim 10. Edirne Garı Arka Cephesi (trakya.edu.tr).



Çizim 12. Edirne Garı Giriş Cephesi.



Çizim 13. Edirne Garı Zemin Kat Planı (Büyükdemir 1999).

Ankara Gazi Garı: Gar binaları arasında özel bir yere sahip diğer bir yapı ise Ankara Gazi Garı'dır. Mimar A.Burhanettin Tamcı tarafından projesi çizilen bina 1926 yılında yapılmıştır (Tablo1). Ulusal mimarlık dönemimizin örneği olan ilk gar yapılarından. Kare planlı bir giriş holü vardır. Giriş holünün her iki yanında adeta birer kule gibi yükselen dikdörtgen planlı,

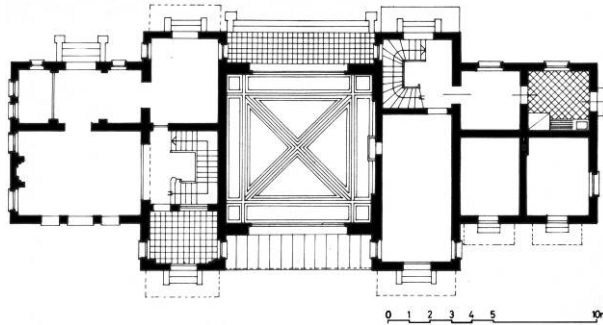
içerisinden üst kata ulaşmayı sağlayan birer merdiven bulanan mekanlar vardır. Binanın sadece bu kısımları iki katlıdır. Kemerli giriş kapısı, ahşap payandaların desteklediği saçakla belirginleştirilmiştir (Çizim14-15). Binada geleneksel motifler kullanılmıştır. Cephe Kütahya çinileri ile süslenmiştir (Sobutay 1996) (Resim11).



Resim 11. Ankara Gazi Garı Ön Cephesi.



Çizim 14. Ankara Gazi Garı Giriş Cephesi.

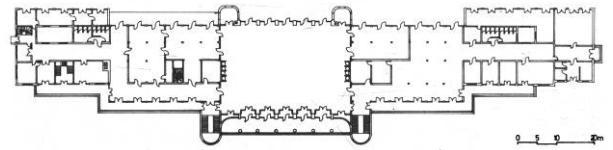


Çizim 15. Ankara Gazi Garı Zemin Kat Planı (Sözen 1984).

Yeni Ankara Garı: Yeni Gar Binası 1935-1937 yılları arasında Mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanmıştır (Tablo1). Üç kat yüksekliğinde bir giriş holü ve iki yanında simetrik olarak planlanan mekanlar yer almaktadır. Bina giriş, yüksek sütunlu, anıtsal ölçekli revak ve bunun iki tarafında yarım dairesel merdiven kuleleri ile güçlendirilmiştir. Bina doğu-batı yönünde uzanmaktadır. Anıtsal sütun düzeni ile merdiven kuleleri yuvarlatılmıştır (Çizim16) (Sobutay 1996) (Resim12).



Resim 12. Yeni Ankara Garı Giriş Cephesi.

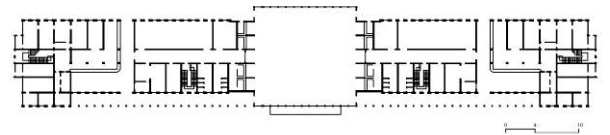


Çizim 16. Yeni Ankara Garı Zemin Kat Planı (Sözen 1984).

Eskişehir Garı: Bugün mevcut olmayan eski Ankara Gar'ının tip projesi olan Eskişehir Gar'ı da resimlerde kalmıştır. Yeni Eskişehir garı düzenlenen bir yarışmanın sonunda uygulanmıştır. Simetri aksında ki kemer biçimli kabuk iki yandan tek katlı bölümlerle desteklenerek, devamında yer alan iki katlı simetrik bloklardan ayırt edilerek vurgulanmıştır (Sobutay 1996) (Resim13) (Çizim17).



Resim 13. Yeni Eskişehir Garı Görünüşü.



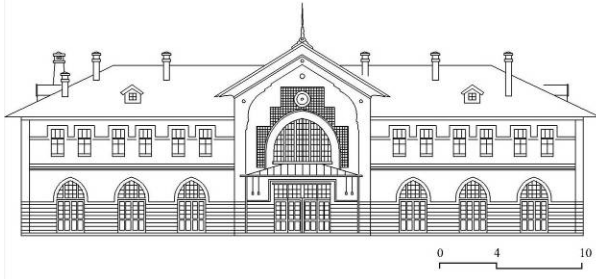
Çizim 17. Eskişehir Garı Zemin Kat Planı.

Kayseri Garı: 1933 yılında yapılan Kayseri gar binası I.Ulusal Mimarlık Döneminin anıtsal nitelikli gar yapılarındandır (Tablo1). Giriş holü yükseltilerek vurgulanmıştır. Dikdörtgen plan şemalıdır. Bina her iki kösesinden lojmanlara çıkılır (Çizim19). Alt kat pencereleri yuvarlak

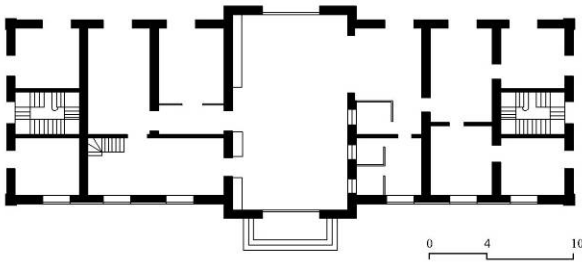
kemerli, geniş ve yüksek yapılmıştır. Üst kat pencereleri ise dikdörtgendir. Yapının bütünlüğü dönemini yansıtır. Pencereler çift camlı, geniş denizliklidir. Çatıda dik, kırma çatı örtüsü kullanılmıştır (Çizim18). Giriş holü mermerdir. Osmanlı dekoratif öğeleri kullanılmıştır (Resim14).



Resim 14. Kayseri Garı Giriş Cephesi (tcdd.gov.tr).



Çizim 18. Kayseri Garı Peron Cephesi.

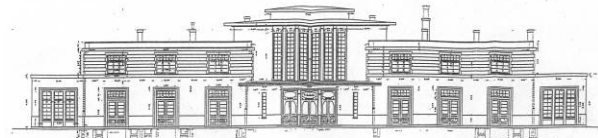


Çizim 19. Kayseri Garı Zemin Kat Planı.

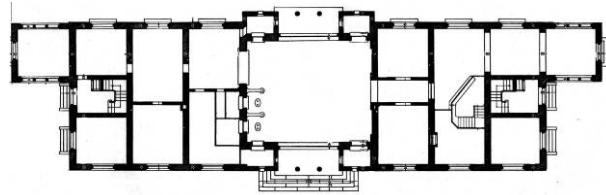
Malatya-Manisa-Diyarbakır Garı: İlk Malatya Garı tek katlı, asma çatılı bir yapıdır. Daha sonradan yapılan yeni gar binası dikdörtgen planlı bir şemaya sahiptir (Çizim21). Giriş yükseltilerek vurgulanmıştır. Diğer gar binalarında olduğu gibi burada da giriş holü yükseltilerek bina taçlandırılmıştır. Cephelerde kemerli pencereler yerine dikdörtgen pencereler kullanılmıştır (Çizim20). Döşemeler çelik *putrellerle* taşınmış, dik çatı yerine, kırma ve düz çatılmıştır (Resim15). Malatya ve Manisa yolcu binaları birbirlerinin aynısıdır (Tablo1).



Resim 15. Malatya Gar Binası Giriş Cephesi, (trainsofturkey.com).



Çizim 20. Malatya ve Manisa Gar Binaları Peron Cephesi (Sobutay 1996).



Çizim 21. Malatya ve Manisa Garı Zemin Kat Planı (trainsofturkey.com).

Tablo1. Türkiye'deki Kent İçi İstasyonların Yapım Yılları (Araz 1995).

1856 - 1880	1880 - 1900	1900 - 1918	1924 - 1930	1930 - 1940	1940 - 1975
ALSANCAK BASMANE FENERBAHÇE HAYDARPAŞA- ESKİ SİNEKLİ İSPARTAKULE EDİRNE- ESKİ	SİRKEÇİ MUDANYA ANKARA-ESKİ KONYA- ESKİ ADAPAZARI MERSİN GÖZTEPE KARS- ESKİ	HAYDARPAŞA UŞAK BANDIRMA BALIKESİR EDİRNE KARAAĞAÇ ADANA YENİCE CEYHAN ULUKİŞLA BOSTANCI KIZILTOPRAK ERENKÖY	KARABÜK NİĞDE ÇATALAĞZI AMASYA KAYSERİ GAZİ	SİVAS MALATYA MANİSA DİYARBAKIR ANKARA SAMSUN MERSİN ERZURUM	ESKİŞEHİR KONYA AYDIN EDİRNE

Türkiye'deki Gar Binalarının Gruplandırılması

İstasyon binaları mimari karakterleriyle ve üstlendikleri görevle bulundukları yerleşim noktasında meydan, çeşme, cami ve küçük çarşı ile eski kent dokularındaki oluşuma benzer bir merkez, bir odak noktası oluştururlar (Akdemir ve Keskin 1993). Kenti adeta kendilerine doğru çekerek onlar üzerinde önemli etkiler, izler bırakırlar (Resim 16).

İstasyon binalarında en önemli yapı gar binalarıdır. Gar binaları mimarın inisiyatifini yoğun olarak kullandığı ve kalan bölümlerini mühendislere bıraktığı mekânlardır. Genellikle geleneksel öğelerin kullanıldığı bu yapılarda eklektik bir üslup göze çarpmaktadır. Yurdun dört bir yanına inşa edilen demiryolu binalarında birçok ülkenin izlerini görmek mümkündür. Bu durum yapılarda, farklı birçok politik kararın etkilerinin yansıması olarak ortaya çıkmıştır. Sonucunda ortaya çıkan mimari ürünlerde çok farklı özellikler arz etmiştir. Endüstri devriminin bir sonucu olarak geline nokta ve geçiş sürecini simgelemesi bakımından bu yapılar önemlidir.

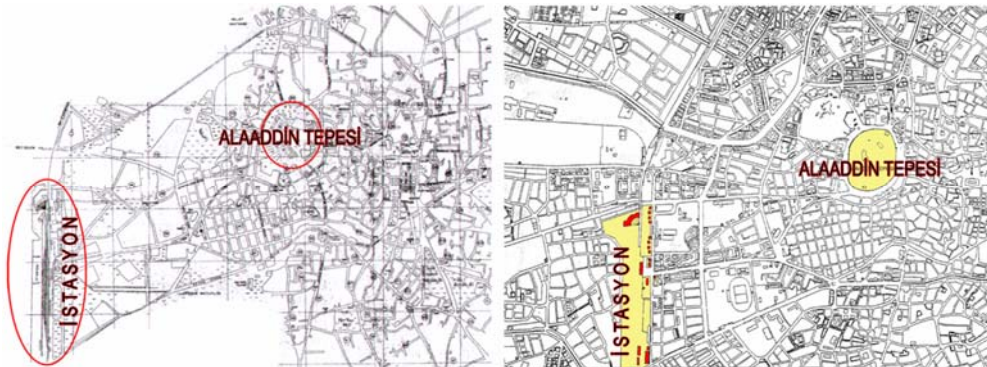
İstasyon yapılarında bir takım ortak özellikler dikkati çeker. "U" planlı Haydarpaşa Garı haricinde tüm gar binaları dikdörtgen planlı olup simetrik bir anlayışla yapılmışlardır. Ana girişler binaların en özenle düzenlenmiş bölümleridir ve geleneksel öğeleri üzerinde taşımaktadır. Bu bölüm bazen taç kapı şeklinde, bazen önlerine revak getirilerek önemleri pekiştirilmekte bazen de üzeri kubbeyle örtülerek biçimsellikleri ön plana çıkarılmaktadır. Planlar dikdörtgen şemalı olarak, orta doğrultuya göre simetrik bir biçimde tasarlanmış, ana girişler genelde bakış

doğrultusuna yerleştirilmiş ve simetrik inşa edilmiştir.

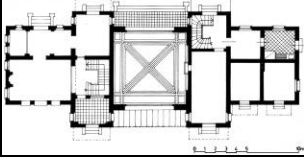
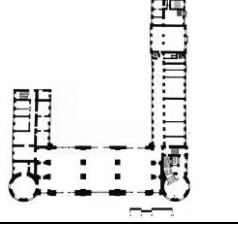
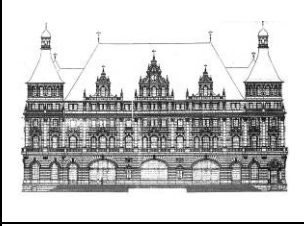
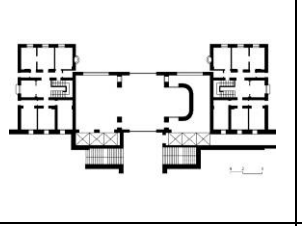
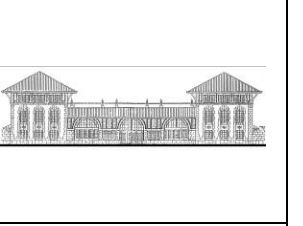
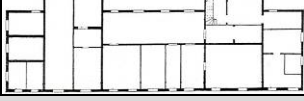
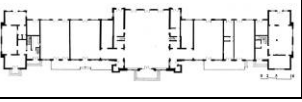
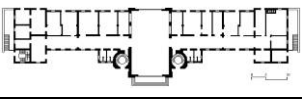
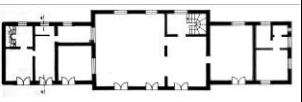
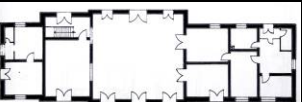
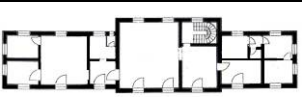
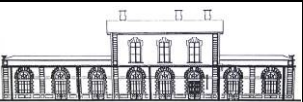
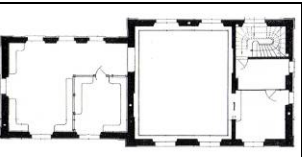
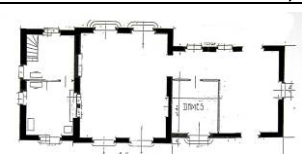
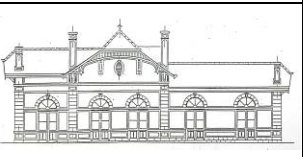
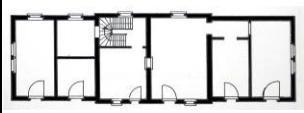
Pencereler genellikle çift kanatlı, altı bölümlü, kapılar ise iki kanatlı tasarlanmış ve etrafını çerçeveleyen, ortalarında kilit taşı bulunan taş kemerlerle sınırlandırılmıştır. Her katta değişik pencere biçimleri kullanılmıştır. Genelde iki katlı olarak tasarlanmış ve kat hizaları birbirlerinden silmelerle ayrılmıştır. Üst katlar lojman olarak kullanılmıştır. Giriş cephelerinin çatı seviyesinde yuvarlak pencereler yapılmıştır. Çatıda geniş saçaklar yapılmış ve bunların altı işlemeli ahşap desteklerle geçilmiştir. Bazılarında kalem işi süslemeler yapılmıştır.

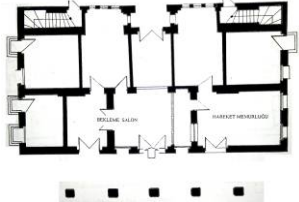
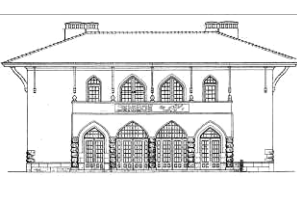
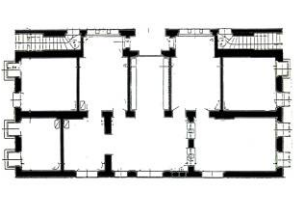
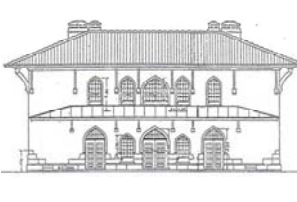
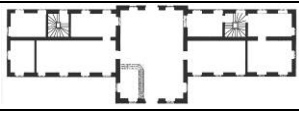
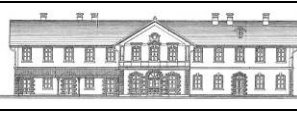
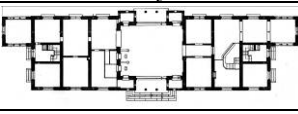
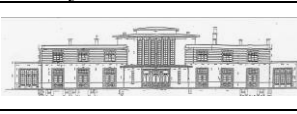
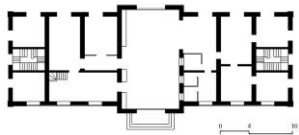
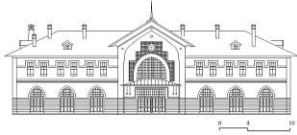
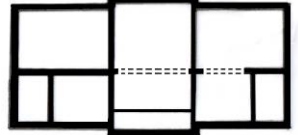
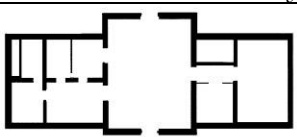
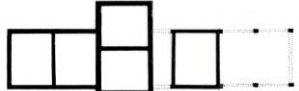
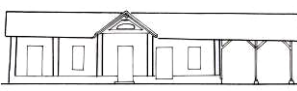
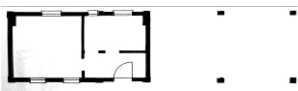
Yapı yüzleri daha özenle düzenlenmiş, dış yüzlerin bezenmesine çaba harcanmıştır. Birinci Ulusal Mimarlık döneminde yüzey bezeme öğeleri çini kaplama, kalem işi tekniği ile gerçekleştirilmiş süsleme biçiminde oluşmuş, bunlar yapı yüzlerinin çeşitli yerlerinde birlikte kullanılmıştır. Yapıların kütsel çözümlerinde batı etkilerine karşılık, yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğelerin daha çok Osmanlı mimarisinden seçilmesine, özellikle Ulusal Mimarlık Dönemi'nde dikkat edilmiştir.

1950'li yıllarda demiryollarındaki duraklama kendisini yapılan istasyon binalarında da göstermiştir. Bu dönemden sonra gar binalarında bir üslup kaygısından söz etmek artık mümkün olmamıştır. Tüm bu süreçler boyunca yapılan gar binalarının kendi içerisinde gruplamak oldukça zordur. Aynı dönemlerde ve aynı ülke tarafından yapılan binaların cepheleri, bazen plan düzenlemeleri benzemektedir. Fakat birçok farklı tarzın uygulandığı bu yapılarda, farklı bir gruplama yapmak gerekirse bu aşağıdaki tablodaki gibi olabilir.



Resim 16. Konya kentinin 1922 yılından 1985'e kadar tren istasyonuna doğru gelişimi.

CEPHESİNDE KULELERİ OLAN ANITSAL GARLAR			
Girişin İki Yanında Kuleleri Olanlar			
<i>Ankara Gazi Garı</i>			
			
Binanın İki Köşesinde Kuleleri Olanlar			
<i>Haydarpaşa Garı</i>		<i>Mersin Garı</i>	
			
<i>İzmit Garı</i>			
			
Hem Köşelerinde Hem de Girişin İki Yanında Kuleleri Olanlar			
<i>Sirkeci Garı</i>		<i>Edirne Garı</i>	
			
GİRİŞ BÖLÜMÜ İKİ KATLI, YAN BÖLÜMLERİ TEK KATLI GARLAR			
Asimetrik Planlılar			
<i>Maltepe Garı</i>		<i>Gölbaşı Garı</i>	
			
<i>Bostancı Garı</i>		<i>Feneryolu Garı</i>	
			
<i>Kartal Garı</i>		<i>Kızıltoprak Garı</i>	
			
Simetrik Planlılar			
<i>Erenköy Garı</i>			
			

İKİ KATLI, DİKDÖRTGEN PLANLI, KIRMA ÇATILI GARLAR			
<i>Yenice Garı</i>		<i>Toprakkale-İskenderun Garı</i>	
			
İKİ KATLI, SİMETRİK PLANLI, ORTA BÖLÜMÜ ÇIKINTILI GARLAR			
<i>Ankara ve Eskişehir Garı</i>		<i>Malatya-Manisa-Sivas-Diyarbakır Garı</i>	
			
<i>Kayseri Garı</i>		<i>Kırklareli Garı</i>	
			
<i>Konya Garı</i>			
			
TEK KATLI, ASİMETRİK PLANLI, GİRİŞİ ÜÇGEN ALINLIKLI GARLAR			
<i>Hamam Garı</i>		<i>Suadiye Garı</i>	
			

SONUÇ

Endüstri devriminin ardından, önce Avrupa'da daha sonrada tüm dünyada gerçekleşen sanayileşme hareketiyle birlikte, birçok alanda hızlı gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Bu hızlı gelişmeler arasında hiç kuşku yok ki demiryolları önemli bir yer tutmaktadır. Demiryolları yalnız ulaşım alanında değil, ekonomiden ticarete, sosyal hayattan kültüre, sanata, kentsel mekânlardan mimariye, turizmden sanayiye kadar farklı birçok alanda doğrudan etkili olmuş ve yeni bir çığır açmıştır.

Demiryolları, elli yıl gibi kısa bir sürede neredeyse Anadolu'nun tamamına ulaşmıştır. Geline nokta, demiryollarının geçtiği

yerlerde inşa edilen istasyonlar, kentlerin, kasabaların hatta köylerin dış dünyaya açılan birer kapıları olmuşlardır. Geçmişte hanlarda, kervansaraylarda kalan halk, artık istasyonların yakınlarında yapılan lüks otellerde konaklamaya başlamıştır. Ayrıca devlet eliyle hizmetin sunulduğu kamusal yapılar olması bakımından da istasyonlar ayrıcalıklı yerlerdir. Bu nedenledir ki istasyonlar Osmanlı döneminde de, Cumhuriyet döneminde de önemsenen yapılar olmuşlardır.

Avrupalı devletler tarafından yapılan istasyon binaları, yapı kültürü açısından da yeni ve modern tekniklerin yurda girmesi ve yerel ustaların bu teknikleri adeta bir okul gibi bizzat yerinde görüp öğrenmelerine imkân vermiştir.

Anadolu'nun birçok noktasında inşa edilen istasyonlarda, yabancı mimarlar kendi kültürlerini Osmanlı kültürü ve mimari özellikleri ile birleştirerek yeni bir sentez ürün ortaya koymaya çalışmışlardır. Politik kaygılar neticesinde gerçekleşen bu durum, istasyon binalarında, birçok benzer özellikleri de beraberinde getirmiştir.

Cumhuriyet döneminde ülke mimarları tarafından yapılan bu binalar, bağımsızlık, kendi kültürünü ve değerini yeniden canlandırma çabalarının merkezinde yer almışlardır. 1950'lere kadar üslup kaygısının ön planda olduğu bu yapılar, daha sonraları demiryollarının, gelişen yeni ulaşım araçları nedeniyle, devlet tarafından ikinci plana itilmesiyle, artık sıradan yapılar olarak inşa edilmeye başlanmışlar.

Yakın bir tarihe kadar geri planda kalan bu yapılar, son dönemde endüstri yapılarının korunmasına yönelik çalışmaların ışığında hak ettikleri değeri zamanla kazanacaklardır. Üzerlerinde taşıdıkları, 19.yy.'ın siyasi, toplumsal, kültürel izleri ve mimari özellikleri ile dönemin en doğru bilgi kaynağını oluşturmaktadırlar.

Endüstri yapıları, uzun yıllar mimarlık tarihinin ve korumanın ilgi alanı dışında

tutulmuş, sadece barındırdıkları makineleri dış koşullardan koruma amaçlı kabuklar olarak değerlendirilmişlerdir. Oysa işlevleri genellikle geniş açıklıklar geçilmesini gerektirdiğinden, Sanayi Devrimi'nden itibaren yeni teknoloji ve malzemelerle inşa edilen bu yapılar ilk deneysel mühendislik yapılarıdır. Gelişen ve değişen teknolojiye en çok etkilenen yapılar da elbette endüstri yapıları olmuştur. 19. yüzyıldan bu yana değişen teknolojiye paralel olarak, birçoğu işlevini yitirmiş ve terkedilmiştir. Kültürel değerlerin, mimari mirasın korunması ve yaşatılması, kültürel yaşantısını ve geçmişi bilen nesillerin, sağlıklı ve bilinçli bir şekilde yetişmesi açısından önem taşır. Geçmişimizin yaşayan kaynakları ve tarihi birer kanıt özelliği taşıyan bu yapıların, geleceğe taşınması ve korunması bir gereklilik ve zorunluluktur.

TEŞEKKÜR

Bu yayın H.Abdullah Erdoğan'ın, Yrd.Doç.Dr. M. Emin Başar'ın danışmanlığında Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nde tamamlanmış olduğu Yüksek Lisans Tez çalışmasından hazırlanmıştır. Sayın Yrd.Doç.Dr. M. Emin Başar'a ve S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsüne teşekkür ederiz.

KAYNAKLAR

- Akdemir, Z., Keskin, M.,1993. "Gidilen, Geline ve Unutulan İstasyon Yapıları", Arkitekt Yaşama Sanatı, sayı.402, s.60-75, İstanbul.
- Araz, M. 1995. Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950, O.D.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Ay, M.A. 2002. Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisine Entegrasyonunda Demiryollarının Rolü, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Aydemir, C. 1993. Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Büyükdemir, Ö. 1999. Edirne Garı, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Cengizkan, A. 2003. "Modernleşme ve Adana: Demiryolu + Sulama + Aydınlatma + Tramvay + Park", Arredamento Mimarlık Dergisi, sayı.156, s. 90-96, İstanbul.
- Engin, V. 1992. Rumeli Demiryolları, M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul
- Erdoğan, H.A. 2005. Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi, S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Erol, A. 2003. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu, M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Fersan, K. 1991. "Demir Perdelerin Sarayında", Dosya: Garlar, Arredamento Dekorasyon Dergisi, sayı.21, s.131-135, İstanbul

- Gülsoy, U. 1994. Hicaz Demiryolu, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul.
- Hasol, D. 1995. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayınevi, İstanbul.
- Heaton, H. 1995. Avrupa İktisat Tarihi / İlk Çağdan Sanayi Devrimine, çev. KILIÇBAY, M.A., İmge Yayıncılık, Ankara.
- Koçer, Ş. 1995. Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları, İ.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Özyüksel, M. 1998. Anadolu ve Bağdat Demiryolu, Arba Yayınevi, İstanbul.
- Özyüksel, M. 2000. Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Sobutay Çoygun, G. L. 1996. Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi, G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Soğancı, N.M. 2001. "Haydarpaşa Garı; Avrupa ile Anadolu Arasındaki Anıtsal Kapı", Arredamento Mimarlık Dergisi, sayı.131, s.112-117, İstanbul.
- Sözen, M. 1984. Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Şenyiğit, Ö. 2002. Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki Binaların Tarihi ve Mimari Analizleri, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- Tümer, G. 1991. "Öyle Bir Gar Yazısı", Dosya: Garlar, Arredamento Dekorasyon Dergisi, sayı.21, s.139-140, İstanbul
- Watt, D.S., 1987. New Uses For Redundant Railway Property, School of Land & Building Studies, İngiltere
- Yahya, E. 1988. "Türkiye'de İlk Demiryolları", Belleten, Sayı: 202, s.209-218, Ankara
- Yavuz, M. 2006. Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich, Ruhr Universität Bochum, Fakultät für Geschichtswissenschaft, Bochum.
- Yilmazyiğit, K.B. 1980. "Ankara'da Gazi Paşa İstasyon Binası", İ.T.Ü. M.T.R.E. Bülteni, Sayı.11-12, s.10-18, İstanbul.
- Yilmazyiğit, K.B. 1991. "Demiryolu Boyunca Mimarlık Eylemleri", Dosya: Garlar, Arredamento Dekorasyon Dergisi, Sayı.21, s.137-138, İstanbul

Web Sayfası

www.arkitera.com

www.me.metu.edu.tr

www.spartacus.schoolnet.co.uk

www.tcdd.gov.tr

www.trakya.edu.tr/koruma/rekt_binasi.htm

www.trainsofturkey.com

