

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ VE MİMARİ ANALİZİ

ÖZLEM ŞENYİĞİT, ERKİN ERTEN

Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Adana / Türkiye

Özet: Osmanlı döneminde yapılan ve en önemli hatlardan biri olan “Bağdat Demiryolu”nun Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binaları çalışmanın konusudur. Bu hat üzerindeki istasyon binalarının yapıldıkları dönemler itibarıyla tarihi ve mimari özellikleri incelenmiş olup, bu dönemlerdeki mimari anlayışın istasyon binalarına yansımaları araştırılmıştır.

Çalışmada; XIX. Yüzyılda Avrupa'nın sanayileşme süreci ve Avrupa'da demiryolunun gelişimi, Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu çalışmaları ve Osmanlı'da yabancı sermayedarlar tarafından yapılan ve işletilen demiryolu hatları ile Adana Mersin hattı üzerinde bulunan istasyon binalarının, buldukları dönemler içerisindeki mimari gelişim süreçleri incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolları, demiryolu İstasyon Binaları, Adana-Mersin Demiryolu Hattı

THE HISTORICAL AND ARCHITECTURAL ANALYSIS OF RAILWAY STATIONS ON THE ADANA-MERSİN RAILWAY LINE

Abstract: The station buildings on Adana-Mersin line of Baghdad Railway one of the most important lines in the Ottoman period is subject of study. Historical and architectural features of the station buildings were built on the line are investigated and the reflections of the station buildings of architectural style are studied.

In this study, XIX. Century Europe's industrialization process and the development of railways in Europe, the Ottoman Empire's railway works and railway lines were made and operated by foreign capitalists On the Ottoman Empire and architectural development process of the stations on Adana-Mersin line were examined.

Key words: Railway, Railway station, Adana- Mersin Railway line

1. GİRİŞ

Temelleri endüstriyel gelişime dayanmış olan istasyon binaları endüstri toplumunu karakterize eden fikirleri bünyesinde barındırmaktadır. Ayrıca istasyon binaları hükümetlerin ve mimari alandaki gelişmelerin etkin birer aynasıdır. Dolayısıyla bu yapılar, devletlerin ya da yabancı ülkelerin mimari alandaki etkilerinin belirlenmesinde önem taşımaktadır.

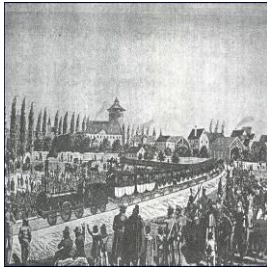
Dönemin sosyo-politik yapısını vurgulaması ve mimarisinin Adana kenti ve çevresindeki kentsel ve mimari değişimleri etkilemesi açısından öncelikle simgesel değer taşımaları ve birer kültür varlığı olmaları nedeni ile Osmanlı döneminde yapılan ve en önemli hatlardan biri olan “Bağdat Demiryolu” üzerindeki Adana-Mersin hattı ve bu hattın istasyon binaları çalışma konusu olarak seçilmiştir. Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu ile Genç Cumhuriyet döneminde yapılan Adana-Mersin demiryolu hattı ile bu hat üzerindeki istasyon binalarının tarihi ve mimari özellikleri ele alınmıştır.

2. ÇALIŞMANIN AMACI

Günümüzde istasyon binaları ülke genelinde ihmal edilmekte, farklı amaçlar için kullanılmakta, mimari stillerine olumsuz müdahaleler yapılmaktadır. Bu nedenle çalışma, mimarlık tarihimizin önemli örneklerinden biri olan Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binalarının mimari özelliklerini inceleyip analiz ederek, kültürel miras olarak literatüre geçmesini sağlamayı amaçlamaktadır.

Bu amaçla çalışmada öncelikle, Dünya’da ve Avrupa’da demiryolunun oluşumu ve gelişim süreci incelenmiştir. Sürecin Osmanlı ve Genç Cumhuriyet dönemindeki etkisi ve Bağdat Demiryolu hattı üzerinde tarihi ve mimari özellikleri bağlamında önemli kabul edilen istasyon binalarının mimari özellikleri genel olarak değerlendirilmiştir. Sonrasında ise belirlenen dönemlerde yapılan Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binalarının mimari özellikleri, dönemlere ayrılarak araştırılmış ve özellikle bu hat üzerinde hala var olan ve çalışan Adana, Zeytinli, Yenice, Tarsus ve Mersin istasyon binaları detaylı bir şekilde incelenmiştir.

3. XIX. YÜZYILDA AVRUPA’NIN SANAYİLEŞME SÜRECİ VE DEMİRYOLUNUN GELİŞİMİ



Şekil 3.1. 1727’de İngiltere’nin Bath şehrinde kurulan ilk demiryolu hattı, 1836 yılında Almanya’da yapılan Nürenberg-Fürth hattının işletmeye açılış töreni (Demiryolu Dergisi, 1936)

XIX. yüzyılda makine gücüne dayanan fabrika sistemi çevresinde üretim kapasitesinin hızla artması, endüstri devrimini zorunlu kılmıştır [1].

Endüstri Devriminin özellikli iki simgesi vardı: FABRİKA ve TREN. James Watt’ın XVIII. yüzyılın son çeyreğinde buharlı makineyi icat etmesiyle ulaşım için büyük imkânlar yaratılmış ve böylece modern demiryolculuğun doğuşuna fırsat olmuştur. Yeni teknik gerçekleştirmeler ve

zorlayıcı bir niteliği olan demiryolu sanayiye herhangi bir yerde toplanabilir hale

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ VE MİMARİ ANALİZİ

getirmiştir. Dolayısıyla demiryolu hızla gelişen yeni kentlerin doğuşuna yol açmış ya da var olan kentlerde ölçü tanımayan bir nüfus artışı yaratarak modern kentleşmeyi doğurmuştur. Böylece demiryolu devrimi Batı Avrupa'nın yükseliş tarihini başlatmıştır (Şekil 3.1) [2], [3].

4. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLUNUN GELİŞİM SÜRECİ



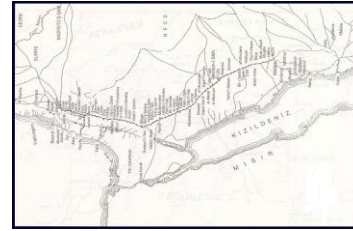
İzmir ve Çevresindeki Demiryolları (20. Yüzyılın başları, İngiliz ve Fransız Sermayeli)



Şark (Rumeli) Demiryolları (İmparatorluk Sermayeli Avusturyalılara Yaptırılmış)



Anadolu-Bağdat Demiryolları (Alman Sermayeli)



Hicaz Demiryolu (Tamamıyla Milli Bir İnşaat)

Şekil 4.1. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Yapılan Ve İşletilen Demiryolu Hatları (Özyüksel M., 2000), (Onur A., 1953)

Doğal olarak demiryolu yapımı her yerde aynı hız ve ölçüde gerçekleşmemiş, Osmanlı İmparatorluğu bu işte en sona kalanlardan olmuştur [4].

Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu topraklarında demiryolu ile tanışıklığı 23 Eylül 1856'da İngiliz sermayeli İzmir-Aydın arasındaki demiryolu inşasıdır. [5]. Sonrasında, yabancı müteşebbislere verilen imtiyazların suiistimallere ve çeşitli milletler arası rekabetlere uğramasına bir tepki olarak 1871 yılında Sultan Abdülaziz, ana hat İstanbul-Bağdat arası olmak üzere yan hatları Karadeniz-Akdeniz ve Basra Körfezine bağlanacak bir hat projelendirmiştir [6]. 1875 yılında Osmanlı maliyesinin iflas etmesiyle birlikte Alman mühendis Wilhelm von Pressel'e hazırlatılan proje zorunlu olarak rafa kaldırılmış ve böylece Avrupa sermayesine başvurulmaksızın bu boyutlarda girişimler gerçekleştirilmemiştir [7], [8].

1876-1888 yılları arası bir duraklama devresidir. Bu devrenin en önemli olayı, 1883 yılında Türk-İngiliz-Fransız sermayeli 67 kilometre uzunluğundaki, ADANA- MERSİN hattıdır [9]. **1881** yılında Avrupalı alacaklılar için bir güvence teşkil eden Duyun-u Umumiye İdaresi'nin faaliyete girmesinden sonra Avrupa sermayesi Osmanlı

İmparatorluğu'nda yeniden yatırımlara başlamış ve Almanya, Anadolu - Bağdat hattının inşasına girişmiştir. **5 Mart 1903** tarihinde Deutsche Bank 99 yıllık bir süre için Bağdat demiryolunun inşa ve işletme imtiyazını elde etmiş, ardından tamamı yabancı sermaye sahiplerinin denetiminde olan Bağdat Demiryolu Şirketi (Sciété Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) resmen faaliyete geçmiştir [10]. XIX. yüzyıl sonunda, Bağdat hattının Anadolu'daki kısmının yaklaşık olarak 1000 kilometrelik rayı döşenmiştir [11].

Hicaz Demiryolu ise, Abdülhamit için Bağdat Demiryolları ile tek bir projenin parçasıdır ve 1900 yılında İstanbul'dan Mekke'ye ulaşma isteğiyle doğmuştur [12].

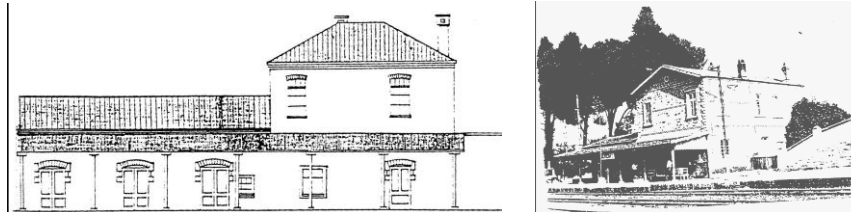
Batılıların Osmanlı'ya yapacakları demiryollarından beklentileri: geliştirdikleri demiryolları ile birlikte teknolojilerini satmak, başta Mezopotamya olmak üzere, Osmanlı toprakları ile çevresinde bulunan yer altı ve yer üstü zenginliklerinden faydalanmak, Osmanlı toprakları üzerinden Asya ülkelerine daha kolay ve daha kısa zamanda ulaşabilmek, Osmanlı topraklarında Hristiyanlarca kutsal olan Kudüs çevresinde nüfus oluşturup zamanı geldiğinde de ele geçirmektir.

Batılıların amacı bu iken, Osmanlı yönetiminin politikası: Suriye, Mezopotamya ve Arabistan gibi denetimi bozulmuş bölgelerdeki farklı uyrukların isyanlarını bastırmak, savaş sırasında, asker ve cephaneye sevkiyatını daha çabuk yapabilmek, iç ve dış ticarete canlılık sağlamak, Müslümanlarca kutsal olan Mekke ve Medine'ye ulaşımı kolaylaştırıp, Müslüman ülkeler arasında birlik ve beraberliği sağlamak ve aynı zamanda Halife olan Sultanların da güçlerini arttırmaktır.

4.1. 1856-1908 Yılları Arasında (Osmanlı İmparatorluğu Devrinde) Yabancı Sermayedarlar Tarafından Yapılan İstasyon Binalarının Mimari Özellikleri

1856-1908 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu rotası, İngiliz ve Fransız şirketleri tarafından, ekonomik çıkarlar doğrultusunda biçimlenmiştir. İstasyon binaları da dolayısıyla yabancı şirketlerin politik kararlarını gösteren araçlar olarak, sade, gösterişsiz ve pahalı olmayan istasyon binalarının mimarisinde yansımalarını bulmuştur [13].

Türkiye'de yapılan ilk istasyon binaları İngiliz şirketleri tarafından yapılmış olup, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları üzerindeki Alsancak ve Basmane istasyonları hariç diğer istasyon binalarında benzer projeler uygulanmıştır. Bu istasyon binalarının genel özellikleri; taş örtü, düşük kemer, tek katlı bağlantı kütlesi, iki katlı ana kütle, ahşap dikmeler üzerine oturtulmuş peron (Şekil 4.1 a-b).



Şekil 4.1 (a) Selçuk İstasyon Binası, (b) Kuyucak İstasyon Binası, 1881 (Araz M., 1995)

İzmir-Aydın hattı üzerine inşa edilmiş Türkiye'deki ilk istasyon binası olan Alsancak istasyon binası (1858), iki katlı istasyon modeline Türkiye'de ilk ve nadir bir örnektir. Ayrıca Avrupa'daki örneklerindeki gibi peron sundurmasında demir uygulaması yapılmış ilk istasyon binasıdır (Şekil 4.2, 4.3, 4.4).

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ
VE MİMARİ ANALİZİ



Şekil 4.2 Alsancak İstasyon Binası (1861)
(www.trainweb.org)



Şekil 4.3 Gare de l'Est İstasyon Binası (Paris, 1847-50)(www.gezi-yorum.net)



Şekil 4.4 Köln İstasyon Binası (Almanya, 1869)
(www.boxeraufstand.de)

Basmane istasyon binası ise küçük boyutta olmasına rağmen 1860-1890 yılları arasında yapılan istasyon binaları ile özellikle perondaki biri varışı diğeri hareket platformunu örten kubbe biçimli çift sundurması ile benzerlik göstermektedir. Bu özelliği ile de Türkiye'deki ilk kubbe şeklindeki çift sundurma örneğidir (Şekil 4.5, 4.6 a-b).



Şekil 4.5 Basmane İstasyon Binası (1876)(ww.trainweb.org)



Şekil 4.6 (a) Dortmund İstasyon Binası (1867-69) (www.boxeraufstand.de)



Anadolu'da İngilizlerin kontrol güçlerinin azalmasıyla Fransız şirketleri de demiryolu yapım işine katılmış ve yapılan istasyon binalarının çoğunda birkaç küçük farklılık haricinde aynı tip projeler uygulanmıştır. Almanya ise, 1903'de İstanbul ve Bağdat'ı birleştirerek demiryolu hattı yapımı için yasal izni almasıyla demiryolu yapım işine katılmıştır [14].



Şekil 4.7 Sirkeci İstasyon Binası
(Barillari, D., Godoli, E., 1996)

İstanbul 1900 kitabında "Kent giriş kapısı olan ve oryantallik özellikleriyle Batılı gezginlerin egzotizm beklentilerine cevap veren" diye tanımlanan Sirkeci istasyon binası, 1888-1890 yılları arasında Alman mimar Jasmund tarafından tasarlanıp inşa edilmiştir. Orient-Express'in varış noktası Sirkeci istasyon binası, ortadaki en büyük olmak üzere üç yapı gövdesinden oluşan Batı kökenli bina tipolojisi ve oryantallik süsleme öğeleri ile üslup-strüktür ikilemini yansıtmaktadır. Yapı, XIX. yüzyılın yarısından itibaren İmparatorluğun her tarafında yayılacak bir tipolojinin varlığını belgelerken, gelişmenin gözle görülür bir simgesi haline gelmiştir [15] (Şekil 4.7).

4.2. 1856-1908 Yılları Arasında Adana-Mersin Hattı Üzerinde Yapılan İstasyon Binaları'nın Mimari Özellikleri

67 kilometre uzunluğundaki Adana-Mersin hattının ilk imtiyazı 1883 yılında iki Türk'e verilmiştir. Daha sonra ise Fransızlara satılan bu hat, 1886 yılında Baron Evain de Vandœuvre adlı bir Fransız'ın kurduğu "Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası" tarafından işletmeye açılmıştır.

Fransız şirketleri yapmış oldukları Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binalarında küçük varyasyonlarda benzer projeler uygulamışlardır. Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binalarının genel özellikleri: tek katlı tonoz çatı örtülü bağlantı kütlesi, bağlantı kütlesine dik iki katlı tonoz çatı örtülü ana kütle, ana kütle için üst katına geçişi sağlayan peron cephesindeki ahşap konstrüksiyonlu merdiven.

Adana (Eski) İstasyon Binası

a) Tarihçe:

XIX. yüzyılda demiryolları sayesinde Çukurova'nın zengin kaynakları Mersin ve Suriye limanlarından Avrupa ülkelerine akmış ve kentin ticaret hayatının canlanması sağlanmıştır. Dolayısıyla demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'nun Adana-Mersin gibi zengin kaynakları olan bölgelerinde inşa edilmiştir.

XIX. yüzyıl sonlarında Vali Abidin Paşa döneminde yapılmış olan Adana eski istasyon binası ticaret amaçlı olduğundan küçük ve basit bir yapıdır. 1999 yılında tescil edilmiş olan istasyon, bugün TCDD tarafından kiralanarak, engelli çocuklar için ilköğretim okulu olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 Adana Eski İstasyon Binası

b) Kütle Organizasyonu ve Cephe:

Adana-Mersin demiryolu hattını yapan şirketin Adana ve Mersin'deki eski istasyon binalarını da yaptıkları düşünülmektedir. İstasyonun, geleneksel tarzda ahşap dikmelerle desteklenen dış sofası, kagir yapım sisteminde tuğla örgülü duvarları ve dökme demir payandaları Osmanlı mimari özelliklerini yansıtmaktadır.

Yapının çatısı, iki farklı yükseklikteki çatıların yarım daire şeklinde birbirine dik olarak bağlanması sonucu oluşmuş, bitişik kütle için çatısı ise demir strüktürel elemanlar ile yükseltilmiştir. Adana eski istasyon binasında duvarlar Adana'daki geleneksel konutlarda kullanılan harma tuğlasından daha kalın olan tuğlalarla örülmüştür. Kapı ve pencere kenarlarında ise kesme taş uygulanmıştır.

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ VE MİMARİ ANALİZİ

Mersin (Eski) İstasyon Binası

a) Tarihçe:

Akdeniz’de bir liman kenti olan Mersin İstanbul-İzmir liman kentleri gibi erken dönemde gelişmemiş, 1886’da demiryolu ile birlikte hızlı bir biçimde değişime uğramış ve Çukurova’nın dışı açılan kapısı haline gelmiştir. Yakın zamana kadar TCDD’nin hastanesi olarak işlevlendirilmiş olan eski istasyon binasının zemin katı günümüzde boş olup üst katı lojman olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.9, 4.10).



Şekil 4.9 Mersin Eski İstasyon Binası **Şekil 4.10** Mersin Eski İstasyon Binası
(Ali Murat Merzeci Arşivi)

b) Kütle ve Cephe Organizasyonu:

Kagir yapım sistemiyle yapılan istasyon binası taş konstrüksiyonlu ana kütleyle solundaki bağlantı kütlelerinden meydana gelir. Yapını orijinal özellikleri: pütürlü taş yüzey uygulaması, kubbe çatı, dairesel bitim yüzeyleri, demir payandalarla desteklenen büyük metal saçaklar ve sade pencere şekilleridir.

Orijinalinde, peron cephesinde ahşap konstrüksiyonlu bir dış merdiven yer almaktadır. Fakat yapının karakteristik özelliği olan dış merdiven ve sahanlığı sonradan yıkılmıştır. Ayrıca şu anda mevcut olan bitişik kütle pencere kasaları ve duvar işçiliği farklı olduğundan sonradan eklenmiş olmalıdır.

Tarsus (Eski) İstasyon Binası



Şekil 4.11 Tarsus Eski İstasyon Binası

1949 yılında yeni istasyon binasının yapılmasıyla birlikte yıkılan eski istasyon binası Mersin ve Adana İstasyon binaları ile benzer mimari karakterler içermektedir. Diğer istasyonlardan ayrılan özelliği sadece kırma çatılı olmasıdır (Şekil 4.11).

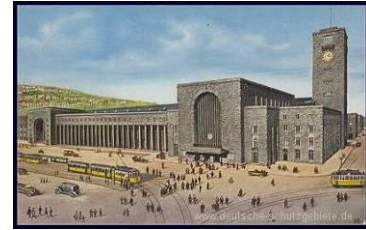
Tarsus eski istasyon binası kagir yapım sistemiyle yapılmış olup malzeme olarak ahşap ve kesme taş kullanılmıştır.

4.3. 1908-1918 Yılları Arasında Bağdat Hattı Üzerinde Yapılan İstasyon Binalarının Mimari Özellikleri

XIX. yüzyılın sonlarında batıdaki mimari gelişmeler incelendiğinde, (yapıların özellikle kütle biçimlenişinde) geçmiş mimari üsluplardaki elemanların yeniden egemen olduğunu görmekteyiz [16]. Son Osmanlı Mimarisi de büyük bir oranda XIX. yüzyıl batı eklektizmini

ana çizgileriyle sürdürmüş, Osmanlı mimarisini reddetmek yerine renkli eklemeler katmayı yeğlenmiştir.

Avrupa'daki bu dönemde yapılmış istasyon binalarında, Yeni-klasikçilik olarak nitelendirdiğimiz davranışın net bir biçimde şekillenmiş olduğunu görmekteyiz (Şekil 4.12).



Şekil 4.12 Eydtkuhnen İst. Bin., Königsberg İst. Bin. (Almanya, 1914-18)
(www.boxeraufstand.de)



Şekil 4.13 Haydarpaşa İstasyon Binası
(Diana Barillari, Ezio Godoli, 1996)

Otto Ritter ve Helmuth Cuno'nun tasarladığı İstanbul-Konya-Bağdat hattının ilk durağı olan Haydarpaşa İstasyon Binası (1906-1908) da batı eklektizmine iyi bir örnektir. Yapıda bölgesel öğelerin yerini, Barok mimari üslubunun biçimsel öğeleri almıştır. Kuşkusuz Alman izi taşıyan aşırı süslü Neo-Rönesans biçimler uluslararası rekabette Almanların kısa süre önce elde ettikleri ayrıcalıklı yerin kutlanmasını yansıtmaktadır [17] (Şekil 4.13).

Dönemin istasyon binaları ile yabancı karakteristiklerin olduğu erken dönem Anadolu hattındaki istasyon binaları arasında göze çarpan farklılıklar vardır. İnşa edilen bütün istasyonlar, tipolojik şemaları, inşaat yöntemleri ve kütleli çözümlenmeleri ile batı etkisinde iken yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğeler daha çok XV. ve XVI. Yüzyıl Osmanlı mimarisi örnekleridir. Böylece bu dönemde yapılan istasyon binaları Osmanlı mimarisini harekete geçirme reformları adına fırsat oluşturmuştur.

Bağdat Demiryolu'na ait Adana-Mersin hattı üzerindeki Adana, Yenice ve Zeytinli istasyon binaları da bu döneme ait mimari üsluba dair iyi örneklerdir.

4.3.1. Adana-Mersin Hattı Üzerindeki İstasyon Binaları (1908-1918)

Almanların Bağdat demiryolu projesini 1903 yılında yeniden ele almasıyla birlikte ilk iş olarak 1908'de Bağdat Demiryolu projesi için önemli bir yere sahip olan mevcut Adana-Mersin hattını Fransızlardan satın almıştır. Almanlar bu hat üzerinde benzer varyasyonlarda başlıca iki çeşit istasyon binası yapmıştır.

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ
VE MİMARİ ANALİZİ

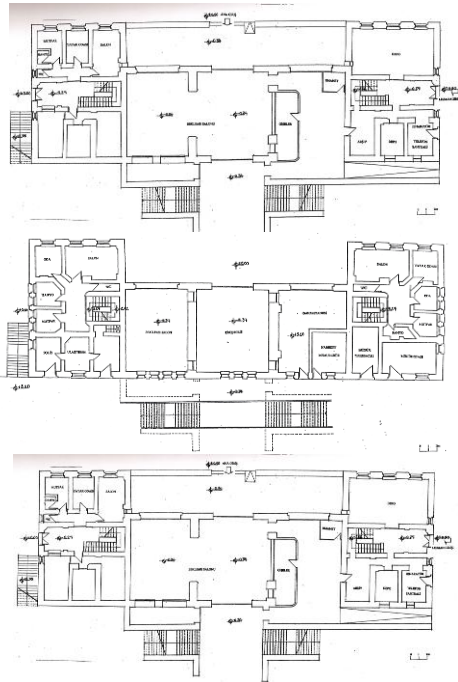
Adana İstasyon Binası (1911-1916)



Şekil 4.14 1917’de Adana İstasyon Binası
(Oğuz Baytok Arşivi)



Şekil 4.15 Adana İstasyon Binası



Şekil 4.16 Adana İstasyon Binası Plan
Çizimleri (Ç.Ü.Mimarlık Bölümü Arşivi)

a) **Tarihçe:**

Adana eski istasyon binasının yetersiz kalmasıyla birlikte 1911’den sonra yeni bir istasyon binası Almanlar tarafından yapılmıştır (Şekil 4.14).

Toros ve Gavur dağı tünellerinin açılması, Konya üzerinden İstanbul’a ve Halep üzerinden Suriye’ye demiryolu bağlantısını sağlamış, böylece kentin gelişimi hızlanmış merkez haline gelmiştir.

1920’lerin başlarında Adana; Türkiye’nin en büyük limanının bulunduğu Mersin ile ticaret bağlantısı sonucu dış pazarlarla ilişki sağlaması bakımından Türkiye’nin önemli ticaret merkezlerinden biri konumundadır. Ayrıca Adana’nın İstanbul’u Ortadoğu’ya bağlayan Bağdat demiryolu üzerinde bulunması önemini daha da arttırmıştır (Şekil 4.15).

b) **Plan Organizasyonu:**

Adana istasyon binası üç katlı olup, I. Ulusal Mimarlık döneminin belirgin özelliği olan simetrik yapı tarzına ve “U” plan şemasına sahiptir. Bina eğimden faydalanılarak meydan kotunda (güneyde) üç katlı, peron kotunda (kuzeyde) ise iki katlı bir yapıya dönüşmektedir. Binanın sağ yan cephesindeki dış merdiven ile binanın orta aksının sağ ve solundaki tek kollu merdiven ve rampalar perona geçişi sağlamaktadır. Binanın tek katlı olarak yapılmış olan orta kısmına daha sonra mimari özellikleri bozulmayacak şekilde bir kat daha ilave edilmiştir ve şu anda lojman olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.16).

Ayrıca istasyon binasının sağında sonrada yapılmış, günümüzde zemin katı lokanta üst katı sağlık birimleri olarak kullanılan ve cephe özellikleri istasyon binasına uyularak yapılmış ayrı bir kütle bulunmaktadır.

c) Kütle Organizasyonu:

Adana istasyon binası, iki köşede bulunan kule şeklindeki kütleler ile onların arasındaki bağlantı kütesinden oluşmaktadır. Bağlantı kütesinin üstündeki teras 1950’lerde ilave bir kata dönmüştür. Bu ek kütleyle, köşe kütlelerin üst katları ile aynı cephe karakteri uygulanmış ve yan kütlelerin çatıları ile birleşen kırma çatı ile kaplanmıştır. Bu ek kat sayesinde istasyon binasının kütle organizasyonu daha ağır bir görünüm elde etmiştir. Bundan böyle, ulusal stilin etkilerini güçlendiren köşe kütlelerin kule etkisi de değişmiştir.

Adana istasyon binası; orta doğrultuya göre bakışık biçimde planlanmış ezici ölçekteki giriş holü ve dışa açılan meydanıyla Adana’nın yapıldığı yıllarda giriş kapısı vazifesi görmüştür. Ayrıca bu yapı I. Ulusal Mimarlık Dönemi’nin anıtsal nitelikli ilk istasyon yapılarından biri olması nedeni ile de önemlidir.

d) Cephe Organizasyonu ve Dekoratif Elemanlar:

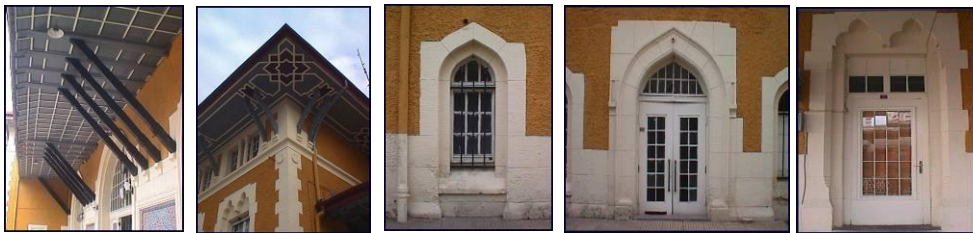
Ana giriş cephesi Osmanlı mimarisinde kullanılan üç bölümden meydana gelen sivri uçlu, kemer çerçeveli büyük açıklıklardan oluşmaktadır. Ortadaki ana giriş kapısının her iki yanındaki köşe kütlelerin girişe bakan cephelerindeki nişlerde ise aynı çini işlemeli paneller kullanılmıştır (Şekil 4.17).



Şekil 4.17 Güney (Meydan) Cephesi, Ön Cephe, Çini İşlemeli Paneller

Giriş saçağı diğer istasyon yapılarından farklı olarak düşüktür. Ahşap üstü kiremit çatılı saçak, simetri aksında yan bloklarla yükseltilmiş ve altına eşik aralıklarla payanda yerleştirilmiştir. Saçağın iç yüzeylerinde geometrik süslemeler dikkat çekicidir. Uzun payandaların desteklediği geniş saçakların iç yüzeyleri ise Klasik Osmanlı mimarisinin kendine özgü geometrik desenli kalem işi nakışlarla bezenmiştir. Binanın çatı ise kiremit kaplıdır.

Yapının her katında değişik pencere biçimleri kullanılmış, yer yüzeyinden çatıya kadar belli bir düşey düzene göre çözümlenen bireysel yüzey dilimlerinin tüm yapı boyunca yenilenmesi yapıya ritmik bir görünüm kazandırmıştır (Şekil 4.18).



Şekil 4.18 Saçak Altı Geometrik Desen Detayı, Pencere ve Kapı Detayları

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ VE MİMARİ ANALİZİ

Dışarıya taşınan taşıyıcı köşe taşları ve pencere etrafları beyaz kesme taşlar ile dekore edilmiş, duvarlar sarı boyalı serpmeye ile sıvanmıştır. Ayrıca giriş cephesinin kemer içindeki pencereleri sövelerle çevrilmiştir. Bazı pencereler ise ahşap panjurlu ve demir parmaklıklıdır. Binanın perona bakan dış düzeyindeki pencerelerin üstü ise ikiz kör sivri kemerlidir (Şekil 4.19).

Bekleme hölünün büyük sivri uçlu kemerlerle giriş hölünden ayrıldığı görülür. Bekleme hölünde tavan motive edilmiş, dekoratif alçı kabartma desenler ile süslenmiştir.



Şekil 4.19 Kuzey (Peron) Cephesi, Sağlık Müdürlüğü Binası, Perona Geçişi Dış Merdiven

Sonuç itibarıyla, Adana istasyon binası farklı İslami üslupların gelişmiş güzel karışımından ziyade üslupsal bir dürüstlük içerisindedir. Düzenli pencere sıraları ile oluşan cephe kompozisyonunda ise Avrupa'ya ait işlevsel modellerin benimsendiği görülmektedir.

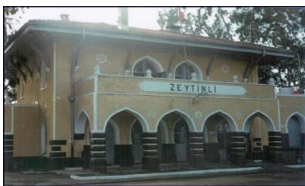


Şekil 4.20 Perondan Bakış, Taşıyıcı Köşe Taş Detayı

döşeme, putrellerle bağlanıp, ahşap asma tavan kullanılmıştır. Kiremit kaplı kırma çatıda Almanya'dan getirilen çelik çatı makası taşıyıcı olarak kullanılmıştır. Peronların üstü ise sonradan yapılmış çelik putrel kirişler üzerine oturtulmuş çinko çatı şeklindedir (Şekil 4.20).

Yapının büyük bir kısmında özellikle cephelerde yontma taş kullanılmıştır. Pencerelerdeki taş işçiliği ise dikkat çekicidir. İç merdivenler ahşap iken döşeme kaplaması olarak sonradan yapılan tadilatlarla renkli seramikler uygulanmıştır. Dış merdivenlerde ise karo mozaik kullanılmıştır.

Zeytinli İstasyon Binası (1910)

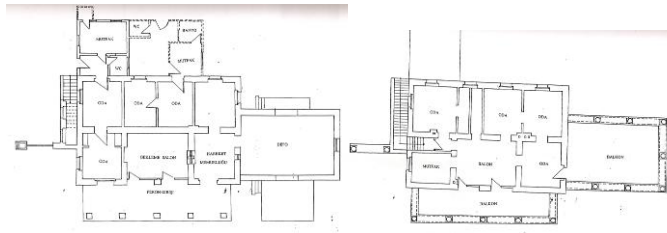


Şekil 4.21 Zeytinli İstasyon Binası

a) Tarihçe:

Zeytinli istasyon binası Alman şirketi tarafından 1910 yılında yapılmıştır (Şekil 4.21). Hat üzerinde bağlantı vazifesi gören yapı, Osmanlı-Arap mimarisini özgün bir karışımı olup, I. Ulusal Mimarlık Akımının genel karakteristik özelliklerini plan ve cephe organizasyonuna taşımıştır.

Zeytinli istasyon binası Adana-Mersin demiryolu hattı üzerindeki iki varyasyondaki istasyon binalarından biridir. Hiyerarşik düzen içerisinde Yenice istasyon binasından küçük olması haricinde özellikle cephe karakteristiği açısından benzerdir.



Şekil 4.22 Zeytinli İstasyon Binası Plan Çizimleri (TCDD Arşivi)

b) Plan Organizasyonu:

Zemin kat; giriş holü, 4 oda, bekleme salonu ve idari birimden meydana gelmektedir. Ayrıca zemin katta, idari birimden geçiş yapılabilen, ana kütleyle bağlı bir depo yer almaktadır. Lojman olarak kullanılan üst kat

tek haneli olup, peron cephesinde bulunan revak ve depo üst kat için balkon işlevine dönüşmektedir. Üst kata binanın yan cephesindeki tek kollu merdivenle ulaşılmaktadır (Şekil 4.22).



Şekil 4.23 Batı Yönünden Bakış

c) Kütle - Cephe Organizasyonu ve Dekoratif Elemanlar:

Zeytinli istasyon binası, ana kütleyle bağlı deposu olan iki katlı dikdörtgen bir yapıdır. Yapının; tek kollu yan cephesindeki merdiven, peron cephesindeki revak ve sağ tarafta üst kat için balkon işlevine dönüşen depo istasyonun genel karakteristiğini oluşturmaktadır (Şekil 4.23).

Peron cephesi beş payandalı revakla vurgulanmış olup, revak, ritmik bir şekilde sıralanmış olan büyük kemerli kapılar ile bir bütünlük oluşturmaktadır. Arka ve yan cephelerdeki sivri kemerli açıklıklar da belirli bir düzen içerisinde yer almaktadır.

Revak ve duvar köşelerinde uygulanan kahverengi boğumlu taşlar ve ayrıca duvar yüzeylerine uygulanan yıldızlı geometrik desenler Arap mimarisini yansıtmaktadır. Çatı da ise geniş ahşap saçaklar, saçak altı geometrik desenler ve işlemeli ahşap payandalar yapının genel karakteristik özellikleri arasındadır (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 Zeytinli İstasyon Binası Doğu Yönünden Bakış, Batı Cephesi, Dış Merdiven, Revak

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ VE MİMARİ ANALİZİ

d) Taşıyıcı Sistem ve Malzeme Kullanımı:

Yığma yapı tekniği ile yapılmış olan binanın döşemesi, ahşap olup çelik putrellerle bağlanmıştır. Kiremit kaplı çatıda ise çelik çatı makası taşıyıcı olarak kullanılmıştır. Cephede yontma taş kullanılmış olup özellikle revak ve duvar köşelerinde kullanılan taşlar boğumlu hale getirilerek taşıyıcılıkları vurgulanmıştır. Su basman kotunda uygulanan ve taşıyıcı özelliği olan kahverengi, dışarıya taşırılmış bombeli taşlar ise binayı bir çerçeve düzenine oturtmuştur.

Pencere ve kapı etrafı beyaza boyanmış olup duvarlar sarı renkli serpmeye ile sıvanmıştır. Kapı ve pencere kasaları ise sonraki dönemde gri renge boyanmıştır. Ayrıca dış merdiven ve bina içerisindeki zemin uygulamasında sonraki dönemde yenilenen karo mozaikler kullanılmıştır.

Yenice İstasyon Binası (1912)



Şekil 4.25 Yenice İstasyon Binası

üsluplarının Osmanlı geleneğinden gelen mimari bir dille anlatımı açısından hattın başarılı örneklerinden biridir.

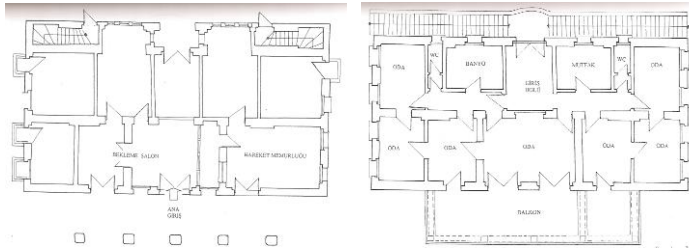
a) Tarihçe:

Adana ve Mersin hattının kavşak noktası olan Yenice hattı 1912 yılında Bağdat demiryollarının yapımı sırasında kullanıma açılmış, aynı yıl istasyon binası da hizmete girmiştir (Şekil 4.25).

Osmanlı-Arap mimarisinin özgün bir karışımı olarak nitelendirebileceğimiz Yenice istasyon binasının mimarisinde, Adana istasyonunda olduğu gibi, I. Ulusal dönemdeki hareketlenme dikkat çekicidir. Yenice istasyon binası, farklı İslam, Arap

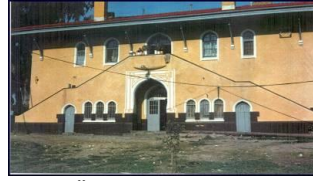
b) Plan Organizasyonu:

Zemin kat; giriş holü, iki bekleme odası, bir bilet gişesi ve bir idari birimden oluşmaktadır. İçinde iki merdiveni olan simetrik bir mekandır. Arkadaki iki dış kapı bodrum kattaki depolara ulaşmak için kullanılır.



Şekil 4.26 Yenice İstasyon Binası Plan Çizimleri (TCDD Arşivi)

Peron cephesindeki revak altı ise açık bekleme alanı işlevini görmektedir. Lojman olarak kullanılan üst kat simetrik olarak düzenlenmiştir. Revak üst katta balkona dönüşürken üst kata binanın arkasındaki çift taraflı merdivenle ulaşılmaktadır (Şekil 4.26).

c) Kütle Cephe Organizasyonu ve Dekoratif Elemanlar:

Şekil 4.27 Yenice İstasyon Binası Ön Görünüş, Arka Görünüş (TCDD Arşivi)

Yenice istasyon binası iki katlı dikdörtgen bir yapıdır. Ana kütle için geniş saçaklı kırma çatısı vardır. Zemin katta açık bekleme alanı için balkon işlevine dönüşen revak ve arka cephede yükselen dış merdiven istasyonun karakterini oluşturur. Peron cephesi taş dizini beş payandadan oluşan revak ile vurgulanmıştır ve revak büyük kemerli kapılar ile bir bütünlük içerisindedir. Revak ve kanat duvarlarında Arap mimarisinin etkisinde olan taş boğumlar gözlemlenmektedir (Şekil 4.27).

Arka cephe dış merdiveninden dolayı yabancı bir görünüme sahiptir. Cephedeki bütün açıklıklar kemerlidir ve ritmik bir düzen içerisindedir. Bodrum kata iki küçük boyutta kapılar giriş verirken, merdivenin ortasındaki ana kapı giriş holüne açılır. Öncesinde giriş holüne açılan ana kapının etrafındaki kesme taşlarda yıldızlı geometrik desenler var iken şu anda kesme taşların üstü beyaza boyanmıştır. Osmanlı mimari öğelerinden olan basık kubbe, giriş ve bekleme holünü kaplamış olup, pencereler de bu duruma göre şekillenmektedir. Çatı; geniş ahşap saçakları, saçak altı geometrik desenleri ve işlemeli ahşap payandaları ile dikkat çekicidir.

e) d) Taşıyıcı Sistem ve Malzeme Kullanımı:

Yığma olan yapının duvar kalınlıkları 50 cm- 60 cm'dir. Kiremit kaplı kırma çatıda çelik çatı makası taşıyıcı olarak kullanılmıştır. Döşeme ise ahşap olup putrellerle bağlanmıştır. Cephenin büyük bir kısmında yontma taş kullanılmıştır. Özellikle revakta uygulanan taş işçiliği dikkat çekicidir. Zemin kotunda uygulanan ve taşıyıcı özelliği olan kahverengi, dışarıya taşırılmış bombeli taşlar binayı bir çerçeve düzenine oturtmuştur. Pencere ve kapı etrafları beyaza boyanırken duvarlar sarı renkli serpmeye ile sıvanmıştır. Dış merdiven taş üstü karo mozaik olup kapı ve pencere kasaları ise ahşaptır (Şekil 4.28).



Şekil 4.28 Yenice İstasyon Binası Revak, Saçak Altı Geometrik Desen, Bekleme Salonundan Bakış, Arka Cephe Giriş Holüne Açılan Ana Kapı

5. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE ADANA-MERSİN HATTI ÜZERİNDE YAPILAN İSTASYON BİNALARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ

Cumhuriyetin kurulmasında sonra 1928 yılında satın alınan bu hattın yönü 1950'lerde kuzeye doğru kaydırılmıştır. Adana-Mersin hattı üzerindeki Tarsus ve Mersin tren

ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ VE MİMARİ ANALİZİ

istasyonları TCDD tarafından yapılmıştır. 1908-1918 yılları arasında yapılan istasyon binalarının yapı malzeme ve yöntemlerini kullandığı izlenimi uyandıran taş kaplama ya da öyleymiş gibi sıvanıp derzlenmiş cephe düzenlemelerini bu dönemde yapılmış istasyon binalarında görmek olasıdır. Fakat bu durum taklitten öteye gidememiştir.

Tarsus İstasyon Binası (1949)



Şekil 5.1 Tarsus İstasyon Binası

a) Tarihçe:

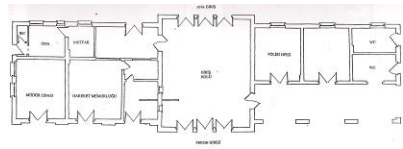
Batısında Mersin ile güneyinde İskenderun liman kentinin tam ortasında yer alan Tarsus, konumu itibarıyla ticaretin dağılım alanı olması açısından önem taşımaktadır. 1949 yılında baraka şeklinde olan eski Tarsus istasyonunun yıkılması ardından aynı yıl içerisinde hat üzerindeki diğer istasyon binalara benzer yeni bir istasyon binası yapılmıştır. Tarsus istasyon binasının plan şeması Mersin istasyonu ile benzer iken, cephe

uygulamasında farklılıklar vardır (Şekil 5.1).

b) Plan-Kütle Organizasyonu ve Dekoratif Elemanlar:

Tarsus istasyon binası tek katlı olup, dikdörtgen plan şemalı simetrik bir yapıdır. Orta doğrultuya göre bakışık bir biçimde planlanmış giriş holü yan kanatlardan yüksek olup peron ve şehir yönünden gelenleri karşılamaktadır. Sağ bağlantı kütesinin peron cephesinde ise ön taraf boşaltılarak kemerli yarı açık mekan oluşturulmuştur.

Cephedeki açıklıklarda kullanılan geniş taş kemerler, duvar köşelerinde kullanılan bombeli taşlar ve çatının kırma, kiremit çatı olması I. Ulusal dönem içerisinde yapılmış istasyon binalarının basit bir taklididir. Post-modern bir yaklaşımla yapılan cephe organizasyonunda, dekoratif eleman olarak renkli, taşıyıcı özelliği olmayan pembe renkli kaplama taşlar kullanılmıştır (Şekil 5.2, Şekil 5.3).



Şekil 5.2 Tarsus İstasyon Binası (TCDD Arşivi)



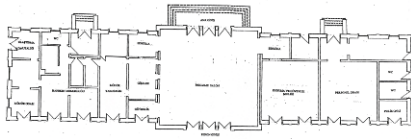
Şekil 5.3 Tarsus İstasyon Binası Şehir ve Peron Yönünden Bakış

Sonuç itibarıyla; dikdörtgen plan şeması, orta doğrultuya göre bakışık yerleştirilmesi, belli bir biçimcilik kaygısı ile yapı, II. Ulusal Mimarlık Akımının genel etkisini üzerinde taşıırken, I. Ulusal Mimarlık döneminde yapılan Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binalarına da atıfta bulunmaktadır.

Mersin İstasyon Binası (1949-1955)

Şekil 5.4 Mersin İstasyon Binası

Ulusal Mimarlık Akımının genel karakteristiği taşıyan ve şehir için simge değeri olan önemli bir yapıdır (Şekil 5.4).

Şekil 5.5 Mersin İstasyon Binası
(TCDD Arşivi)

bakışık yerleştirilmesi, belli bir biçimcilik ve anıtsal olma kaygısı ile II. Ulusal Mimarlık Akımının genel etkisini üzerinde taşımaktadır.



Peron Cephesi



Peron Yönünden Bakış

Şekil 5.6 Mersin İstasyon Binası

dikdörtgen formda olup, etrafı bir çerçeve şeklinde kesme taşlarla çevrilidir. Bina gri kesme taşlarla kaplanmış ve taşlar iki farklı boyutta üst üste gelerek cephede bir ritim yaratmıştır. Ana girişteki subasman kotunu vurgulamak için ise pütürlü kaplama taş malzeme kullanılmıştır (Şekil 5.6).

f) Taşıyıcı Sistem ve Malzeme Kullanımı:

Betonarme olan yapıda cephe, dönemin etkin olan II. Ulusal Mimarlık Akımı etkisiyle taş kaplanmış. Kiremit kaplı kırma çatı beton döşeme üzerine oturtulmuştur ve yapının saçakları betonarmedir.

a) Tarihçe:

Batı Akdeniz'in liman ketlerinden biri olan Mersin, coğrafi konumu itibariyle Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye için ticaret ve taşımacılıkta önemli bir yere sahiptir. Bu durum Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra da devam etmiştir. Şehrin giriş kapısı vazifesini gören ve eski istasyon binasının ihtiyacı karşılamaması üzerine 1949 yılında yapımı tasarlanıp, 1955 yılında hizmete açılan yeni istasyon binası, dönemin etkin olan II.

b) Plan-Kütle Organizasyonu:

Mersin istasyon binası, tek katlı olup, dikdörtgen plan şemalıdır. Üç ayrı kütle yan yana gelmesiyle oluşan yapıda, ortadaki ana kütle vurgulayıcılığı arttırmak amacıyla iki kat şeklinde yükseltilmiştir. Ayrıca yapının anıtsal olma kaygısıyla girişte geniş merdivenler kullanılmıştır (Şekil 5.5).

Sonuç itibariyle Mersin istasyon binası; dikdörtgen plan şeması, orta doğrultuya göre

c) Cephe Özellikleri ve Dekoratif Elemanlar:

Ana giriş üç açıklıktan oluşmakta olup bunlar üst katta da yüksek pencereler şekline devam etmektedir. Bütün açıklıklar aynı boyutta ve ince uzun

*ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ
VE MİMARİ ANALİZİ*

Taşkent İstasyon Binası ise özgün bir yapı olmamakla birlikte günümüzde kullanılmamaktadır.

6. SONUÇ

Türkiye'deki demiryolu hatlarının oluşumu ve istasyon binalarının mimarisi politik durumların değişen tavırları ve yabancı sermayelerin politik kararları doğrultusunda şekillenmiştir. 1856-1908 yılları arasındaki dönem içerisinde Osmanlının demiryolları rotasını belirleyen İngiliz ve Fransız şirketleri de politik tavrını ticaret amaçlı işlettikleri hatlarda, sade, gösterişsiz ve pahalı olmayan istasyon binalarının mimarisine yansıtmıştır. Çalışmada incelenen 1886 yılında Fransızların kurduğu "Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Şirketi" tarafından yapılan ve işletmeye açılan Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binaları da ticaret amaçlı olarak yapılmasından dolayı, gösterişsiz ve küçük varyasyonlarda birbirine benzer projelerdir.

1908-1918 yılları arasındaki dönemde yapılan Bağdat demiryolu istasyon binalarında ise durum farklıdır. Baskın olan I. Ulusal Mimarlık Akımı, demiryolu istasyon binalarının şekillenişlerinde önemli bir etken olmuştur. Akımın en önemli özelliği teknik olarak batılı, ancak kültür ve ruh olarak Türk mimari unsurlarının tüm eserlerde gösterilmeye çalışılmasıdır. Böylece inşa edilen bütün kamusal yapılar – Bağdat demiryolundaki istasyonlar- milliyetçiliğin alevlendiği bir dönemde ulusal üslubun bir çeşidi olarak inşa edilmiştir. İstasyon binalarının tipolojik şemaları, inşaat yöntemleri ve kütleli çözümlenmeleri batı etkisinde iken, yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğeler daha çok Osmanlı mimarisinin özgün dönemleri olan XV. ve XVI. yüzyıl örneklerinden Osmanlı-İslam kökenli mimari elemanlardır. Yine de bu dönemde geçerli olan batı mimarisinin biçimlenme anlayışından kaynaklanan düzenli pencere sıraları ile oluşan cephe kompozisyonunda Avrupa'ya ait işlevsel modellerin etkili olduğu görülmüştür.

Kısaca kompozisyon ve işlev açısından zorunlu olarak Avrupa'ya atıfta bulunan ve Osmanlı-İslam anlayışındaki süsleme düzenleriyle nitelik kazanan bu yeni dönemdeki istasyon binalarında, tarihi üslupların, yeni tipolojilerin, modern malzeme ve yapı sistemlerinin beraber var olması sağlanmıştır. Bundan dolayıdır ki yabancı karakteristiklerin olduğu daha erken dönemde yapılmış olan Anadolu hattındaki istasyon binaları ile Bağdat hattı üzerindeki istasyon binaları arasında göze çarpan farklılıklar vardır.

Almanların imtiyaz kapma savaşında İngilizlerin ve Fransızların önüne geçmesi ile Bağdat demiryolu projesi 1903 yılında Almanlar tarafından yeniden ele alınmış ve 1908'de Bağdat Demiryolu projesi için önemli bir yere sahip olan mevcut Adana-Mersin hattı Fransızlardan satın alınmıştır. Bu gelişmeler sonrasında Almanlar hat üzerinde başlıca iki çeşit fakat benzer varyasyonlarda istasyon binaları yapmıştır.

1911'den sonra Adana-Mersin hattı üzerinde Fransızların yapmış olduğu Adana eski istasyon binasının yetersiz kalmasıyla Almanlar tarafından o dönemin politik kurallarının, ulusal stilde binanın mimarisine yansıdığı yeni bir istasyon binası yapılmıştır. Ayrıca bu yapı I. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin anıtsal nitelikli ilk istasyon yapılarından. Adana istasyon binası, farklı İslami üslupların gelişi güzel karışımından ziyade üslupsal bir dürüstlük içerisindedir. Yine aynı dönemde, 1910 yılında, Almanlar tarafından yapılmış olan Zeytinli istasyon binası ve 1912 yılında Mersin ve Adana hattının kavşak noktası olan Yenice istasyon binası da farklı İslam, Arap üsluplarının Osmanlı geleneğinden gelen mimari bir dille anlatımı açısından bir üslup birliği içerisinde ve hiyerarşik bir sistemde yapılmıştır. Kısaca, Adana-Mersin hattı üzerindeki Adana, Zeytinli ve Yenice istasyon

binaları tarihsel üslubun ve yeni tipolojilerin kullanılması, modern malzeme ve yapım sistemleri beraberliğine iyi birer örnek niteliğindedir.

I. Ulusal Mimarlık Akımından sonra da sürekli gündemde olan ulusalcılık düşünceleri Genç Cumhuriyetin kurulmasından sonra patlak veren II. Dünya Savaşı'yla birlikte, "II. Ulusal Mimarlık Akımı" adı altında mimarlık ortamında ulusal bilincin yaratılması ilkesiyle oluşmuştur. Belli bir biçimcilik, anıtsal olma kaygısı, bakışık yerleştirme ve düzenleme II. Ulusal Mimarlık Akımının esin kaynağı olmuştur.

Cumhuriyetin kurulmasında sonra TCDD tarafından yapılmış Adana-Mersin hattı üzerindeki Tarsus ve Mersin tren istasyonlarında, 1908-1918 yılları arasında yapılan istasyon binalarının gelenekselliği ile o dönemin yapı malzeme ve yöntemlerini kullandığı izlenimi uyandıran taş kaplama ya da öyleymiş gibi sıvanıp derzlenmiş cephe düzenlemeleri görülmektedir. Diğer taraftan belli bir biçimcilik, anıtsal olma kaygısı ve orta doğrultuya göre bakışık yerleştirilmesi ile II. Ulusal Mimarlık Akımının genel etkisini üzerinde taşımaktadır.

Sonuç itibariye, kültürel varlık olarak nitelendirilebilecek olan istasyon binaları, ait oldukları toplumların, politik, toplumsal ve kültürel koşullarını yansıtan öğelerdir. Bu nedenle de dönemlerinin özellikleri ve mimari yaklaşımları konusunda en doğru bilgileri içerir, üstün belge niteliği taşırlar. Bu özellikleri nedeniyle de korunmaları gerekmektedir.

İstasyon binalarının tarihsel süreç ve kent tarihi içerisindeki durumu ve bu durumun yapı üzerinde biriktirdiği değer yargıları simgesel değerini oluşturur. Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binaları da kent için bir simgedir. Hem önemli kamu yapısı hem de önemli bir odak noktasıdır ve ayrıca kent silüetinin vazgeçilmez, sınırlayıcı, mekan oluşturucu öğesidir. Diğer taraftan bu yapılar, teknik gelişim süreci aşamalarının kanıtı olma özellikleri ile de önem taşımaktadır.

Bu nedenlerle ki özgün nitelikleri açısından büyük değer taşıyan istasyon binaları:

- Tarihsel bilincin oluşmasını ve gelişmesini sağlarlar,
- Varlıkları ile geçmişteki değerler açısından belge niteliği taşırlar,
- Geçmişten geleceğe kaynak oluşturmasına neden olurlar,
- Buldukları çevrede, özgün nitelikleri ile görsel ve estetik değerler oluştururlar.

Kentsel anlamda ise bu yapıların:

- Çevrede röper oluşturma,
- Kentsel sembol değeri (Simgesel değeri) olma,
- Kentsel mekan oluşturma özelliği ile özgünlük değerleri vardır.

Dolayısıyla, toplumsal ve kültürel bir değer olan Adana-Mersin hattı üzerindeki istasyon binaları tarihin-geçmişin kaynak ve kanıtları olarak belge niteliği taşımaktadır. Bu bağlamda hat üzerindeki istasyon binalarının orijinalliğinin bozulmadan korunması, nitelikli çevre ve sağlıklı bir toplumsal ve kültürel yaşam açısından büyük önem ifade etmektedir.

KAYNAKLAR

1. **ÖZER, B.**, 1961. 19. Yüzyılın Genel Nitelikleri ve Batı Mimarisinde Seçmecilik. Mimarlık ve Sanat, (3):107-112. [1]
2. **BENEVOLO, L.**, 1981. Modern Mimarlığın Tarihi. 1. Cilt, Sanayi Devrimi, Çevre Yayınları, İstanbul, 214s. [2]
3. **GİRGİNER, N.**, 1997. Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri. 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, s.65-69. [3]

*ADANA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON BİNALARININ TARİHİ
VE MİMARİ ANALİZİ*

4. **ONUR, A.**, 1953. Türkiye Demiryolları (1860-1953). K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul, s.5-39. [4], [8]
5. **YILMAZYİĞİT, B.**, 1991. Demiryolu Boyunca Mimarlık Eylemleri. Arredamento Dekorasyon, 27(22):137,138. [5]
6. **ÖZYÜKSEL, M.**, 1988. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. Arba Yayınları, Bursa, 256s. [6], [7]
7. **KOÇER, Ş.**, 1995. Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.1-14. [9]
8. **ERDOĞAN, T.**, 1999. Demiryollarının Globalleşmesi (19.yy'dan günümüze). Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, s.1-100. [10]
9. **SOBUTAY, L.**, 1996. Türkiye'deki İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi. Yüksek Lisan Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara, s.1-10, 45-53. [11]
10. **ÖZYÜKSEL, M.**, 2000. Hicaz Demiryolu. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 312s. [12]
11. **BARILLARI, D., GODOLI, E.**, 1996. Art Nouveau ve Batı Etkisine Karşı Ulusal Tepki (Franco Cantini editör).İstanbul 1900, YEM Yayın, İstanbul, s.22,23. [13]
12. **BARILLARI, D., GODOLI, E.**, 1996. İstanbul'da Batılı Mimarlar (Franco Cantini editör).İstanbul 1900, YEM Yayın, İstanbul, s.14-20. [14]
13. **SÖZEN M., TAPAN, M.**, 1973. 50. Yıl Türk Mimarisi. İş Bankası Kültür Yayınları 122, Kral Matbaası, İstanbul, 478s. [15]
14. **BARILLARI, D., GODOLI, E.**, 1996. İstanbul'da Mimarların Formasyonu (Franco Cantini editör).İstanbul 1900, YEM Yayın, İstanbul, s.20-22. [16]
15. **ARAZ, M.**, 1995. Impacts of Political Decisions in The Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950. Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, s.5-21, 63-65, 164-166, 174-177.
16. <http://www.trainweb.org/demiryolu/stations.htm>
17. <http://www.boxeraufstand.de/eisenbahnen.htm>
18. <http://www.trainweb.org/demiryolu/stations.htm>