



**T.C.**  
**KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**KARAMAN TREN GARININ TARİHİ SÜREÇ**  
**İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ**

**Rukiye ÖCAL**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Mimarlık Anabilim Dalı**

**ARALIK-2019**  
**KONYA**  
**Her Hakkı Saklıdır**

## TEZ KABUL VE ONAYI

Rukiye ÖCAL tarafından hazırlanan “Karaman Tren Garının Tarihi Süreç İçerisinde Değerlendirilmesi ” adlı tez çalışması 18/12/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği /oy çokluğu ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS olarak kabul edilmiştir.

### Jüri Üyeleri

#### Başkan

Prof.Dr.Mine ULUSOY

#### Danışman

Dr. Öğretim Üyesi Bahtiyar EROĞLU

#### Üye

Dr. Öğretim Üyesi M.Ergün HATIR

İmza



Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Saadettin Erhan KESEN  
Enstitü Müdürü

## TEZ BİLDİRİMİ

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

## DECLARATION PAGE

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

Rukiye ÖCAL

Tarih: 02.01.2020



## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

### KARAMAN TREN GARININ TARİHİ SÜREÇ

### İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Rukiye ÖCAL

Konya Teknik Üniversitesi  
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü  
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Bahtiyar EROĞLU

2019,157 Sayfa

Jüri

Dr. Öğretim Üyesi Bahtiyar EROĞLU

Prof. Dr. Mine ULUSOY

Dr. Öğretim Üyesi M.Ergün HATIR

Sanayi devriminin ortaya çıkışı dünyada birçok alanda köklü değişimlerin yaşanmasına sebep olmuştur. Sanayi alanında yaşanan gelişmeler hızlı ulaşım araçlarına olan talebi artırmış ve demiryollarının ortaya çıkışını hızlandırmıştır. Fabrikalarda üretilen mallar en uzak noktalara kolaylıkla taşınabilir hale gelmiş ve toplumlar için sadece ekonomik alanda değil, sosyal, kültürel ve siyasi alanda da çok ciddi gelişmelerin yaşanmasını sağlamıştır. Demiryolları bu etkilerin yanı sıra mimari alan da kendini göstermiştir. Demiryollarının gelişmesine bağlı olarak istasyon yapıları ortaya çıkmıştır. İstasyon yapıları içerisinde gar binası ile birlikte su deposu, ambar binası, lokomotif deposu, lojmanlar, işçi barakaları gibi birçok yapı beraberinde inşa edilmiştir.

Tez kapsamında ele alınan Karaman tren garında bulunan yapıların birçoğu 1903 yılında yapımına başlanmış ancak günümüze kadar farklı dönemlerde yapılmış birçok yapı mevcuttur. Bu yapıların her biri Karaman kentine yaptığı katkılarla, dönemlerinin bir yansıması olması sebebiyle önemli bir değerdir ve bu değerlerin korunarak özgün bir şekilde geleceğe aktarılması gerekmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, İstasyon Yapıları, Sanayi Devrimi, Tren

**ABSTRACT**

**MS THESIS**

**EVALUATION OF KARAMAN TRAIN  
STATION IN HISTORICAL PROCESS**

**Rukiye ÖCAL**

**Konya Technical University  
Institute of Graduate Studies  
Department of Architecture**

**Advisor: Asst. Prof.Dr. Bahtiyar EROĞLU  
2019, 157 Pages**

**Jury  
Asst. Prof.Dr. Bahtiyar EROĞLU  
Prof. Dr. Mine ULUSOY  
Asst. Prof.Dr. M.Ergün HATIR**

The emergence of the industrial revolution has led to profound changes in many areas of the world. Developments in the field of industry have increased the demand for fast transportation vehicles and accelerated the emergence of railways. The goods produced in the factories have easily become portable to the farthest reaches and enabled serious developments not only in the economic field but also in the social, cultural and political spheres for societies. In addition to these effects, railways have also shown themselves in the architectural field. Due to the development of the railways, station structures have emerged. Many buildings such as water tank, warehouse building, locomotive warehouse, lodgings and worker's huts were built with the station building in the station buildings.

Many of the buildings at Karaman railway station, which were discussed within the scope of the thesis, started construction in 1903, but there are many buildings built in different periods to date. Each of these structures is an important value because it is a reflection of its periods with its contributions to Karaman city and these values should be preserved and transferred to the future in a unique way.

**Keywords:** Railway, Station Buildings, Industrial Revolution, Train

## ÖNSÖZ

Yüksek Lisans Tez konusunun belirlenmesinden başlayarak, yardımlarını esirgemeyen ve tecrübelerinden faydalandığım danışman hocam Sayın Doktor Öğretim Üyesi Bahtiyar Eroğlu'na teşekkürlerimi sunarım.

TCDD çalışanlarına bilgi paylaşımı için, Karaman gar çalışanlarına da yapıların Rölövelerini aldığım süre boyunca bana kolaylık sağladıkları için sonsuz teşekkürler.

Tez çalışmalarım süresince desteğini esirgemeyen arkadaşım Mimar Nesibe Aydın'a, Mimar Zeynep Özen'e ve Mimar Merve Doğan'a sonsuz teşekkürler.

Hayatımın her alanında ve her sürecinde yanımda olan, sevgi ve desteklerini her daim hissettiğim kıymetli aileme minnettarlığımı sunarım.

RUKİYE ÖCAL  
KONYA-2019

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>v</b>
<b>ÖNSÖZ .....</b>	<b>vi</b>
<b>İÇİNDEKİLER .....</b>	<b>vii</b>
<b>1.GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
1.1.Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	1
1.2.Materyal ve Yöntem .....	2
1.3.Kaynak Araştırması .....	2
<b>2. DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ.....</b>	<b>5</b>
2.1.Dünyada’da ve Avrupa’da Demiryollarının Gelişimi .....	5
2.2.Osmanlı Devleti’ne Demiryollarının Girişi .....	8
2.3.Osmanlı Devleti’nde Demiryolları Gelişimi.....	11
2.3.1.Almanların Demiryolu Yatırımları ve Bağdat Hattı .....	16
2.3.1.1.Konya-Bulgurlu Hattı .....	20
2.4. 1923-1950 Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası.....	21
2.5. 1950 ve Sonrası Demiryolu Politikası .....	24
<b>3.İSTASYON YAPILARININ TARİHSEL GELİŞİMİ .....</b>	<b>26</b>
3.1.Osmanlı Dönemi İstasyon Yapıları.....	27
3.2.Osmanlı Dönemi Gar Binaları .....	29
3.2.1.Alsancak garı .....	29
3.2.3.Adana Tren Garı .....	31
3.2.4. Kırklareli Gar Binası.....	32
3.2.5.Edirne Karaağaç garı: .....	34
3.2.6.İzmit-Kocaeli Garı: .....	35
3.2.7.Konya garı.....	36
3.2.8.Sirkeci Garı .....	38
3.2.9.Haydarpaşa tren garı .....	39
<b>4.KARAMAN İLİ VE İSTASYON YAPILARI.....</b>	<b>41</b>
4.1. Karaman’ın Coğrafi Konumu ve Tarihçesi .....	41
4.2.Karaman Tren İstasyonu ve İçerisindeki Yapılar .....	43
4.3.Karaman Tren İstasyonunda Bulunan Binalar .....	48
4.1.1. Gar binası .....	48
4.1.2.Ambar binası.....	60
4.1.3. Lojman .....	70
4.1.4. Su Deposu ve İşçi Barakası .....	79
4.1.5.Lojman (Lojman+Yol Bakım Şefliği) .....	88

4.1.6.Lokomotif Deposu(Cer Deposu) .....	93
4.1.7.Umumi Wc.....	101
4.1.8.Kısım Şefliği .....	104
4.1.9.Lojman (16 Plan no'lu).....	108
4.1.10.Malzeme Ambarı-İşçi Barakası .....	112
4.1.11.Gar İçerisinde Bulunan Diğer Binalar .....	114
<b>5.DEĞERLENDİRME .....</b>	<b>117</b>
<b>6.SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>130</b>
<b>EKLER: .....</b>	<b>137</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>157</b>





## SİMGELER VE KISALTMALAR

### **Kısaltmalar**

m: Metre

m2: Metrekare

cm: Santimetre

yy.: Yüzyıl

vb.: Ve benzeri

s.: sayfa

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

## 1.GİRİŞ

Ülkemize Osmanlı devleti zamanında giren demiryolculuğu Cumhuriyetin ilanından sonraki süreçte de gelişip büyümeye devam etmiştir. Ülkemiz tarih boyunca sosyal, ekonomik, kültürel ve siyasi birçok değişim geçirmiştir. Hem bu değişimlerin etkisi hem de teknolojinin gelişmesiyle birlikte ülkemizde farklı dönemlerde farklı üslup özelliklerine sahip gar yapıları ortaya çıkmıştır.

Ülkemizde yapılan gar yapılarının birçoğu tip proje olarak yapılmış olmasına rağmen bu alanlar içerisinde yer alan yapılar her bölgede aynı boyutlarda ve tümüyle benzer özelliklerde yapılmamıştır. Ülkemizde birçok bölgede yolcu binaları dışında kalan yapılar göz ardı edilmektedir. İstasyon yapılarının birçoğunun özgün projelerinin yer almaması ve bu yapıların mimari ve kültürel özelliklerine dair bir çalışma yapılmamış olması da demiryolu mirasımıza hala yeterince gereken önemin verilmediği göstermektedir.

### 1.1.Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu çalışma ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları sınırları içerisinde yer alan 20.yy 'ın başlarında Bağdat demiryolunun bir parçası olarak Konya-Bulgurlu hattı üzerinde yapılan Karaman Gar binası ve çevresindeki yapıların genel olarak mimari özellikleri değerlendirilmeye çalışılmıştır. Karaman garının tez konusu olarak seçilmesinde ki en büyük etken bu yapıların biri hariç rölövelerinin alınmamış olması, mevcut veri eksiliği, genel alınmış tescil kararları ve koruma sorunları neden olmuştur. Karaman garı hakkında mimari çalışmaların yok denecek kadar az oluşu, devlet demiryolu arşivlerinde bu yapılar hakkındaki veri eksikliği çalışmayı zorlaştırmıştır.

Karaman tren istasyonundaki yapıların birçoğu günümüzde kullanılmaktadır, ancak teknolojinin gelişmesi ve yeni ihtiyaçlar doğrultusunda yapıların bazıları terk edilmiş olup depo olarak kullanılmaktadır. Mevcut yapılara ihtiyaçlar doğrultusunda bazı eklentiler yapılmıştır. Bazı yapılara tadilat yapıldığı ve bu tadilatlar sırasında özgün halini kaybettiği görülmüştür. Bu amaç doğrultusunda Karaman Garının bulunduğu bölge incelenmiş olup, bu alan içerisinde bulunan yapıların rölöve çalışmaları titizlikle yapılmış, bozulmaları saptanmıştır. Karaman Garı'nda daha önce restitüsyon, rölöve ve restorasyon projeleri alınan bekleme salonunun (ambar binası) çizimleri ve 16 plan

no'lu lojman tadilat planı TCDD 6.Bölge Müdürlüğü (Konya Emlak Servis Müdürlüğü Bölge Kısım Şefliği)'nden sağlanmıştır.

Tezin ilk bölümünde lokomotifin ortaya çıkışı, Avrupa'da demiryollarının gelişimi ve sanayi devrimin etkileri, Osmanlı devletinin içinde bulunduğu siyasal, kültürel, sosyal ve ekonomik yapısı göz önüne alınarak Osmanlı devleti topraklarında yapılan demiryolu projeleri ve geçirdiği aşamalar incelenmiştir.

İkinci bölümünde istasyon yapılarının ortaya çıkmasıyla birlikte hayatımıza giren demiryolu mimarisi ve Osmanlı topraklarında yapılan bazı önemli istasyon binaları ele alınmıştır.

Üçüncü bölümünde de Karaman ilinin tarihi ve konumu hakkında kısa bir bilgi verilmiş ve ardından Karaman garı ve içerisindeki yapıların hazırlanan rölöve çizimleri mimari yönden ele alınarak detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Dördüncü bölümünde tez çalışması boyunca elde edilen bulguların genel bir değerlendirilmesi yapılmış, sonuç ve öneriler kısmıyla bitirilmiştir.

## **1.2.Materyal ve Yöntem**

Araştırma konusu ile ilgili genel bir yayın taraması yapılmış ve bu kapsam da dergi, makale, kitap, yüksek lisans ve doktora tezleri detaylı bir şekilde incelenmiştir. Daha sonra TCDD 6.Bölge Müdürlüğü, Konya Emlak Servis Müdürlüğü Bölge Kısım Şefliği, Konya koruma kurulu ve Konya vakıflar bölge müdürlüğünden, Karaman Belediyesinden, Karaman garı çalışanlarından Karaman garına ait bilgi ve belgeler toplanmıştır. TCDD'nin arşivinde bu yapılardan yalnızca ambar binasına ait rölöve-restorasyon çalışmaları bulunmuş ve yapının restorasyon sonrası geçirdiği tadilatlar incelenmiştir. Projesi bulunmayan diğer yapıların rölöveleri hazırlanmış ve detaylı resimlerle desteklenmiştir.

## **1.3.Kaynak Araştırması**

Tez çalışması boyunca birçok makale, dergi, kitap ve tez çalışmaları incelenmiş olup bunlardan başlıcaları şunlardır;

(Büyükdemir, 1999) 'Edirne Garı' yüksek lisans tez çalışması mimar Kemalettin'in 1.ulusal mimarlık dönemi eserlerindedir. Bu araştırma da yapının genel

özellikleri detaylı bir şekilde ele alınmış, tarihi kent dokusu üzerindeki etkileri ve kentsel değişimdeki rolü üzerine yapılan bir çalışmadır. Ayrıca Edirne garının sosyo-ekonomik ve kültürel özellikleri kapsamında yapının mimari özellikleri ele alınmış ve diğer gar yapıları arasındaki yeri değerlendirilmiştir.

(Erdoğan, 2005) 'Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi' adlı yüksek lisans tez çalışmasında Anadolu-Bağdat demiryollarının güzergâhında önemli bir noktada yer alan Konya tren istasyonu ve çevresiyle olan ilişkisi ele alınmış ve bu çerçevede Konya garında yer alan yapıların rölöve çalışmaları yapılmış, mimari özellikleri irdelenmiş ve koruma önerileri verilmiştir.

(Earle,1972) 'Bağdat Demiryolu Savaşı' çevirisini Kasım Yargıcının yapmış olduğu kitapta Bağdat demiryolu projesinin Osmanlı topraklarındaki yolculuğunda emperyalizmin etkileri ve bunun uzun süreçteki sonuçları, yapım aşamaları, bu süreç içerisinde siyasi alanda verdiği mücadelelerin incelendiği Bağdat demiryolları hakkında yapılmış detaylı bir çalışmadır.

(Gülsoy,1994) 'Hicaz Demiryolu' kitabında Osmanlı topraklarında yapılan ve İslam dünyası için önemli bir hat olan hicaz demiryolu çalışmaları, yapım aşamaları, iktisadi problemler, verdiği mücadeleler ve bu sürecin Osmanlı Devletine etkilerinin ele alınmış, çizim ve resimlerle desteklenmiştir.

(Gümüşçü, 1997) 'XVI. Yüzyıl Lârende (Karaman) Kazasında Yerleşme ve Nüfus' adlı doktora tezinde Karaman'ın yerleşim yerleri, tarihi, coğrafi ve nüfus özellikleri detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

(Koçer,1995) 'Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19.Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları' adlı yüksek lisans tezinde ilk aşamada 19.yy da sanayi devriminin de etkisiyle ortaya çıkan demiryollarının Avrupa'da ve Osmanlı topraklarında gelişimi ele alınmıştır. Daha sonra İstanbul'da demiryolları ele alınarak bu kapsamda Haydarpaşa-Gebze hattında yer alan istasyon binaları incelenmiştir.

(Kösebay,2007) 'Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması' adlı doktora tezi çalışmasında Osmanlı İmparatorluğu'nda 1873-1896

tarihleri arasında yapılan Anadolu Demiryolu hatları ve bu hatlar üzerinde yapılmış olan istasyon yapıları ele alınmaktadır. Bu kapsamda birçoğu tip proje olarak yapılan istasyon yapıları “yolcu binaları, lojman, depo, atölye, ambar, su deposu” ve bu yapıların kente katkıları üzerinde durulmuştur.

(Ortaylı 1981) ‘İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu’ adlı kitabında II. Abdülhamit döneminde Osmanlının içinde bulunduğu siyasi ve iktisadi koşulların da etkisiyle Alman nüfuzunun etkili olduğu alanlar incelenmiştir. Ayrıca Alman nüfusunun en etkili alanlarında biri olan Bağdat demiryollarının yapım süreçleri ve imtiyaz mücadelelerinin ele alındığı bir çalışmadır.

(Özyüksel 2008) ‘Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları’ adlı kitabında demiryollarının ortaya çıkışından başlayarak Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapım sürecinde yaşanan imtiyaz mücadeleleri ve bunun Osmanlıya etkilerini ele alan Özyüksel hattın yapımına hangi amaçlarla başlandığı, hangi aşamalardan geçtiğini detaylı bir şekilde anlattığı bir çalışmadır.

(Şenyiğit,2002) ‘Adana Mersin Demiryolu Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi’ adlı yüksek lisans tez çalışmasında demiryollarının Osmanlı topraklarında geçirdiği süreçler, önemli bir hat olan Bağdat demiryolları projesinin yapımı ve bu proje kapsamında yapılan Adana-Mersin demiryolu hattı üzerindeki istasyon yapılarının mimari özellikleri ve dönemin sosyo-ekonomik durumu ele alınmıştır.

(Yavuz,M.2005) ‘Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich’ adlı doktora tezinde ilk olarak Avrupa’da demiryollarının gelişimi ve 19.yy’osmanlı mimari üslubu ele alınmış, daha sonra Anadolu Bağdat demiryolu hattı inşaat sürecini ve bu hat üzerinde inşa edilen istasyon yapıların mimari özelliklerini, donanım özelliklerini, hangi yapıların yer aldığını resim ve çizimlerle detaylı bir şekilde ele almıştır.

## 2. DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

### 2.1.Dünyada'da ve Avrupa'da Demiryollarının Gelişimi

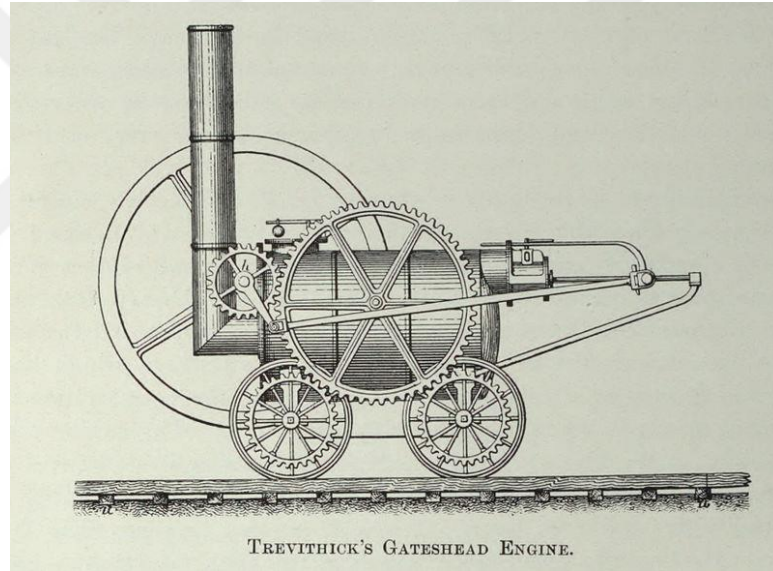
Sanayi devriminin ardından hızlı ulaşım araçlarına gereksinim duyulmaya başlanmış ve sanayi devriminin etkisiyle ortaya çıkan buharın makinalarda kullanılmaya başlanması ulaşım alanında önemli gelişmeler yaşanmasını sağlamıştır. Böylelikle buharın makinesinin keşfi demir sektörünün de gelişmesini sağlamıştır (Deane,1988). Her iki alandaki ilerlemeler modern anlamda demiryollarının doğmasına olanak tanımıştır. (Engin,1992). Hobsbawm "Endüstri Devrimi'nin hiçbir yeniliği, insanın hayal gücünü, demiryolu kadar alevlendirmemiştir" der ve ekler "Demiryolunun, endüstrileşmenin 19. yüzyıl şiirinin imgelemine işleyebilmiş tek ürünü olması da buna tanıklık eder." (Özyüksel,2008)

Kömürün kullanılmasıyla birlikte büyük fabrikaların ortaya çıkışı endüstri devriminin ilk adımıdır. Öyle ki zengin kömür rezervleri olan Birleşik Krallık bu avantajını kullanarak diğer devletlere ekonomik alanda üstünlük sağlamış ve baskılarını artırmıştır. Bütün bu gelişmelerle birlikte kömürün, buharın ve demirin birlikte kullanılmasıyla birlikte demiryolculuğu başlamış ve trenler ortaya çıkmıştır. Demiryollarının gelişmesiyle birlikte mal ve insan naklinin daha hızlı ve kolay taşınabilir olması demiryolu taşımacılığının tüm dünyada hızla yayılmasını sağlamıştır (Url-1).

Demiryolu taşımacılığı günümüzde tercih edilen modern ulaştırma araçlarından biridir. Demiryolları araçların çekildiklerinde belli bir hizadan çıkmaması ve sürtünme dirençlerini düşürmek amacıyla yapılan incelemelerin bir sonucudur. Tüm bu gelişmelerin bir sonucu olarak demiryolculuğu 19.yy'ın ortalarından itibaren modern anlamda kullanılmaya başlanılmıştır. Demiryolları ile buhar makinasındaki gelişmeler birbirlerine paralel olarak ilerlemiştir. Bunlarla birlikte buhar makinesinden çok daha önceleri bazı maden ocaklarında raylı sistem kullanıldığı görülmektedir. Bu ocaklardan çıkarılan madenler dekoviller üstüne konup ray üzerinde hareket ettirilerek insanlar ve hayvanlar tarafından çekilmekteydi. Bu kullanım şekli ilk olarak 1550 yılında Fransa'nın Alsace madenlerinde kullanılmıştır. Sonraları Avrupa'nın diğer madenlerinde de tercih edilmeye başlanmıştır. Bu zamanlarda raylar tahta ile yapılmaktaydı. Demir raylar ise ilk kez 1776 senesinde İngiltere'nin Sheffield'da kullanılmıştır ( Engin,1992).

Demirin ilk defa raylarda kullanımı 18.yy da İngiltere'nin Combe Down taş ocağında gerçekleşmiştir. Reynold 1767 de ürettiği demirleri hem kalasların aşınmasını önlemek hem de demir fiyatları arttığında bunları sökerek satmayı düşündüğü için demirle kapladı. Arabaların ahşap kalaslar üzerinde olduğundan daha hızlı ve kolay bir şekilde hareket etmesi üzerine demirin sökülmesinden vazgeçilmiştir. Sonuç olarak, hızlı aşınan tahta raylar yerini demirden yapılmış raylara bıraktı. Buharla çalışan araçların üretilmesi ve geliştirilmesiyle beraber demiryolculuğuna yönelimler başlamış oldu (Koçer,1995) .

Demir raylarda buharla çalışan bir aracı ilk olarak yürüten Richard Trevithick'tir (Şekil 2.1). 1801-1905 yılları arasında kullanılan bu lokomotif bugün kullandığımızdan çok daha farklıdır. Yapılan ilk lokomotif Galles'de yer alan maden ocağından birkaç vagoneti yakınlarda bulunan kanala kadar ancak götürüyordu (Koçer,1995;Evren,1993).

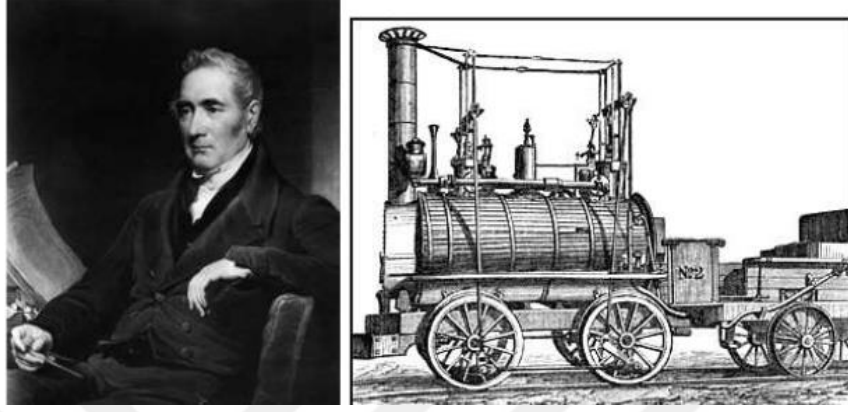


**Şekil 2.1.** Trevithick lokomotif, 1805 (Url-2)

Bu alandaki asıl ilerlemeyi George Stephenson yapmıştır. Önceki kullanımlarına göre çok daha dayanıklı ve gelişmiş bir lokomotif yapmış ve Stephenson'a Edward Pease adında bir sanayici yardımcı olmuştur. Böylece Stephenson Darlington madenlerini Stocton limanı ile birleştirecek bir hat yapmıştır.1825' te kullanılmaya başlanan bu demiryolu Stephenson'un icat ettiği lokomotifin çektiği tren yolu saatte 20 km hızla ilerleyerek tamamlamıştır (Engin,1992). 1814 yılında George Stephenson çift silindirli "Blücher" lokomotifini yapmıştır. Fakat lokomotifler için en büyük gelişme 1825 yılında Marc Seguin 'in borulu kazan icadının sonrasında olmuştur. Bu icattan

faydalanan George Stephenson (Şekil 2.2) “Roket” adındaki lokomotifini yaparak Liverpool-Manchester şirketi tarafından inşaatı yapılan demiryolu hattı için açılan yarışmada birinciliği almıştır (Koçer,1995).

### GEORGE STEPHENSON – THE FATHER OF THE RAILWAYS.



Şekil 2.2. George Stephenson (Url-3)

Tüm bunlar İngiltere’de büyük ilgi uyandırmıştır. Uzun zaman geçmeden bu aracın önemini anlayan yatırımcılar ardı ardına Stephenson’dan yeni lokomotifler yapmasını istemişlerdir. 1829’de “roket” olarak bilinen öncekinden daha hızlı bir lokomotif geliştiren Stephenson’a Liverpool ile Manchester arasını bağlayacak bir hat yapması için teklif götürmüşlerdir. Fakat bu fikrin ortaya çıkması atlı araba sahiplerini, hattın üzerinden geçeceği arazi sahiplerini ve su yolu taşımacılığı yapanları memnun etmemişti. Projenin kabul edilmesiyle birlikte hattın yapımı engel olmaya çalışmışlar ancak başaramamışlardır. Modern olarak inşa edilen ilk hat Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1830’da kullanıma açılmıştır (Engin,1992). Sanayi devrimi ile “önemli bir teknolojik gelişme trendi” yakalayan ve teknolojinin birçok alanında gelişmeler yaşanmasını sağlayan İngiltere bununla birlikte demiryolu yapımı için gerekli olan teknolojik gelişmeyi gerçekleştirmiştir (Gümüş,2011).

İlerleyen yıllarla birlikte buharlı lokomotiflerin kullanıldığı demiryolu hatlarının dünya üzerindeki diğer ülkelerde de inşa edildiği görülmektedir. Bunlardan Fransa 1832’de Ast.Etienne-Lyon ,1835’de Almanya Nürnberg-Furt ve 1835’te Belçika Brüksel-Malines arasında ilk demiryolu hatlarını yapmıştır. ABD ise ilk demiryolunu 1830’da Baltimore-Ohio hattını inşa etmiştir. Uluslararası ilk hat ise Belçika ve Almanya’da yer alan Liege-Köln şehirlerini arasını birleştirmek için inşa edilmiş ve 1843’te kullanıma açılmıştır (Engin,1992).



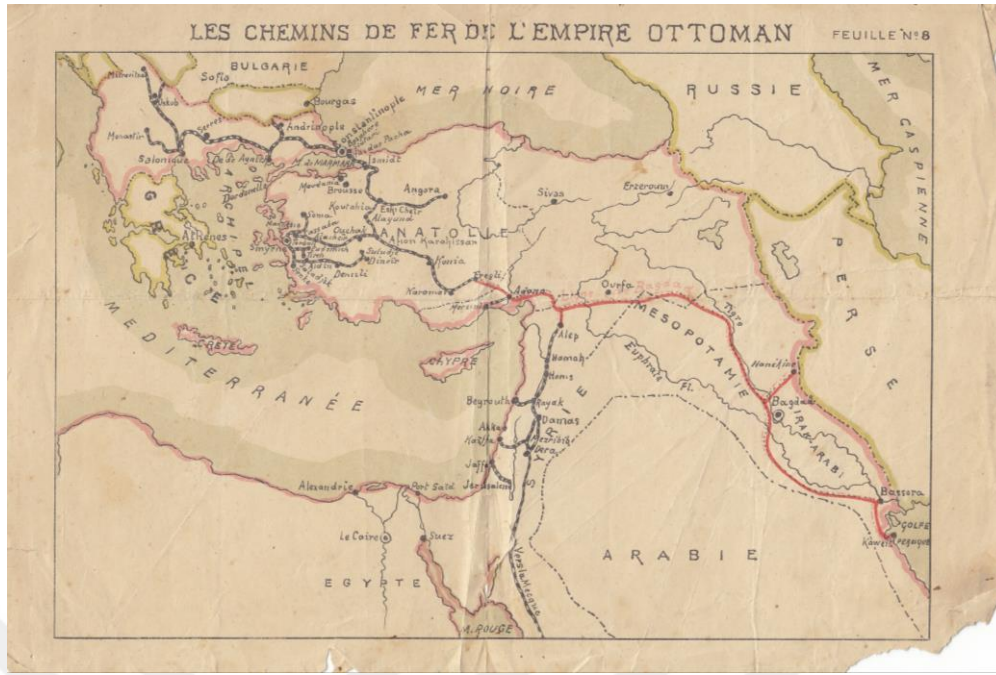
Sanayileşme süreci içerisinde girmiş ülkelerin yanında henüz demiryolu yapımını gerektirmeyen ülkelerde bu sürecin dışında kalamamışlardı. Örneğin Hindistan topraklarında demiryolu emperyalizmin bir aracı olarak sömürge devletlerin eliyle yapılmıştır. Demiryolları, Hindistan pazarlarını en ücra bölgelerine kadar İngiliz sermayesine açmak zorunda bırakmıştır. İlginç olanı ise inşa ettikleri demiryollarından bu ülkelerdeki sanayinin geliştiğini gören İngilizler farklı ekonomik çözümlerle bunu engellemeye çalışmışlardır. Mesela limanlardan üretim bölgelerine mal taşımak Hindistan'ın merkezine götürülmesini sağlayan hatlardan daha düşük tarifelerde yapılmaktaydı. Öyle ki Hindistan'ın zengin kömür rezervine sahip olan Raniganj'dan yakın bölgelere kömür götürmek İngiltere'den ithal olarak almaktan daha pahalıya geliyordu. Demiryollarının Hindistan da yapılmasıyla birlikte doğal zenginlikleri dünya ekonomisine açılmıştır ancak ülkenin kendi ihtiyaçlarına yönelik üretim yapabilmesi engellenmişti (Özyüksel,2008).

Demiryolculuğunun hayatımıza girmesi hem ülke içi hem ülke dışı yolculukları kısaltarak yabancı milletlerin daha kolay bir şekilde incelenmesine olanak tanımış, böylece ülkelerarası kültür alışverişini sağlamış, hem sosyal hem de ticari alanlarda karşılıklı etkilenmelerle birlikte yeni ve farklı şeyler öğrenilmiştir (Engin,1992).

## **2.2.Osmanlı Devleti'ne Demiryollarının Girişi**

Demiryolu yapımı bir ülkenin ekonomik ve ticari alanlarda canlanmasına katkı sağladığı açıktır. Ancak Osmanlı topraklarında demiryollarının yapılması yarı sömürge olarak ve çok ağır şartlar altında yapılmıştır. 1836-1856 tarihleri arasındaki dönemde Osmanlı topraklarına demiryolunun yalnızca adı girebilmiştir. Avrupalı girişimcilerle irtibat sağlanmış ve yapılması planlanan hatların güzergâhları belirlenmeye çalışılmıştır (Şekil 2.3) (Koçer,1995).

Osmanlı topraklarında ulaşım uzun zaman boyunca yerel yöneticiler askeri ihtiyaçlar doğrultusunda yürütmüştür. Daha sonraları zar zor yürütülen bu sistem yerini bakımsız kalan yollara bırakmıştır. Ulaşım da ulaşım araçları da yeterli durumda değildi (Kaynak,1984). Osmanlı Devlet adamları ulaşım problemini çözebilmenin bir yolu olarak imar çalışmalarına ağırlık vermişlerdir. Bu kapsamda Tanzimat döneminde imar çalışmaları neticesinde "Yol ve Köprüler Nizamnamesi" yayınlanmıştır (Tütengil,1961;Yıldırım,2002).



Şekil 2.3. Osmanlı Devletinde Yapılan Demiryolu Hatları (Url-4)

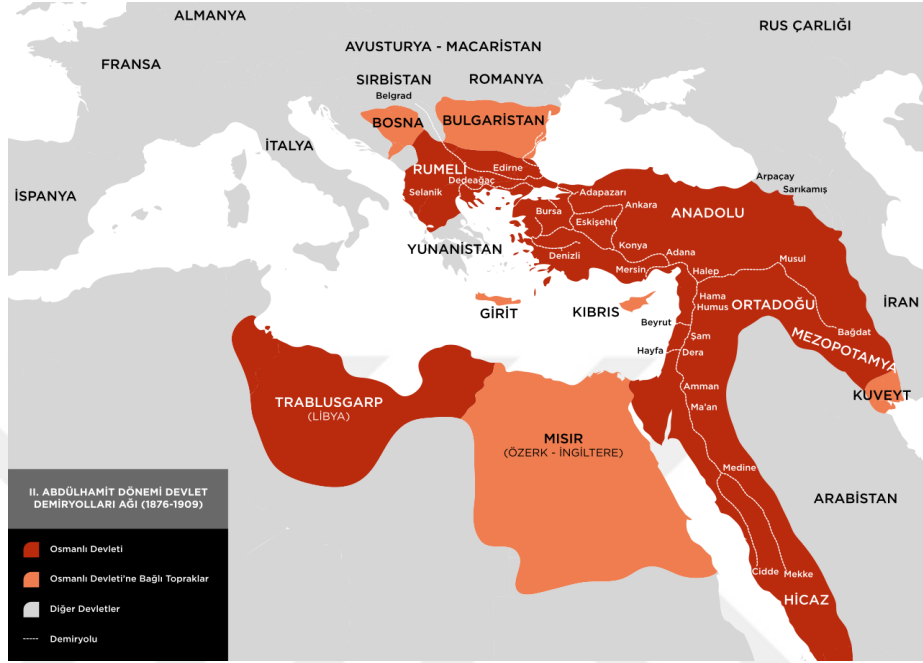
Osmanlı devletinin demiryolu politikası: Suriye, Arabistan ve Mezopotamya gibi denetimin sağlanamadığı topraklarda farklı milletlerin çıkarmış olduğu isyanları bastırabilmek, savaş durumunda asker ve cephanenin hızlı bir şekilde sevk etmek, iç ve dış ticaretin hareketlenmesini sağlamak, Müslümanların kutsal topraklara ulaşımını hızlandırmak, Müslüman ülkelerin birbirleriyle olan ilişkilerini güçlendirip birlik ve beraberliği sağlamak ve Halife olan Sultanların da güçlerini artırmaya yöneliktir (Erten ve Şenyiğit 2011). Osmanlı devlet adamları ayrıca demiryollarının ülkeye gelmesiyle içinde buldukları içinde buldukları kötü ekonomik şartlardan kurtaracak bir araç olarak görmekteydi (Engin,1992).

Osmanlı devlet adamlarının demiryolu projelerine ne kadar önem verdiklerini padişahların bu konuda söylemiş oldukları ifadelerinden görülebilir;

Sultan Abdülmecid'in (1839-1861) sarayın duvarlarına astığı tren resmine bakıp "ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur" diye bahsettiği (Gümüş,2011);

Sultan Abdülmecid ile aynı görüşte olan devlet adamları vardı. Ali ve Fuat paşa Osmanlı topraklarında kullanılacak ilk demiryolunun ülkeye sağlayacağı gelişmeleri düşününce kendini dış dünyaya kapatmış olan Doğu'yu Batı medeniyeti ile birleştireceğini umuyorlardı, Fuat Paşa yabancı yatırımcıların zararından çok ülkeye siyasi selamet ve emniyeti için bir garanti olduğunu söylüyorlardı (Öztürk,1987).

Demiryolu hattının saray bahçesinden geçirilmesi mevzusunda Abdülaziz'in (1861-1876) "memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin" (Gümüş 2011) diye belirtmesi bu topraklarda demiryollarına ne kadar önem verildiğini göstermektedir.



Şekil 2.4. II. Abdülhamit devri demiryolları (Alperen 2019)

Osmanlı devlet adamları demiryolunu her ne kadar yapmayı çok isteseler de ülke bu arzu ve isteklerini gerçekleştirebilecek siyasi ve ekonomik koşullar bakımından yeterli durumda değildi. Demiryolunu ülkeye getirme isteği Osmanlı devletini kendi çıkarlarını koruyarak sermayesini yabancıların karşıladığı demiryolu projelerini kabul etmek zorunda bırakmıştır (Özyüksel,1999;Gümüş,2011).

Hindistan yolunun kontrolünü eline almak isteyen İngiltere, Orta Doğu'da etkili olmayı arzulayan Fransa, Anadolu topraklarını küçük Hindistan'a dönüştürmeyi isteyen Almanya ve Doğu Anadolu topraklarında egemen olmayı hedefleyen Rusya gibi emperyalist devletler, Osmanlı topraklarının genişliği ve nüfusunun fazlalığı, yeni bir pazar arayışında olan bu ülkeler için demiryolu karlı bir yatırım olarak görülmüştür. Bu sebeple Batılı devletler Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etmek ve buna paralel olarak imtiyaz elde edebilmek için birbirleriyle rekabet içine girmişlerdir. Ancak teklif edilen projelerin birçoğu siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı sonuca ulaşamamıştır (Akbulut,2012).

### 2.3.Osmanlı Devleti'nde Demiryolları Gelişimi

Osmanlı topraklarında demiryolu yapımını iki dönemde değerlendirmek gerekir; ilk olarak birinci dönemde yapılan demiryolu projeleri sanayi kapitalizminin bir sonucu; ikinci dönemde yapılan demiryolu projeleri ise emperyalizmin bir sonucu olarak yapılmıştır. Osmanlı devleti sanayi kapitalizm evresinde daha çok mal ithalatında ve hammadde ihracatında bulunarak yabancı sermayeye hizmet etmiştir. İkinci evrede ise yayılcı politika izleyen devletler kendi aralarında demiryolu siyaseti üzerinden dünya üzerinde hâkimiyet kurma ve sömürgelerini paylaşmada bir vasıta olarak görmüşlerdir (Noviçev,1937).

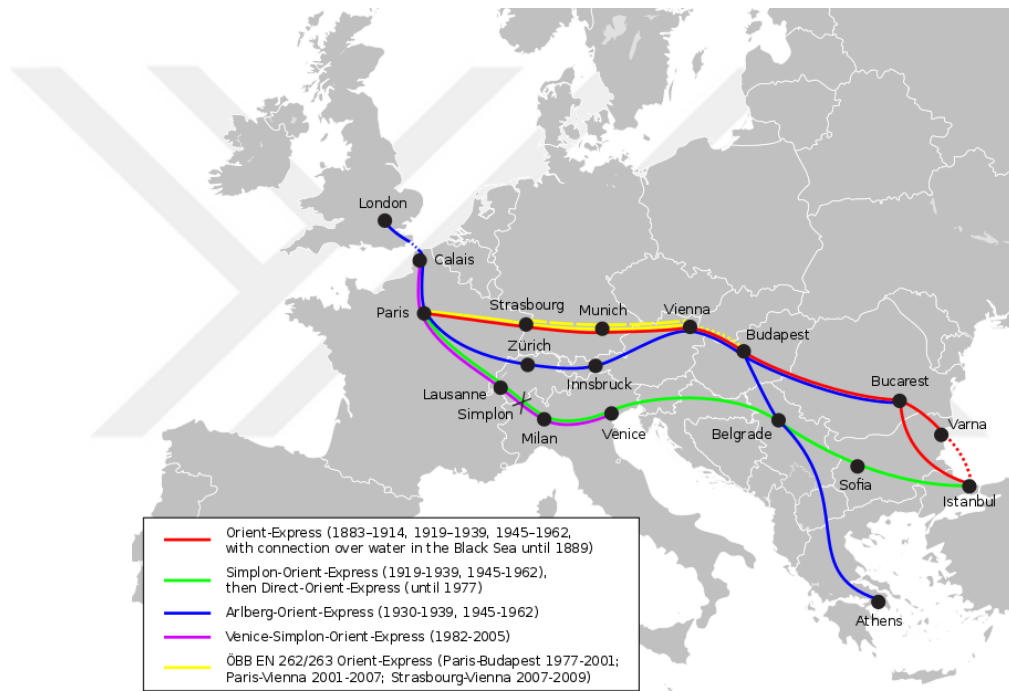
Demiryolu yapma gücünü ellerinde bulunduran ülkeler arasında çıkan en büyük problem ise bu ülkelerde yapılacak demiryolu güzergâhlarının nerelerden geçmesi gerektiğine karar vermektir. Emperyalist Devletler istediklerini gerçekleştirebilmek için Osmanlı'ya baskı yapmışlardır. Örneğin demiryolunun İstanbul'dan geçmemesine özen göstermişlerdir, öyle ki demiryolunun merkezden yani İstanbul'dan başlayıp Anadolu'yu baştanbaşa dolaşması halinde devletin elinin güçleneceği düşüncesinden dolayı Osmanlı topraklarının paylaşılmasını kolaylaştıracak şekilde Akdeniz kıyılarına ağırlık verilmesini önermişlerdir. Bütün bunların sonunda Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolu hatları emperyalist ülkelerin çıkarları ve çıkar çatışmaları doğrultusunda şekillenmiştir (Yıldırım,2002).

Osmanlı devleti zamanında topraklarımızda inşa edilen demiryolu hatları şunlardır;

- İngiliz ve Fransız şirketler tarafından yapılan İzmir ve çevresindeki demiryolu hatları
- Alman sermayesiyle yapılan Anadolu-Bağdat demiryolu hatları
- Devlet sermayesiyle yaptırılan Rumeli(Şark) demiryolları (Şekil 2.5)
- Tümüyle devlet eliyle yaptırılan Hicaz demiryolları (Onur,1953)

Türkiye topraklarında demiryollarının inşa edilmesiyle ilgili sorunlar neredeyse demiryollarının ilk ortaya çıkışıyla aynı döneme denk gelmektedir. Demiryollarında ilk hattın kullanıma açılması 1825 yılında İngiltere'de gerçekleşmiştir. İngiltere bununla birlikte 1835-1836 yılları arasında İskenderiye'den Bağdat'a ve Basra Körfezine uzanan bir demiryolu hattı yapmak istediğini söyledi. Bu fikrin yapım olanaklarının yerinde incelenmesi için Albay Chesney'in önderliğinde Fırat bölgesine bir ekip gönderilmiştir.

O dönemlerde böyle bir proje öylesine görkemliydi ki hayallerin ötesinde bir şeydi; İngiltere topraklarında dahi 1840'a kadar ancak 1.348 kilometrelik bir hat döşenmişti. Böyle bir fikrin İngiltere'den gelmesi çok normaldi, çünkü İngilizler metropolden Hindistan topraklarına dönemin şartlarına göre en kısa yolu yapmaya çalışıyorlardı (Noviçev,1937). Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına dair ilk girişimler de hem sermaye hem de endüstri alanında güçlü ülkelerden olan İngiltere tarafından yapılmış ve 1838 yılında İngiliz Ticaret anlaşmasıyla beraber yeterli gümrük önlemleri alınmadan birçok iç ticaret sınırlamalarının kaldırılmış olması topraklarımızı Avrupa ülkelerinin açık pazarı durumuna getirmiştir (Koçer,1995).



**Şekil 2.5.** Şark Ekspresinin çeşitli yıllardaki güzergâhları (Url-5)

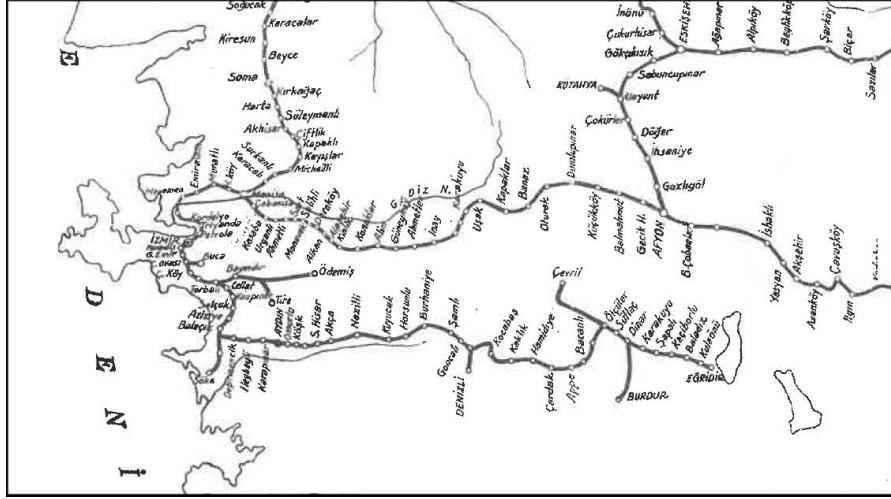
Bu dönemde inşa edilen demiryolu projelerinin en önemli özelliği Avrupa ülkelerinde 18. ve 19. yy başlarında ortaya çıkan ekonomik ve siyasi olaylarla bağlantılıydı. Osmanlı Hükümeti ilk zamanlar ilerde sıkıntı olacağını düşündüğü için mısırdaki yabancı bir şirketin demiryolu yapmasına sıcak bakmıyordu. Fakat Mısır Valisi Abbas Paşa'nın İngilizlerle arasını iyi tutmak amacıyla İngilizlerin yanında durması ve Londra hükümetinin baskıları Osmanlı devlet adamlarını pek memnun etmese de, ilk ayrıcalığın İngilizlerin eline geçmesini sağlamıştır. İngilizler 1851' de aldıkları bu ayrıcalıkla gerçekleştirilen İskenderiye-Kahire hattının yapımını 1856'da bitirip hizmete açmışlardır (Gülsoy,1994).

İngiltere ile Hindistan'ın bağlantısını deniz üzerinden sağlayan Süveyş kanalının açılmasıyla birlikte İngilizler Türkiye topraklarında demiryolu yapma isteklerinden vazgeçmişlerdir ve Küçük-Asya ticaretinin merkezinde yer alan İzmir'e çok uzun olmayan ve ikinci derecede bir öneme sahip ve Batı Anadolu ile bağlantıyı sağlayan bir demiryolu hattını döşemekle yetindiler. 1856 Eylül ayında İngilizler yatırdıkları sermaye için %6'lık bir güvence ile 130 km'lik İzmir-Aydın demiryolu hattının yapımı için imtiyaz aldılar. Hattın inşaatı gereksiz yere uzatıldı ve sonuçta kötü bir yol yapıldı. Hattın yapım hızının daha iyi anlaşılabilmesi için bu hattın işletmeye açılmasının 1867 yılında, yani imtiyazın verilmesinden 11 yıl sonra başladığının söylemek yeterlidir (Noviçev,1937).

İlk imtiyazları alan İngilizlere yaptırılan ilk hatlar daha çok kısa mesafede ve ticari amaçlar doğrultusunda yapılmaktaydı. Örneğin inşaat izni 1856 verilen Köstence-Çernova hattı ve İzmir-Aydın demiryolu hatları Rumeli ve Anadolu'da inşa edilen ilk hatlardır ve bunların ardından 1861 ve 1863 yıllarında Ruscuk-Varna ve İzmir-Kasaba hatları takip etmiştir. İnşa edilen bu demiryolu hatlarının ortak özellikleri tamamen kar amacıyla yapılmış olmasıdır (Şekil 2.6) (Şekil 2.7) (Gülsoy,1994).

<b>İngiliz Hatları</b>	
İzmir-Aydın	37 <sup>^</sup> Km.
Mersin-Adana	67 "
<b>Toplam</b>	<b>440 Km.</b>
<b>Fransız Hatları</b>	
İzmir-Kasaba	512 Km.
Yafa-Kudüs	87 "
Beyrut-Şam	247 "
Şam-Haleb	420 "
<b>- Toplam</b>	<b>1266 Km.</b>
<b>Alman Hatları</b>	
H.Paşa- İzmit	91 Km.
İzmit-Ankara	485 "
Eskişehir-Konya	444 "
<b>Toplam</b>	<b>1020 Km.</b>

Şekil 2.6. İzmir-Aydın ve Şubeleri Demir Yolları Hattı (Ortaylı,1981)



Şekil 2.7. İzmir-Aydın ve Şubeleri Demir Yolları Hattı (Özdemir,2001)

İngilizlerin Avrupa topraklarında yapmış olduğu hatlardan biri de Köstence-Çernova arasında yer almaktaydı. İngilizler bu hattın imtiyazını Osmanlı devletinden aldığı anda bu kez garanti ödemesi yer almamaktaydı. 65 km olan hat 99 sene sonra bedelsiz şekilde Osmanlı devletine verilecekti. Bu sistem bir anlamda yap-işlet-devret olduğunu söyleyebiliriz. Köstence-Boğazköy/Çernova hattı 1860 yılında kullanıma açılmıştır. 220 km'lik Varna-Ruşçuk demiryolunun imtiyazı ise 1861 senesinde 99 yıllığına verilmiştir. Bu hatlardan Köstence-Çernova Rusya ile girilen savaş sonrası Romanya topraklarında kalmıştır. Varna-Ruşçuk hattı ise 1866'da kullanılmaya başlanmıştır. Bu demiryolu hatları bölgede ticari hareketlilik sağlamış ancak milliyetçi görüşlerin bölgede yayılmasını hızlandırmıştır. 1878 Berlin antlaşması sonucu Varna demiryolu hattı Bulgaristan'a verilmiştir (Özyüksel,2008).

Sultan Abdülaziz 1871 yılından itibaren, Osmanlı hükümeti demiryolu şirketlerine verilen İmtiyazların suiistimal edilmesi ve dış borçların da artmasıyla birlikte kimseye imtiyaz vermeden demiryollarını kendi imkânlarıyla yapmaya karar verdi ve bu kapsam da yapılan ilk demiryolu hattı Haydarpaşa-İzmit demiryolunu inşa etmeye başlamıştır. Bu hattın yapılması için gereken maliyeti Bank-ı Osmanî'den alınan borçlarla ve demiryolu için çıkarılan esham gelirleriyle ödenmeye çalışılmıştır (Öztürk,1987).

İslam dünyasında kısa zamanda elde edilen itibarın devam etmesi her şeyden evvel kutsal toprakların korunabilmesi gerekli olduğunda bu topraklara hızlı bir şekilde askerin sevkine bağlıydı. Fakat Süveyş Kanalı'nın denetiminin İngiliz hükümetine geçmesiyle beraber Osmanlı bu konuda tümüyle İngiltere'ye bağımlı olmalarına

sebebiyet vermişti. İngilizlerin savaş olması halinde kanaldan geçişleri kapatması Osmanlı'nın bu bölgelerle iletişiminin kopmasına sebep oluyordu. Bundan dolayı Hicaz demiryolları önem arz ediyordu çünkü bu hattın yapılması demek Osmanlı devletinin Süveyş kanalına ihtiyaç olmadan Suriye ve Hicaz topraklarına hızlı bir şekilde asker gönderebilecekti. Bu hat gerçekleştiğinde bölgedeki otorite artacak ve Bedevi aşiretleri kontrol altına alınıp hac kervanlarına yapılan yağmalar engellenebilecekti. Diğer yandan Mekke emirlerinin kendi başlarına hareket etmelerinin önüne geçilerek Arabistan topraklarında askeri ve idari ıslahlara imkân verecekti. Bu sebeplerle Abdülhamit Bağdat demiryolu projesi sonuçlanmadan Hicaz demiryollarını ortaya atmıştı. Esasında Abdülhamit için Hicaz ve Bağdat demiryolu projeleri bir bütündü (Özyüksel,2008).

İçinde bulunduğu şartlar dolayısıyla ülkeler arasında devam eden sömürge yarışına geç başlayan Almanlar ise 19.yy'ın sonralarına doğru Osmanlı'nın yer altı ve yer üstü bakımından zengin topraklarına yönelmişti. Anadolu topraklarında zengin tahıl alanları ve Alman tekstil sanayisinde önemli bir yeri olan pamuğun varlığı ayrıca zengin taşkömürü ve petrol yatakları da Osmanlı topraklarını Almanlar için cazip hale getiriyordu. Bu düşüncelerinin aksine Osmanlı topraklarında gözü olmaması devlet adamlarını Almanya'ya karşı daha ılımlı olmalarını sağlamıştı (Gülsoy,1994).

Osmanlı topraklarında yapılmış olan en önemli demiryolu yatırımlarından Anadolu-Bağdat demiryolu projesinin yapılmasına 1888 yılında Deutsche Bank'ın öncülüğünde kurulmuş olan bir grubun imtiyazı almasıyla birlikte başlamıştır. Bu şirket 1895 yılında Konya'ya kadar olan hattı, Eskişehir'e de bağlamıştır. Daha sonrasında şirket 1903 yılında bir imtiyaz daha almış ve üzerinde çok fazla tartışmaların yaşandığı ve siyasi çekişmelerin çok fazla olduğu bu hattın Bağdat'a bağlanmasına karar verilmiştir ve 1904 yılında tamamlanmıştır (Tamçelik,2000).

Bağdat hattı başlangıcından itibaren uluslararası alanda önemli bir madde olarak gündemi sürekli meşgul etmiştir. Osmanlı Devletinden alınan imtiyazlar neticesinde bu ülkelerin demiryolu yapılacak olan bölgelerde nüfuz alanları oluşturacağı anlamına gelmekteydi. Önceleri Fransız ve İngiliz yatırımcıların yapmış olduğu demiryolu hatlarının bu doğrultuda yaptıkları bilinen bir şeydi. Almanlar da doğal olarak Osmanlı devletinden aldıkları imtiyazları aynı niyetlerle kullanacaklardı. Bu sefer yapılması planlanan hat İstanbul başlangıç noktası olacak ve Konya üstünden Ön Asya ve Mezopotamya'yı aşır Basra Körfezi'ne bağlanacaktı. Demiryollarının geçeceği bölgelerde bulunan insanların oluşturacakları potansiyel talep ile bölgenin yer altı ve yer üstü zenginlikleri; Adana ve Konya'nın pamuğu, Mezopotamya'nın petrolü yapılacak



olan hattın daha da kıymetlenmesini sağlıyordu. Bağdat demiryolu hattını kontrol edecek olan ülkenin ayrıca Hindistan yolunu da kontrolü altına alacak olması Bağdat demiryolu projesine ayrı bir önem verilmesini sağlıyordu (Özyüksel,2008).

Anadolu demiryolu hattının yapımı 1875 tarihinde Osmanlının içinde bulunduğu ekonomik şartlardan dolayı tamamlanamamıştır. Yapımı tamamlanan hatların işletmesinde ise hem teknik personel hem de yeterli tecrübenin olmayışı hükümeti zarara uğratmıştır. Hükümet yeterli finansmanı sağlayamadığı için hattın yapılması gereken bakım ve tamiratları yapılamamıştır. 1880’de Osmanlı hükümeti hattın işletilmesini sağlayamayınca bir İngiliz şirketine 8 yıllığına kiraya vermiştir. 1888 senesinde Prusyalı Alfred von Kaulla’nın temsilinde yapılan bir konsorsiyum; Haydarpaşa-İzmit demiryolunun tüm haklarını ellinde bulunduracak olan 99 yıllık Anadolu Demiryolları imtiyazını almıştır. Konsorsiyum, kurdukları Osmanlı Anadolu Demiryolu Anonim şirketi aracılığıyla Osmanlı hükümetinin mali sıkıntılardan dolayı tamamlamadığı demiryolu hattının yapımına tekrar başlamıştır. Bütün bu olanlardan sonra görülmüştür ki işletme alanındaki devlet girişimi yabancı yatırımcılara karşı muvaffakiyet gösterememiştir. Bu tarihten sonra Almanların teknik desteği ve devlet-millet iş birliğiyle tamamlanan Hicaz Demiryolu dışında, Osmanlı topraklarında yapılacak olan demiryolu hatları 1871 yılından önce yapıldığı gibi tekrar yabancı şirketler tarafından yapılmaya başlanmıştır. Bu demiryolu hatlarından Türkiye Cumhuriyeti topraklarında kalanlar, Atatürk’ün döneminde satın alınıp millileştirilmişlerdir (Öztürk, 1995; S.Yavuz,2005).

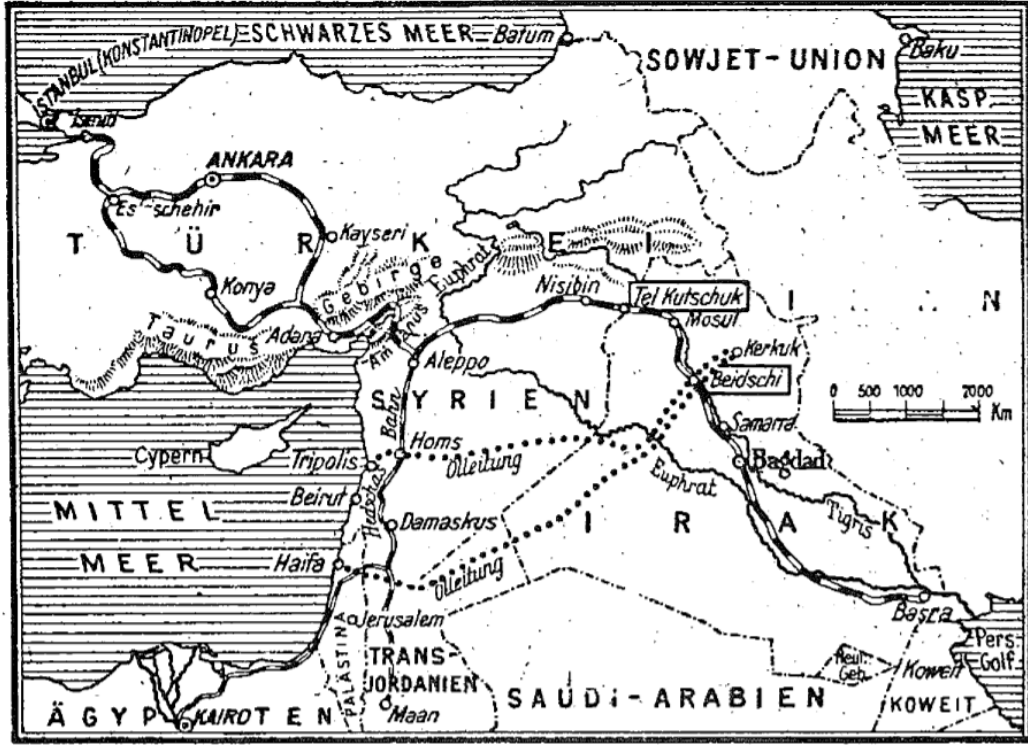
### **2.3.1.Almanların Demiryolu Yatırımları ve Bağdat Hattı**

19.yy sonlarında Almanya da yer alan büyük şirketler ve bankalar ile irili ufaklı bazı Alman firmaları Osmanlı topraklarının zenginliklerinden faydalanmak amacıyla harekete geçmişti. İngiliz ve özellikle Fransız şirketler bu dönemlerde maden ve ulaşım sektöründe yer alan bütün olanakları paylaşmıştı. Bu sektörde var olan yeni yatırımcılar için sömürülmemiş topraklara ihtiyaç vardı ve bu sebeple Anadolu’nun ve özellikle Mezopotamya’nın zenginlikleri Alman sermayeciler için cazip bir bölge haline gelmekteydi. Fakat bu bölgelere erişimi sağlayabilecek temel bir yatırımın yapılması gerekliydi ve Bağdat-Basra'ya kadar yapılması planlanan demiryolu hattı böylece tarih sahnesine çıktı (Ortaylı,1981).

Osmanlı devlet adamları bu dönemlerde Osmanlı'nın kaybettiği gücünü Bağdat'a kadar uzanacak olan bir demiryolu konusu ile yoğun bir şekilde ilgilenmekteydiler. 1868-1872 tarihleri arasında Bağdat valisi Mithat Paşa yapılacak olan bu hat ile birlikte Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla ticari alanda kaybedilen imkânları elde edebileceklerini umuyordu. 1871'te İstanbul-Bağdat kentlerini bağlayacak bir demiryolu projesi hazırlanması için emir verilmiştir. Bu işin yapılması için 1872 yılında çıkarılan emirle birlikte Avusturyalı mühendis Wilhelm Von Pressel Osmanlıya davet edilmiştir. Avustralyalı mühendisin incelemelerine göre bu alanda yapılacak olan demiryolu hattı için 2 bin km' den fazla demiryolu yapılması gerekiyordu ve Osmanlı ekonomisinin bu kadar fazla bir alanda demiryolu yapımını kaldıramayacağı düşünüldüğünden bu hattın yapımı da yabancı şirketlere bırakılmıştır (Ortaylı,1981).

II. Abdülhamit hatıralarında şu ifadeler yer almaktadır (II. Abdülhamit, 1984): "Demiryolu inşası için mütemadiyen imtiyaz talepleri geliyor. Daha pek çok demiryoluna ihtiyacımız olduğu muhakkaktır. Yeni hatlar, vilayetlere yollar açmakta, bu suretle de halkın zenginliği artmaktadır. Ancak bu projeler çok ziyanlı neticelerde doğurabileceğinden gayet ihtiyatlı davranmak icap eder. Demiryolları askerimizin çabuk hareketinin temin edeceğinden büyük stratejik ehemmiyeti haizdir ve bu bakımdan çok lüzumludur. Ancak icabında memleketimizin istilasını da aynı şekilde kolaylaştırılacağı aşikârdır. Bundan dolayı hudut eyaletlerinde demiryolu inşaatının aleyhindeyim. Büyük Devletlerarasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliriz. Çünkü onun için ehemmiyetli olan, işin sadece iktisadi ve mali cephesidir" (Çetin,2012).

İngiltere ve Fransa hem meşrutiyetten önce hem meşrutiyetten sonra Osmanlı'yı Almanya'ya mecbur etmelerine rağmen Bağdat demiryolu yapımı Almanlara verildiği için sürekli olarak baskıya başvurmuşlardır. Cavit Bey, Bağdat demiryolunun Alman şirketlere verilmiş olması hakkında şu ifadeleri kullanmıştır; "İngilizlerle ilişkilerimizi düzeltmek istedik, bize Bağdat Demiryolundan söz ettiler! Türkiye'de mali ve iktisadi reformlar yapmak istedik, karşımıza Bağdat Demiryolu 'nu çıkardılar! Fransızlar ellerine fırsat geçtikçe ortalığı karıştırmak için Bağdat Demiryolu meselesini öne sürdüler. Potsdam Antlaşması'nı yapmış olan Ruslar bile Bağdat silahını sürekli bize çevirdiler. "Bu nefretin güçlenmesindeki en büyük neden ise Bağdat demiryolu projesine karşı çıkan devletlerin 'Hasta Adamın' ölmesini ve mirasını paylaşmayı ummalarıydı (Şekil 2.8) ( Earle,1972).



Şekil 2.8. Bağdat Demiryollarının Tamamlandığını Başlık Yapan 16 Temmuz 1940 tarihli Frankfurter Zeitung Gazetesinde Yayımlanmış olan harita (Özyüksel,2008)

Tüm çabaların asıl sebebi Hindistan'a uzanan yoldu. Braudel bu çabayı şu şekilde ifade ediyor "...Avrupa'dan Hindistan'a en kestirme yol Ortadoğu'dur, ivedilik taşıyan haberleri, kararları ve emirleri ulaştıracak en uygun yol budur. Ayrıca kahve ticareti, Kızıldeniz'i yeniden canlandırmış ve İskenderiye yeniden Baharat ve biber çağlarındaki gibi hareketli bir liman olmuştur. İhtilal öncesi Fransız politikasının Süveyş berzahının yoluyla yakından ilgilenmesini doğu Hindistan İngiliz şirketi kaygıyla izlemektedir. İngiltere'nin endişesi en güçlüsünden (başta Fransa) en çelimsizine (Cenova ya da Venedik) ya da Rusya gibi en uzak rakiplerine ve düşmanlarına kadar, Akdeniz'in Hint okyanusuna açılmasıdır, çünkü Rusya bile Hindistan serabının ve gerçeğinin çekimine kapılmıştır." (Braudel,2008;Avcı,2015).

Almanlara yaptırılması planlanan Anadolu Demiryolu imtiyazı bu projeye karşı çıkanlarla ve destek verenlerle beraber Hükümet'in resmi çevrelerinde tatlı rüyalar görülmesine sebebiyet vermiştir. Ferik Necip Mehmet Paşa'nın bu hattın yapılması hakkında verdiği bir lâyhada ne Alman yatırımcıların ne de başkalarının hayal bile etmediği bir demiryolu projesinden bahsediliyor, demiştir (Ortaylı,1981).

Osmanlı devleti bu hattın yapılmasındaki hedefin en başından itibaren sadece ekonomik olmadığını bunun ayrıca askeri olduğunu söylemiştir. Öyle ki 1903 te verilen

imtiyazlarda savaş, seferberlik ve isyanların bastırılması gibi durumları içeren maddeler yer almaktaydı. Askeri gerekliliklerin göz önünde bulundurulması ısrarlarına kayıtsız kalınmamış ve Bağdat demiryolu güzergâhının Adana ve Halep'i bağlayacak olan kısmın Akdeniz kıyılarından geçirilerek inşa edilmesi daha kolay olmasına rağmen büyük zorluklarla dağlardan geçirilmiştir. O dönemlerde kıyı bölgelerinden geçirecek bir hattın Akdeniz de yer alacak bir düşmanın bombalarına hedef olması Türk ordusunun can damarını kesecekti. Tüm bunların sonucunda ekonomik olarak demiryolunun bu bölümünde yer alan tüneller projenin en masraflı kısımları olmuştur (Earle,1972).

1892 yılına gelindiğinde hattın Ankara bölümü tamamlanmıştı, Eskişehir-Konya arası ise 1896 yılında tamamlanmıştır. Bu güzergâhta yapılan demiryolu hatlarının Konya'ya kadarki bölümü yatırımcı şirket aynı kalmış ancak İzmit- Eskişehir Ankara-Konya bölümü Anadolu hattı, Konya'dan doğu tarafına doğru yapılacak olan bölümü Bağdat demiryolu hattı olarak bilinmektedir (Özgencil Yıldırım,2012).

Almanlar başarısız olmaları beklenmesine rağmen kendilerini ispatlamışlardır ve Osmanlının kendilerine verdiği km garantisine güvenmek yerine bu hat üzerinde nasıl daha fazla kar edilir diye çaba göstermişlerdir. Alman demiryollarının işletilmesi ustalıklarla yapıldı ve bunun etkileri kısa sürede görülmeye başlandı. Ankara hattından elde edilen gelir km garantisinden fazla olduğu için Türkiye de bu kardan payına düşeni almıştır. Eskişehir-Konya demiryollarından elde edilen gelir de aynı şekilde km garantisini aşmış o dönem Anadolu hattından Osmanlı hazinesine düşen kar 200 bin doları bulmuştu. Bağdat hattının bitirilen bölümlerinde de Çizelge 2.1'de görüldüğü gibi aynı durum söz konusuydu. Devletin ekonomik şartlarındaki iyileşmeler ve Almanların demiryollarındaki başarıları Osmanlı devleti için büyük bir mutluluk olmuştu (Earle,1972).

Emperyalist bir girişim olan Bağdat demiryolları projesi Alman hükümeti için bir prestij meselesi olmuştu ve bunun başarıya ulaşması milli bir gurur haline gelmişti. Bu proje sadece demiryolu projesi olarak görülmüyordu gerektiğinde askeri ittifaklarla da korunacaktı. Olması muhtemel savaş öncesi elde tutulan önemli bir kozdu. Profesör Jastrow'un sözlerinde görüldüğü gibi Bağdat projesi '20.yy'ın hayaleti olmuştu' (Earle,1972).

Yıl	Hat Uzunluğu (Km)	Yolcu	Yük(Ton)	Km başına gayri safi gelir(Frank)	Toplam Garanti Ödemeleri(Frank)
1906	200	29.629	13.693	1.368	624.028
1907	200	37.145	23.643	1.754	546.129
1908	200	52.759	15.941	1.839	529.443
1909	200	57.026	15.364	1.936	509.565
1910	200	71.665	27.756	2.571	381.135
1911	238	95.884	38.046	3.379	238.166
1912	609	288.833	57.670	5.315	278.785 *
1913	609	407.474	78.645	3.786	216.295
1914	887	597.675	116.194	8.177	2.939.983 *

(\*):İşaretili rakamlar, gelirler km başına 4.500 franklık garantiyi aştığı için Türk Hükümetine kar Olarak yapılmış ödemeleri göstermektedir.

Çizelge 2.1. Bağdat Demiryolları (Earle,1972)

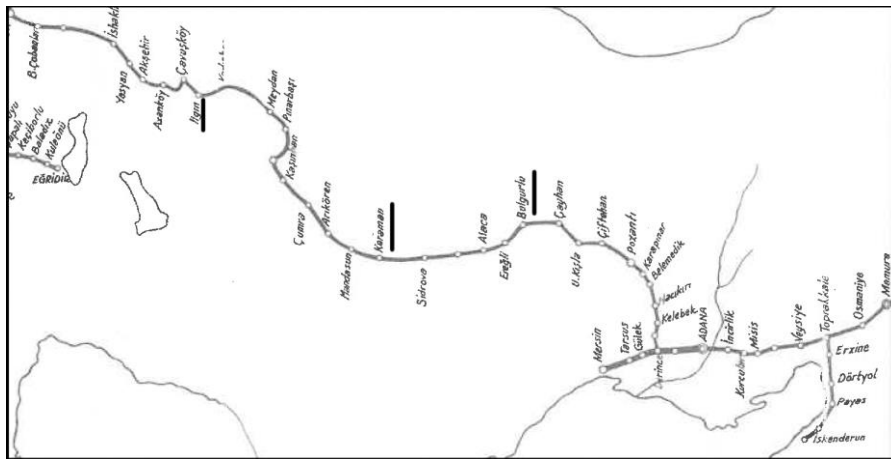
### 2.3.1.1.Konya-Bulgurlu Hattı

13 Nisan 1903 tarihinde Bağdat Demiryolu Şirketi olan ‘Societe Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad’ resmi olarak faaliyete geçmiştir. Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu İnşaat Şirketi’ni 26 Kasım 1903 tarihinde hattın ilk 200 km’lik kısmını inşa etmek için kurdu. Merkezi Frankfurt’ta yer alan şirketin yönetiminde Philipp Holzmann şirketinin ve ilgili bankaların temsilcileriyle birlikte Osmanlı Bankası’ndan da bir temsilci bulunmaktaydı. Bir kere daha Philipp Holzmann’ın öncülüğünde inşaat çalışmalarına hemen başlanmıştır (Şekil 2.9) (Özyüksel,2008).

Konya-Bulgurlu arası konum itibariyle demiryolu inşaatı için uygun bir alanda yer almaktaydı. İnşaat çalışmaları hızlı bir şekilde sürdürülerek 200 km’lik kısmı 25 Ekim 1904’te kullanıma açıldı. Hattın inşası kolay bir şekilde bitirilmiş ve şirkete beklenmeyen bir kâr sağlamıştı. Osmanlı devleti ödemeyi kabul ettiği km garantisini tamamen karşılamaşının yanında Tahvil satışlarından gelen kısımla birlikte 6 milyon frank karı olmuştu. İlk kısmın bu hızlı bir şekilde tamamlanması ve üzerinden bir tek tren dahi geçirilmeden beklenenin üstünde kar elde etmesinden dolayı Bağdat projesinin kısmı 19 ayda bitirilmişti fakat sonraki beş yıl boyunca demiryolunda hiçbir ilerleme olmadı. Bundan sonraki 38 km’lik bölüm 1911’in yarısında ancak inşa edilebilmişti.

Hattın inşaatının bu kadar zaman durmasında birbiriyle bağlantılı iki ana sebep vardı. Bir tanesi ekonomik diğeri ise siyasi olan bu sebepler, finansman sorunları ve diğeryemeryalist ülkelerin engellemeleriydi. Konya-Bulgurlu demiryollarının kolayca tamamlanmasındaki ana sebep bu alanın uygun bir coğrafi bölgede yer almasıydı. Bu sebeple inşaat boyunca ciddi sorunları çıkmamış olması maliyetin düşük olmasını sağlamıştı. Diğeryandan Toros ve Amanos dağlarının tüneller açılarak geçilmesi ciddi teknik sorunları ve bununla birlikte ekonomik sıkıntıları da yanında getiriyordu (Özyüksel,2008).

Bağdat demiryolunun ilk bölümünde Bulgurluya (Şekil 2.9) kadar olan 11 istasyonun yapılması planlanıyordu bunlar “Konya, Kaşın Han (21 km), Çumra (45 km), Arık Ören (62 km), Demir yurt (81 km), Karaman (103 km), Sudurağı (120 km),Ayrancı Derbent (148 km), Bögecik (173 km), Ereğli (190 km) ve Bulgurlu (200 km)”. İnşaat şirketi barajlar, kanallar, geçitler ve köprülerin yanı sıra yol ve yol geçişleri, tünellerin delinmesi ve su istasyonlarının inşasını gerçekleştirecekti. Demiryolu yapımına ek olarak, ikincil tesisler, tren istasyonları, işçi ve demiryolu bekçisi evleri yapı topluluğu şirket tarafından inşa edilecek ve istasyonlar bu tesis tarafından donatılacaktı (M.Yavuz,2005).



Şekil 2.9. Konya-Bulgurlu arası demiryolu hatları (Özdemir,2001)

#### 2.4. 1923-1950 Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası

Milli olarak demiryolculuğunun doğuşu 1919'dan 1922' kadar olan dönemde gerçekleşmiştir. İstanbul'un işgal edilmesinin ardından hükümet terk edilen demiryolu hatları işletmeye almış ve millileştirmiştir (Koçer,1995). Ülkemizde demiryollarının

işletilmesi ve inşa edilmesi gerçek manada Cumhuriyetin ilanından sonra gerçekleşmiştir. Cumhuriyet döneminde 24 Mayıs 1924 demiryollarının başlangıcı sayılabilir (Şekil 2.10). Çünkü bu tarihte hükümet alınan kararlarla o tarihe kadar geçici olarak işletmesi yapılan Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı ve Eskişehir-Konya demiryolları ile Haydarpaşa rıhtımının satın alınması sağlanmış, geçici işletme yerini Anadolu-Bağdat demiryolları Müdüriyeti Umumiyesine bırakmıştır (Çoygun,1996).



Şekil 2.10. Cumhuriyet öncesi ve sonrasında Demiryolu hatları (Çoygun,1996)

Cumhuriyet ilk ilan edildiği zamanlarda hâkim olan ekonomik ve siyasi düşünceler ülkenin bütünlüğünü sağlamak ve ulaşımın geliştirilebilmesi için yapılan çalışmalarda öne çıkmaktadır. Bu kapsamda öncelik olarak demiryolu politikası öne çıkmaktadır. Türkiye'deki önemli yerleşim alanlarıyla üretim ve tüketim alanlarının birbirine bağlanmasıyla birlikte, iç pazarda hareketliliğe sağlayarak ekonomiye pozitif etkileri olacağı düşünülmektedir (THM,2006).

Millî Mücadelenin sonuna doğru gelindiğinde, 1 Mart 1922'deki mecliste yaptığı konuşmada demiryolları yapımı konusu üzerinde duran Mustafa Kemal Atatürk "(...) Ancak inşaat ve tesisatın genişletilmesi mali durumumuzla gayri mütenasip cesim sermayelere mütevakkıf olan umûr-u nafiada ecnebi sermayesinden ve icabına göre ecnebi mütehassıslardan azami derecede istifade etmek, memleketimizin menfaat ve mamuriyetini ve milletimizin saadet ve refahını az zamanda temin nokta-i nazarında zaruridir (Abisel 1948) (...)" diyerek, bu konuda ihtiyaç duyulursa yabancı sermayenin tercih edilebileceğini dile getirmiştir (As,2006).

Cumhuriyet sonrası dönemin en dikkat çeken özelliği, 1932 ve 1936 da yayınlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayi Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi

ana sanayi malzemelerinin üretimine öncelik tanınmasıdır. Ekonomi alanında yapılan bu planlama ile birlikte sanayi alanında gerekli olan malzemelerin daha ucuz yolla taşınması sağlar ve bunun sağladığı avantajlarla birlikte demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. Sanayi alanında gelişmenin ön planda tutulması demiryolu ağlarının ülkenin hangi bölgelerinden geçeceğinin belirlenmesinde yardımcı olmuştur (Çizelge 2.2) (THM,2006).

Devletçe 1924-1940 yılları arasında Yapıtılan Demiryolları		
	Uzunluk	Bedeli
Ankara-Kayseri	380 km	24.7 milyon TL
Kayseri-Sivas	322 km	16.5 milyon TL
Samsun-Turhal	197 km	15.7 milyon TL
Kardeşgediği-Balıkesir	181 km	13.5 milyon TL
Kütahya-Balıkesir	253 km	32.6 milyon TL
Afyon-Karakuyu	112 km	3.5 milyon TL
Irmak-Filyoz	390 km	52.8 milyon TL
Filyos-Zonguldak	25 km	Rayıssız
Malatya-Çetinkaya	140 km	80 milyon TL
Sivas-Erzurum	547 km	80 milyon TL
Payas-İskenderun	16 km	80 milyon TL

**Çizelge 2.2.** Devletçe 1924-1940 yılları arasında Yapıtılan Demiryolları (Akın ve Sultanoğlu,2006)

1923'te kabul edilen bir yasa ile demiryolu ağlarının devlet eliyle yapılması ve işletmeye alınması kararlaştırılmıştır. Bu dönemde demiryolu hattı yapımı için ilk ihale 1927'de, ikincisi ise 1933'te yapılmıştır. İlk ihalede yapacak olan yabancı bir şirket işi alan taşeron ise Türk bir firmadır. İkinci ihalede ise ilk defa bir Türk şirket hattın yapımını üstlenmiştir. Böylece demiryolu hatlarının yapımı ve işletilmesi Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi adlı kuruluşa devredilmiş ve böylece Devlet Demiryolları dönemi başlamıştır. Tüm ekonomik ve teknik olumsuzluklara rağmen demiryolu inşaatı İkinci Dünya Savaşı başlayana kadar büyük bir hızla devam etmiştir ancak savaşın ardından 1940'tan yapılan çalışmalarda bir yavaşlama olmuştur. 1923-1950 yılları arasında döşenen 3.578 km hattın 3.208 km'si, 1940' kadar



bitirilmiştir. Bu dönem içerisinde Osmanlı devleti zamanında imtiyazla verilen demiryolu işletmeleri satın alınarak devletleştirilmiştir. Bu döneme kadar yapılan demiryolu hatlarının birçoğu batı bölgesinde yapılmış olmasından dolayı bundan sonra yapılacak olan hatlarda doğu bölgesiyle sahil alanlarının bağlantısı hedeflenmiştir. (THM,2006).

## 2.5. 1950 ve Sonrası Demiryolu Politikası

Türkiye'nin çok partili döneme geçilmesiyle birlikte demiryollarına verilen önem azaldı. Türkiye'nin Batı demokrasilerine yakınlığı ve NATO'ya dâhil olması demiryollarının stratejik önemini kaybetmesine ve Türkiye'de demiryolu devrinin kapanmasına sebep oldu. Demiryolu devletle o kadar bütünleşmişti ki karayolu yapımının ön planda tutulması tek partili dönemin devletçilik politikasının bitişi olarak görülmekteydi. Tüm bunlarla birlikte bundan sonraki süreçte Türkiye'de yerli kömür yerini ithal petrole bırakmıştı. Demiryolu eski rejimin bir parçası olarak hantal ve çağ dışı görülmekteydi. "Modernite" bayrağı artık karayollarının ellerindeydi. Gelişmiş sanayi toplumlarında demiryolu daha ileri taşınarak hızlı trenlerle ulaşımda önemli bir araç haline gelirken Türkiye'de kendi haline bırakılmıştır. Bu süreçte Demiryolu gericilik olarak görüldü karayolları ise ilerlemenin simgesi haline geldi (Şekil 2.11) (Toprak,2007).



Şekil 2.11. Demiryolu Haritası (Url-6)

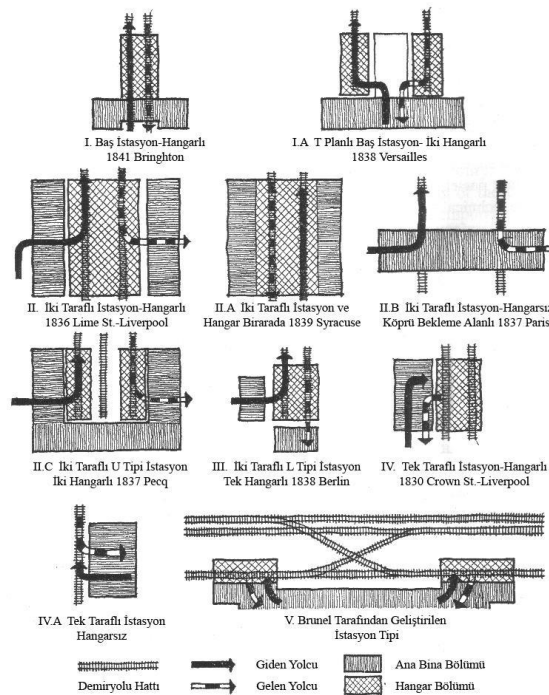
1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolu yapımında hedeflenen ağırlara ulaşamamıştır. 1950-1980 tarihleri arasında senede yalnızca ortalama 30 km yeni demiryolu inşa edilebilmiştir (THM, 2006). Demiryolu yapımı için verilen tüm bu çabalar 1946 yılından sonra giderek azalmaya başlamış ve 1950 yılından sonra dönemin de etkisiyle 2003' e kadar gündemden kalkmıştır. İkinci dünya savaşının getirdiği tüm olumsuzluklarında etkisiyle demiryollarına verilen önem azalmış, karayolu yatırımları artmasıyla birlikte de 1951 den 2003 yılına kadar tümüyle ihmal edilmiştir ve bu dönemde toplamda yalnızca 945 km hat döşenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş ve kalkınma döneminde lokomotif görevi gören Demiryolları, 50 yıllık durgunluktan sonra, 2003'ten itibaren demiryolu yapımı hız kazanmış ve 2023 hedeflerinde demiryolu yatırımlarına verilen önem kendini göstermiştir (Url-7).



### 3.İSTASYON YAPILARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Fransızca bir kelime olan istasyon “Bekleme “ anlamına gelmektedir; Toplu ulaşımında belli aralıklarla yapılmış, yolcuların bekleme ve korunma ihtiyaçlarını sağladığı alanlardır (Çoygun,1996). Bir demiryolu hattında trenlerin program gereği durabildikleri işletme hizmetlerinin yapıldığı alanlara istasyon denilmektedir. Fakat kullanımda bu yapıların küçük olanlarına durak, yolcu salonu ve başka fonksiyonlardaki yapıları da kapsayanlara gar denilmektedir (Bozkurt,1988).

19. yy’ın yarısına gelindiğinde iki kısmın farklı şekillerde birleştirilerek birçok istasyon plan tipleri denenmiştir. Bu tiplerin bazıları ilerde yapılacak istasyonlara yön verir, bazıları ise tekrar tercih edilmez. İnşa edilen ilk istasyonlarda planların sınıflandırılmasında çeşitli plan tiplerinin yer alması ilk zamanlarda deneme-yanılma ile gerçekleştiği görülmektedir. 1846’da yapılan “Revue Generale de l’ Architecture” isimli çalışmayla plan tipleri ilk defa sınıflandırılmaya çalışılmıştır (Şekil 3.1) (Haştemoğlu,2012;Meeks,1956). Fakat gelişen bu süreç tamamen ele alındığında Avrupa’da yer alan gar yapıları için üç çeşit planın ön plana çıktığı görülmektedir. Bu yapılar dünyanın farklı bölgelerinde yapıldıkça kullanımlara göre farklı denemeler yapılmasına rağmen üç tip istasyon daha başarılı olduğunu kanıtlamıştır. Bunlar; Tek yönlü istasyonlar, iki yönlü istasyonlar ve baş / uç istasyonlarıdır (Haştemoğlu,2012).



Şekil 3.1. Türkiye’de İstasyon Tipleri Yerleşim Planı (Haştemoğlu,2012;Meeks,1956)

Demiryolu hatlarının konumlandırıldığı yere göre istasyon yapılarını sınıflandıran Evren (1993)'e göre;

- İki yönde geliş ve gidişin sağlandığı istasyonlara ara istasyon,
- Hattın başlangıç ya da bitişinde olup tek yönlü giriş çıkışın yapılabildiği İstasyonlara ana istasyon,
- Birkaç hattın kesiştiği alandaki istasyonlara kesişme yeri istasyonu,
- İki hattın birbirinden ayrıldığı kavşaklarda yapılan istasyonlara kavşak İstasyonu,
- Nehir, göl kenarında yer alan istasyonlara rıhtım istasyonu denilmektedir.

İstasyon yapılarının mimari bütünlüğü ele alındığında yolcular için bekleme salonu, gişe, lojman ve alt geçitler bu yapıların ana fonksiyonlarını oluşturduğu görülmektedir. İstasyonun yapılacağı arazinin topografik durumu ve çevresindeki mimari ile bağlantısının da etkisiyle ortak bir mimari tarz da farklı yerleşimler ortaya çıkmıştır. Tren hatları buldukları şehirlerde bir konumları itibariyle şehri ikiye bölmeye ve bu alanların birbirine bağlanması gerekliliği yeni mimari çözümler oluşturulmuştur. Gar yapılarının bünyesinde yer alan yapıların birbiriyle etkileşimi kadar çevreyle olan bağlantıları da kentsel bütünlüğün oluşmasını etkilemektedir (Karabey,1983). Ulaşım imkânlarının gelişimine bağlı olarak daha önceleri yerleşimin olmadığı bölgelerde istasyonlara bağlı olarak yeni bir merkez oluşmaya başlar ve bunlara Osmanlıda modernleşmenin getirdiği bir kelime olan "sayfiye" yerleşmeleri denilmektedir (Url-8). Önceleri yerleşmeler gar yapılarının etrafında gelişim göstermekteydi. Kentlerin büyük caddelerine doğru açılan bu alanlar "istasyon caddesi" olarak bilinen geniş yollarla kent ve gar alanlarını birbirine bağlamıştır Bundan dolayı küçük kentlerde istasyon caddeleri mevcuttur. Yolcuların geliş gidişleri bu caddelerden sağlanmıştır. Bu alan etrafında işletmeler açılmış, fabrikalar kurulmuştur ve kentler bu güzergâhta gelişme göstermiştir. Diğer yönden ana ve uç istasyon yapıları da mevcuttur. Bunlardan Sirkeci garı bir uç istasyondur. İstasyon yapılarının fonksiyonları da bunlara göre farklılık göstermektedir. Eskişehir de yer alan istasyon ise iki yönlü hizmet veren bir ara istasyondur (Çoygun,1996).

### **3.1.Osmanlı Dönemi İstasyon Yapıları**

Demiryolculuğu Osmanlıya gelişinin ilk zamanlarından 20.yy'ın ikinci yarısına kadar hem gelişebilmenin hem de yabancı devletlerin siyasi baskılarına karşı

korunabilmenin önemli bir yoluydu. Demiryolu mimarisi her ne kadar siyasetin etkisiyle şekillenmiş olsa da bunların yanında bu yapılar inşa edildiği kentlerin sosyal, ekonomik, kültürel çevrenin de bir sonuç ürünüydü (Araz,1995).

Demiryolu mimarisi Osmanlıya gelişinden Cumhuriyete kadar olan süreçte Avrupa'daki gelişmelerin aksine kötü olan ekonominin de etkisiyle diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi gösterişli yapılar inşa edilememiştir. 20.yy'ın başlarına gelindiğindeyse bütün bu gösterişli istasyon yapıları yerini sade ve mütevazı gar yapılarına bırakmıştır (Araz,1995).

Osmanlı topraklarında gar yapılarını ilk olarak İngiliz şirketler yapmış ve Alsancak, Basmene garları dışında diğer gar yapılarında tip projeler inşa edilmiştir. Bu yapıların genel özellikleri; taş, örtü, düşük kemer, tek katlı bağlantı kütle ve iki katlı merkez küttedir. İngiliz şirketlerinin yapmış olduğu istasyonlar çok kompleks yapılarıdır. Bu yapılar arasında Alsancak garı iki katlı olması, Basmene garı da merkez küttelinin yükseltildiği ilk örnekler olmasından dolayı önem arz etmektedir. Tüm bunlara rağmen Osmanlı topraklarında inşa edilen hiçbir istasyon yapısı Avrupa ülkelerinde inşa edilen yapılarla kıyaslandığında aynı boyutlarda değildir (Şenyiğit,2002).

Yolcuların gidiş gelişlerinin sağlayabilmek ve hizmet vermek amacıyla yeni tasarım fonksiyonlar kendin göstermeye başlamıştır. Bunlar arasında yolcular için bekleme alanları bilet ve bagaj hizmetleri yer almaktaydı. Osmanlı'da Aydın-Turgutlu hattında inşa edilen ilk gar yapıları yalnızca bir Batı Avrupa kentinin ihtiyaçları görebilecek seviyedeydi. Osmanlı topraklarında istasyon yapılarını inşa eden şirketler tip projelerini de beraberinde getirmişlerdir. Ön cephesinde bir tane yuvarlak penceresi yer alan ve simetri aksı iki kat yükseltilmiş, saçaklarında akant oymalı ahşap kenarlıkları olan, bacası Napolyon zamanlarını hatırlatan, Fransa'nın güney bölgesinden gelen kesme taş konturlu, Prusya'dan rosaslı, kilit taşlı, basık kemerli, dik çatılı istasyon yapılarının üslup özelliklerini oluşturmaktaydı (Çoygun,1996).

Bunlarla birlikte batılı mimarlar yalnızca kendi üslubunda tasarlamamış Ortadoğu ve Uzakdoğu'nun etkileri de görülmüştür. Mimar Jachmund gar yapılarının ilk büyük yapılarından biri olan Sirkeci Garını 'Asya'nın kubbelerini, Muhteşem Süleyman'ın klasik motiflerini, Avrupa'nın manastır tonozlu orta holünü' sentez ederek tasarlamıştır. Tasarımında yer alan planlar Avrupa üslubuna uygun bir şekilde yapılmıştır (Çoygun,1996).

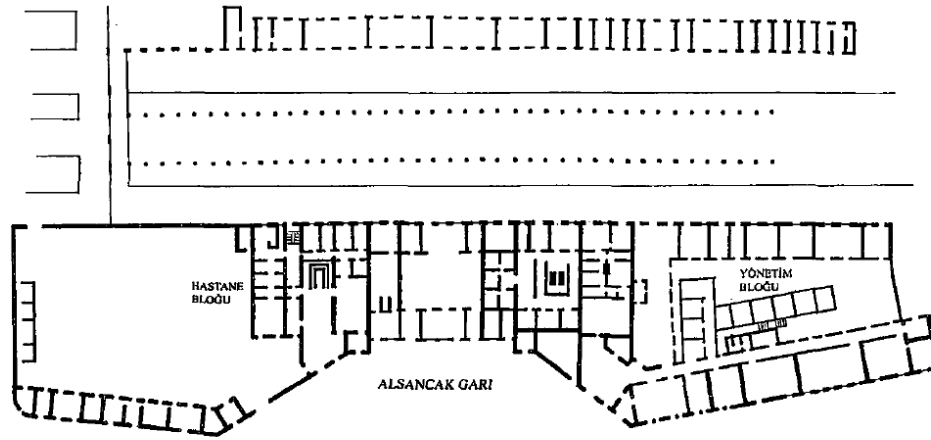
İkinci Dünya Savaşı başlamadan önceki dönemde Almanya'da ortaya çıkan milliyetçilik akımının Türkiye'deki mimarları da etkilemesiyle birlikte yeni istasyon

yapıların cephelerinde Osmanlı geleneklerini bulunduran istasyon yapıları ortaya çıkmaya başlamış geleneksel motifler yok olmuştur. Ankara garı ve çevresinde inşa edilen yapılar bu dönemde yer edinmiş anlayışın birer ürünüdür (Çoygun,1996).

### 3.2.Osmanlı Dönemi Gar Binaları

#### 3.2.1.Alsancak garı

Alsancak garı İzmir-Aydın demiryolu hattı üzerinde inşa edilen Türkiye'deki ilk gar yapısıdır (Şekil 3.2) (1858). Diğer yandan bu yapı, Türkiye'de iki kat olarak yapılan istasyonlara ilk ve nadir örnektir. Avrupa ülkelerinde ise bu tarz bir yapıyı 19.yüzyılda İngiltere'de inşa edilen Kings Cross istasyon yapısında görülmektedir (Şekil 3.4). Alsancak garı U biçimli ve etrafında hastane ve konaklama birimlerinin yer aldığı, duvarlarla çevrili iç avlulu olarak tasarlanmıştır. (Şenyiğit,2002)



Şekil 3.2. Alsancak Garı Planı (Erdoğan,2005;Araz,1995)

Alsancak istasyon binası ayrıca peronların sundurma kısmında ilk kez demir kullanılmış ve bu sundurma üç kemerli olarak yapılmıştır. Bu kemerler gidiş ve gelişin sağlandığı peronlar ile trenlerin kontrollerinin yapıldığı ve bekledikleri alana gidiş güzergâhını örtmektedir. Demir makaslardan oluşan bu kemerler destek duvarları üzerine oturtulmuştur. Peronların sundurma kısmında Avrupa'da yapılan örnekleri gibi ışığı alabilmesi için demir çatı strüktüründe cam uygulaması yapılmıştır (Şekil 3.3) (Şenyiğit,2002).



Şekil 3.3. Alsancak Garı (Url-9)



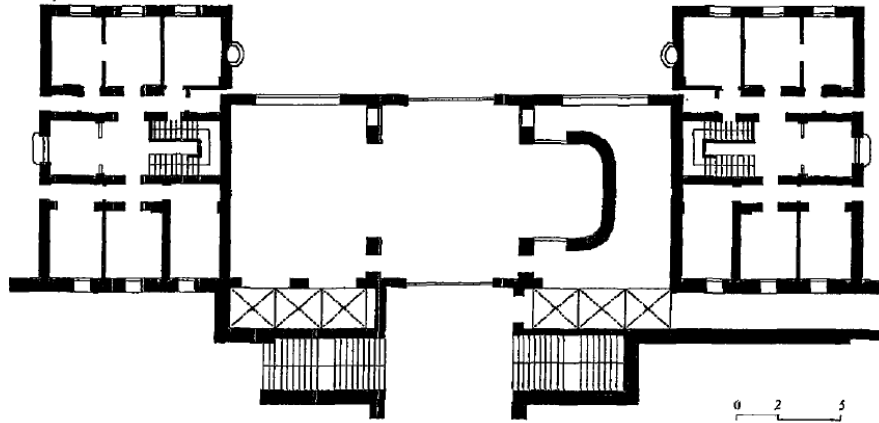
Şekil 3.4. Kings Cross istasyonu (Url 10)

Times gazetesinde yer alan, İstanbul Büyükelçisi Lord Stratford de Redcliffe Alsancak garının açılış konuşmasında; “Bu demiryolunun, sanayi ürünlerimizin Türkiye’ye girişini kolaylaştıracak faydalı bir sermaye yatırımı olacağını umuyoruz. Hepinizin bildiği gibi Türkiye’nin yeniden canlandırılmasında Avrupa’nın her zamankinden daha çok çıkarı vardır. Batı uygarlığı Levant kapılarına geldi dayandı. Şimdiye kadar geçmeyi pek başaramadığımız bu kapılar ardına kadar açılmazsa, kendi çıkarlarımız doğrultusunda, zor kullanarak, bu kapıları açacak ve isteklerimizi kabul ettirecek güce, hatta daha fazlasına sahip olduğumuzu herkesin bilmesini isterim.

Türkiye'nin damarlarına yeni ve taze kan aşılacak olan bu demiryolu gibi üretken girişimleri desteklemek, hükümetimizin en başta gelen görevleri arasındadır.” dediği belirtilmektedir (Kurmuş,1982).

### 3.2.3.Adana Tren Garı

İngilizlerin 1886 yılında inşa ettiği ve Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolu projelerinden biri olan 67 km uzunluğundaki Adana-Mersin hattı Konya üzerinden İstanbul Bağdat demiryolu hattı bağlanmıştır. Adana istasyonu içerisinde gar binası, lojmanları ve çeşitli bakım-onarım binaları ile kompleks bir yerleşke olarak tasarlanmıştır. 1.Ulusal mimarlık dönemi eserlerinden olup bu dönemin mimari özelliklerini tümüyle yansıtmaktadır (Akpolat, 2004)



Şekil 3.5. Adana tren istasyonu Planı (Erdoğan 2005)

Bağdat demiryolları projesi kapsamında Adana-Yenice hattı üzerinde inşa edilen Adana garı 1886 senesinde kullanıma açılmıştır. Ahşap bir gar binası hattın ilk yapıldığı zamanlarda inşa edilmişti ancak daha sonra yeni gar yapısıyla birlikte yıkılmıştır. (Şekil 3.6). Yeni yapılacak olan istasyon binası 1938 yılında simetrik planlı olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.5). Yapının girişinin yer aldığı kütle diğer gar yapılarından farklı olarak yüksek tutulmamış cephesinde kemer ve revaklarla ön plana çıkarılmıştır. Yapının simetrik uzantıları yüksek tutulmuş, ahşap saçak ve payandaların bulunduğu saçaklarda yer alan tezyinatlarıyla öne çıkmaktadır (Şekil 3.7) (Çoygun,1996).





Şekil 3.6. Adana tren istasyonu İlk Binası (Kopuz,1999)



Şekil 3.7. Adana tren istasyonu (Kopuz,1999)

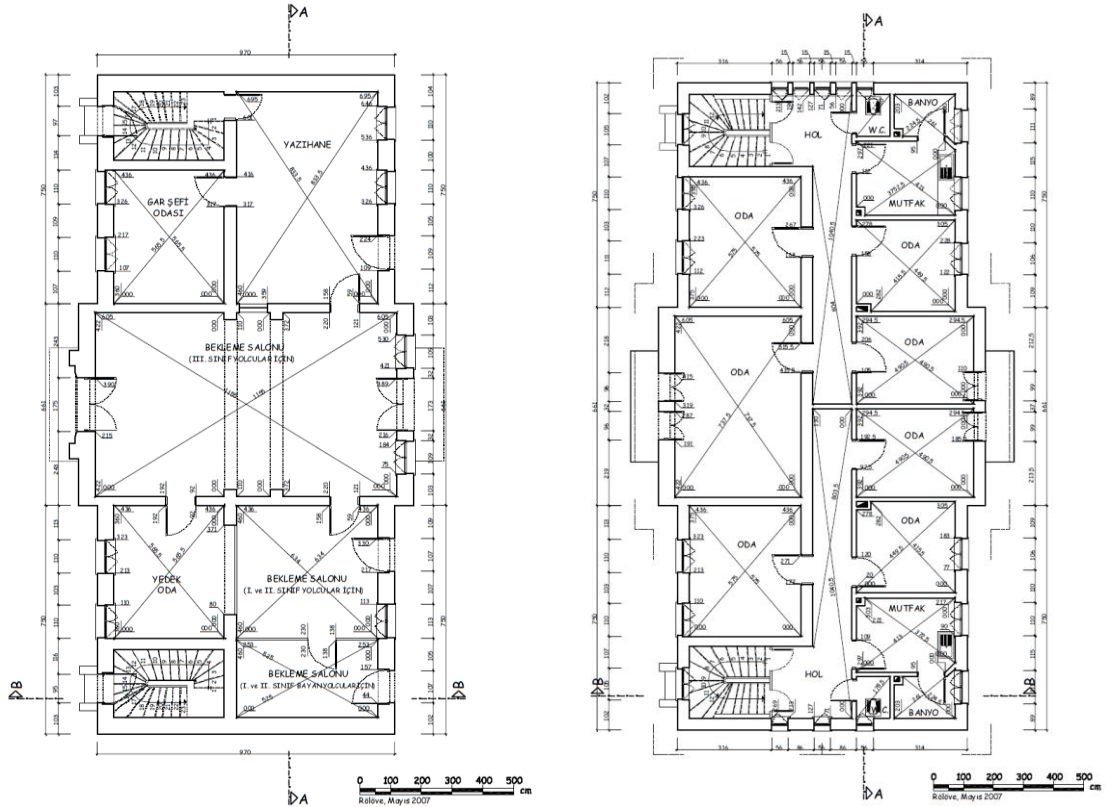
### 3.2.4. Kırklareli Gar Binası

Dikdörtgen plan şemasına sahip yapının uzun kenarı raylara paralel bir şekilde yapılan gar binası, bodrum ve artı iki kat olmak üzere üç kattan oluşmaktadır (Şekil 3.8). Yapının giriş katında yolcu bekleme, gişe ve yazıhane kısımları tasarlanmıştır. Yapının birinci katı istasyon memurlarının kullanımına verilmek üzere bitişik iki daireden oluşan lojmanlar inşa edilmiştir. Lojmanlara giriş, binanın iki tarafında bulunan ve çatıya kadar devam eden ahşap döner merdivenler ile yapılmıştır. Merdivene erişim binanın girişi kısmında bulunan iki kapı ile sağlanmaktadır. Binanın orijinal çizimleriyle inşa edilen kısım arasında bazı farklar görülmektedir, bunlar giriş katında bulunan bayanların bekleme bölümünün girişi orijinal çizimdeki gibi giriş holünden

değil yazıhane kısmından yapılmaktadır ve bu alan gar amirinin kullandığı bir odaydı. Birinci katta ise tren hattına bakan cephesinde giriş holünün üstündeki bölümlerde kapalı çıkımlar düşünülmüş fakat inşaat kısmında bu bölümler balkon yapılmıştır (Şekil 3.9). Yapı genel olarak ele alındığında aslında bu değişikliklerin projenin yapım aşamasında gerçekleşen değişiklikler olduğu görülmektedir (Yıldız,2008).



Şekil 3.8. Kırklareli Gar Binası (Yıldız,2008)



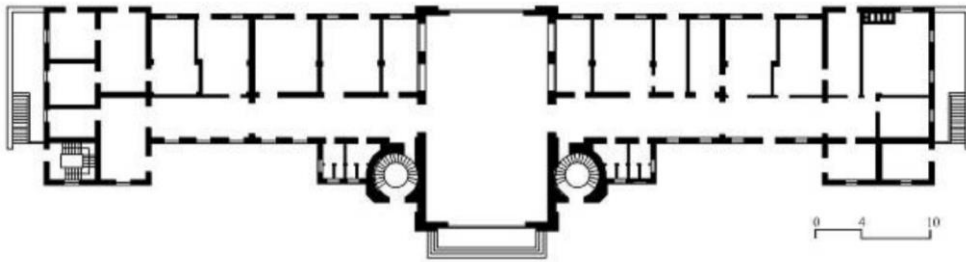
Şekil 3.9. Kırklareli Gar Binasına Ait Kat Planları (Yıldız, 2008)

### 3.2.5.Edirne Karaağaç garı:

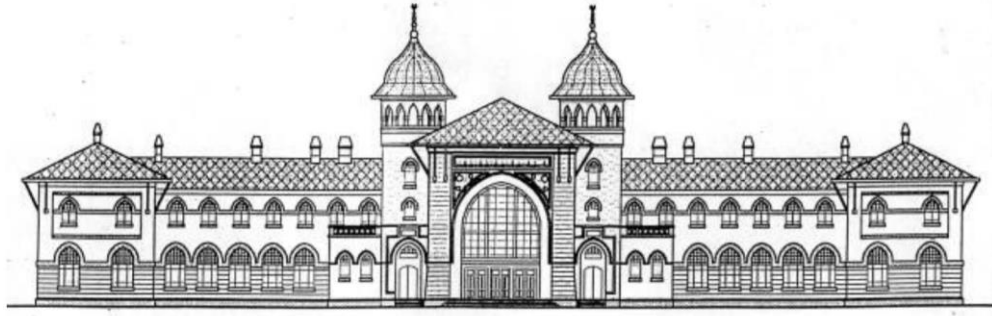
Edirne İstasyon binasının tasarlayan Kemalettin Beyin diğer tasarımlarında olduğu gibi simetrik plan şeması ve döneminin mimarlık anlayışına uygun çalışmalar yapmıştır. Binanın yapılacağı alanların buna izin vermediği durumlarda bu fikirden vazgeçmiştir (Yavuz,1981; Büyükdemir, 1999). Rasyonel bir planlama özelliğine sahip olan Edirne garı, sınırları net bir şekilde belirtilmiş olan ana kütlede böyle bir genişlikte tasarlanmış yüzeye hareket katabilmek ve devasa boyutlarda olmasına engel olabilmek için farklı geometrik elemanlar ve cephede girinti ve çıkıntılarla ana kütlede farklı bir görünüm kazandırılmış olur (Şekil 3.10). Edirne Karaağaç Garının cephelerine bakıldığında sade ve rasyonel bir tarzda bir üslup görülmektedir. Yapı simetrik olarak planlanmış, bodrum katında basık kemerli, giriş kat ve üst katlarında ise sivri kemerli pencereler tercih edilmiştir (Şekil 3.11) (Şekil 3.12). Zemin katın cephelerinde yapılan pencereler daha yüksek ve geniş tasarlanmıştır. (Büyükdemir, 1999).



Şekil 3.10. Edirne Karaağaç istasyonu- Mimar A. Kemalettin Bey (Url-11)



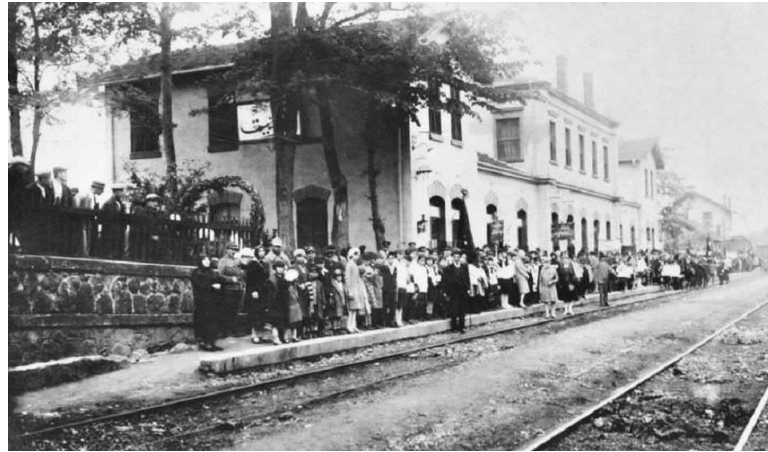
Şekil 3.11. Edirne Karaağaç istasyonu Zemin Kat Planı. (Büyükdemir, 1999).



Şekil 3.12. Edirne Karaağaç istasyonu Üst Kat Planı. (Büyükdemir, 1999).

### 3.2.6.İzmit-Kocaeli Garı:

Osmanlı ve Alman hükümetinin yapmış olduğu stratejik ortaklıklar ulaşım alanında da 1871’de kendini göstermeye başlamıştır. Projenin yapımı ve teknik hizmetler Almanlardan temin edilmiştir. İlerleyen yıllarda bu hat, İstanbul-Bağdat, arkasından İstanbul-Hicaz Demiryolu Hattı olarak İstanbul’dan hareket eden bir trenin hacıların kutsal alanlara ulaşımına olanak tanımıştır. Garın açılışında Türkiye’ye gelen Alman imparatoru Kaiser 2’nci Wilhelm Hereke’de kendi adına yapılan ve kısa bir zaman da tamamen ahşap malzemedен yapılan köşkte ağırlanmıştır. Bu yapı kompleksi içerisinde yapılan yapıların birçoğu farklı zamanlarda ihtiyaç halinde inşa edilmiştir. Bu yapılardan en eski olanı bekleme salonunun giriş katında bulunan kısımdır. İzmit İstasyonunun planları Alman mimar Otto Ritter neo-klasik tarzda tasarlamıştır. Mevcut durumda ise eski garın bitişiğine yeni bir gar yapısı inşa edilmiş olup eski tren garı valilik tarafından 2006 da restorasyonu yapılmış ve arkeoloji Müzesi ve Kocaeli Koruma Kurulu ortaklaşa kullanmaktadır (Şekil 3.13) (Şekil 3.14) (Url-12).



Şekil 3.13. İzmit-Kocaeli tren istasyonu 1920 (Url-13)



Şekil 3.14.İzmit-Kocaeli tren istasyonu (Url-14)

### 3.2.7.Konya garı

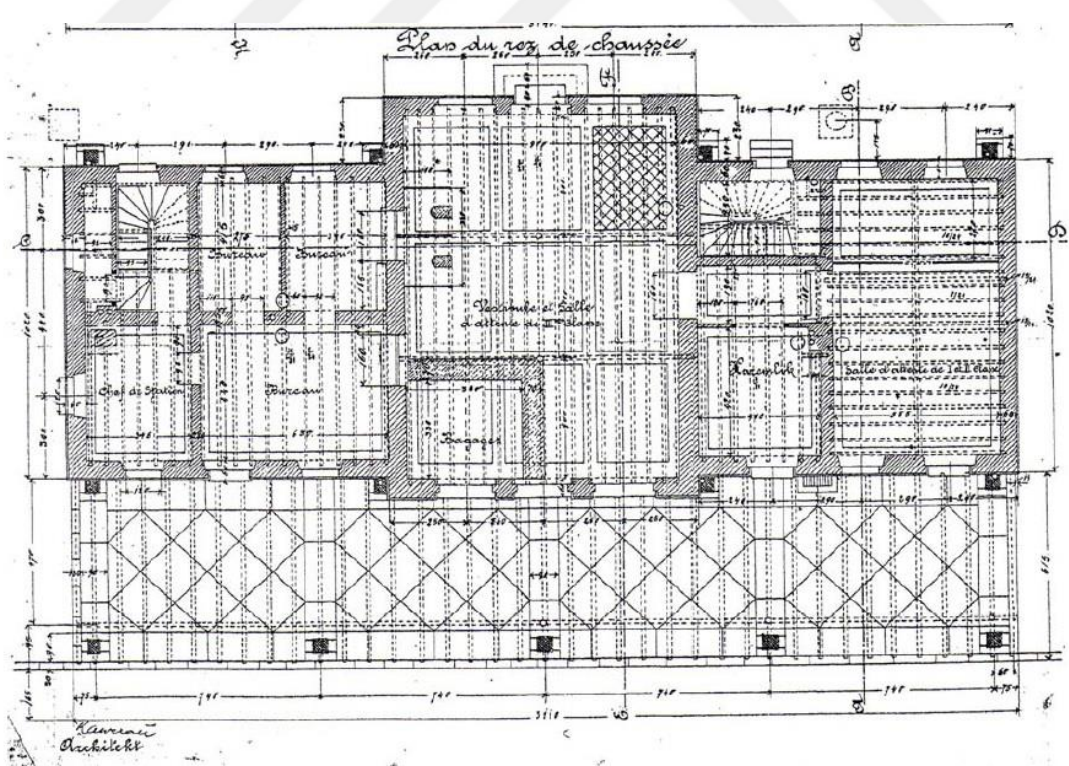
Padişah Abdülhamit'in tahtta olduğu dönemde imtiyaz hakkının Almanya'ya verilmesiyle birlikte finansını Alman Bankasının sağladığı, projesini George Kawerau'nun tasarladığı istasyon binasının 1896 senesinde Eskişehir-Konya hattının bitirilmesiyle beraber kullanıma açıldığı sanılmaktadır. Konya hattı 1898 yapımına başlanan de Bağdat demiryolu projesinin başlangıcını temsil etmesi açısından önem arz etmektedir (Url 15). İçerisinde birçok farklı işlevdeki yapıyı barındıran Konya İstasyon Kompleksi 19.yy. da inşa edilmiş ve günümüze ulaşmış ender örneklerden bir tanesidir. Konya gar yapısının diğer bir özelliği de yapıldığı dönemin üslup özelliklerinin neredeyse hiç kaybetmeden ve gar içindeki farklı işlevlerde birçok farklı binanın günümüze kadar özelliğini korumuş olması. Konya istasyon alanında yer alan gar binası, lojmanlar, cer deposu, işçi barakaları, Bağdat Oteli gibi binaların tamamını Alman şirketler yapmış ve bu yapılar Alman mimarisini yansıtmaktadır (Şekil 3.15) (Erdoğan,2005).

Konya garı 1896 yılında tamamlanan istasyonla birlikte hizmete girmiş ve Alman mimari üslubunda inşa edilmiş istasyon yapılarına iyi bir örnektir. Günümüzde sağlam bir şekilde halen kullanılmakta olan yapı, iki katlı, simetrik planlı, orta kütleli öne çıkarıldığı gar yapılarındandır. Konya istasyon binası aynı dönemlerde yapılmış

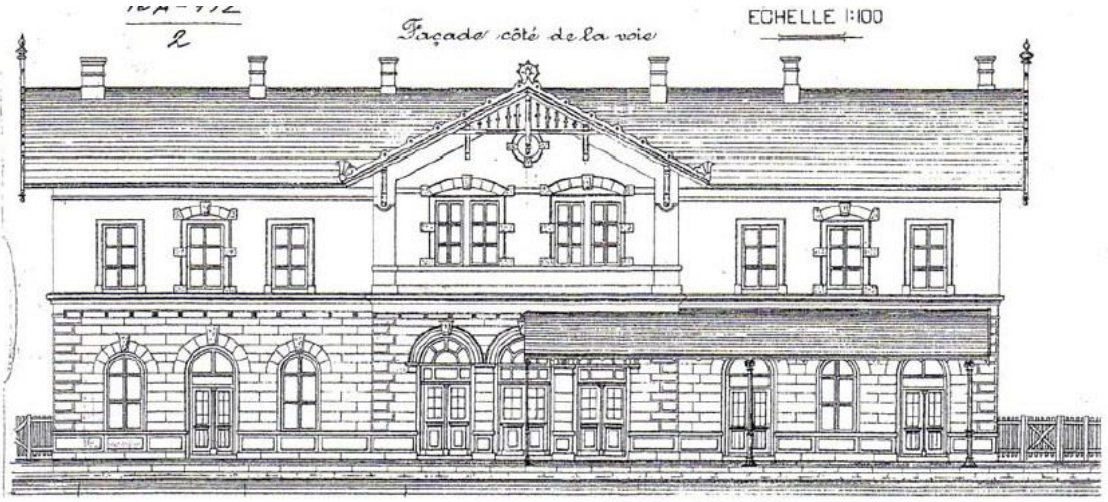
olan eski Ankara ve Eskişehir garları ile benzer özellikler göstermektedir (Şekil 3.16) (Şekil 3.17) (Erdoğan 2005).



Şekil 3.15. Eski Konya Garı Giriş Cephesi 1994 (M.Yavuz,2005)



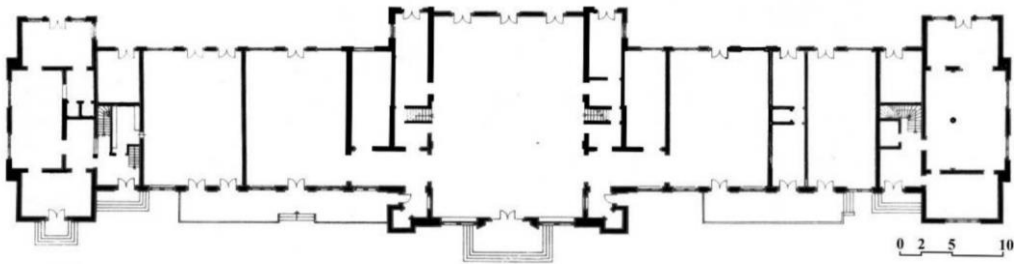
Şekil 3.16.Eski Gar Binası Zemin Kat Planı (M.Yavuz,2005)



Şekil 3.17. Eski Gar Binası Peron (Batı) (M.Yavuz,2005)

### 3.2.8.Sirkeci Garı

1888-1890 seneleri arasında Alman mimar Jasmund tarafından tasarlanan Sirkeci garı İstanbul 1900 kitabında “Kent giriş kapısı olan ve oryantal özellikleriyle batılı gezginlerin egzotizm beklentilerine cevap veren” diye ifade edilmektedir (Şekil 3.20). Sirkeci garı en büyük merkez kütleleriyle birlikte daha düşük uzantılarla birbirine bağlanmış üç kütlede oluşmaktadır. Batı üslubunda tasarlanmış olan bina tipolojisi ve oryantalist beğeniye uygun süsleme elemanları ile her zamanki üslup-strüktür ikilemini yansıtmaktadır (Şekil 3.18) (Şekil 3.19). Cephede merkezi yapıyı iki taraftan kapatan ve Yıldız camisine göre daha az gösterişli saat kuleleri, 19. yy’ın ortalarından itibaren Osmanlı topraklarının her yerine yayılacak bir tipolojiyi ortaya koyarken gelişmenin gözle görülür bir simgesi olmuştur (Barillari, Godoli 1996; Şenyiğit 2002). İlk zamanlar yapının aydınlatması içerisinde yer alan 200 tane gaz lambasıyla sağlanmaktaydı, yolcu salonları ise Avusturya’dan büyük sobalar getirilerek ısıtılmıştır. (Çoygun,1996).



Şekil 3.18. Sirkeci Garı, zemin kat planı (Sözen,1973)



Şekil 3.19. Sirkeci Garı, birinci kat planı (Sözen,1973)



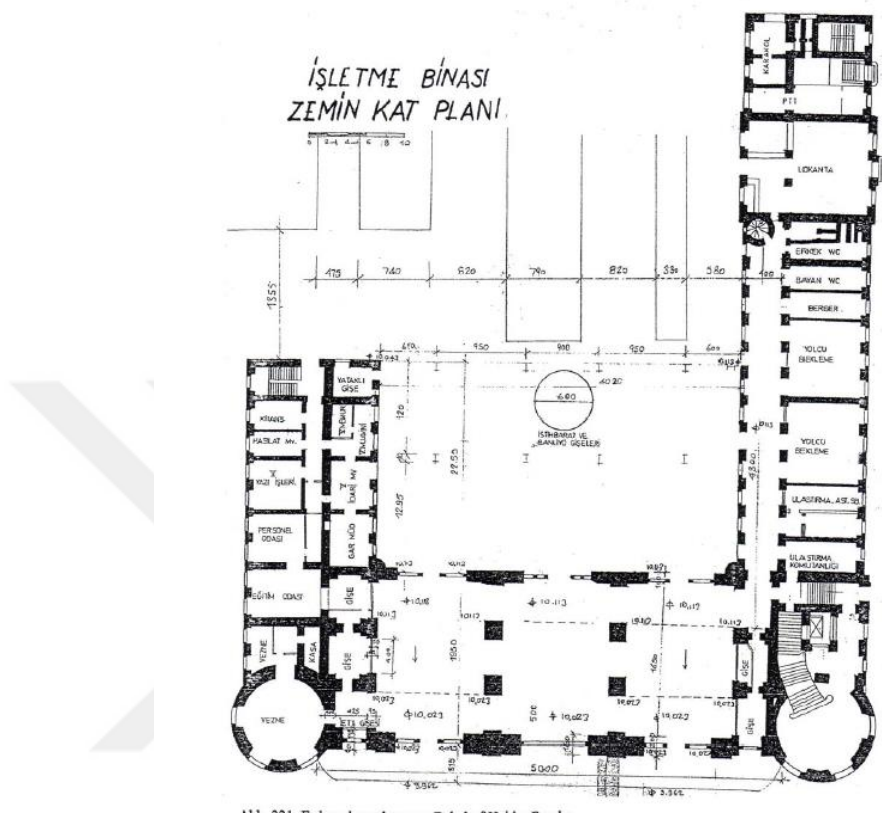
Şekil 3.20. Sirkeci Garı (Url-16)

### 3.2.9. Haydarpaşa tren garı

1908 'de inşa edilen gar yapısını Alman tasarımcılar Otto Rither ve Helmuth Cuno tasarlamıştır. Garın denize bakan tarafı Neo-Rönesans üslupta yapılmış, yapının cephelerinde yer yer eklektik yer yer barok üslupta biçimsel öğelerin yer aldığı bir yapı olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.22). Yapı bu tasarımıyla yapının şehre yönelen cephe kısmında eklektik tarzda tasarlanan ve arka kısmında peronları olan klasik bir 19. yüzyıl gar yapısıdır. İki uzantısı farklı boyutlarda tasarlanan yapı “u” plan şemasında inşa edilmiştir (Şekil 3.21). Peronların bulunduğu kısmın iç avlusu kuzey cephesine, köşe kulelerinin de yer aldığı ve cephenin tamamında devam eden merdivenler üst kısmında yükseltilmiş olan denize bakan cephe ise güney kısmına yöneltilmiştir. Beş katlı yapının bütün katlarında bir koridor etrafına dizilmiş geniş ve yüksek tavanlı ofis olarak kullanılan mekânlar yer almaktadır. Yapının Doğu ve güney kısımları arasında bulunan kulenin giriş katı kaburgalı tonoz, bina içerisindeki merdivenler ise bütün katlarda taş



kemerler arasında bulunan tonozlar ile kapatılmıştır. Kaburga kısımları Neo-Gotik üslupta dekoratif olarak tasarlanmıştır. Birleşim yerleri rozet motifleri ile süslenmiştir (Koçer,1995).



Şekil 3.21.Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı (M.Yavuz,2005)



Şekil 3.22.Haydarpaşa Garı ( Url-17 )

## 4.KARAMAN İLİ VE İSTASYON YAPILARI

### 4.1. Karaman'ın Coğrafi Konumu ve Tarihçesi

Karaman; Kuzeyinde Konya, güneyinde Mut ve Ermenek, batısında Bozkır, doğusunda Sultaniye ve Ereğli ilçelerinin yer aldığı bir bölgedir (Sapancalı,1993). Karaman konum itibariyle çevresinde orta Anadolu'dan Silifke'ye geçmek isteyenlerin kullanmak mecburiyetinde oldukları bir güzergâhta yer almaktaydı (Şekil 4.1). Bunun gibi birçok sebep Karamanın yerleşimin sık bir düzende olmasını sağlamıştır. Karamanın büyümesinde Karamanoğulları döneminde başkentlik yapmış olması ve büyük bir alanın 'pazarı' olmasının etkileri gösterilebilir (Gümüüşçü,1997).



Şekil 4.1. Karaman İlinin Konumu (Google Maps,24.11.2019)

Karaman'ın iç Anadolu'nun en güney kısmında yer alması ve Akdeniz bölgesiyle iç içe geçmiş yapısı itibariyle ve bu yapının bölgeye getirdiği ekonomik yararları göz önüne alındığında önemli bir konumda olduğu söylenebilir. Karaman geniş ovasıyla birlikte güneyi boydan boya Toros dağları, kuzeyinde Karadağ ve Çakır dağları ve batı kısmında Hacı baba dağlarının arasındadır (Şekil 4.2). Hacıların kutsal topraklara gidebilmesi için yapılan Karaman'dan geçen Hicaz demiryolu ve bir ucu Bağdat demiryollarına bağlanan demiryolu hattının şehre büyük katkıları olmuştur. Karaman garı Taşucu limanı ile birlikte yıllar boyunca bu alanı Anadolu'nun ticaret ve sanat için önemli bir konumda olmuştur (Halaçoğlu,2002).



**Şekil 4.2.** Karaman İlinin Konumu(Google Earth,24.11.2019)

Karaman'ın tarihi binlerce yıla dayanmaktadır. Bundan dolayıdır ki içerisinde birçok uygarlığı barındırmıştır. Fakat esas gelişme Selçuklular, Karamanoğulları ve Osmanlı devleti zamanında olduğundan bir Türk ve Osmanlı şehri özelliğini taşımaktadır. Çünkü Türkler, fethedilen şehirlerde kurulan dinî ve sosyal yapılarda izlerini bırakmışlardır ve bu yerleri hızlı bir şekilde Türkleştirmişlerdir (Tuğlacı,1985).

Tarih boyunca birçok uygarlığı bünyesinde barındıran Karaman bulunduğu konum itibariyle Adana ile iç Anadolu bölgesi arasında ticaret ve kültür köprüsü görevi yapmaktaydı. Karaman'ın sosyal, kültürel ve ekonomik olarak kalkınmasında bulunduğu konumun önemli bir payı vardır. Karaman'ı ziyaret eden seyyahların birçoğu yazılarında buna değinerek kentin sosyal, kültürel, tarihi ve turistik değerlerinden çokça bahsetmiştir. Ayrıca birçok kültüre ev sahipliği yapmış olan Karaman'ın bünyesinde farklı dinlere ait mimari yapıların bulunduğunu seyahatnamelerinde belirtmişlerdir (Diez ve ark.,1955).

Evliya Çelebi, "Larende Kalesi Yani, İman Yeri Karaman Şehri" başlığı altında Karaman hakkında şu ifadeleri yer almaktadır "Karaman eyaleti tahtı budur. Ama Konya vilayet ortası olduğundan vezirler orada otururlar. Larende'yi Karamanoğulları yapmıştır. Üç yüz akçe şerif kazadır. Dizdarı ve yüz elli neferi vardır. Ayan ve eşrafı, imam, hatip, şeyhleri çok bir şehirdir. Kalesi yüksek yerde dörtgen şeklinde üç kat kaledir .... " diyerek kale hakkında geniş bilgi vermektedir. "Kale içerisinde Otuz iki mahalle, elli üç mihrap (cami ve mescit) ve medrese, 7080 toprak ev vardır. Altı hamamı yirmi üç çeşmesi, üç imaret, meşhur üç tane ham vardır. Dükkânlar geniş bir cadde üzerindedir. Dört yüz yetmiş tane dükkân vardır. Bağ ve bahçeleri cihanı tutmuştur." diye belirtmiştir (Şekil 4.3) (Polat,2005).



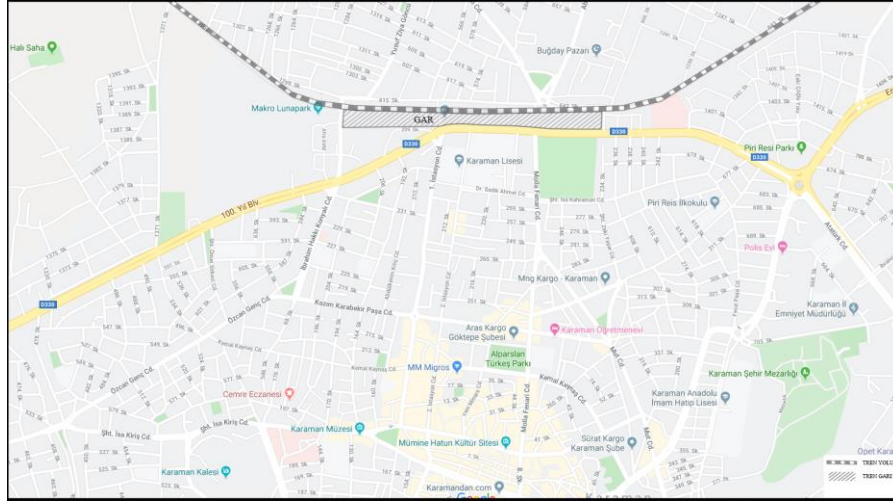
**Şekil 4.3.** Karaman İli 1900'lü yıllar (Url-18)

Şikârının Karaman hakkında söylediği ifadelere baktığımızda Karamanın 117 mahallesinin olduğunu söylemiştir. Bu söylenenler doğruysa ve o dönem mahalleleri Osmanlı'nın 1500' te belirtilenlerle aynı boyutlarda ise Karaman'ın büyük bir kent olduğu görülmektedir (Gümüşçü,1997).

Karamanoğulları dönemi Karaman ve civarının en iyi ve zengin zamanları olduğu söylenebilir (1255-1474). Öyle ki Osmanlı ile yaşanan mücadeleler zamanında gelişmesini devam ettirmiş Karamanoğulları yönetimi altında olduğu süre zarfında başkent olmanın da getirdiği etkilerle birlikte camiler, medreseler, hamamlar, çeşmeler gibi anıtlar inşa edilmiştir. Osmanlı-Karaman mücadelesinin ardından Larende ve civarının Karamanoğulları beyliği zamanında ulaşmış olduğu parlak dönem son bulmuş ve Karaman, İmparatorluğun en güzel zamanı olan 16.yy'da dahi Karamanoğulları beyliği zamanındaki seviyeye ulaşamamıştır (Gümüşçü,1997).

#### **4.2.Karaman Tren İstasyonu ve İçerisindeki Yapılar**

Karaman tren yolu Karaman'ın batısında yer alan İslihisar köyünden Karaman sınırına girmektedir. Mandasın, Karaman, Sudurağı istasyonlarından Ayrancı garına ulaşmadan Ereğli'den devam etmektedir (Uysal,1995). Sâlnâmelerde tren hattının yapımına dair ifadeler yer almamaktadır fakat kaynaklardan Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Karaman tren istasyon yapımı için M.1903'de karar alındığı ve Karaman'dan ilk trenin 1904 senesinde geçtiği belirtilmiştir (Şekil 4.4) (BOA; Sayaslan,2015).



Şekil 4.4. Karaman Garının Şehir Merkezine Göre Konumu (Google Maps, 23.11.2019)

Karaman garı Bağdat demiryolu projesi kapsamında Konya-Bulgurlu hattı üzerinde inşa edilmiş Karamana hizmet eden bir istasyon kompleksidir. Karaman garında günümüze kadar 24 yapı inşa edilmiştir (Şekil 4.9). Bu yapıların bazıları bitişik yapılmış ve tek yapı görünümündedir. Bu yapılardan 5 tanesi farklı sebeplerden ötürü kaldırılmış işlevini yitirenler ise bakımsız bir vaziyette kendi kaderlerine terk edilmiş durumdadır. Bakım yapılan bazı yapılarda ise cephe özelliklerin yok olduğu görülmüştür. Karaman garında; istasyon binası, eşya ambarı, malzeme ambarı, helâlar, lojmanlar, su deposu, işçi barakaları, lokomotif binası, vagonet damı, kısım şefliği yer almaktaydı. Karaman garının inşaata başlandığı tarih tam olarak bilinmemektedir. Ancak TCDD arşivlerinde ilk inşa edilen yapıların 1903 olarak belirtildiği görülmüştür.



Şekil 4.5. 5 no'lu Resim Karaman Garı Tren Hattı Doğu Tarafı ve İstasyon Camii

Karaman garı da Ereğli garı ile aynı plan ve yapım tekniklerine göre inşa edilmiştir (Ek 23) (M.Yavuz,2005). Bağdat demiryolunun bu bölümünde Karaman

(102 km) ve Ereğli’de (189 km) ikinci sınıf iki adet istasyon inşa edilmiştir. (M.Yavuz,2005). Bu yapının inşaatı Anadolu-Bağdat demiryollarının ikinci kısmı olan Bağdat demiryolları üzerinde inşa edilmiştir. Bu yapıların Konya-Bulgurlu hattı üzerinde tip proje olarak yapılmış olmasından dolayı tasarımcısı hakkında net bir bilgi verilememiştir. Ayrıca bu yapıların özgün projelerine ulaşılammıştır yalnızca Karaman istasyonu ve Ereğli istasyonuna ait Ek 23’de yer alan plan ve diğer tip proje olarak yapılan istasyon binaları üzerinden incelenmeye çalışılmıştır.

Karaman garı Atatürk Caddesi üzerinde, şehir merkezinde yer alan Aktekke meydanının kuzeyinde yer almaktadır. 1370 yılında yapılmış olan ve şehrin merkezinde yer alan Aktekke Meydanı ve diğer bir önemli bir merkez olan Karaman kalesinden uzaklığı yaklaşık 3 km’dir. Bu da Karaman garının şehir merkezinden çok da uzak olmayan bir konumda inşa edildiğini göstermektedir. Bütün istasyon yapılarında olduğu gibi Karaman istasyonu zamanla gelişen çevresiyle birlikte tümüyle kent içerisinde kalmış ve kendi etrafında bir merkez oluşturmuştur. Günümüzde demiryoluna dik bir konumda uzanan ve 1. ve 2.istasyon caddeleri olarak geçen bu alanlarda tren garının açılmasıyla bu civarda konut alanları, dükkânlar, okullar günümüze kadar artmaya ve gelişmeye devam etmiştir (Şekil 4.6) (Şekil 4.7). Günümüzde bu caddeler Karamanın en işlek ve en gözde alanlarındandır.



Şekil 4.6. İstasyon Caddesi Gar Tarafı (2019)



Şekil 4.7. 1. İstasyon Caddesi Merkez Tarafı (2019)

Karaman garı hakkında bir dönem Karaman da bulunan İngiliz kadın seyyah ve casus Gertrude Bell’in günlüğünde şu ifadeleri kullanmıştır:

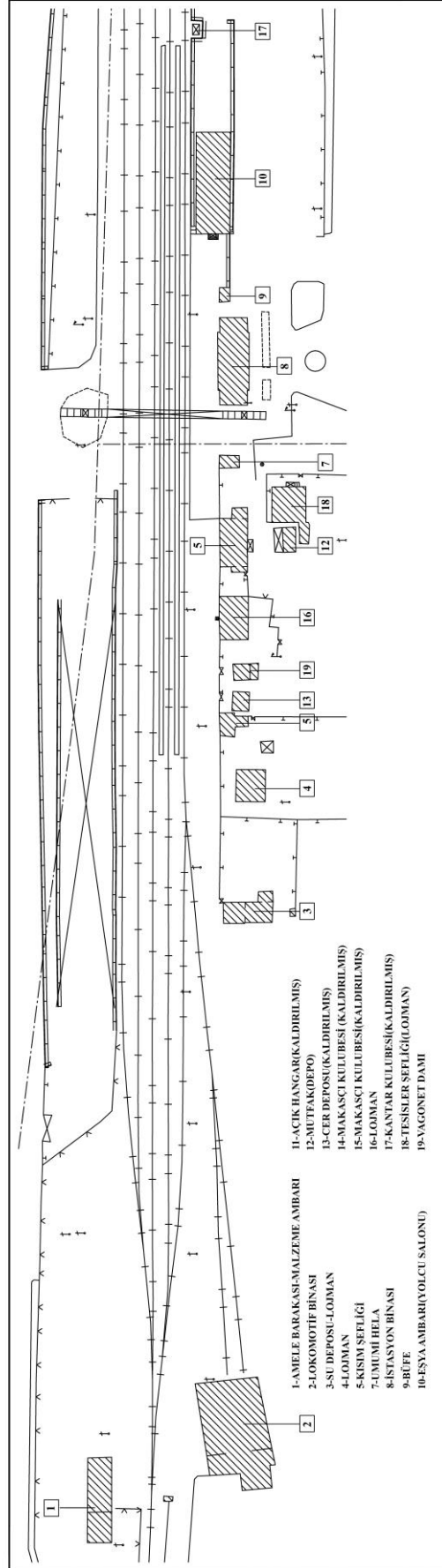
“Saat üç te Kaymakam ve Hüsnü Bey ziyaretime karşılık beni ziyarete geldiler. Hüsnü Paşa demiryollarının daha şimdiden Karaman’a çok iyi şeyler getirdiğini söyledi. Fiyatların yükseldiğini ve İstanbul’a Karaman ve iki komşu istasyondan 400 vagon tahıl gönderildiğini dile getirdi” diye belirtmiştir (Duru,2008).



Şekil 4.8.1960'lı yıllarda 1.istasyon caddesi (İmaret dergisi,2012)

Trenin Karaman'a gelmesiyle birlikte artık Karaman kabuğundan çıkmış ve bölgede ticari merkez konumuna gelmiştir. Bunun en önemli sebebi trenin Karaman'dan geçmesi ve henüz Adana demiryolu hattının faaliyete geçmemiş olması verilebilir. Böylece Karaman'da diğer kentlere sebze, tahıl, peynir, tahin, helva gibi ürünler gönderilmeye başlanmıştır (Duru,2008). Karaman'ın kaderini değiştiren kentin modernleşmesine en önemli araç olan trenin yapıldığı 1904 senesi için Talat Duru şunları dile getirmiştir;

“1900 yılı yaklaşırken Osmanlı'da demiryolu söylentileri başladı. En nihayet 1900 yılında, Alman denetimi altında Anadolu demiryolu şirketi adıyla bir demiryolu şirketi kurulur. Bu girişimler Almanlar açacakları yeni cephelere sevkiyat ve zapt ettikleri yeni ülkelerdeki petrolü taşıma hesapları yaparken, Osmanlı'da yolun Hicaz'a açılması ve hacılara kolaylık sağlamasını arzu etmektedir. Hızla ilerleyen demiryolu çalışmaları, petrol deposu Bağdat ve Basra'ya ulaşırken, bir tarafta Hicaz'da Mekke'ye ulaşmaktadır. Bu olaya çok sevinen İslam âliminden şirkete su gibi bağışlar yapılmaktadır.1908 yılında demiryolu Medine'ye ulaşır. Ne yazık ki bin bir emekle yapılan istasyonları ve demiryollarını Araplar yıktılar. Karaman Demiryolu 'da bu uzantının bir parçasıdır. Yine 2.Abdülhamit tarafından yapılan, Karaman'da başlayan Mara üzerinden Silifke'ye ulaşan şosede yapılış tarihleri açısından birbirlerine çok yakındırlar. Bu iki yol Karaman'a çok faydalar sağlamıştır. Karaman'a tren 1904 yılında gelmiştir. Almanlar lojman, ambar, su motoru ve pompası, tamir atölyesi gibi istasyon'a ne gerekli ise hepsini yaptılar. Bir zamanlar iki tarafındaki ıhlamur ve akasya ağaçlarının oluşturduğu dehlizden gelip gittiğimiz meşhur istasyon yolu açılmış oldu” diye belirtmiştir (Şekil 4.8) (Duru,2008).



Şekil 4.9.Karaman Garı Vaziyet Planı (R.Öcal,2019)

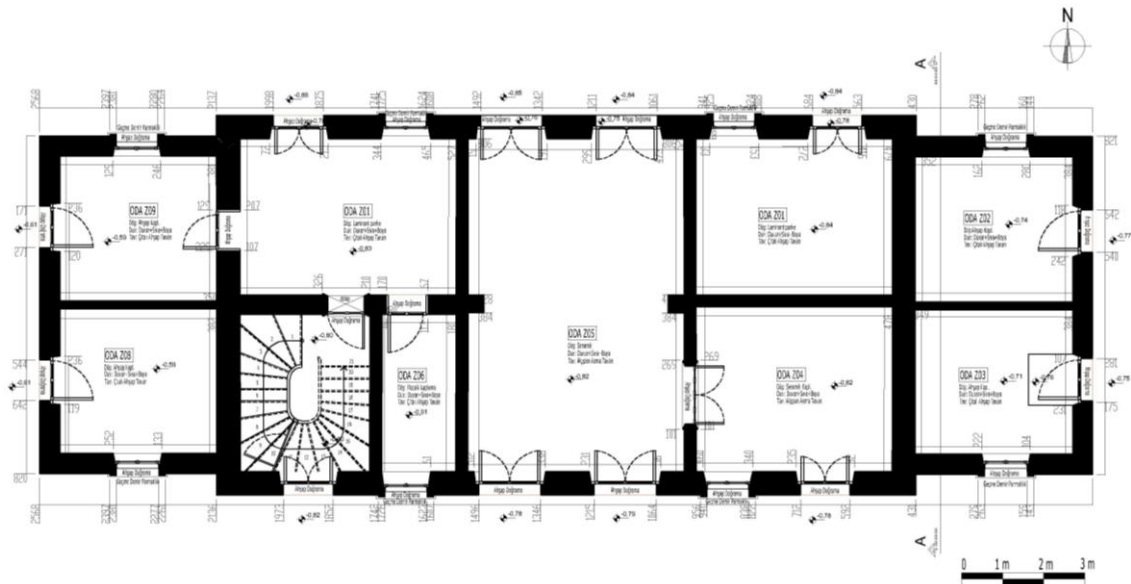


### 4.3.Karaman Tren İstasyonunda Bulunan Binalar

#### 4.1.1. Gar binası

İstasyon binalarında bilet alma, bagaj koyma, yolcu bekleme alanları, büfe gibi alanlar ve bunların dışında gar çalışanlarına ait odalar, haberleşme odası, makasçı odası, tuvalet alanları gereklidir. Bu fonksiyonlar genel olarak zemin katta tasarlanmaktaydı. Yapının 1.katları genelde lojman olarak düşünülmüştür. İstasyon binaları gar içerisindeki konumu daha çok yerleşim yerlerine yakın bir bölümünde inşa edilir ve merkez ile bağlantı sağlanırdı (Bozkurt,1988;Erkan,2007). Karaman gar binası da tren hattının güneyinde merkeze yönelen bir konumda ve TCDD arşivlerinde 1903 yılında inşa edildiği belirtilmiştir.

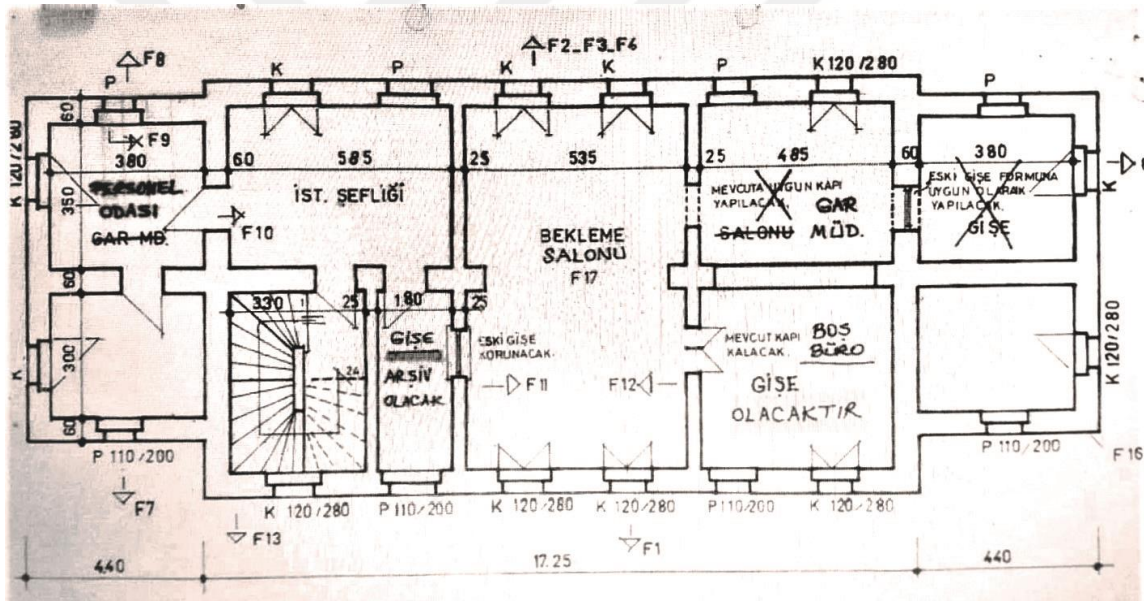
**Plan Özellikleri:** II. Sınıf İstasyon binası olan Karaman gar binası iki katlı merkezi bina ve iki tane tek katlı uzantılardan oluşmaktadır. Plan ve cepheleri simetrik olarak tasarlanan yapı batı kısmında yer alan yarı bodrum, zemin ve bir kattan oluşmaktadır. 8 plan no'lu gar binası mevcutta zemin katı gar binasının idari çalışanları tarafından, 1.katı da lojman olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.10). Yapının zaman içerisinde özellikle zemin katında bazı mekânların fonksiyonlarının değiştirildiği görülmüştür.



Şekil 4.10.Karaman Gar Binası Zemin Kat Planı (R.Öcal,2019)

Karaman garı Ek 23' de verilen, aynı plan ve yapım tekniklerine göre yapılan Karaman-Ereğli (M.Yavuz,2005) tip proje zemin kat planı göz önüne alınarak

incelenmiştir. Meissner'in belirttiği gibi 19. yüzyılda inşa edilen II. Sınıf yolcu binalarında I., II., III. sınıf yolcu ve haremlik bekleme salonları ayrıdır (Meissner, 1936; Erkan, 2007). EK 23'deki plan incelendiğinde Karaman garının zemin kat planında orta bölümü III. Sınıf bekleme salonu olarak tasarlanmıştır (Şekil 4.11). Bu alan kuzey ve güney doğrultusunda yer alan dört büyük kapı ile bir geçiş koridoru olarak hizmet vermekteydi. Planda bagaj bırakma, bilet gişesi ve merdiven bölümü III. Sınıf bekleme salonunun bir tarafında birinci sınıf ve ikinci sınıf bekleme salonları ve bürolar diğer taraftadır. Ancak günümüzde ambar binasının restore edilerek yolcu salonuna dönüştürülmesiyle birlikte gar binasında yer alan yolcu bekleme salonları işlevini yitirmiş durumdadır. Planda Ek 23'de birinci sınıf ve ikinci sınıf bekleme salonları arasında yer alan bölme ise mevcutta yer almamaktadır ve bu alan günümüzde yolcu hizmetleri şefinin odası olarak kullanılmaktadır.

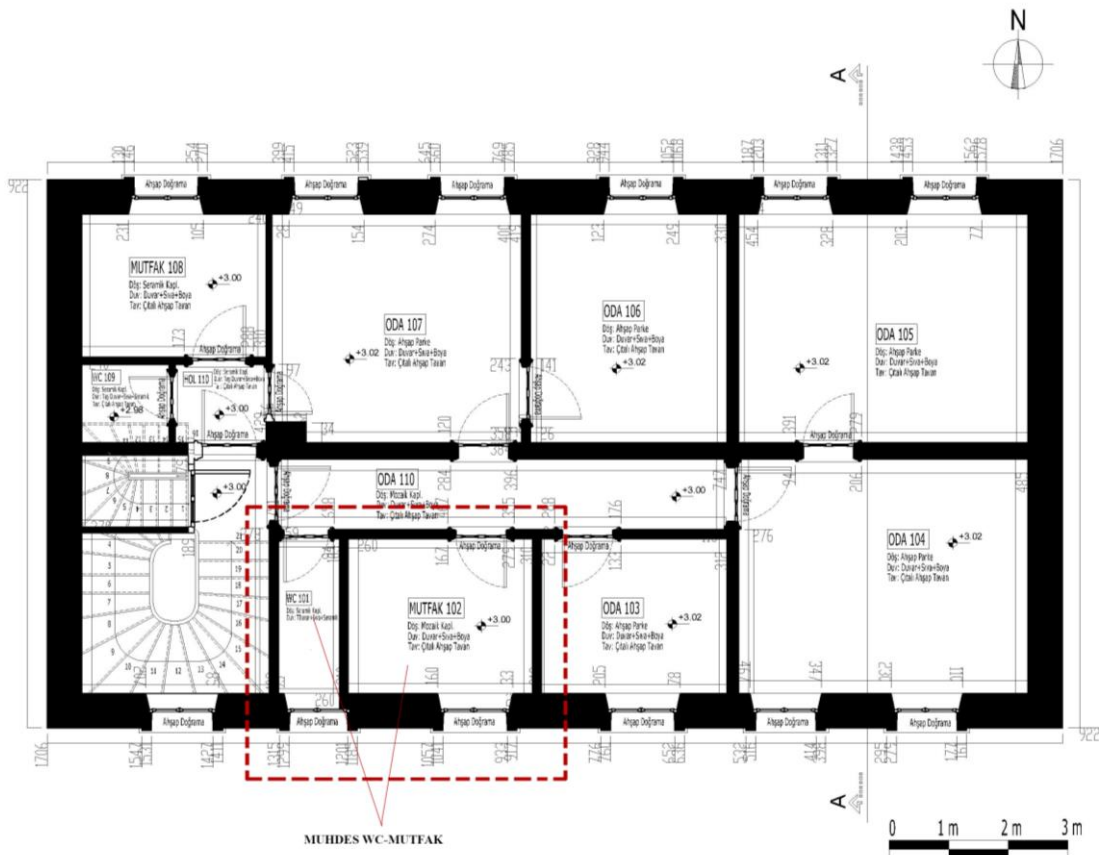


Şekil 4.11. Karaman Gar Binası Zemin Kat Planı (Koruma Kurulu Arşivi)

Zaman içerisinde geçirdiği değişimler sonrasında Konya Koruma kurulundan alınan günümüze en yakın plan şemasında tadilat yapıldığı ve gişeye olacağı belirtilen alanın mevcutta gar müdürünün dinlenme ve toplantı odası olarak dönüştürüldüğü görülmüştür (Şekil 4.11). Ayrıca plan üzerinde bekleme salonunun gişesi olarak görülen kısım kaldırılmıştır (Ek 12-Foto 2). Gişeye olarak belirtilen alan depo olarak kullanılmaktadır. Merdiven boşluğu ve İstasyon şefliği arasında yer alan kapı işlevsizleştirilmiş ve dolap ile kapatılmıştır. İstasyon şefliği ve bitişiğindeki personel odası günümüzde Hareket memurluğu olarak kullanılmaktadır. Yapının batı uzantısında

arada yer alan kapı mevcutta yer almamaktadır. Doğu uzantısında yer alan alanlardan kuzeyde yer alan güvenlik şefinin odası, güneyde yer alan ise lojistik şefliği olarak kullanılmaktadır. Yapının mekânsal olarak çok fazla bir değişim geçirmediği daha çok fonksiyonel olarak değiştirildiği, bazı kapı ve pencerelerinin işlevsizleştirildiği görülmüştür.

Yapının birinci katında yer alan lojman katına girişler gar binasının güneyinde yer alan ahşap kapı ile sağlanmaktadır. Lojman katına ahşap döner merdivenlerle 21 rıht ile çıkılmaktadır (Şekil 4.13). Lojman girişinde üç adet ahşap kapı bizi karşılamaktadır. Bunlardan bir tanesi çatıya çıkış için kullanılmakta diğer ikisi lojmana girişlerde kullanılmaktadır ancak kapılardan biri işlevsizleştirilmiştir. Ek 24'te Karaman-Ereğli 1.kat planı olarak belirtilen plan incelendiğinde iki lojman olarak tasarlandığında iki adet merdiven kullanıldığı görülmüştür. Karaman garında bir adet merdiven yer almasından dolayı yapının tek lojman olarak planlandığı düşünülmektedir ve günümüzde hala aynı işlevselliğini devam ettirmektedir. Günümüzde lojmanda 5 oda, iki mutfak ve 2 wc yer almaktadır (Şekil 4.12).



Şekil 4.12. Karaman Gar Binasi 1.Kat Planı (R.Öcal 2019)

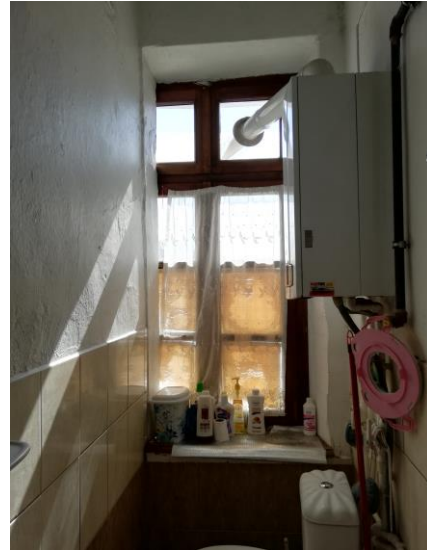
Kapıdan içeri girdiğimizde doğu batı doğrultusunda bir koridor etrafında sıralanmış odalar görülmektedir. Girişe göre kuzeyde iki, doğu ve batı da ise ikişer oda yer almaktadır (Şekil 4.14). Girişin hemen sağ tarafın tuvaletin bitişiğinde yer alan odanın mutfağa çevrildiği görülmüştür (Şekil 4.15). Lojmanda bir odanın daha mutfak olarak çevrilmiş olması ve girişte iki adet kapının yer almasından dolayı bir dönem iki adet lojman olarak kullanılmış olabileceği düşünülmektedir. Lojmana girişte kuzeyde yer alan mevcutta kullanılmayan kapıdan girildiğinde ise kuzeyinde bir mutfak ve batısında wc yer almaktadır. Lojmanda yer alan mekânların aydınlatılması gar yapısının doğu ve batı cephelerinin sağır olmasından dolayı güney ve kuzey cephelerinde yer alan ahşap pencereler ile sağlanmaktadır.



Şekil 4.13. Karaman Gar Binası Lojman Merdiveni

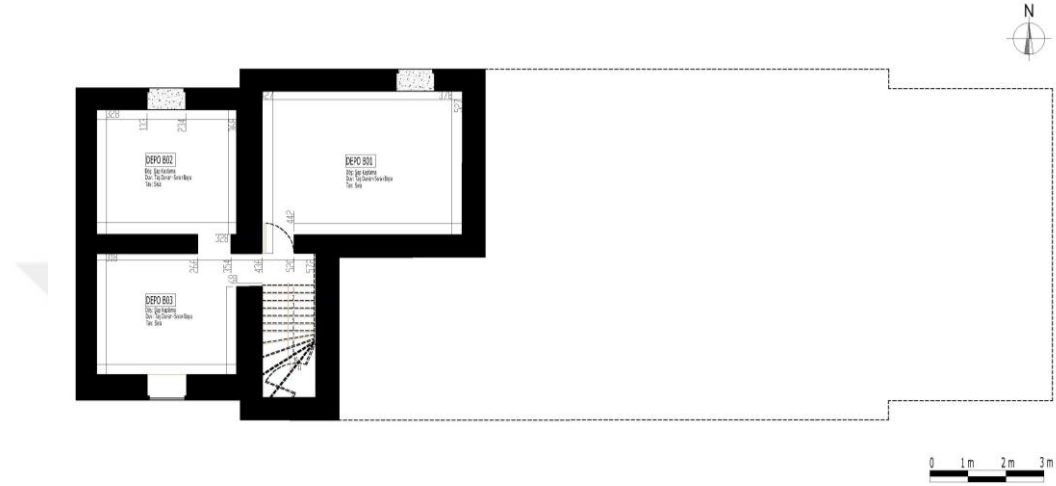


Şekil 4.14. Gar Binası Lojman Oda

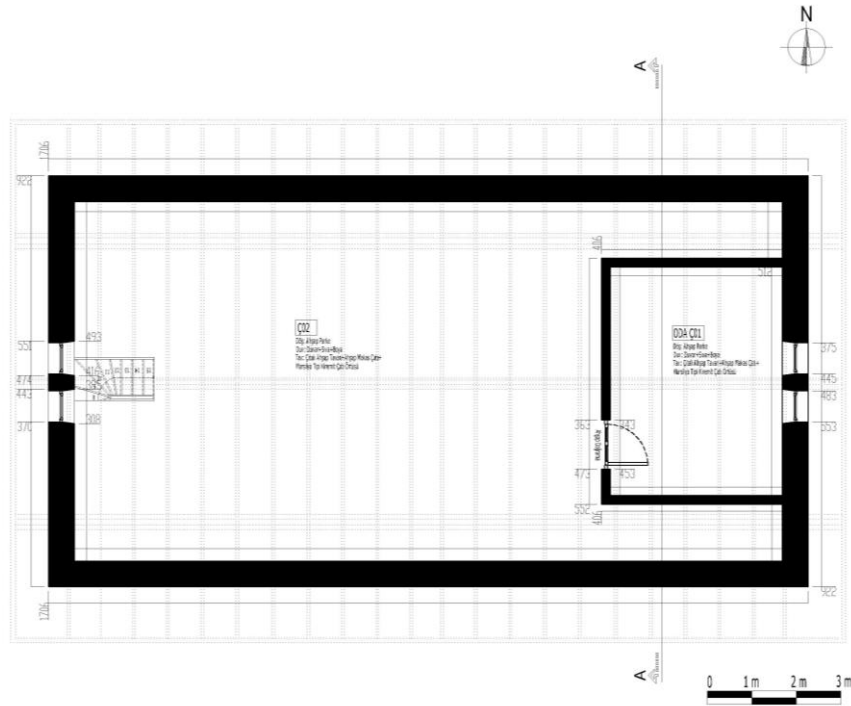


Şekil 4.15. Gar Binası Lojman Wc

Bodrum katına giriş yapının güneyinde yer alan kapıdan ahşap döner merdivenlerin altından ahşap kapı ile 11 basamakla sağlanmaktadır (Şekil 4.25). Bu alanda yapının tek katlı batı uzantısının altı ve merdiven boşluğunun kuzeyindeki odanın altı bodrum olarak kullanılmıştır. Bir adet odunluk, iki adet de depo yer almaktadır (Şekil 4.16). Bu alanda zemin seviyesinden belli bir kısmı görülen pencerelerden kuzeyde yer alan pencereler tamamen kapatılmıştır.



Şekil 4.16. Karaman Gar Binası Bodrum Kat Planı (R.Öcal 2019)



Şekil 4.17. Karaman Gar Binası Çatı Planı (R.Öcal 2019)

Yapının çatı katına ahşap merdivenler ile 15 rıhtta çıkılmaktadır (Şekil 4.18). Ek 22'deki Akşehir garı tip proje çatı planı incelendiğinde bu alanda herhangi bir mekâna yer verilmediği görülmektedir. Ancak Karaman garının çatı arası kullanımında mevcutta 5,12x3,86 ölçülerinde bir oda bulunmaktadır (Şekil 4.17) (Şekil 4.19). Bu odanın muhdes bir alan olduğu düşünülmektedir. Bu mekândaki oda doğu cephesinde bulunan iki adet tek kanatlı ahşap pencere ile aydınlatılmaktadır. Çatı arasında ayrıca batı cephesinde yer alan iki adet ahşap pencere yer almaktadır.



Şekil 4.18. Gar Binası Çatı Arası Merdiveni

Şekil 4.19. Gar Binası Çatı Arası

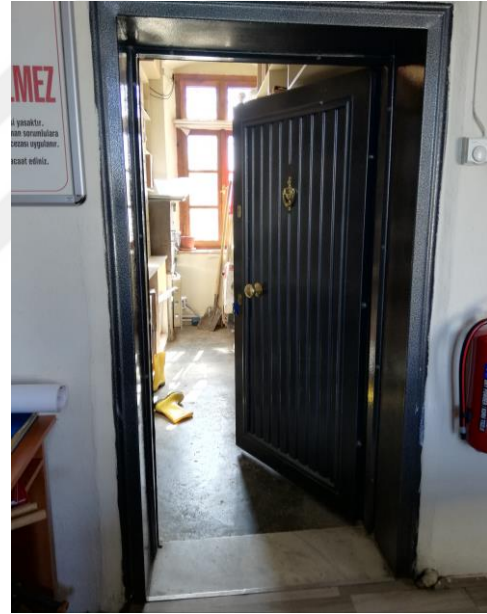
**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** Yapının 2 kat olan merkez binasının duvarları yaklaşık 60 cm kalınlığında uzantıları olan tek katlı bölümler ise yaklaşık 50 cm kalınlığında kâgir (yığma) olarak inşa edilmiştir. Zemin katta Gar müdürünün odası ve dinlenme odası olarak kullanılan mekân da mevcutta zemin dekoratif seramik ile kaplanmıştır (Şekil 4.20). Tavanı ise geçirdiği tadilat sonrası alçıpan asma tavan olarak değiştirilmiştir. Merkez binanın zemin katının diğer bölümlerinde zemin döşemesi laminant parke olarak değiştirilmiş, tek katlı yan kollarda ise ahşap döşeme mevcuttur (Şekil 4.21). Yapının zemin katında tavanlarda genel olarak çitalı ahşap tavan kullanılmıştır. Bu katta yer alan kapı ve pencereler ahşaptır, yalnızca zemin katta Z06 no'lu odanın kapısı çelik kapı ile değiştirilmiştir (Şekil 4.22).



Şekil 4.20. Karaman Gar Binası(eski yolcu salonu) Gar Müdürü odası ve Misafir Odası



Şekil 4.21. Gar Binası Zemin Kat



Şekil 4.22. Gar Binası Zemin Kat

Lojman katında yer alan odalarda zemin döşemesi ahşap kaplamadır. Kuzeydeki mutfakta, banyoda ve wc'lerde zeminde seramik, güneyde yer alan mutfakta ve holde zeminde mozaik beton kullanılmıştır. Bu alanda yer alan mekânların genelinin tavanında çıtalı ahşap tavan yer almaktadır. Çatı arasında ise odanın zemininde laminant parke tavanında çıtalı ahşap tavan kullanılmıştır (Şekil 4.23).



Şekil 4.23. Gar Binası Çatı Arası Oda Penceresi



Şekil 4.24. Gar Binası Çatı Arası

Bodrum katın duvarları taş yığma olarak yapılmıştır. Duvarlarda yer yer dökülmeler meydana gelmiştir. Bodrum katının tavan döşemesi incelendiğinde tonozlu volta (putrelli) döşeme ile yapıldığı ve aralarının tuğla ile doldurulduğu görülmektedir (Şekil 4.26). Bu alanda kuzeyde yer alan odalardaki pencereler içi doldurularak kapatılmıştır.

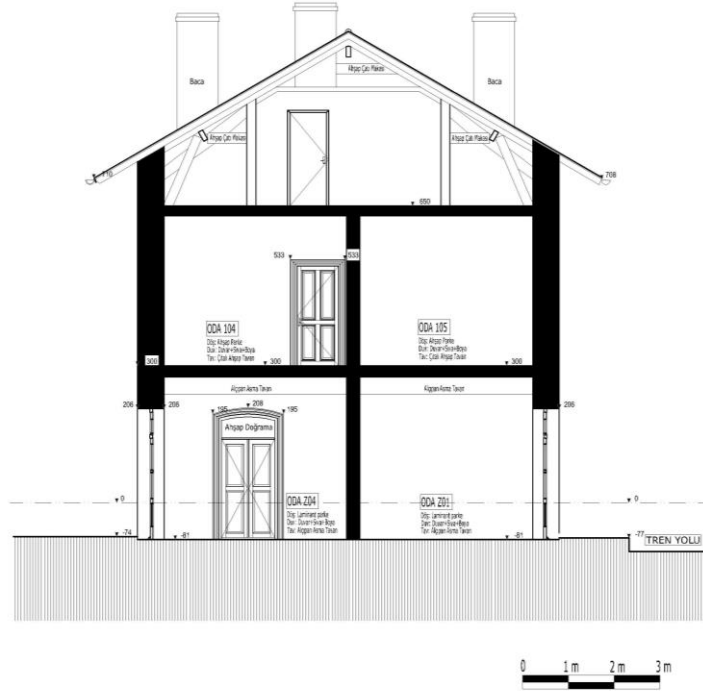


Şekil 4.25. Gar Binası Bodrum Merdiveni



Şekil 4.26. Gar Binası Bodrum Tavanı



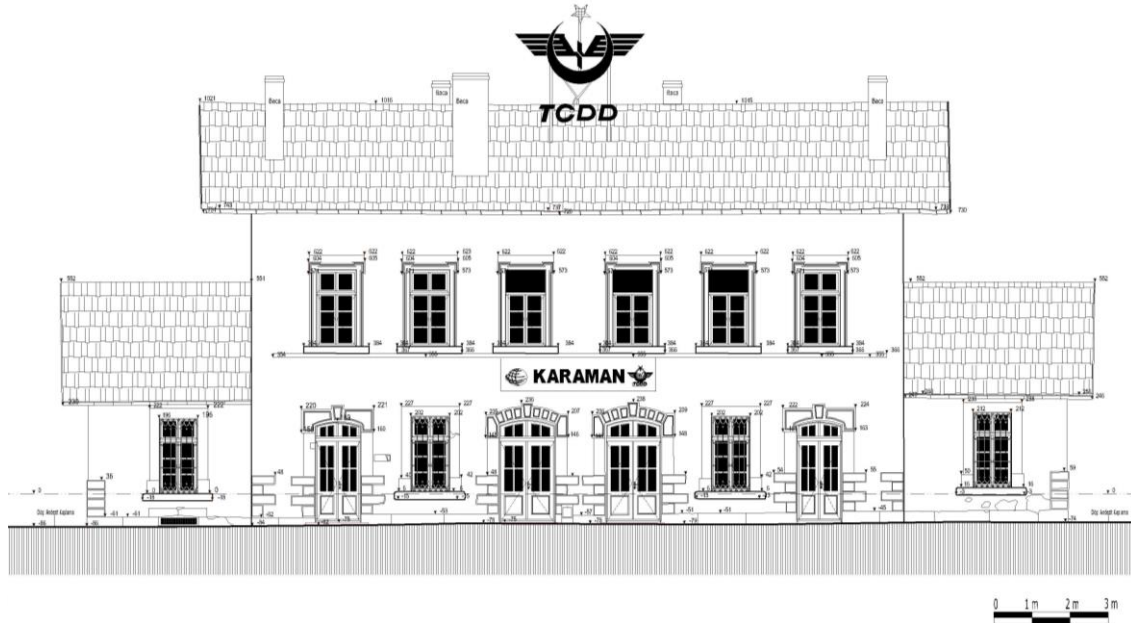


Şekil 4.27. Karaman Gar Binası A-A Kesiti (R.Öcal,2019)

**Cephe Özellikleri:** Simetrik cephe düzeninde inşa edilen yapının güney ve kuzey cephelerinde dört doğu ve batı cephelerinde iki olmak üzere toplamda dış cephede 12 adet ahşap kapı yer almaktadır (Şekil 4.28) (Şekil 4.29). Yapı oldukça sade bir üslupta inşa edilmiştir. Cephelerde süsleme olarak yapının köşelerinde ve kapı kenarlarında 1,20 m yüksekliğinde kesme taşlar kullanılmıştır. Cephelerin en belirgin özelliği kuzey cephesinde kapıların hemen üstünde güney cephesinde ise pencerelerin hemen altında kat silmesi yer almasıdır.

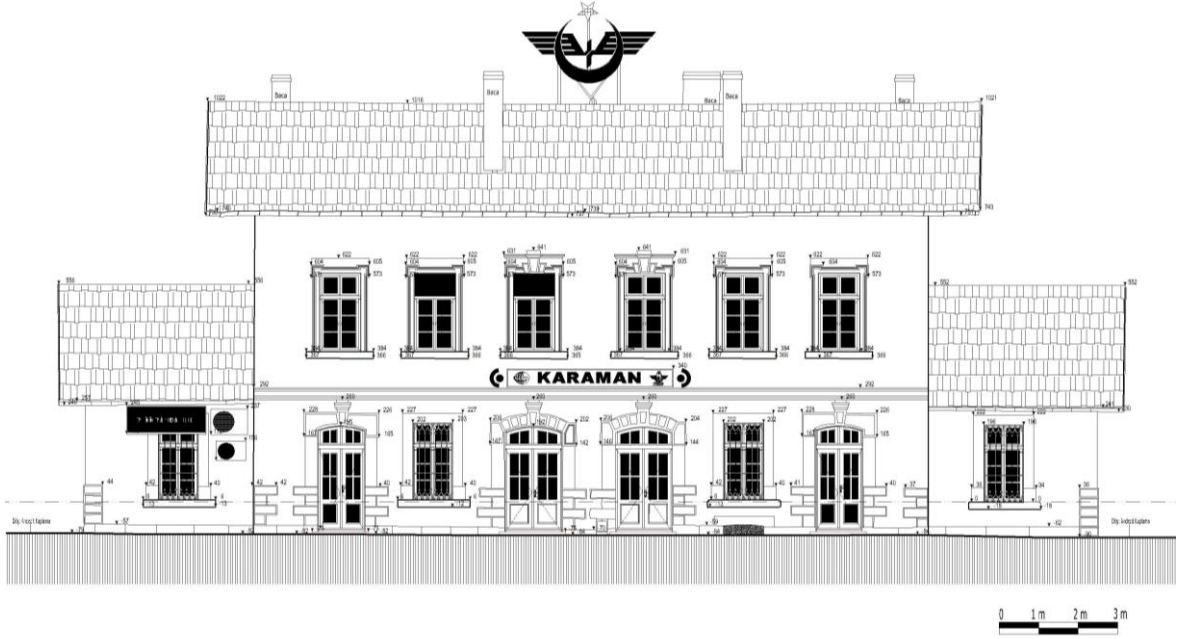


Şekil 4.28. Karaman Gar Binası Güney Cephesi



Şekil 4.29. Karaman Gar Binası Güney Cephesi (R.Öcal,2019)

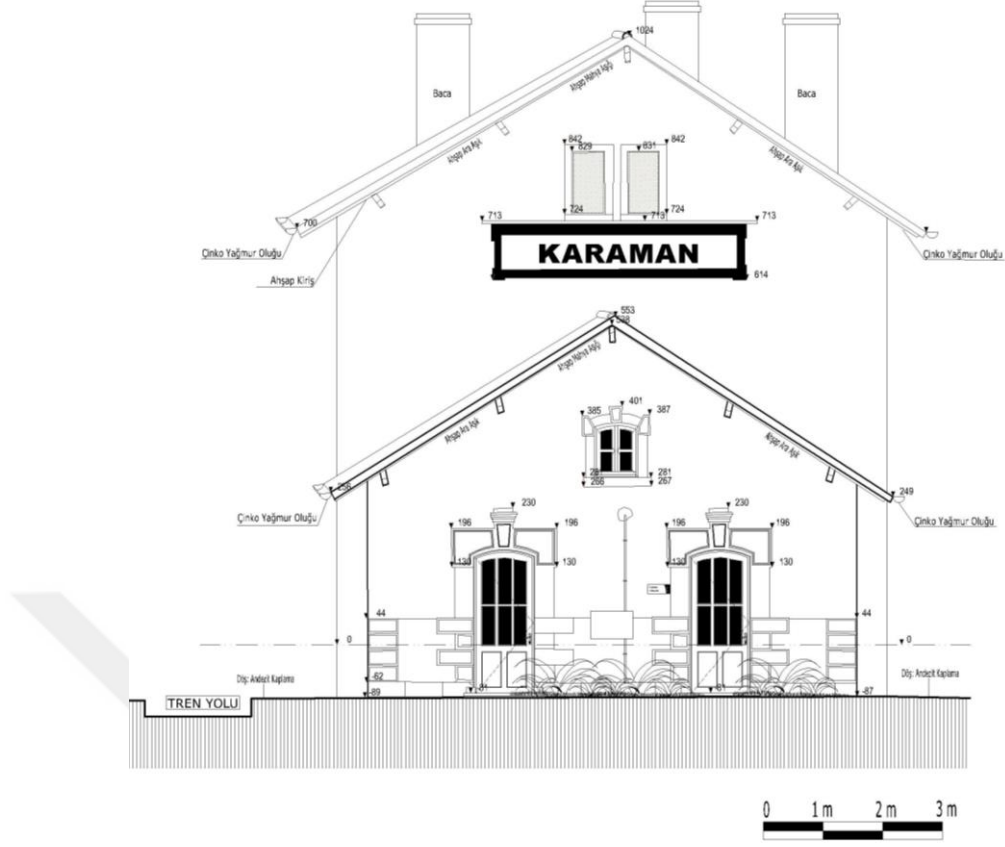
Yapının bütün cepheleri zeminden yaklaşık 30 cm yüksekliğinde taşlarla çevrelenmiştir. Bütün cephelerde yer alan basık kemerli kapıların etrafında yer alan sövelerin taş sıraları belirginleştirilmiştir (Şekil 4.30). III. sınıf bekleme salonu olarak tasarlanan mekânın kapıları diğerlerinden farklı olarak kemerlerindeki taşlar izlenebilir şekilde, orta kısımda yer alan kilit taşı ise belirgin bir şekilde yapılmıştır. Yapının diğer kapılarında yalnızca kemerin ortasında bir adet kilit taşı yer almaktadır. Yapının bütün cephelerinde yer alan pencerelerin kenarları silmelerle çevrelenmiştir. Diğer pencerelerden farklı olarak güney cepesinde bulunan iki pencerenin üst kısmında 1 adet kilit taşı olmak üzere birbirini izleyen üç taş bulunmaktadır (Şekil 4.28) (Şekil 4.29). Zemin kattaki pencerelerin tamamı demir parmaklıklarla korunmuştur (Şekil 4.33) (Şekil 4.34). Yapının doğu batı doğrultusunda çatı aralarında merkez yapı da ikişer adet, tek katlı bölümlerde birer adet ahşap pencere yer almaktadır. Tek katlı uzantılarda çatı arası mevcutta kapatılmıştır. Bodrum kat pencerelerinin iki tanesi kapatılmış ancak zemin seviyesinden yaklaşık 30 cm yüksekliğinde izleri görülmektedir. Yapının hem merkez kütesinin hem de tek katlı uzantılarının çatısı ahşap makaslar ve kirişler üzerine oturtulmuş beşik çatıdır ve üzeri Marsilya kiremitle kaplanmıştır.



Şekil 4.30. Karaman Gar Binası Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)



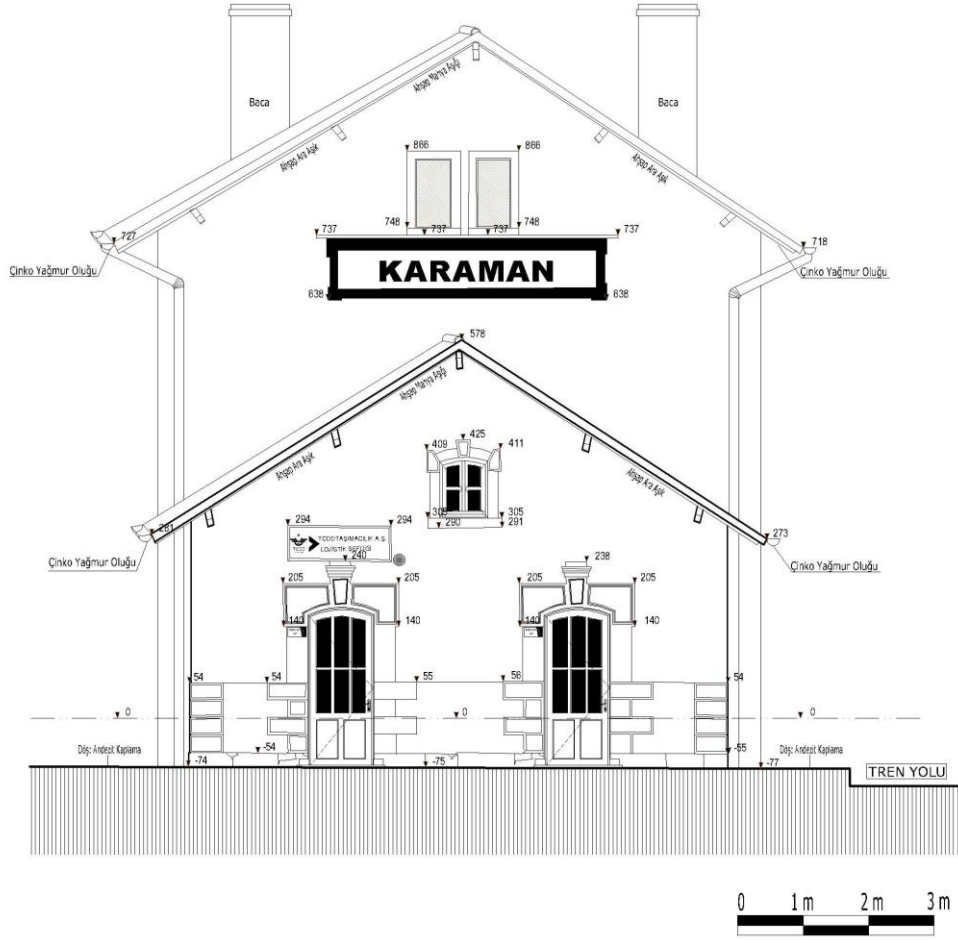
Şekil 4.31. Karaman Gar Binası Kuzey Cephesi



Şekil 4.32. Karaman Gar Binası Batı Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.33. Karaman Gar Binası Doğu Cephesi (R.Öcal 2019)



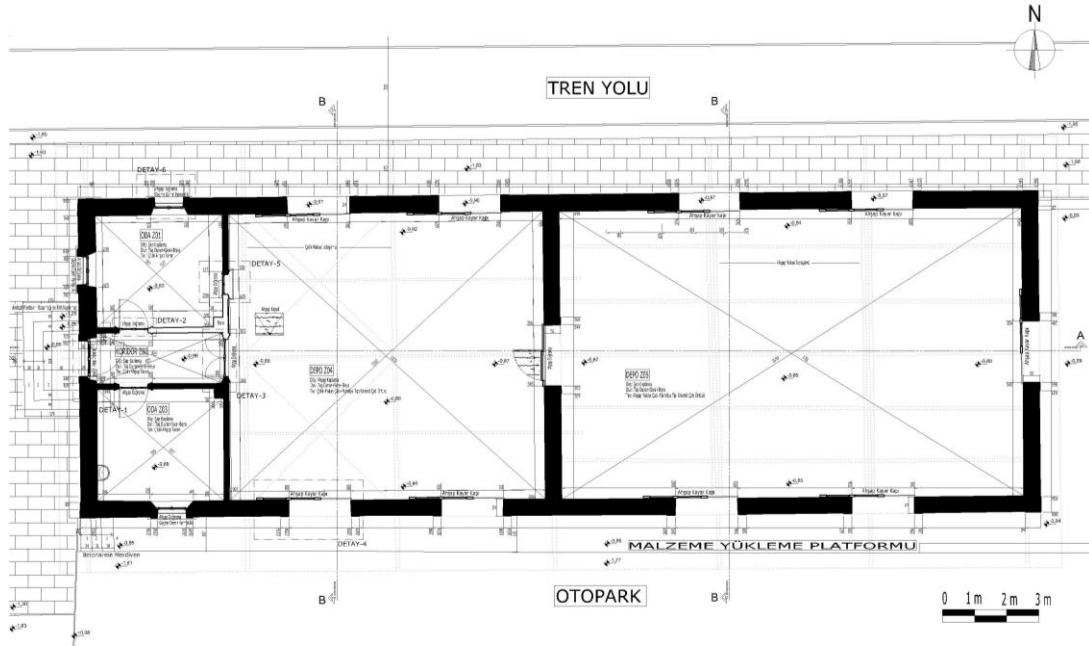
Şekil 4.34. Karaman Gar Binası Batı Cehesi (R.Öcal,2019)

#### 4.1.2. Ambar binası

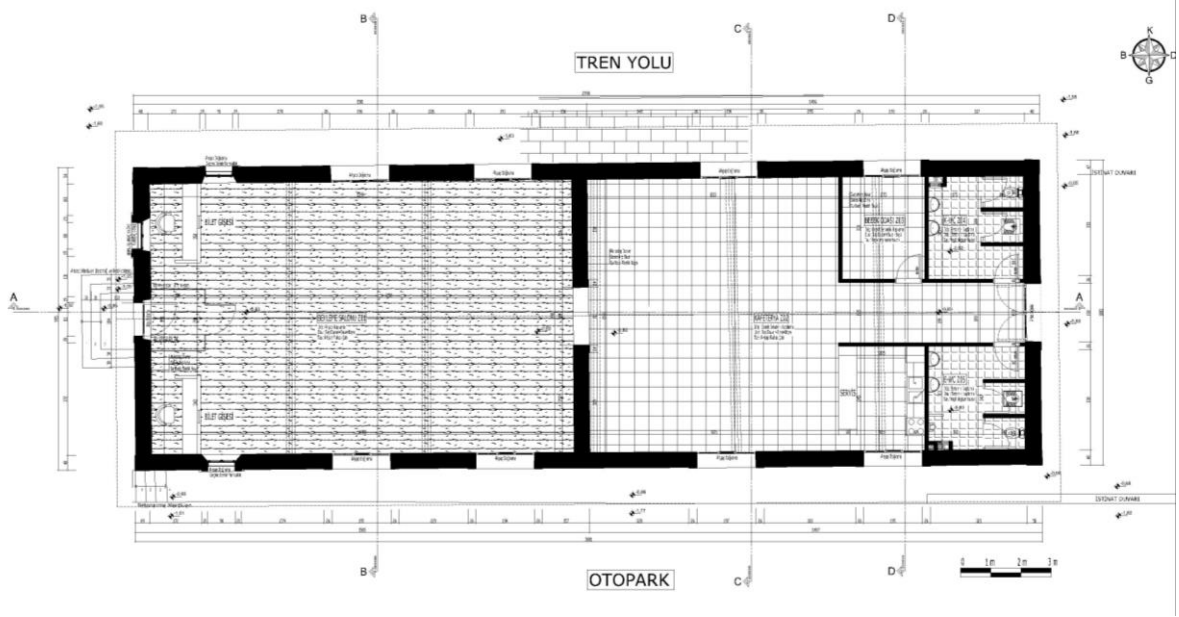
10 plan no'lu eşya ambarı Karaman gar binasının batı yönünde tren hattının da güneyinde hatta yakın bir konumda inşa edilmiştir. TCDD arşivlerinde yapının eşya ambarı olduğu belirtilmiştir. Konya garı içerisinde yer alan ambar binası ile benzer özellikler göstermektedir. TCDD arşivlerinde ambar binasının ilk depo bölümü 1925 yılında inşa edilmiştir. Bu deponun yetersiz kalması sebebiyle 1954 yılında benzer özellikte ikinci depo kısmının inşa edildiği düşünülmektedir. Yapının 2011 yılında rölöve restorasyon çalışmaları yapılmış olup günümüzde yolcu salonu olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.35). Yapı TCDD'den alınan röleve ve restorasyon raporu da göz önüne alınarak değerlendirilmeye çalışılmıştır.

**Plan Özellikleri:** İki farklı dönemde doğu-batı doğrultusunda inşa edilen eşya ambarının iki depo bölümü yaklaşık olarak aynı ölçülerde dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiştir. Yapıya 3 basamaklı bir merdivenle batı cephesinden ilk depo kısmına ahşap bir kapı ile giriş sağlanmaktadır. Mevcutta yolcu salonu olarak kullanılan yapıya yolcular için girişler buradan sağlanmaktadır (Şekil 4.36). Yapı üzerinde ambara gelen eşya giriş çıkışlarının sağlanması için yapılan diğer kapılar giriş çıkış için günümüzde kullanılmamaktadır pencere görevi görmektedir.

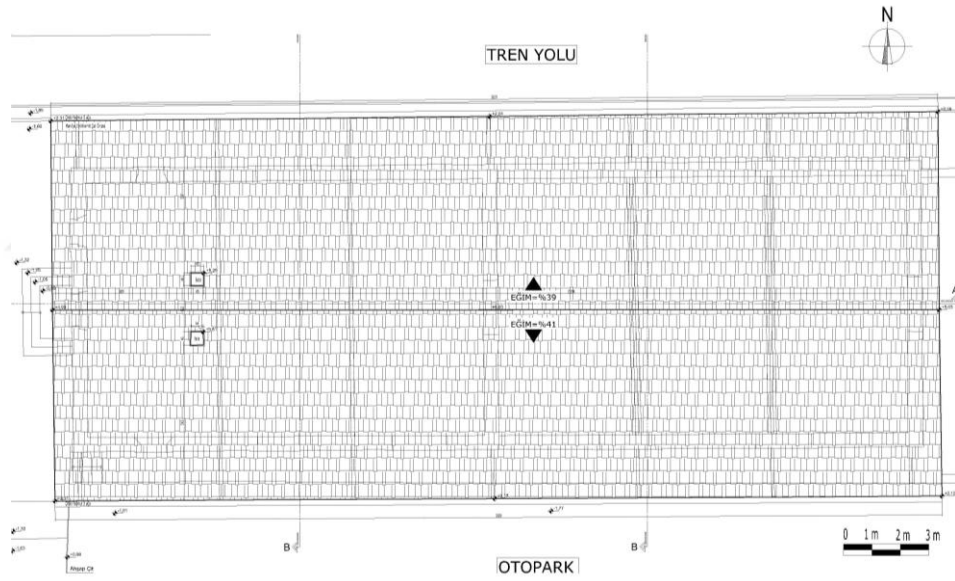
Ek 33'deki restitüsyon planı incelendiğinde giriş kısmındaki koridor ve yanında bulunan iki oda restorasyon sonrası kaldırıldığı ve bu alanların yerine gişe işlemlerinin yapıldığı iki adet camlı bölme yapılmıştır. Restorasyon projesinde belirtilen rüzgârlık kısmı yapı içerisinde yer almamaktadır. Yapı restorasyon sonrasında ilk girişte bulunan büyük depo kısmı yolcu bekleme salonu olarak ikinci depo kısmı da kafeterya, wc ve bebek odası olarak düzenlenmiştir ancak mevcut durumda bunlara ek olarak restorasyon sonrası kafeterya olarak belirlenen alanda iki depo arasındaki geçişin sağ ve sol kollarında bay bayan mescit yapılmıştır (Şekil 4.39). Kafeterya olarak belirtilen alan günümüzde yolcuların bekleme alanı olarak kullanılmaktadır. Ayrıca Restorasyon projesinde kafeteryanın servis bölümü olarak belirtilen alan mevcutta kapatılmıştır (Şekil 4.36).



Şekil 4.35. Ambar Binası Kat Planı-Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)

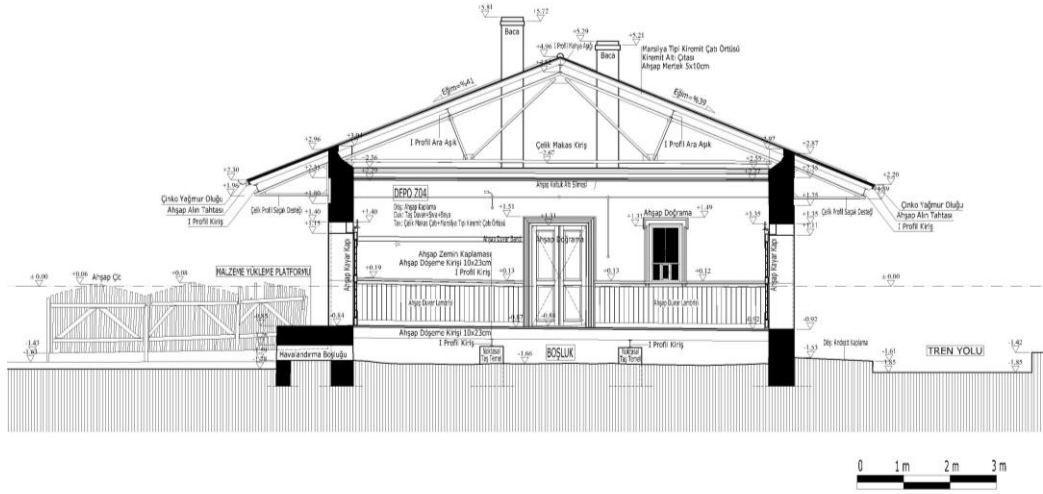


Şekil 4.36. Ambar Binası Kat Planı- Restorasyon Çizimi (TCDD arşiv)



Şekil 4.37. Ambar Binası Çatı Planı (TCDD arşiv)

1954 yılında batı duvarına bitişik olarak inşa edilen ikinci depo kısmının yapıya sonradan eklenmiş olduğu cephe düzeni ve çatı sistemine bakıldığında çok açık bir şekilde görülmektedir. Ancak yapının rölöve projesi incelendiğinde ikinci depo kısmının içerisinde herhangi bir mekân bulunmamakta ve bu alanın eşya ambarının yetersiz kalması sebebiyle inşa edildiği görülmektedir. Bu iki alan arasında yer alan duvar da basık kemerli üzerinde izlenebilir kilit taşlarının yer aldığı bir kapı bulunmaktadır. Bu alanda yer alan kapı restorasyon sonrası kaldırılmıştır ancak halen iki mekan arasında geçiş için kullanılmaktadır (Şekil 4.38) (Şekil 4.39).



Şekil 4.40. Ambar Binası Kesiti Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)



Şekil 4.38. Ambar Binası Eski İç Mekân Kapıları (TCDD arşiv)



Şekil 4.39. Ambar Binası İki Depo Arası Geçiş Kapısı (TCDD Arşiv)



**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** Ambar binası (yolcu salonu) ‘nun 2011 yılında rölöve-restorasyon projesi hazırlanmış olup yapının rölöve raporunda duvarların sıralı moloz taş ile kâgir (yığma) olarak, dış duvarlarının yaklaşık 50 cm taş duvar ve iç mekânlardaki duvarların ise 15 cm tuğla duvar ile bölündüğü belirtilmiştir (Şekil 4.40). Ancak Karaman gar yapıları içerisinde lokomotif binasının sıvasının dökülen kısımları incelendiğinde su basmana kadar taş olarak geri kalanının tuğla yığma olarak yapılmış olması ve ambar binasının restorasyonundan sonra pencere hizasına kadar olan kısmın moloz taş olarak görülmesinden dolayı yapının geri kalan kısmın taş ya da tuğla olduğuna dair kesin bir bilgi verilememektedir (Resim 4.41) (Şekil 4.42).



Şekil 4.41. Ambar Binasi Kuzey - Doğu Cepheleri (TCDD arşiv)



Şekil 4.42. Ambar Binasi Restorasyon Öncesi İç Mekân (TCDD arşiv)

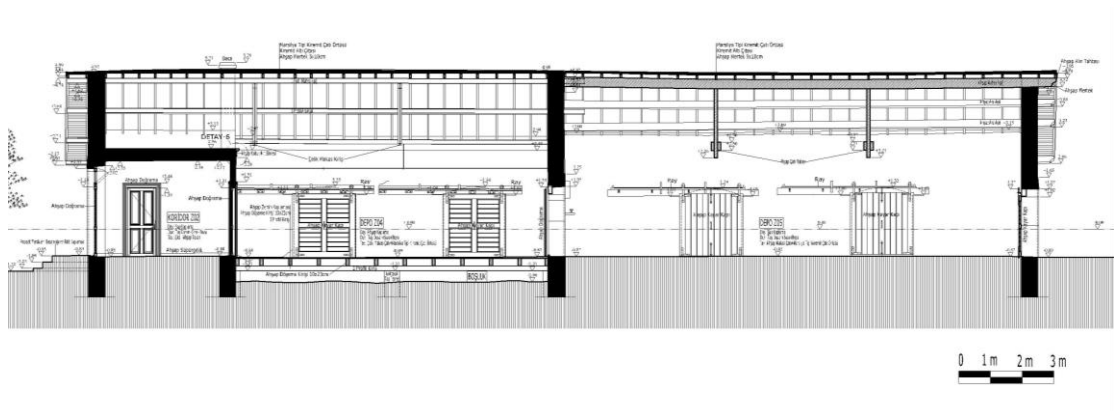
Yapının rölöve raporunda bekleme salonu hariç diğer mekânların şap kaplama olduğu bekleme salonunun ahşap kaplama olduğu belirtilmiştir (Şekil 4.43). Restorasyon

sonrasında ise birinci depo kısmı ahşap kaplama olarak bırakılmış ikinci depo kısmı ise granit seramik kaplama yapılmıştır. Wc kısımları da zemin döşemesi seramik, tavan ise alçıpan ile kapatılmıştır.

Yapının çatısı iki farklı şekilde yapılmıştır. Batı tarafında 1925 yılında inşa edilen ilk depo kısmında yer alan mekânların ve deponun üst örtüsü çelik makaslar üzerine oturtulmuş ahşap merteklerden oluşmakta ve 1954 yılında inşa edilen ikinci depo kısmının ise üst örtüsü ise ahşap makaslar ve ahşap merteklerden inşa edilmiştir (Şekil 4.44) (Şekil 4.45). Yapının çatısı restorasyon sonrası tamamen yenilenmiştir.



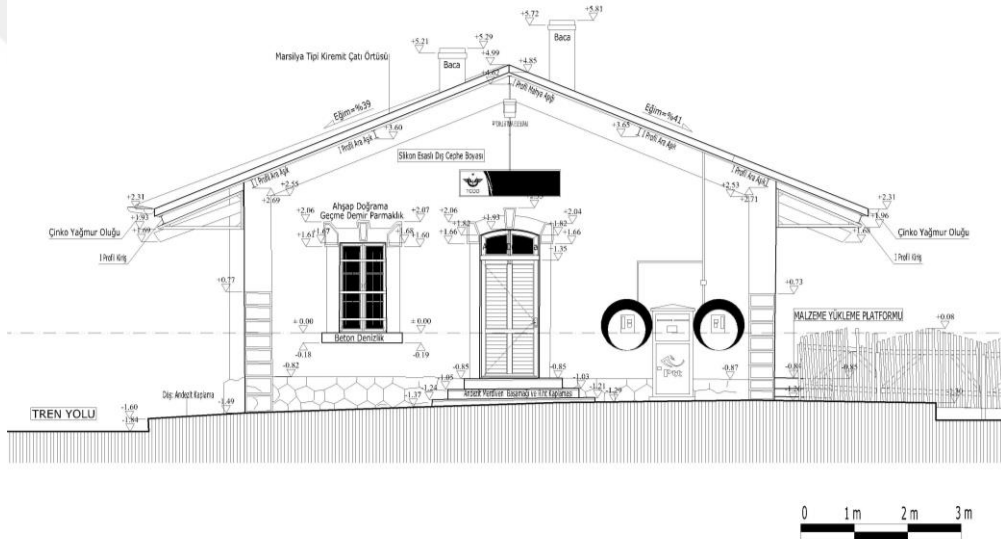
Şekil 4.43. Ambar Binası iç mekân



Şekil 4.44. Ambar Binası Kesiti Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)



Şekil 4.45. Ambar Binası Batı Cephesi (TCDD arşiv)

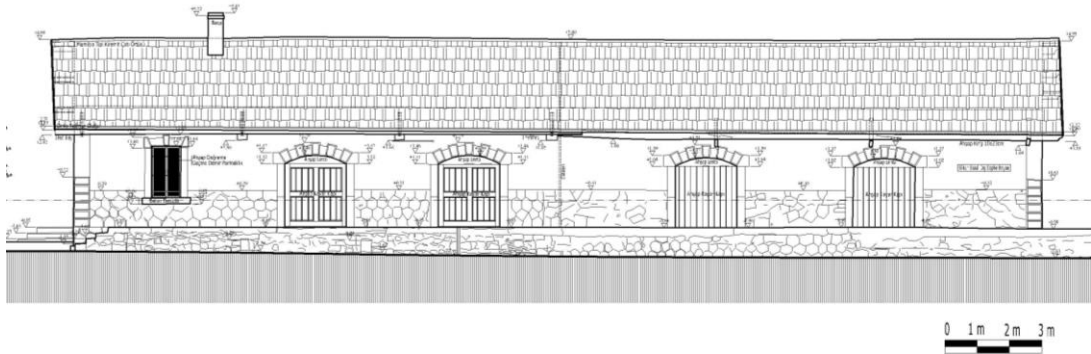


Şekil 4.46. Ambar Binası Batı Cephesi Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)

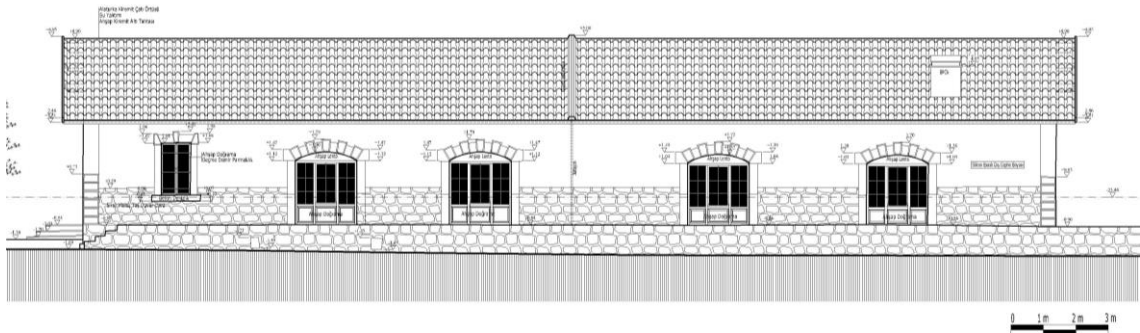
**Cephe Özellikleri:** Yapının rölöve raporunda belirtilen bilgilere ve eski resimlere bakıldığında kuzey ve güney cephelerinde dört, doğu cephesinde ise bir adet sürgülü kapının yer aldığı belirtilmiştir (Şekil 4.47). Batı cephesinde ise bir adet ahşap kapı yer almaktadır (Şekil 4.46). Bu kapıların geniş tutulması ve sürgülü yapılmasının nedeni bu mekânlara gelen malların içeri giriş çıkışlarını sağlayabilmek için yapılmıştır. Ayrıca bu kapıların kuzey güney doğrultusunda yapılmış olması gelen malların şehirle tren hattı arasında giriş çıkışların kolay sağlanabilmesi hedeflenmiş olduğu düşünülmektedir. Basık kemerli yapılan ahşap sürgülü kapıların etrafı 25 cm dikey kesme taş sövelerle çevrelenmiştir (Şekil 4.47). Bu kapıların kemer kısmında birbirini izleyen temsili kilit taşları bulunmaktadır. Yapının köşelerinde kullanılan kesme taşlarla

yapıya hareketlilik katılmıştır. Ayrıca yapının restorasyon sonrası pencere hizasına kadar yer alan moloz taşların açığa çıkarılması yapıya estetik bir görünüm kazandırmıştır (Şekil 4.48).

Yapının kuzey ve güney cephesinde bir batı cephesinde de bir olmak üzere yapının toplamda üç tane çift kanatlı penceresi vardır (Şekil 4.47) (Şekil 4.49). Bu pencereler ahşaptan yapılmış olup demir korkuluklarla kapatılmıştır. Yapı içerisinde depoya açılan bir adet ahşap pencere yer almaktadır. Ancak Restorasyon sonrası oda ile birlikte kaldırılmıştır. Bu yapının eşya ambarı olarak inşa edilmiş olmasından dolayı pencereleri az sayıda ve küçük tutulmuştur. Restorasyon sonrası yolcu salonu olarak kullanılan alanda, üst bölümünün cam ağırlıklı olduğu yeni ahşap kapılar takılmıştır (Şekil 4.51) (Şekil 4.53). Bu kapılarla birlikte mekânın daha fazla aydınlatılmasına imkân sağlamıştır. Yapının kuzey ve güney kısmında yaklaşık 175 cm olan ve binanın tüm cephelerini dolaşan geniş saçaklar yapılmıştır. Bu saçaklar geniş tutularak sundurma gibi yapıyı koruması amaçlanmıştır. Çatısı beşik çatı olarak yapılmıştır (Şekil 4.54).



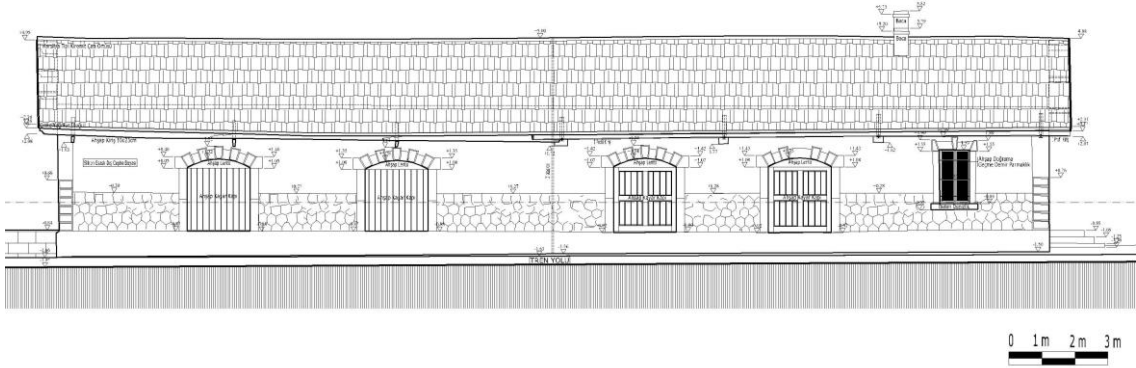
Şekil 4.47. Ambar Binası Güney Cephesi Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)



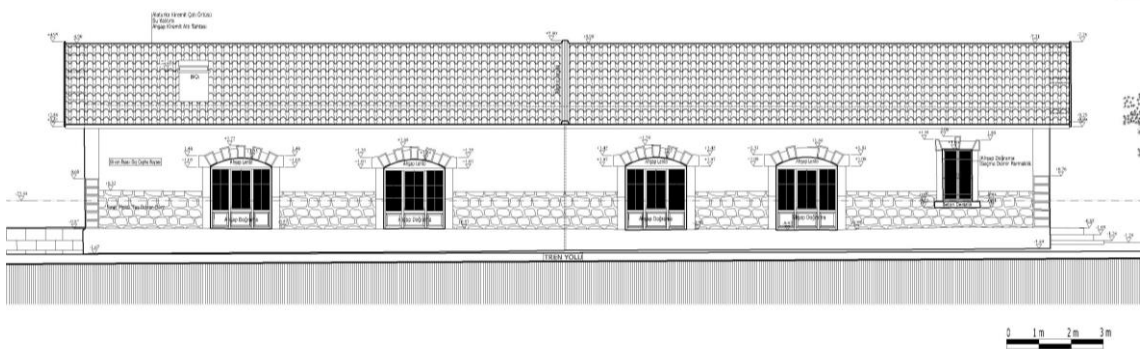
Şekil 4.48. Ambar Binası Güney Cephesi Restorasyon Çizimi (TCDD arşiv)



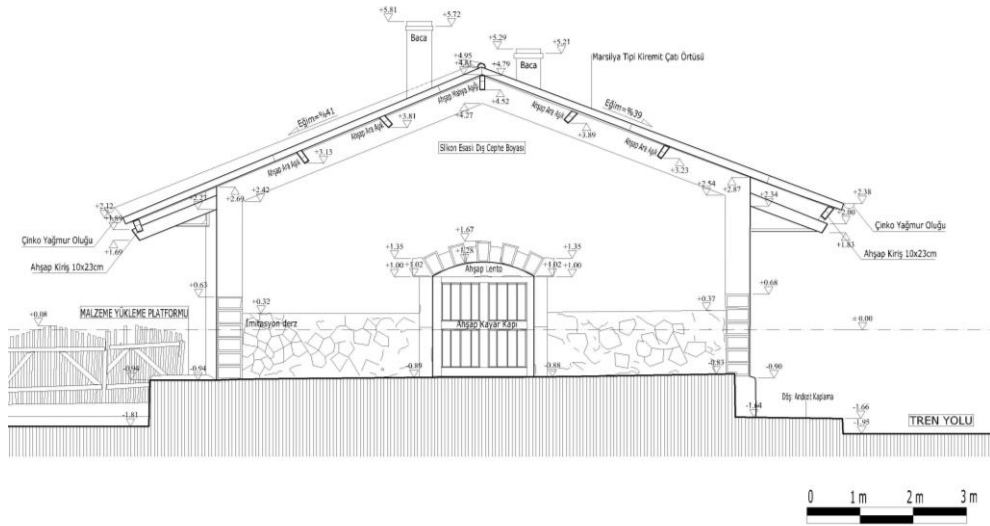
Şekil 4.49. Ambar Binası Kuzey Cephesi (TCDD Arşiv)



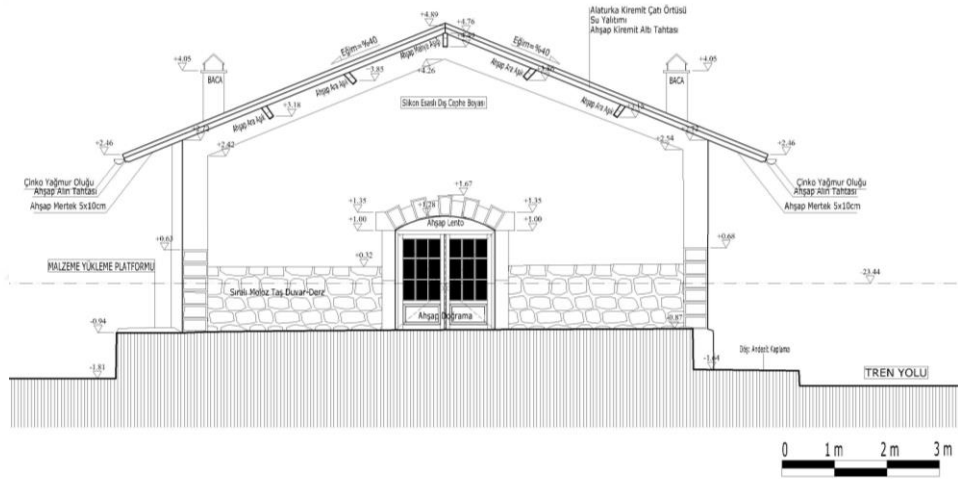
Şekil 4.50. Ambar Binası Kuzey Cephesi Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)



Şekil 4.51. Ambar Binası Güney Cephesi Restorasyon Çizimi (TCDD arşiv)



Şekil 4.52. Ambar Binası Doğu Cephesi Rölöve Çizimi (TCDD arşiv)



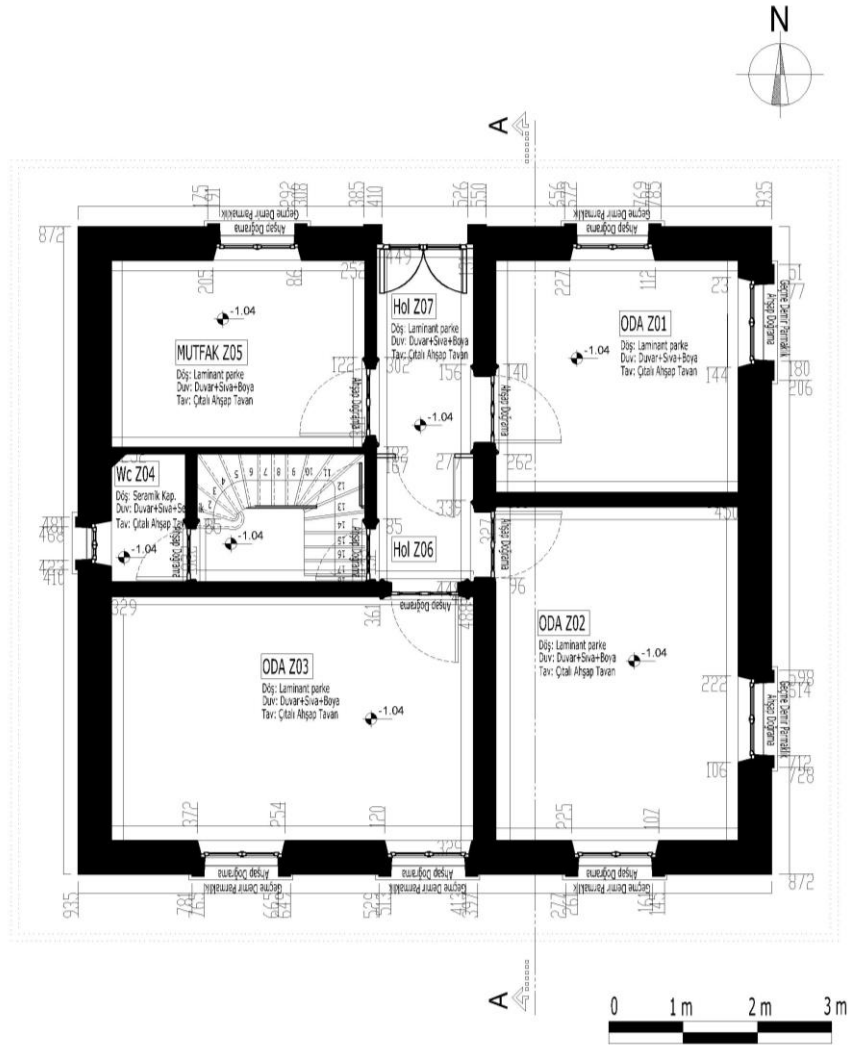
Şekil 4.53. Ambar Binası Güney Cephesi Restorasyon Çizimi (TCDD arşiv)



Şekil 4.54. Ambar Binası Doğu Cephesi (TCDD arşiv)

### 4.1.3. Lojman

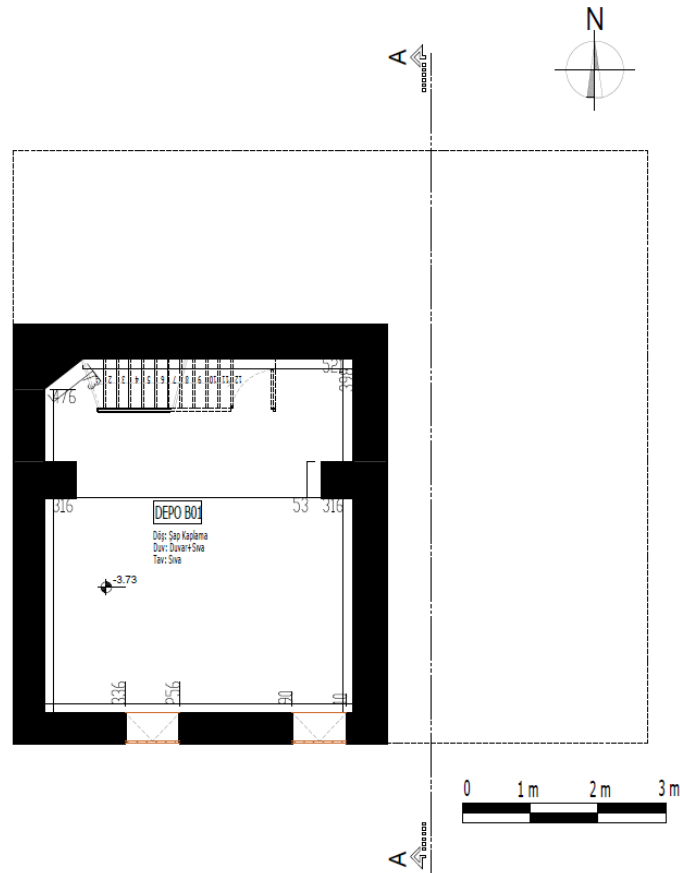
Lojman binası 1903 yılında istasyon binası ile birlikte ilk yapılan lojman binasıdır. Karaman istasyon yapı kompleksinin içerisinde bulunan lojmanlardan en özellikli yapıları 4 plan no'lu lojman olduğu söylenebilir (Şekil 4.55). Doğu-Batı doğrultusunda kare planlı olarak inşa edilen bu yapıda Alman mimari üslubunun özellikleri görülmektedir. Bunlara basık kemerli kapı ve pencereler, geniş saçakları ve yüksek eğimle yapılan çatısı gösterilebilir.



Şekil 4.55. Lojman Zemin Kat Planı (R.Öcal,2019)

**Plan Özellikleri:** Yapı kare planlı ve tek katlı olarak inşa edilmiştir (Şekil 4.55). Yapı içerisinde 4 oda, 1 mutfak, wc ve banyo yer almaktadır. Yapıya tabi zemin kotundan kuzey cephesinde yer alan basık kemerli ahşap bir kapı ile Z07 no'lu hole girilmektedir. Bu holün batısında mutfak doğusunda ise bir oda yer almaktadır. Hol Z07 kısmı tavana kadar yükselen ahşap bir kapı ile hol Z06'ya açılmaktadır. Bu holün kuzeyinde ve doğusunda bir oda, batısında ise wc, merdiven bölümü ve bu merdivenin altında bodruma geçişi sağlayan kapı vardır.

Bodruma döner merdivenin altından 12 basamaklı ahşap bir merdivenle inilmektedir (Şekil 4.57). Bu alana girildiğinde bodrumun belli bir kısmının kullanıldığı görülmektedir (Şekil 4.56). Odanın havalandırılması ve aydınlatılması iki adet demir korkulukla kapatılmış pencere ile sağlanmaktadır. Pencereilerin zemin seviyesinden belli bir kısmı görülmektedir. Bu mekânın depo veya odunluk olarak yapılmış olduğu düşünülmektedir. Mevcutta çok fazla bakımsız kalmış bu alanda yer yer nem ve rutubetten kaynaklı dökülmeler görülmektedir (Şekil 4.58). Günümüzde kullanılmamaktadır.



Şekil 4.56. Lojman Bodrum Kat Planı (R.Öcal,2019)

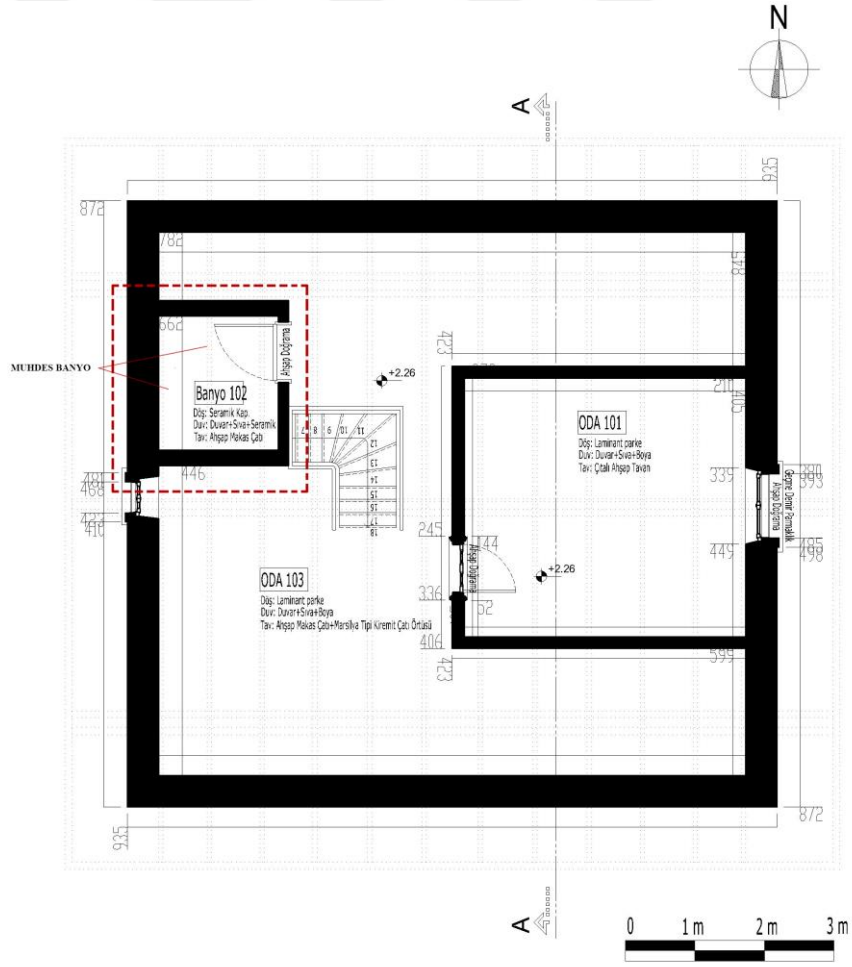




Şekil 4.57. Lojman Bodrum Merdiven



Şekil 4.58. Lojman Bodrum Duvarları



Şekil 4.59. Lojman Çatı Arası Planı (R.Öcal,2019)

Yapının çatı eğiminin yüksek yapılmasından dolayı çatı arası kullanımı mevcuttur bu alana 18 basamaklı ahşap döner bir merdivenle çıkılmaktadır (Şekil 4.60). Bu alanda bir oda ve diğer lojmanlardan farklı olarak bir banyo yer almaktadır. Banyo içerisinde pencere bulunmamaktadır. Çatı üzerinde yer alan pencere ile havalandırılması sağlanmaktadır. Lojman yapılarında banyo eksikliği göz önüne alınırsa bu alanın muhtes olduğu düşünülmektedir. Çatı arasında batı cephesinde bir adet küçük ahşap pencere ve bu alanda yer alan odanın doğusunda bir adet ahşap pencere yer almaktadır.



Şekil 4.60. Lojman Çatı Arası Merdiven

**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** Karaman garındaki yapıların hepsinde olduğu gibi bu yapı da kâgir (yığma) bir binadır. Yapı da dış duvarlar yaklaşık 45 cm ve iç duvarlarda 30 cm'lik duvar yapılmıştır (Şekil 4.63). Yapı içerisinde bulunan kapı ve pencereler ahşap malzemedен yapılmış olup hasar görmüş kısımları mevcuttur ve kapıların üzeri boyanmış durumdadır (Şekil 4.61). Binada zemin kattaki bütün odaların döşemeleri sonradan laminant parke ile kaplanmıştır (Şekil 61). Zemin kattaki mekânların tavanları çıtalı ahşap tavan olarak yapılmıştır. Bina içerisindeki tuvalet ise seramik ile kaplanmıştır. Yapı içerisinde bulunan merdiven ve korkulukları ahşaptan yapılmış olup bazı kısımları hasar almış olsa da özgün halini korumuştur. Bu merdivenlerden yapının hem çatı arasına hem de alt kısmından bodrum katına erişim sağlanmaktadır. Bodrum katında yer alan mekânda zemin şap kaplama olup süreç içerisinde toprak zemin yer yer açığa çıkmıştır. Bodrumun tavanı gar binasında olduğu gibi putrelli döşeme olarak yapılmıştır. Çatı arasında bulunan mekânların döşemeleri ise laminant parke ile kaplanmıştır (Şekil 4.62). Bu alanda yer alan odanın tavanı ahşap ile kapatılmıştır ancak banyoda tavana herhangi bir işlem yapılmamış çatı açıkta

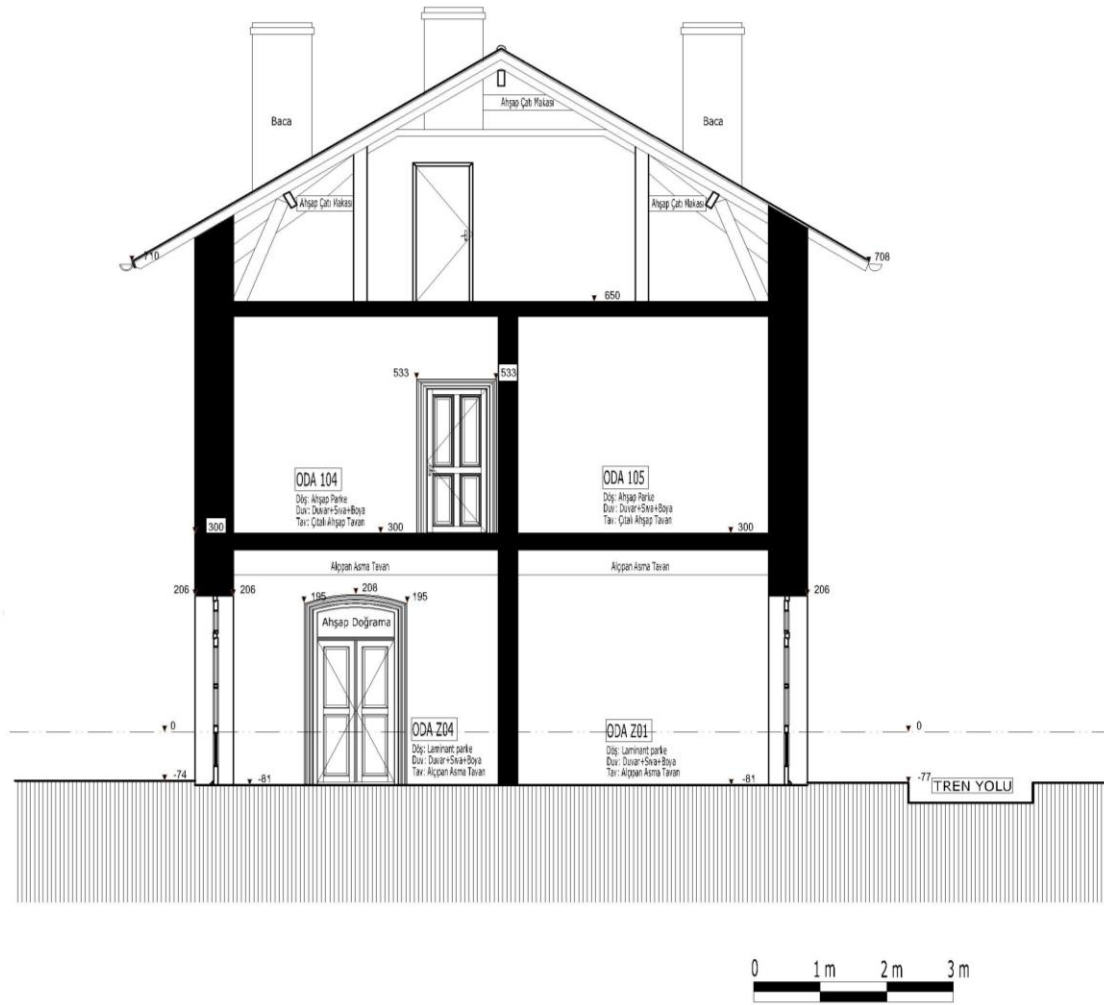
birakılmıştır ve banyonun aydınlatılması ve havalandırılması çatıda yer alan pencere ile sağlanmaktadır. Banyonun zemini ve duvarları yarıya kadar seramikle kaplanmıştır. Çatı örtüsü ahşaptan olup üzeri marsilya kiremitle kapatılmıştır. Yaklaşık 90 cm ahşap saçaklar yapının dört tarafında dolandırılmıştır.



Şekil 4.61. Lojman İç Mekân Kapıları

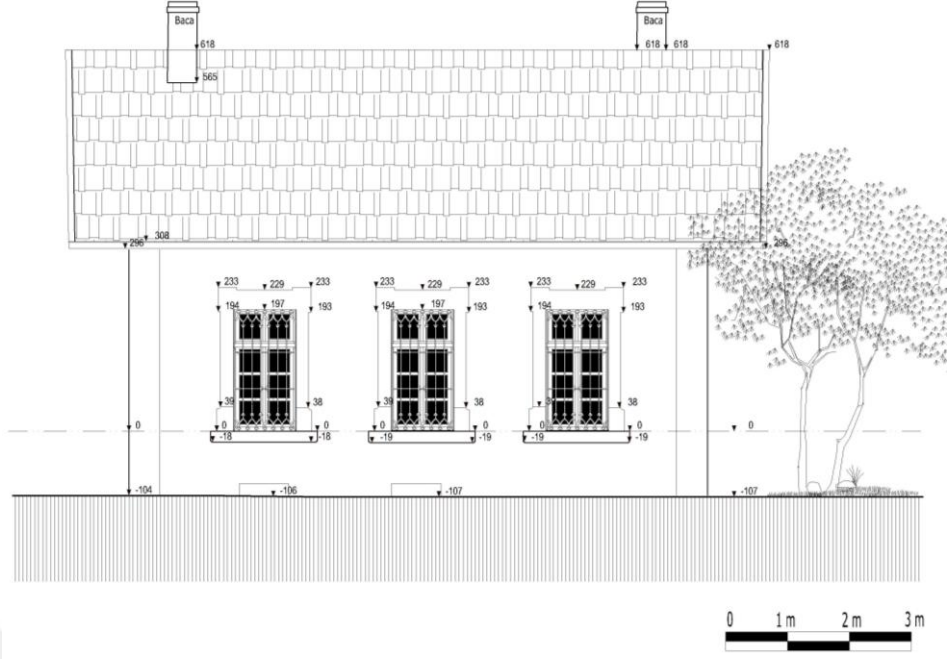


Şekil 4.62. Lojman Çatı Arası Mekân



Şekil 4.63. Lojman A-A Kesiti (R.Öcal,2019)

**Cephe Özellikleri:** Yapının cepheleri sade bir dille yapılmıştır. İki katlı ve kare planlı inşa edilen yapının kuzey cephesinde binaya girişi sağlayan ahşap bir kapı ve iki adet pencere bulunmaktadır. Doğu cephesinde biri basık kemerli olmak üzere üç adet pencere bulunmaktadır. Güney cephesinde çift kanatlı üç ve batı cephesinde de alt ve üst olmak üzere tek kanatlı iki adet penceresi vardır. Pencerelemlerin kasaları ahşap malzemedir ve çift kanatlı, dört bölmeli olarak yapılmıştır. Pencerelemlerin kenarları 20 cm söve ile çevrelenmiş ve demir parmaklıklarla korunmuştur. Bodrum kattaki pencerelemler yapının güney cephesinde yer almaktadır zamanla yapının etrafında tretuarın da yapılmasıyla yükselen zemin pencerelemlerin belli bir kısmını kapatmıştır (Şekil 4.64).

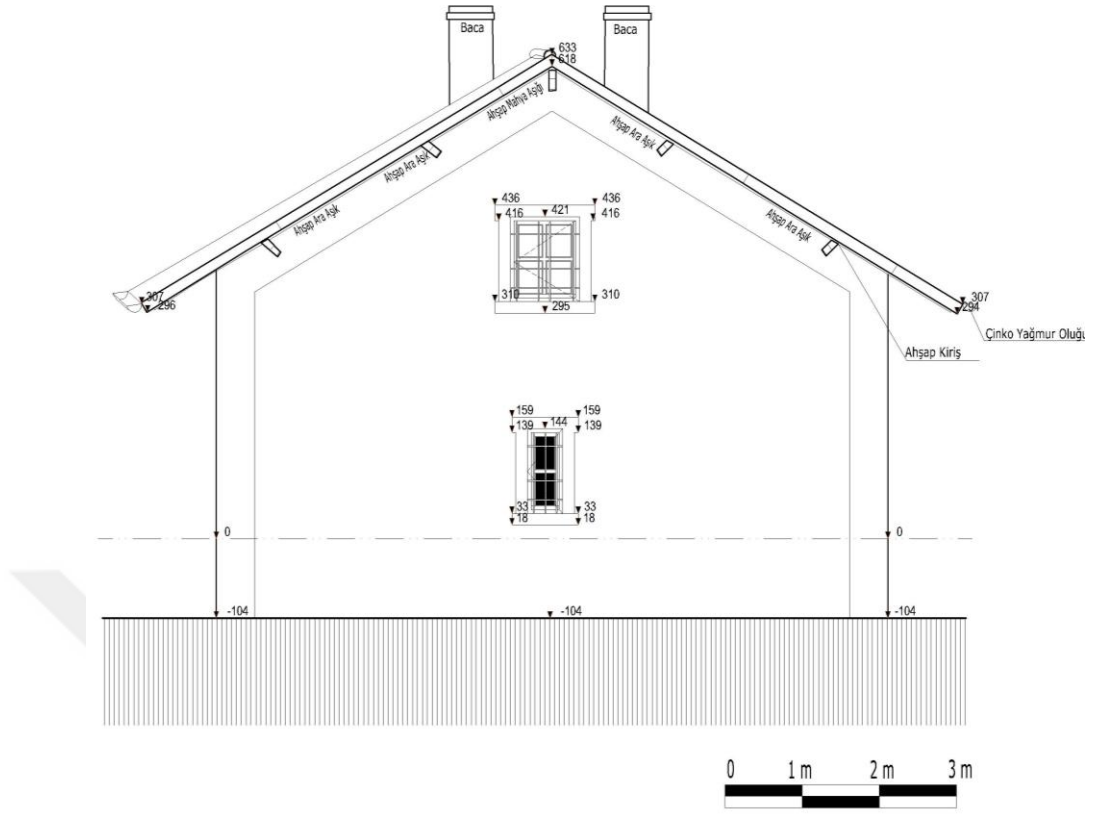


Şekil 4.64. Lojman Güney Cephesi (R.Öcal,2019)

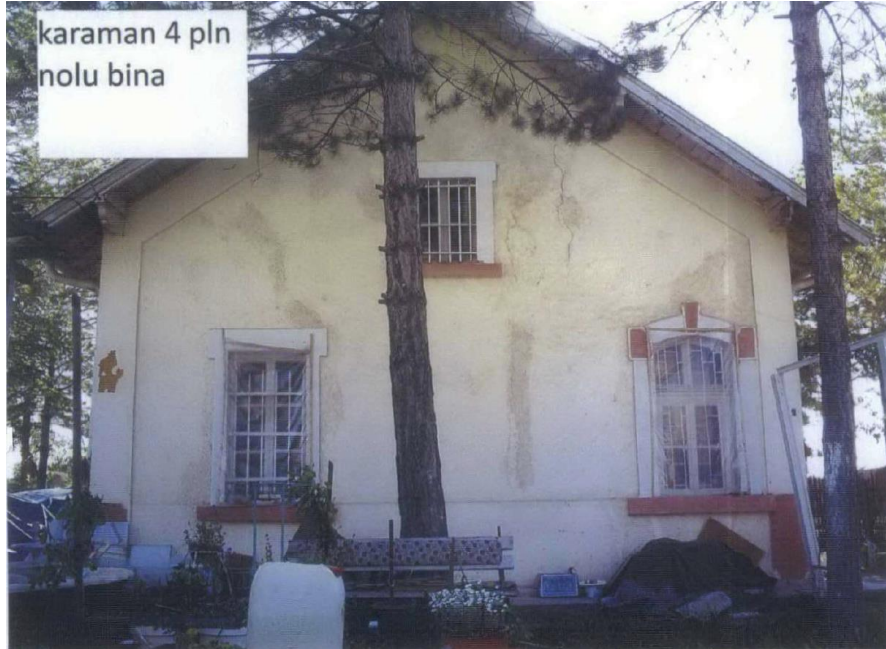


Şekil 4.65. Lojman Kuzey Cephesi (Konya Vakıflar Bölge Müdürlüğü Arşiv)

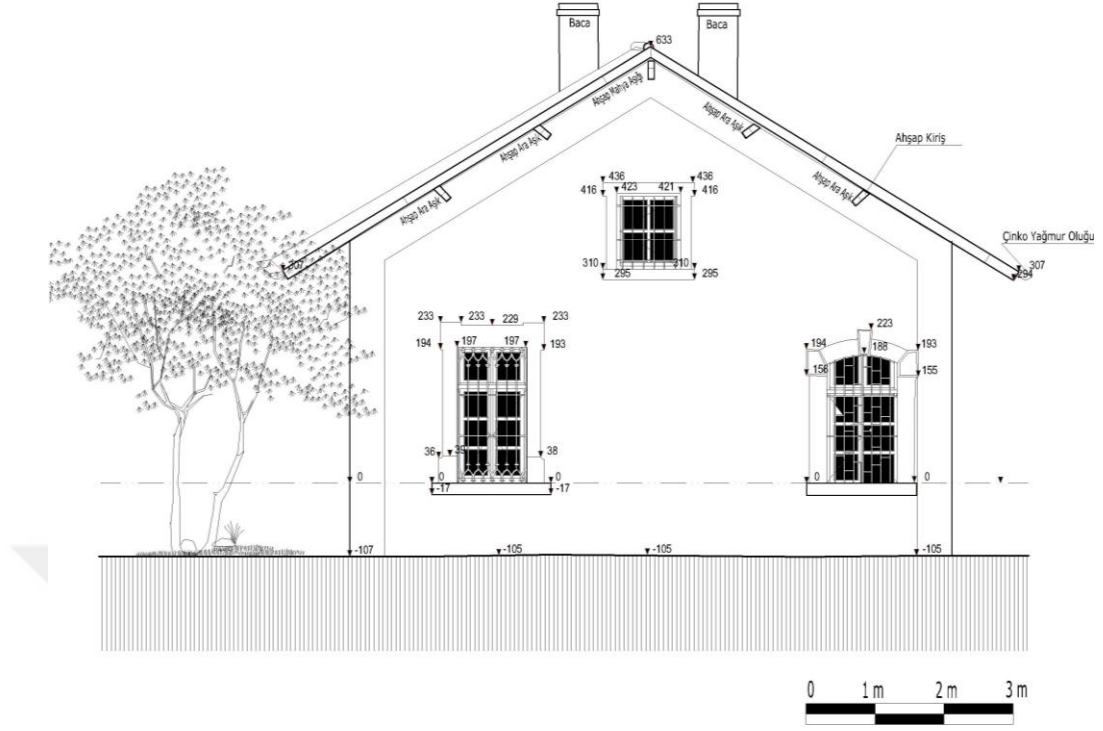
Yapının koruma kurulundan alınan eski resimlerine bakıldığında cephelerde pencere ve kapıların kemer kısımlarında yer alan kilit taşlarının kiremit renginde olduğu ve zaman içerisinde yapının tadilatlar geçirdiği ve mevcutta tez aşamasında rölövesi alındıktan sonra yapının dış cepheleri ve iç mekânları yeni bir tadilat geçirmiştir ve yapının cephelerinde söve izleri dahi yapılan tadilatlar neticesinde yok olmuştur (Şekil 4.65) (Şekil 4.67) (Tadilat sonrası –Şekil 4.71). Bu da yapıyı korumanın, restore etmenin ne kadar önemli bir durum olduğunu ortaya koymuştur.



Şekil 4.66. Lojman Batı Cehesi (R.Öcal,2019)



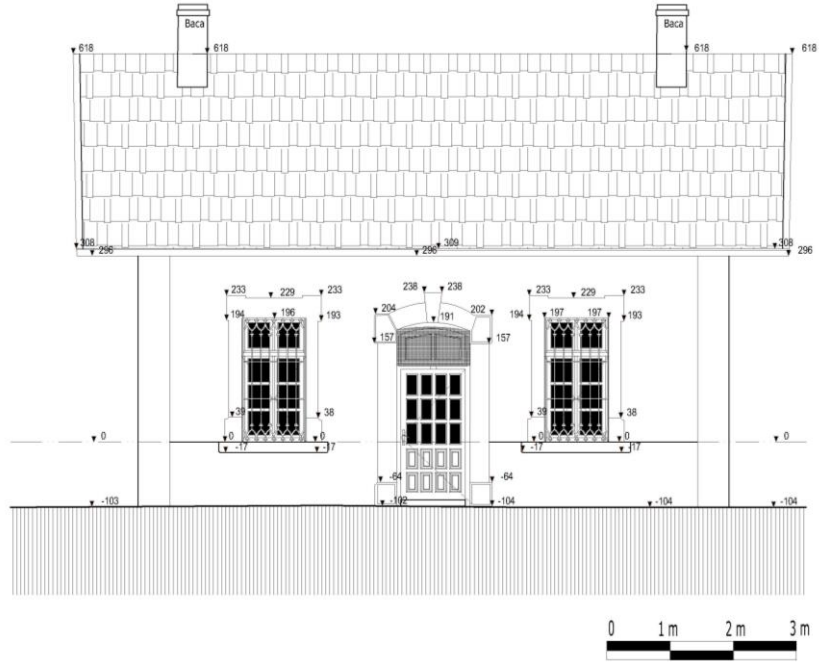
Şekil 4.67. Lojman (Konya Vakıflar Bölge Müdürlüğü Arşiv 2019)



Şekil 4.68. Lojman Doğu Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.69. Lojman Doğu Cephesi (2019)



Şekil 4.70. Lojman Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.71 Lojman Kuzey Cephesi (2019)

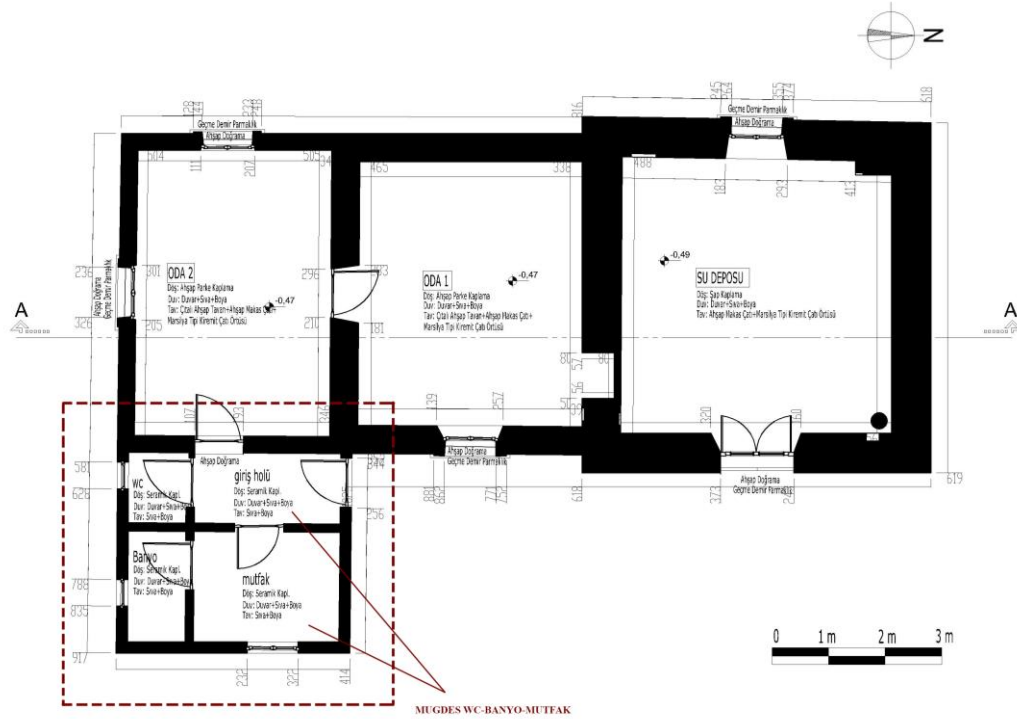
#### 4.1.4. Su Deposu ve İşçi Barakası

TCDD arşivlerinde alimantasyon binası olarak geçen su deposu ve işçi barakası 1903 yılında inşa edilmiştir. Buharlı lokomotiflerin kullanıldığı dönemlerde lokomotifler kullandıkları suyun bir bölümünü buhar şeklinde attıklarından dolayı devamlı bir şekilde suyun eklenmesi gerekiyordu (Yıldız,2008). Bu yüzden lokomotiflere

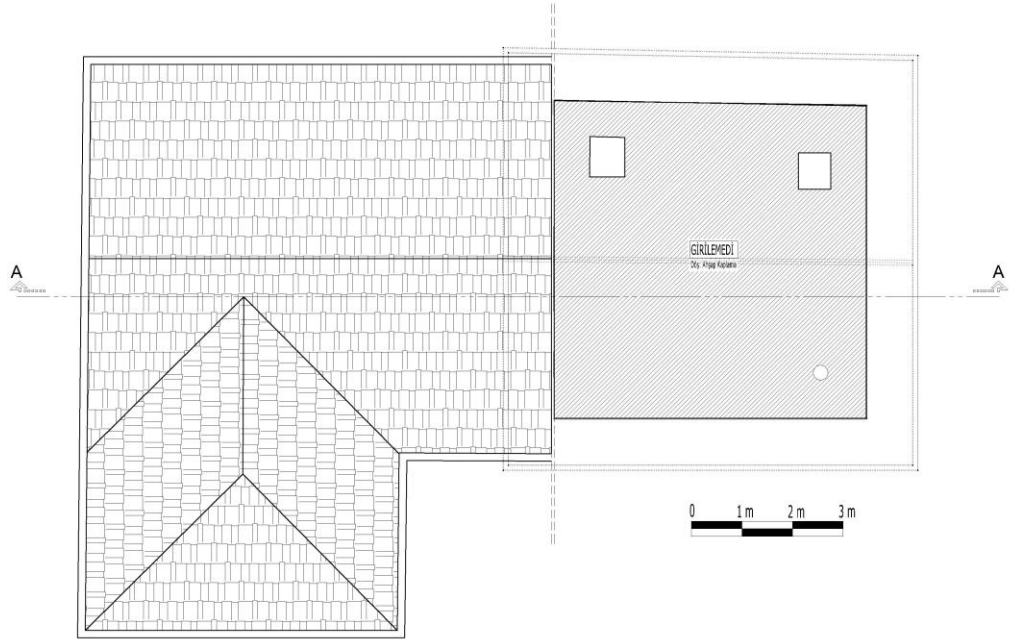


su ve kömür sağlamak amacıyla gar yapılarının içerisinde inşa edilmiştir. Türkiye'nin birçok yerinde lokomotif yoğunluğuna göre farklı tasarım ve boyutlarda inşa edilmiştir. Bu yapılar lokomotiflere su sağlamak amacıyla yapılmış ancak teknolojinin gelişmesine bağlı olarak zamanla işlevini yitirmiş ve atıl bir vaziyette bırakılmıştır. Su depoları Karaman garında da olduğu gibi genelde bitişiğinde lojmanıyla birlikte yapılmaktaydı. Günümüzde de bu yapı ve lojmanı atıl bir vaziyettedir. Ayrıca su depoları suyun kolay takviyesi için konum itibarıyla hem lokomotif binalarına hem de tren hattına yakın bir konumda inşa edilmekteydi.

**Plan Özellikleri:** Su deposu kare planlı ve iki katlı bir yapıdır (Şekil 4.72). Yapının giriş kapısı doğu cephesinden ahşap ve demir bir kapıdan sağlanmaktadır. Yapının su kulesi kısmı yaklaşık 6 metre yükseklikte tamamen ahşap döşeme ile yapılmıştır. Bu alan işlevini yitirdiği için kullanılmamaktadır. Yapının su kulesi kısmına seyyar bir merdivenle yaklaşık 80/80'lik bir açıklıktan geçilerek ulaşılmaktadır ve bu mekânın döşemesi tamamen ahşaptan yapılmıştır (Şekil 4.73). Bu kata girilememiştir ancak çatının ahşap makaslar üzerine oturtulmuş ve beşik çatı olarak yapıldığı görülmektedir. Bu alanda ayrıca kuzey ve güney cephelerinde iki adet menfez havalandırma penceresi vardır.

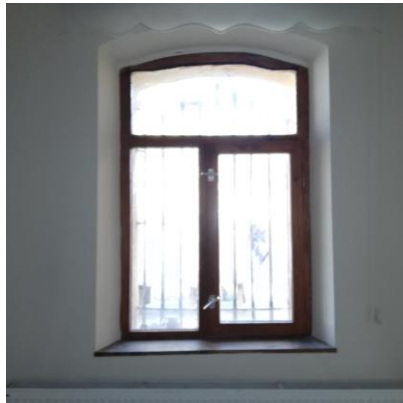


Şekil 4.72. Su Deposu Zemin Kat Planı (R.Öcal,2019)



**Şekil 4.73.** Su Deposu Çatı Planı (R.Öcal,2019)

Su deposunun bitişiğindeki lojmana geçiş mevcutta kapatılmış durumdadır. Yapıya giriş sonradan ihtiyaç dâhilinde eklenmiş olan muhdes mutfak, wc ve banyonun bulunduğu kısımdaki demir kapı ile sağlanmaktadır. Yapının ek yapılan kısmının kuzey cephesinden bir koridora giriş yapılmaktadır. Bu koridorun doğu tarafında mutfak ve banyo güney kısmında ise bir adet wc yer almaktadır. Lojman kısmına bu koridorun batı kısmındaki kapıdan giriş yapılmaktadır. Girişte bizi kare planlı iç içe geçmiş iki oda karşılamaktadır. Su deposuyla bitişik olan odanın bu yapıya bitişik olan duvarında mevcutta bir boşluk bulunmakta ve bu boşluğun sonradan kapatılan su deposuyla lojman bağlantısını sağlayan geçiş için kullanıldığı düşünülmektedir (Şekil 4.75).

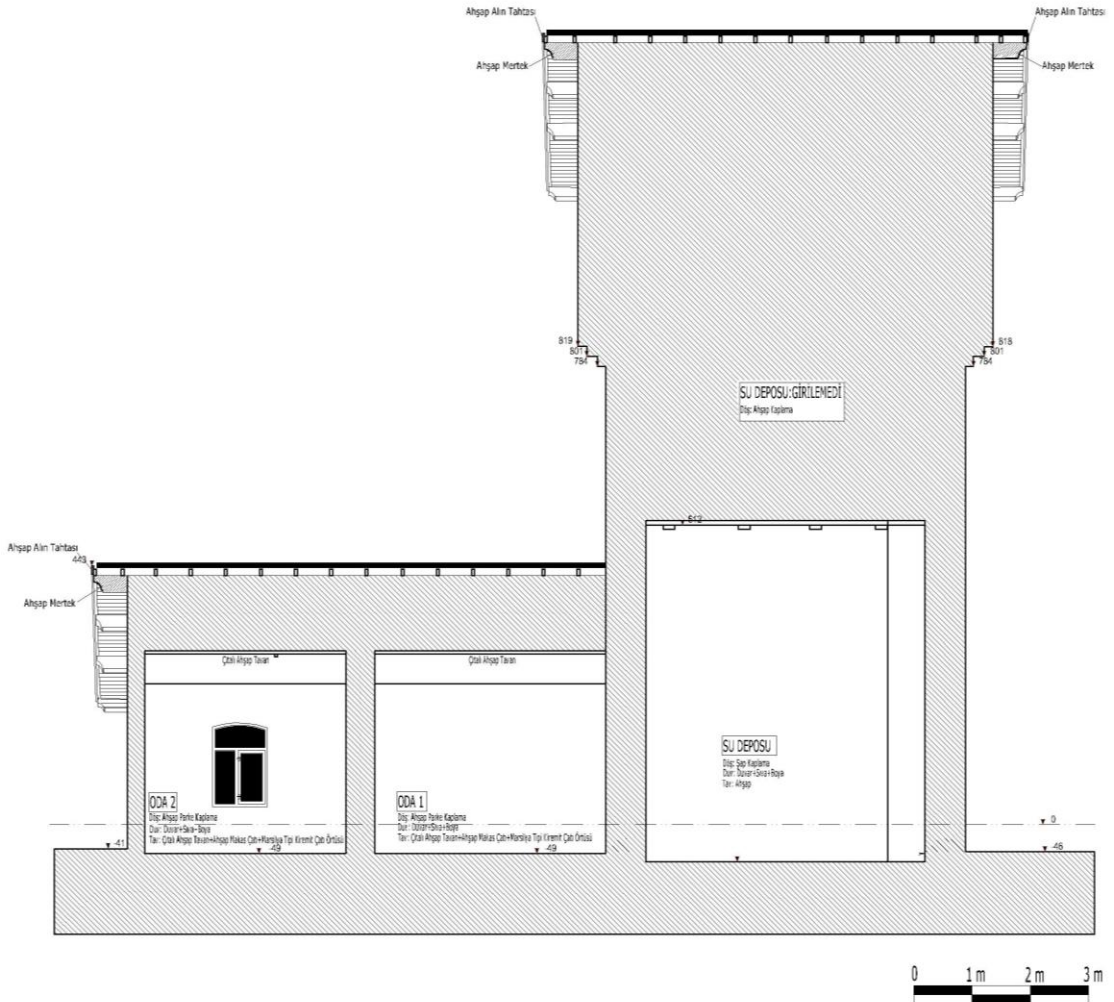


**Şekil 4.74.** Lojman İç Mekân Penceresi



**Şekil 4.75.** Lojman -Su Deposu Duvarı

**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** Su deposu 70 cm kalınlığında kâgir (yığma) olarak inşa edilmiş olup iki katlı bir yapıdır (Şekil 4.76). Hemen bitişiğindeki lojmanda su deposu ile bitişik olan mekânın dış duvarları Kâgir (Yığma) olarak inşa edilmiştir. Su deposunun zemini şap olarak yapılmış ancak zaman içerisinde yıpranmalarla tabii zemin ortaya çıkmıştır, kule kısmının dış cephesi ahşap lambri ile kaplanmıştır. Lojman kısmında ise mevcutta zeminde laminant parke kaplama vardır. Binanın kapı ve pencereleri ahşaptır (Şekil 4.77). Yapının muhdes bölümlerinde ve lojmanda demir, ahşap ve PVC kapılar mevcuttur. Pencere önleri demir parmaklıklarla korunmuştur. Lojman bölümün tavanları çıtalı ahşap tavan olarak yapılmıştır. İki yapının çatısı da beşik çatı olarak yapılmış ve Marsilya kiremitle kaplanmıştır.



Şekil 4.76. Su Deposu A-A Kesiti (R.Öcal,2019)



Şekil 4.77. Su Deposu Penceresi

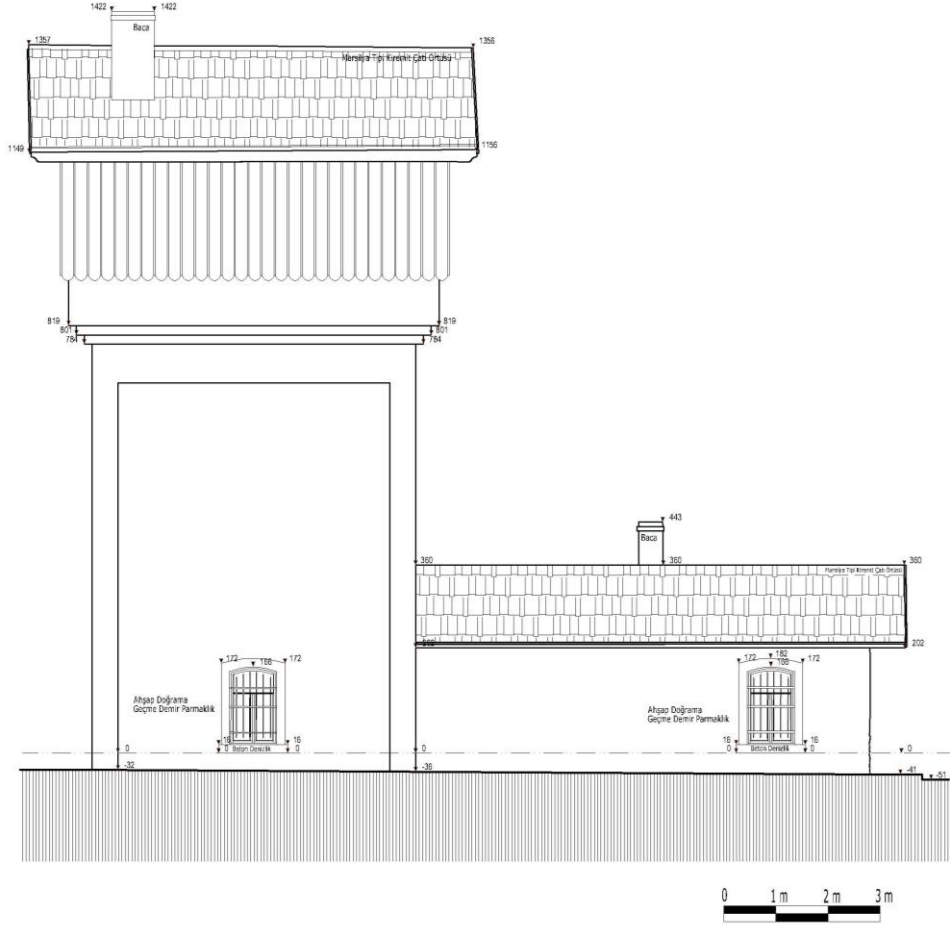


Şekil 4.78. Su Deposu Kule Döşemesi

**Cephe Özellikleri:** Yapının pencere planlarında cephelere göre farklılıklar görülmektedir. Cephelerde üç tip pencere kullanılmış olup boyutları birbirinden farklıdır (Şekil 4.77) (Şekil 4.80) (Şekil 4.81). En üstteki küçük pencereler dışındaki pencerelerde üzerlerinde geçme demir parmaklıklar yer almaktadır ve denizlik betondur. Yapının Kuzey ve güney cephesinde üst kısımda bulunan küçük pencereler yapının cephedeki ahşap kaplamasının içerisinde ahşap malzemeden menfez şeklinde yapılmıştır. Yapının su kulesi kısmında yer alan menfez pencereleri hariç hem su deposunda bulunan hem de lojman kısmında bulunan pencereler basık kemerli olarak yapılmıştır (Şekil 4.82) (Şekil 4.83). Yapının doğu cephesi girişlerin sağlandığı cephe dir. Yapının doğu cephesinde su deposuna girişi sağlayan ahşap ve demir bir kapı yer almaktadır (Şekil 4.79). Lojmana giriş ise yapının muhdes alanının kuzeyinde yer alan demir kapı ile sağlanmaktadır.



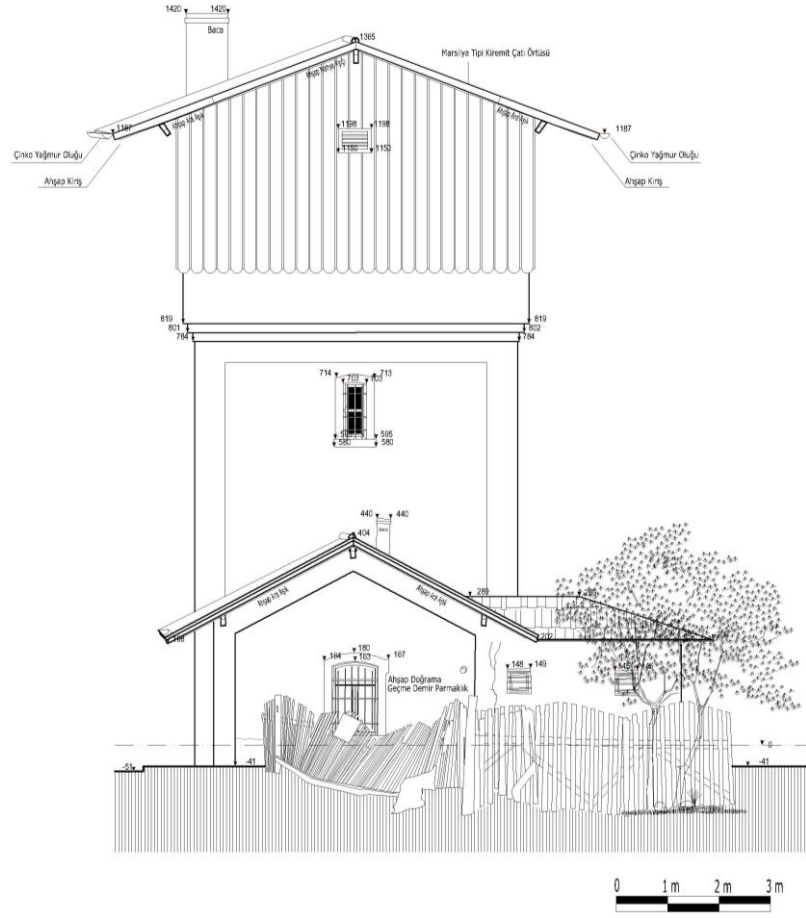
Şekil 4.79. Su Deposu Giriş Kapısı



Şekil 4.80. Su Deposu Batı Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.81. Su Deposu Batı Cephesi



Şekil 4.82. Su Deposu Güney Cephesi (R.Öcal,2019)



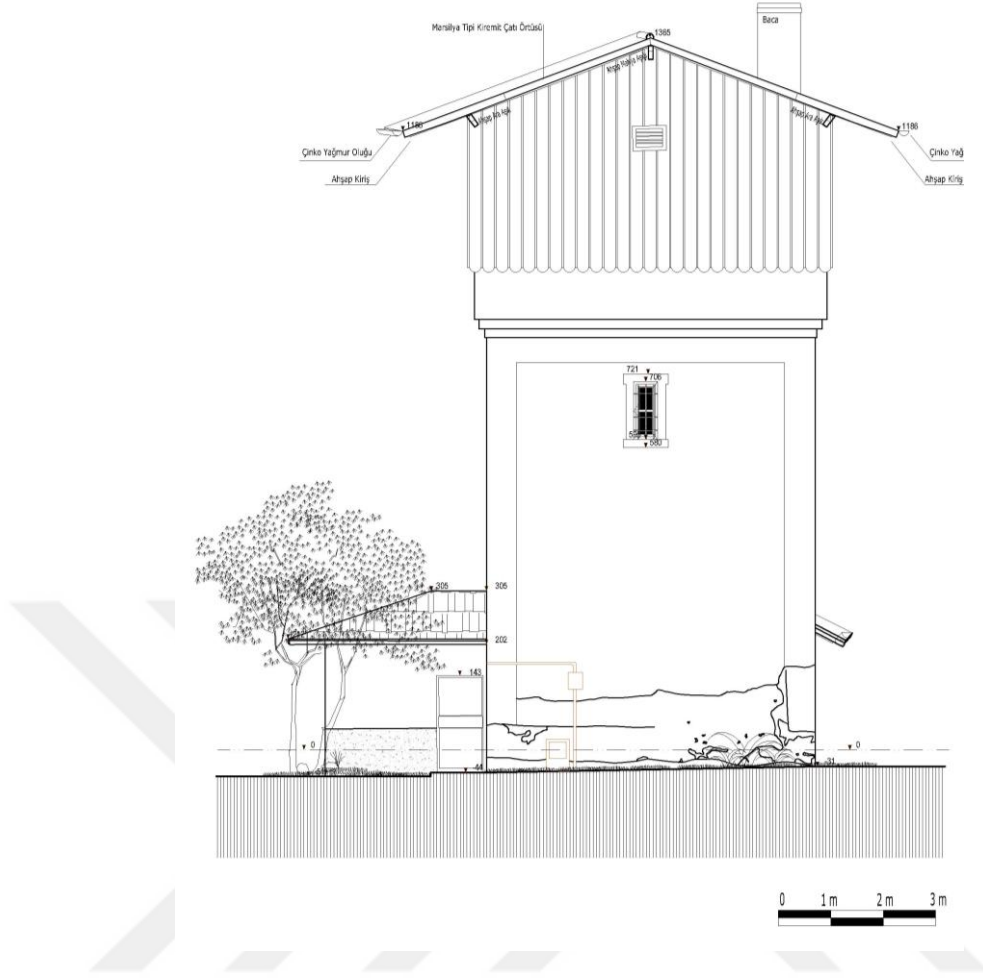
Şekil 4.83. Su Deposu Güney Cephesi



Şekil 4.84. Su Deposu Doğu Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.85. Su Deposu Doğu Cephesi



Şekil 4.86. Su Deposu Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)



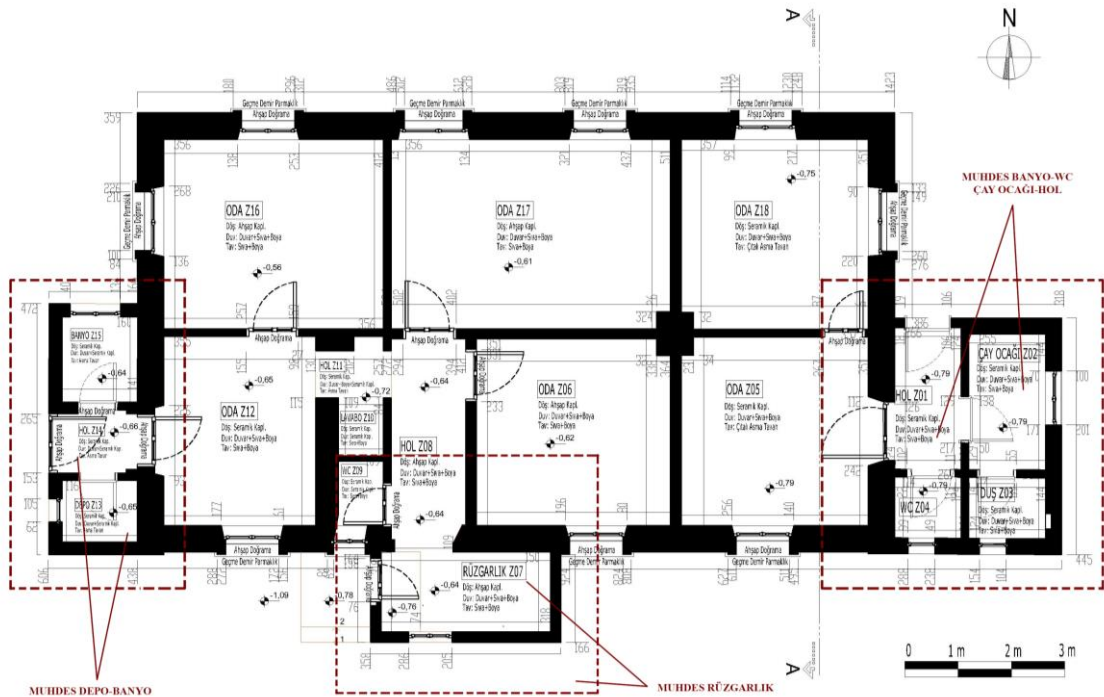
Şekil 4.87. Su Deposu Kuzey Cephesi



#### 4.1.5. Lojman (Lojman+Yol Bakım Şefliği)

Bu yapının TCDD arşivlerinde 1935 yılında lojman binası olarak inşa edildiği belirtilmektedir. 6 plan no'lu yapı günümüzde bir kısmı yol bakım şefliği kalan kısmı da lojman olarak kullanılmaktadır. Yapıya hem şeflik kısmında hem de lojman kısmına diğer lojmanlarda olduğu gibi wc ve banyo eklenmiştir. Ayrıca yapının güney kısmına yapıya girişin de sağlandığı bir bölme eklenmiş durumdadır.

**Plan Özellikleri:** Yapının orijinalinde simetrik planlı olarak inşa edildiği ve doğu ve batı cephelerinde yer alan iki adet kapı girişinin özgün halini koruduğu görüldüğünden iki adet mekân olarak tasarlanmış olabileceği düşünülmektedir (Şekil 4.88). Bu şekilde incelendiğinde yapının simetrik planlı olarak inşa edildiği ve kuzey cephesinde yer alan 4 pencere baz alınarak güney cephesinde lojman kısmında muhdes rüzgarlık Z07 bölümünün bulunduğu ve giriş olarak kullanılan alanda pencere yer aldığı ve mevcutta bu alanın kaldırılarak yapıya yeni bir giriş verildiği ve bu alanda wc düzenlenerek yeni bir pencere yapıldığı duvarda oluşan deformasyona bakılarak görülmektedir.



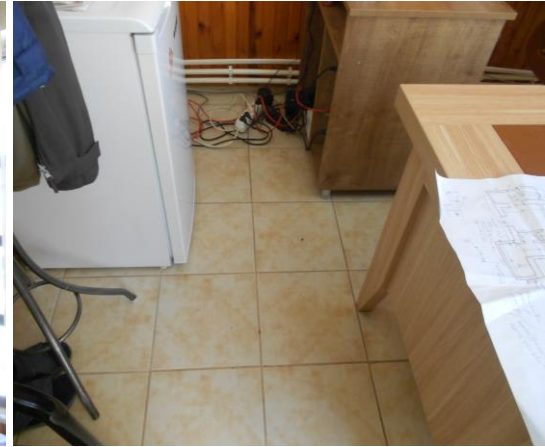
Şekil 4.88. Lojman (Yol Bakım Şefliği) Zemin Kat Planı (R.Öcal,2019)

Yapının doğu cephesinde muhdes duş, wc ve çay ocağı b6l6m6nde yer alan kapı ile şeflik kısmına giriş yapılmaktadır. Bu alanda iki adet oda i içe kullanılmaktadır (şekil 4.89). Mevcutta bu odalar yol bakım şefliğinin memurları tarafından kullanılmaktadır. Lojman kısmına ise g6ney cephesinde yer alan ve sonradan yapılmış olan kısımdan yaklaşık 45 cm su basmanla giriş yapılmaktadır. İçeri girildiğinde bizi bir hol karşılamaktadır. Bu hol6n doğusunda ve kuzeyinde birer oda yer almaktadır. Girişin hemen solunda wc yer almaktadır ve bitişişindeki kapıdan lavabo ve mutfak alanına geçilmektedir. Mutfağın kuzeyinde bir oda ve batısında muhdes banyo ve kiler alanı yer almaktadır. Bu mek6ndan dışarıya giriş ıkışlar da sağlanmaktadır.

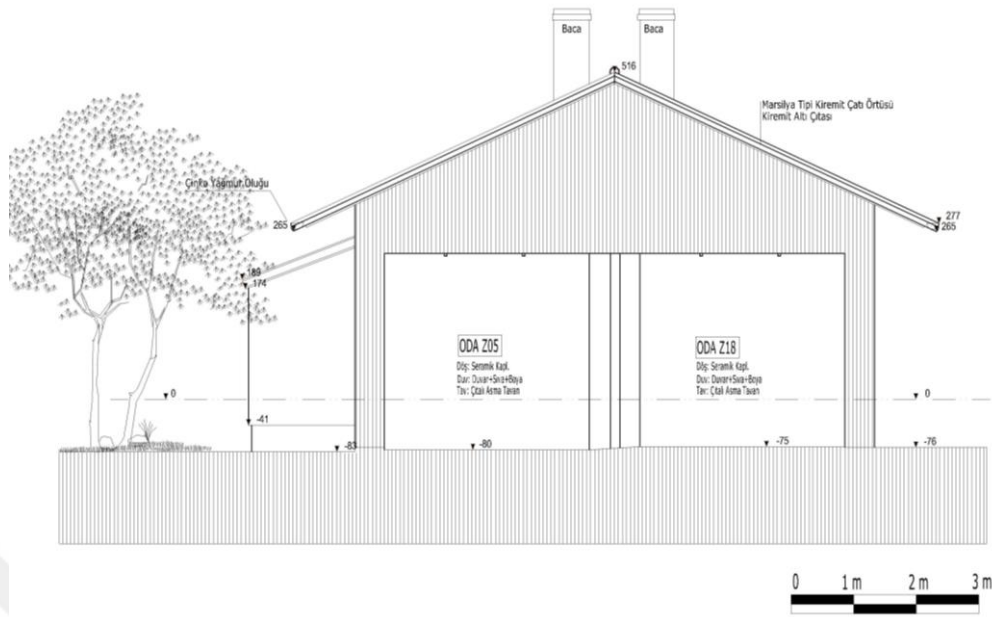
**Malzeme ve Str6kt6r 6zellikleri:** Yapının dış duvarları yaklaşık 50 cm iç duvarları da yaklaşık 30 cm kalınlığında k6gir (yığma ) olarak yapılmış olup yer yer taş yer yer tuğla kullanılmıştır (şekil 4.91). Yol bakım şefliğinde yer alan iki odanın ve sonradan eklenen wc, çay ocağı ve banyo b6l6m6n6n zemini seramikle kaplanmıştır (şekil 4.90), m6d6r odasında duvarın bir b6l6m6 ve pencere altına kadar olan kısımlara ahşap kaplama yapılmıştır (şekil 4.89). şeflik kısmında yer alan odaların tavanlarında ıtalı ahşap tavan malzemesi kullanılmıştır. Lojmanda ise mevcutta mutfak ve muhdes alanlar hariç ahşap kaplama vardır, diğer alanlar seramikle kaplanmıştır. Tavanlar da yalnızca sıva ve boya mevcuttur. Yapının 6zg6n kapı ve pencereleri ahşaptır. Ancak lojman içerisinde yer alan kapılar lamine kapılarla değiştirilmiştir. Pencereler demir korkuluklarla korunmuştur.



şekil 4.89. Lojman (İdari Kısım) Oda

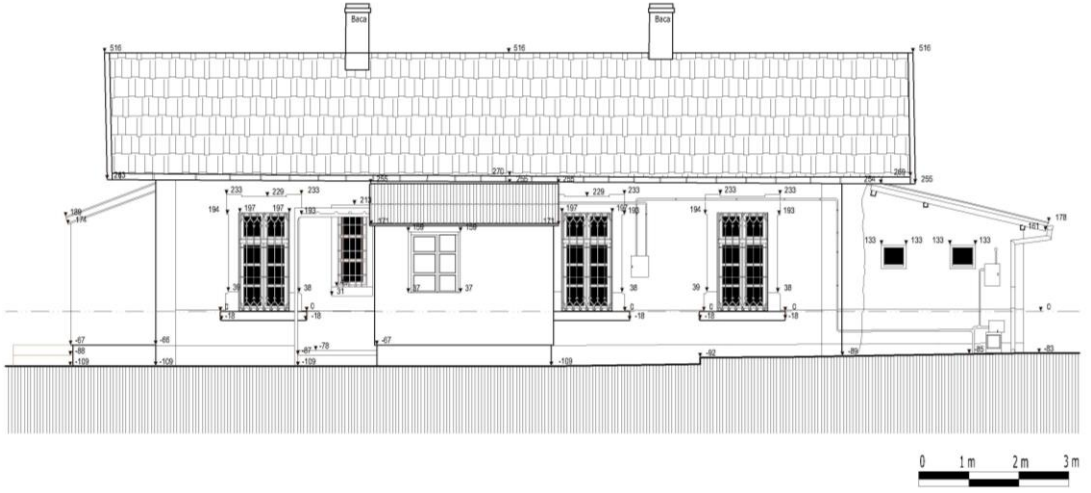


şekil 4.90. Lojman (İdari Kısım) Oda



Şekil 4.91. Lojman (İdari Kısım) A-A Kesiti (R.Öcal,2019)

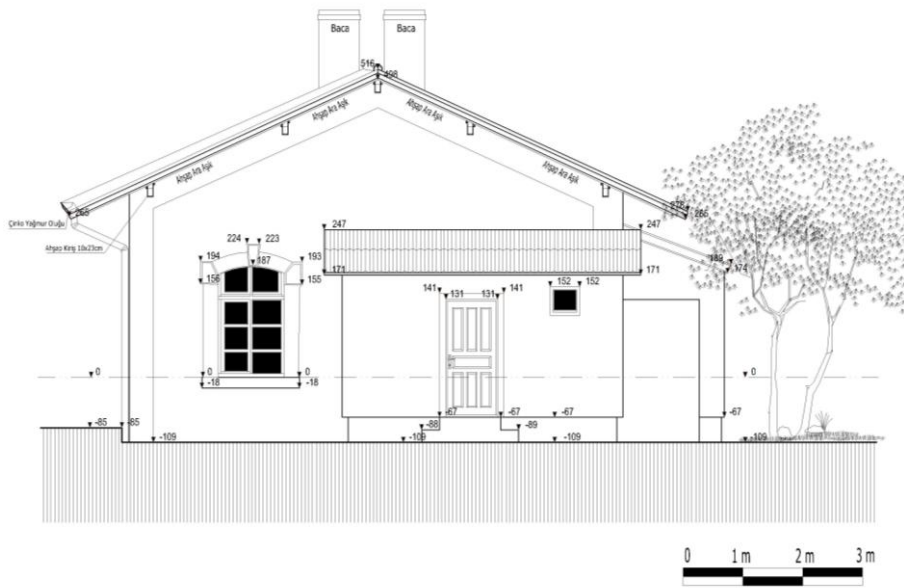
**Cephe Özellikleri:** Yapının özgün halinde simetrik planlı olarak tasarlandığı düşünülmektedir ancak zamanla doğan ihtiyaçlar doğrultusunda bazı tadilatlar geçirdiği görülmüştür. Yapının cepheleri sade bir üslupta inşa edilmiştir. Mevcutta özgün bir giriş kapısı bulunmamaktadır. Şeflik kısmına giriş yapının doğu cephesinde yer alan muhdes alandan demir bir kapı ile sağlanmaktadır. Lojmana girişler ise yapının güney ve batı cephesindeki muhdes alanlardan yaklaşık 45 cm yüksekliğinde su basmanla ile yapılmaktadır. Pencere düzeninde cephelere göre farklılıklar görülmektedir. Yapının mevcutta kuzey cephesinde biri basık kemerli olmak üzere dört adet pencere yer almaktadır (Şekil 4.92). Kuzey cephesinde basık kemerli olan pencere kasasının duvarla birleşimine bakıldığında bu pencerenin tadilat geçirmiş olduğu ve pencerenin düzeninin değiştirildiği görülmektedir (Şekil 4.96) (Şekil 4.97). Yapının güney cephesinde mevcutta yapılan tadilatlar sonucunda biri wc penceresi olmak üzere 4 adet pencere yer almaktadır. Doğu ve batı cephelerinde ise birer adet basık kemerli pencere mevcuttur (Şekil 4.94) (Şekil 4.98). Basık kemerli pencerelerin kemer kısımlarında üç adet kilit taşı yer almaktadır ve bu taşlar belirginleştirilmiştir. Cephelerdeki pencerelerin kenarları yaklaşık 20 cm söve ile çevrelenmiştir ve beton denizlik yapılmıştır. Pencereler demir parmaklıklarla korunmuştur. Yapının çatısı beşik çatı olarak yapılmış ve üzeri marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır (Şekil 4.97) (Şekil 4.99).



Şekil 4.92. Lojman Güney Cephesi Giriş Kapısı (R.Öcal,2019)



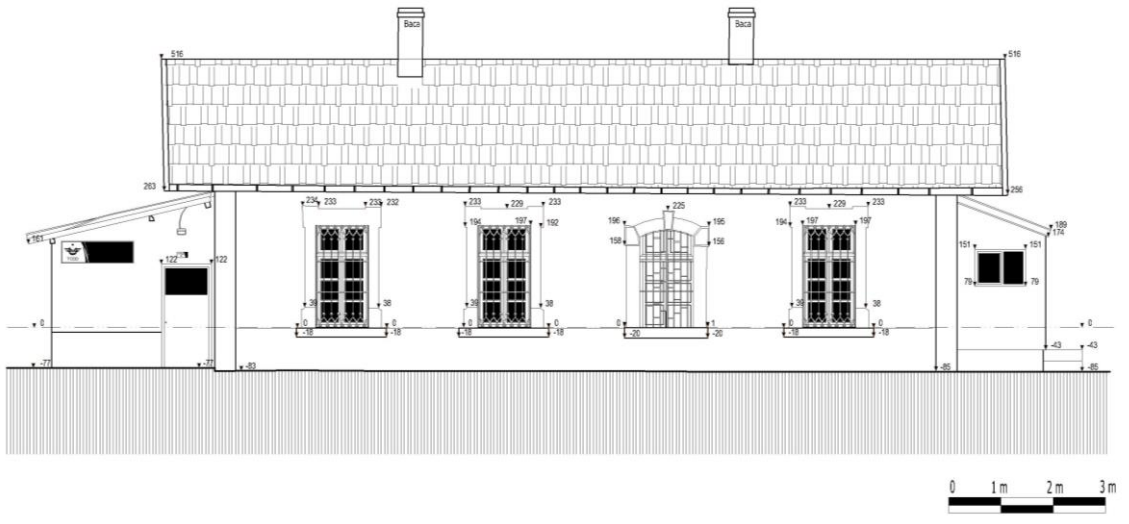
Şekil 4.93. Lojman Güney Cephesi Giriş Kapısı



Şekil 4.94. Lojman Batı Cephesi Giriş Kapısı (R.Öcal,2019)



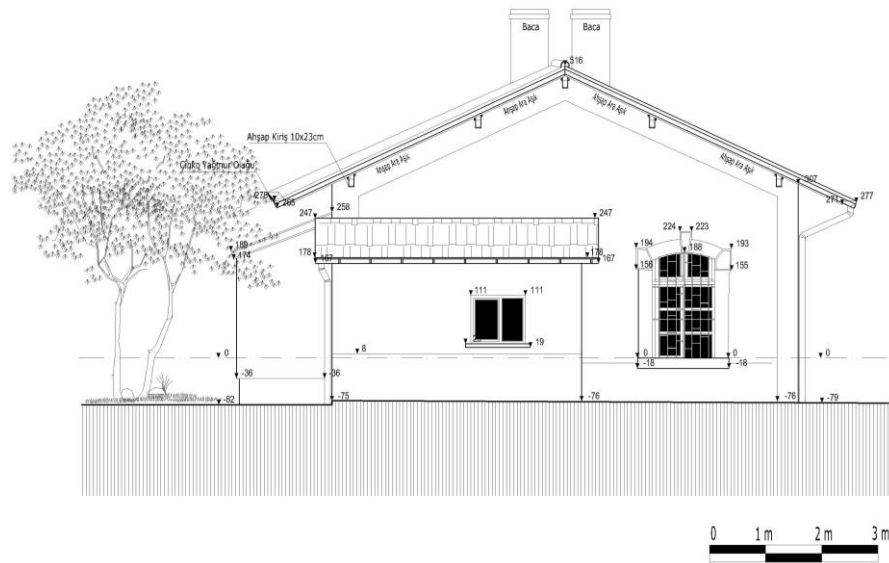
Şekil 4.95. Lojman Batı Cephesi Giriş Kapısı



Şekil 4.96. Lojman Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.97. Lojman Kuzey Cephesi



Şekil 4.98. Lojman Doğu Cephesi (İdari Kısım Giriş) (R.Öcal,2019)



Şekil 4.99. Lojman Doğu Cephesi (İdari Kısım) Giriş Kapısı

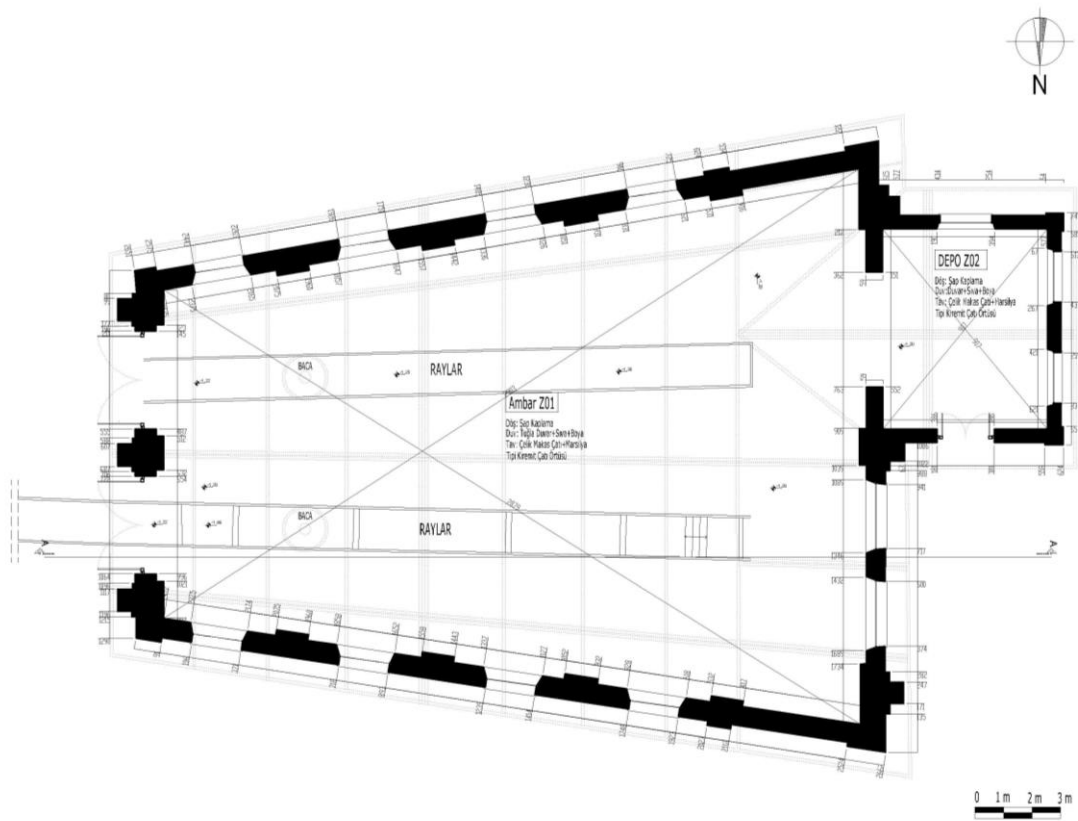
#### 4.1.6. Lokomotif Deposu (Cer Deposu)

Yapı lokomotiflere hizmet vermek amacıyla 1914 yılında inşa edilmiştir. 2 plan no'lu bu yapı da çatı da çeliğin kullanılmasıyla birlikte daha yüksek boyutlarda ve daha geniş açıklıklarla inşa edilmiş olan lokomotif deposu büyük hacmi ve farklı cephe özellikleriyle diğer gar yapıları arasında dikkat çekmektedir. Türkiye'de yapılan lokomotif binaları farklı çeşitlerde tasarlanmıştır. Daha fazla sayıda lokomotive hizmet eden yay formu ve bir ya da iki lokomotif için yapılan dikdörtgen planlı tasarlanmıştır

(Şekil 4.100). Karaman gar yapısında da çok fazla trafik yoğunluğunun olmamasından kaynaklı iki adet lokomotifin girebildiği basit tamir ve bakımlarının yapıldığı dörtgen planlı ve tek kat olarak tasarlanmıştır.

**Plan Özellikleri:** Karaman garının yapıldığı dönemlerde buharlı lokomotiflerin kullanılmasından kaynaklı bu yapılar bu lokomotiflere hizmet edecek şekilde tasarlanmıştır. Yapıya lokomotifler doğu cephesinde yer alan iki adet büyük demir kapı ile işçilerin girişi ise batı cephesinde yer alan kapı ile sağlanmaktaydı.

Bu yapı için Mehmet Yavuz'un doktora tezinde Berlin arşivlerinde geçtiği belirtilen ifadeler şu şekildedir; Tren taşımacılığı için iki genişletilebilir lokomotif binası inşa edilmiştir. Konya'da yapılan benzer bir şekilde Karaman'da iki lokomotif standı ile üretilmiştir. Her baraka 25 m uzunluğunda ve her stand 17 m uzunluğunda ve 1.10 genişliğinde ve derinliğinde bir çukura sahiptir. Atölyeler lokomotif binalarının uzantısı olarak inşa edilmiş ve 50 m<sup>2</sup> boyutlarındadır (B.Arch. ;M.Yavuz, 2005).

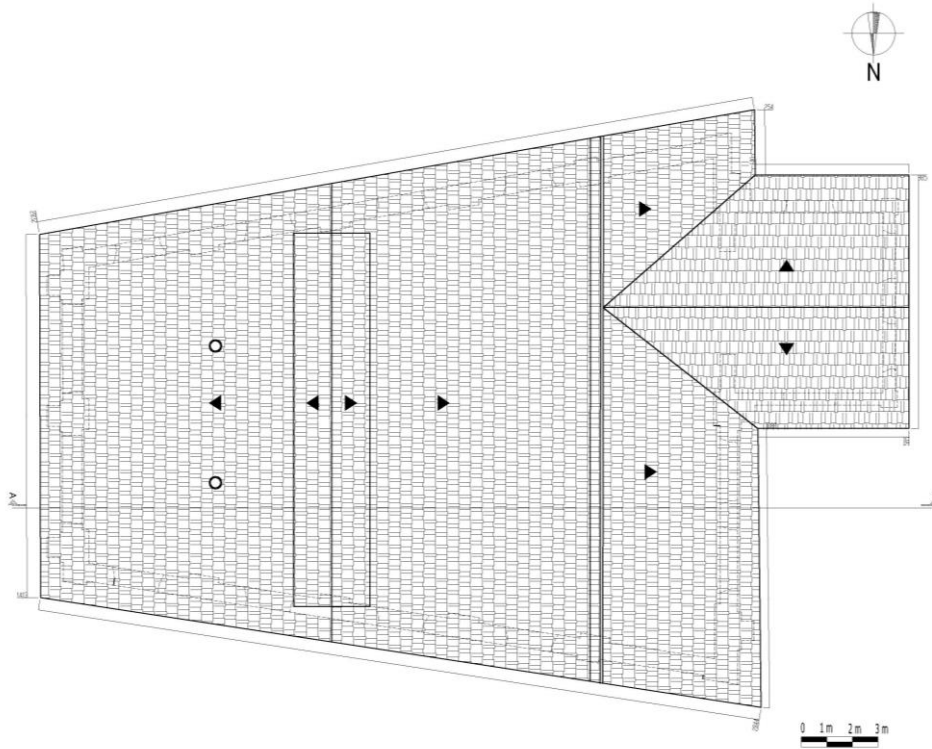


Şekil 4.100. Lokomotif Binası Planı (R.Öcal,2019)

İki lokomotifin girebildiği atölye binasında hattın bir tanesinin altında bir bakım çukuru yapılırken diğerinin altı düz yapılmıştır. “Bakım çukurlarından başka

lokomotiflerin alana girdiklerinde küllerinin temizliği için ateş çukurlarının yapılması gerekmektedir” (Yıldız,2008). Mekân içerisinde bulunan iki hattan yalnızca birinin altı çukur olarak yapılmış mevcutta hattın batı ucundan çukur alana merdivenle inilmektedir bu kısımda tamir işlerinin yapıldığı, toz ve dumanın çalışmaya engel olmaması için doğu ucunda kapıya yakın bir alana yapılmış olan çukurda ise küllerin toplandığı düşünülmektedir. Yapı da ayrıca kapılara yakın bir bölümde lokomotif hatlarının üst kısımlarında lokomotiflerin buharlarının ve dumanlarının atılabilmesi için yapı içerisinde çatıya doğru uzanan alt bölümü huni şeklinde yapılmış 2 adet ince uzun saç bacalar yer almaktadır (Şekil 4.101). Yapının batı kısmında yer alan kare planlı mekânın işçilerin alana daha kolay girebilmesi için ayrı bir kapı yapılmış ve bu alanın işçilerin dinlenme alanı olarak yapılmış olabileceği düşünülmektedir.

Çukurların eni hattın genişliği, boyu da lokomotifin uzunluğu kadar, derinliği ise rahat bir çalışma sağlayacak düzeyde minimum 60 cm yapılmalıdır. Türkiye’de bu oran 80-120 cm aralığında değişiklik göstermektedir (Berkmen 1962;Yıldız 2008).



Şekil 4.101.Lokomotif Binası Çatı Planı (R.Öcal,2019)

**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** Su basman hizasına kadar taş malzemeden ana mekânı yaklaşık 70 cm, batı cephesinde yer alan küçük mekân da yaklaşık 50 kalınlığında tuğla yığma olarak yapılmıştır (Şekil 4.104). Yapı içerisine girildiğinde



zeminin şap ile duvarların da tuğla üzeri sıva ile kaplandığı görülmüştür. Mahya yüksekliği yaklaşık 10 metre olan yapının tavanı mekânın tavanı çelik makas kirişler ve I profillerden yapılmış âşıklardan yapılmış ve üzeri ahşap mertekler ile kapatılarak üzeri marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır. Çatı yapımında çelik kullanılmasıyla yaklaşık olarak 19 metre bir açıklık geçilmiştir (Şekil 4.102) (Şekil 4.104). Ana mekânın çatı kısmı iki bölme olarak yapılmış ancak aynı malzeme tekniği ile yapıldığından aynı dönemde ışıklandırma amacıyla bu şekilde tasarlanmış olabileceği düşünülmektedir. Yapının ana giriş kapıları kasası demir malzemeden kanatlarında ise sac malzeme kullanılmıştır (Şekil 4.103). Yapının batı uzantısında işçilerin giriş çıkışının sağlandığı düşünülen demir bir kapı bulunmaktadır. Günümüzde yapının cephelerinde yer alan pencereler ve kapıların açık kalan bölümleri sac malzeme ile kapatılmıştır.

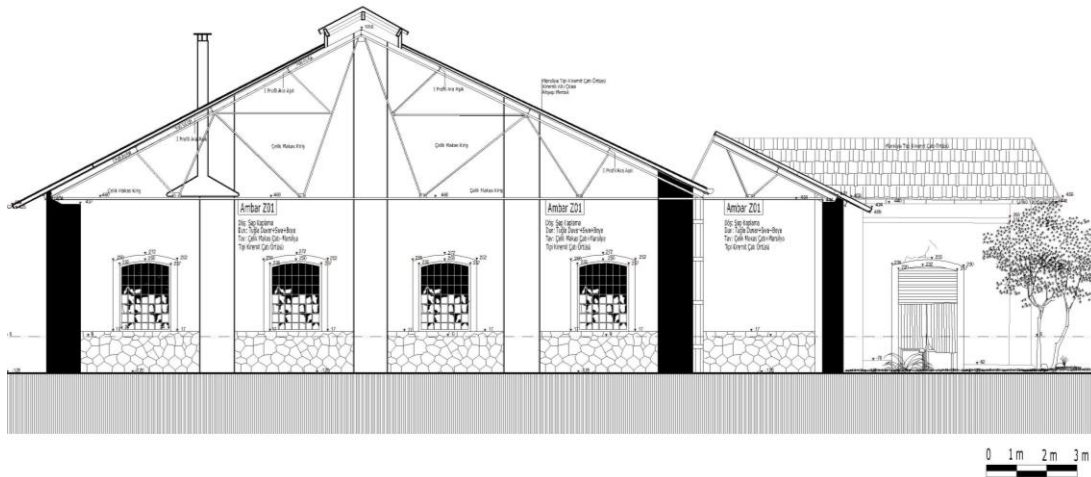


Şekil 4.102. Lokomotif Deposu İç Mekân



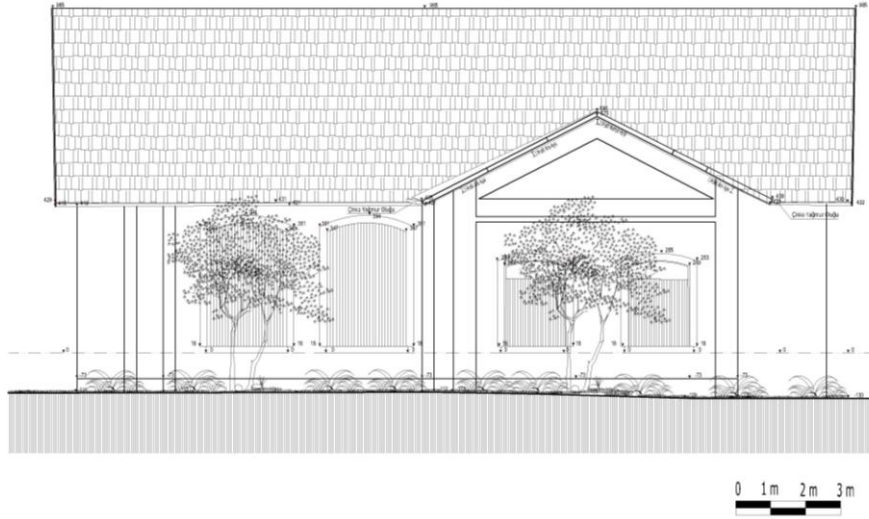
Şekil 4.103. Lokomotif Deposu İç Mekân Kapı ve Pencereleri

**Cephe Özellikleri:** Yapının ana mekânı kuzey ve güney cepheleri simetrik olarak tasarlanmıştır. Bu cephelerde 4 er adet enine ve boyuna yedi bölmeden oluşan demir pencereler yer almaktadır (Şekil 4.104). Bu pencereler mekânın aydınlığını sağlamak için ışığı maksimum düzeyden kullanabilmeyi adına büyük boyutlarda ve cam ağırlıklı olarak tasarlandığı düşünülmektedir. Yapının ana mekânının batı cephesinde yer alan iki pencerenin boyutları diğer pencereler göre daha büyük tutulmuş ve enine 9 boyuna 10 bölmeden oluşan pencereler demir ve cam malzemedeki dikdörtgen olarak tasarlanmıştır (Şekil 4.105) (Şekil 4.109). Yapının batı tarafında yüksekliği yaklaşık 6 metre olan alanın içerisinde ana mekânın kuzey ve güney cephelerinde yer alan pencerelerle aynı boyutlarda 3 adet pencere yer almaktadır (Şekil 4.112) (Şekil 4.113). Bu alan içerisinde işçilerin girişlerinin sağlandığı demir bir kapı yer almaktadır (Şekil 4.115). Yapının doğu cephesinde lokomotiflerin girişinin sağlandığı iki adet büyük kapı bulunmaktadır (Şekil 4.106).

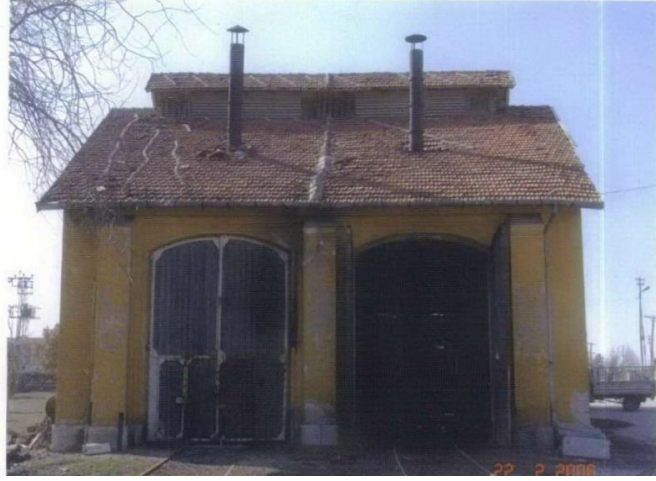


Şekil 4.104.Lokomotif Deposu A-A Kesiti (R.Öcal,2019)

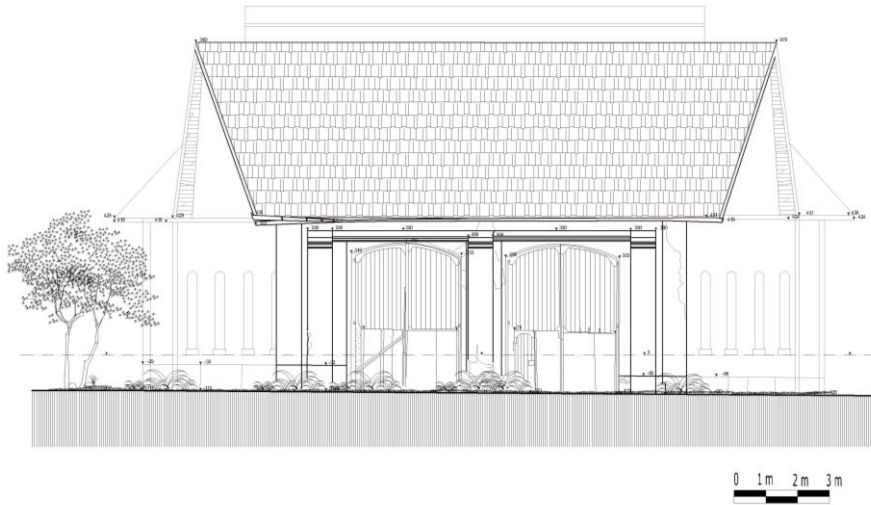
Karaman gar yapıları içerisinde gerek tasarımı gerek boyutları bakımında en dikkat çekici olanı lokomotif binasıdır. Diğer yapılarda kullanılan pencere ve kapılardan farklı şekil ve malzemelerle tasarlanmıştır (Şekil 4.114) (Şekil 4.115). Yapının pencereleri basık kemerli ve kenarları silme ile çevrelenmiştir. Yapının cepheleri zeminden yaklaşık 50 cm yüksekliğinde taş ile tüm binayı çevrelemiştir. Yapı beşik çatı olarak 2 parçada inşa edilmiştir. Ana yapısının üzerinde mekânı daha fazla aydınlatmak adına çatı fenerliği yapılmıştır (Şekil 4.116) (Şekil 4.117).



Şekil 4.105. Lokomotif Deposu Batı Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.106. Lokomotif Deposu Doğu Cephesi (Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



Şekil 4.107. Lokomotif Deposu Doğu Cephesi (R.Öcal,2019)



**Şekil 4.108.**Lokomotif Deposu İç Kısmı  
(Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



**Şekil 4.109.**Lokomotif Deposu İç Kısmı  
(Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



**Şekil 4.110.**Lokomotif Deposu Kuzey Cephesi  
(Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



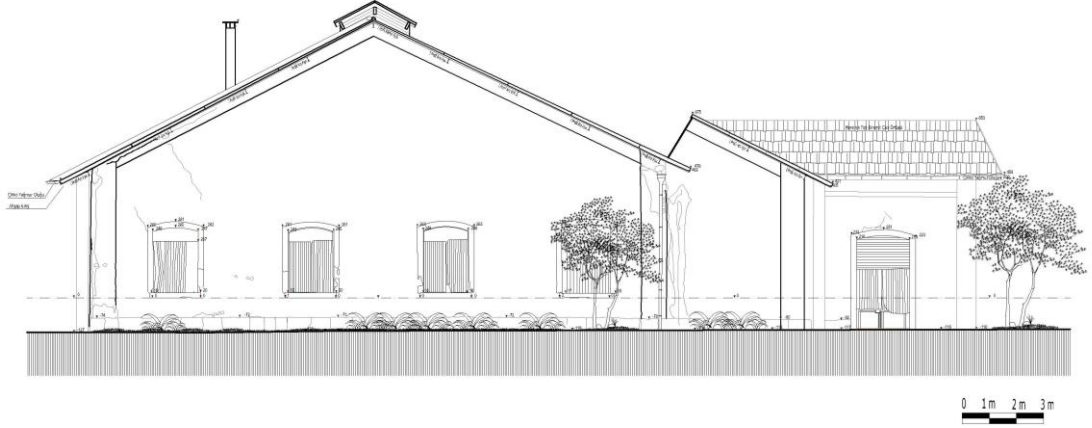
**Şekil 4.111.**Lokomotif Deposu Güney Cephesi  
(Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



**Şekil 4.112.**Lokomotif Deposu Güney Cephesi  
(Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



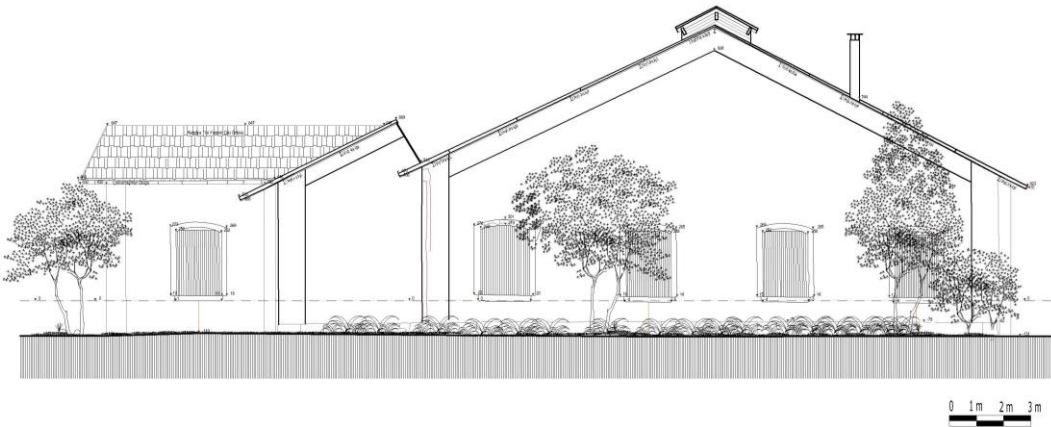
**Şekil 4.113.**Lokomotif Deposu Batı Cephesi  
(Konya Koruma Kurulu Arşiv 2019)



Şekil 4.114. Lokomotif Deposu Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.115.Lokomotif Deposu Kuzey Cephesi



Şekil 4.116. Lokomotif Deposu Güney Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.117. Lokomotif Deposu Güney Cephesi

#### 4.1.7.Umumi Wc

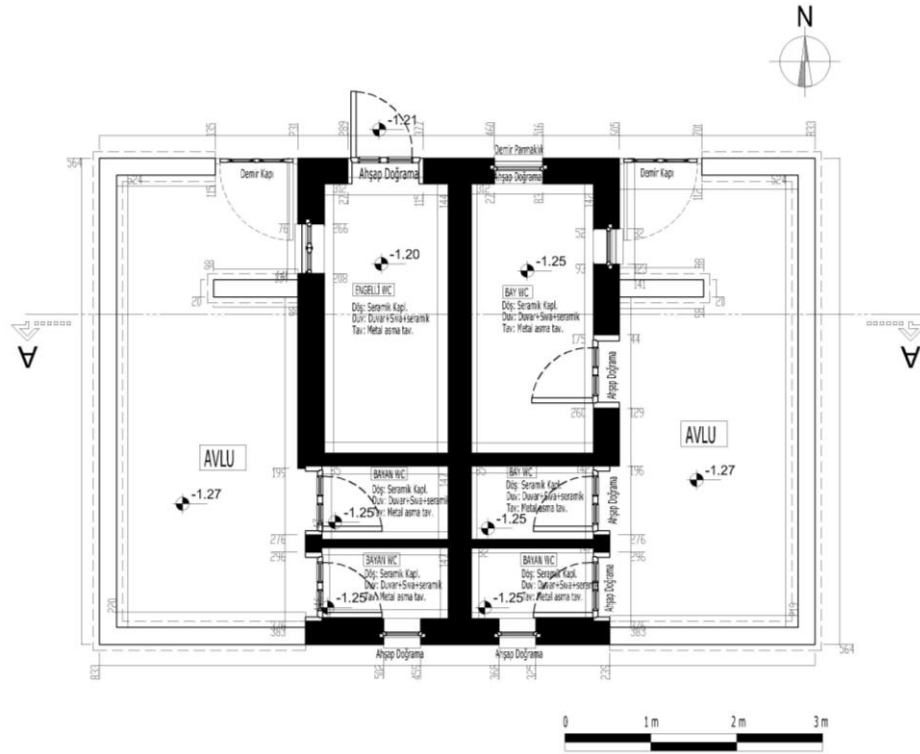
Tuvaletlerin inşasında “*Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi Sözleşmesi*”nde kullanılan harçların özelliğinden pencereleri kaldırmak için kullanılması gereken halkalarda dâhil birçok kalemde detay verilmiştir (Erkan 2007). Buradan da hela yapımına ne derece önem verildiği görülmektedir.

7 plan no’ lu umumi wc 1903 yılında inşa edilmiştir. Mevcutta ambar binasının restorasyonundan sonra içerisine yolcular için wc-lavabo yapılmış olmasına rağmen bu yapının kullanımı halen devam etmektedir.

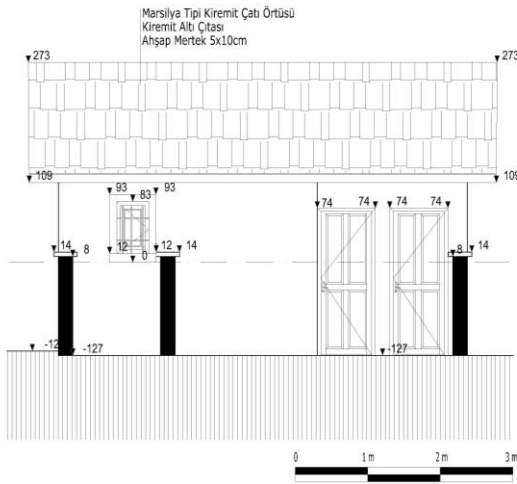
**Plan Özellikleri:** Yapı simetrik planlı olarak tasarlanmıştır (Şekil 4.118). Mevcutta bay bayan ve engelli wc ve avlu kısmında lavabo yer almaktadır. Doğu-Batı cephelerinde birer adet küçük pencere ve üçer adet kapı yer almaktadır. Güney cephesinde iki kuzey cephesinde bir adet pencere yer almaktadır (Şekil 4.121) (Şekil 4.122). Kuzey cephesindeki kapı ile de engelli girişi yer almaktadır (Şekil 4.123) (Şekil 4.124).

**Malzeme Özellikleri:** Kâgir (Yığma) olarak inşa edilmiştir. Duvar kalınlığı yaklaşık 30 cm ‘dir. Duvar ve zemin seramikle kaplıdır.

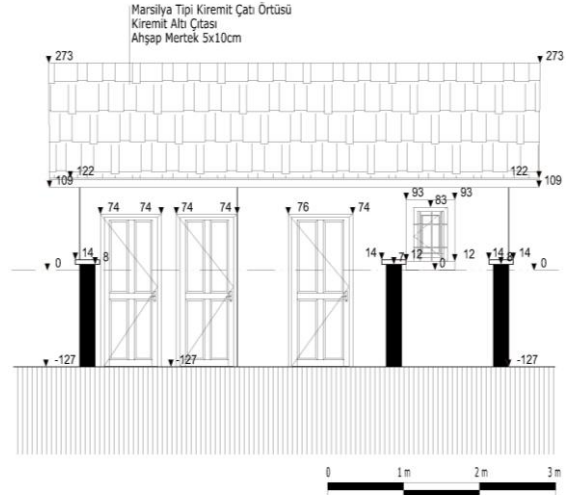
**Cephe Özellikleri:** Pencere kenarları 15 cm silmelerle çevrelenmiştir. Kapıların üst kısımlarında ahşap havalandırma yer almaktadır. Çatısı beşik çatı olarak marsilya tipi kiremitle kapatılmıştır (Şekil 4.119).



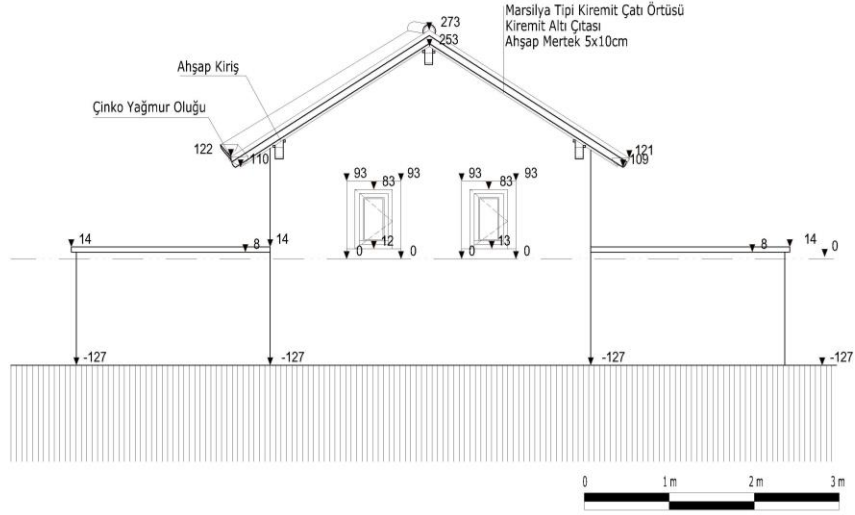
Şekil 4.118. Tuvalet Planı (R.Öcal,2019)



Şekil 4.119. Tuvalet Batı Cehesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.120. Tuvalet Doğu Cehesi (R.Öcal,2019)



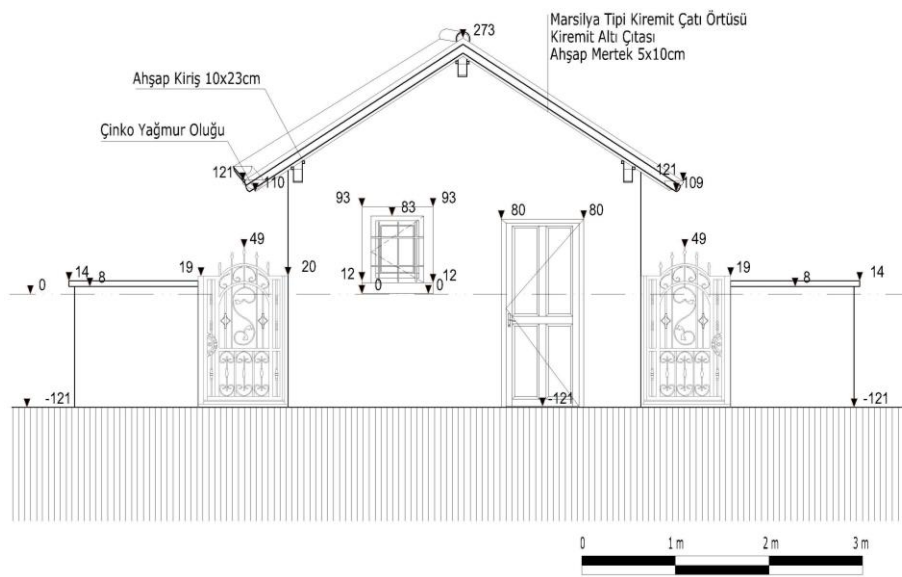
Şekil 4.121. Tuvalet Güney Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.122. Tuvalet Güney Cephesi

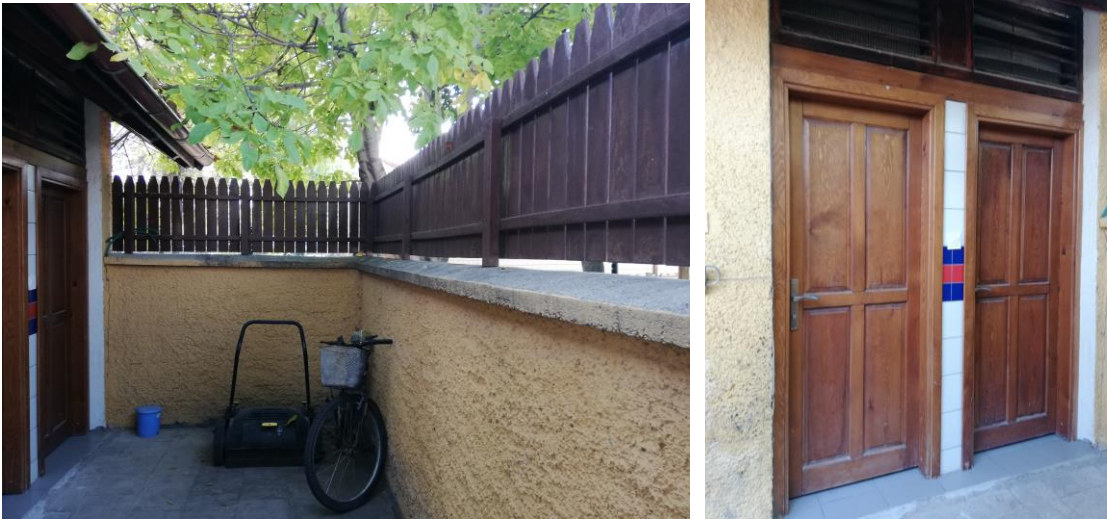


Şekil 4.123. Tuvalet Kuzey Cephesi



Şekil 4.124. Tuvalet Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)





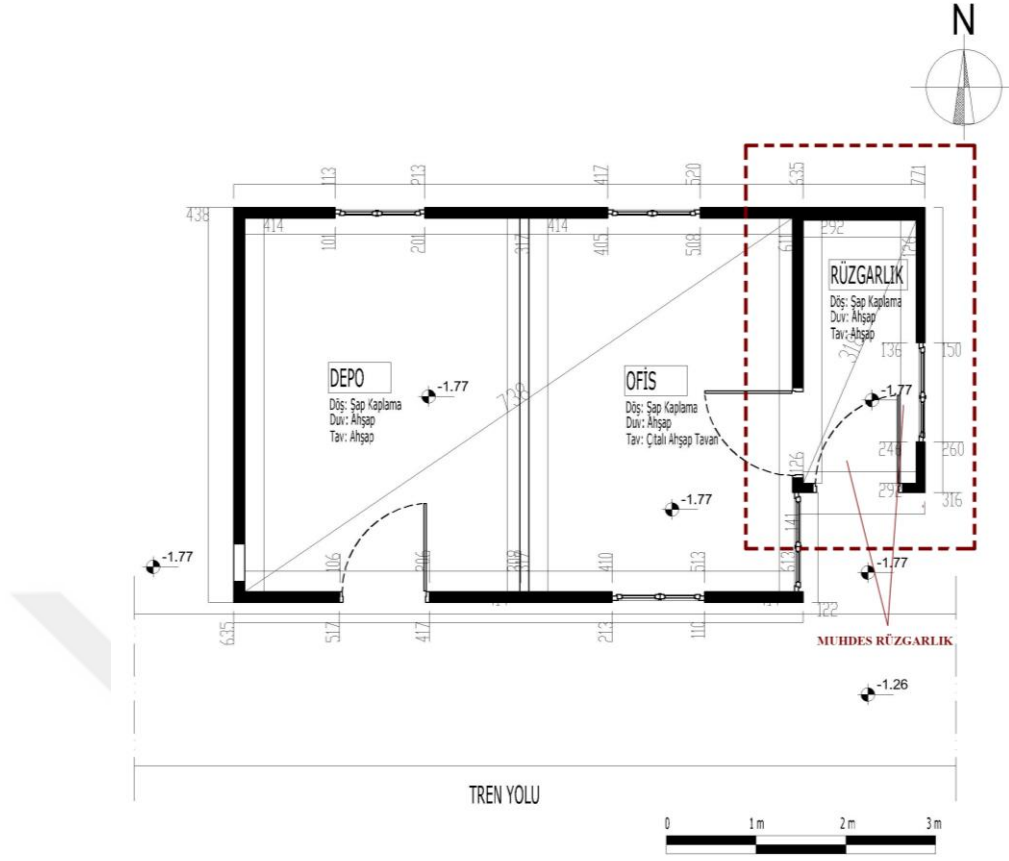
Şekil 4.125. Tuvalet Giriş Bölümleri

#### 4.1.8.Kısım Şefliği

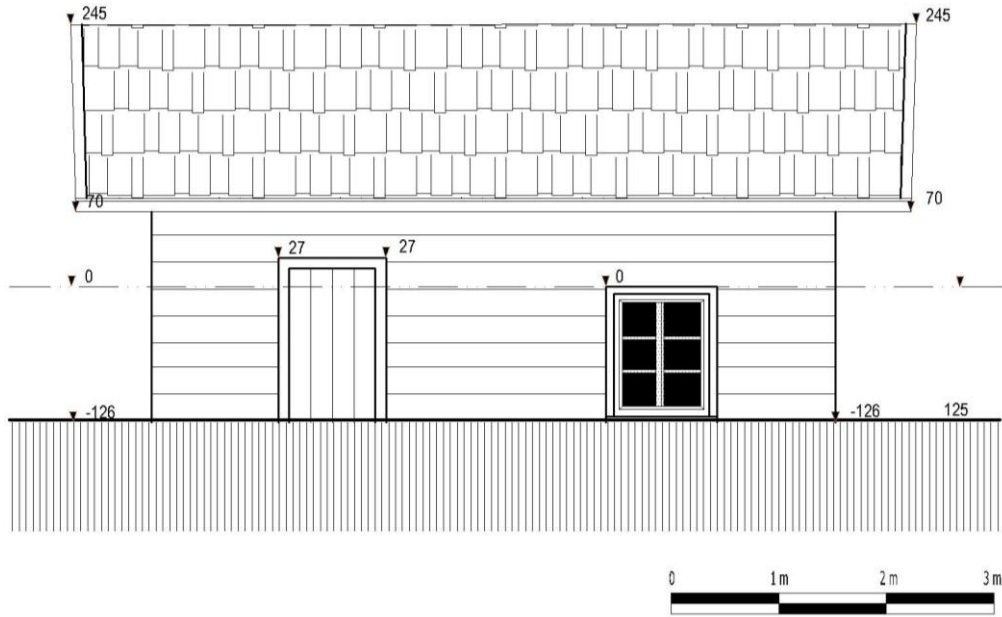
1935 yılında inşa edilmiş olan 5 plan no'lu yapı gar çalışanlarından elde edilen bilgiye göre 2002 yılına kadar kısım şefliği olarak kullanıldığı belirtilen yapı günümüzde kullanımı mevcut değildir (Şekil 4.126).

**Plan Özellikleri:** Dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiştir. Yapının batı bölümünde yer alan kısmın muhdes bir alan olduğu cephe ve kullanılan malzeme özelliklerine bakıldığında görülmektedir. Mevcutta iki girişi vardır. Yapı orta kısmından ikiye bölünmüştür. Yapının doğu tarafı depo olarak kullanılmaktadır. Batı tarafındaki alana bir antre ile giriş yapılmaktadır. Bu alanda ahşap üzerinde herhangi bir işlem yapılmamış ancak batı tarafındaki alanda hem duvar hem tavan ahşap lambri ile kapatılıp boyanmıştır.

**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** Ahşap yığma olarak yapılmıştır. Yapının kapı ve pencereleri ahşap malzemedен yapılmıştır. Pencereleri demir parmaklıklarla korunmuştur. Ahşap çatı üzeri marsilya kiremitle kaplanmıştır. Mevcutta bu yapının çok fazla bakımsız kalması ve sürecin de getirdiği etkilerle ahşabı çok fazla deforme olmuştur (Şekil 4.127) (Şekil 4.128).



Şekil 4.126. Kısım Şefliği Planı (R.Öcal,2019)

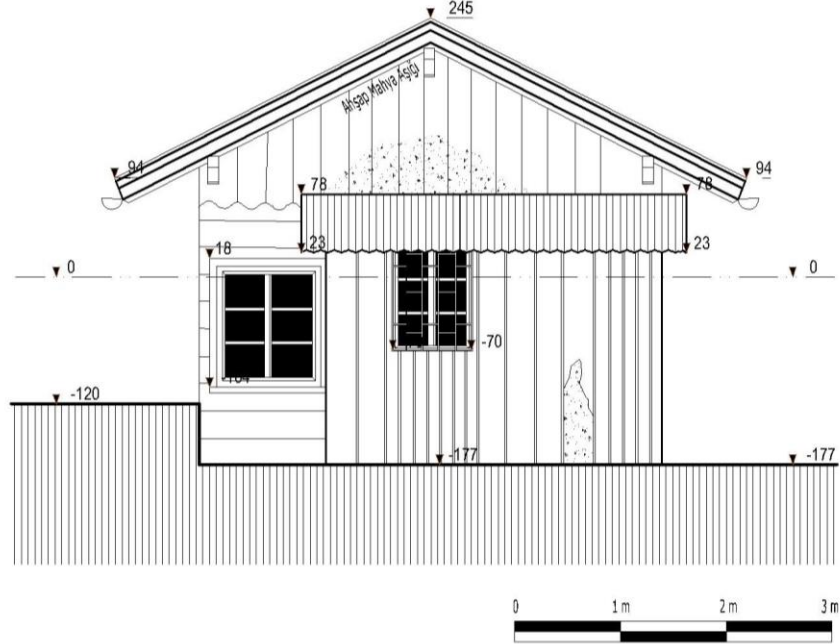


Şekil 4.127. Kısım Şefliği Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)

**Cephe Özellikleri:** Yapıya girişler kuzeyden ve batı cephesine yapılan ek kısımdan ahşap kapılarla sağlanmaktadır. Yapının kuzey cephesinde bir güney cephesinde iki ve batı cephesinde iki olmak üzere 5 penceresi vardır. Doğu cephesi sağırdır (Şekil 4.130). Cephe tamamen ahşap malzemeden yapılmıştır. Cephede çatı arasına denk gelen kısımlarda doğu batı cephesinde ahşap lambri ile görsellik katılmıştır (Şekil 4.128). Beşik çatılı olarak yapılmıştır (Şekil 4.131) (Şekil 4.132).



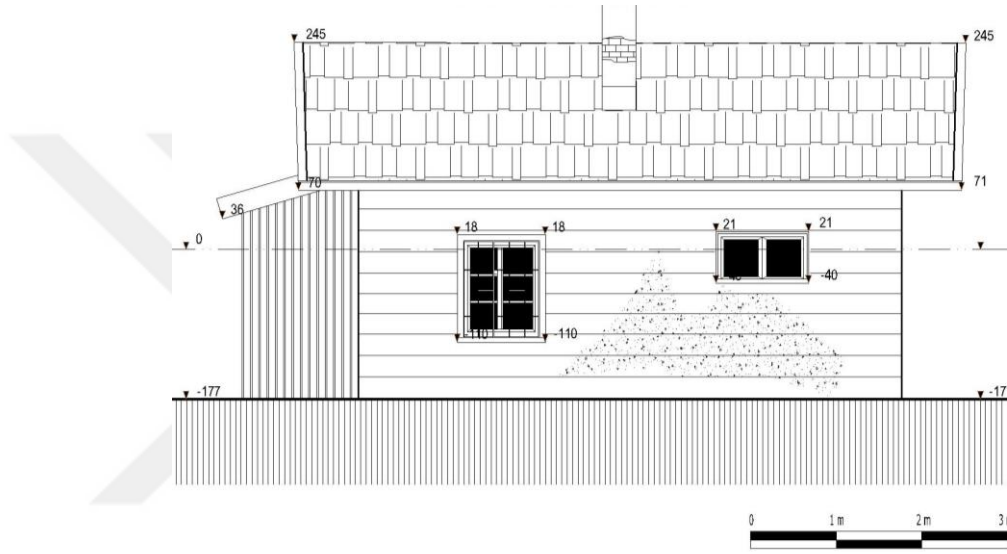
Şekil 4.128. Kısım Şefliği Kuzey ve Batı Cepheleri



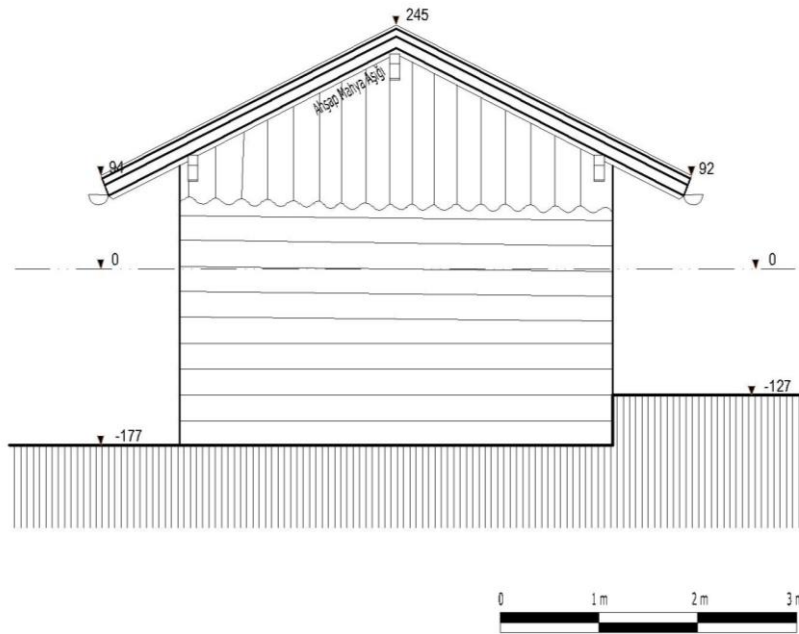
Şekil 4.129. Kısım Şefliği Batı Cepheleri (R.Öcal,2019)



Şekil 4.130. Kısım Şefliği Güney ve Doğu Cepheleri



Şekil 4.131. Kısım Şefliği güney Cephesi (R.Öcal,2019)

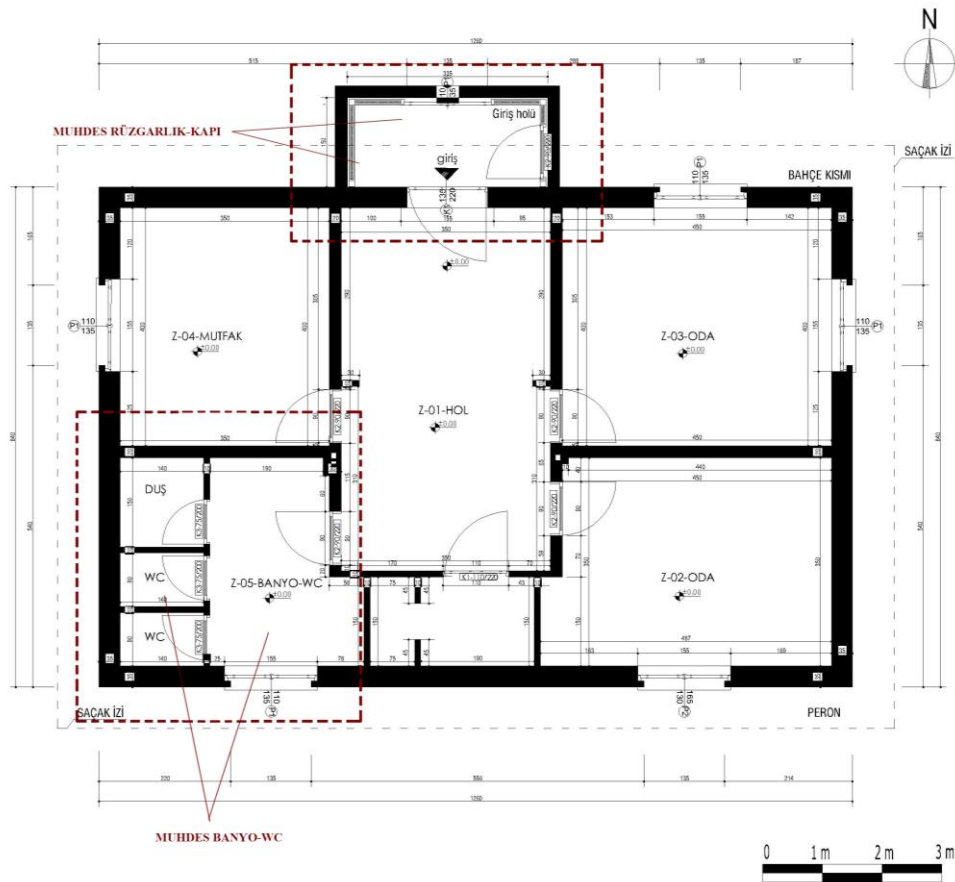


Şekil 4.132. Kısım Şefliği Doğu Cephesi Çizimi (R.Öcal,2019)

#### 4.1.9. Lojman (16 Plan no'lu)

16 plan no'lu lojman binası TCDD arşivlerinde 1959 yılında yapıldığı belirtilmiştir. Günümüzde de lojman olarak kullanılmaktadır.

**Plan Özellikleri:** Dikdörtgen planlı olarak inşa edilen yapı tek katlıdır (Şekil 6.133). Lojman da 2 oda 1 mutfak ve 2 wc ve bir duşun yer aldığı büyük bir banyo mevcuttur. Yapının girişinin geçirdiği tadilat öncesinde kuzey cephesinde yer aldığı ancak kapının dış cephesinden kapatıldığı görülmüştür (Şekil 4.136). Yapıya girişler tadilatla güneye yapılan rüzgârlık kısmından 3 basamaklı su basmanla sağlanmaktadır. Yapının onarım planında güneyde pencere boşluğunun kapıya çevrildiği belirtilmiştir. Rüzgârlıktan sonra kapı geniş bir hole açılmaktadır. Holün kuzeyinde eski giriş kapısı ve rüzgârlık kısmı batısında mutfak ve bir oda, doğusunda banyo-wc ve bir oda yer almaktadır. Lojman yapılarının birçoğunda banyonun yer almaması ve bu lojman da yer alan wc ve banyo alanının fazla olmasından dolayı bu alanın muhdes bir bölüm olduğu düşünülmektedir.



Şekil 4.133. Lojman planı (TCDD, arşiv)

**Malzeme ve Strüktür Özellikleri:** TCDD arşivlerinde yapının kâgir (yığma) bir bina olduğu belirtilmiştir. Dış duvarlar yaklaşık 35 cm kalınlığında, iç duvarlarda ise yaklaşık 20 cm'lik duvarlar kullanılmıştır. Yapının asıl giriş kısmında yer alan rüzgârlık kısmı, banyo bölümü ve mutfak kısmının zemini seramikle kaplanmıştır. Yapı içerisinde yer alan diğer mekânların zemini ise ahşap kaplamadır. Tavan ve duvarlarda sıva ve boya mevcuttur. Yapı içerisinde özgün bir kapı bulunmamaktadır. Ana giriş kapıları çelik kapı olarak değiştirilmiştir (Şekil 4.134) (Şekil 4.135). Pencere PVC kaplama olarak yapılmış ve demir korkuluklarla korunmuştur (Şekil 4.139). Yapının cephelerine yalıtım yapılmış ve üzeri boyanmıştır (Şekil 4.140).



Şekil 4.134. Lojman Güney Kapısı



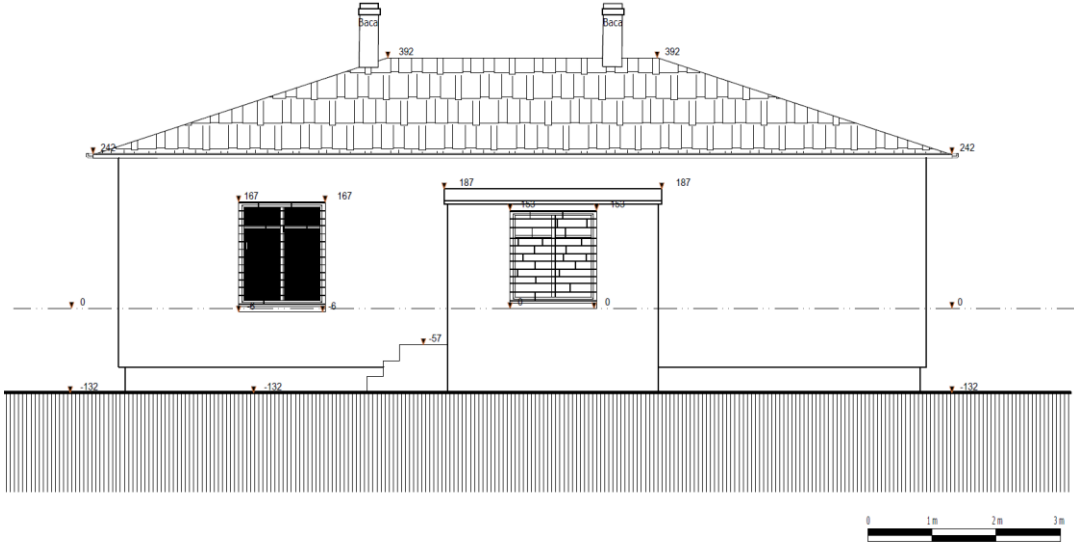
Şekil 4.135. Lojman Kuzeyde Dış Cepheden Kapatılan Kapı



Şekil 4.136. Lojman Odaları



Şekil 4.137. Lojman Banyo-Wc



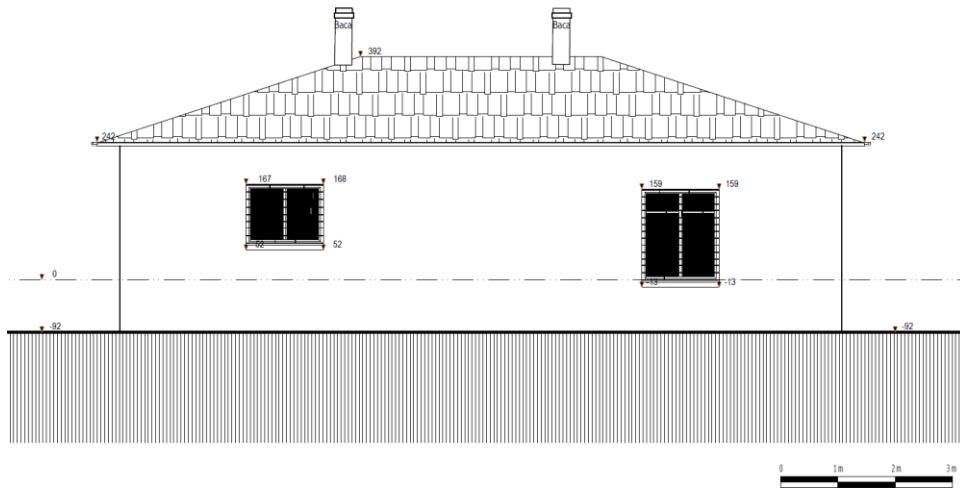
Şekil 4.138. Lojman Güney Cephesi (R.Öcal,2019)



Şekil 4.139. Lojman Doğu Cephesi

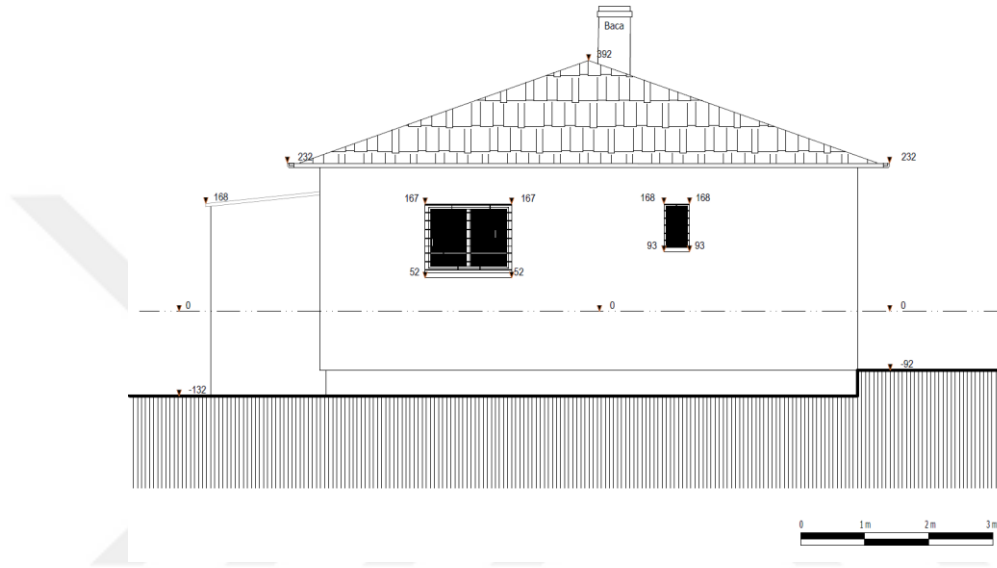


Şekil 4.140. Lojman Kuzey Cephesi

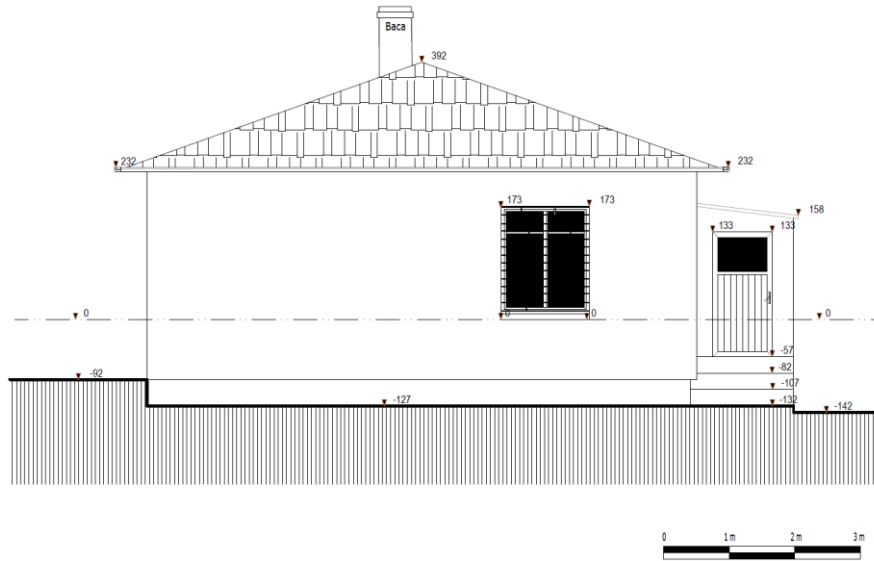


Şekil 4.141. Lojman Kuzey Cephesi (R.Öcal,2019)

**Cephe Özellikleri:** Günümüze yakın bir zamanda yapılmış olmasından dolayı cephelerinde eski gar yapılarının üslup özelliklerini taşımamaktadır. Cephelerde yer alan pencere planlarında farklılıklar görülmektedir (Şekil 4.142) (Şekil 4.143). Yapıya daha sonradan ısı yalıtımı yapılmış ve su basman hizasında görülmektedir. Çatı olarak diğer yapılarda görülen ahşap saçaklar bu yapıda düz betonarme saçaklara bırakmıştır. Çatısı diğer gar yapılarından farklı olarak kırma çatı yapılmıştır.



Şekil 4.142. Lojman Doğu Cephesi (R.Öcal,2019)



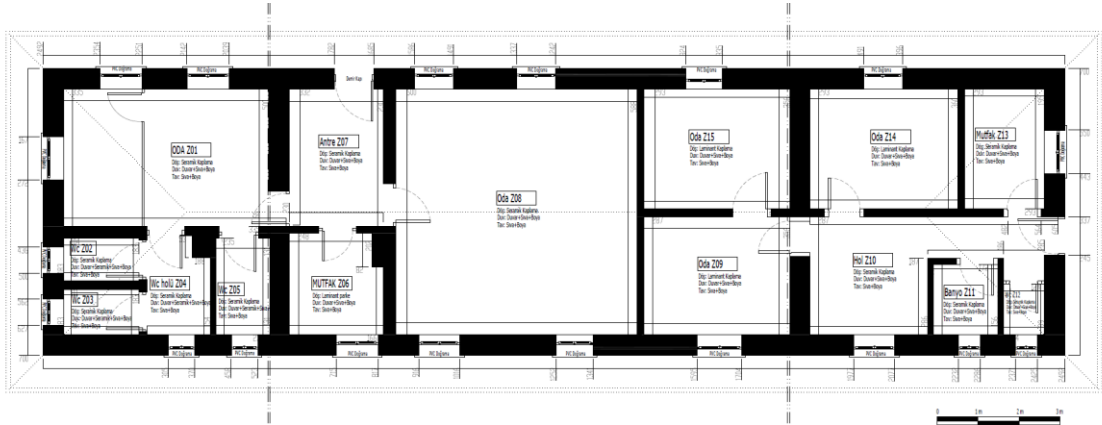
Şekil 4.143. Lojman Batı Cephesi (R.Öcal,2019)



#### 4.1.10.Malzeme Ambarı-İşçi Barakası

TCDD arşivlerinde 1 no' lu plan numarası olarak 1903-1940-1964 tarihlerinde inşa edildiği belirtilmiştir. TCDD'den alınan bilgilere göre bu yapının koruma sınırları içerisinde olmadığı öğrenilmiştir. Gar binaları içerisinde yer alan diğer yapılardan farklı olarak tren hattının kuzeyinde konumlandırılmıştır.

**Plan Özellikleri:** Yapı üç farklı dönemde dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiş ve cephede bu dilatasyon izleri görülmektedir (Şekil 4.144). Cephede ve yapının içerisinde yapılan tadilatlardan dolayı bu yapının ilk yapılan bölümünün hangi kısmı olduğu hakkında kesin bir bilgi verilememiştir. Yapının günümüzde iki ana girişi vardır. Bir tanesi yapının batı bölümünde yer alan çelik kapıdır. Bu kapı ile lojman kısmına girilmektedir. Bu lojman kısmında üç oda bir mutfak, wc ve banyo yer almaktadır. Bu alan lojman olarak yapılmadığı için bu alanda yer alan wc, banyo ve mutfakın muhdes alanlar olduğu düşünülmektedir. Yapının güneyinde yer alan demir kapı ile amele barakası kısmına demir bir kapı ile girilmektedir. Bu alanda bir oda işçilerin kullandığı çalışma alanı, bir oda yatak odası olarak, iki tane duşun yer aldığı banyo bölümü, bir wc ve mutfak yer almaktadır. Bu alanda wc ve banyoların olmasından dolayı bu bölümün 1964 yılında eklenen amale barakasının ikinci kısmı olduğu düşünülmektedir.



Şekil 4.144.Malzeme Ambarı-İşçi Barakası Planı (R.Öcal,2019)

**Cephe Özellikleri:** Cephe özellikleri tümüyle aynı düzende inşa edilmiştir. Günümüz yapılarına daha çok benzer özellikleri mevcuttur. Diğer yapılarda kullanılan basık kemerler kesme taşlar bu yapılarda görülmemektedir. Pencerelerin bazılarında demir korkuluklar yer almaktadır. Yapının üç farklı dönemde yapılmış olması yapının

cephelerinde yer alan pencerelerin farklı boyutlarda ve düzensiz bir şekilde yapılmasıyla da kendini göstermektedir. Çatı olarak diğer yapılarda görülen ahşap saçaklar bu yapılarda düz betonarme saçaklara bırakılmıştır. Çatısı diğer gar yapılarından farklı olarak kırma çatı yapılmıştır (Şekil 4.145) .



Şekil 4.145. Amele Barakası Güney Cephesi

**Malzeme ve strüktür Özellikleri:** TCDD arşivlerinde yapının kâgir (yığma)olarak inşa edildiği belirtilmiştir. Yapının günümüzde amele barakası olarak kullanılan doğu bölümünde kapı ve pencereler PVC kaplamadır. Zeminin tümü seramik ile kaplanmıştır. Yapının batısında yer alan lojman bölümünde kapılar ahşap, pencereler PVC ise olarak yapılmıştır. Pencerelerde bazı bölümlerde demir korkuluklar mevcuttur. Çatısı marsilya kiremitle kaplanmıştır (Şekil 4.146).



Şekil 4.146. Malzeme Ambarı Doğu Cephesi

#### 4.1.11.Gar İçerisinde Bulunan Diğer Binalar

**Mutfak:** 12 plan no'lu bu yapı TCDD arşivlerinde mutfak olarak belirtilmesine rağmen aynı notlarda iptal edildiği yazmaktadır. Korunan yapılar içerisinde değildir. Günümüzde depo olarak kullanılmakta ancak yapılış amacı hakkında kesin bir bilgi edinilememiştir. Arşivlerde yapım tarihi ile herhangi bir bilgiye yer verilmemiştir. Yapı 3.60-5.60 ölçülerinde ve yığma olarak inşa edilmiştir. Çatısı beşik çatı olarak yapılmış ve üzeri marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır (Şekil 4.147).



Şekil 4.147. Mutfak Binası (2019)

**Büfe:** 9 Plan no'lu 1933 yılında inşa edilen büfe binası yolcu salonu ile gar binasının arasında yer almaktadır. 2011 'de hazırlanan restorasyon proje raporunda kaldırılması için öneri verilmiştir. Ancak günümüzde büfe olarak kullanılmaya devam edilmektedir (Şekil 4.148).



Şekil 4.148. Büfe (TCDD, arşiv)

**Vagonet Damı:** 19 plan no'lu Vagonet damı 1989 yılında inşa edilmiştir. İki lojman arasında rayların güney tarafında yer alan vagonet damı (oto garajı) TCDD arşivlerinde inşaatın cinsi yığma olarak belirtilmiştir. Yapı 4.37x5.04 ölçülerinde dikdörtgen planlı olarak yapılmıştır. Burası günümüzde vagonet tamirhanesi ve garajı olarak halen kullanılmaktadır. Dikdörtgen planlı yapının çatısı güneye doğru tek eğimlidir. Mevcutta demir bir kapısı mevcuttur (Şekil 4.149).



Şekil 4.149.Vagonet Damı

**Kantar Binası:** 17 plan no'lu kantar binasının TCDD arşiv kayıtlarında sac malzemeden yapıldığı belirtilmiştir. Ne zaman yapıldığına dair kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Koruma kurulundan alınan arşiv kayıtlarında bulunan resimde ambar binasının doğu tarafında kantar kulübesi yer almaktadır ve gar çalışanlarından elde edilen bilgiye göre hızlı tren hattı çalışmaları esnasında kaldırıldığı söylenmiştir (Şekil 4.150).



Şekil 4.150.Kantar Binası (Koruma Kurulu Arşivi)

**Cer Deposu:** 13 plan no'lu TCDD arşivlerinde 1963 yılında cer deposu olarak yapıldığı belirtilen 13 plan no'lu yapı gar çalışanlarından alınan bilgiye göre yakın zamanda kaldırılmıştır. Arşivlerde yapı cinsi yığma olarak belirtilmiştir (Şekil 4.151).



Şekil 4.151. Cer Deposu (Koruma Kurulu Arşivi)

**Tesisler Şefliği:** TCDD arşivlerinde 1982 yılında inşa edilen yapı günümüzde lojman olarak kullanılmaktadır. Koruma altında değildir. Yapı kâgir (yığma) olarak inşa edilmiştir. Yapı içerisinde 3 oda bir mutfak, banyo ve wc yer almaktadır. Yapının cepheleri sade bir düzende inşa edilmiştir. Kapı ve pencereler PVC kaplama olarak yapılmıştır (Şekil 4.152).



Şekil 4.152.18 plan no'lu Tesisler Şefliği

## 5.DEĞERLENDİRME

Karaman garı TCDD arşivlerinde ilk yapım yılı 1903 olarak görülmektedir. Koruma kurulundan alınan belgelerde yapıların 1993 yılında Karaman ilinde yer alan tarihi yapılar için tek seferde genel bir koruma kararı alındığı görülmüştür. Yapıların tek tek tescil kararları, envanter kayıtları yoktur. Ancak TCDD 6.bölge müdürlüğü (Konya Emlak Servis Müdürlüğü Bölge Kısım Şefliği)'nden şifahen alınan bilgilere göre bu yapılardan 2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-13-16 plan no'lu yapıların koruma altında olduğu belirtilmiştir. 1 plan no'lu yapının meclis kararında belirtilen koruma sınırları dâhilinde olmadığı söylenmiştir. Bu bölüm de tez çalışması kapsamında elde edilen bulgular çerçevesinde Karaman gar yapılarının yapıldığı yıldan günümüze kadar geçen süreçte inşa edilmiş olan yapıların genel özellikleri yapıldığı dönemin de etkisi göz önünde bulundurularak değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Karaman garında ilk inşa edilen yapılar TCDD arşivlerinde yapım yılı 1903 olarak belirtilmiştir. Osmanlı devleti zamanında 1903-1914 yılları arasında inşa edilen yapılar şunlardır (Çizelge 5.1) ;

### 1903 yılında inşa edilen yapılar

- 8 plan no'lu İstasyon Binası (Mevcut)
- 3 plan no'lu Su Deposu (Mevcut)
- 7 plan no'lu Umumi Wc (Mevcut)
- 1 plan no'lu Malzeme Ambarı (Mevcut)
- 4 plan no'lu Lojman (Mevcut)

### 1914 yılında inşa edilen yapılar

- 2 plan no'lu Lokomotif Binası(Mevcut)

Osmanlı devleti zamanın da topraklarımızda inşa edilen demiryolu hatlarının büyük bir bölümü yabancı şirketler tarafından inşa edilmiştir. Bu şirketlerin asıl amacı ulaşımı temin etmekten ziyade Osmanlı topraklarında doğal kaynakları kullanmayı ve km garantisizle karlarını artırmaya yöneliktir. Şirketlerin bu düşüncelerinin sonucu olarak basit, gösterişsiz ve ucuz yapılar kendini göstermiştir (Araz,1995). Almanların da Konya-bulgurlu hattı üzerinde tip proje olarak inşa ettiği Karaman garı yapıları incelendiğinde çok fazla detayın olmadığı, sade, gösterişsiz, plan ve cepheleriyle kendini göstermektedir.

Konya-Bulgurlu hattı üzerinde 1903 yılında yapımına başlanan Karaman garındaki yapıların vaziyet planına göre oturumu incelendiğinde malzeme ambarı hariç yerleşim alanı tren hattının güneyinde yapıldığı görülmektedir. Karaman garı iki yönlü olarak hizmet etmektedir. Konya yönünde malzeme ambarı, su deposu ve lojman binası, Adana yönünde İstasyon binası ve hemen batı tarafında istasyon büfesi yer almaktadır. Karaman garının da yer aldığı Konya-Bulgurlu hattı üzerinde bu dönemde inşa edilen yapıların büyük bir bölümü tip proje olarak yapılmaktaydı. Bu yapılar içerisinde su depoları, ambar binaları, gar binaları, helâlar, lojmanlar, lokomotif binaları ve bunları destekleyen irili ufaklı birçok yapı yer almaktadır. İlk aşamada yolcuların bekleme ve diğer ihtiyaçlarını sağlaması için istasyon binası, buharlı lokomotiflere su beslemesini sağlayan su deposu ve bu alanda çalışan işçiler için lojman, gar çalışanları için ayrı bir lojman, amele barakası ve umumi wc öncelikli olarak inşa edilmiştir. Bu yapılar içerisinde tip olarak uygulanan en belirgin yapının gar binası olduğu söylenebilir. Diğer yapılar daha çok trafik ve nüfus yoğunluğuna göre farklı plan ve cephe özelliklerinde tasarlanmıştır.

Karaman garı çift yönlü olarak hizmet veren ara bir istasyon olmasından dolayı lokomotiflere uzun mesafelerde su ve kömür takviyesinin yapılması gerekmektedir. Bundan dolayı su deposu ilk aşamada yapılması gereken bir yapılardan biriydi. 1914 yılına gelindiğinde ise lokomotif binası inşa edilmiştir. Lokomotif binası su deposuna yakın bir alanda ve gar alanının en uç noktasında yer almaktadır. Yapıldığı dönemlerde buharlı lokomotifler için tamir ve bakım işlerinin yapıldığı bu binalar günümüzde işlevini yitirmiştir. Bu döneme kadar inşa edilen yapılar daha çok bir istasyon sisteminin işlevinin kolayca devam ettirilebilmesi, gar çalışanları ve yolcular için gerekli olan yapılardı.

Bu dönemde inşa edilen yapılar benzer üslup özelliklerine sahiptir. Kâgir (Yığma) olarak inşa edilen yapıların kapı ve pencereleri genel olarak basık kemerli ve kenarları silmelerle çevrenmiştir. Kapı kenarlarında izlenebilir kesme taşlar ve kemer kısımlarında kilit taşları yer almaktadır. Lokomotif binası hariç özgün kapı ve pencereleri ahşap olarak yapılmıştır. Çatı arası kullanımı mevcuttur. Çatılar yüksek eğimle ve beşik çatı olarak inşa edilmişlerdir. Bu yapılardan lokomotif binası hizmet ettiği fonksiyona uygun olarak kapı ve pencereleri farklı boyutlarda ve farklı özelliklerde yapılmıştır. Ayrıca bu yapı da diğer binalardan farklı olarak çatı strüktüründe ilk defa çelik kullanılmış ve büyük bir açıklık geçilmiştir. Bu dönemde

inşa edilen yapıların hepsi günümüze kadar gelebilmiştir. Bunlardan lojman, istasyon binası ve umumi wc dışındakileri atıl bir haldedir.

Yerleşke İçerisinde Cumhuriyet döneminde 1923-1950 yılları arasında yapılan gar binaları (Çizelge 5.1);

#### **1925 yılında inşa edilen yapılar**

- 10 plan no'lu Malzeme Ambarı depo bölümü (Mevcut)

#### **1930 yılında inşa edilen yapılar**

- 11 plan no'lu Açık hangar(Kaldırılmış)

#### **1933 yılında inşa edilen yapılar**

- 9 plan no'lu İstasyon büfesi(Mevcut)

#### **1935 yılında inşa edilen yapılar**

- 5 plan no'lu Kısım şefliği(Mevcut)
- 6 plan no'lu Lojman(Mevcut)

#### **1940 yılında inşa edilen yapılar**

- 1 plan no'lu Amele Barakası(Mevcut)

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte Osmanlı devleti zamanında verilen imtiyazlarla mücadele yoluna gidilmiş ve demiryolları bir bir satın alınarak millileştirilmeye çalışılmıştır. Bu süreçten sonra demiryollarının yapılacağı yerlerin belirlenmesinde ülke ekonomisine katkı sağlayacak sanayi alanları tercih edilmiştir ve demiryolu hatları devlet eliyle inşa edilmeye başlanmıştır.

Karaman garı içerisinde bu dönemde inşa edilen 6 yapı mevcuttur. Bu yapılardan işçi barakası, kısım şefliği ve lojman binası daha çok gar çalışanlarının hem konut hem çalışma alanı ihtiyacı göz önüne alınarak yapılmıştır. Karaman garında bu dönem içerisinde inşa edilen yapılardan 1 plan no'lu amele barakası hariç diğer yapıların yapım tekniği, cephe özellikleri ve plan özellikleri aynı 1903-1923 dönemleri arasında inşa edilen yapılarla benzer özellikler göstermektedir. Amele barakası daha çok günümüz yapılarında olduğu gibi pencereleri PVC ve kapıları demirden, kenarları sade düz cephelere sahiptir. Bu yapılardan açık hangar yapısının ise kaldırıldığı bilgisine ulaşılmıştır.

Yerleşke içerisinde 1950 ve sonrasında inşa edilen gar yapıları (Çizelge 5.1);

#### **1954 yılında inşa edilen yapılar;**

- 10 plan no'lu Eşya ambarı(Mevcut)



**1959 yılında inşa edilen yapılar;**

- 18 plan no'lu Lojman (Mevcut)

**1960 yılında inşa edilen yapılar;**

- 14 plan no'lu Makasçı Kulübesi(Kaldırılmış)
- 15 plan no'lu Makasçı Kulübesi(Kaldırılmış)

**1963 yılında inşa edilen yapılar;**

- 13 plan no'lu Cer Deposu(Kaldırılmış)

**1964 yılında inşa edilen yapılar;**

- 1 plan no'lu Amele Barakası(Mevcut)

**1982 yılında inşa edilen yapılar;**

- 18 plan no'lu Tesisler Şefliği(Mevcut)

**1989 yılında inşa edilen yapılar;**

- 19 plan no'lu Vagonet Damı(Mevcut)

**2018 yılında inşa edilen yapılar;**

- Demiryolu Bakım Binası (yeni yapı)

**Yapım tarihi belli olmayanlar;**

- 12 plan no'lu Mutfak binası

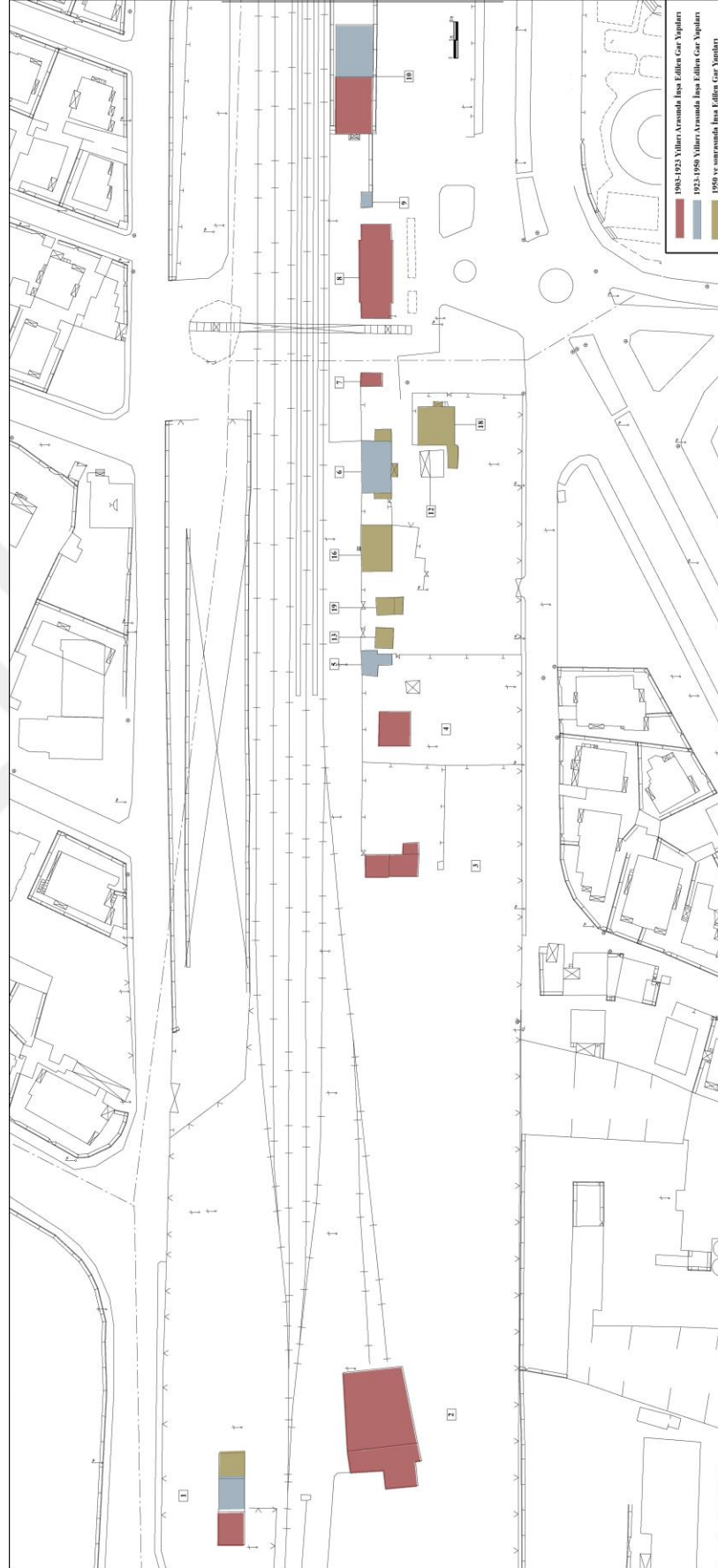
1950 yılından sonra Türkiye Cumhuriyeti topraklarında karayolu yatırımlarının artması ve daha fazla tercih edilmesinden kaynaklı demiryolu yatırımlarına verilen önem azalmıştır. Bu da beraberinde bu yapıların korunma sorunlarını getirmiştir. Bu bölgelerde trafik yoğunluğunun azalmasıyla birlikte yeni yapı inşa edilmesini ve mevcut olan yapıların da bakım ve onarımlarını zorlaştırmıştır. Birçoğunun günümüzde işlevini de yitirmiş olması bu yapıların kendi kaderlerine terk edilmesine sebep olmuştur. Bu dönemde toplamda on yapı inşa edilmiş ancak yedi tanesi günümüze ulaşabilmiştir. Bu yapıların kaldırılma sebepleri ise Konya yönünde yapılan karayolu köprüsüdür.

Bu dönem de inşa edilen yapılardan 10 plan no'lu eşya ambarı hariç diğerleri günümüz yapılarıyla benzer özellikler göstermektedir. Pencereleri PVC, kapıları demir veya çelik kapı olarak yapılmıştır. Eşya ambarı ise 1925 yılında yapılan ilk depo bölümü ile bitişik olarak aynı cephe ve plan özelliklerine göre inşa edilmiştir.2011 yılında restore edilerek yolcu salonu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu yapı haricinde hiçbir yapı için herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

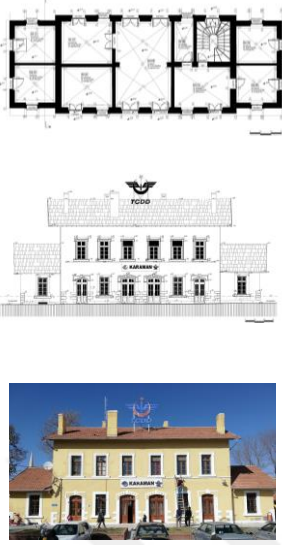
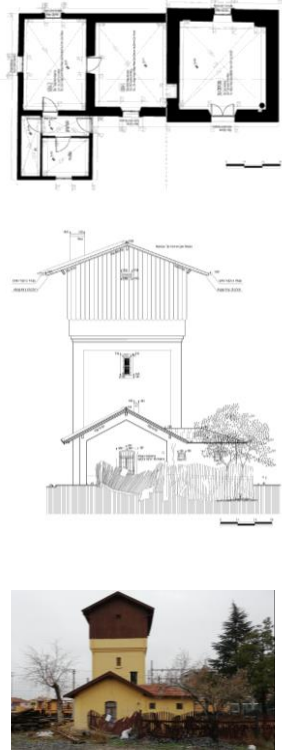
Karaman garında bu döneme kadar inşa edilen bitişik olanlarla birlikte toplam 24 yapı inşa edilmiştir. Bu yapılardan 5 tanesi farklı sebeplerden dolayı kaldırılmıştır.

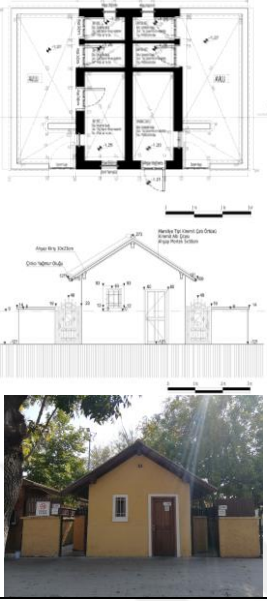
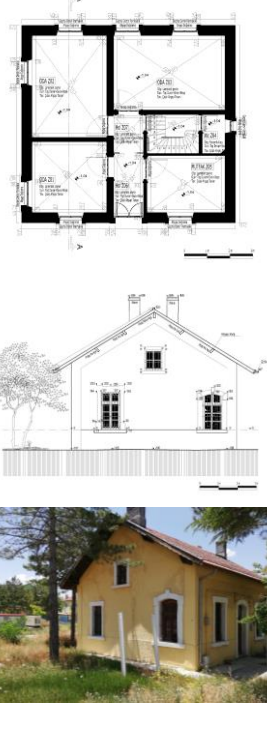
Yapılardan eşya ambarı hariç hiçbir yapının rölöve-restorasyon çalışması yapılmamıştır. Bu yapılardan eşya ambarının 2011 de hazırlanan rölöve raporunda yapının moloz taş yığma olduğu belirtilmiştir, ancak gar alanı içerisinde yer alan lokomotif binasının dökülen sıva kısmından tuğla olarak yapıldığı görülmüştür. Bu yüzden diğer gar yapılarının farklı dönemlerde yapılmış olmasından dolayı yapıların strüktür özelliklerinin açıklanmasında taş mı tuğla mı olduğuna dair kesin bir bilgi verilememiştir.

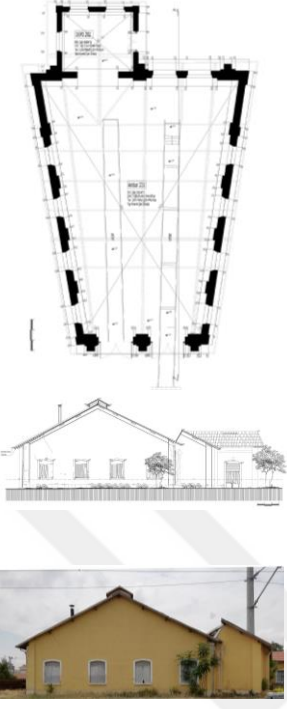
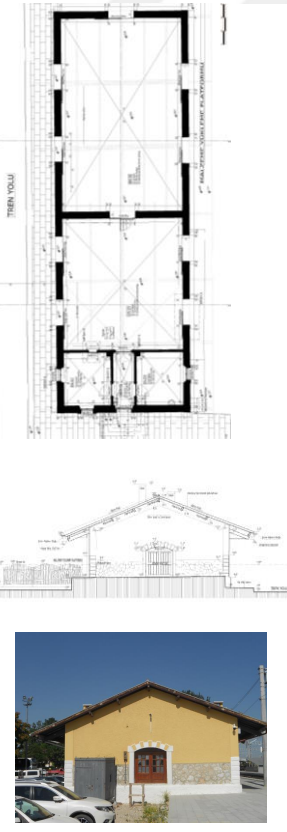
1903 yılında yapılmaya başlanan gar yapılarının genel üslup özelliklerini 1925 yılında yapılan eşya ambarının bitişiğine 1954 yılında inşa edilen yapıyla birlikte son bulduğunu görmekteyiz. Bu tarihten sonra inşa edilen yapıların strüktür özellikleri aynı ancak cephe özellikleri ve kullanılan malzemeler günümüz yapılarına benzer özellikte inşa edilmeye başlanmıştır. Gar sınırları içerisinde 2018 yılında yapımına başlanan demiryolu bakım binası mevcuttur. Gar çalışanlarından elde edilen bilgilere göre yapının kabulü 2019 sonunda yapılacak ve yapının tamamlanmasıyla birlikte yol bakım şefliği, sinyalizasyon şefliği, elektrifikasyon şefliği çalışanlarının buraya geçeceği söylenmiştir. Mevcutta bu birimlerin eski yapılar içerisinde hizmet vermektedir ancak bu birimlerin bu yapıya geçmesiyle birlikte birçok gar yapısı kullanım dışı kalacaktır.


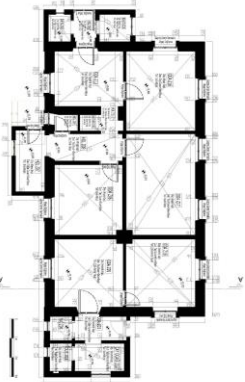




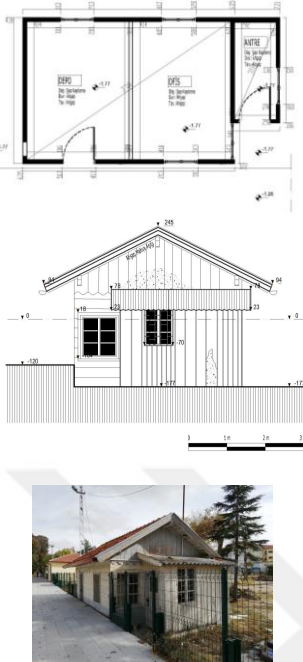
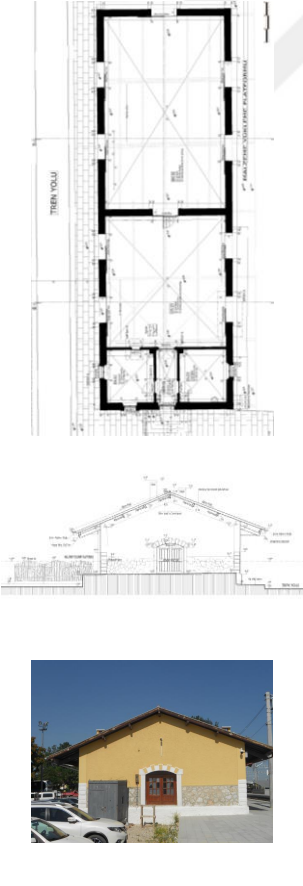
Şekil 5.1. Karaman Garının Tarihi Süreçteki Vaziyet Planı (R.Öcal,2019)

Tarih	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
1903	<b>İstasyon Binası</b>		
	<p>Simetrik planlı inşa edilen yapı üçlü plan sistemine göre inşa edilmiştir. Yapının merkezine yolcu salonu yapılmıştır. Yolcu salonu karşılıklı dört kapısı ile İki yönlü olarak hizmet etmektedir. Üst katı lojman olarak, bodrum katı da depo ve odunluk olarak kullanılmaktadır. Günümüzde zemin katın fonksiyonu idari olarak değiştirilmiştir.</p>	<p>Gar binası kâgir(Yığma)bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Zemin kat pencereleri demir korkuluklarla korunmuştur. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p>Kuzey-güney ve doğu-batı pencereleri simetrik planlı olarak inşa edilmiştir. Cephelerde toplamda 10 kapı vardır. Kapılar ve zemin kat pencereleri basık kemerlidir.1.katın pencereleri düz bir şekilde yapılmış ve bütün pencerelerin etrafı silmelerle çevrelenmiştir. Kapıların kemer kısımlarında kilit taşı vardır. Kapı kenarlarındaki taşlar belirginleştirilmiştir Yapının köşeleri kesme taşlarla süslenmiştir.</p>
1903	<b>Su Deposu (Alimantasyon Binası)</b>		
	<p>Su deposu kısmı kare planlı olarak inşa edilmiştir. Diğer tip projelerde olduğu gibi lojmanı ile birlikte yapılmıştır. Su deposunun bitişiğindeki lojman bölümü de kare planlı iki odadan oluşmaktadır. Günümüzde kullanılmamaktadır.</p>	<p>Su deposu kâgir(Yığma)bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Zemin kat pencereleri demir korkuluklarla korunmuştur. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p>Su kulesi kısmı iki katlı ve yaklaşık 10 m yüksekliğinde yapılmıştır. Lojman kısmı ise tek katlı olarak inşa edilmiştir. Cephelerde yer alan kapı ve pencereler basık kemerli olarak yapılmıştır. Pencereler demir parmaklıklarla korunmuştur. Cephede kule kısmında ahşap lambri kullanılmıştır. Beşik çatılı olarak yapılmıştır</p>

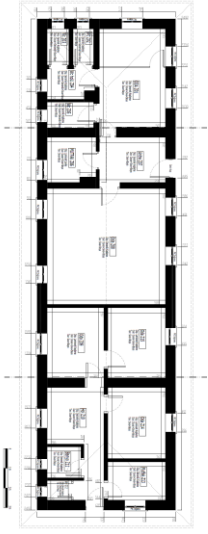

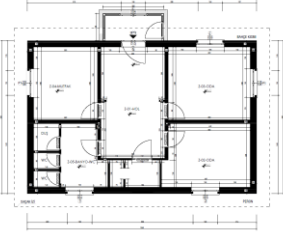
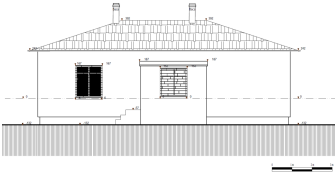

Tarih	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
1903	<b>Umumi Wc</b>		
	<p>Simetrik ve kare planlı olarak inşa edilmiştir. Yapının iki tarafında da avlu vardır. Üç cephesinde de tuvalet girişi vardır. Günümüzde aynı işlevini devam ettirmektedir.</p>	<p>Umumi wc kâgir(Yığma)bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Cepheledeki pencereler demir korkuluklarla korunmuştur. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p>Doğu batı cepheleri simetrik düzende inşa edilmiştir. Kapı ve pencere kenarları silmelerle çevrelenmiştir. Beşik çatılı olarak yapılmıştır.</p>
1903	<b>Lojman</b>		
	<p>Yapı kare planlı olarak tasarlanmıştır. Mevcutta üç oda, bir mutfak ve wc vardır. Ayrıca çatı eğiminin yüksek tutulmasıyla çatı arasında bir oda ve banyo vardır. Bodrum katı depo olarak hizmet etmektedir. Günümüzde aynı işlevini sürdürmektedir.</p>	<p>Lojman kâgir(Yığma)bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Zemin kat pencereleri demir korkuluklarla korunmuştur. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p>Kapı ve pencereleri basık kemerlidir ve bütün pencerelerin etrafı silmelerle çevrelenmiştir. Doğu cephesinde bir pencerede ve giriş kapısının kemerinde bir tane kilit taşı vardır. Kapı kenarlarındaki taşlar belirginleştirilmiştir Beşik çatılı olarak yapılmıştır.</p>




Tarih	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
<p data-bbox="391 257 454 286"><b>1914</b></p> 	<p data-bbox="821 257 1189 286"><b>Cer Deposu (Lokomotif Binası)</b></p> <p data-bbox="598 324 837 795">Gar yapıları içerisinde farklı tasarımı ve büyük hacmi ile dikkat çekmektedir. Yapı iki lokomotif hizmet vermek amacıyla dörtgen planlı olarak yapılmıştır. Batı bölümünde işçilerin giriş çıkışlarını sağladığı ayrı bir mekân mevcuttur. Günümüzde kullanılmamaktadır.</p>	<p data-bbox="869 324 1141 672">Lokomotif binası su basmana kadar taş geri kalanı tuğla yığma olarak yapılmıştır. Zemini şap kaplamadır çatısı çelik makaslar ve aşıklar üzerine ahşap kaplama yapılarak marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır. Pencere ve kapıları demirden yapılmıştır.</p>	<p data-bbox="1173 302 1404 1064">Yapının doğu cephesinde lokomotiflerin girişini sağlayan iki adet büyük demir kapı vardır. Kuzey güney cepheleri simetrik olarak tasarlanmış ve bu cephelerde dörder adet pencere yer almaktadır. Bu yapıda pencereler diğer ar yapılarına göre daha büyük ve farklı bir tarzda yapılmıştır. Mekânın aydınlığını sağlamak için büyük tutulmuş ve çatı da ışığın geçmesini sağlayan bir açıklık bırakılmıştır. Çatı beşik çatı olarak yapılmıştır.</p>
<p data-bbox="391 1068 454 1097"><b>1925</b></p> 	<p data-bbox="925 1068 1077 1097"><b>Eşya Ambarı</b></p> <p data-bbox="598 1131 837 1624">1925 yılında ilk olarak yapının üç basamakla çıkılan girişin yer aldığı esas depo bölümü yapılmıştır. 1954 yılında bu alanın doğu duvarına bitişik olarak yeni bir alan inşa edilmiştir. Bu iki yapı eşya ambarı olarak hizmet etmiştir. Günümüzde restorasyon sonrası yolcu salonu olarak kullanılmaktadır.</p>	<p data-bbox="869 1131 1141 1500">Eşya ambarı kâgır (Yığma) bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Pencereleri demir korkuluklarla korunmuştur.. Çatısı iki farklı şekilde yapılmıştır. İlk yapılan kısım ahşap ikinci depo bölümü çelik olarak yapılmıştır. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p data-bbox="1173 1131 1404 1836">Kuzey-güney ve doğu-batı pencere ve kapıları simetrik olarak inşa edilmiştir. Cephelerde toplamda 10 kapı vardır. Kapılar basık kemerlidir. Pencereler düz bir şekilde yapılmıştır ve bütün pencerelerin etrafı silmelerle çevrelenmiştir. Kapı üzerinde yer alan kemerlerde kilit taşları izlenebilir durumdadır. Kapı kenarlarındaki taşlar belirginleştirilmiştir Yapının köşeleri kesme taşlarla süslenmiştir.</p>

Tarih	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
1930	<b>Açık Hangar</b>		
Mevcut Değil	TCDD arşivlerinde çelik malzemeden yapıldığı belirtilmiştir. Ancak günümüze ulaşamamıştır.	-----	-----
1933	<b>İstasyon Büfesi</b>		
	Kare planlı inşa edilen yapı günümüzde işlevini korumaktadır.	Kâgir (Yığma) olarak yapılmıştır.	Yapının büfe hizmetini sağladığı kuzeyde yer alan bir tane penceresi batı tarafında bir ahşap kapısı vardır.
1935	<b>Lojman</b>		
  	TCDD arşivlerinde lojman olduğu belirtilen yapı günümüzde bir bölümü lojman bir bölümü yol bakım şefliği olarak kullanılmaktadır. Yapının doğu batı bölümlerinde orijinal iki kapı girişinin yer alması bu alının iki adet lojman olarak kullanılmış olabileceğini düşündürmektedir. Yapının mevcutta 5 oda bir mutfak ve bir wc vardır. Sonradan yapılan alanda ise wc, mutfak, banyo yapılmıştır. Her iki bölümde de.	Lojman kâgir(Yığma)bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Pencerelem demir korkuluklarla korunmuştur. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.	Kuzey-güney ve doğu-batı pencereleri simetrik planlı olarak inşa edilmiştir ancak sonradan eklenen bir bölüm bu simetrik düzeni bozmuştur. Yapının orijinal kapıları basık kemerlidir. Ancak bu bölümler kapatıldığı için içerde kalmıştır. Pencerelem basık kemerlidir. Bazı pencereler basık kemerli olarak tasarlanmıştır. Tüm pencerelerin etrafı silmelerle çevrelenmiştir. Beşik çatı olarak yapılmıştır.

Tarih	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
<p data-bbox="391 257 454 286"><b>1930</b></p> 	<p data-bbox="598 365 837 607">Dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiştir. Toplamda iki girişi vardır. Daha önce kısım şefliği olarak kullanılan alan günümüzde kullanılmamaktadır.</p>	<p data-bbox="885 257 1077 286"><b>Kısım Şefliği</b></p> <p data-bbox="885 365 1125 638">Ahşap yığma olarak yapılmıştır. Kapı, pencereleri tamamen ahşap malzemeden yapılmış ve demir korkuluklarla korunmuştur. Çatısı marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p data-bbox="1173 365 1412 757">Yapının batı bölümünün sonradan eklenmiş olduğu düşünülmektedir. Bu alandan ve kuzey bölümünden olmak üzere iki girişi vardır. Bu alanların içerden bir bağlantısı bulunmamaktadır. Toplam da penceresi vardır. Beşik çatı olarak yapılmıştır.</p>
<p data-bbox="391 999 454 1028"><b>1954</b></p> 	<p data-bbox="598 1077 853 1529">1925 yılında ilk olarak yapının üç basamaklı çıkılan girişin yer aldığı esas depo bölümü yapılmıştır. 1954 yılında bu alanın doğu duvarına bitişik olarak yeni bir alan inşa edilmiştir. Bu iki yapı eşya ambarı olarak hizmet etmiştir. Günümüzde restorasyon sonrası yolcu salonu olarak kullanılmaktadır.</p>	<p data-bbox="885 999 1141 1028"><b>Eşya Ambarı ikinci Depo bölümü</b></p> <p data-bbox="885 1077 1141 1529">Eşya ambarı kâgir (Yığma) bir binadır. Pencere kapı ve kasaları ahşaptır. Pencereleri demir korkuluklarla korunmuştur. Çatısı iki farklı şekilde yapılmıştır. İlk yapılan kısım ahşap ikinci depo bölümü çelik olarak yapılmıştır. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p data-bbox="1173 1077 1412 1776">Kuzey-güney ve doğu-batı pencere ve kapıları simetrik olarak inşa edilmiştir. Cepelerde toplamda 10 kapı vardır. Kapılar basık kemerlidir. Pencereler düz bir şekilde yapılmıştır ve bütün pencerelerin etrafı silmelerle çevrelenmiştir. Kapı üzerinde yer alan kemerlerde kilit taşları izlenebilir durumdadır. Kapı kenarlarındaki taşlar belirginleştirilmiştir. Yapının köşeleri kesme taşlarla süslenmiştir.</p>



Yapım Yılı	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
1903-1940-1964	<b>Amele Barakası</b>		
 	<p>Yapının iki ana girişi vardır. Bunlardan bir tanesi lojman kısmına giriş için diğeri de amele barakası kısmına girişte kullanılmaktadır. Yapı üç farklı dönemde üç parçada inşa edilmiştir. Wc ve banyoların yer aldığı kısmın en son yapıldığı düşünülmektedir.</p>	<p>Amele barakası kâgir(Yığıma)bir binadır. Pencereler PVC kaplamadır. Kapıları demir ve çelik kapı vardır özgün bir kapısı bulunmamaktadır. Yapı örtüsü marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p>Cephe özellikleri tümüyle benzer inşa edilmiştir. Günümüz yapılarına daha çok benzer özellikleri vardır. Diğer yapılarda kullanılan basık kemerler kesme taşlar bu yapılarda görülmemektedir. Pencerelerin bazılarında demir korkuluklar yer almaktadır. Çatı olarak diğeri yapılarda görülen ahşap saçaklar bu yapılarda düz betonarme saçaklara bırakmıştır. Çatısı diğeri gar yapılarından farklı olarak kırma çatı yapılmıştır.</p>
1959	<b>Lojman</b>		
  	<p>Dikdörtgen planlı olarak inşa edilen yapının üç odası, bir mutfağı ve wc, banyosu mevcuttur. Kuzey cephesinde yer alan kapısı dışarıdan kapatılıp yapılan tadilatla güneye alınmıştır.</p>	<p>TCDD arşivlerinde kâgir(yığıma) bir bina olduğu belirtilmiştir. Pencereleri PVC kaplamadır. Marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.</p>	<p>Günümüze yakın bir dönemde yapılmış olmasında dolayı diğeri gar yapılarında kullanılan cephe özellikleri bulunmamaktadır. Düz bir cephesi vardır. Kırma çatı olarak yapılmıştır.</p>

Yapım Yılı	Plan Özellikleri	Malzeme ve Strüktür Özellikleri	Cephe Özellikleri
1960	<b>Makasçı Kulübesi</b>		
Çizim ya da resim mevcut değil	Kaldırılmış	TCDD arşivlerinde kâgir(yığma) bir bina olduğu belirtilmiştir.	-----
1963	<b>Cer Deposu</b>	<b>1963</b>	<b>Cer Deposu</b>
	Kaldırılmış	TCDD arşivlerinde kâgir(yığma) bir bina olduğu belirtilmiştir	Kaldırılmış
1982	<b>Tesisler Şefliği</b>		
	Dikdörtgen planlı olarak inşa edilen yapının dört odası, bir mutfağı ve wc, banyosu mevcuttur.	TCDD arşivlerinde kâgir(yığma) bir bina olduğu belirtilmiştir. Pencereleri PVC kaplamadır. Lojman olarak kullanıldığı belirtilmiştir.	Günümüze yakın bir dönemde yapılmış olmasında dolayı diğer gar yapılarında kullanılan cephe özellikleri bulunmamaktadır. Düz bir cephesi vardır. Beşik çatı olarak yapılmıştır.
1989	<b>Vagonet Damı</b>		
	Kare planlı olarak inşa edilmiştir. Vagonetlerin garajı olarak kullanılmaktadır.	TCDD arşivlerinde kâgir(yığma) bir bina olduğu belirtilmiştir	Kuzey cephesinde garaj kapısı yer almaktadır. Diğer cepheleri sağdır. Çatısı tek yöne eğimle yapılmıştır.

Çizelge 5.1. Karaman Gar Yapılarının Genel Değerlendirmesi

## 6.SONUÇ VE ÖNERİLER

Tarih boyunca tüm dünyanın sosyal, ekonomik ve siyasi dengesini değiştiren birçok icat vardır. Ulaşım alanında yapılan icatların en önemlilerinden biri de hiç kuşkusuz demiryoludur. Modern çağa geçişin bir simgesi olan demiryolları ortaya çıkışından itibaren tüm dünyada büyük bir ilgiyle karşılanmış ve önemli bir ulaşım aracı haline gelmiştir. Demiryolları, makineleşme ve sanayileşmenin etkisiyle artan üretim mallarının naklini hızlı ve güvenilir bir şekilde gerçekleştirmesiyle birlikte uluslararası bir pazar oluşmuş hem siyasi alanda hem sosyal alanda köklü değişimlerin yaşanmasına sebep olmuştur. Şehirlerarası yalnızca yük değil yolcular da taşınmaya başlanmış ve böylece günlerce süren yolculuklar kısalmış ve beraberinde toplumlararası kültür etkileşimini artırmıştır.

Demiryolları ülkemize Osmanlı devleti zamanında girmiştir. Bu dönemlerde Osmanlı devlet adamları demiryolunu ilerlemenin, sosyal ve ekonomik olarak gelişmenin bir amacı olarak görmekteydi. Nitekim öyle de oldu çiftçi ürününü hızlı bir şekilde ülkenin en ücra alanlarına gönderebildi ve üretimin artmasını sağladı, ekonomik ve sosyal alanda birçok gelişmeler yaşandı. Ancak tüm bunlara rağmen demiryolunun Osmanlı devletine girişi birçok imtiyazı beraberinde getirmiştir. Yapımı ve işletilmesi yabancı şirketler tarafından gerçekleştirilen demiryollarının güzergâhları da yine bu ülkelerin çıkarları doğrultusunda şekillenmiştir. Bu da Osmanlı devletinden daha fazla şirketlere fayda sağladığı için Osmanlı devleti bu süreçte çok yıpranmıştır.

Demiryollarının gelişmesiyle birlikte yolcuların gidiş gelişlerinin sağlanması, bekleme, gişe işlemlerinin yapılabilmesi için istasyon binalarına ihtiyaç duyulmuştur. İstasyon binaları yapıldıkları dönemlerin de etkisiyle siyasi, sosyal, kültürel birçok etkiyi içinde barındıran tarihi değerlerimizdir. Ancak 1950'lere kadar devam eden demiryolu politikası yerini karayolu yapımına bırakması ve gelişen teknolojiyle birlikte buharlı trenlerin yerini dizel ve elektrikli trenlere bırakması bu yapıların birçoğunun işlevini yitirmesine neden olmuştur. Tüm bunlarla birlikte tren yolculuğuna olan ilgi azalmış ve gar yapıları gereken bakım ve onarımların verilmemesiyle birlikte birçok yapı ya işlevini yitirmiş ya da bakımsızlıktan kullanılamaz hale gelmiştir. Bütün bunlara ek olarak demiryolu mirasımızın hala yeterince korunma altına alınmamış olması da bu yapıların korunma sorunlarını beraberinde getirmektedir.

İstasyon yapılarının birçoğunun tasarımlarının tip proje olarak yapılmış olması, planlarda yapılan değişiklikler, pencere ve kapı düzenlerinde ve cephedeki farklılıklarla

bu yapılar ana projeden farklılaştığı görülmektedir. Bütün bunlar bu yapıların özgün hallerine erişimini zorlaştırmaktadır. Karaman garına ait bu döneme kadar inşa edilen yapılardan gar binası hariç hiçbirinin özgün projeleri yer almamaktadır. Gar binasının ise (Ek 23-24) de yer alan Karaman Ereğli olarak belirtilmiş zemin kat tip projesi yer almaktadır. Mevcut veri eksikliği de bu yapıların değerlendirilmesini zorlaştırmaktadır.

Karaman garının bulunduğu alan içerisinde YHT çalışmalarının da etkisiyle son dönemlerde çevre düzenlemesi ve ambar binasının restore edilerek yolcu binasına çevrilmesi dışında ciddi bir çalışma yapılmamıştır. Günümüzde yaklaşık bir buçuk asırlık bir tarihe tanıklık eden Karaman garında bulunan yapılardan birçoğu işlevsiz bir halde bulunmaktadır. Mevcutta yapımı devam eden Konya-Karaman hızlı tren hattının YHT garı hazırlanan proje kapsamında mevcutta bulunan Karaman yolcu salonunun doğu tarafına yapılması planlanmaktadır (Ek-1-2-3). Bu proje kapsamında eski gar yapıları üzerine herhangi bir çalışma yapılmamış olup yalnızca YHT gar binası tasarlanmıştır. Ayrıca gar alanı içerisinde 2018 yılında yapımına başlanan demiryolu bakım binasını yıl içerisinde teslim alınacağı ve gar çalışanlarının bir kısmının bu alana geçeceği söylenmiştir. Bu yapının ve YHT tren garının tamamlanmasının ardından buradaki yapılar için herhangi bir restorasyon çalışması yapılmaması halinde mevcutta bazılarının atıl vaziyette bazılarının da bakımsız vaziyette olması da göz önüne alındığında bu yapıların geleceğe özgün bir şekilde aktarılacağına dair endişe duyulmaktadır. Bu nedenle bu yapıların mimari özellikleri incelenerek hangi yapıların korunmaya değer olduğunun belirlenip envanter kayıtlarının oluşturulması gerekmektedir. Bu yapılar üzerinde uygulanacak bakım ve tamiratların özgün hallerine bağlı kalınarak yapılması gerekmektedir. Ancak tez hazırlama sürecinde de görülmüştür ki 16 no'lu lojman binasının geçirmiş olduğu tadilat neticesinde cephe izleri dahi yok olmuştur. Bu tadilatların devam etmesi halinde yapıları özgün bir şekilde koruyabilmek mümkün olmayacaktır. İşlevini yitirmiş olan yapılara yeni işlev verilerek ayakta kalmasını sağlamak ve dönem özelliklerini koruyarak geleceğe aktarmak adına YHT tren garı kapsamında yenileme çalışması yapılmalı ve özgün hallerini koruyarak yeniden işlevlendirme çalışmalarıyla sosyal hayata katılmaları sağlanmalıdır.

Bu tez kapsamında ele alınan Karaman garında yapılmış olan binaların rölöve çalışmaları titizlikle alınarak tespit çalışması yapılmıştır. Bu çalışmayla yapılardaki muhtes ekler tespit edilmiştir. Bu doğrultuda yapılan çalışma işlevine devam eden yapıların aslına uygun olarak Restitüsyonunun ve Restorasyonunun yapılmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca Türkiye'de inşa edilmiş birçok istasyon yapısının tip proje

olarak yapılmış olması, demiryollarındaki arşivlerin eksikliği ve düzenli bir veri sisteminin yer almaması Karaman garı gibi istasyon yapıların değerlendirilmesini güçlendirmektedir. Bu yüzden Karaman garı gibi tip proje kapsamında inşa edilip çizimleri yer almayan yapılar için detaylı bir çalışma yapılmalıdır, bu yapıların benzer ve farklı olan yanları araştırılmalıdır. Bu kapsamda ele alınan Karaman gar yapılarının Bağdat demiryolu hattı üzerinde inşa edilmiş olan diğer tip projeler için bir altlık olacağı ve bu projelerin ele alınmasında olumlu katkıları olacağı ümit edilmektedir.



## KAYNAKLAR

- Abdülhamit,1984.Siyasi Hatıratım, İstanbul: Dergâh yayınları
- Abisel, Bir Karış Fazla Şimendifer, Ankara, 1948, s. 14
- Akbulut, Gülpınar, Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyet'ine Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939), Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Atatürk Dergisi 2012,s.226
- Akın ve Sultanoğlu, Fetullah ve Filiz,1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı, Demiryol İş Yayınları,2006
- Akpolat, M,S, 2004, Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt:21, Sayı.1.Ss.77-93
- Alperen, Altan, Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi, 21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum, Cilt 7, Sayı 19, Bahar 2018, Araştırma Makalesi, S.1-22
- Araz, M. 1995. Impacts Of Political Decisions İn The Formation Of Railroads And Railroad Architecture İn Turkey Between 1856 And 1950, O.D.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- As, Efdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi,2006
- Avcı, Remzi, Mukaddime, Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi, 2015,263-282
- Barılları,D.,Godolı,E.,1996.Art Nouveau ve Batı Etkisine Karşı Ulusal Tepki (Franco Cantini editör), İstanbul 1900, YEM Yayın,İstanbul
- Berkmen,E.,1962,Demiryollar, Cilt IV,Berksoy Matbaası ,İstanbul
- Büyükdemir, Ö. 1999, Edirne Gari, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Bozkurt, M., 1988, Demiryolu I, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası.
- Braudel, Fernand, Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras, Metis Yayınları, İstanbul 2008,s114
- C. Orhan Tütengil, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul, 1961, s. 17.
- Çoygun, G. L. S., 1996, Türkiye'deki istasyon yapılarının geçmişten günümüze Değişmesi, Yüksek Lisan Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Çetin, Emrah, Türk Basınında Hicaz Demiryolu İnşaatının Finansmanı Meselesi (1900-1908), Volume 4 Issue 4, p. 109-124, November 2012 s.110
- Deane, Phyllis, İlk Sanayi İnkılabı, Çev. Tefik Güran, Ankara 1988
- Diez, E., Aslanapa,O., Koman,M.M. (1955), Karaman Devri Sanatı. M.E.B. Eski Eserler ve Müzeler Umumi Müdürlüğü Yayınları Seri IV Sayı 2. Ankara.
- Duru, R. Karadağ'ın Gizemli Konuğu Gertrude Bell, Duru Sarrafiye Kültür Yayınları 3, 2008
- Erdoğan, H. A., 2005, Konya Tren İstasyonu ve yakın çevresinin gelişimi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Konya.
- Earle, Edward Mead,(1923) Bağdat Demiryolu Savaşı, Çeviren: Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, 1972.
- Engin, V. 1992. Rumeli Demiryolları Doktora Tezi, M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul

- Erten, E., Şenyiğit, Ö. (2011), “Adana- Mersin Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi”, Çukurova Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fakültesi Dergisi, Haziran, 26/1, s.40
- Erkan, Y.K. ‘Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması’ doktora tezi İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,2007
- Evren, G., 1993, Demiryolu, İstanbul, İ. T. Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası
- Evliya Çelebi, Seyahatname, Nşr. Münin Çevik, C.IX, İstanbul, 1985
- Gülsoy, Ufuk, Hicaz Demiryolu, Eren Matbaacılık, İstanbul, 1994
- Gümüş, M. 2011, 1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk topraklarında demiryolu İmtiyaz mücadeleleri ve büyük güçler, Tarih Okulu Dergisi, 2011, 151-194.
- Gümüşçü, Osman, XVI. Yüzyıl Larende (Karaman) Kazasında Yerleşme ve Nüfus, Doktora Tezi Ankara 1997.
- Haştemoğlu, H.Şehmuz, “Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi ”Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,2012
- Haydar Karabey, “İstanbul”, Yurt Ansiklopedisi, Anadolu Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 1982-1983, ss. 4026-4027. (Prof. Mehmet Ali Handan ile 1981 yılında Haydar Karabey ile yapılan söyleşiden alıntılanmıştır)
- Halaçoğlu, Yusuf (2002), Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), Ankara İmarat Dergisi, Bahar Dönemi 2012.
- Kurmuş, Orhan, Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Ankara 1982.“Demiryolu”, Türk Ansiklopedisi, C.XIII.
- Koçer, Ş.(1995), “Haydarpaşa Gebze Demiryolu Hattında 19. Yy Da Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Güzel Sanatlar Fakültesi, İstanbul
- Kopuz, A. D.1999, Cumhuriyet Döneminde Mimarlık Akımları ve Adana’ya Yansımaları, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Mehmet Ö. Alkan, "Osmanlı'da Sayfiyenin İcadı", Tanıl Bora (Derleyen), Sayfiye, İletişim Yayınları, İstanbul, 2014, Ss.15-44
- Meissner, H. A. 1936. Demiryolları İnşaatı, çev. Bingüler, , Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul.
- Meeks, C., 1956. The Railroad Station: An Architectural History, Yale Univeristy Press, New Haven
- Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir bakış”, Yapıt, Sayı: 5, Haziran-Temmuz, 1984, s. 66-67.
- Noviçev,A.D.,(1937), Çeviren:Nabi Dinçer, Osmanlı İmparatorluğu’nun Yarı-Sömürgeleşmesi, Onur Yayınları , 1979
- Onur, A. 1953, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953),K.K.K Yayınları, İstanbul
- Ortaylı, İlber, II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479,Ankara 1981.
- Özyüksel (1999): Murat Özyüksel, “Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları”, İktisat Dergisi, Sayı: 334, İstanbul 1999.
- Özyüksel, M., (2008). Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,2008 İstanbul.
- Özdemir, M. (2001). Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları- Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara
- Özgencil Yıldırım, S. Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A-ve Bağdat- Halep-Nusaybin - B.A.N.P Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler, Beykent University Journal of Science and Engineering Volume 5(1-2), 2012, 69-93

- Öztürk, C.(1987), “Haydarpaşa-İzmit Hattı” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Öztürk, C., (1995), “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu”, Çağı Yakalayan Osmanlı-Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri, IRCICA, s:271-287, İstanbul.
- Polat, Bayram, Karaman Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları IV, Karaman Tarihi ve Kültürü,2005,s.591-669
- Thm - 1923 - 1940 Dönemi Demiryolları, Türkiye Mühendislik Haberleri / Sayı 442-443 - 2006/2-3
- Tamçelik, Soyalp, Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler, Erdem Dergisi, Cilt:12,Sayı:35,2000
- Tuğlacı, Pars, Osmanlı Şehirleri, İstanbul 1985.
- Sapancalı H. Hüseyin, Karaman Ahval-i İctimaiyye, Coğrafıye ve Tarihçesi, Yayınlayan İbrahim Güler, TTK, Ankara, 1993, s. 24.
- Sayaslan, Aziz, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Karaman Kazası” Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2015
- Şenyiğit, Özlem, Adana Mersin Demiryolu Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2002
- Toprak, Zafer, cumhuriyet, demiryolu ve laiklik bir “modernite” metaforu, Toplumsal Tarih, Aralık 168, 2007
- Uysal, Abdullah, Geçmişten Günümüze Karaman Tarihi, Coğrafya, Ekonomi, Kültür ve İlkleri, Konya Kültür Merkezi, Konya, 1995.
- Yavuz, Mehmet, Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich, Ruhr Universität Bochum Inauguraldissertation, Bochum 2005.
- Yavuz, Seçil, Haydarpaşa garı ve çevresindeki yapıların tarihsel araştırması, askeri karakol ve muhacir misafirhanesi yapılarının yeniden değerlendirilmesi yüksek lisans tezi,2005
- Yavuz, Y.1981,Mimar Kemaleddin ve I.Ulusal Mimarlık Dönemi, Ankara
- Yıldız,A., Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne, 2008.
- Yıldırım, İ. (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 12: 311-324.

### İnternet Kaynakları:

- (Url-1):<https://oggito.com/icerikler/sanayi-devrimi-belgesel/40079> 11.11.2019
- (Url-2)[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trevithick\\_locomotive,\\_1805.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trevithick_locomotive,_1805.jpg) 25.12.2019
- (Url-3):<https://www.slideshare.net/bpursus/aleksandra-zawada> 11.11.2019
- (Url-4)<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/he/b/b1/Lescheminsdeferottoman.JPG> 08.12.2019
- (Url-5): [http://szrszg.hu/800px-orient-express\\_historic\\_routes\\_en-svg/](http://szrszg.hu/800px-orient-express_historic_routes_en-svg/) 30.12.2019
- (Url-6):<https://www.guncelakademi.com/uploads/images/demiryolueskiyeni.jpg> 08.12.2019
- (Url-7):<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-raporlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2018.pdf> 24.12.2019

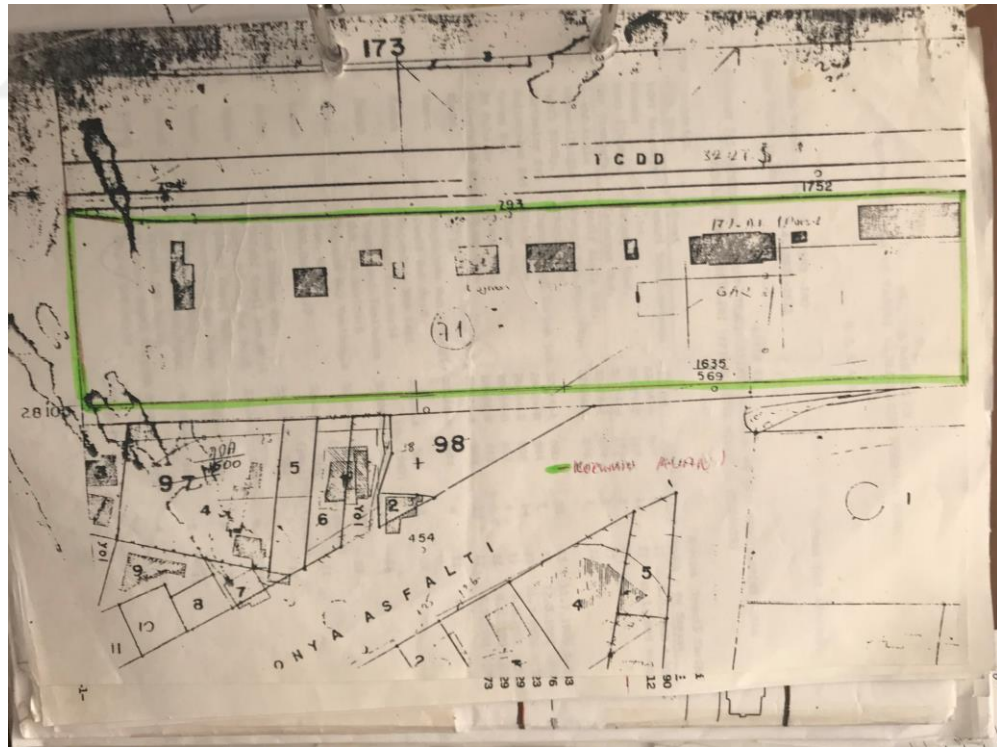


- (Url-8):<https://www.arkitera.com/gorus/istasyon-binalarinin-kentteki-anlami-uzerine-dusunceler/> 22.11.2019
- (Url-9):<https://haber.yasar.edu.tr/genel/alsancak-gari-icin-canlandiran-tasarimlar.html> 11.11.2019
- (Url-10): [https://inlanding.files.wordpress.com/2014/08/6838849522\\_15af7d9cf0\\_z.jpg](https://inlanding.files.wordpress.com/2014/08/6838849522_15af7d9cf0_z.jpg) 31.12.2019
- (Url-11):<https://gezilmesigerekenyerler.com/gezilecek-yerler/karaagac-tren-istasyonu-nerede-ve-kisa-bilgiler-edirne.html> 31.12.2019
- (Url-12):<http://gezgorkocaeli.com/gezi-rehberi/izmit-gar-binasi/> 11.11.2019
- (Url-13):<http://www.eskiturkiye.net/2067/kocaeli-izmit-tren-istasyonu-1920> 11.11.2019
- (Url-14):<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/kocaeli/gezilecekyer/tarihi-tren-stasyonu-zmit> 25.11.2019
- (Url 15) <https://www.arkitera.com/gorus/konyanin-demiryolu-mirasi/> 29.11.2019
- (Url-16):<http://www.eskiistanbul.net/2379/sirkeci-gari-sebah-joaillier-fotografi-1883> 11.11.2019
- (Url-17):<https://www.yeniemlak.com/tarihi-haydarpara-gari-otel-olacak-mi-7422-emlak-haberleri> 25.12.2019
- (Url-18):<https://www.trthaber.com/foto-galeri/81-sehrin-100-yil-onceki-hali/748/sayfa-1.html> 25.11.2019
- (Url 19) <http://www.kmgproje.com.tr/tr/proje/14/karaman-yht-gari>

**EKLER:****EK 1: Karaman YHT Garı (Url 19)****EK 2: Karaman YHT Garı (Url 19)****EK 3: Karaman YHT Garı (Url 19)**

Köy No	Kot No	Binanın veya tesisin klmsi	Plan No	Hatta mesafesi	Sabit kıymet hesap No	Kullanılma durumu		Kullanılma şekli	İnsan cinsi	Grup İKred	İnsan sayı	Vergiye tabi kıymet	Binanın Kat sayısı	Binanın Daire sayısı	Binanın Durgun alan	Tesisat durumu	Su tesisatı	Elektrik tesisatı	Sulama tesisatı	Dairenin Kat sayısı	Dairenin Tüfeği	Dairenin Banyo sayısı	Dairenin Tüfeği	DÜŞÜNCELER
						Pafta Ada	Parşel																	
KARAMAN	66045	011-020.02	1	12.00	238.00.01			Müessesin			1992													
		011-020.02	1	11.00	238.00.01			Araklı			1992													
		011-020.02	1	12.00	238.00.01						1992													
		011-020.02	2	11.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	3	20.00	238.00.01			Müessesin			1992													
		011-020.02	4	24.00	238.00.01			Lüğü			1992													
		011-020.02	5	18.00	238.00.01			Araklı			1992													
		011-020.02	6	19.00	238.00.01			Lüğü			1992													
		011-020.02	7	21.00	238.00.01			Lüğü			1992													
		011-020.02	8	19.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	9	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	10	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	11	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	12	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	13	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	14	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	15	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	16	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	17	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	18	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	19	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													
		011-020.02	20	18.00	238.00.01			Çar. Depo			1992													

EK 4: Karaman Garı Kadastro Bilgileri (TCDD 6.Bölge müdürlüğü)



EK 5: Karaman Garı Vaziyet Planı (TCDD 6.Bölge müdürlüğü)





T.C.  
**KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI**  
Konya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

70.00.224

**KARAR**

Toplantı Tarihi ve No : 07.12.2018-250  
Karar Tarihi ve No : 07.12.2018-5793

Toplantı Yeri: KONYA

Karaman ili, Merkez ilçesi, Yenişehir Mahallesi, sit dışında, Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 07.04.1993 gün ve 1611 sayılı kararı ile Yapı Grubu "II" olarak tescil edilerek koruma alanı belirlenen İstasyon binalarının bulunduğu 3114 ada, 1 nolu parselin bir kısmı ve TCDD mülkiyetindeki 3117 ada, 1 parseli kapsayan alanda Karaman Gar Sahası ayrılması amacıyla 1/5000 ölçekli Nazım ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliklerine ilişkin Karaman Belediye Başkanlığı İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nün 20.11.2018 tarih ve E.2201-9040 sayılı yazısı, Konya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü uzmanlarınca hazırlanan 06.12.2018 tarihli raporu okundu, konuya ilişkin dosya incelendi, yapılan görüşmeler sonunda;

Karaman ili, Merkez ilçesi, Yenişehir Mahallesi, sit dışında, II. Grup Yapı olarak tescilli gar yapılarının bulunduğu 3114 ada, 1 nolu parselin bir kısmı ve TCDD mülkiyetindeki 3117 ada, 1 parsel ile ilişkin hazırlanan öneri 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarında;

Plan Notlarına;

1.3 maddesine "Konya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun görüşleri doğrultusunda"

1.7. maddesine "2863 sayılı Kanuna aykırı olmamak koşuluyla"

2.1. maddesine "2863 sayılı Yasa kapsamında korunması gerekli taşınmaz kültür varlıkları ve koruma alanlarında yapılaşma koşulları Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 25.02.2016 tarih ve 536 sayılı İlke Kararı doğrultusunda tescilli yapılar ile ilişkisini gösterir (cephe, vaziyet ve silüet) şekilde hazırlanacak mimari projeleri ile birlikte Konya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından belirlenecektir. Bu alanlarda 2863 sayılı Yasa ve Yönetmelikler kapsamında yapılacak her türlü uygulama öncesi Konya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun görüş ve onayı alınacaktır."

İbarelerinin eklenmesi; rapor ile plan paftalarında yer alan plan notları arasındaki farklılıkların giderilmesi ve söz konusu planların Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde belirtilen gösterimlere göre hazırlanarak Kurulumuza sunulmasından sonra tekrar değerlendirilmesine,

Tescilli gar yapılarına ilişkin koruma alanı kararımız eki haritada koordinatlı olarak belirtildiği şekliyle yeniden belirlenmesine; koruma alanı içinde yapılacak her türlü uygulama öncesi Kurulumuz onay ve görüşünün alınmasına; koruma dışında kalan alanların ise ilgili idarelerine değerlendirilmesine karar verildi.

ASLI GİBİDİR

Muammer KOYUNCU  
Koruma Bölge Kurulu Müdürü

**Başkan**  
Dr.Öğr.Üyesi İlhan KOÇ  
İMZA

**Başkan Yardımcısı**  
Doç.Dr.Mehmet TEKOC AK  
(bulunmadı)

**Üye**  
Hayriye TAŞBAŞ  
İMZA

**Üye**  
Dr.Öğr.Üyesi Zekeriya ŞİMŞİR  
İMZA

**Üye**  
Dr.Öğr.Üyesi Fatih EREN  
İMZA

**Üye**  
Fatih ÖZGÖKÇEN  
(bulunmadı)

**Üye**  
Muzaffer ŞAHİN ER  
Karaman Bld.Bşk.  
Temsilcisi  
İMZA

**EK 8:** Karaman Garı Koruma Kurulu Kararı (TCDD 6.Bölge müdürlüğü)

T. C.  
KÜLTÜR BAKANLIĞI  
KONYA KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU

K A R A R

Toplantı Tarihi ve No. : 7.4.1993 - 180  
Karar Tarihi ve No. : 7.4.1993 - 1611

Toplantı Yeri : **KARAMAN**

Karaman İl Merkezinde bulunan korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının incelenmesine ilişkin, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nün 11.11.1992 gün ve B.16.0.KTV.0.10.00.01.720/4298 sayılı, 8.2.1993 gün ve B.16.0.KTV.0.10.00.01.720/535 sayılı yazıları ile Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü elemanlarınca yerinde inceleme sonucu hazırlanan 24.2.1993 günlü rapor okundu, Kurulumuzun 24.2.1993 gün ve 1589 sayılı kararı doğrultusunda yerinde yapılan incelemeler ve konu ile ilgili tüm bilgi ve belgelerin değerlendirilmesi sonunda;

Karaman İl Merkezinde bulunan ve ekli Liste:I-Liste:II-Liste:III'de adı, adresi, kadastral durumu belirtilen Kültür ve Tabiat Varlıklarının tescillerine, daha önce Yüksek Kurul ve Kurulumuz tarafından tescilleri yapılan kültür varlıklarının tescillerinin devamına, koruma gruplarının listelerde belirlendiği şekilde kabulüne, Ekli 1/1000 ölçekli paftalarında işaretlenen koruma alanlarının uygun olduğuna,

Ekli 1/1000 ölçekli 49LII imar paftasında sınırları işaretlenen (sivil mimarlık örneklerinin, eski doku yoğunluğu oluşturması nedeniyle) Eski Hükümet Caddesi ve çevresindeki alanın "Kentsel Sit Alanı" olarak belirlenmesine,

Bu alan için ilgili yasa doğrultusunda Karaman Valiliği ve Belediyesince yaptırılacak "Koruma Amaçlı İmar Planı" nın hazırlanmasına kadar yapılmak istenen uygulamalar için Kurulumuzca bir ay içinde hazırlanacak "Geçici Dönem Yapılanma Koşullarına" uyulmasına, aciliyet gerektiren konuların Kurulumuzda değerlendirilmesine karar verildi.

B A Ş K A N

KARPUZ (Haşim)  
İMZA

Üye

ALKAN (Ahmet)  
İMZA

Üye

EKER (Hayati)  
Karaman Belediyesi  
Park ve Bahçeler  
Müdürü.

İMZA

Üye

ÇINAR (Kerim)  
İMZA

Üye

KÜLAHÇI (A.Hilmi)  
Karaman Valiliği  
Bayınd.ve İsk.Md.  
Proje Şb.Müd.

İMZA

Üye

ERGÜN (Saadet)  
İMZA

Üye

TAŞER (İlyas)  
Karaman Valiliği  
Bayınd.ve İsk.Md.  
İnş.Müh.

İMZA

BAŞKAN YARDIMCISI

ALKAN (Ahmet)  
İMZA

Üye

KARPUZ (Haşim)  
İMZA

Üye

ZOROĞLU (Levent)  
İMZA

Mehmet MUTLUOL

Konya Vakıflar Bölge  
Müd. Mimarı

İMZA

EK 9: Karaman Garı Koruma Kurulu Kararı (TCDD 6.Bölge müdürlüğü)

T. C.  
KÜLTÜR BAKANLIĞI  
KONYA KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU

K A R A R

Toplantı Tarihi ve No. : 7.4.1993 -180  
Karar Tarihi ve No. : 7.4.1993 -1611

Toplantı Yeri :KARAMAN

LİSTE II

**KARAMAN İLİ MERKEZİNDE BULUNAN+ TESCİLLERİNİN DEVAMINA VE YENİ TESCİLLERİNE KARAR  
VERİLEN GRUP TESPİTLERİ YAPILAN SİVİL MİMARLIK ÖRNEKLERİ**

Sıra Yapının Adı	No :Veya Türü	Adresi	Pafta	Ada	Parsel:	Koruma Tescil Tarihi
					Grubu : Ve Sayısı :	
1 Eski Belediye Binası		Fenari Mah.İsmetpaşa Cad.	32-24-A	567	1	II 3.3.1982 A-3390
2 Gazi İlkokulu		İstasyon Cad.	32-27-T	112	17	II 21.1.1983 A-4112
3 Gar Binaları		İstasyon Cad.	32-24-Ş	172	1	II
4 Redif Kışla		Redif Kışla Sok.	32-24-İ	604	1	II
5 Kayserilioğlu Vakfı Kütüp.		Fenari Mah.Manifatu-racılar Sok.	32-24-A	570	1	II
6 Tartanlar Evi		Tapucak Mah.Tartan Sok.	32-24-A	580	10	II 11.7.1980 A-233
7 Nalıncılar Evi		Hisar Mah.	28-24-D	804	7	II 12.3.1981 -2776
8 Kavas Evi		Hisar Mah,	28-24-D	802	14	II 11.7.1978 A-923
9 28 Nolu Ev		Hisar Mah.	28-24-D	817	4	II 9.5.1981 -2829
10 Dolaşıklar Evi		Hisar Mah.	28-24-D	811	1-2-6	II 9.5.1981 -2829
11 Konut		Tapucak Mah.Dahak Sok. No:13	32-24-A	594	12	II 5.7.1991 -1073
12 Konut		Koçakdede Mah.Arapoğlu Camii Sok.No:3	32-24-A	594	4	II
13 Konut		Koçakdede Mah.Eski Hükümet Cad.No:34	32-24-A	594	5	IV (Yeni 1987)
14 Konut		TapucakMah.Yenihamam Sok.(64.Sok)No:5	32-24-A	595	1	II
15 Konut		Tapucak Mah.Yenihamam Sok. No:6	32-24-A	599	10	II (yeni2127)(yeni9)
16 Konut		328.Sok.No:22	32-24-B	515	8	II (yeni2731)(yeni3)
17 Konut		Gazi Dükkan Mah. Çelebi Camii Sok.No:4	32-24-A	582	5	II
18 Konut		Gazi Dükkan Mah.No:6 Çelebi Camii Sok.	32-24-A	582	4	II
19 Konut		Mansurdede Mah.Rahmi Efendi Sok.No:8	32-24-A	582	3	II
20 Konut		Mansurdede Mah.Rahmi Efendi Sok.No:16	32-24-A	587	5	II
21 Konut		Dikbasan Camii Karşısı İmaret Sok.no:16	32-24-A	723	4	IV





42

**KARAMAN GAR BİNASI BAKIM YAPILACAK YOLCU BEKLEME  
SALONUNUN MEVCUT FOTOĞRAFLARI**



Foto.1. Karaman Gar Binası



Foto.2. Bakım Yapılacak Pencere



Foto.3. Bakım Yapılacak Tavanlar



Foto.4. Bakım Yapılacak Duvarlar

TCDD 6. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ SEYHAN/ADANA  
Tel: 0322 4536914 (Dahili:4278) Faks: 0322 4592354

**EK 12: Karaman Gar Binası (TCDD Arşivi)**

**Karaman garının da dâhil olduğu aynı hat üzerinde yapılan gar binası tip projeler:**



**EK 13:**Çumra Gar Binası(M.Yavuz,2005)



**EK 14:**Ayrancıderbent Gar Binası(Yavuz, 2005)



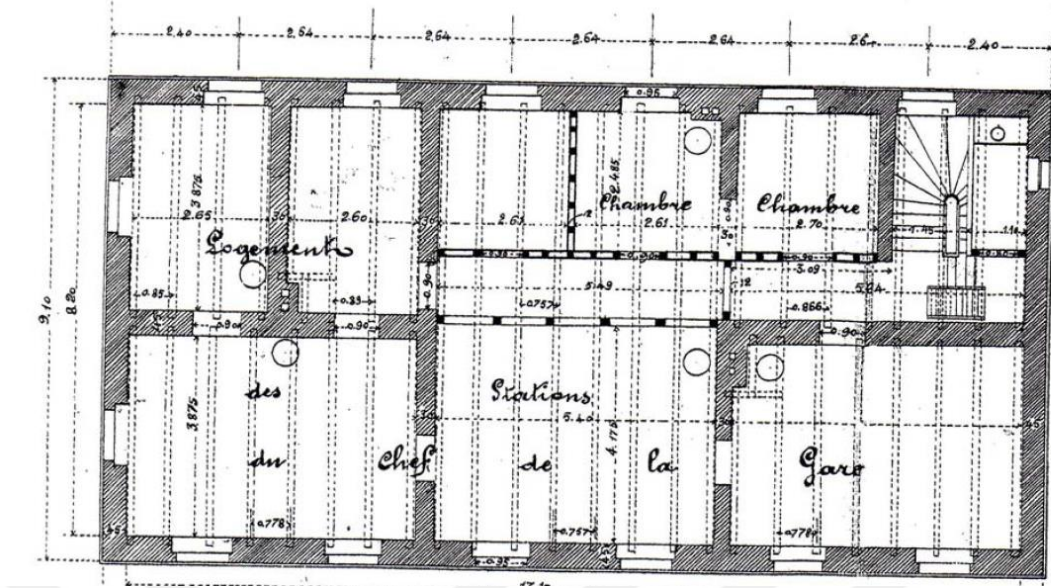
**EK 15:**Demiryurt Gar Binası(M.Yavuz,2005)

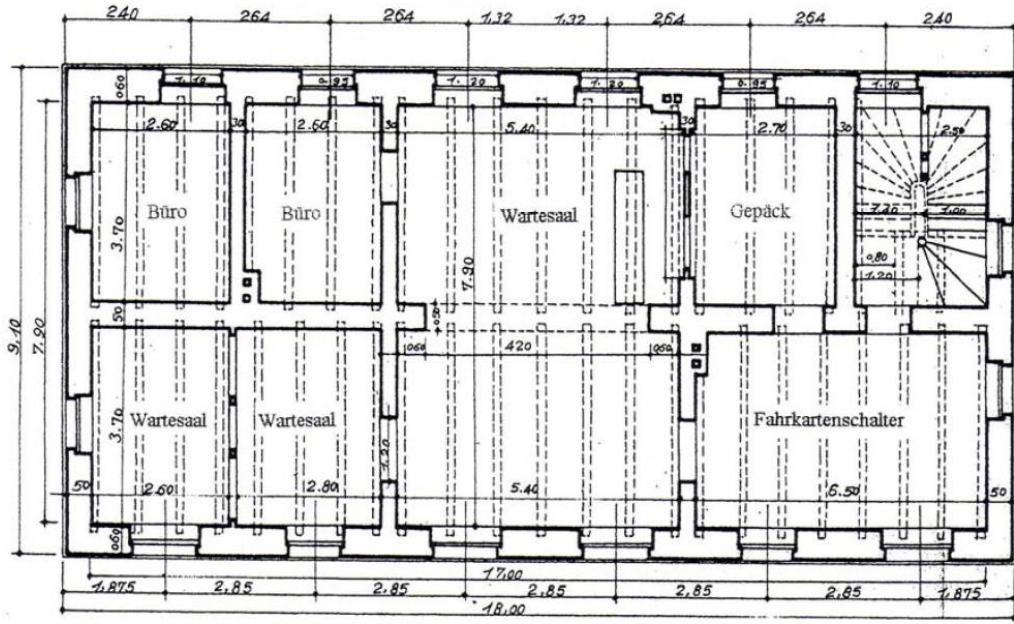


**EK 16:**Ereğli Gar Binası(M.Yavuz,2005)

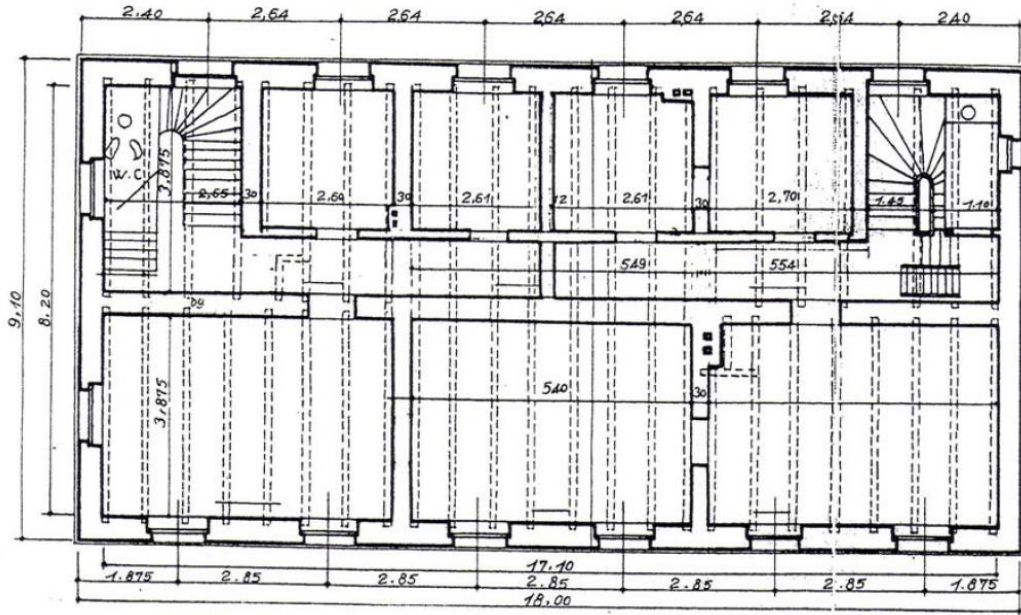






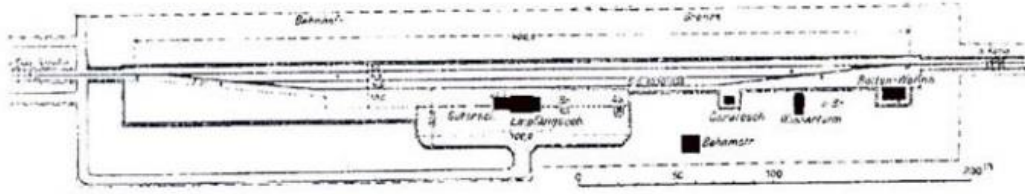


EK 23:Karaman ve Ereğli Garı Zemin Kat Planı (M.Yavuz,2005)



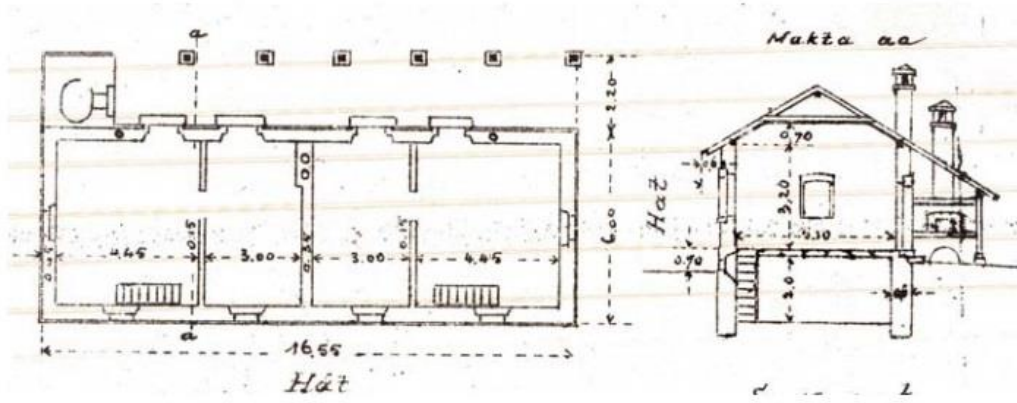
EK 24:Karaman ve Ereğli Garı 1.Kat Planı (M.Yavuz,2005)



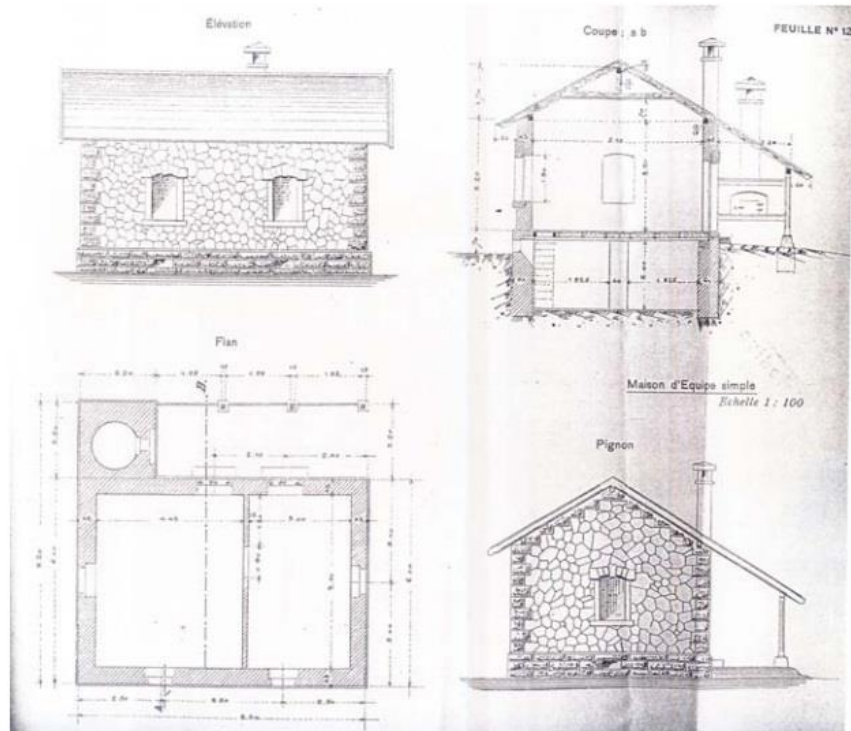


Abbildg. 16. Typischer  
Stationsplan.

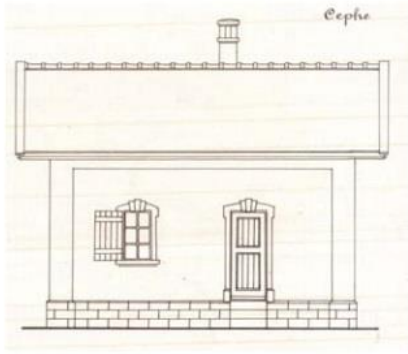
EK 25: Tipik İstasyon vaziyet planı (Denicke 1904-Erkan 2007)



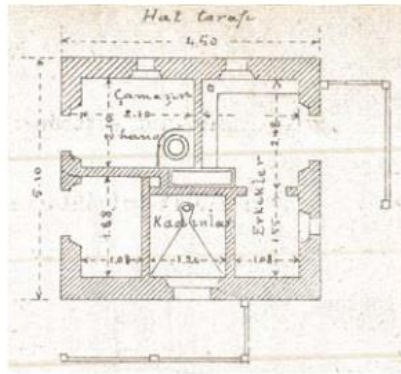
EK 26: İşçi Barakası (Meissner 1936;Erkan 2007)



EK 27: Makasçı evi, plan, kesit ve görünüşü (Raymond 1908;Erkan 2007)

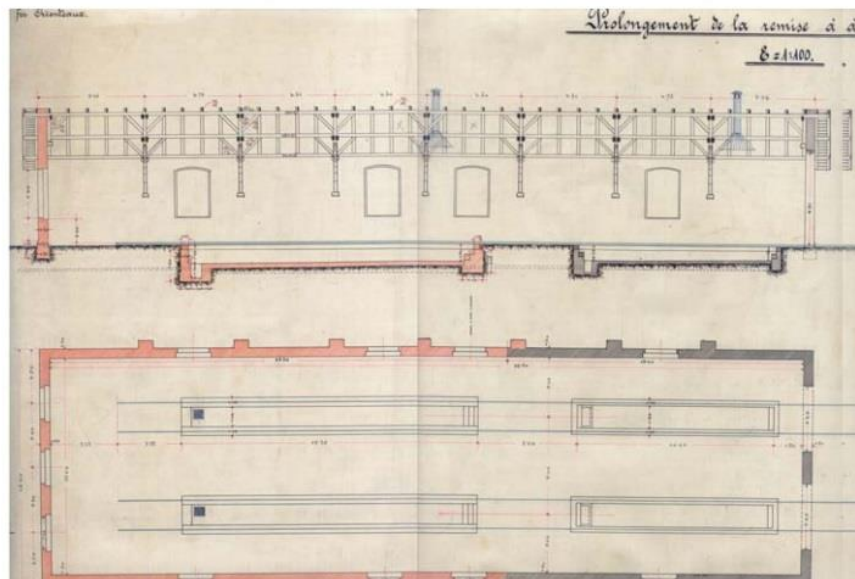


**EK 28:** Makasçı Kulübesi (TCDD 1908; Erkan 2007)

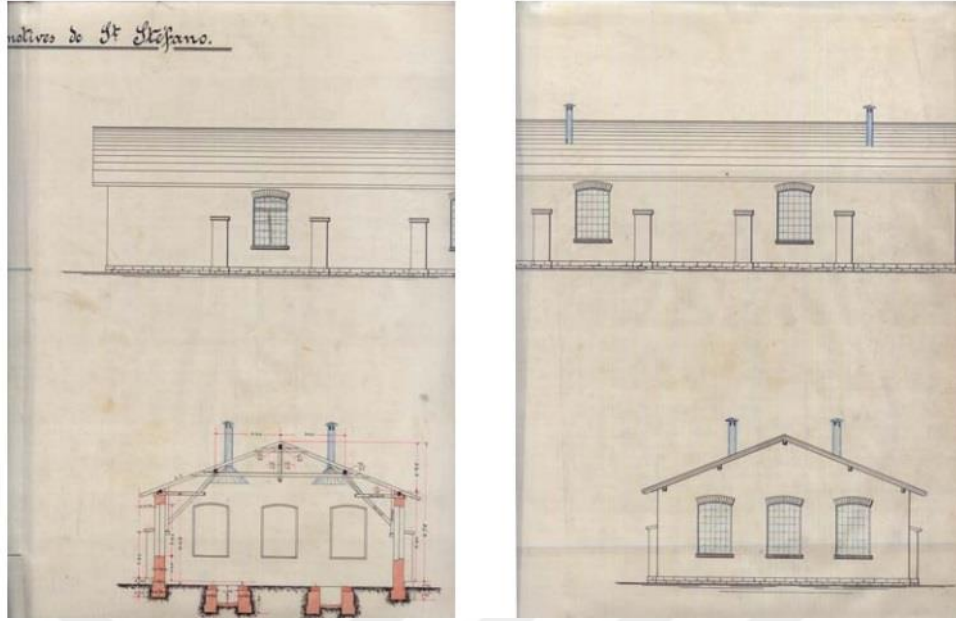


**EK 29:** III.sınıf istasyonlardaki hela  
(Messner 1936;Erkan 2007)

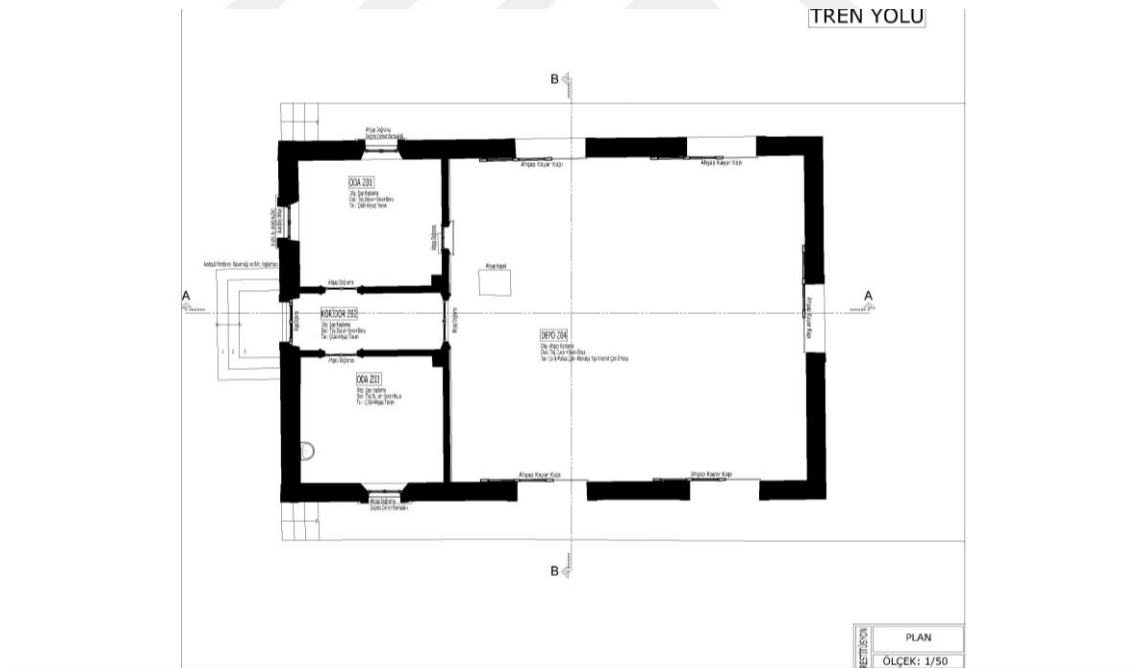
**Ek 30:**Bilecik Hela Temel  
(Ankara TCDD Arşiv; Erkan 2007)



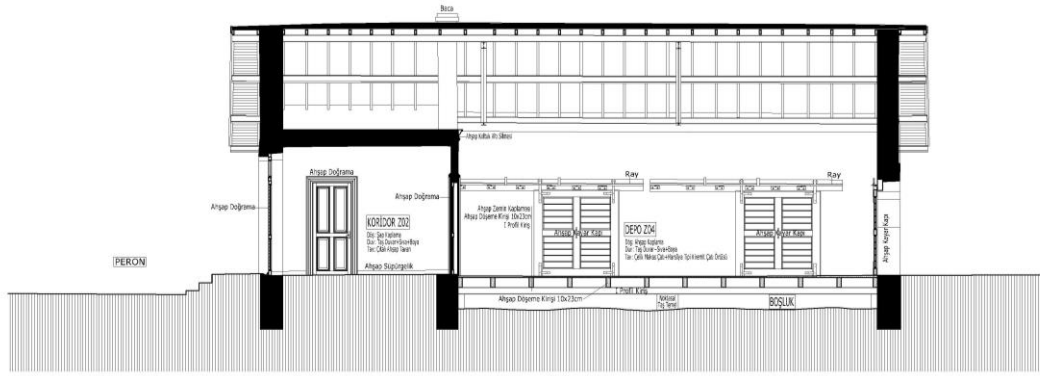
**EK 31:** Lokomotif deposu(Cer deposu) plan-kesit (TCDD;Erkan 2007)



EK 32: Lokomotif deposu (cer deposu) plan-kesit (TCDD; Erkan 2007)

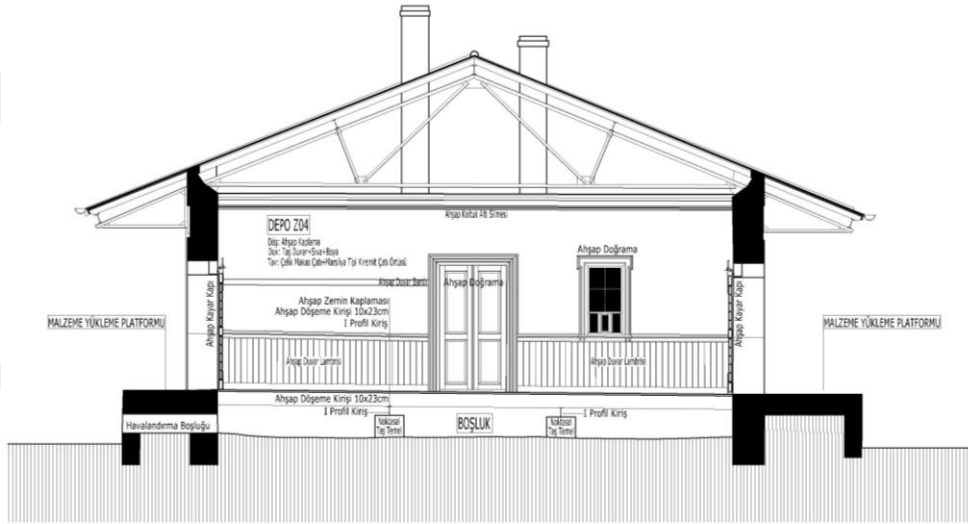


EK 33: Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri (TCDD arşiv)



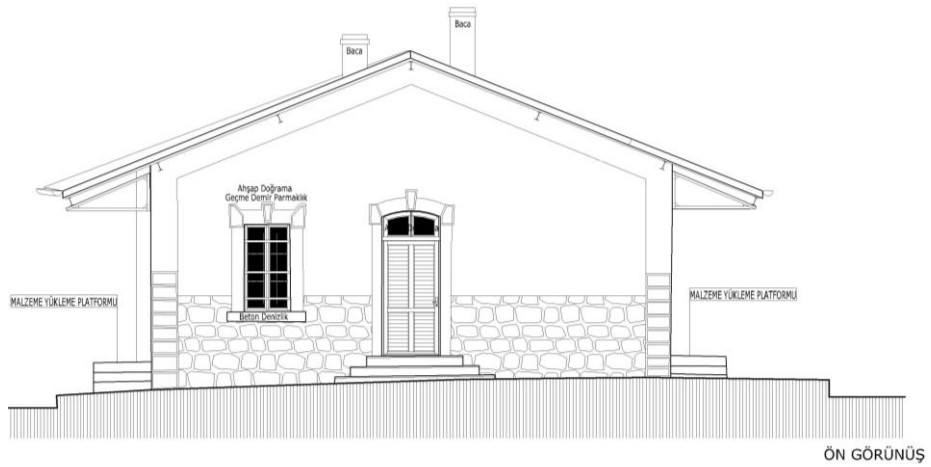
A-A KESİTİ

EK 34: Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri(TCDD arşiv)



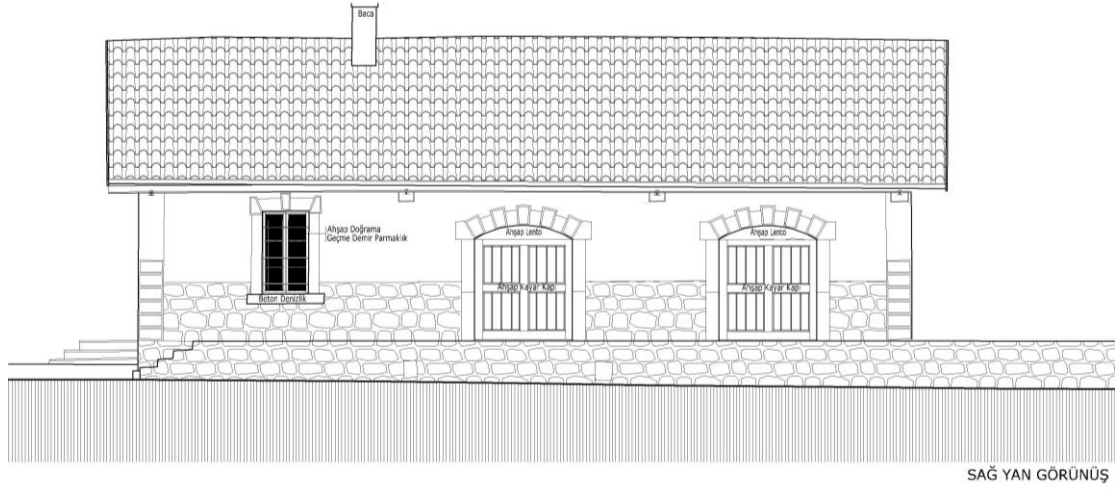
B-B KESİTİ

EK 35: Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri(TCDD arşiv)

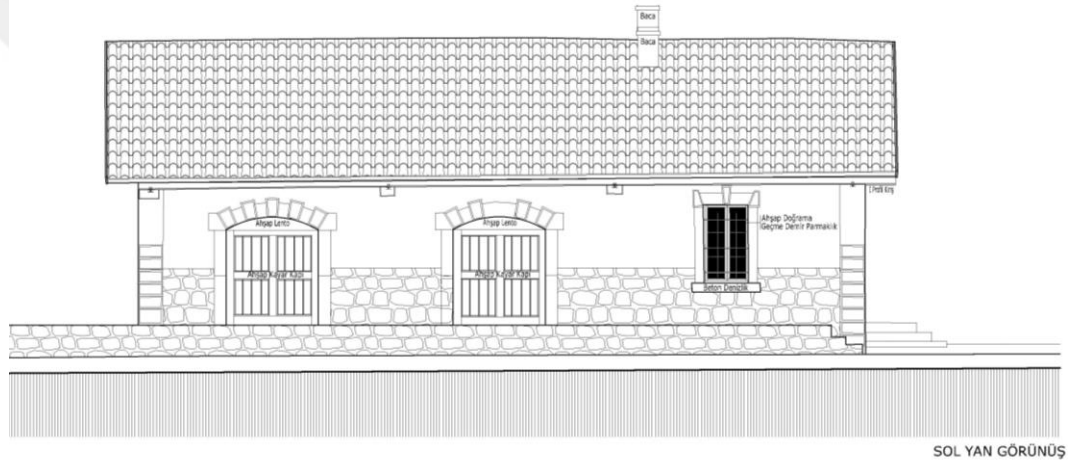


ÖN GÖRÜNÜŞ

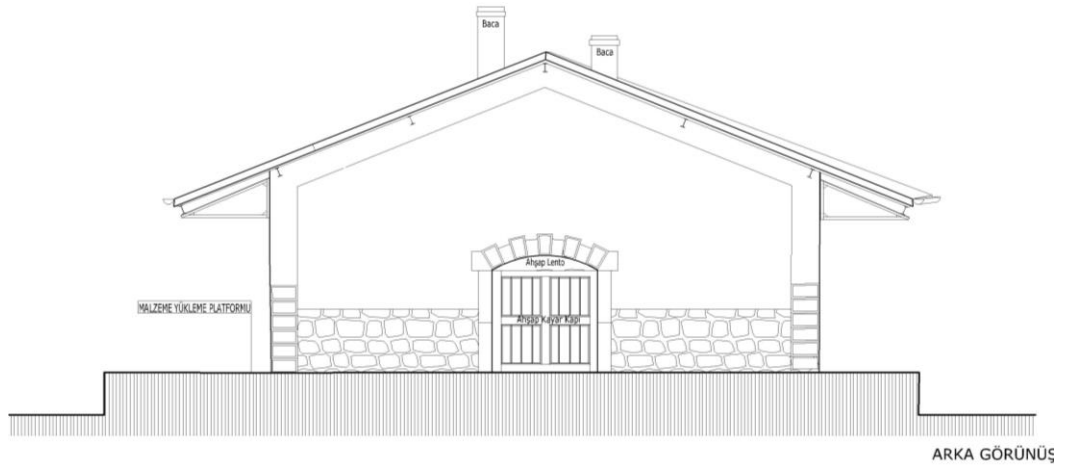
EK 36: Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri(TCDD arşiv)



**EK 37:** Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri(TCDD arşiv)



**EK 38:** Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri(TCDD arşiv)



**EK 39:** Karaman Garı Ambar Binası Restitüsyon Çizimleri(TCDD arşiv)

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

**Adı Soyadı** : Rukiye ÖCAL  
**Uyruğu** : T.C.  
**Doğum Yeri ve Tarihi** : Yozgat, 16.05.1990  
**Telefon** :  
**Faks** :  
**e-mail** : mr.rukiye@gmail.com

### EĞİTİM

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise	: Yozgat Lisesi, Yozgat	2007
Üniversite	: S.Ü. Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü	2013
Yüksek Lisans	: Konya Teknik Üni. Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Mimarlık ABD	2019
Doktora	:	

### İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
11.2013-04.2014	Çam Mimarlık	Mimar
01.2015-12.2015	Kadıışehri Belediyesi	Mimar
02.2018-Halen	Kmu Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı	Mimar

### YABANCI DİLLER

İngilizce