

Ahmet YAVUZYILAMAZ

Öğr. Gör. Dr., Necmettin Erbakan Üni., Sosyal ve Beşeri Bil., ahmet_yavuzyilmaz@hotmail.com, Konya-Türkiye

ORCID: 0000-0001-6214-3734

Muzaffer YILMAZ

Doç. Dr., Necmettin Erbakan Üni., Güzel Sanatlar ve Mimarlık, emuzafferyilmaz@gmail.com, Konya-Türkiye

ORCID: 0000-0003-3156-8582

KAYSERİ YEŞİLHİSAR İSTASYON BİNASI

Özet

Tanzimat Dönemi mimarlığının ve sonrasında gelişen sürecin en önemli yapı türlerinden biri olan istasyon binaları, Türk kamu mimarisinin de en önemli yapı gruplarından birini oluşturmaktadır. Anadolu'da 19. yüzyılın ikinci yarısıyla beraber inşa edilmeye başlanan istasyon yapıları, belirli bir hat dâhilinde inşa edilmiş, farklı boyutlardaki binalardan oluşmaktadır. Batılılaşma dönemi Osmanlı ikliminde neşet eden istasyon yapıları, gelişimini Cumhuriyet döneminde de sürdürmüş olmaları münasebetiyle hem geç dönem Osmanlı hem de Cumhuriyet dönemi mimarilerinin genel özelliklerini taşımaktadırlar. Boyutlarına göre farklı isimler alan ve çoğu tip proje olarak yapılmış olan bu istasyon yapıları, sanat ve mimarlık tarihi merkezli pek çok araştırma ve çalışmaya konu olmuştur. Buna rağmen Anadolu'da halen üzerinde çalışma yapılmamış çeşitli istasyon binaları mevcuttur. Bunlardan biri olan ve Kayseri ili Yeşilhisar ilçesi Hacı Bektaş Mahallesi sınırları içerisinde yer alan istasyon binası, bu çalışma ile ilk kez bir, sanat ve mimarlık tarihi merkezli, akademik araştırmaya konu olmuştur. Yapıyı sanat ve mimarlık tarihi açısından kendi yapı grubu dahilinde ele alan bu çalışmada ayrıca, istasyon binasının Anadolu'daki benzer örneklerle karşılaştırması yapılmıştır. Makale, genel hatlarıyla dört bölümden oluşmakta olup, dört bölümden oluşan çalışma da deskriptif bir yöntem benimsenmiştir. İlk kısımda bölgenin tarihinden, daha sonra yapının mimari özelliklerden bahsedilmekte, bu bölümü ise karşılaştırma kısmı takip etmektedir. Son bölümde ise çalışmanın önemi ve katma değeri üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Mimari, Kamu Mimarisi, İstasyon Binaları.

KAYSERİ YEŞİLHİSAR STATION BUILDING

Abstract

Station buildings are one of the most important building types of the Tanzimat period architecture and the process that developed after it. It also constitutes one of the most important building groups of Turkish public architecture. Station structures, which started to be built in the second half of the 19th century in Anatolia, were built within a certain line. station buildings consist of buildings of different sizes. station buildings began to be built during the Ottoman period, the Westernization period. They continued their development in the Republican period as well. They have the general characteristics of the architecture of the period. These station structures, which have different names according to their sizes and most of them were built as type projects, have been the subject of many researches and studies centered on the history of art and architecture. Despite this, there are still several unpublished station buildings in Anatolia. One of these is the station building located within the borders of Hacı Bektaş District of

Yeşilhisar district of Kayseri province. This building has been the subject of an academic research based on the history of art and architecture for the first time with this study. In this study, which deals with the building within its own building group in terms of art and architectural history, the station building is also compared with similar examples in Anatolia. The article consists of four parts in general terms. A descriptive method has been adopted in the study, which consists of four parts. In the first part, the history of the region and then the architectural features of the building are mentioned. After this part comes the comparison part. In the last section, the importance of the study is emphasized.

Keywords: Architecture, Public Architecture, Station Buildings.

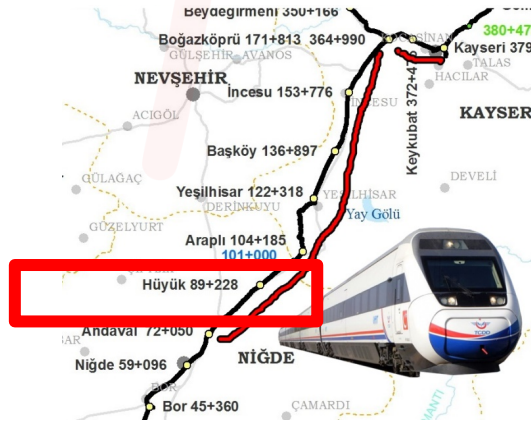
1. Giriş

Kayseri ili Yeşilhisar ilçesi Hacı Bektaş Mahallesi sınırları içerisinde yer alan tarihi istasyon binasının ele alındığı bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. İlk kısımda kısaca Kayseri'nin tarihsel coğrafyası hakkında bilgi verilmiş, daha sonra makaleye konu olan yapının mimari özellikleri ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünü karşılaştırma kısmı oluşturmaktadır. Bu kısımda yapının Anadolu'da inşa edilmiş benzer örneklerle mimari açıdan karşılaştırması yapılmış, son kısımda ise çalışmaya ait genel çıkarımlarda bulunulmuş ve araştırmanın özgün değerinden bahsedilmiştir.

2. Ankara-Ulukışla Demiryolu Hattı

Ankara-Kayseri demiryolu hattının ilk aşaması olan ve 86 km.lik mesafedeki Ankara-Yahşihan arasındaki demiryolu inşası Türk müteahhitler tarafından yapılmıştır. Bu hat üzerinde bulunan istasyon binalarının inşaatı 1925 yılında tamamlanır (Yıldırım, 2001: 75). Hattın bir sonraki aşaması olan ve 115 km.lik Yahşihan-Yerköy arasındaki binalar 20 Kasım 1925'te hizmete açılmıştır (Yıldırım, 2001: 75-76). Yerköy'den devam eden hat 29 Mayıs 1927 yılında Kayseri'ye ulaşmıştır. Hattın Kayseri-Ulukışla arasında kalan bölümü 1927 yılında Alman Şirketi olan Julius Berger firmasına ihale edilmiştir (Yıldırım, 2001: 82). Firma 99km. hattı döşedikten sonra geri kalan 125 km.lik yolun tamamlanması Amerikalı Fox Brothers International Corporation firması tarafından gerçekleştirilir (Yıldırım, 2001: 84). Kayseri-Ulukışla arasındaki hattın inşasına 1927 yılında başlanmış 1933 yılında tamamlanmıştır.

Ankara-Ulukışla hattı üzerinde kârgîr olarak inşa edilmiş 35 adet istasyon binası bulunmaktadır (Harita 1). Ara istasyon durumunda olan yapıların büyük bir bölümü tip projedir. Özellikle Kayseri-Ulukışla arasındaki istasyon binaları genellikle tip proje olarak yapılmış olup plan ve cephe düzeni açısından benzerdirler. Yeşilhisar İstasyon binasında olduğu gibi Balışih, İzzettin, Sekil, Sarikent, Beydeğirmeni, Boğazköprü, İncesu, Başköy ve Karalar istasyon binaları bodrum üzeri iki katlı ve yan cephelerinden birine bitişik ambar binasından meydana gelmektedir.



Harita 1. Kayseri-Niğde Demiryolu Güzerhahı (<https://www.trensaat.com/tag/nigde-kayseri-tren-seferleri/>)

3. Kayseri Yeşilhisar İstasyon Binası

3.1. Yeşilhisar Tren Garı Binası Konumu, Kullanım Durumu ve Genel Özellikleri

Yeşilhisar İstasyon Binası ve Kısım 261 Şefliği Binası, Kayseri ili Yeşilhisar ilçesi Hacı Bektaş Mahallesi sınırları içerisinde 21-22-23-24-27 pafta, 46 ada ve 1 parselde bulunmaktadır (Harita 2). Mülkiyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne ait olan Yeşilhisar İstasyon Binası ve Kısım 261 Şefliği Binası Gar binası olarak inşa edilen yapı aynı işlevini günümüzde de yerine getirmektedir (Fotoğraf 1). Yeşilhisar İstasyon Binası ve Kısım 261) Şefliği Binası Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğü'nün 22.02.2007 tarih ve 742 sayılı kararı ile I. Grup Korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir (Anonim, 2013: 443).

İstasyon binasının ana yapı malzemesi taştır. Ahşap malzeme kapı ve pencere doğramaları ile üst örtü ana taşıyıcılarında; seramik malzeme yakın dönemde yapılan onarımlar neticesinde zemin ve duvar kaplamalarında; pvc malzeme yakın dönemde değiştirilen pencerelerde, betonarme malzeme ise doğu tarafa eklenen ve üst kata çıkışı sağlayan merdivende; demir malzeme ise pencere korkuluklarında kullanılmıştır.



Fotoğraf 1. İstasyon Binasının Genel Görünümü



Harita 2. Türkiye Sınırları İçinde Yapılmış ve Yapılması Planlanan Demiryolu Güzergâhları (Akbulut, 2012)

3.2. Yeşilhisar Tren Garı Binasının İnşa Tarihi

Kayseri-Ulukışla hattı yapım işinin 1927'de bir Alman Şirketi olan Julius Berger firmasına verilmiş; Firma 1928'de Ulukışla'dan inşaata başlamış, 99 km hattın döşenmesinin ardından inşaatı Amerikalı Fox Brothers firması ihaleyi devralmış ve Boğazköprü'den başlayarak hattı 1933 yılına kadar tamamlamıştır (Yıldırım, 2001: 84). Yapı üzerinde inşa tarihini gösteren bir kitabe bulunmamaktadır. Ancak Yeşilhisar İstasyon binasının TCDD arşivinde bulunan planı 1929 tarihlidir. Bu durumda istasyon binası 1929-1933 yılları arasında yapılmış olmalıdır.

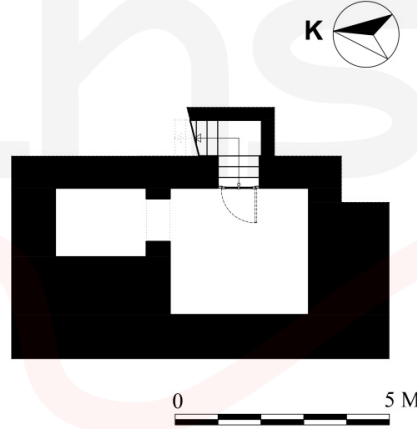
3.3. Yeşilhisar Tren Garı Binası Plan Özellikleri

Kısım şefliğinin yaklaşık 100m. güneyinde yer alan istasyon binası iki bölümden oluşmaktadır. Taştan inşa edilen istasyon binası kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olup bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilmiştir. Üst kat lojistik şefliği, alt kat ise bekleme salonu, hareket memurluğu, lavabo, hol birimlerinden oluşmaktadır. Bodrum kata doğuda yer alan ve merdivenle inilen iki birimden oluşan bodrum kat bulunur. Zemin kata batı ve doğu cephede yer alan kapılarla ulaşılırken, üst kata doğu cepheye sonradan eklenen betonarme bir merdivenle çıkılmaktadır. Üzeri Marsilya kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Cephelerde ise farklı boyutlarda dikdörtgen formlu ahşap doğramalı pencere açıklıkları bulunmaktadır.

İstasyon binasının güneyinde ise tek katlı ambar şefliği ve deposu olarak kullanılan bina eklenmiştir.

3.3.1. Bodrum Kat (Çizim 1 / Fotoğraf 2-4)

İstasyonun bodrum katına doğu cephenin kuzeye yakın olan bölümünde yer alan dokuz basamaklı taş bir merdivenle bodrum kat giriş kapısına ulaşılır. Bodrum kata girişi sağlayan kapı açıklığı 0.97m. genişliğinde 0.75m. derinliğinde olup dikdörtgen formlu, ahşap doğramalıdır. Bodrum kat farklı büyüklükte iki mekândan oluşmaktadır. Tek kanatlı bir kapı açıklığı ile girilen ve güneyde yer alan ilk bölüm 3.24x2.96m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Zemini toprak, duvarlar sıvalı ve boyalı olup, tavanı ise sıvalıdır. Üzeri düz tavan örtülüdür.



Çizim 1. Bodrum Kat Planı (DKN Mimarlık)



Fotoğraf 2. Bodrum kat giriş açıklığı

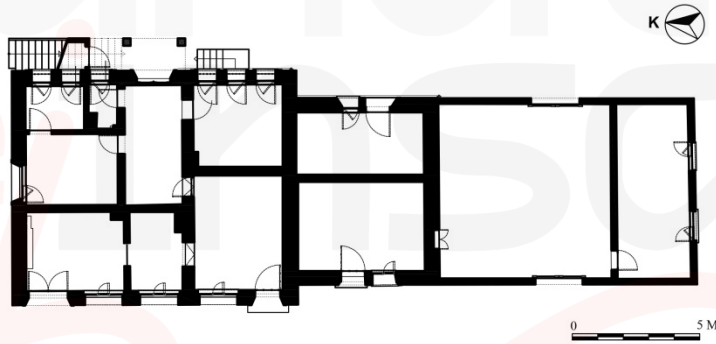
İlk mekânın kuzeyinde yer alan ikinci bölüme 1.00m. genişliğinde 0.50m. derinliğinde dikdörtgen bir açıklıkla girilmektedir. 2.13x1.61m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Üzeri düz tavan örtülü olup, duvar ve tavanı boyalıdır. Zemini ise topraktır. Her iki mekânın duvarları sağır tutulmuş olup cephelerinde herhangi bir pencere açıklığı bulunmamaktadır.



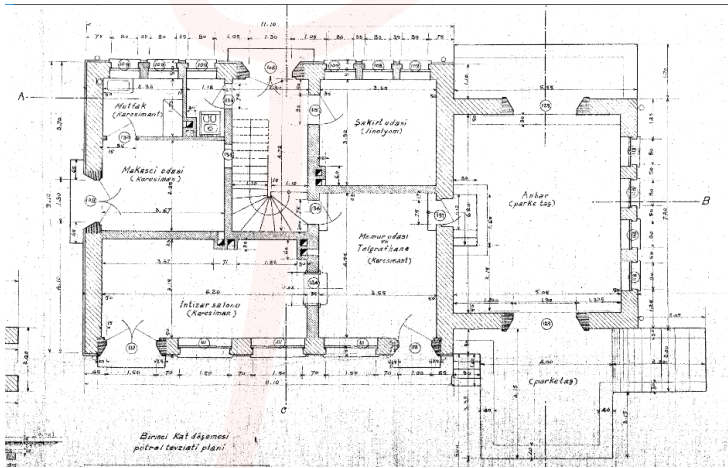
Fotoğraf 3-4. Bodrum Kat İç Mekân Görünümü

3.3.2. Zemin Kat (Çizim 2, 3 / Fotoğraf 5-10)

İstasyon binasının zemin katına batı cephede bulunan iki adet kapı açıklığı ile girilmektedir. Kapı açıklıklarından biri kuzeybatıda diğeri ise güney batıda yer almaktadır.



Çizim 2. Zemin Kat Planı (DKN Mimarlık)



Çizim 3. Yeşilhisar İstasyon Binası Zemin Kat Planı (TCDD Arşivi-1929)

Kuzeybatı köşede yer alan iki kanatlı ahşap doğramalı dikdörtgen formlu kapı açıklığı 1.58m. genişliğinde, 0.52m. derinliğindedir. Kapı açıklığından Z-03 nolu giriş holüne ulaşılır. 3.11x3.33m. ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Zemini seramik kaplı olup, duvarlar sıvalı ve boyalıdır. Güney ve batısında birer adet pencere açıklığı ahşap doğramalı dikdörtgen formludur.



Fotoğraf 5. Giriş Cephesi

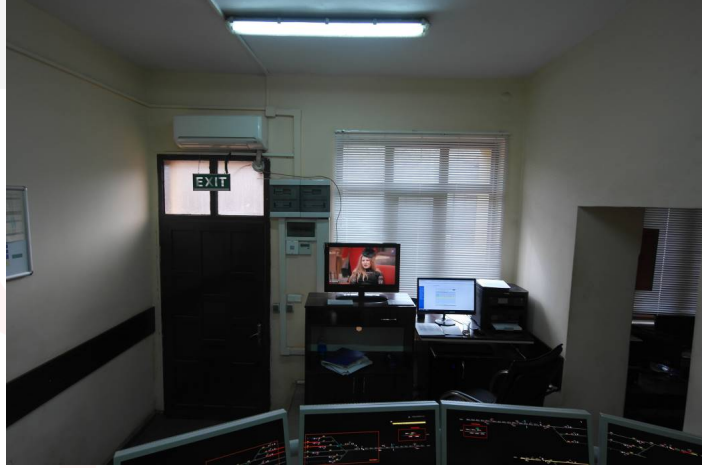


Fotoğraf 6. Güney Cephe Görünümü

Güneybatı köşede yer alan tek kanatlı ahşap doğramalı dikdörtgen formulu kapı açıklığı 0.99m. genişliğinde, 0.52m. derinliğindedir. Kapı açıklığından Z-08 nolu odaya ulaşılır. 4.50x3.50m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Zemini seramik kaplı olup duvarlar sıvalı ve boyalıdır. Batısında tek pencere açıklığı 1.48m. genişliğinde, 0.57m. derinliğinde ahşap doğramalı ve dikdörtgen formudur. Odanın kuzeyinde tek pencere açıklığı Z-03 nolu odaya açılır.



Fotoğraf 7. Giriş Kapı Açıklığı



Fotoğraf 8. Giriş Cephe Görünümü

Odanın kuzeydoğuda yer alan 0.80m. genişliğinde tek kanatlı kapı açıklığı ile Z-05 nolu odaya ulaşılır. 4.68x2.26m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Üç tarafında farklı boyutlarda dizilmiş odalar ile kuşatılmıştır. Zemini seramik kaplı duvarlar ise sıvalı ve boyalıdır. Doğusunda kapatılmış bir kapı açıklığı bulunmaktadır.



Fotoğraf 9. Kuzeydoğuda Yer Alan Oda

Z-05 nolu giriş holünün kuzeydoğusunda 0.74m. genişliğinde tek kanatlı Amerikan doğramalı tek kanatlı bir kapı ile Z-04 nolu WC mekanına ulaşılmaktadır. 1.75x0.66m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı olup doğusunda tek pencere açıklığı bulunmaktadır. Pvc doğramalı pencere 0.52m. derinliğinde 0.82m. genişliğindedir.

Giriş holünün güneydoğusunda bulunan tek kanatlı bir kapı ile Z-07 nolu odaya ulaşılmaktadır. 0.83m. genişliğinde, 0.28m. derinliğinde tek kanatlı Amerikan bir kapı ile odaya girilmektedir. 3.54x3.24m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Odanın doğusunda üç adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Pencere 0.77m. genişliğinde 0.54m. derinliğinde olup ahşap doğramalı dikdörtgen planlıdır. Odanın zemini parke kaplı olup duvar ve tavanı sıvalıdır.

Z-08 nolu odanın kuzeyinde bulunan ve iki basamaklı bir merdivenle inilerek ulaşılan dikdörtgen formu bir açıklıkla Z-06 nolu oda 3.10x1.79m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Odanın kuzey, güney ve batısında birer adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Odanın zemini seramik, duvarları ise sıvalı ve boyalıdır.

Giriş holünün kuzeyinde yer alan tek kanatlı bir kapı ile Z-02 mekanına ulaşılır. 2.59x2.78m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Kuzeyinde tek pencere açıklığı bulunmaktadır. Zemini seramik kaplı olup duvarlar sıvalıdır. Doğusunda tek kanatlı Amerikan doğramalı bir kapı ile Z-01 nolu mutfak mekanına ulaşılır.

Doğusunda tek kanatlı Amerikan doğramalı bir kapı ile Z-01 nolu mutfak mekanına ulaşılır. 2.33x1.71m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Zemini seramik kaplı olup duvarlar sıvalıdır. Doğusunda ise bir adet lavabo yerleştirilmiştir. Güneyinde mutfak tezgâhı, doğusunda iki pencere açıklığı ahşap doğramalı, dikdörtgen formudur.

İstasyon binasının batısında yer alan tek kanatlı bina dört birimden oluşmaktadır. Doğuda yer alan tek kanatlı bir kapı ile Z-09 nolu odaya girilmektedir. 1.00m. genişliğindeki dikdörtgen formu kapı açıklığı ahşap doğramalıdır. 5.00x2.45m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Kapının solunda tek pencere açıklığı 0.67m. genişliğinde, dikdörtgen formu olup ahşap doğramalıdır. Diğer cepheler ise sağır tutulmuştur.

Batı cephenin kuzeye yakın olan köşesinde yer alan tek kanatlı bir kapı ile Z-10 nolu Gar şefliği olarak kullanılan odaya girilmektedir. 1.00m. genişliğindeki dikdörtgen formu kapı açıklığı ahşap doğramalıdır. 5.00x2.45m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Kapının sağında tek pencere açıklığı 0.98m. genişliğinde, dikdörtgen formu olup ahşap doğramalıdır. Diğer cepheler ise sağır tutulmuştur. Odanın duvarları 1.00m. yakın lambrikenlerle kaplanmıştır.

Binanın batı cephe ortasında bulunan 1.85m. genişliğinde sürgülü bir kapı ile Z11 nolu ambar bölümüne girilmektedir. 6.84x6.75m. ölçülerinde kare planlıdır. Kuzeyinde 0.75m. genişliğinde iki kanatlı ahşap bir dolap ile doğusunda 1.80m. genişliğinde ahşap sürgülü bir kapı bulunmaktadır. Zemini karo mozaik kaplı olup duvarlar sıvalıdır.

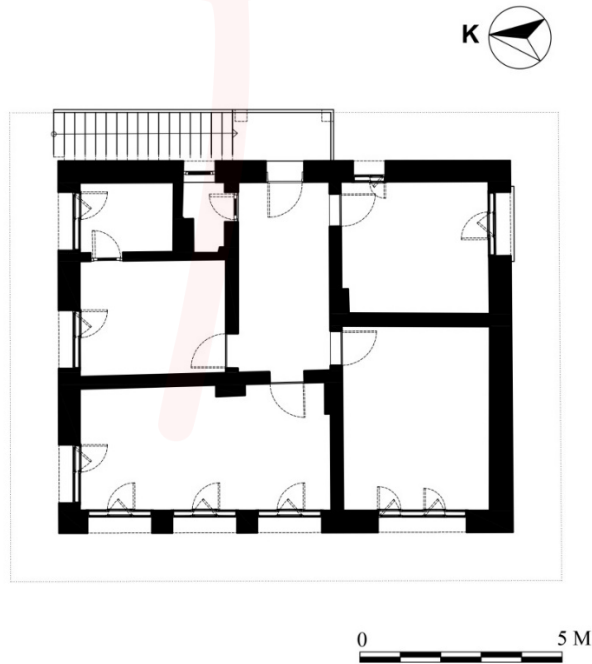


Fotoğraf 10. Ambar Giriş Kapısı

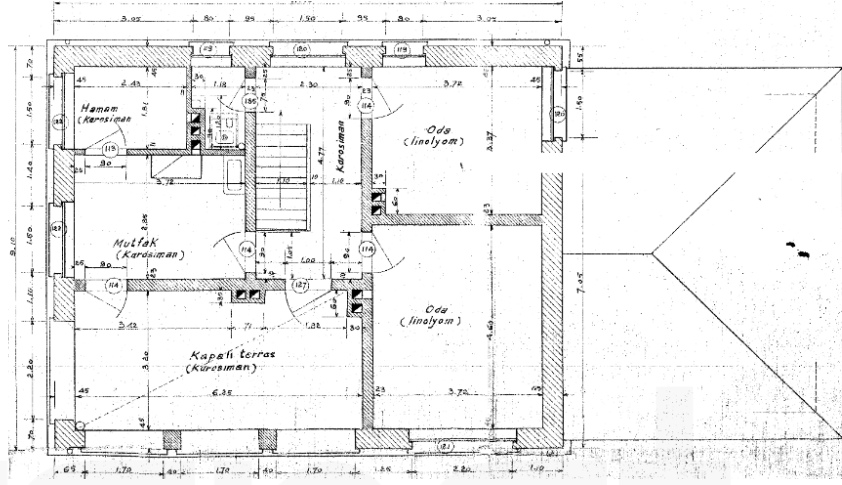
Güneybatı köşesinde bulunan tek kanatlı bir kapı ile Z-12 nolu odaya ulaşılır. 6.87x2.81m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Güneyinde yer alan iki pencere açıklığı 1.20m. genişliğinde olup, ahşap doğramalı, dikdörtgen formudur. Üzeri çıtalı ahşap tavan kaplıdır. Zemini seramik, duvarlar ise sıvalıdır.

3.3.3. Üst Kat (Çizim 4, 5 / Fotoğraf 11, 12)

İstasyon binasının üst katına doğu cephede sonradan eklenen betonarme bir merdivenle üst kat giriş kapısına ulaşılmaktadır. Dikdörtgen formulu kapı açıklığı 0.95m. genişliğinde, 0.52m. derinliğinde olup çelik kapı doğramalıdır.



Çizim 4. Üst Kat Planı (DKN Mimarlık)



Çizim 5. Yeşilhisar İstasyon Binası Üst Kat Planı (TCDD Arşivi-1929)

Kapı açıklığından üst katın giriş holüne ulaşılır. 1-05 nolu giriş holü 4.71x2.25m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Zemini seramik kaplı olup, duvarlar sıvalı ve boyalıdır. Giriş holünün üç tarafında ise farklı boyutlarda odalar ile kuşatılmış olup bu mekânlara geçiş sağlanmıştır.



Fotoğraf 11. Holün Görünümü

Giriş holünün kuzeydoğusunda 0.74m. genişliğinde tek kanatlı pvc doğramalı tek kanatlı bir kapı ile WC mekanına ulaşılmaktadır. 1.75x0.66m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı olup, doğusunda tek pencere açıklığı bulunmaktadır. Pvc doğramalı pencere 0.52m. derinliğinde 0.82m. genişliğindedir.

Giriş holünün güneydoğusunda bulunan tek kanatlı bir kapı ile 1-06 nolu odaya ulaşılmaktadır. 0.83m. genişliğinde, 0.28m. derinliğinde tek kanatlı Amerikan bir kapı ile odaya girilmektedir. 3.66x3.28m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Odanın güneyinde ve doğusunda birer adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Güneyde yer alan pencere açıklığı 1.58m. genişliğinde 0.54m. derinliğinde olup ahşap doğramalı dikdörtgen planlıdır. Doğuda yer alan diğer pencere ise 0.80m. genişliğinde 0.50m. derinliğinde olup ahşap doğramalı dikdörtgen formundadır. Odanın zemini parke kaplı olup duvar ve tavanı sıvalıdır.

Giriş holünün güneybatısında bulunan 0.88m. genişliğinde tek kanatlı bir kapı ile 1-07 nolu odaya girilmektedir. 3.66x4.56m. ölçülerinde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Odanın batısında tek pencere

açıklığı çift çidarlı olup ahşap doğramalı, dikdörtgen formludur. Odanın zemini parke kaplı olup duvar ve tavanı sıvalıdır.

Giriş holünün batısında yer alan tek kanatlı bir kapı ile 1-03 nolu odaya ulaşılır. 3.01x6.22m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Odanın kuzeyinde bir, batısında ise üç pencere açıklığı bulunmaktadır. Odanın zemini seramik, duvarları ise sıvalı ve boyalıdır.

Giriş holünün kuzeyinde yer alan tek kanatlı bir kapı ile mutfak mekanına ulaşılır. 3.61x2.86m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Güneydoğu köşesinde "L" formlu mutfak tezgahı bulunmaktadır. Mutfağın kuzeyinde tek pencere açıklığı bulunmaktadır. Zemini seramik kaplı olup duvarlar sıvalıdır.

Mutfağın doğusunda tek kanatlı pvc doğramalı bir kapı ile lavabo mekanına ulaşılır. 2.33x1.71m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Zemini seramik kaplı olup duvarlar sıvalıdır. Doğusunda ise bir adet lavabo yerleştirilmiştir. Kuzeyinde tek pencere açıklığı ahşap doğramalı, dikdörtgen formludur.

Ana istasyon binası dört yöne %46 eğimli Marsilya kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Güneyinde yer alan tek katlı bina ise iki yöne eğimli %36 eğimli kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Üst örtüde dikdörtgen kesitli bacalar üst örtüye yansıyan diğer unsurlardır.



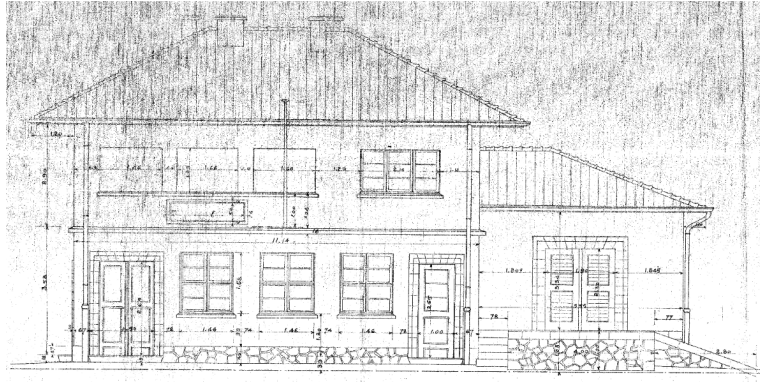
Fotoğraf 12. Üst Örtü ve Çatı Arası Görünümü

3.3.4. Batı Cephe (Çizim 6, 7 / Fotoğraf 13,14)

Batı cephe 26.91m. uzunluğundadır. İki ayrı birimden oluşan istasyon binasının zemin kat seviyesinde güneye yakın olan ve eklenmiş olan bölümün bu cephesinde cephe ortasında 1.85m. genişliğinde, 2.20m. yüksekliğinde, 0.25m. derinliğinde ahşaptan sürgülü bir kapı açıklığı bulunmaktadır. Bu bölümün kuzeye yakın olan bölümünde bir kapı ve bir pencere açıklığı bulunmaktadır. Kapı açıklığı 0.99m. genişliğinde, 2.26m. yüksekliğinde, 0.54m. derinliğinde dikdörtgen formlu, tek kanatlı ahşap doğramalı bir kapı açıklığı bulunmaktadır. Kapı açıklığının sağında yer alan pencere açıklığı ahşap doğramalı 0.98m. genişliğinde, 1.46m. yüksekliğinde, 0.54m. derinliğindedir.



Çizim 6. Batı Cephe Görünüş Çizimi (DKN Mimarlık)



Çizim 7. Batı Cephe Görünüş Çizimi (TCDD Arşivi)



Fotoğraf 13. Tek Katlı Binanın Batı Cephe Görünümü

Ana istasyon binasının batıya bakan cephesi iki katlı bir görünüme sahiptir. Zemin katın bu cephesinde köşelerde birer adet kapı açıklığı ile ortada üç pencere açıklığı bulunmaktadır. Cephe ortasında yer alan üç pencere açıklığı 1.70m. yüksekliğinde, 1.60m. genişliğinde, 0.54m. derinliğindedir. Pencereler pvc doğramalı, dikdörtgen formlu ve taş denizliklidir.

Kuzeye yakın olan köşede yer alan dikdörtgen formlu kapı açıklığı 1.58m. genişliğinde, 0.57m. derinliğinde ahşap doğramalı, iki kanatlıdır. Güneyde yer alan diğer kapı açıklığı ise 0.99m. genişliğinde ahşap doğramalı, dikdörtgen formlu ve tek kanatlıdır.

Zemin kat ve üst kat birbirinden 0.20m. genişliğinde bir kat silmesi ile ayrılmıştır. Üst katın batı cephesinde yan yana dizilmiş dört pencere açıklığı bulunmaktadır. Pencerelerden üç tanesi aynı ölçü ve özelliklerde olup, güneye yakın köşede yer alan diğer pencere ise daha büyük tasarlanmıştır. Bu pencere 2.20m. genişliğinde, 0.56m. derinliğinde iken, diğer üç pencere ise 1.60m. genişliğinde olup taş denizlikli, ahşap doğramalı ve dikdörtgen formludur. Cephe diğer cephelerde olduğu gibi 1.20m. genişliğinde bir saçakla dört yönden kuşatılmıştır.



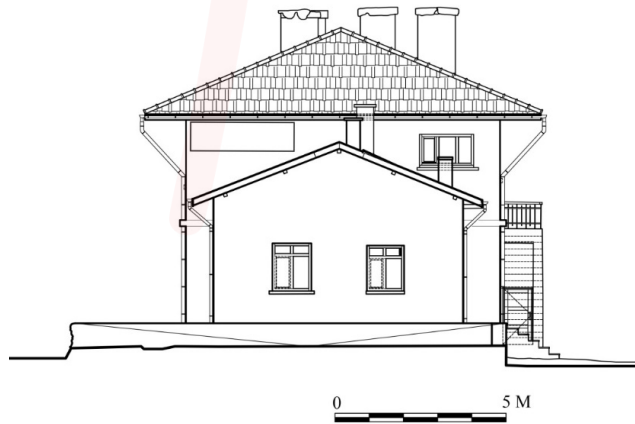
Fotoğraf 14. Üst Kat Pencere Görünümü

3.3.5. Güney Cephe (Çizim 8, 9 / Fotoğraf 15,16)

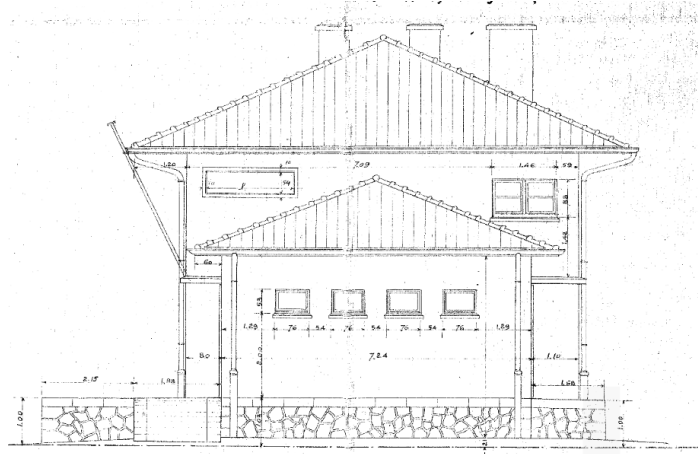
Güney cephe 9.18m. genişliğindedir. İstasyon binasının güney cephesine eklenen tek katlı bölümün bu cephesinde iki adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Pencere 1.20m. genişliğinde, 0.25m. derinliğinde, 1.40m. yüksekliğinde ahşap doğramalı ve dikdörtgen formludur.



Fotoğraf 15. Güney Cephe Görünümü



Çizim 8. Güney Cephe Görünüş Çizimi (DKN Mimarlık)

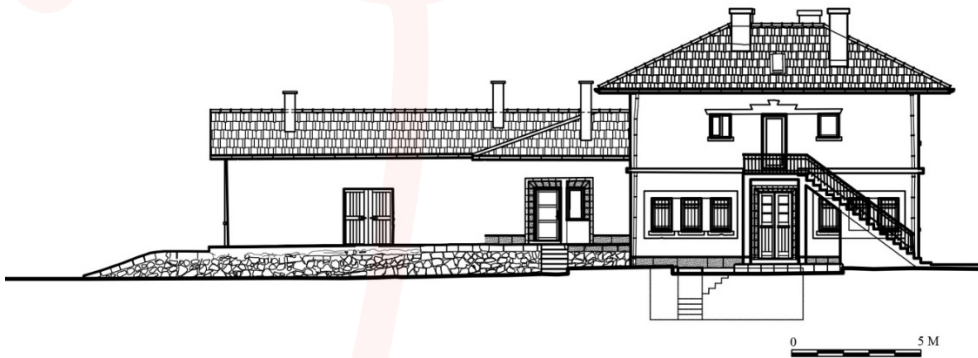


Çizim 9. Güney Cephe Görünüş Çizimi (TCDD Arşivi)

Ana istasyon binasının güneyine eklenen bu bölüm biraz daha dar tutulmuştur. Her iki kanattan ana istasyon binası 1.10m. dışarı taşırılmıştır. İstasyon binasının bu cepheye bakan üst kat seviyesinde doğuya yakın olan köşede tek pencere açıklığı bulunmaktadır. 1.58m. genişliğinde, 0.54m. derinliğinde, 0.97m. yüksekliğinde olup dikdörtgen formlu ahşap doğramalıdır.

3.3.6. Doğu Cephe (Çizim 10, 11/ Fotoğraf 16)

Doğu cephe 26.91m. uzunluğundadır. İki ayrı birimden oluşan istasyon binasının zemin kat seviyesinde güneye yakın olan ve eklenmiş olan bölümün bu cephesinde cephe ortasında 1.85m. genişliğinde, 2.20m. yüksekliğinde, 0.25m. derinliğinde ahşaptan sürgülü bir kapı açıklığı bulunmaktadır. Bu bölümün kuzeye yakın olan bölümünde bir kapı ve bir pencere açıklığı bulunmaktadır. Kapı açıklığı 0.99m. genişliğinde, 2.26m. yüksekliğinde, 0.54m. derinliğinde dikdörtgen formlu, tek kanatlı ahşap doğramalı bir kapı açıklığı bulunmaktadır. Kapı açıklığının sağında yer alan pencere açıklığı ahşap doğramalı 0.98m. genişliğinde, 1.46m. yüksekliğinde, 0.54m. derinliğindedir.



Çizim 10. Doğu Cephe Görünüş Çizimi (DKN Mimarlık)



Çizim 11. Doğu Cephe Görünüş Çizimi (TCDD Arşivi)



Fotoğraf 16. Doğu Cephe Görünümü

Ana istasyon binasının doğuya bakan cephesi iki katlı bir görünüme sahiptir. Zemin katın bu cephesinde ortaya iki kanatlı birer adet kapı açıklığı ile iki yanda üçer pencere açıklığı bulunmaktadır. Zemin kat pencerelerden açıklığı 1.70m. yüksekliğinde, 0.77m. genişliğinde, 0.54m. derinliğindedir. Pencereler ahşap doğramalı, dikdörtgen formlu ve taş denizlikli ve demir parmaklıklıdır. Cephe ortasında yer alan ve kapatılmış kapı açıklığı dikdörtgen formlu, ahşaptan iki kanatlı olarak tasarlanmıştır.

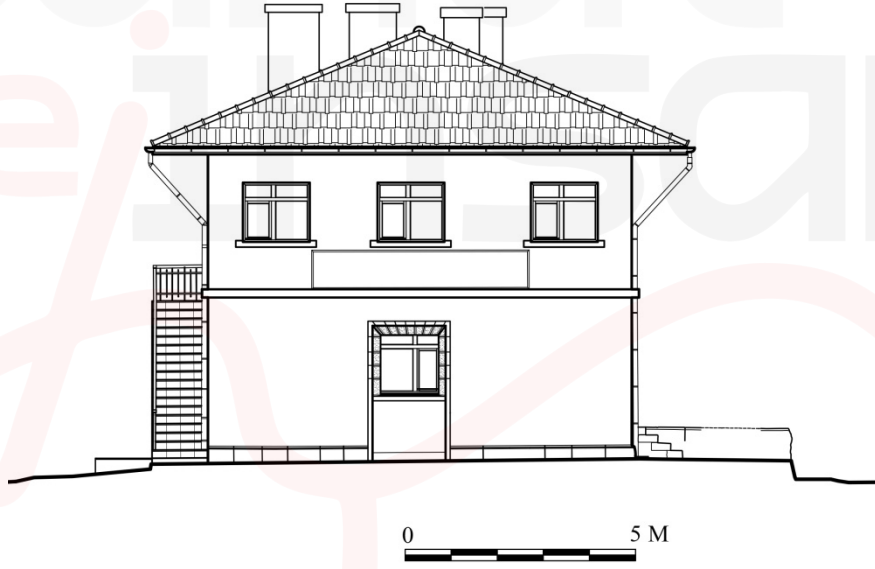
Cephenin ikinci katına ise sonradan eklenmiş olan betonarme bir merdivenle çıkılmaktadır. Zemin ve üst kat birbirinden 0.20m. genişliğinde bir silme ile ayrılmıştır. Üst katın cephe ortasında tek kanatlı kapı açıklığı ile iki yanda ahşap doğramalı tek kanatlı birer pencere açıklığı bulunmaktadır.

3.3.7. Kuzey Cephe (Çizim 12, 13 / Fotoğraf 17)

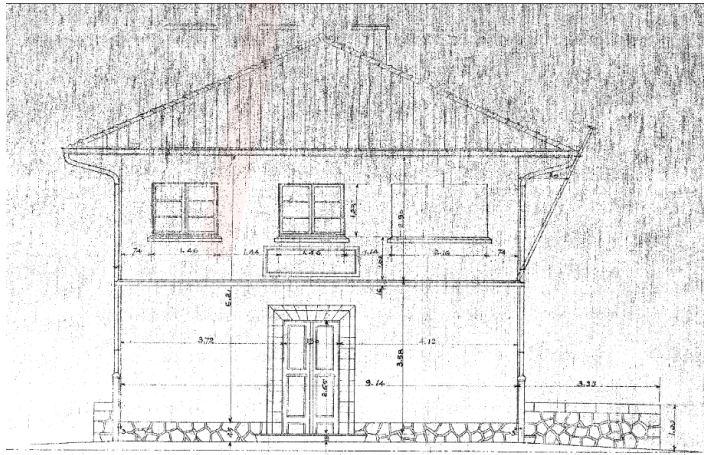
Kuzey cephe 10.47m. genişliğinde, 6.60m. yüksekliğindedir. Zemin katın kuzeye bakan cephesinde ortaya yerleştirilmiş tek pencere açıklığı bulunmaktadır. Dikdörtgen formlu, düz atkı taşlı pencere açıklığı ahşap doğramalıdır. 1.60m. yüksekliğinde, 1.70m. yüksekliğinde, 0.53m. derinliğindedir.



Fotoğraf 17. Kuzey Cephe Görünümü



Çizim 12. Kuzey Cephe Görünüş Çizimi (DKN Mimarlık)



Çizim 13. Kuzey Cephe Görünüş Çizimi (TCDD Arşivi)

Zemin kat ile üst katı birbirinden ayıran 0.20m. genişliğinde kat silmesi yapıya ikiye ayırmaktadır. Üst katın kuzeye bakan cephesinde üç pencere açıklığı bulunmaktadır. Pencereler aynı formda olup, taş denizlikli, ahşap doğramalıdır. 1.45m. genişliğinde, 1.30m. yüksekliğinde, 0.50m. derinliğinde olup dikdörtgen formudur.

3.3.8. Süsleme Özellikleri

İstasyon binası süsleme açısından oldukça sade olarak tasarlanmıştır. İstasyon binasında zemin kat ve üst katı birbirinden ayıran 0.20m.lik kat silmesi cepheye hareketlilik kazandırmıştır. Pencerelerin lento ve söveleri beden duvarlarından dışarı taşırılmıştır. Kapı kanatları tablalı olup sade tasarlanmıştır. Giriş kapı ve pencere lento ve söveleri kesme taştan boşajlı olarak tasarlanmıştır.

4. Karşılaştırma ve Değerlendirme

Bir demiryolu hattı üzerinde trenlerin durabileceği küçük yerlere *durak*, durakların büyüklerine *istasyon*, daha büyüklerine ise *gar* denilmektedir (Bozkurt, 1988: 149). İsimleri boyutlarına göre değişen bu yapıların tamamı, *istasyon binaları* şeklinde genel bir tanımlama ile adlandırılmaktadır. Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu hattı 1855-1866 yılları arasında tamamlanan İzmir-Aydın demiryolu hattıdır (Harita 3-4)¹.



Harita 3. İstanbul-Bağdat Demiryolu Hattı ile Diğer Ulaşım Yollarını Gösterir Harita (G. Akbulut)

¹ Türkiye Cumhuriyetinin kalkınma politikasının temelinde demiryolunu gören Atatürk, 1924 yılında Büyük Millet Meclisi'nde "Demiryol ve yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiben elzemdir. Medeniyetin bugünkü vesaitini, hatta bugünkü fikriyatını demiryol haricinde intişar ettirebilmek müteessirdir. Demiryolu refah ve ümran tevlit eder." sözleriyle açıklamıştır. Atatürk, "Az zaman içinde memleketimizin mühim merkezlerini demiryollarıyla birbirine bağlamak lazımdır. Memlekette gömülü olan maden hazinelerini işletmek lazımdır. İktisadi faaliyetin servet haline dönüşebilmesi için en lüzumlu şeyler, yollardır, hızlı taşıt araçlarıdır, demiryollarıdır." sözleriyle ülkenin tarımsal faaliyetlerinin, sanayisinin, madencilik ve yapı işlerinin gelişmesi için en uygun aracın demiryolu olduğunu belirtmiş, böylece ulusal politikaya uygun inşa edilen demiryollarının yanında yabancıların elinde olan hatların satın alınmasına karar verilmiştir". Bkz. G. Akbulut (2012). Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri Ve Etkileri (1876-1939), Atatürk Dergisi, 1/1, s.240-241.



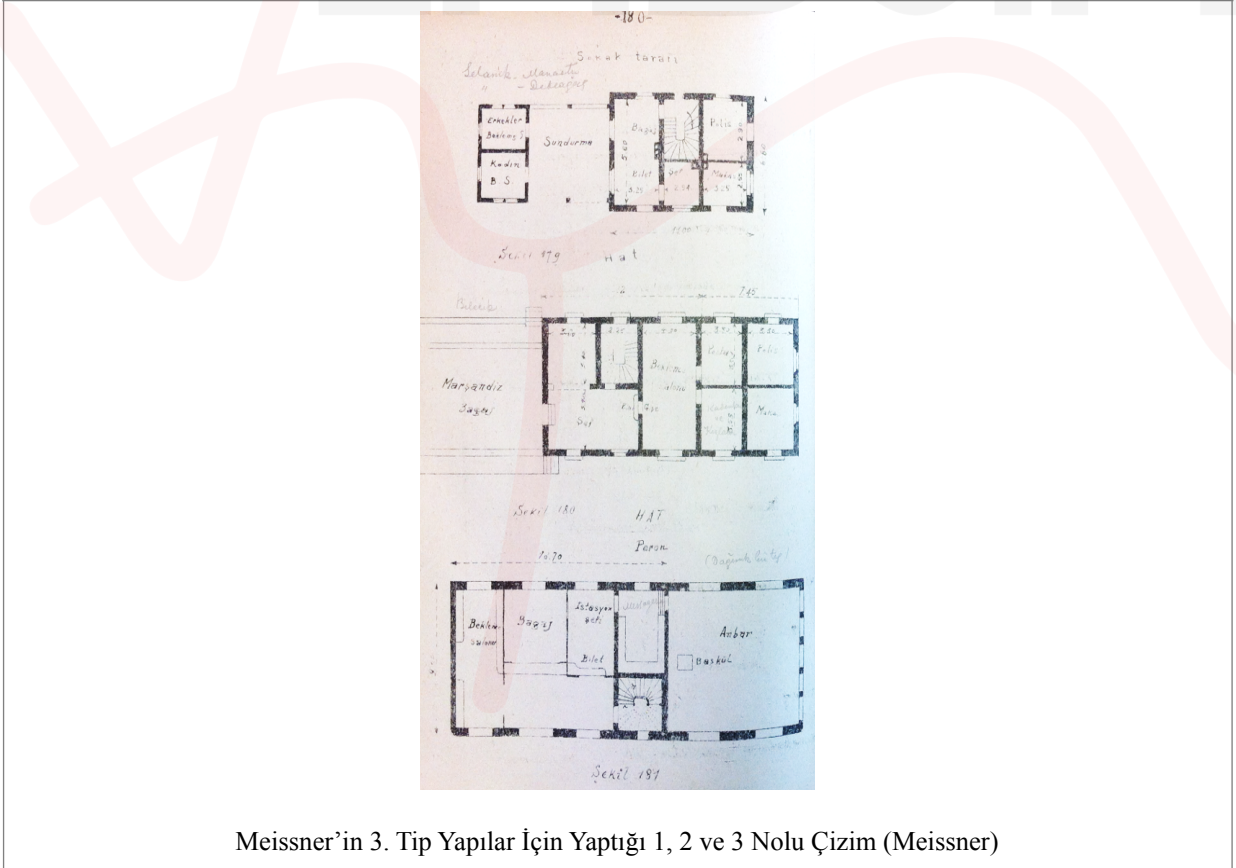
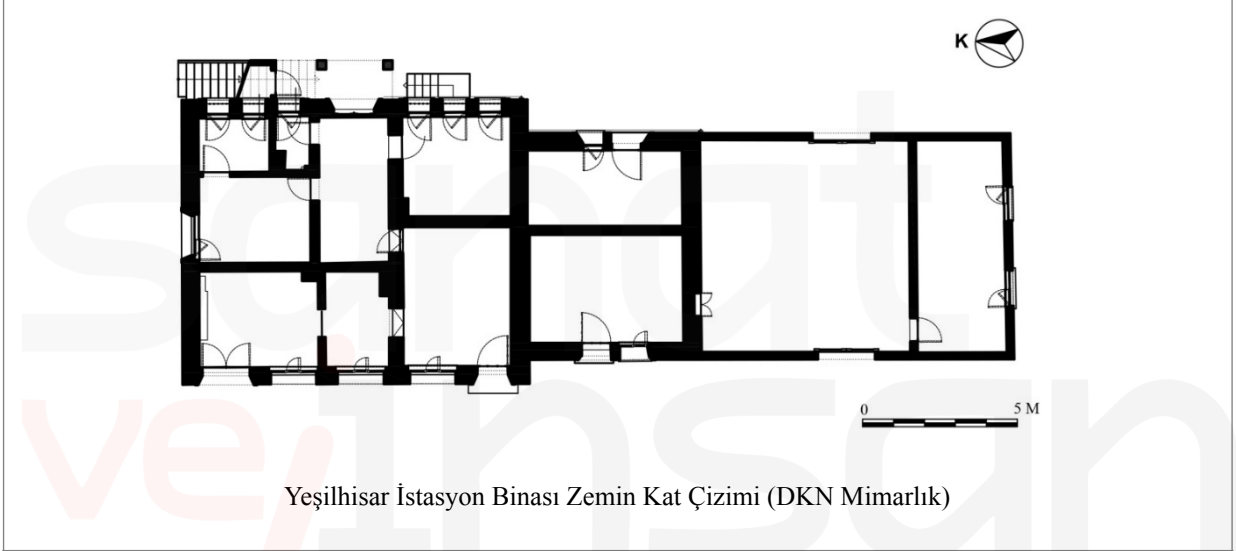
Harita 4. Anadolu'da Yapılacak Demiryolu ve Diğer Yolları Gösterir Harita. (G. Akbulut)

1855 Temmuz'unda, İngiliz Robert Wilkin ve dört ortağı, Osmanlı Devleti'nden İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın yapımı için imtiyaz almışlar ve 23 Eylül 1856'da İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurmuşlardır (Kurmuş, 1974: 53). Antlaşmanın akabinde pek çok teknik sorun yaşanmış ve hat ancak 7 Haziran 1866'da hizmete açılabilmiştir (Eyüce, 1999: 24). Bu hattı daha sonra farklı güzergâhlardaki demiryolu inşaatları izlemiştir. Demiryollarının ve üzerlerindeki istasyon binalarının fonksiyonel olması ve farklı coğrafyalarda da olsa aynı amaca hizmet etmesi, istasyon binalarının inşasında ve planlanmasında tip projelerin oluşmasına neden olmuştur. Bu minvalde Heinrich August Meissner üzerinde özel olarak durmak gerekmektedir. Heinrich August Meissner'in 1909 tarihli *Demir Yollar İnşaatı* adlı kitabı İstasyon binalarının mimari özellikleri ve plan tipleri konusunda bilgi alabileceğimiz kaynakların başında gelmektedir. Meissner, istasyon binalarını 3 ayrı tipe ayırmış, durak yapılarını ise ayrı bir grup olarak ele alarak 4 ayrı tip ortaya koymuştur. Buna göre:

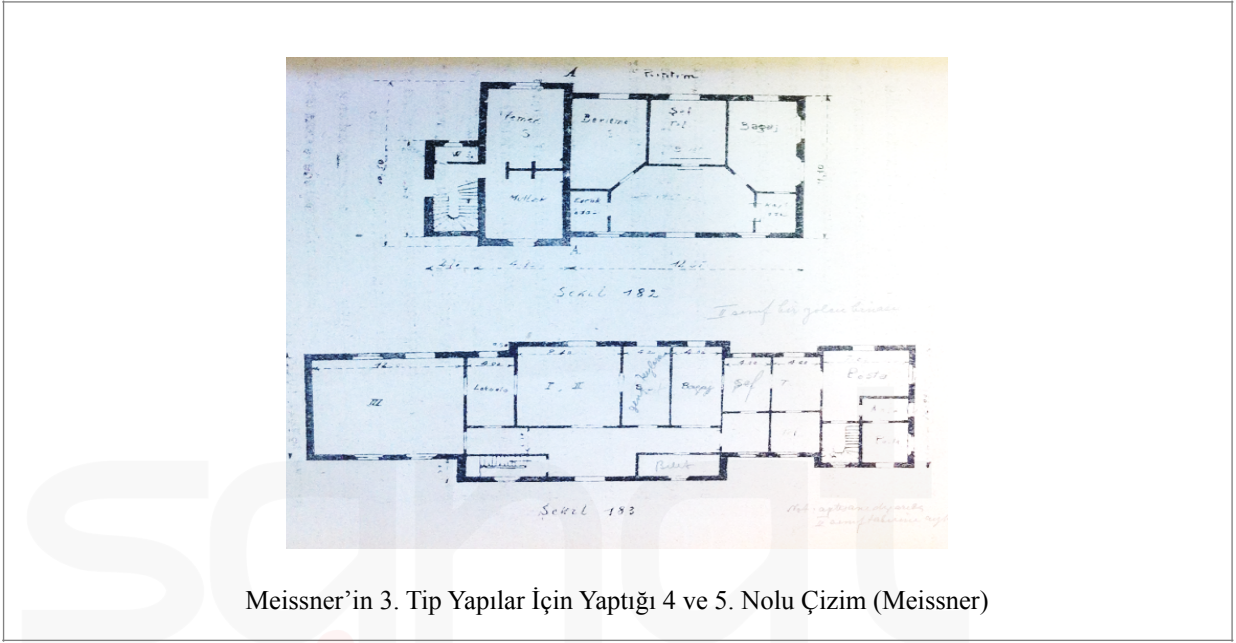
1. Tip: büyük yerleşim yerlerinde bulunan, genelde hattın son istasyonu olarak inşa edilen yapılar olmakla birlikte, belirli bir tipe göre kurgulanmamış binalardır (Meissner, 1936: 186). 2. Tip istasyonlar: 1-2-3 sınıf yolcu ve bekleme salonları ayrı olan ve ayrıca mal depoları bulunan yapılardır (Meissner, 1936:185-186). 3. Tip istasyonlarda ise büro, gişe, bekleme salonu, mal deposu ile hela ve ayrıca (bazen) bir abdesthane mevcuttur (Meissner, 1936:181). 2. Tip istasyonların 3. Tipten farkı; daha büyük boyutta olmaları, haremlik/selamlık bekleme yerlerinin olması, ambarlara sahip olması, makas-polis ve posta birimlerinin mevcut olmasıdır (Meissner, 1936: 184-185). Benzer bir gruplandırma da Mehmet Yavuz tarafından yapılmıştır. Mehmet Yavuz doktora tezinde istasyon binalarını dört ayrı tipte, yapıların konumu ve kendiliğinden oluşumuna göre ele alarak değerlendirmiştir. Bir diğer araştırmacı Emrah Köşkeroglu, kat sayısı/lojman durumuna göre; Selen Durak ise, giriş aksı ve aksa bağlı olarak meydana gelen simetrik dağılıma göre istasyon yapılarını yorumlamıştır. Konya Tren İstasyonu ve çevresindeki istasyon binalarını incelediği yüksek lisans tezinde Abdullah Erdoğan, istasyon binalarını kuleli durumu, giriş ve yan bölüm kat sayısı, simetrik-asimetrik düzen ve ana cephe konuşlanması bakımından 5 başlık altında değerlendirmiştir².

² Selen, Durak (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*. Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa; Erdoğan, H., Abdullah (2005). *Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya; Köşkeroglu, F., Emrah (2005). *An Approach for Conservation of Railway Heritage; Assessing and Experiencing the İzmir-Aydın Railway Line*. Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara; Yavuz, Mehmet (2006). *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen*. Doktora Tezi, Ruhr Üniversitesi Sanat Tarihi Enstitüsü, Bochum.

Genel hatlarını Meissner'in belirlediği bu normlar, özellikle 1909 sonrası Anadolu'da inşa edilmiş istasyon binalarında, gerek mimari ve cephe özellikleri gerekse plan kurgusunda temel referanslardan biri olmuştur³. Bu durum Anadolu genelinde pek çok tip proje ürünü istasyon binasının inşa edilmesine neden olmuştur. Bu açıdan bakıldığında makaleye konu olan Yeşilhisar İstasyon Binasını 3. Tip dâhilinde kabul etmek yerinde olacaktır (Tablo 1). Bu bağlamda Yeşilhisar İstasyon Binasını, bir ambarı ve çeşitli donatı birimlerine sahip, idari kısmı iki katlı ve cepheden bakınca L görünümüne sahip istasyon binaları ile bir benzerlik gösterdiği görülmektedir (Çizim 14).

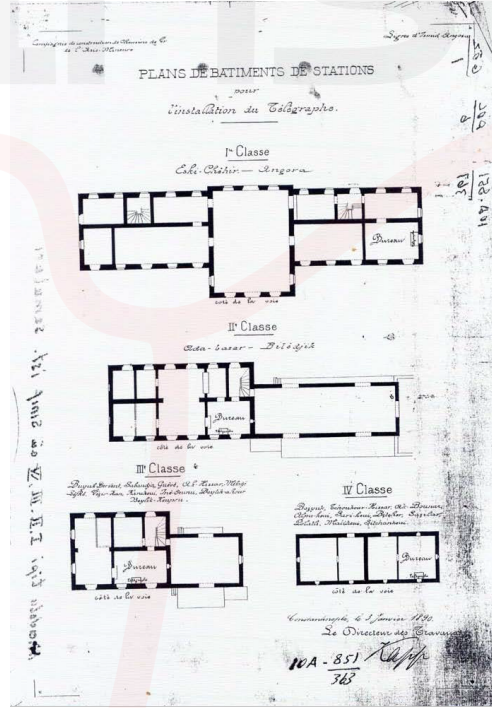


³ Bu durum Anadolu dâhilinde tip proje olarak ortaya çıkan istasyon binalarının görülmesine yol açmıştır. Örneğin makaleye konu olan Yeşilhisar İstasyon Binası, Balışih, İzzettin, Sekil, Sarıkent, Beydeğirmeni, Boğazköprü, İncesu, Başköy ve Karalar istasyon binalarında kullanılan tip projenin ürünüdür. Bu binalar diğer istasyonların aksine Alman istasyon binalarının etkisinden nispeten ayrılır. Cephede daha modernist anlayış hâkimdir. Betonarme malzemenin kullanımı fazladır. Ancak plan şemasında yine benzer anlayış görülür. Zemin katta ofisler ve bekleme salonu, üst katta lojman bulunur. Dikkat çeken nokta ise üst kat merdiveninin bina dışına alınmasıdır.



Meissner'in 3. Tip Yapılar İçin Yaptığı 4 ve 5. Nolu Çizim (Meissner)

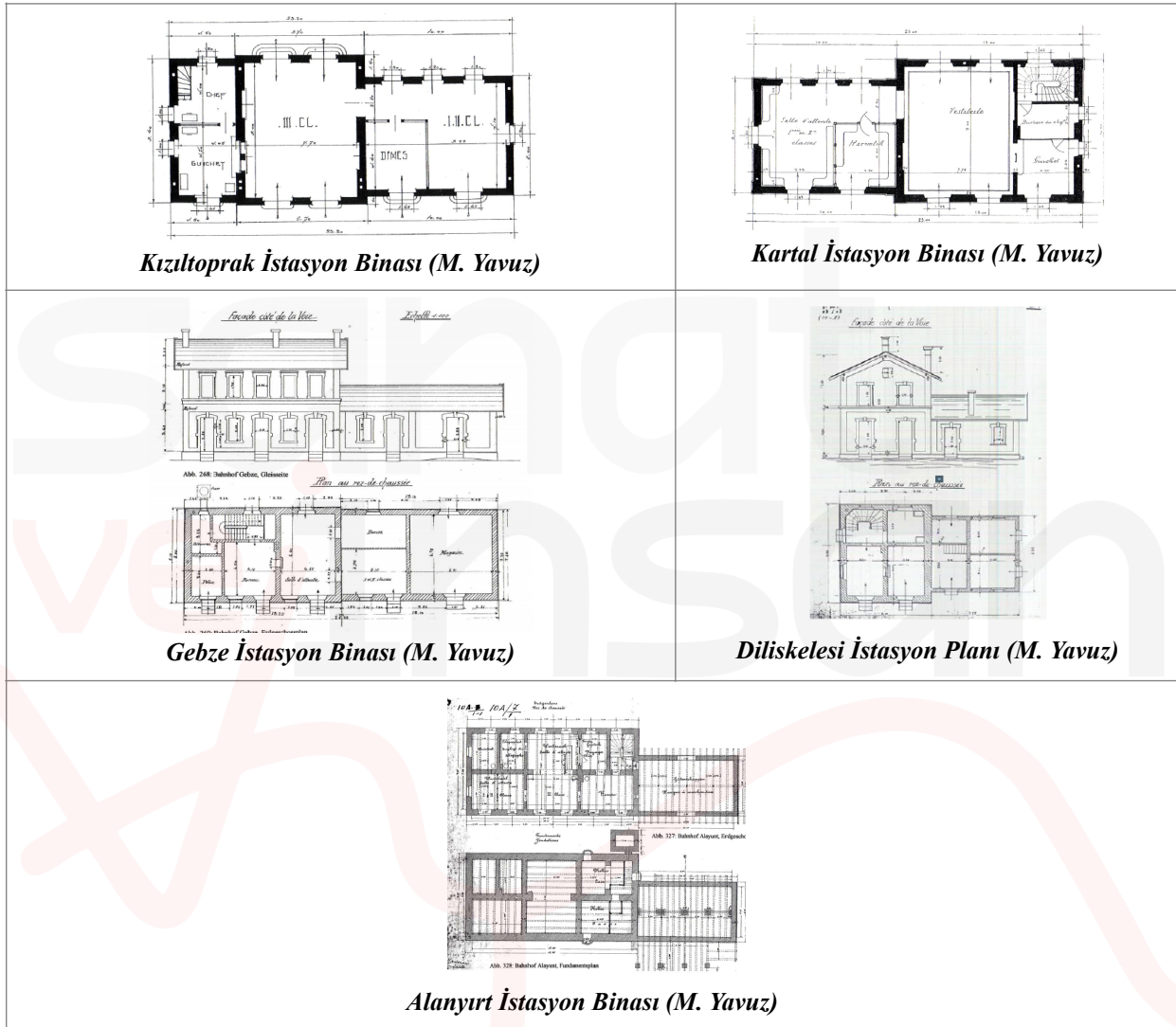
Tablo 1. Meissner'in İstasyon Planları



Çizim 14. Garların Sınıflandırılması (M. Yavuz)

Kayseri Yeşilhisar istasyon binası iki katlı ve güneyine eklenen tek katlı ambar binası ile Anadolu'nun farklı bölgelerinde inşa edilmiş istasyon binaları ile benzerlik göstermektedir. Yeşilhisar İstasyon binası plan ve cephe özellikleri bakımından Irmak-Zonguldak Hattında Filyos İstasyonu (1930) ve Ortaköy İstasyonu (1934); Sivas-Samsun Hattında Suluova İstasyonu (1927), Yeşilyurt İstasyonu (1930), Artova İstasyonu (1930) ve Çamlıbel İstasyonu (1930); Kayseri-Sivas Hattında Karaözü İstasyonu (1928), İhsanlı İstasyonu (1928) ve Bedirli İstasyonu (1929); Sivas-Erzurum Hattında Karagöl İstasyonu (1935) ve İliç İstasyonu (1938); Malatya-Kurtalan Hattında Gezin İstasyonu (1934) ve Leylek İstasyonu (1935); Balıkesir-Kütahya Hattında Gökçedağ İstasyonu (1930), Piribeyler İstasyonu (1930), Gazellidere İstasyonu (1931) ve Mezitler İstasyonu (1931), Balıksık (Karabük), Balışih (Kırıkkale), Başköy (Kayseri),

Beydeğirmeni (Kayseri), Boğazköprü (Kayseri), Çaycuma (Zonguldak), Eskipazar (Karabük), Filyos (Zonguldak), Gökçebey (Zonguldak), Incesu (Kayseri), Izzettin (Kırıkkale), Kayadibi (Karabük), Kurşunlu (Çankırı), Ortaköy (Karabük), Sumucak (Çankırı) istasyon binaları ile benzerlik gösterir (Tablo 2-3).



Tablo 2. İstasyon Planları

4.1. Benzer Mimari Özelliklere Sahip İstasyon Binaları



Yeşilhisar İstasyon binası



Kayseri/Başköy İstasyon Binası



Kayseri/Boğazköprü İstasyon binası



Kayseri/İncesu İstasyon Binası



Kırıkkale/BalışehİR İstasyon Binası



Kayseri/Beydeğirmen İstasyon Binası



Kütahya Değirmisaz İstasyonu (<https://rayhaber.com/>)



Kayseri/Boğazköprü İstasyon Binası



Elazığ/Kürk İstasyon Binası



Elazığ/Uluova İstasyon Binası

Tablo 3. Benzer İstasyon Görselleri

Yeşilhisar İstasyon binası cephe düzenlemesi açısından, Elazığ Kürk, Irmak-Zonguldak Hattında Filyos İstasyonu (1930) ve Ortaköy İstasyonu (1934); Sivas-Samsun Hattında Yeşilyurt İstasyonu (1930) ve Artova İstasyonu (1930); Kayseri-Sivas Hattında Karaözü İstasyonu (1928), İhsanlı (1928) ve Bedirli İstasyonu (1929); Malatya-Kurtalan Hattında Gezin İstasyonu (1934) ve Leylek İstasyonu (1935); Balıkesir-Kütahya Hattında Gökçedağ İstasyonu (1930), Piribeyler İstasyonu (1930), Gazellidere İstasyonu (1931) ve Mezitler İstasyonu (1931) yolcu binaları ile benzerlik gösterir.

Yeşilhisar istasyon binası dört yöne %46 eğimli Marsilya kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Güneyinde yer alan tek katlı bina ise iki yöne eğimli %36 eğimli kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Üst örtüde dikdörtgen kesitli bacalar üst örtüye yansıyan diğer unsurlardır. Bu yönüyle Kayseri/Balıh, Kayseri/Başköy, Kayseri/Beydeğirmeni, Kayseri/Boğazköprü, Kayseri/Incesu, Elazığ/Kürk, Elazığ/Uluova, ile aynı özelliklere sahiptir.

Bir diğer özellik ise cephelerde kat ayrımları belirten enine atılan silme uygulamalarının olmasıdır. Yeşilhisar İstasyon binasında zemin ve üst kat ayrımı enine atılan bir silme ile belirginleştirilmiştir. Irmak-Zonguldak Hattında Filyos İstasyonu (1930), Sivas-Samsun Hattında Yeşilyurt İstasyonu (1930), Kayseri-Sivas Hattında Karaözü İstasyonu (1928), Malatya-Kurtalan Hattında Gezin İstasyonu (1934) ve Leylek İstasyonu (1935); Kırıkkale/Balıh, Kayseri/Başköy, Kayseri/Beydeğirmeni, Kayseri/Boğazköprü, Kayseri/Incesu istasyon binaları cephelerinde kat silmesi görülen yapılardır.

İstasyon binasında görülen geniş saçak uygulamaları farklı yapılarda değişik şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Bazen sade bırakılabildiği gibi bazen de elibelinde veya konsollarla taşınarak saçak iç yüzeyinin çeşitli kompozisyonlarla süslediği görülür. Benzer uygulama Kayseri/Başköy Kayseri/Beydeğirmeni Kayseri/Boğazköprü, Kayseri/Incesu istasyon binalarında görülür. Ayrıca Irmak-Zonguldak Hattında Ortaköy İstasyonu (1934); Sivas-Samsun Hattında Suluova İstasyonu (1927), Kayseri-Sivas Hattında Karaözü İstasyonu (1928), İhsanlı İstasyonu (1928) ve Bedirli İstasyonu (1929); Elazığ Kürk ve Uluova istasyon binalarında geniş saçak uygulamasının olduğu diğer örneklerdir.

5. Sonuç

Tanzimat sonrası sürecin kamu yapıları içerisinde istasyon binaları, en dikkat çekici yapı türlerinin başında gelmektedir. Geç dönem Osmanlı ve Erken dönem Cumhuriyet mimarisi dâhilinde hem batılılaşma hem de I- II. Ulusal Mimarlık akımının izlerinin görüldüğü istasyon binaları, sanat ve mimarlık tarihi merkezli pek çok çalışma ve araştırmaya konu olmuştur. Bununla birlikte halen, Anadolu genelinde henüz incelenmemiş ve bir yayına dönüştürülmemiş istasyon binaları bulunmaktadır.

Bu çalışma ile Yeşilhisar İstasyon Binası ilk kez sanat tarihi merkezli bir çalışmaya konu olmuş, mimari özellikleri itibariyle ele alınarak değerlendirilmiş ve benzer örneklerle karşılaştırması yapılmıştır. Çalışma ile yayımlanması itibariyle hem literatüre yeni bir yapı kazandırılmış hem de konu özelindeki çalışmalara bir yenisi eklenmiştir.

Kaynakça

Akbulut, G., (2012). Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939), *Atatürk Dergisi*, C1, S.1, Ankara, s. 225-257.

Anonim (2013). *Kayseri Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, Kayseri.

Bozkurt, M. (1988). *Demiryolu I. İstanbul*. İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası.

Durak, S. (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı. Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.

Erdoğan, H. A. (2005). Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.

Eyüce, Ö. (1999). Türkiye’de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı ve Alsancak Garı. *İzmir Kent Kültürü ve Sanat Dergisi*, (17), 23-26.

Köşgeroğlu, F. E. (2005). An Approach for Conservation of Railway Heritage; Assessing and Experiencing the İzmir-Aydın Railway Line. Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Kurmuş, O. (1974). *Emperyalizmin Türkiye’ye Gelişi*. İstanbul.

Meissner, H.e A. (1936). *Demir Yollar İnşaatı I-II*. (Çeviren: İhsan Bengüler). İstanbul.

Yavuz, M. (2006). Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen. Doktora Tezi, Ruhr Üniversitesi Sanat Tarihi Enstitüsü, Bochum.

Yıldırım, İ. (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara.

Görsel Kaynaklar

Görsel Kaynak 1. <https://www.trensaat.com/tag/nigde-kayseri-tren-seferleri/> Erişim Tarihi: 20.08.2021

Görsel Kaynak 2. <https://rayhaber.com/> Erişim Tarihi: 25.08.2021

Görsel Kaynak 3. <https://www.tcdtasimacilik.gov.tr/> Erişim Tarihi: 25.08.2021