

KÜTAHYA'DAKİ TREN İSTASYONLARI

Anıl GÖKTAŞ

Ekim 2020
DENİZLİ

KÜTAHYA'DAKİ TREN İSTASYONLARI

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı
Sanat Tarihi Yüksek Lisans Programı**

Anıl GÖKTAŞ

Danışman: Prof. Dr. Kasım İNCE

Ekim 2020

DENİZLİ

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim.

Anıl GÖKTAŞ



ÖNSÖZ

İstasyonlar inşa edildikleri yerin çekim merkezi haline gelmiş ve zamanla buldukları kentlerin yeni merkezleri olmuşlardır. Şehirlerin ticari ve sosyo-kültürel hayatına önemli katkılar sağlayan istasyon binalarının etkisini, Kütahya ilinde de görmek mümkündür. Kütahya'daki istasyon binalarının kapsamlı olarak kaynaklarda yer almaması ve detaylı bir çalışmanın bulunmaması sebebiyle yüksek lisans tez başlığı "Kütahya'daki Tren İstasyonları" olarak seçilmiştir.

Bu çalışmanın her aşamasında desteğini gördüğüm, öneri ve tecrübelerini ilgisiyle benimle paylaşarak çalışmayı yönlendiren ve her konuda yardımını ve desteğini esirgemeyen, değerli danışman hocam Prof. Dr. Kasım İNCE'ye sonsuz ve içten teşekkürlerimi sunarım.

Çalışma sırasında arşivlerini açarak benimle paylaşan, gösterdikleri ilgi ve kolaylıklardan dolayı TCDD Afyonkarahisar 7. Bölge Müdürlüğü'nde başta bölge müdürü Adem Sivri olmak üzere tüm çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım.

Yine tez çalışması sürecinde ellerindeki belge ve bilgileri benimle paylaşan Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Kütahya Müze Müdürlüğü ve Kütahya Belediyesi Koruma, Uygulama ve Denetim Bürosu'nun (KUDEB) çalışanlarına ve tez süreci boyunca manevi desteğini esirgemeyen tüm arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Ayrıca bütün eğitim hayatımda olduğu gibi bu tez çalışması boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyerek her an yanımda olan aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

KÜTAHYA'DAKİ TREN İSTASYONLARI

Göktaş, Anıl
Yüksek Lisans Tezi
Sanat Tarihi ABD
Yüksek Lisans Programı
Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Kasım İnce

Ekim 2020, XXIII+304 Sayfa

Sanayi devrimiyle birlikte gelişen endüstrileşme sonucunda, Avrupalı devletlerin hammadde açığını kapatmak ve ulaşılan hammaddeyi hızlıca getirebilmek amacıyla daha hızlı, daha güvenli ve az maliyetli ulaşım yollarını aramaya başlarlar. Bu durum 19. yüzyılın ilk yarısında İngiltere'de demiryollarının inşa edilmesiyle hız kazanmıştır. İngiltere'de başlayan demiryolu inşa faaliyetleri kısa bir süre içinde bütün Avrupa ve Amerika'ya yayılmıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolları, genellikle yabancı şirketler tarafından yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nin kötü mali durumu şirketlere verilen imtiyazlara yansımış, inşa edilen hatlar tarımsal üretimin yapıldığı verimli iç bölgelerden limanlara taşınması amacıyla şekillenmiştir. Avrupalı devletler imtiyaz hakkını elde edebilmek için adeta diplomatik mücadele içerisine girmişlerdir. Bu durum yapılan hatların birbirlerine entegre olmayan, inşasını yapan ülkenin çıkarları doğrultusunda gelişen güzergahlarda kendini göstermektedir.

Bu çalışmada Kütahya ili sınırları içerisinde yer alan istasyon binaları incelenmiştir. Ele alınan dokuz adet istasyon binası genel olarak plan ve mekan anlayışı, yapı malzemesi ve tekniği, yapı elemanları ve süsleme açısından birbirlerine benzer özellik göstermektedir. Tip proje olarak inşa edilen yapılar genellikle dikdörtgen planlı ve iki katlıdır. İstasyon binalarında yapı malzemesi olarak taş, tuğla ve ahşap bir arada kullanılmıştır. Yapıların örtü sistemleri ahşap konstrüksiyonlu beşik veya kırma çatı olup, üzerleri Marsilya tipi kiremitle kaplıdır. Sade ve basit olan yapılarda süsleme unsurları azdır.

İnşa edildikleri bölgede çekim merkezi haline gelen istasyon binaları plan ve mekan özellikleri, yapı elemanları, yapı malzemesi ve tekniği açısından incelenmiş, Anadolu'daki benzer örneklerle karşılaştırılarak Sanat Tarihi içindeki yeri ve önemi vurgulanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kütahya, Demiryolu, Ulaşım, İstasyon Binası, Mimari, Sanat Tarihi.

ABSTRACT

TRAIN STATIONS IN KÜTAHYA

Göktaş, Anıl
Master Thesis
Department of Art History
Art History Programme
Adviser of Thesis: Prof. Dr. Kasım İnce

October 2020, XXIII+304 Pages

As a result of the industrialization that developed with the industrial revolution, European states started to search for faster, safer and less costly transportation ways in order to close the raw material deficit and bring the raw material reached quickly. This situation accelerated in the first half of the 19th century with the construction of railways in England. The railway construction activities, that started in England spread to Europe and America in a short time.

In the second half of the 19th century, the majority of the railways that came to Ottoman territory were built by foreign companies. The bad financial situation of the Ottoman Empire was reflected in the privileges given to the companies, and the lines built were shaped in order to move them from the productive inner regions where agricultural production was made to the ports. European states have entered into a diplomatic struggle in order to obtain the right to privilege. This situation manifests itself on routes that do not integrate the lines constructed and develop in line with the interests of the country.

In this study, station buildings within the borders of Kütahya province were examined. The nine station buildings discussed generally show similar characteristics in terms of plan and place understanding, building material and technique, building elements and decoration. The buildings built as a type project are generally rectangular and have two floors. Stone, brick and wood were used together as building materials in the station buildings. The covering systems of the structures are wooden cradles or hipped roofs and they are covered with Marseille tiles. Decoration elements are few in simple and simple structures.

The station buildings, which became the center of attraction in the region where they were built, were examined in terms of plan and place features, building elements, building material and technique and their place and importance in Art History were tried to be emphasized by comparing them with similar examples in Anatolia.

Keywords: Kütahya, Railway, Transportation, Station Building, Architectural, History of Art.

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	iv
HARİTALAR DİZİNİ	xii
PLANLAR VE KESİTLER DİZİNİ	xiii
ÇİZİMLER DİZİNİ.....	xvii
FOTOĞRAFLAR DİZİNİ	xix
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xxiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Avrupa’da Demiryollarının Tarihsel Gelişimi	3
1.2. Osmanlı Dönemi’nde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi.....	7
1.3. Cumhuriyet Dönemi’nde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi	35

İKİNCİ BÖLÜM

KÜTAHYA’NIN COĞRAFI KONUMU VE TARİHÇESİ

2.1. Kütahya’nın Coğrafi Konumu.....	44
2.2. Kütahya’nın Tarihçesi.....	46

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KÜTAHYA’DAKİ TREN İSTASYONLARI

3.1. Alayunt Tren İstasyonu Sahası.....	52
3.1.1. İstasyon Binası	52
3.1.1.1. Konum.....	52
3.1.1.2. Tarihçe.....	52
3.1.1.3. Mimari Özellikleri.....	53
3.1.1.4. Kat Planları.....	53
3.1.1.4.1. Zemin Kat Planı	53
3.1.1.4.2. Birinci Kat Planı.....	54
3.1.1.5. Cephe Özellikleri	54
3.1.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	55
3.1.1.7. Süsleme Özellikleri	56
3.1.2. Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı.....	56
3.1.2.1. Konum.....	56
3.1.2.2. Tarihçe.....	56
3.1.2.3. Mimari Özellikleri.....	56

3.1.2.4. Kat Planları.....	57
3.1.2.4.1. Zemin Kat Planı	57
3.1.2.5. Cephe Özellikleri	57
3.1.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	58
3.1.2.7. Süsleme Özellikleri	58
3.1.3. Kısım Şefi Lojmanı	58
3.1.3.1. Konum.....	58
3.1.3.2. Tarihçe.....	58
3.1.3.3. Mimari Özellikleri.....	58
3.1.3.4. Kat Planları.....	59
3.1.3.4.1. Bodrum Kat Planı.....	59
3.1.3.4.2. Zemin Kat Planı	59
3.1.3.5. Cephe Özellikleri	59
3.1.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	59
3.1.3.7. Süsleme Özellikleri	60
3.1.4. Kısım Yazıhanesi	60
3.1.4.1. Konum.....	60
3.1.4.2. Tarihçe.....	60
3.1.4.3. Mimari Özellikleri.....	60
3.1.4.4. Kat Planları.....	60
3.1.4.4.1. Zemin Kat Planı	60
3.1.4.5. Cephe Özellikleri	60
3.1.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	61
3.1.4.7. Süsleme Özellikleri	61
3.1.5. Lojman Binası	61
3.1.5.1. Konum.....	61
3.1.5.2. Tarihçe.....	61
3.1.5.3. Mimari Özellikleri.....	61
3.1.5.4. Kat Planları.....	61
3.1.5.4.1. Zemin Kat Planı	61
3.1.5.5. Cephe Özellikleri	62
3.1.5.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	62
3.1.5.7. Süsleme Özellikleri	62
3.1.6. Üçlü Lojman Binası	63
3.1.6.1. Konum.....	63
3.1.6.2. Tarihçe.....	63
3.1.6.3. Mimari Özellikleri.....	63
3.1.6.4. Kat Planları.....	63
3.1.6.4.1. Zemin Kat Planı	63
3.1.6.4.2. Birinci Kat Planı.....	64
3.1.6.5. Cephe Özellikleri	64
3.1.6.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	65
3.1.6.7. Süsleme Özellikleri	65
3.2. Sabuncupınar Tren İstasyonu Sahası	65
3.2.1. İstasyon Binası	66
3.2.1.1. Konum.....	66
3.2.1.2. Tarihçe.....	66
3.2.1.3. Mimari Özellikleri.....	66
3.2.1.4. Kat Planları.....	67
3.2.1.4.1. Bodrum Kat Planı.....	67

3.2.1.4.2. Zemin Kat Planı	67
3.2.1.4.3. Birinci Kat Planı.....	68
3.2.1.5. Cephe Özellikleri	69
3.2.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	70
3.2.1.7. Süsleme Özellikleri	71
3.2.2. Pompa Binası ve Lojmanı	71
3.2.2.1. Konum.....	71
3.2.2.2. Tarihçe.....	71
3.2.2.3. Mimari Özellikleri.....	71
3.2.2.4. Kat Planları.....	72
3.2.2.4.1. Zemin Kat Planı	72
3.2.2.5. Cephe Özellikleri	72
3.2.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	72
3.2.2.7. Süsleme Özellikleri	73
3.2.3. Amele Barakası	73
3.2.3.1. Konum.....	73
3.2.3.2. Tarihçe.....	73
3.2.3.3. Mimari Özellikleri.....	73
3.2.3.4. Kat Planları.....	73
3.2.3.4.1. Zemin Kat Planı	73
3.2.3.5. Cephe Özellikleri	74
3.2.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	74
3.2.3.7. Süsleme Özellikleri	74
3.2.4. Tuvalet Binası	74
3.2.4.1. Konum.....	74
3.2.4.2. Tarihçe.....	74
3.2.4.3. Mimari Özellikleri.....	74
3.2.4.4. Kat Planları.....	75
3.2.4.4.1. Zemin Kat Planı	75
3.2.4.5. Cephe Özellikleri	75
3.2.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	75
3.2.4.7. Süsleme Özellikleri	75
3.3. Dumlupınar Tren İstasyonu Sahası	75
3.3.1. İstasyon Binası	76
3.3.1.1. Konum.....	76
3.3.1.2. Tarihçe.....	76
3.3.1.3. Mimari Özellikleri.....	76
3.3.1.4. Kat Planları.....	77
3.3.1.4.1. Zemin Kat Planı	77
3.3.1.4.2. Birinci Kat Planı.....	77
3.3.1.5. Cephe Özellikleri	78
3.3.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	78
3.3.1.7. Süsleme Özellikleri	79
3.3.2. Açık Hangar	79
3.3.2.1. Konum.....	79
3.3.2.2. Tarihçe.....	79
3.3.2.3. Mimari Özellikleri.....	79
3.3.2.4. Kat Planları.....	79
3.3.2.4.1. Zemin Kat Planı	79
3.3.2.5. Cephe Özellikleri	80

3.3.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	80
3.3.2.7. Süsleme Özellikleri	80
3.3.3. Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası.....	80
3.3.3.1. Konum.....	80
3.3.3.2. Tarihçe.....	80
3.3.3.3. Mimari Özellikleri.....	80
3.3.3.4. Kat Planları.....	81
3.3.3.4.1. Zemin Kat Planı	81
3.3.3.5. Cephe Özellikleri	81
3.3.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	81
3.3.3.7. Süsleme Özellikleri	81
3.3.4. Tuvalet Binası	82
3.3.4.1. Konum.....	82
3.3.4.2. Tarihçe.....	82
3.3.4.3. Mimari Özellikleri.....	82
3.3.4.4. Kat Planları.....	82
3.3.4.4.1. Zemin Kat Planı	82
3.3.4.5. Cephe Özellikleri	82
3.3.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	83
3.3.4.7. Süsleme Özellikleri	83
3.4. Emirler Tren İstasyonu Sahası	83
3.4.1. İstasyon Binası	83
3.4.1.1. Konum.....	83
3.4.1.2. Tarihçe.....	83
3.4.1.3. Mimari Özellikleri.....	84
3.4.1.4. Kat Planları.....	84
3.4.1.4.1. Zemin Kat Planı	84
3.4.1.4.2. Birinci Kat Planı.....	85
3.4.1.5. Cephe Özellikleri	86
3.4.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	87
3.4.1.7. Süsleme Özellikleri	88
3.5. Köprüören Tren İstasyonu Sahası	88
3.5.1. İstasyon Binası	88
3.5.1.1. Konum.....	88
3.5.1.2. Tarihçe.....	88
3.5.1.3. Mimari Özellikleri.....	89
3.5.1.4. Kat Planları.....	90
3.5.1.4.1. Bodrum Kat Planı.....	90
3.5.1.4.2. Zemin Kat Planı	90
3.5.1.4.3. Birinci Kat Planı.....	91
3.5.1.5. Cephe Özellikleri	92
3.5.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	93
3.5.1.7. Süsleme Özellikleri	93
3.5.2. Pompa Binası ve Lojmanı	94
3.5.2.1. Konum.....	94
3.5.2.2. Tarihçe.....	94
3.5.2.3. Mimari Özellikleri.....	94
3.5.2.4. Kat Planları.....	94
3.5.2.4.1. Zemin Kat Planı	94
3.5.2.4.2. Birinci Kat Planı.....	95

3.5.2.4.3. İkinci Kat Planı	95
3.5.2.5. Cephe Özellikleri	95
3.5.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	95
3.5.2.7. Süsleme Özellikleri	95
3.5.3. Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı.....	96
3.5.3.1. Konum.....	96
3.5.3.2. Tarihçe.....	96
3.5.3.3. Mimari Özellikleri.....	96
3.5.3.4. Kat Planları.....	96
3.5.3.4.1. Zemin Kat Planı	96
3.5.3.5. Cephe Özellikleri	96
3.5.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	97
3.5.3.7. Süsleme Özellikleri	97
3.5.4. Tuvalet Binası	97
3.5.4.1. Konum.....	97
3.5.4.2. Tarihçe.....	97
3.5.4.3. Mimari Özellikleri.....	97
3.5.4.4. Kat Planları.....	98
3.5.4.4.1. Zemin Kat Planı	98
3.5.4.5. Cephe Özellikleri	98
3.5.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	98
3.5.4.7. Süsleme Özellikleri	98
3.6. Tavşanlı Tren İstasyonu Sahası.....	99
3.6.1. İstasyon Binası	99
3.6.1.1. Konum.....	99
3.6.1.2. Tarihçe.....	99
3.6.1.3. Mimari Özellikleri.....	99
3.6.1.4. Kat Planları.....	100
3.6.1.4.1. Zemin Kat Planı	100
3.6.1.5. Cephe Özellikleri	100
3.6.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	101
3.6.1.7. Süsleme Özellikleri	101
3.6.2. Su Deposu	101
3.6.2.1. Konum.....	101
3.6.2.2. Tarihçe.....	101
3.6.2.3. Mimari Özellikleri.....	101
3.6.2.4. Kat Planları.....	102
3.6.2.4.1. Zemin Kat Planı	102
3.6.2.5. Cephe Özellikleri	102
3.6.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	102
3.6.2.7. Süsleme Özellikleri	102
3.7. Demirli Tren İstasyonu Sahası.....	102
3.7.1. İstasyon Binası	103
3.7.1.1. Konum.....	103
3.7.1.2. Tarihçe.....	103
3.7.1.3. Mimari Özellikleri.....	103
3.7.1.4. Kat Planları.....	104
3.7.1.4.1. Bodrum Kat Planı.....	104
3.7.1.4.2. Zemin Kat Planı	104
3.7.1.4.3. Birinci Kat Planı.....	105

3.7.1.5. Cephe Özellikleri	106
3.7.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	107
3.7.1.7. Süsleme Özellikleri	107
3.7.2. Tuvalet Binası	108
3.7.2.1. Konum.....	108
3.7.2.2. Tarihçe.....	108
3.7.2.3. Mimari Özellikleri.....	108
3.7.2.4. Kat Planları.....	108
3.7.2.4.1. Zemin Kat Planı	108
3.7.2.5. Cephe Özellikleri	109
3.7.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	109
3.7.2.7. Süsleme Özellikleri	109
3.8. Değirmisaz Tren İstasyonu Sahası	109
3.8.1. İstasyon Binası	109
3.8.1.1. Konum.....	109
3.8.1.2. Tarihçe.....	110
3.8.1.3. Mimari Özellikleri.....	110
3.8.1.4. Kat Planları.....	110
3.8.1.4.1. Bodrum Kat Planı.....	110
3.8.1.4.2. Zemin Kat Planı	111
3.8.1.4.3. Birinci Kat Planı.....	111
3.8.1.5. Cephe Özellikleri	112
3.8.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	113
3.8.1.7. Süsleme Özellikleri	113
3.9. Balıköy Tren İstasyonu Sahası.....	114
3.9.1. İstasyon Binası	114
3.9.1.1. Konum.....	114
3.9.1.2. Tarihçe.....	114
3.9.1.3. Mimari Özellikleri.....	115
3.9.1.4. Kat Planları.....	115
3.9.1.4.1. Bodrum Kat Planı.....	115
3.9.1.4.2. Zemin Kat Planı	115
3.9.1.4.3. Birinci Kat Planı.....	116
3.9.1.5. Cephe Özellikleri	117
3.9.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	118
3.9.1.7. Süsleme Özellikleri	119
3.9.2. Lojman Binası	119
3.9.2.1. Konum.....	119
3.9.2.2. Tarihçe.....	119
3.9.2.3. Mimari Özellikleri.....	120
3.9.2.4. Kat Planları.....	120
3.9.2.4.1. Bodrum Kat Planı.....	120
3.9.2.4.2. Zemin Kat Planı	120
3.9.2.4.3. Birinci Kat Planı.....	121
3.9.2.5. Cephe Özellikleri	121
3.9.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	122
3.9.2.7. Süsleme Özellikleri	122
3.9.3. Kısım Şefliği Binası	122
3.9.3.1. Konum.....	122
3.9.3.2. Tarihçe.....	122

3.9.3.3. Mimari Özellikleri.....	122
3.9.3.4. Kat Planları.....	123
3.9.3.4.1. Zemin Kat Planı	123
3.9.3.5. Cephe Özellikleri	123
3.9.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	123
3.9.3.7. Süsleme Özellikleri	124
3.9.4. Makasçı Lojmanı.....	124
3.9.4.1. Konum.....	124
3.9.4.2. Tarihçe.....	124
3.9.4.3. Mimari Özellikleri.....	124
3.9.4.4. Kat Planları.....	124
3.9.4.4.1. Zemin Kat Planı	124
3.9.4.5. Cephe Özellikleri	125
3.9.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	125
3.9.4.7. Süsleme Özellikleri	125
3.9.5. Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı.....	125
3.9.5.1. Konum.....	125
3.9.5.2. Tarihçe.....	126
3.9.5.3. Mimari Özellikleri.....	126
3.9.5.4. Kat Planları.....	126
3.9.5.4.1. Zemin Kat Planı	126
3.9.5.4.2. Birinci Kat Planı.....	126
3.9.5.5. Cephe Özellikleri	127
3.9.5.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	127
3.9.5.7. Süsleme Özellikleri	127

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEĞERLENDİRME VE KARŞILAŞTIRMA

4.1. Plan Özellikleri.....	129
4.1.1. Yolcu Binaları	130
4.1.2. Lojmanlar	133
4.1.3. Su Depoları	133
4.1.4. Hangarlar.....	134
4.1.5. Ambarlar (Mal Depoları)	134
4.1.6. Tuvalet Binaları.....	134
4.2. Cephe Özellikleri	134
4.3. Malzeme ve Teknik Özellikleri.....	138
4.3.1. Taş.....	139
4.3.2. Ahşap	139
4.3.3. Kiremit	140
4.3.4. Demir	140
4.3.5. Alçı ve Çini	141
4.4. Mimari Elemanlar	141
4.4.1. Duvarlar.....	141
4.4.2. Örtü Sistemi	141
4.5. Yapı Elemanları	142
4.5.1. Kapılar.....	142
4.5.2. Pencereler.....	143
4.6. Süsleme	144

SONUÇ	145
KAYNAKLAR	148
EKLER.....	161
HARİTALAR.....	174
PLAN VE KESİTLER	178
ÇİZİMLER.....	215
FOTOĞRAFLAR.....	232
ÖZ GEÇMİŞ	304

HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1: Kütahya İlinde Yer Alan İstasyon Binaları (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	174
Harita 2: Alayunt Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	174
Harita 3: Sabuncupınar Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	175
Harita 4: Dumlupınar Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	175
Harita 5: Emirler Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	175
Harita 6: Köprüören Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	176
Harita 7: Tavşanlı Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	176
Harita 8: Demirli Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	176
Harita 9: Değirmisaz Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	177
Harita 10: Balıköy Tren İstasyonu (TCDD Demiryolları Haritası İşlenerek)	177

PLAN VE KESİTLER DİZİNİ

Plan 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	178
Plan 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	178
Plan 3: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	179
Plan 4: Alayunt İstasyonu Kısım Şefi Lojmanı Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	179
Plan 5: Alayunt İstasyonu Kısım Şefi Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	180
Plan 6: Alayunt İstasyonu Kısım Şefi Lojmanı Tavan Arası Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	180
Plan 7: Alayunt İstasyonu Kısım Şefliği Yazıhanesi Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	181
Plan 8: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	181
Plan 9: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	182
Plan 10: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	182
Plan 11: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	183
Plan 12: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	183
Plan 13: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	184
Plan 14: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	184
Plan 15: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	185
Plan 16: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı İkinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	185
Plan 17: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	186
Plan 18: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	186
Plan 19: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	187
Plan 20: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	187
Plan 21: Dumlupınar İstasyonu Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	188
Plan 22: Dumlupınar İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	188
Plan 23: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	189
Plan 24: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	189

Plan 25: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	190
Plan 26: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	190
Plan 27: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	191
Plan 28: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	191
Plan 29: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	192
Plan 30: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı İkinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	192
Plan 31: Köprüören İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	193
Plan 32: Köprüören İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	193
Plan 33: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	194
Plan 34: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	194
Plan 35: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	195
Plan 36: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu İkinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	195
Plan 37: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	196
Plan 38: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	196
Plan 39: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	197
Plan 40: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	197
Plan 41: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	198
Plan 42: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	198
Plan 43: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	199
Plan 44: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	199
Plan 45: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	200
Plan 46: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	200
Plan 47: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	201
Plan 48: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	201
Plan 49: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	202

Plan 50: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	202
Plan 51: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	203
Plan 52: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	203
Plan 53: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek)	204
Kesit 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	205
Kesit 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	205
Kesit 3: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	206
Kesit 4: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	206
Kesit 5: Alayunt İstasyonu Lojman Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	206
Kesit 6: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	207
Kesit 7: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	207
Kesit 8: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	207
Kesit 9: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	208
Kesit 10: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	208
Kesit 11: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	209
Kesit 12: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	209
Kesit 13: Dumlupınar İstasyonu Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	209
Kesit 14: Emirler İstasyonu Yolcu Binası A-A Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	210
Kesit 15: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	210
Kesit 16: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	211
Kesit 17: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	211
Kesit 18: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	212
Kesit 19: Demirli İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	212
Kesit 20: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	212
Kesit 21: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	213

Kesit 22: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	213
Kesit 23: Balıköy İstasyonu Lojman Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	213
Kesit 24: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası A-A Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	214
Kesit 25: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	214
Kesit 26: : Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	214

ÇİZİMLER DİZİNİ

Çizim 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	215
Çizim 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	215
Çizim 3: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	216
Çizim 4: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Kuzey Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	216
Çizim 5: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	216
Çizim 6: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	217
Çizim 7: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi Kuzey Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	217
Çizim 8: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi Batı Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	217
Çizim 9: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	218
Çizim 10: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Kuzey Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	218
Çizim 11: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	218
Çizim 12: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	219
Çizim 13: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Kuzey Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	219
Çizim 14: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	219
Çizim 15: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	220
Çizim 16: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	220
Çizim 17: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	221
Çizim 18: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	221
Çizim 19: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	222
Çizim 20: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	222
Çizim 21: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	222
Çizim 22: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	223
Çizim 23: Dumlupınar İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	223
Çizim 24: Dumlupınar İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Doğu Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	223

Çizim 25: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	224
Çizim 26: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	224
Çizim 27: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	225
Çizim 28: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Batı Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	225
Çizim 29: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	226
Çizim 30: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	226
Çizim 31: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	226
Çizim 32: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	227
Çizim 33: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Batı Cephe Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	227
Çizim 34: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	227
Çizim 35: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	228
Çizim 36: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	228
Çizim 37: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	228
Çizim 38: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	229
Çizim 39: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	229
Çizim 40: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	229
Çizim 41: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	230
Çizim 42: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	230
Çizim 43: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	230
Çizim 44: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	231
Çizim 45: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı Doğu ve Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	231
Çizim 46: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi)	231

FOTOĞRAFLAR DİZİNİ

Fotoğraf 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü	232
Fotoğraf 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü	232
Fotoğraf 3: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü	233
Fotoğraf 4: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Üst Kata Çıkışı Sağlayan Merdivenin Görünüşü	233
Fotoğraf 5: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat İç Mekan Kapısı Görünüşü	234
Fotoğraf 6: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası	234
Fotoğraf 7: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Pencereleleri	235
Fotoğraf 8: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Görünüşü	235
Fotoğraf 9: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Pencereleleri	236
Fotoğraf 10: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü	236
Fotoğraf 11: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Kapısının Görünüşü	237
Fotoğraf 12: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü	237
Fotoğraf 13: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü	238
Fotoğraf 14: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü	238
Fotoğraf 15: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü	239
Fotoğraf 16: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Kuzey Cephesi Görünüşü	239
Fotoğraf 17: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü	240
Fotoğraf 18: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü	240
Fotoğraf 19: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Kuzey Cephesi Görünüşü	241
Fotoğraf 20: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü	241
Fotoğraf 21: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü	242
Fotoğraf 22: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Merdiven Detayı	242
Fotoğraf 23: Sabuncupınar İstasyonu Ambar Binası İç Mekan Görünüşü	243
Fotoğraf 24: Sabuncupınar İstasyonu Antreyle Ambar Arasındaki Kapı	243
Fotoğraf 25: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis İçi Görünüş	244
Fotoğraf 26: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis İçi Görünüş	244
Fotoğraf 27: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Giriş Kapısı	245
Fotoğraf 28: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Doğu Duvarı ve Gişe Penceresi	245
Fotoğraf 29: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Batı Duvarı	246
Fotoğraf 30: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Kapı Örneği	246
Fotoğraf 31: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Pencere Örneği	247
Fotoğraf 32: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü	247
Fotoğraf 33: Sabuncupınar İstasyonu Ambar Binası Kapısının Dıştan Görünüşü	248
Fotoğraf 34: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü	248
Fotoğraf 35: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü	249
Fotoğraf 36: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü	249
Fotoğraf 37: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi	250
Fotoğraf 38: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Kuzey Cephesi	250
Fotoğraf 39: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güneydoğu Yönünden Görünüşü	251
Fotoğraf 40: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Kuzeybatı Görünüşü	251
Fotoğraf 41: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Güneydoğu Görünüşü	252
Fotoğraf 42: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü	252
Fotoğraf 43: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güneydoğu Cephesi Görünüşü	253
Fotoğraf 44: Dumlupınar İstasyonu İstasyon Şefi Ofisi İç Mekan Görünüşü	253
Fotoğraf 45: Dumlupınar İstasyonu İstasyon Şefi Ofisi İç Mekan Görünüşü	254

Fotoğraf 46: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Görünüşü	254
Fotoğraf 47: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Doğu Duvarı ve Gişe Penceresi	255
Fotoğraf 48: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Penceresi (İçeriden Görünüşü)	255
Fotoğraf 49: Dumlupınar İstasyonu Ambar Binası İç Mekan Görünüşü	256
Fotoğraf 50: Dumlupınar İstasyonu Ambar Binası Çatı Kirişleri	256
Fotoğraf 51: Dumlupınar İstasyonu Depo Bölümü İç Mekan Görünüşü	257
Fotoğraf 52: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü	257
Fotoğraf 53: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Kapısı	258
Fotoğraf 54: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Penceresi	258
Fotoğraf 55: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü	259
Fotoğraf 56: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Güneydoğu Cephesi Görünüşü	259
Fotoğraf 57: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü	260
Fotoğraf 58: Dumlupınar İstasyonu Açık Hangar Binası Görünüşü	260
Fotoğraf 59: Dumlupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü	261
Fotoğraf 60: Dumlupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güneybatı Yönünden Görünüş	261
Fotoğraf 61: Emirler İstasyonu Ambar Binası İç Mekan Görünüşü	262
Fotoğraf 62: Emirler İstasyonu Ambar Binası Çatı Kirişleri	262
Fotoğraf 63: Emirler İstasyonu Ambar Binası Güney Cephe Görünüşü	263
Fotoğraf 64: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat İstasyon Şefi Ofisi	263
Fotoğraf 65: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat İstasyon Şefi Ofisi	264
Fotoğraf 66: Emirler İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Kuzey Duvarı Görünüşü	264
Fotoğraf 67: Emirler İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Güney Duvarı Görünüşü	265
Fotoğraf 68: Emirler İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Gişe Penceresi	265
Fotoğraf 69: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü	266
Fotoğraf 70: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Pencere Örneği	266
Fotoğraf 71: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Pencere Örneği	267
Fotoğraf 72: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü (Detay)	267
Fotoğraf 73: Emirler İstasyonu Ambar Binası Kapı Örneği	268
Fotoğraf 74: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü (Detay)	268
Fotoğraf 75: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü	269
Fotoğraf 76: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Kapı Örneği	269
Fotoğraf 77: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü	270
Fotoğraf 78: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe Görünüşü	270
Fotoğraf 79: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesindeki Pencere ve Pano	271
Fotoğraf 80: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası İstasyon Şefi Ofisi	271
Fotoğraf 81: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası İstasyon Şefi Ofisi	272
Fotoğraf 82: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası İstasyon Şefi Ofisi	272
Fotoğraf 83: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü	273
Fotoğraf 84: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Saçak Altı Destekleri ve Silme Kuşağının Birleştiği Yerler (Kapı Örneği)	273
Fotoğraf 85: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Saçak Altı Destekleri ve Silme Kuşağının Birleştiği Yerler (Pencere Örneği)	274
Fotoğraf 86: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü	274
Fotoğraf 87: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü	275
Fotoğraf 88: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe Görünüşü	275
Fotoğraf 89: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi	276
Fotoğraf 90: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Kuzey Cephesi	276
Fotoğraf 91: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Doğu Cephesi	277

Fotoğraf 92: Köprüören İstasyonu Tuvalet Binası Güneybatı Yönünden Görünüşü	277
Fotoğraf 93: Köprüören İstasyonu Tuvalet Binası Kuzeydoğu Yönünden Görünüşü	278
Fotoğraf 94: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Lojistik Şefi Ofisi Kuzey Yönü	278
Fotoğraf 95: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Lojistik Şefi Ofisi Doğu Yönü	279
Fotoğraf 96: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Lojistik Şefi Ofisi Güney Yönü	279
Fotoğraf 97: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Antresi	280
Fotoğraf 98: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Antresi	280
Fotoğraf 99: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü	281
Fotoğraf 100: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü	281
Fotoğraf 101: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü	282
Fotoğraf 102: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe Görünüşü	282
Fotoğraf 103: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Güneydoğu Yönü Görünüşü	283
Fotoğraf 104: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Doğu Yönü Görünüşü	283
Fotoğraf 105: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü	284
Fotoğraf 106: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güneybatı Yönünden Görünüş	284
Fotoğraf 107: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güneydoğu Yönünden Görünüş	285
Fotoğraf 108: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü	285
Fotoğraf 109: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü	286
Fotoğraf 110: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü	286
Fotoğraf 111: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Güneybatı Yönünden Görünüş	287
Fotoğraf 112: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Doğu Cephesi Görünüşü	287
Fotoğraf 113: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Merdiveni	288
Fotoğraf 114: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü	288
Fotoğraf 115: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü	289
Fotoğraf 116: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Kuzey Yönü Görünüşü ...	289
Fotoğraf 117: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Güney Yönü Görünüşü ...	290
Fotoğraf 118: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Gişe Penceresi	290
Fotoğraf 119: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Koridor Görünüşü	291
Fotoğraf 120: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası	291
Fotoğraf 121: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü	292
Fotoğraf 122: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü	292
Fotoğraf 123: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü	293
Fotoğraf 124: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü	293
Fotoğraf 125: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü	294
Fotoğraf 126: Balıköy İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu ve Bilet Gişesi Görünüşü	294
Fotoğraf 127: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Kapı Örneği	295
Fotoğraf 128: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Alt Kat Pencere Örneği	295
Fotoğraf 129: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü	296
Fotoğraf 130: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü	296
Fotoğraf 131: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü	297
Fotoğraf 132: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü	297
Fotoğraf 133: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Güney Cephe Görünüşü	298
Fotoğraf 134: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Kuzey Cephe Görünüşü	298
Fotoğraf 135: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü	299
Fotoğraf 136: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü	299
Fotoğraf 137: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Güney Cephesi Görünüşü	300
Fotoğraf 138: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Doğu Cephesi Görünüşü	300
Fotoğraf 139: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Batı Cephesi Görünüşü	301
Fotoğraf 140: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephe Görünüşü	301

Fotoğraf 141: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Kuzey Cephe Görünüşü	302
Fotoğraf 142: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Doğu Cephesi Görünüşü	302
Fotoğraf 143: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Batı Cephesi Görünüşü	303

KISALTMALAR DİZİNİ

<i>age.</i>	Adı Geçen Eser
<i>agm.</i>	Adı Geçen Makale
<i>agt.</i>	Adı Geçen Tez
<i>der.</i>	Derleyen
<i>çev.</i>	Çeviren
<i>haz.</i>	Hazırlayan
<i>m.</i>	Metre
<i>bkz.</i>	Bakınız
<i>c.</i>	Cilt
<i>s.</i>	Sayfa
<i>B.</i>	Bodrum Kat
<i>Z.</i>	Zemin Kat
<i>1K.</i>	Birinci Kat
<i>No.lu</i>	Numaralı
<i>K.K.V.K.K.</i>	Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu
<i>TCDD</i>	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<i>TDVİA</i>	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
<i>İSAM</i>	İslam Araştırmaları Merkezi
<i>Foto.</i>	Fotoğraf

GİRİŞ

Buldukları bölgenin gelişimine yön veren istasyon binaları, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde yoğun bir şekilde inşa edilmiştir. Kentlerin ulaşım, ticari ve sosyo-kültürel hayatında önemli rol oynayan istasyon binalarına Kütahya merkez ve ilçelerinde de karşılaşılmaktadır.

Kütahya'nın tarihi, ekonomisi, halk kültürü, sosyo-kültürel yaşamı, dini ve sivil mimarisi konularında yayınlanan birçok kitap, makale ve tezler olmasına karşın, demiryolu ulaşımının bir parçası olan istasyon binaları konusunda şimdiye kadar ayrıntılı ve geniş ölçekli çalışmanın olmadığı bilinmektedir. Bu konuda yapılan çalışmalara bazı kataloglarda, envanter ve bina bilgi fişlerinde rastlanılmaktadır. Tezin konusunu oluşturan yapılara, kaynaklarda genellikle yüzeysel olarak değinilmektedir. Tez kapsamında incelenen istasyon binaları belgelenecek şekilde arşivlenmiştir.

Yapılan arazi çalışması sonucunda Kütahya'da yer alan istasyon binaları tespit edilmiştir. İncelenen yapıların Sanat Tarihi içindeki yeri ve önemi belirlenmeye çalışılmıştır. Tezin ilk aşamasında, çalışmanın konusunu oluşturan demiryolları ve istasyon binalarıyla ilgili olarak arşiv ve kaynak taraması yapılmıştır. Literatür çalışması kapsamında İstanbul Atatürk Kütüphanesi, İslam Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi, Galata Salt Araştırma Merkezi Kütüphanesi, Koç Üniversitesi Anadolu Medeniyetleri Araştırma Merkezi Kütüphanesi, Kütahya İl Halk Kütüphanesi'ne gidilmiştir. Ayrıca Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, TCDD Genel Müdürlüğü Emlak ve İnşaat Dairesi Başkanlığı, TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü, Kütahya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve Kütahya Belediyesi'nin arşivleri taranarak yapılara ait bilgi ve belgelere ulaşılmıştır.

İkinci aşamada tezin konusunu oluşturan yapıları incelemek amacıyla Kütahya'da arazi çalışması yapılmıştır. Arazi çalışması kapsamında yapıların ölçüleri alınıp, fotoğrafları çekilmiştir. Daha sonra arazi ve literatür çalışmaları sonucunda elde edilen veriler bilgisayar ortamına aktarılmıştır.

Tez çalışması kapsamında, Kütahya ilinde yer alan dokuz adet istasyon binası plan, cephe ve malzeme açısından incelenmiştir. Kütahya'daki Tren İstasyonları adlı tez çalışmasının konusunu oluşturan yapılar, TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar, Balıköy, Demirli, Emirler, Köprüören, Tavşanlı ve Değirmisaz istasyon sahaları içinde yer almaktadır.

Tezin birinci bölümünde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi anlatılmıştır. Bu bölüm “Avrupa’da Demiryollarının Tarihsel Gelişimi”, “Osmanlı Dönemi’nde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi” ve “Cumhuriyet Dönemi’nde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi” adlı üç alt başlık şeklinde ele alınmıştır. Bu bölümde demiryolu ve istasyon kavramları hakkında bilgiler verilmiş, demiryollarının endüstri devrimi sonucunda İngiltere’de ortaya çıkması ve Avrupa’ya yayılması, Osmanlı topraklarına gelmesi ve Cumhuriyet Dönemi’ndeki gelişmeler incelenmiştir. Demiryollarının Osmanlı’ya geldiği dönemde devletin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar ve demiryolu inşası için yabancı şirketlere verilen imtiyazlar anlatılmıştır. Avrupalı devletlerin demiryolu inşa faaliyetleriyle birlikte nüfuz oluşturma politikaları, ekonomik ve siyasi çıkarlarına karşılık, Osmanlı Devleti’nin oluşturduğu denge siyasetine değinilmiştir.

İkinci bölümde Kütahya’nın Coğrafi konumu ve Tarihçesi anlatılmıştır. Bu başlık altında coğrafi konum kısmında iklimi, bitki örtüsü, yüzey şekilleri ve tarım ürünleriyle ilgili konular ele alınırken, tarihçe kısmında kentin geçmişten günümüze tarihsel gelişimi incelenmiştir.

Üçüncü bölüm çalışmanın ana konusu olup, Kütahya ilinde yer alan dokuz adet istasyon binasının mimari özellikleri, plan, cephe, malzeme ve süsleme açısından incelenerek katalogu hazırlanmıştır. Katalog bölümünde, yapılar üç farklı güzergah üzerinde yer almasından dolayı güzergah sırasına göre değil, kronolojik sırayla ele alınmıştır. Bu sıralamaya göre; Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar, Emirler, Köprüören, Tavşanlı, Demirli, Değirmisaz ve Balıköy İstasyonu sırasıyla incelenmiştir. Bu istasyon yapılarından Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar İstasyonu Osmanlı döneminde, Emirler, Köprüören, Tavşanlı, Demirli, Değirmisaz ve Balıköy İstasyonu Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir. İncelenen yapılardan Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar, Köprüören, Tavşanlı ve Balıköy İstasyonu tescilli, Emirler, Demirli ve Değirmisaz İstasyonu tescilli değildir. Kütahya ili sınırları içerisinde yer alan Demirciören, Demirözü, Yoncalıhamam, Buzluk, Kızılcaköy ve Alöve İstasyonu yıkılmasından dolayı tez kapsamında incelenmemiştir.

Dördüncü bölümde ele alınan yapıların değerlendirilmesi ve karşılaştırılması yapılmıştır. Bu bölümde yapılar plan ve mekan özellikleri, malzemesi ve tekniği, mimari ve yapı elemanları, cephe ve süsleme özelliklerine göre değerlendirilmiştir. İncelenen yapılar, Anadolu’daki benzer özelliklere sahip istasyon binalarıyla ve bölgede yer alan kamu yapılarıyla karşılaştırılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Avrupa’da Demiryollarının Tarihsel Gelişimi

İnsan veya her türlü eşyanın bir noktadan başka bir noktaya doğru taşınması, yer değiştirmesi veya hareket etmesi anlamına gelen ulaşım, tarih boyunca insanlığa önemli katkı sağlar¹. Ülkelerin siyasi, iktisadi ve sosyo-kültürel gelişimini sağlayan temel unsurlardan biri de ulaşım². Tarım yapılarak elde edilen ürünlerin pazara ulaşması, sanayide gerekli olan hammaddenin hızlı şekilde fabrikalara gönderilmesi ve yeraltı madenlerinin işletilmesi düzenli bir ulaşım ağıyla gerçekleşir³.

Ulaşım amaçlı demiryolu sistemi kullanılmadan önce taş yol üzerinde kas gücüyle çekilen araçlar vasıtasıyla taşımacılık yapılırken, daha sonraki dönemlerde değişen teknolojiyle birlikte bu alanda da gelişim sağlanır⁴. Tekerlekli arabaların M.Ö. 7000 yılından beri kullanıldığı bilinmektedir⁵. M.Ö. 7. yüzyılda Asur’da yapılan yollar, tekerlekli araçlarla ulaşımın yapılmasını sağlar⁶. M.Ö. 3. yüzyılda Roma’nın yaptığı yollar, o zamana kadar ki en gelişmiş ulaşım ağını oluşturur. 15. yüzyıla gelindiğinde Avrupa’daki maden ocaklarında ahşap rayların kullanıldığı bilinir. Yeraltından çıkarılan maddeler, rayların üzerinde hareket eden bir vagon aracılığıyla taşınır. Demiryolları kullanılmaya başlandığı andan itibaren uygarlık tarihinin önemli parçası haline gelerek modernleşmenin sembollerinden biri olur⁷.

İktisadi gelişim, demiryollarının gelişimiyle paralellik gösterir. Demiryollarıyla birlikte ticaret, tarım ve endüstri alanlarında gelişmeler artar⁸.

¹ R. Sertaç Kayserilioğlu, *Osmanlı’da Ulaşımın Serüveni*, İstanbul 2011, Cilt 1, s. 14; Elif Gürsoy, *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*, İzmir 2016, s. 3.

² Yalçın Akarabulut, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 6, Ankara 1993, s. 163-164; Leyla Şen, “Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaştırma Sistemleri”, *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 95.

³ Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Malzemeleri İthalatı”, *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3/1-2, Ankara 1985, s. 263-264; Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Ankara 2006, s. 1; L. Şen, agm., s. 95-97.

⁴ Sedat Murat-Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım*, İstanbul 2010, s. 45.

⁵ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 14.

⁶ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 15.

⁷ Suavi Aydın, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 49.

⁸ Zafer Toprak, “Demiryolu, Devlet ve Modernite”, *Demir Yol Tren Çağı*, İstanbul 2003, s. 10-11; Gülpınar Akbulut, “Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri

Buhar gücünün ulaşım alanında kullanılması amacıyla gerçekleştirilen ilk girişimin 1680’li yıllarda Isaac Newton (1643-1727) tarafından yapıldığı bilinmektedir. Newton, buhar gücüyle çalışması planlanan bir araç tasarlamasına rağmen dönemin teknik yetersizliğinden dolayı bu girişim teori olarak kalır. İkinci girişim ise Fransız mühendis Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804) tarafından ordunun toplarını çekebilecek araç tasarımı için yapılır. Cugnot, 1770 yılında yaptığı top arabasıyla teorisini gerçekleştirir⁹. 18. yüzyılın ikinci yarısından sonra modern anlamdaki buhar makinesinin James Watt (1736-1819) tarafından geliştirilmesiyle, ulaşım alanında buhar gücünden yararlanılması amacıyla çalışmalar artar¹⁰.

1768 yılına gelindiğinde tahta ray yerine dökme ray kullanılmaya başlanır¹¹. Demirden yapılan rayların ilk defa Shropshire Colebrook Dale’de¹² kullanılması, demiryolu tarihindeki gelişmenin önemli bir adımını oluşturur.

18. yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devrimi’yle demiryolları ilk olarak İngiltere’de görülmeye başlanır¹³. Sanayileşmenin hızla geliştiği dönemde fabrikaların açılması, yeni şehirlerin kurulması, hammaddeye duyulan ihtiyaç, üretilen mallar için yeni pazar arayışı ve nüfus artışı gibi etkenler mevcut ulaşım sistemlerinin gelişimini gerekli kılar. Teknolojik gelişmeler ve bilim insanlarını destekleyen yatırımcılar demiryollarının yapımı için gerekli olan alt yapıyı hazırlar¹⁴.

Sanayi Devrimi’nin etkilerini 19. yüzyılın başlarında su buharıyla ilgili yapılan deneyler takip eder. Bu konu kapsamında çalışmalar yapan İngiliz maden mühendisi Richard Trevithick¹⁵ (1771-1833), 1802¹⁶ yılında raylar üzerinde gidebilen ve su buharıyla çalışan bir makine icat eder¹⁷.

(1876-1939)”, *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi*, 1/1, Erzurum 2012, s. 226-228.

⁹ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 188-189.

¹⁰ Anonim, “Demiryolları”, *Türkiye Ansiklopedisi*, Ankara 1956, Cilt II, s. 118-125.

¹¹ A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir 2002, s. 17.

¹² Yonca Kösebay Erkan, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2007, s. 7.

¹³ Ayla Efe, “Rayların Altında Kalan Makûs Tarih: Değişen Eskişehir”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 117.

¹⁴ E. Gürsoy, *age.*, s. 4.

¹⁵ A. N. Atilla, *age.*, s. 16-17.

¹⁶ Gülpınar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara 2010, s. 10.

¹⁷ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 189.

6 Şubat 1804¹⁸ tarihinde Richard Trevithick'in geliştirdiği lokomotifin Tram-Waggon adıyla Cardiff'ten yola çıkmasıyla birlikte tren, ilk defa ulaşım aracı olarak kullanılır¹⁹. 1814 yılında George Stephenson²⁰ (1781-1848), "Bluncher" adını verdiği altı ton ağırlığındaki ilk buharlı lokomotifi yapar. Stephenson, 1823 yılında Stockton-Darlington arasında demiryolu hattı kurma girişiminde bulunur. Bu hat mali destek bulması sonucunda 27 Eylül 1825 tarihinde açılır²¹. Stockton-Darlington demiryolunun açılışından beş yıl sonra, 16 Eylül 1830²² tarihinde Liverpool-Manchester hattında düzenli seferlerin başlatılmasıyla²³, modern anlamda ilk demiryolu ulaşımı gerçekleştirilir²⁴.

İngiltere'de 1830'lu yıllarda demiryollarının etkisiyle bir yandan sanayide gerekli olan hammaddenin temin edilmesi ve fabrikalara taşınması sağlanırken, diğer yandan üretilen malların da pazar alanlarına gönderimi yapılır²⁵. Hızlı ve güvenilir ulaşım sağlayan demiryoluyla maliyet düşer. İngiltere'de ortaya çıkan demiryolunun hızla Avrupa ve Amerika'ya yayılması sonucunda geniş ulaşım ağı oluşur²⁶. Ekonomik ve toplumsal yapıda gelişime katkı sağlayan ulaşım ile şehirler ve ülkeler arasındaki mesafeler kısalmakta, insanların sosyal etkinliği artmaktadır. Demiryollarıyla birlikte ulaştırma fiyatları düşer ve uluslararası ticaret artar.

Demiryolu 1830 yılında Amerika'da, 1835 yılında Almanya ve Belçika'da, 1837 yılında Fransa'da, 1838 yılında Avusturya-Macaristan'da, 1839 yılında İtalya'da kullanılır²⁷. Fransa'daki ilk demiryolu hattı 24 Ağustos 1837 tarihinde açılan Paris-Saint-

¹⁸ A. N. Atilla, *age.*, s. 17.

¹⁹ Anonim, "Demiryolu", *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, İstanbul 1990, Cilt 7, s. 110-111; G. Akbulut, *age.*, s. 10.

²⁰ A. N. Atilla, *age.*, s. 19.

²¹ A. N. Atilla, *age.*, s. 41; S. Aydın, *agm.*, s. 49; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 190.

²² Ali Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 309-340.

²³ Selen Durak, "19. Yüzyılda Geniş Açıklıklı Çatı Strüktürlerinin Gelişiminde Demiryolu İstasyon Binalarının Önemi", *6. Ulusal Çatı & Cephe Sempozyumu*, Bursa 2012, s. 2; A. N. Atilla, *age.*, s. 20.

²⁴ Fatih Mehmet Dervişoğlu, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet; Nuri Demirağ", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 101; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 190.

²⁵ Faruk Doğan, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Kırklareli-Babaeski Demiryolu", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9/42, Sinop 2016, s. 576; L. Şen, *agm.*, s. 96.

²⁶ Muzaffer Deniz, "Resmi Belgelerde Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi (1924-1942)", *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3/4, Burdur 2011, s. 25; Halil Özyiğit, "Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları", *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14/39, Hatay 2017, s. 380; E. Gürsoy, *age.*, s. 4.

²⁷ O. Tefik Taylan, *Demiryollar İşletmesi: Teşkilât, Tarifler, Katarlar ve Cer İşleri*, İstanbul 1936, s. 4; Y. Kösebay Erkan, *agt.*, s. 8.

Germain hattı olurken, İtalya’da ise ilk hat 3 Ekim 1839 tarihinde Napoli-Granatello arasında açılır²⁸.

Avrupa’da 1840 yılına gelindiğinde İngiltere’de 1348 km, Almanya’da 549 km, Fransa’da 497 km, Belçika’da 366 km, Avusturya-Macaristan’da 144 km, Rusya’da 26 km, Hollanda’da 17 km ve İtalya’da 8 km olmak üzere toplamda 2955 km demiryolu ağı bulunmaktadır. 1840 yılından sonra Avrupa’da demiryolu bulunan ülkelere 1844 yılında Danimarka, 1847 yılında İsveç ve 1848 yılında İspanya katılır. Avrupa’daki çeşitli ülkelere yayılan demiryolları, 19. yüzyılın ortasından itibaren hızını arttırarak dünya çapında tercih edilen ulaşım aracı olur. Yapılan demiryolları uzunluğu da bu durumu destekler niteliktedir. 1860 yılında bütün dünyada toplam 108.000 km olan demiryolu ağı, 1914 yılında 1.339.000 km’dir²⁹.

Hızlıca dünyaya yayılan demiryollarıyla ilgili olarak İlber Ortaylı: “*XIX. yüzyılda kolonyalist sistemin geldiği nokta ile ilgilidir. Kolonyalist anavatanın sanayi gereksinimini karşılamak üzere, yol ve liman gibi alt yapısal tesisler kuran yeni sömürgecilikte, sermaye ihraç eden kolonyalist ülkeler bütün dünyada en çok demiryoluna para yatırıyorlardı...*”, ifadesini kullanır³⁰.

Demiryolu hattı üzerinde belirli aralıklarla trenlerin yolcu ve yük indirip bindirmesi, yolcuların bilet alabilmesi, işletme faaliyetlerinin yapılabilmesi için inşa edilen binalara “istasyon” denir. İstasyon; Fransızca kökenli bir kelime olup, bekleme, beklenen yer anlamına gelir³¹. İstasyonların yapılacağı konuma göre boyutları değişmekte olup, küçüklerine “durak”, büyüklerine “gar” adı verilmektedir³². İstasyonlar hat üzerindeki konumlarına göre; ara, uç, kavşak ve rıhtım gibi isimler alır³³. Ulaşımın çift yönlü sağlandığı istasyonlara ara, tek yönlü olanlara ise uç istasyon denir³⁴. Hat üzerinde belirli aralıklarla inşa edilen istasyonlarda genellikle alt kat yolcuların bilet aldıkları ve tren bekledikleri salon, üst kat ise personele ait lojman olarak düzenlenir.

²⁸ A. N. Atilla, *age.*, s. 21.

²⁹ O. T. Taylan, *age.*, s. 4; Y. Kösebay Erkan, *agt.*, s. 8; E. Gürsoy, *age.*, s. 4.

³⁰ İlber Ortaylı, *II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara 1981, s. 37.

³¹ G. Lale Çoğgun Sobutay, *Türkiye’de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara 1996, s. 3.

³² Y. Kösebay Erkan, *agt.*, s. 119.

³³ E. Gürsoy, *age.*, s. 5.

³⁴ Y. Kösebay Erkan, *agt.*, s. 119.

Ayrıca ihtiyaca göre istasyon etrafında makasçı kulübesi, ambar, bakım ve tamir atölyesi, su deposu, pompa binası ve tuvalet gibi birimler yer alabilir³⁵.

Demiryolu hattı üzerinde inşa edilen istasyon binaları, yerleşim yerinden uzakta olsa bile zamanla gelişerek o bölgeyi merkezileştirir. Şehirlerin gelişiminde önemli rol oynayan istasyonlar, kentin hangi yöne doğru gelişim göstereceğini de belirler³⁶. Yerleşim olan noktalara demiryolu istasyonları yapılırken, aynı hat üzerinde yerleşim olmayan bölgeler dahi zaman içerisinde kentleşmeye başlar³⁷. Demiryolu aracılığıyla ulaşılan yerlere kitap, dergi ve gazete gibi yayınların gitmesiyle kültürel ortamın gelişimine katkıda bulunulurken, diğer yandan demiryoluyla ilgili terimler de dilimize girer³⁸. Demiryolu zamanla toplumsal yaşamı en çok etkileyen faktörlerden biri haline gelir.

1.2. Osmanlı Dönemi'nde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi

19. ve 20. yüzyıllarda Osmanlı Devleti siyasi, askeri ve ekonomik açıdan Batılı devletler karşısında geri kalmış durumdadır. Ülkede genel anlamda sanayi tesisleri kurulamadığı için tarımsal üretim ve yeraltı zenginliğinden yararlanma konusunda sorunlar yaşanır. Tarıma dayalı üretim, ekonominin büyük bölümünü oluştururken, buna paralel olarak verim düşüktür.

16 Ağustos 1838 tarihinde Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında yapılan Balta Limanı (Ticaret) Anlaşması³⁹ sonucunda Osmanlı toprakları, sanayileşen Avrupa devletlerinin açık pazarı haline gelir ve ekonomide dışa bağımlılık başlar⁴⁰. Yapılan ticaret anlaşmasıyla ithal edilen ürünler ülke içinde serbest dolaşım imkânı bulurken,

³⁵ Anonim, "Demiryolu", *Türk Ansiklopedisi*, Ankara 1966, Cilt XIII, s. 6-12; Ali Yıldız, "Tarihi Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımları Çerçevesinde Kırklareli İstasyonu Lokomotif Deposu İçin Bir Koruma Önerisi", *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 10/1, Edirne 2009, s. 27-28.

³⁶ Alidost Ertuğrul, "XIX. Yüzyılda Osmanlı'da Ortaya Çıkan Farklı Yapı Tipleri", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 7/13, İstanbul 2009, s. 303; Mehmet Emin Başar-Hacı Abdullah Erdoğan, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", *Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24/3, Konya 2009, s. 30; Ali Yıldız, "Kırklareli-Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi*, 5/1, Isparta 2013, s. 52-53; A. Efe, agm., s. 117.

³⁷ M. Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 25.

³⁸ Durmuş Yılmaz, "Osmanlı Modernleşme Sürecinde Demiryolu Ulaşımının Halkın Sosyo-Kültürel Yapısına Etkisi", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu*, İzmir 2011, Cilt 2, s. 1335-1336.

³⁹ Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri-I (1580-1838)*, Ankara 1974, s. 92-117.

⁴⁰ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul 1983, Cilt 10, s. 2758-2768.

1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı'yla birlikte yapılan mali ve idari reformlar⁴¹ sonucunda Osmanlı Devleti'nin kendi kendine yeten kapalı ekonomisi çözülür⁴². Yapılan ticaretle birlikte dışarıdan ithal edilen çok sayıda ürünün iç pazarda dolaşması, ülke ekonomisinin güçlenmesini engelleyerek dış ticaret açığı vermesine neden olur⁴³. 1875 yılında Osmanlı hükümeti tarafından yapılan açıklamada alınan dış borçların ödenemeyeceğinin belirtilmesi, Osmanlı maliyesinin iflas ettiğini gösterir. Ayrıca Rusya ile yapılan Kırım Savaşı (1853-1856) ve 93 Harbi (1877-1878)'nin yarattığı ekonomik sorunlar da Osmanlı Devleti'nin iktisadını etkiler. Savaşlardan sonra kaybedilen topraklar ve ödenen tazminatlar ülke ekonomisini daha da kötü duruma sokar⁴⁴.

Osmanlı Devleti'nin ticaret açığını kapatmak amacıyla gösterdiği çabalar sonuç vermeyince 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dış borçlanmalar başlar. Artan dış borçlanmalar geri ödenemeyince, Avrupalı devletler tarafından alacaklarının denetlenmesi için 1881 yılında İstanbul'da Düyun-ı Umumiye İdaresi⁴⁵, Muharrem Kararnamesi'yle kurulur⁴⁶. Bu dönemde İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'nin ekonomisi üzerinde etkili olarak ülkeyi yarı sömürge haline getirir. 19. yüzyılın sonlarına doğru sanayisine hammadde ve pazar arayan Almanya, Osmanlı'nın içinde bulunduğu şartları değerlendirerek kendine nüfuz alanı oluşturur. Osmanlı-Alman ilişkileri I. Dünya Savaşı'na (1914-1918) kadar artarak devam eder.

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı bittiğinde kendi kendine yetemeyen, dışa açık ekonomi politikası sonucu sanayisi çöken, madenleri azınlık ve yabancı sermayenin elinde olan, maliyesi Düyun-ı Umumiye İdaresi tarafından denetlenen, dış borçlarla ayakta durabilen bir ülke haline gelir⁴⁷.

Döneminin en hızlı ve güvenilir ulaşımını sağlayan demiryolu, Osmanlı yöneticilerinin de dikkatini çekmeyi başarır⁴⁸. Demiryolu, Osmanlı Devleti'nin ulaşım sorununu çözebilecek bir fırsat olarak düşünülmekte, siyasi, idari, iktisadi ve askeri

⁴¹ Murat Sarıca, *Siyasal Tarih*, İstanbul 1983, s. 127.

⁴² Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara 1987, s. 18; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 182.

⁴³ Bayram Kodaman, "Avrupa Emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğu'na Giriş Vasıtaları (1838-1914)", *Millî Kültür*, 2/1, Ankara 1990, s. 28.

⁴⁴ Vahdettin Engin, *Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid*, İstanbul 2017, s. 67.

⁴⁵ Bedri Gürsoy, "Muharrem Kararnamesinin 100. Yılı", *Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri*, Ankara 1982, s. 219-303.

⁴⁶ Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje: Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, İstanbul 2010, s. 17.

⁴⁷ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s. 4-5.

⁴⁸ M. M. Hülagü, *agm.*, s. 26; A. N. Atilla, *age.*, s. 40.

yönden büyük önem verilmektedir⁴⁹. Ulaşım politikasında daha çok askeri ve stratejik konulara ağırlık verilerek, ülkenin çeşitli yerlerinde çıkan isyanların bastırılıp, merkezi otoritenin sağlanacağı düşünülür⁵⁰. Osmanlı yönetim merkezinin eyaletlerde çıkan isyanları bastırma konusunda çektiği zorluklar, 23 Aralık 1876 tarihinde Kânûn-ı Esâsî'nin ilan edilmesinde etkili olan faktörlerden biri olur⁵¹.

Devletin parçalanmasını engelleyeceği düşüncesiyle demiryolu yapımında Halep, Bağdat, Şam ve Medine gibi Arap yarımadasında yer alan şehirlere öncelik verilir⁵². Osmanlı dönemi demiryollarında Hicaz hattı hariç, yapılan bütün hatlar yabancı şirketler tarafından inşa edilir⁵³. Yapılan demiryolları ticari amaçla inşa edilmelerine rağmen, yerel ölçekte olup, belirli bir düzen içerisinde ele alınmaz.

Osmanlı dönemi demiryolları, içinde bulunduğu dönemin şartları çerçevesinde gelişim gösterirken, ağırlıklı olarak yabancı sermayenin⁵⁴ etkili oluşu görülür. Osmanlı Devleti'nde Sultan Abdülmecid (1839-1861), Sultan Abdülaziz (1861-1876) ve Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) dönemlerinde demiryolu önemsenerek, inşa faaliyetleri başlatılır⁵⁵. Demiryolunun prestijli hale gelmesi ve kârlı yatırım olması zaman içinde Batılı yatırımcıların, Osmanlı topraklarında demiryolu yapmak için proje hazırlayarak saraya sunmalarını sağlar. Batılı devletler demiryolunu siyasi bir girişim aracı olarak kullanır⁵⁶.

⁴⁹ İ. Yıldırım, *age.*, s. 5; M. M. Hülagü, *agm.*, s. 28; Seyfi Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 94; L. Şen, *agm.*, s. 97; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 192.

⁵⁰ M. M. Hülagü, *agm.*, s. 26; S. Yıldırım, *agm.*, s. 94; A. N. Atilla, *age.*, s. 40; Ali Satan, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 209.

⁵¹ U. Gülsoy, *Kutsal Proje...*, s. 19.

⁵² M. M. Hülagü, *agm.*, s. 28.

⁵³ Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul 1985, Cilt 6, s. 1630-1635; Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 85; Ali Yıldız, "Demiryolu Mimarisinin Korunma Sorunları ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı İçin Bir Öneri", *Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 32/4, Adana 2017, s. 40.

⁵⁴ Mukaddes Arslan, "Millî Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 48; M. Serhan Yücel-M. Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 1, Sakarya 2016, s. 295.

⁵⁵ M. M. Hülagü, *agm.*, s. 26.

⁵⁶ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 193.

Osmanlı Devleti'nin dağılmasını engellemek amacıyla demiryolu yapılması gerektiğinin önemini Sultan Abdülaziz'in: "*memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım*", sözleri vurgular⁵⁷.

Sultan II. Abdülhamid'in saltanat yılları demiryolu yapımının en yoğun olduğu dönem olup⁵⁸, Beyrut-Şam, Afyon-Konya, İstanbul-Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Adana-Bağdat ve Adana-Şam-Medine hatları inşa edilir⁵⁹. II. Abdülhamid döneminde ulaşım ve iletişime büyük önem verilir. II. Abdülhamid, demiryollarıyla ilgili görüşünü şu şekilde: "*Demiryoluna gerçekten çok ihtiyaç vardır. Yeni hatlar yapılmakla, halkın refah seviyesi artacaktır. Ayrıca demiryollarının askeri birliklerin çabuk hareketini temin bakımından stratejik önemi vardır. Fakat sınır bölgelerine yapılacak demiryollarının, düşmanın ülkemizi istila etmesini kolaylaştıracağını da göz önünde bulundurmak ve bu konuda ihtiyatlı olmak lazımdır.*" ifade eder⁶⁰. Yapılan demiryolu ve telgraf hatlarıyla merkezi otorite güçlendirilmeye çalışılır⁶¹. Tahta çıkana kadar ki dönemde toplam 1145 km demiryolu inşa edilirken, II. Abdülhamid döneminde Rumeli'de 1193 km ve Anadolu'da 2507 km olmak üzere toplam 3700 km yapılır.

II. Abdülhamid'in, Osmanlı Devleti'ni yönettiği dönemde Paradis-Bucak (1870), Kasaba (Turgutlu)-Alaşehir (1871), Haydarpaşa-İzmit (1872), İzmit-Adapazarı (1873), Eskişehir-Ankara-Konya (1873), İstanbul-Bulgaristan-Yunanistan (1874), Kuyucuk-Sarayköy (1879), Torbalı-Bayındır-Tire (1879), Mersin-Adana (1886), Manisa-Soma (1887), Işıklı, Denizli, Tire-Ödemiş, Balaşık-Söke (1888), Alaşehir-Afyonkarahisar (1890), Mudanya-Bursa (1892), Sarıkamış, Kars-Erzurum (1899), Hicaz Demiryolu (1901), Bağdat Demiryolu (1904) hatlarının inşasına başlanır⁶².

Hızlı bir şekilde sanayileşen İngiltere, doğu topraklarındaki zenginlikten yararlanabilmek için Akdeniz'den geçerek Basra Körfezi üzerinden Hindistan'a varan rota oluşturur⁶³. Hindistan'a ulaşım amacıyla Fırat Vadisi-Basra Körfezi arasında demiryolu hattı yapımı planlanır. Bu doğrultuda 1830 yılında İngiliz subaylarından Topçu Albay Francis Rawdon Chesney (1789-1872) başkanlığında oluşturulan İngiliz sermaye grubu

⁵⁷ M. M. Hülagü, agm., s. 27.

⁵⁸ S. Aydın, agm., s. 53; S. Yıldırım, agm., s. 95; A. N. Atilla, *age.*, s. 44.

⁵⁹ M. M. Hülagü, agm., s. 28.

⁶⁰ V. Engin, *Bir Devrin Son Sultamı...*, s. 233-234.

⁶¹ S. Aydın, agm., s. 53; M. M. Hülagü, agm., s. 37; A. N. Atilla, *age.*, s. 44.

⁶² M. M. Hülagü, agm., s. 39-40.

⁶³ Bayram Nazır, "İstanbul'dan Basra'ya Kadar Uzanacak Demiryolu İnşası Hakkında Norel'in Layihası", *Mavi Atlas*, Sayı 6, Gümüşhane 2016, s. 61; L. Şen, agm., s. 98.

heyeti bölgeyi inceleyerek Fırat Nehri üzerinde gemi aracılığıyla ulaşımın sağlanabileceğini belirtir⁶⁴. Heyetin verdiği rapor, Osmanlı Devleti'ndeki ilk demiryolu girişimi olarak kabul edilir. Londra Sefiri Mehmet Namık Paşa (1804-1892) 25 Ekim 1834 tarihinde konuyla ilgili bir rapor hazırlayarak Osmanlı hükümetine gönderir⁶⁵.

Raporda demiryolunun belirlenen yerlerde yapılması durumunda elde edilecek gümrük vergileri ve ticaretle ekonomiye ciddi katkının yapılabileceği yazmaktadır. Mehmet Namık Paşa'nın görüşlerini değerlendiren devlet adamları, demiryolu yapımı için gereken izni İngiliz heyetine verir. Yapılan projeye göre; Basra Körfezi'yle Birecik arasında denizyolu üzerinden gemilerle sağlanacak ulaşım, Birecik'ten İskenderun'a kadar uzanan demiryolu hattıyla Akdeniz'e kadar getirilecektir⁶⁶. Proje, Süveyş Kanalı'nın genişlemesi ve İngiliz hükümetinin hattı inşa edecek olan şirkete vereceği desteği çekmesi üzerine iptal edilir⁶⁷.

Yapılacak olan yeni demiryollarıyla tarımdaki üretim artacak, artan üretimle ticaret canlanacak ve gerçekleşen ihracat ve ithalattan vergi alınarak ülke ekonomisine destek sağlanacaktır⁶⁸. Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının ana hatlarını bu faktörler oluştururken, Avrupalı devletler için Osmanlı topraklarının jeopolitik konumu ve ekonomik potansiyeli temel sebepler arasında yer alır⁶⁹. Ekonomik sıkıntı içinde olan devletin mali olanakları, modern ulaştırma sistemini kendi imkânlarıyla yapabilmesini engeller⁷⁰. Ayrıca bilgi ve teknik açıdan yararlanılabilecek mühendis ve teknik eleman eksikliği de söz konusudur⁷¹.

Dolayısıyla inşa edilen demiryollarında Osmanlı'nın kazanımları değil, yoğun rekabet içerisinde olan sömürgeci ülkelerin bölgedeki siyasi ve ekonomik çıkarları ön

⁶⁴ S. Aydın, agm., s. 50; E. Gürsoy, *age.*, s. 7; A. N. Atilla, *age.*, s. 42; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 196.

⁶⁵ Sait Toydemir, "İlk Demiryoluna Ait Tarihi Vesikalar", *Demiryol Dergisi*, Türkiye'de İlk Demiryolu İşletmesinin 100'üncü Yıldönümü Özel Sayısı, Ankara 1954, s. 4-5.

⁶⁶ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 34-35.

⁶⁷ S. Aydın, agm., s. 50-51.

⁶⁸ İlber Ortaylı, "Haydarpaşa-Bağdat", *Demir Yol Tren Çağı*, İstanbul 2003, s. 24-31; A. N. Atilla, *age.*, s. 40-41.

⁶⁹ M. M. Hülagü, agm., s. 26; Ü. Yavuz, agm., s. 85; A. N. Atilla, *age.*, s. 42.

⁷⁰ A. N. Atilla, *age.*, s. 43; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 193.

⁷¹ Mete Cankaya, "Cumhuriyet Dönemi'nde Tarım Alet ve Makineleri Teknolojileri, Demir Çelik Üretim Teknolojileri ve Demir Yolu Teknolojilerine Kısa Bir Bakış", *Dört Öge Dergisi*, Sayı 3, Kastamonu 2013, s. 154; Deniz Demirarslan, "Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları", *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, Kocaeli 2015, s. 1635-1638; E. Gürsoy, *age.*, s. 8.

planda tutulur⁷². Avrupalı devletler kendilerine bağlı olan şirketler aracılığıyla demiryolu imtiyazı alabilmek için ekonomik ve siyasi yaptırımlar uygular. Baskı sonucu kazanılan imtiyazlarla Osmanlı topraklarında nüfuz bölgeleri oluşturulur⁷³. Dönemin önemli güçleri arasında yer alan İngiltere ve Fransa, Osmanlı'dan demiryolu imtiyazı alabilmek için sürekli mücadele içerisinde. Ülkelerden biri imtiyaz kazanınca diğerleri de bu konuda baskı yaparak hak elde eder⁷⁴. Osmanlı Devleti oluşan rekabet ortamını kendi lehine çevirebilmek için bir “denge siyaseti” uygular⁷⁵.

Demiryolu hatlarının hangi noktalardan geçeceğinin belirlenmesinde, dışa bağımlı ekonomi sonucu yabancı sermayelerin kullanılması ve Batılı devletlerin kendi çıkarlarına dayalı baskı politikaları gibi etkenler vardır⁷⁶. İngiltere, Fransa ve Almanya'nın isteklerine göre oluşturulan hatların, Batı Ege ve Akdeniz kıyılarından başlanması ve başkent İstanbul'a bağlanmaması uyguladıkları politikayla örtüşür⁷⁷.

19. yüzyılda demiryollarıyla aynı dönemde arkeolojinin ortaya çıkışının etkisiyle önemi anlaşılır. 19. yüzyılda güçlü, sömürge faaliyetlerini sürdüren Avrupalı devletlerin, önemi artan antik eserlere sahip olma konusunda mücadele verdikleri görülür. Bu yüzyılda demiryolu inşa faaliyetleriyle arkeolojik kazılar arasında bağlantı vardır⁷⁸. Demiryolunun geçtiği güzergahlar, arkeolojik kazı alanlarına paralellik göstermektedir. Emperyalist Batılı devletlerin aynı coğrafyada ortak bir politik vizyonla yürüttükleri, demiryolu inşası ve arkeolojik kazı faaliyetlerini, Osmanlı topraklarında sıklıkla görmekteyiz⁷⁹. Antik kentlerin coğrafi açıdan ulaşımı kolay, tarihsel geçiş noktalarında yer almaları, 19. yüzyılda demiryolları ve arkeolojik kazı alanlarının belli coğrafi noktalarda kesişmelerini sağlar⁸⁰. Özellikle Batı Anadolu'da Efes, Bergama, Sardes gibi antik kentlerin yakınlarından demiryolu hatlarının geçmesi, imtiyaz alan şirketlerin bilinçli olarak tasarladıkları bir durumdur. Böylece şirketler güzergah üzerinde belli bir

⁷² Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, Sayı 5, Ankara 1984, s. 69; M. Arslan, agm., s. 48; Ü. Yavuz, agm., s. 83; S. Yıldırım, agm., s. 94; A. N. Atilla, *age.*, s. 40; İ. Yıldırım, *age.*, s. 39.

⁷³ A. N. Atilla, *age.*, s. 42.

⁷⁴ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983, s. 97.

⁷⁵ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994, s. 24.

⁷⁶ M. M. Hülügü, agm., s. 30; S. Yıldırım, agm., s. 94-95.

⁷⁷ Bilge Kaya, “Arşiv Belgelerine Göre Burdur Demiryolları”, *I. Burdur Sempozyumu Bildirileri*, Burdur 2007, s. 775; İ. Yıldırım, *age.*, s. 7.

⁷⁸ Mustafa Göleç, “19. Yüzyıl Sonu ile 20. Yüzyıl Başında Osmanlı Coğrafyasında Demiryolculuk ve Arkeoloji”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, Uşak 2011, s. 654.

⁷⁹ M. Göleç, agm., s. 654.

⁸⁰ M. Göleç, agm., s. 662.

çapta yer alan bölgedeki maden ve arkeolojik eserleri çıkarma imtiyazını ellerinde bulundurmış oldular⁸¹.

Merkezle bağlantısı olmayan hatlar, ticaretin yoğun olduğu yerlerde inşa edilerek, merkezi otoritenin o bölgelerde etkili olmasını engeller. Avrupalı devletlerin baskılarıyla belirlenen demiryolu hatları birbirinden kopuk yapıda⁸² olup, bir ağacın dallarına benzetilmektedir. Ekonomi alanında sıkıntı yaşayan Osmanlı Devleti, yapılan dış borçlanmalar sonucunda imtiyaz talepleriyle karşılaşır ve alınan borçlara karşılık verilen ayrıcalıklar demiryolu politikasını şekillendirir⁸³.

İnşa edilen demiryollarında görülen yapı, Batılı devletlerin, Osmanlı toprakları üzerinde izlediği politikanın somut kanıtıdır. Hatlar dışa açılan liman kentleriyle, iç bölgelerdeki verimli tarım arazileri arasında bağlantı oluşturur. Bu durum sonucunda oluşturulan “ağaç dalları” biçimindeki sistem, kolonyalist ülkelerin yoğun olarak uyguladıkları yöntemdir. Kentlerin hinterlandına göre şekillenen hatlar, sömürgeci devletlerin kendi ekonomik çıkarlarına dayalı olduğundan, demiryolları ülkenin iktisadi gelişimine katkı sağlayacak “ağ biçiminde” ki sisteme göre yapılmaz. Böylece Osmanlı Devleti, sanayisi gelişmiş Avrupalı devletlerin ihtiyacı olan hammaddenin teminini sağlayan bir ülke haline gelir⁸⁴.

Osmanlı topraklarında Hicaz Demiryolu hattı hariç inşa edilen diğer bütün demiryolları yabancı şirketler tarafından yapılır. 1890 yılında Osmanlı Devleti’ndeki yabancı sermayenin % 41’i demiryolu inşası için kullanılırken, bu oran 1914 yılında % 63’e ulaşır. 1890 yılında demiryollarına yatırım yapan sermayenin % 50.6’sı İngiliz, % 22.4’ü Alman, % 18.8’i Fransız ve % 8.2’si diğer ülkelere aitken, 1914 yılında % 49.6’sı Fransız, % 36.8’i Alman, % 9.8 İngiliz ve % 3.8’i diğer ülkelere ait yatırımlardır⁸⁵. Ülke içinde gerçekleşen demiryollarının, verilen imtiyazlara göre inşa edilmesi, uygulanan politikanın en önemli noktasıdır.

⁸¹ M. Göleç, agm., s. 662-663.

⁸² İ. Yıldırım, *age.*, s. 9; F. M. Dervişoğlu, agm., s. 101.

⁸³ Abdunnur Yıldız, “Osmanlı İmparatorluğunun Borçlanmasında Yabancı Sermayenin Etkisi”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 37, İstanbul 2007, s. 113-124.

⁸⁴ Arif Merdol, “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul 1983, Cilt 10, s. 2769; Ayşe Çağlıyan-Aysel Bozkurt Yıldız, “Türkiye’de Demiryolu Güzergahları Jeomorfoloji İlişkisi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı 28, İstanbul 2013, s. 467; L. Şen, agm., s. 96-97.

⁸⁵ Şevket Pamuk, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Yabancı Sermaye; Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, Ankara 1978, s. 143-144.

Demiryolunu yapan şirkete verilen km garantisi⁸⁶, hattın geçeceği yerin bedelsiz verilmesi, yol üzerinde bulunan orman ve taş ocaklarının hiçbir ücret talep edilmeden kullanılması, inşa için gerekli malzemelerin gümrüksüz olarak getirilmesi, hat boyunca 40-45 km'lik alanlar içinde kalan maden ve arkeolojik alanların işletilmesi⁸⁷ gibi haklar verilir⁸⁸. Gümrük vergisi alınmadan getirilen malzemeler, Avrupa'daki demir-çelik sanayisine yeni pazarlar oluşturur⁸⁹.

Osmanlı Devleti'nde birbirinden kopuk yapıda oluşan demiryolu ağına bakıldığında; Avrupa topraklarında Avusturya ve İngiltere, Anadolu topraklarında Almanya, güney bölgede Fransa ve doğu sınırında ise Rusya'nın ağırlıklı olarak hâkimiyet kurduğu görülür⁹⁰. Osmanlı topraklarında yapılan demiryolları, Batılı devletlerin oluşturdukları nüfuz bölgeleriyle bağlantılı olup, Sevr Antlaşması'nın (1920) ardından işgal edilen yerlerle paralellik gösterir.

Osmanlı'da inşa edilen ilk demiryolu, Mısır'da yapılan İskenderiye-Kahire hattıdır⁹¹. Hattın inşasında gerekli olan imtiyaz hakkı için ilk başvuru İngiltere'den gelir. İngilizler, bu hat ile Akdeniz'den Kızıldeniz'e inerek, Hindistan'a giden yolu kısaltmayı amaçlar⁹². 1851 yılında imzalanan sözleşmeyle birlikte Mısır Valisi Abbas Hilmi Paşa (1813-1854) imtiyazı İngiliz bir şirkete verir⁹³. 211 km'lik hattın inşası 1856 yılında bitirilerek işletmeye açılır⁹⁴.

19. yüzyılda Balkan topraklarında yaşanan gelişmeler doğrultusunda Avrupa devletleri bölge üzerinde hâkimiyet kurmaya başlar. Bu bağlamda verimli topraklar üzerinde inşa edilen demiryollarıyla birlikte Avrupa ülkeleri nüfuz oluşturarak coğrafyayı

⁸⁶ Osmanlı Devleti, demiryolu hattı için imtiyaz verdiği şirkete "km garantisi" adı altında yıllık gelirlerini garanti altına alacak ayrıcalık tanır. Şirketler sözleşmede anlaştıkları km başına belirlenen tutarı toplayamazsa devlet geri kalan kısmını tamamlayacaktır. Devlet ödemekle yükümlü olduğu bu paralar için bir ya da birkaç vilayetin aşar (öşür) vergilerini teminat gösterir. Bu sistem, dış borçlanmayı beraberinde getirerek, ülke ekonomisi üzerinde Avrupalı devletlerin etkinliğini artırır. Detaylı bilgi için bkz. Orhan Conker, "Devlet Demiryolları ve Ulusal Ekonomi", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 135-136, Ankara 1936, s. 126-128; İ. Yıldırım, *age.*, s. 8; Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 82; M. M. Hülagü, *agm.*, 31; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 83; A. N. Atilla, *age.*, s. 41; L. Şen, *agm.*, s. 120; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 193.

⁸⁷ İ. Ortaylı, *age.*, s. 101.

⁸⁸ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 185.

⁸⁹ Şule Koçer, *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1995, s. 11.

⁹⁰ M. M. Hülagü, *agm.*, 31.

⁹¹ A. N. Atilla, *age.*, s. 41; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 196-197.

⁹² U. Gülsoy, *Kutsal Proje...*, s. 24-25.

⁹³ S. Toydemir, *agm.*, s. 5-8; TMMOB, *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*, Ankara 2012, s. 3-4.

⁹⁴ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2000, s. 9; L. Şen, *agm.*, s. 98.

kontrol altına almayı planlar⁹⁵. Balkanlarda yapılan demiryolları üzerinde etkili olan ülke İngiltere'dir⁹⁶.

Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarında yapılan ilk demiryolu⁹⁷, Çernovada (Boğazköy)-Köstence Hattı'dır⁹⁸. Çernovada'dan, Karadeniz sahilindeki Köstence Limanı'na kadar uzanacak olan hat, Tredur Barkle adlı İngiliz'e 1856 yılında 99 yıllık imtiyaz süresiyle verilir⁹⁹. 66 km uzunluğundaki demiryolunda km garantisi verilmez. Devlet-i Aliyye Karadeniz ve Tuna Demiryolu Kumpanyası adlı şirketin kurulmasıyla inşasına başlanan hat, 4 Ekim 1860¹⁰⁰ tarihinde işletmeye açılır. 1878 yılında imzalanan Berlin Antlaşması'yla Romanya'ya bırakılan hat, 1 Aralık 1882 tarihinde Romanya hükümeti tarafından satın alınır¹⁰¹.

Balkan topraklarında inşa edilen diğer demiryolu ise Varna-Ruşçuk Hattı'dır. Karadeniz'de bulunan Varna Limanı'yla, Tuna üzerinde yer alan Rusçuk arasında yapılacak hat ile Osmanlı Devleti askeri sevkiyatı hızlandırmayı ve bölgedeki ticareti kontrol altında tutmayı amaçlar¹⁰². 224 km uzunluğundaki demiryolu, 1861 yılında bir İngiliz şirkete 99 yıllık imtiyazla verilir. Demiryolunun inşası 1863 yılında bitirilir¹⁰³. Bu hat da Çernovada-Köstence hattı gibi Berlin Antlaşması sonucunda Bulgaristan'da kalır ve hükümet tarafından satın alınır¹⁰⁴.

Osmanlı Devleti tarafından Balkanlarda yaptırılan en önemli hatlardan biri de Rumeli (Şark) Demiryolu Hattı'dır. Osmanlı'nın başkenti İstanbul'u Balkan toprakları üzerinden Avrupa ülkelerine bağlaması planlanan hattın imtiyazı ilk olarak 23 Ocak 1857 tarihinde İngiliz parlamenter Labro'ya verilir. Labro, hattın inşası için gerekli olan sermayeyi sağlayamaması ve hükümete vermesi gereken kefaleti zamanında

⁹⁵ F. M. Dervişoğlu, *age.*, s. 101.

⁹⁶ G. Akbulut, *age.*, s. 89; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 184.

⁹⁷ G. Akbulut, *age.*, s. 91; A. N. Atilla, *age.*, s. 48.

⁹⁸ Reşat Yamaner, "Türkiye'de İlk Demiryol İşletmesinin 100'üncü Yıl Dönümü", *Demiryol Dergisi*, Türkiye'de İlk Demiryolu İşletmesinin 100'üncü Yıldönümü Özel Sayısı, Ankara 1954, s. 1; İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12/1, Elazığ 2002, s. 313; S. Aydın, *agm.*, s. 50.

⁹⁹ S. Aydın, *agm.*, s. 50; L. Şen, *agm.*, s. 98.

¹⁰⁰ Mustafa Işıkcın, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı 434-435, İstanbul 1962, s. 9; S. Aydın, *agm.*, s. 50; A. N. Atilla, *age.*, s. 48.

¹⁰¹ Nihat Sayar, *Türkiye İmparatorluk Dönemi Malî Olayları*, İstanbul 1978, s. 257; İ. Yıldırım, *age.*, s. 10.

¹⁰² G. Akbulut, *age.*, s. 91.

¹⁰³ A. Satan, *agm.*, s. 214.

¹⁰⁴ N. Sayar, *age.*, s. 257; İ. Yıldırım, *age.*, s. 10.

gönderememesi sonucunda sözleşme iptal edilir¹⁰⁵. Daha sonra 1867 yılında Belçikalı bir şirketle anlaşma sağlanırken, yapım çalışmalarının başladığı sırada bu sözleşme de iptal edilir¹⁰⁶.

Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminde yapımına karar verilen hat için 1869 yılında Nafia Nazırı Davut Paşa, Avrupa'ya gönderilerek bu konuda bazı temaslar kurması sağlanır¹⁰⁷. Alman banker Baron Maurice de Hirsch (1831-1896)¹⁰⁸ ile yapılan görüşmeler sonucunda taraflar arasında anlaşmaya varılır. 17 Nisan 1869 tarihinde imzalanan sözleşme gereği 2000 km'lik demiryolu hattı 7 yılda inşa edilecek ve 99 yıllığına imtiyaz sağlanacaktır¹⁰⁹. Yıllık 22.000 frank km garantisi olan hattın ana güzergâhı İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş olarak belirlenerek, ana hatta Dedeğaç, Yanbolu ve Selanik şube hatlarının bağlanacağına dair karara varılır¹¹⁰. 7 Ocak 1870 tarihinde Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası adlı şirketin kurulmasının ardından, 10 Mart 1870 tarihinde yapımına başlanan 387 km'lik demiryolu, 1872 yılında tamamlanarak işletmeye açılır¹¹¹.

Hattın sahibi konumunda olan Rumeli Demiryolu Şirketi'yle 1872 yılında yapılan sözleşme gereği imtiyaz hakkı Osmanlı Devleti'ne devredilir. Aynı zamanda 2000 km'lik hattın uzunluğu 1279 km'ye düşürülür¹¹². Demiryolu güzergâhında yer alan Sirkeci-Yedikule, Küçükçekmece-Çatalca, Dedeğaç-Edirne (149 km) ve Banaluka-Novı (102 km) hatları 1872, İstanbul-Edirne (319 km), Edirne-Sarımbey (243 km) ve Selanik-Mitroviçe (361 km) hatları 1873, Üsküp-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu (105 km) hatları 1875 yılında işletmeye açılır¹¹³. Hatların Avusturya demiryoluyla birleştirilmesi gerçekleştirilemediğinden Avrupa ile bağlantısı sağlanamaz¹¹⁴.

¹⁰⁵ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolları", *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 219-234; Ozan Oşafoglu, "Osmanlı Döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne Miras Kalan Demiryolu Varlığına Bir Bakış", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu*, İzmir 2011, Cilt 2, s. 951-952.

¹⁰⁶ Kasım Hızlı, *İstanbul'un Ulaşım Projeleri (1856-1920)*, İstanbul 2015, s. 27; A. Satan, *age.*, s. 219.

¹⁰⁷ Yonca Kösebay Erkan, "Haydarpaşa-Sirkeci Garları", *Memleket Garları*, İstanbul 2012, s. 16-19.

¹⁰⁸ Detaylı bilgi için bkz. Nazım Teoman, "Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirsch", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 135-136, Ankara 1936, s. 116-120.

¹⁰⁹ Anonim, "Demiryolları", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul 1993, Cilt 3, s. 21-22; A. Satan, *age.*, s. 222; S. Aydın, *agm.*, s. 51; A. N. Atilla, *age.*, s. 43; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 194.

¹¹⁰ Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, İstanbul 1953, s. 16; L. Şen, *agm.*, s. 99-100.

¹¹¹ V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s. 61; A. Onur, *age.*, s. 17.

¹¹² R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 198-199.

¹¹³ Ali Akyıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1987, s. 7-12; S. Aydın, *agm.*, s. 52.

¹¹⁴ V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s. 108-119; İ. Yıldırım, *age.*, s. 11.

Rumeli Demiryolunun Avrupa ile bağlantısını sağlamak amacıyla, 1888 yılında Osmanlı Bankası bünyesinde kurulan bir şirkete bağlantı hatları için imtiyaz verilir. Şirket inşa faaliyetlerine hemen başlar ve aynı yıl içinde hatlar bitirilir. Rumeli Demiryolu, tamamlanan Belova-Vakarel (46 km) hattıyla Bulgaristan, Üsküp-İvronya (85 km) hattıyla da Sırbistan demiryollarına bağlanır¹¹⁵. Yapılan bağlantı hatlarıyla birlikte İstanbul-Viyana arasında ulaşım sağlanır. 12 Ağustos 1888 tarihinde ilk seferi Şark (Orient) Ekspresi yapar¹¹⁶. 1889 yılında Almanlara devredilen¹¹⁷ demiryolunun, Balkan Savaşları'nın (1912-1913) ardından 294 km'si Yunanistan, 370 km'si Yugoslavya sınırlarında kalır¹¹⁸. Türkiye topraklarında kalan 387 km'lik kısım, 1936 yılında Türkiye Cumhuriyeti hükümeti tarafından satın alınarak millileştirilir¹¹⁹.

28 Ekim 1890 tarihinde Deutsche Bank'a 99 yıl imtiyazla verilen Selanik-Manastır Hattı için, 5 Şubat 1891 tarihinde Selanik-Manastır Demiryolu Şirketi kurulur¹²⁰. Osmanlı Devleti tarafından şirkete yıllık 14.300 frank km garantisi verilirken, Selanik ve Manastır sancaklarının aşar vergileri teminat olarak gösterilir. 3 Haziran 1894 tarihinde açılan hattın uzunluğu 219 km'dir¹²¹. Demiryolu, Manastır yönünden Ohri, Struga ve Elbasan üzerinden Adriyatik Denizi'ne kadar uzatılmak istense de bu girişim başarısız olur¹²². Birinci Balkan Savaşı'ndan sonra demiryolunun Selanik bölümü Yunanistan'da, Manastır kısmı ise Sırbistan'da kalır¹²³.

Selanik-Dedeağaç-İstanbul Demiryolu hattı, 8 Ekim 1892 tarihinde yapılan anlaşmayla, Fransız M. René Baudouy'a 99 yıllık imtiyazla verilir. 15.000 frank km garantisi olan hattın inşasına, 1893 yılında Selanik-İstanbul İltisak Hattı Osmanlı Demiryolları Şirketi kurularak başlanır. 510 km uzunluğundaki hat, 1896 yılında

¹¹⁵ Ahmet Gündüz, *Ortadoğu'da Demiryolu Ulaşımı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2001, s. 69-71; E. Gürsoy, *age.*, s. 11.

¹¹⁶ Meltem Özkan Altınöz, "19. Yüzyıl Osmanlı Mimarisi'ndeki Oryantalizmin Endülüs Kaynağı ve Sirkeci Garı'nın Değerlendirilmesi", *Turkish Studies*, Sayı 9/10, Ankara 2014, s. 845.

¹¹⁷ A. Satan, *age.*, s. 230-231; S. Aydın, *agm.*, s. 56.

¹¹⁸ E. Gürsoy, *age.*, s. 11.

¹¹⁹ Yonca Kösebay Erkan, "Tarihin Gizlendiği Hadımköy Tren İstasyonu", *Memleket Garları*, İstanbul 2012, s. 44-45; A. Satan, *age.*, s. 231.

¹²⁰ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 195.

¹²¹ V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s. 207-208; İ. Yıldırım, *age.*, s. 12.

¹²² G. Akbulut, *age.*, s. 97.

¹²³ Salim Aydın, *Selanik-Manastır Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1999, s. 99.

tamamlanır¹²⁴. Askerî açıdan stratejik öneme sahip olan demiryolu aracılığıyla, Balkan Savaşları'nda bölgeye asker ve malzeme taşınır¹²⁵.

Anadolu topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattı, İzmir-Aydın Hattı'dır¹²⁶. Batı Anadolu bölgesinde bulunan hammadde kaynakları ve ticaretin yapılması için gerekli pazarın varlığı, İngiltere gibi sanayisi gelişmiş bir ülkenin dikkatini çeker.

İngiltere bölgede yapacağı demiryolu hatlarıyla bir yandan sanayisine hammadde sağlarken, diğer taraftan da Küçük Asya'nın en büyük ticaret potansiyeline sahip şehri olan İzmir'in pazar olanaklarından faydalanacaktır¹²⁷. Bu bağlamda İzmirli bir İngiliz tüccar olan Robert Wilkin ve ortakları 23 Eylül 1856 tarihinde demiryolu hattı için imtiyaz alır¹²⁸. Wilkin, aldığı imtiyazı İngiliz bir gruba satar¹²⁹ ve 1857 yılında İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi kurulur. Taraflar arasında yapılan sözleşme gereği 50 yıllık imtiyaz süresi olan demiryolunun yapımı için kurulacak şirketin, Osmanlı kanunlarına bağlı olması şartı vardır¹³⁰.

Verilen imtiyazla birlikte şirket, demiryolunun inşasında gerekli olan malzemeleri gümrük vergisi ödemededen getirebilecek, hattın geçeceği toprağı ve etrafında bulunan orman ile taş ocaklarını ücretsiz kullanabilecek, güzergâh boyunca yolun iki tarafında 45 km'lik alanda bulunan madenleri az vergiyle işletebilecektir¹³¹. Ayrıca demiryolu üzerinde telgraf hattı yapılacak ve gerekli olan binalar dört yıl içinde tamamlanacaktır. Sözleşmede yer alan maddeye göre, hattın işletmeye açılmasından 50 yıl sonra her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti şirketle anlaşarak demiryolunu satın alabilecektir¹³².

22 Eylül 1857 tarihinde hattın temel atma töreni yapılır. Hattın İzmir-Torbalı arasındaki bölümü 28 Aralık 1860, İzmir-Kozpınar (70 km) arası 14 Kasım 1861,

¹²⁴ V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s. 207.

¹²⁵ G. Akbulut, *age.*, s. 99.

¹²⁶ S. Aydın, agm., s. 54; M. Arslan, agm., s. 48; A. N. Atilla, *age.*, s. 55; L. Şen, agm., s. 98.

¹²⁷ Ü. Yavuz, agm., s. 83; Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, İstanbul 1995, s. 249; İ. Yıldırım, *age.*, s. 12; L. Şen, agm., s. 109; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 184.

¹²⁸ A. N. Atilla, *age.*, s. 56; M. Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat...*, s. 53; Y. Kösebay, agt., s. 28; A. Satan, agm., s. 212-214.

¹²⁹ A. Akyıldız, *age.*, s. 254.

¹³⁰ A. N. Atilla, *age.*, s. 57.

¹³¹ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1982, s. 38.

¹³² A. N. Atilla, *age.*, s. 58.

Kozpınar-Ayasuluğ (11 km) arası 15 Eylül 1862 tarihinde bitirilir¹³³. 133 km'lik İzmir-Aydın hattı 7 Haziran 1866 tarihinde işletmeye açılır¹³⁴.

Aynı şirket 1879 yılında Aydın-Sarayköy (101 km) ve Torbalı-Tire (48 km), 1888 yılında ise Sarayköy-Dinar (145 km) hatlarının imtiyazlarını alır¹³⁵. 1881 yılında Aydın-Kuyucak (57 km), 1882 yılında Aydın-Sarayköy ve 1889 yılında Sarayköy-Dinar hattı bitirilir. 1899 yılında Goncalı'ya ulaşan demiryolu, 13 Ekim 1889 tarihinde Denizli'ye kadar uzatılır. 1890 yılında Sütlaç-Çivril (31 km) ve Batakcık-Söke (22 km), 1912 yılında Dinar-Eğirdir¹³⁶ hatlarının işletmeye açılmasıyla İzmir-Aydın demiryolunun uzunluğu 609 km olur¹³⁷. Aynı zamanda bu demiryoluna; 1870 yılında Paradiso-Buca, 1876 yılında Buca-Seydiköy, 1884 yılında Torbalı-Bayındır, 1888 yılında Bayındır-Tire ve Tire-Ödemiş şube hatları yapılır¹³⁸.

Batı Anadolu'da inşa edilen ikinci demiryolu hattı İzmir-Kasaba (Turgutlu) arasında yapılır¹³⁹. 4 Temmuz 1863 tarihinde hattın imtiyazını alan Edward Price¹⁴⁰, imtiyazı daha sonra bir İngiliz şirketine devreder¹⁴¹. Kurulan İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'yle birlikte 1864 yılında hattın inşası başlar. İzmir'den Manisa'ya kadar olan 66 km'lik ilk bölüm 10 Kasım 1865 tarihinde bitirilirken, Manisa ile Kasaba (Turgutlu) arasındaki 27 km'lik kısım ise 10 Ocak 1866 tarihinde tamamlanarak işletmeye açılır¹⁴².

Hattın devamı niteliğindeki Turgutlu-Salihli-Alaşehir (76 km) arasındaki demiryolunu Osmanlı Devleti, yabancı sermayeye imtiyaz vermeden kendisi yapmak ister ama düşünce teori olarak kalır. 1872 yılında İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ne verilen imtiyazla birlikte hat, 12 Mart 1875 tarihinde tamamlanır¹⁴³. Aynı şirket 1888 yılında Manisa-Soma (99 km), hattını yapmaya başlar, 1890 yılına gelindiğinde Manisa-

¹³³ A. N. Atilla, *age.*, s. 63-67.

¹³⁴ A. N. Atilla, *age.*, s. 81; Y. Kösebay, agt., s. 31; Cengiz Aslantepe, "Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit: Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları", *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 205; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 197.

¹³⁵ A. N. Atilla, *age.*, s. 84.

¹³⁶ M. Işıkcın, agm., s. 12; S. Aydın, agm., s. 54.

¹³⁷ A. N. Atilla, *age.*, s. 84-87.

¹³⁸ A. N. Atilla, *age.*, s. 90-96.

¹³⁹ Sabri Sürgevil, *Basmane Garı ve Çevresi*, İzmir 2011, s. 105-164; L. Şen, agm., s. 98.

¹⁴⁰ A. N. Atilla, *age.*, s. 107.

¹⁴¹ Enver Konukçu, "Manisa Demiryolu: Yapılış ve Gazete Haberleri (1865-1923)", *Manisa Dergisi*, Sayı 1, Manisa 1992, s. 31-37; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 197.

¹⁴² Arif Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2011, s. 6-33; M. Özyüksel, *age.*, s. 12; A. N. Atilla, *age.*, s. 112-113.

¹⁴³ İ. Yıldırım, *age.*, s. 14; A. N. Atilla, *age.*, s. 114.

Kırkağaç (81 km) arasındaki bölüm yapılır. 1893 yılında Osmanlı Devleti, sözleşmede yer alan maddeye göre hattı satın aldıktan sonra, 27 Temmuz 1894 tarihinde hattı, Fransız sermayeli İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi'ne devreder¹⁴⁴.

Yapılan sözleşmeyle birlikte Fransız şirket, hattı Afyon'a kadar uzatma imtiyazını da elde eder. 1894 yılında yapımına başlanan Alaşehir-Afyon Hattı (252 km), 1897 yılında bitirilir. Hattın Afyon'a ulaşmasıyla İzmir ile Konya arasında ulaşım sağlanır. Demiryolunun başka bir güzergâhı olan Kırkağaç-Soma-Bandırma (195 km) Hattı 1912 yılında işletmeye açılır¹⁴⁵. Demiryolunun Bandırma'ya kadar uzatılmasıyla inşası bitirilen İzmir-Kasaba hattının, İzmir-Aydın Hattıyla bağlantısı sağlanır. Böylece İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattı toplamda 702 km'ye ulaşır¹⁴⁶.

Sultan Abdülaziz'in 1871 yılında bir irade yayımlayarak, İstanbul ile Bağdat arasına demiryolu yapmak istemesi sonucunda, inşasına başlanan 4670 km'lik Anadolu Demiryolu Hattı'nın, Haydarpaşa'dan başlayarak Basra Körfezine kadar uzanması planlanır¹⁴⁷. Demiryolu güzergâhında; Ankara-Kayseri-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat ve Basra Körfezi öncelikli olacak şekilde, Adapazarı-Karadeniz Ereğlisi (120 km), Bilecik-Eskişehir (200 km), Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya-Adana (370 km), Samandağ-Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır (600 km), Samsun-Amasya-Tokat-Sivas (400 km), Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt (550 km) hatları yer alır¹⁴⁸. Güzergâh aynı zamanda Anadolu-Bağdat hattının temelini oluşturur¹⁴⁹.

4 Ağustos 1871 tarihinde başlanan hattın, Haydarpaşa-İzmit arasındaki bölümünün bir yılda sadece 24 km'si tamamlanır. Rumeli Demiryolu'nda zarar eden Osmanlı Devleti, bu hattı kendi imkânlarıyla yapmak ister ve yabancı şirketlerin sermayesini kullanmaz¹⁵⁰. 1872 yılında proje için Alman mühendis Wilhelm von Pressel (1821-1902), Asya Osmanlı Demiryolları genel müdürlüğüne getirilerek görevlendirilir.

¹⁴⁴ A. N. Atilla, *age.*, s. 109.

¹⁴⁵ A. N. Atilla, *age.*, s. 115.

¹⁴⁶ S. Aydın, *agm.*, s. 56.

¹⁴⁷ Detaylı bilgi için bkz. Bekir Sıtkı, "Anadolu-Bağdat Demiryollarına Tarihsel Bir Bakış", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 135-136, Ankara 1936, s. 121-125; Ufuk Gülsoy, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 287-304.

¹⁴⁸ E. Gürsoy, *age.*, s. 13.

¹⁴⁹ Sercan Özgencil Yıldırım, "Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A- ve Bağdat-Halep-Nusaybin -B.A.N.P.- Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler", *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, Sayı 5 (1-2), İstanbul 2012, s. 72; G. Akbulut, *age.*, s. 100-101.

¹⁵⁰ Selahattin Satılmış, "Osmanlı'da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2/2, İstanbul 2016, s. 159; G. Akbulut, *age.*, s. 99.

Pressel, 1873 yılında kapsamlı bir proje hazırlar¹⁵¹. Bu projeye göre; demiryolu güzergahı İstanbul'dan başlayıp Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşacaktır. Ana hat haricinde Akdeniz ve Karadeniz ile bağlantı kuracak şube hatların yapımı da proje dahilinde hazırlanır¹⁵². Toplamda 91 km olan Haydarpaşa-İzmit hattı 1 Ağustos 1873 tarihinde tamamlanır¹⁵³. 1875 yılında ekonomisi iflas eden Osmanlı Devleti, hattın yapımını durdurmak zorunda kalır¹⁵⁴.

Osmanlı Devleti, 1873 yılında Mudanya-Bursa hattı için Wilhelm von Pressel'e hazırlatılan projeye demiryolu inşasını başlatır¹⁵⁵. Devletin kendi imkânlarıyla 1875 yılında bitirilen 42 km'lik hat, kötü inşa ve ekonomik nedenlerden dolayı işletmeye açılmaz. Hat, 2 Ocak 1891 tarihinde Belçikalı Banker Nagelmakers'e¹⁵⁶ 500.000 franga satılır. 6 Ağustos 1891 tarihinde Mudanya-Bursa Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin kurulmasıyla hattın inşa faaliyetlerine kaldığı yerden devam edilir. Demiryolu 17 Haziran 1892 tarihinde dar dekovil hattı olarak işletmeye açılır¹⁵⁷.

İngiltere, Adana bölgesindeki verimli tarım ürünlerini Mersin limanına taşımak amacıyla, Adana-Mersin arasına demiryolu yapmak ister¹⁵⁸. 67 km uzunluğunda olan Adana-Mersin Hattı, 1883 yılında Mehmet Naip Bey ve Costaki Teodoride'ye 99 yıl süreli imtiyazla verilir¹⁵⁹. İmtiyaz haklarını bu kişilerden devralan Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Şirketi tarafından hattın yapımına başlanır ve 2 Ağustos 1886 yılında hat tamamlanır¹⁶⁰. İşletmeye açılan hat daha sonra Fransız bir şirkete satılır. İstenilen sonucu

¹⁵¹ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 2013, s. 14-16.

¹⁵² V. Engin, *Bir Devrin Son Sultanı...*, s. 233.

¹⁵³ Mustafa Işıksaçan, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryol Dergisi*, Sayı 434-435, İstanbul 1961, s. 22; A. Efe, agm., s. 118; S. Aydın, agm., s. 52; A. N. Atilla, age., s. 43.

¹⁵⁴ Yonca Kösebay Erkan-Zeynep Ahunbay, "Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması", *İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık, Planlama, Tasarım Dergisi*, 7/2, İstanbul 2008, s. 16; M. Özyüksel, age., s. 17.

¹⁵⁵ Mustafa Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, Bursa 2015, s. 35-40.

¹⁵⁶ M. Özyüksel, age., s. 17.

¹⁵⁷ İ. Yıldırım, age., s. 16; S. Aydın, agm., s. 62.

¹⁵⁸ Adem Erol, *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2003, s. 12-16.

¹⁵⁹ Özlem Şenyiğit-Erkin Erten, "Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi", *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 26/1, Adana 2011, s. 39-40.

¹⁶⁰ Mustafa S. Akpolat, "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 21/1, Ankara 2004, s. 79; S. Aydın, agm., s. 63; R. S. Kayserilioğlu, age., s. 200.

vermeyen hat¹⁶¹, 1906 yılında bir Alman şirket tarafından satın alınarak, 1908 yılında Bağdat demiryoluna bağlı şube hattı olur¹⁶².

Yaklaşık 13 yıl boyunca duran Haydarpaşa-İzmit hattının inşa faaliyetleri II. Abdülhamid döneminde, 4 Ekim 1888 tarihinde Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara'ya kadar uzatma imtiyazının Deutsche Bank'a¹⁶³ verilmesiyle kaldığı yerden devam eder. 1873 yılında Alman mühendis Wilhelm von Pressel'e hazırlatılan proje kapsamında, 370 km'lik Eskişehir-Konya Hattı'nın güzergâhı; Kütahya, Afyonkarahisar ve Konya üzerinden Adana'ya kadar uzanması planlanır¹⁶⁴. Şirket imzalanan sözleşme ile Haydarpaşa-İzmit hattını 6.000.000 Frank ödeyerek satın alır¹⁶⁵. 15.000 Frank km garantisinin de verildiği, 99 yıllık imtiyazla şirket, hat boyunca 20 km'lik alan içinde bulunan madenleri işletme ve ormanlardan yararlanma hakkını elde eder. Km garantisi kapsamında İzmit, Ertuğrul (Bilecik), Kütahya ve Ankara sancaklarının aşar vergileri teminat olarak gösterilir¹⁶⁶. Demiryolunun yapımı 4 Mart 1889 tarihinde Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'nin kurulmasının ardından başlar ve 2 Haziran 1890 tarihinde hattın 40 km'lik İzmit-Adapazarı bölümü tamamlanır¹⁶⁷. 1893 yılında 486 km'lik hat Ankara'ya kadar uzatılır¹⁶⁸. Böylece İstanbul-Ankara arasında demiryoluyla ulaşım imkânı sağlanır¹⁶⁹. Hattın maliyeti 475.000.000 kuruştur¹⁷⁰.

Anadolu Demiryolu Şirketi, 1893 yılında Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatları için Osmanlı Devleti'ne imtiyaz talebinde bulunur. Talebin değerlendirilmesinin ardından 15 Ocak 1893 tarihinde Eskişehir-Konya Hattı'nın imtiyazı şirkete verilir¹⁷¹. 99 yıllık imtiyaz süresi olan hattın uzunluğu 444 km olup, km garantisi 15.000 Franktır.

¹⁶¹ Mustafa Işıksaçan, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryol Dergisi*, Sayı 438-441, İstanbul 1962, s. 41.

¹⁶² İ. Yıldırım, *age.*, s. 16.

¹⁶³ M. Özyüksel, *age.*, s. 25; S. Aydın, agm., s. 56-57; A. Efe, agm., s. 118; İlknur Akın, "Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi", *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 235.

¹⁶⁴ Ayla Efe, "Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 18, Ankara 1995, s. 97-99.

¹⁶⁵ R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 201.

¹⁶⁶ Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988, s. 66.

¹⁶⁷ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2002, s. 140-141.

¹⁶⁸ Gülseren Mungan Yavuztürk, "Bir Garın Tarihinde Yolculuk", *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 225; Nesrin Kanberoğlu, "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, Sakarya 2018, s. 162; L. Şen, agm., s. 100.

¹⁶⁹ İ. Yıldırım, *age.*, s. 15.

¹⁷⁰ A. Efe, agm., s. 119.

¹⁷¹ Ayla Efe, *Eskişehir Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 1998, s. 55-56; M. Özyüksel, *age.*, s. 87; A. Efe, agm., s. 119.

Garanti için Trabzon ve Gümüşhane'nin aşar vergileri teminat gösterilir¹⁷². 1894 yılında Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi'nin kurulmasıyla birlikte, hattın inşasına Eskişehir'den başlanır ve aynı yıl içerisinde 77 km'lik Eskişehir-Kütahya (Alayunt) bölümü bitirilir¹⁷³. Hat, 29 Temmuz 1896 tarihinde tamamlanır¹⁷⁴. Hattın faaliyete geçmesiyle İstanbul ile Konya arasındaki mesafe iki güne iner. 1898 yılında imtiyazı verilen ve 1899 yılında aynı şirket tarafından tamamlanarak işletmeye açılan Arifiye-Adapazarı Hattı (8,5 km), Anadolu demiryoluna dahil edilir¹⁷⁵.

Abdülaziz döneminde temelleri atılan Bağdat Demiryolu Hattı, II. Abdülhamid (1876-1909) tarafından devam ettirilir. II. Abdülhamid, Bağdat Demiryolunu, Osmanlı'nın kurtuluşu için önemli projelerden biri olarak görür¹⁷⁶. II. Abdülhamid, projenin önemini “*Bağdat Demiryolu inşası benim en eski hülyamdır. Bu yol devletimiz için sadece iktisadi bakımdan büyük fayda etmekle kalmayacak aynı zamanda oradaki kuvvetimizi sağlamlaştırmaya da yarayacağından askeri bakımdan da çok ehemmiyetli olacaktır*” sözleriyle belirtir¹⁷⁷.

Anadolu'yu Bağdat üzerinden kutsal topraklarda bulunan Mekke ve Medine'ye bağlayacak demiryoluyla hızlı, güvenilir ve rahat bir ulaşım sağlanacaktır. Hat 1896 yılında İstanbul'dan başlayarak Konya'ya kadar getirilir. Planlandığı gibi bitirilemeyen hattın Bağdat'a ulaşması askeri ve ekonomik açıdan stratejik öneme sahiptir. Demiryolunun geçeceği güzergâh üzerinde bulunan zengin yeraltı ve yerüstü kaynaklarının yanı sıra, işletme hakkına sahip olan ülkenin Hindistan yolunda gerçekleşen ticareti kontrol altına alacak olması, Avrupalı devletlerin imtiyaz hakkı için Osmanlı Devleti üzerinde baskı kurmasına sebep olur¹⁷⁸. Rusya'nın baştan karşı çıkması, İngiltere'de Alman karşıtı görüşlerin artması ve Fransa'nın da olumsuz tutum sergilemesiyle Bağdat Demiryolu, Türk-Alman ilişkilerinin sınırını aşarak uluslararası

¹⁷² A. Efe, agm., s. 119.

¹⁷³ M. Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 86-91.

¹⁷⁴ Kurban Ünlüönen, “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Tarihi Gelişimi (Karayolları-Demiryolları)”, *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 5, Diyarbakır 1992, s. 339; S. Aydın, agm., s. 58; L. Şen, agm., s. 100.

¹⁷⁵ İ. Yıldırım, *age.*, s. 15.

¹⁷⁶ A. N. Atilla, *age.*, s. 49.

¹⁷⁷ A. N. Atilla, *age.*, s. 49.

¹⁷⁸ Mustafa Albayrak, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 6, Ankara 1990, s. 11; L. Şen, agm., s. 100-101.

diplomatik bir sorun haline gelir¹⁷⁹. Almanya, Bağdat Demiryolu projesiyle, Akdeniz ve Basra Körfezi arasında nüfuz oluşturarak bölgeyi kontrol altında tutmaya çalışır¹⁸⁰. Ayrıca bu hattın yapımıyla Almanlar, ekonomik ve askerî açıdan avantaj elde eder. 1888 yılında II. Wilhelm (1859-1941)'in Alman imparatoru olmasıyla birlikte, Otto von Bismarck (1815-1898)'in Osmanlı'ya karşı gösterdiği siyasi tutumdan vazgeçilir ve "weltpolitik" adı verilen yayılmacı politika başlar. Almanya'nın geç sanayileşmesi sonucunda hammadde ve pazar arayışında İngiltere ile Fransa'nın gerisinde kalması, Osmanlı toprakları üzerinde herhangi bir işgalde bulunup hak iddia etmemesi iki ülkenin birbirine yakınlaşmasını sağlar. II. Abdülhamid, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı toprakları üzerindeki amaçlarını bilmesinden dolayı hattın yapımını Almanlara vermek ister¹⁸¹.

Bütün olumsuzluklara rağmen II. Abdülhamid, Konya'dan başlayıp Bağdat üzerinden geçerek Basra'ya kadar uzanacak olan hattın imtiyazını, 25 Kasım 1899 tarihinde Deutsche Bank bünyesinde yer alan Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verir¹⁸². 16 Ocak 1902 tarihinde imzalanan sözleşmeye göre; şirket, 99 yıl boyunca Konya'dan başlayarak Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi'ne kadar uzanan ana hat ile şube hatların yapım ve işletme hakkını elde eder¹⁸³. II. Abdülhamid 18 Mart 1902 tarihinde Bağdat Demiryolu Hattı imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildiği ilan eden bir irade yayınlar¹⁸⁴. İmzalanan sözleşmede yer alan maddeye göre sekiz yılda bitirilmesi gereken hattın inşası finansal sorunlardan dolayı başlayamayınca, taraflar adına Zihni Paşa ile Arthur von Gwinner arasında 5 Mart 1903 tarihinde ek sözleşme yapılır¹⁸⁵. Bu sözleşmeden sonra 21 Mart 1903 tarihinde, II. Abdülhamid, Bağdat Demiryolu inşaat ve işletme imtiyazının kesin olarak Anadolu Demiryolu Şirketine verildiğini gösteren fermanını yayınlar¹⁸⁶.

¹⁷⁹ Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, İstanbul 1988, Cilt 4, s. 443; İ. Yıldırım, *age.*, s. 17.

¹⁸⁰ M. Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin...*, s. 143; Ü. Yavuz, *age.*, s. 84.

¹⁸¹ V. Engin, *Bir Devrin Son Sultanı...*, s. 234.

¹⁸² M. Özyüksel, *age.*, s. 141; S. Aydın, *age.*, s. 59; L. Şen, *age.*, s. 101.

¹⁸³ İ. Yıldırım, *age.*, s. 18; L. Şen, *age.*, s. 102.

¹⁸⁴ Mehmet Yavuz, "Bağdat Demiryolu Mimarisi", *Die Bagdadbahn Ein Umriss Deutsch-Türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge*, Hamburg 2016, s. 218.

¹⁸⁵ V. Engin, *Bir Devrin Son Sultanı...*, s. 239; G. Akbulut, *age.*, s. 132; M. Yavuz, *age.*, s. 218.

¹⁸⁶ M. Yavuz, *age.*, s. 218-219.

Almanların demiryolu güzergahı üzerinde gereğinden fazla arazi istimlak ederek nüfuz bölgeleri oluşturması ihtimalini de göz önünde bulunduran II. Abdülhamid, bu konuda sözleşmeye koydurduğu gizli bir maddeyle yabancı devlet vatandaşlarının hat boyunca iskâna teşvik edilmelerinin önüne geçer¹⁸⁷. Yabancılarla iskân konusunda kısıtlama getiren II. Abdülhamid, aynı zamanda Rumeli'den Anadolu'ya göçen Müslümanları da güzergah üzerinde bulunan topraklara yerleştirir.

Alman imparatoru II. Wilhelm'in Bağdat demiryolu güzergahında nüfuz alanları oluşturma isteğinden haberdar olan II. Abdülhamid'in konu hakkındaki görüşleri şöyledir: “*Berlin sefirimizden öğrendiğime göre Kayser, Anadolu'da Almanları tutan bir muhit yaratmak istiyormuş. İktisadi vaziyetimizi düzeltebilmek için Almanlardan istifade etmeyi doğru buluyorum. Fakat Alman gazetelerinin yazdığı ve arzu ettiği gibi Bağdat Demiryolu üzerinde Alman kolonilerinin kurulmasına katıyen taraftar değilim. Dedelerimizin pek çok fedakarlık yaparak elde ettikleri bu toprakları, Alman kolonilerine terk edeceğimizi zannediyorlarsa çok aldanyorlar. Zaten şimdiye kadar yabancılarla lüzumundan fazla müsamaha göstermiş bulunuyoruz. Anadolu yalnız bize aittir. Pek çok yerden itilip kakıldıktan sonra buraya yerleşen din kardeşlerimize bu son sığınak yerini muhafaza edeceğiz*”¹⁸⁸.

Yeni anlaşmaya göre; Osmanlı Devleti, hattın ilk 200 km'lik kısmı için garanti edilen 11.000 Frangı 15.000'e yükseltirken, Konya, Halep ve Urfa vilayetlerinin aşarlarını karşılık göstermektedir. Başka bir madde de ise Anadolu Demiryolları'nın işletme hakkı eski sahiplerine geri verilir ibaresi geçer. Ayrıca yeni yapılacak hatlar başkalarına devretme hakkı olmaksızın yeni kurulacak Bağdat Demiryolu Şirketi'nin malı olacağı belirtilir. 13 Nisan 1903 tarihinde İstanbul'da, 15 milyon Frank sermayeli Osmanlı İmparatorluğu Bağdat Demiryolu Şirketi kurulur. İnşaat ve işletme hakkını elinde bulunduran bu şirket, yapım işlerini yürütmesi için, 26 Kasım 1903 tarihinde 3 milyon Mark sermayeli Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu İnşaat Şirketi adlı taşeron bir şirket kurarak inşa faaliyetlerine başlar¹⁸⁹. 25 Ekim 1904 tarihinde demiryolu hattının Bulgurlu'ya kadar olan 200 km'lik bölümü tamamlanır.

Sonraki dönemde ekonomik sıkıntılardan dolayı hattın yapımı durma noktasına gelir. Taraflar önce 2 Haziran 1908 tarihinde Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu

¹⁸⁷ V. Engin, *Bir Devrin Son Sultanı...*, s. 239.

¹⁸⁸ Vahdettin Engin, *II. Abdülhamid ve Dış Politika*, İstanbul 2005, s. 40.

¹⁸⁹ M. Yavuz, agm., s. 219.

Şirketi arasında Bulgurlu'dan Tell Helif (Toruntepe)'e kadar olan 840 km'lik bölümün sekiz yılda bitirilmesini öngören anlaşmayı, sonrasında 21 Mart 1911 tarihinde Tell Helif-Bağdat arasındaki kısım ile Toprakkale-İskenderun arasındaki bölümün inşa ve işletme haklarını Bağdat Demiryolu Şirketine veren ek imtiyaz sözleşmesi yapılır¹⁹⁰. Sözleşmeye göre; söz konusu şirkete, Osmaniye'den İskenderun'a kadar olan şube hattı ve İskenderun'da bir liman inşa etme imtiyazı tanınır. Bu duruma karşılık Osmanlı Devleti mali destekte bulunmayacak ve km garantisi vermeyecektir. Yapılan anlaşmayla birlikte inşa faaliyetleri uzun bir aradan sonra tekrar başlar ve 1912 yılında hattın Bulgurlu-Yenice bölümü bitirilir. Sonuç olarak 1912 yılında 346 km'lik Konya-Yenice kısmının tamamlanmasıyla Anadolu Demiryolu, Mersin-Adana Hattıyla bağlanır¹⁹¹.

20. yüzyılın başında ortaya çıkan I. Dünya Savaşı sırasında 1715 km'lik Konya-Bağdat Hattı'nın 887 km'lik kısmına 1914 yılında gelinir. 11 Temmuz 1914 tarihinde 175 km'lik Jerablus (Karkamış)-Tell al Abyad (Akçakale), 28 Ağustos 1914 tarihinde Sumike-Istabulat, 7 Ekim 1914 tarihinde Istabulat-Samarra kısımları bitirilerek işletmeye açılır¹⁹². Demiryolu, savaş yıllarında Nusaybin'e kadar ilerlerken, Bağdat-Samarra Hattı (119 km) da tamamlanarak faaliyete geçer¹⁹³. Hattın Derbesiye-Mardin bölümünün 1917 yılında işletmeye açılmasıyla, İstanbul ile Mardin arasında bağlantı kurulur¹⁹⁴. 1918 yılında Halep'e ulaşan hattın 1324 km'lik bölümü tamamlanır¹⁹⁵. Bağdat Demiryolunun Halep'e ulaşılmasıyla birlikte, Anadolu ve Mezopotamya arasında demiryoluyla bağlantı sağlanır¹⁹⁶. Bağdat Demiryolu güzergahında; Konya-Ulukışla (291 km), Durak-Mamure (115 km), Toprakkale-İskenderun (59 km), İslahiye-Resulayn (453 km) ve Bağdat-Samarra (119 km) hatları bitirilerek işletmeye açılır¹⁹⁷. Amanos (100 km) ve Samarra-Musul-Tel Ebiad (690 km) hatları, Bağdat Demiryolunun tamamlanamayan bölümleridir¹⁹⁸. Almanya'nın Osmanlı toprakları üzerinde gerçekleştirdiği demiryolu yatırımları, Alman diplomasisinin önemli bir aracıdır¹⁹⁹. İlber Ortaylı'ya göre: "*Bağdat demiryolu, İngilizlerin Aydın, Fransızların Kasaba demiryolu hattından farklı bir*

¹⁹⁰ M. Yavuz, agm., s. 222.

¹⁹¹ S. Aydın, agm., s. 61-62.

¹⁹² M. Yavuz, agm., s. 223.

¹⁹³ E. Gürsoy, *age.*, s. 16.

¹⁹⁴ G. Akbulut, *age.*, s. 139.

¹⁹⁵ A. Onur, *age.*, s. 38; İ. Yıldırım, *age.*, s. 20; G. Akbulut, *age.*, s. 136; A. N. Atilla, *age.*, s. 47.

¹⁹⁶ G. Akbulut, *age.*, s. 138.

¹⁹⁷ V. Engin, *Bir Devrin Son Sultanı...*, s. 241.

¹⁹⁸ M. Özyüksel, *age.*, s. 27.

¹⁹⁹ İlber Ortaylı, *Batılılaşma Yolunda*, İstanbul 2007, s. 106.

nitelikteydi. Bu iki hat, verimli bölgelerin ürünlerini kolay yoldan Batı'ya aktaracak yatırımlardı. Oysa Bağdat projesi işlenmeyen zenginlikleri istismar edecek altyapısal tesislerin de birlikte kurulacağı bir büyük yatırımlar grubunu öngörüyordu..."²⁰⁰.

Bağdat Demiryolunun yapımında etkin rol oynayan Avrupa devletleri, imtiyaz sahibi oldukları bölgelerde geniş haklar elde ederek, bir taraftan Ortadoğu'nun zengin yeraltı madenlerini kullanıp sanayilerine hammadde temini sağlarken, diğer taraftan Hindistan ticaretini ellerinde tutmak için nüfuz bölgeleri oluşturur.

Osmanlı Devleti'nin, ülkenin bulunduğu kötü duruma son vermek amacıyla kullandığı yöntemlerden biri olan Panislamizm'i, Arap coğrafyasına yaymak için demiryollarından yararlanmak ister. Bu bağlamda yapılan ilk demiryolu 87 km uzunluğundaki Yafa-Kudüs Hattı'dır. Hattın imtiyazı 1888 yılında Yusuf Noran'a verilir. 71 yıllığına verilen imtiyaz, 1889 yılında Fransız bir şirkete devredilir. Aynı yıl Yafa-Kudüs Osmanlı Demiryolu İşletmesi adıyla kurulan yeni şirket, 1890 yılında inşa faaliyetlerine başlar²⁰¹. Hattın Remle'ye kadar olan 23 km'lik kısmı 1891 yılında bitirilir. Üç yıl içinde bitirilen hattın 26 Eylül 1892 tarihinde küşadı yapılır²⁰².

Anadolu Demiryolları imtiyazının Alman bir şirkete verilmesi üzerine, Osmanlı Devleti üzerinde baskı kuran Fransız şirketler, Suriye topraklarında yapılması planlanan Beyrut-Şam-Havran Hattı'nın imtiyazını elde etmek isterler. Baskılar sonucunda hattın imtiyazı, 1891 yılında Fransız bir şirkete 99 yıllığına, km garantisi olmadan verilir²⁰³. Sözleşmenin imzalanmasının ardından Beyrut-Şam-Havran Osmanlı İktisadî Demiryolu Şirketi kurulur ve yapım çalışmaları aynı yıl başlar. Demiryolunun 103 km'lik Şam-Müzeyrib bölümü 1894 yılında işletmeye açılırken, 147 km'lik Şam-Beyrut kısmı ise 1895 yılında bitirilir²⁰⁴. 258 km'lik hattın tamamı 3 Ağustos 1895 yılında faaliyete geçer.

Hicaz Demiryolunun yapımında gerekli olan inşaat malzemeleri Beyrut Limanı'nda indirilerek, Beyrut-Şam-Havran Demiryolu aracılığıyla Şam'a nakledilir²⁰⁵. Fransız sermayeli Beyrut-Şam-Havran Demiryolunda uygulanan nakliye ücretlerinin

²⁰⁰ İ. Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 153-154.

²⁰¹ İ. Yıldırım, *age.*, s. 20.

²⁰² G. Akbulut, *age.*, s. 151; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 200.

²⁰³ U. Gülsoy, *Kutsal Proje...*, s. 46-47.

²⁰⁴ Züleyha Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s. 11-50; E. Gürsoy, *age.*, s. 19.

²⁰⁵ E. Gürsoy, *age.*, s. 19; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 195.

yüksek olması Osmanlı Devleti'ni ekonomik açıdan zorlar. Fransız şirkete bağımlı kalmak istemeyen Osmanlı Devleti, Müzeyrib-Hayfa arasına demiryolu yaparak, Hicaz Demiryolunu Akdeniz'e bağlamak ister²⁰⁶. 161 km'lik hattın inşasına 1903 yılında başlanır ve 1905 yılında bitirilir.

1897 yılında Beyrut-Şam-Havran Osmanlı İktisadî Demiryolu Şirketi, Şam-Humus-Hama-Halep-Birecik Demiryolu Hattı'nın imtiyazını da alır. 99 yıllık sözleşmesi olan 550 km'lik hattın, Riyak'tan Halep'e kadar olan bölümün 332 km'si bitirilir. Humus-Hama-Halep Hattı, 1906 yılında Beyrut-Şam Hattıyla birleştirilerek bağlantı sağlanır²⁰⁷. 1898 yılında bir başka Fransız şirketin imtiyazını aldığı 102 km'lik Trablusşam-Humus Hattı'nın inşasına, 1909 yılında başlanır ve 1911 yılında işletmeye açılır²⁰⁸.

1898 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti sınırları içinde İngiltere'nin 440 km, Fransa'nın 1266 km, Almanya'nın 1020 km uzunluğunda demiryolu inşa ettiği bilinmektedir²⁰⁹.

Osmanlı Devleti'nin kendi sermayesiyle gerçekleştirdiği tek hat²¹⁰, Ortadoğu'da yapılan Hicaz Demiryolu Hattı'dır²¹¹. Hicaz Demiryolu Hattı, II. Abdülhamid döneminde ortaya çıkan Arap milliyetçilik hareketlerinin bastırılması için gereken askeri gücün bölgeye taşınabilmesi ve hacıların Hicaz'a gidişini kolaylaştırmak amacıyla yapılır²¹². Ayrıca hattın inşasıyla birlikte kutsal şehirlerin bulunduğu Arap topraklarının kontrol altında tutulmasıyla, Panislamizm politikasının daha etkili olacağı düşünülmektedir²¹³. Hamidiye Hicaz Demiryolu olarak da bilinen hattın bitirilmesi, döneminin uluslararası siyasetinde II. Abdülhamid'in hilafetini desteklemesi açısından önemlidir²¹⁴. Hicaz Demiryolunun Osmanlı Devleti açısından önemini, II. Abdülhamid'in: “*Bizim için ehemmiyetli olan, Şam ile Mekke arasındaki demiryolunu en kısa zamanda inşa*

²⁰⁶ Detaylı bilgi için bkz. Ufuk Gülsoy, “Osmanlı Devri Suriye/Filistin ve Yemen Demiryolları”, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 261-284.

²⁰⁷ G. Akbulut, *age.*, s. 152.

²⁰⁸ U. Gülsoy, *Kutsal Proje...*, s. 50.

²⁰⁹ L. Şen, *agm.*, s. 107-108.

²¹⁰ M. M. Hülagü, *agm.*, s. 28; A. N. Atilla, *age.*, s. 47; L. Şen, *agm.*, s. 105.

²¹¹ Detaylı bilgi için bkz. Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 1994, s. 14-175; Ömer Faruk Yılmaz, *Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi*, İstanbul 2011, s. 7-22; Ufuk Gülsoy, “Hicaz Demiryolu”, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 237-256; M. Özyüksel, *Hicaz...*, s. 270.

²¹² M. M. Hülagü, *agm.*, s. 41; L. Şen, *agm.*, s. 106; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 204-211.

²¹³ Metin Hülagü, *Pan İslamizm: Osmanlı'nın Son Umudu*, İstanbul 2006; İsmail Çolak, *Son İmparator: Abdülhamid Han'ın Gizemli Dünyası*, İstanbul 2009, s. 208-212; M. M. Hülagü, *agm.*, s. 42; F. M. Dervişoğlu, *agm.*, s. 102; A. N. Atilla, *age.*, s. 44.

²¹⁴ Metin Hülagü, *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2008; M. M. Hülagü, *agm.*, s. 41.

edebilmektir. Bu suretle karışıklık arttığıında süratle asker göndermemiz mümkün olacaktır. Ehemmiyetli ikinci nokta da Müslümanlar arasındaki bağı öylesine kuvvetlendirmektir ki, İngiliz hainliği ve hilekârlığı bu sağlam kayaya çarparak parçalansın...”²¹⁵ sözleri ifade eder.

Bu doğrultuda II. Abdülhamid 1 Mayıs 1901 tarihinde Şam’dan Mekke ve Medine’ye kadar yapılacak demiryolu hattı için irade yayınlar²¹⁶. 2200 km uzunluğunda olması planlanan hattın inşasıyla ilgili Şam’da İnşaat Müdürlüğü, maliyesi için de İstanbul’da Nafia Nezareti’ne bağlı Hicaz Demiryolu İdaresi Maliye Şubesi kurulur²¹⁷. Osmanlı Devleti’nin kendi bütçesiyle böylesine büyük bir inşa için gereken maliyeti karşılaması çok güçtür.

Hattın başlanmasında gerekli olan maliyet için Ziraat Bankası’ndan 100.000 Lira kredi alınarak, demiryolunun inşasına başlanır²¹⁸. Osmanlı Devleti, Hicaz Demiryolu için Ziraat Bankası’ndan 1900-1908 yılları arasında toplam 480.000 Lira kredi alır²¹⁹. II. Abdülhamid, demiryolunun devam edebilmesini sağlayacak olan yardım kampanyasını başlatarak, kampanyaya 50.000 Lira bağışta bulunur. Kampanya çağrısına dünyanın her yerinden cevap veren Müslümanlar, yaptıkları maddi destekle hattın yapımına katkı sağlar²²⁰. Kampanya haricinde hattın masraflarının karşılanması için çeşitli yöntemler uygulanır. Bu yöntemler arasında; Hicaz pullarının basılması, ticarete ek vergilerin koyulması, memur maaşlarının % 10’luk bir kısmının kesilmesi ve kurban derilerinin satılması gibi uygulamalar vardır²²¹.

Hattın yapımında çalışacak mühendis ve işçilerin Müslüman olması istenirken, gerekli altyapı oluşmadığından teknik eleman ve mühendisler Avrupa’dan getirilir²²². Demiryolunun 11 km’lik Müzeyrib-Der’a kısmı 1901, 79 km’lik Der’a-Zerka ve 20

²¹⁵ V. Engin, *Bir Devrin Son Sultanı...*, s. 242.

²¹⁶ M. Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat...*, s. 169.

²¹⁷ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1970, s. 161; S. Yıldırım, agm., s. 95.

²¹⁸ Emrah Çetin, “Türk Basınına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918)”, *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, Amasya 2010, s. 102-107; V. Eldem, *age.*, s. 161.

²¹⁹ U. Gülsoy, *Kutsal Proje...*, s. 82.

²²⁰ İ. Yıldırım, *age.*, s. 21; L. Şen, agm., s. 106-107.

²²¹ M. Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat...*, s. 171-172; A. N. Atilla, *age.*, s. 49.

²²² U. Gülsoy, *Hicaz...*, s. 111-113; Murat Özyüksel, “Hicaz Demiryolu”, *Türkler*, Ankara 2002, Cilt XIV, s. 473; G. Akbulut, *age.*, s. 158; M. M. Hülagü, agm., s. 42.

km'lik Zerka-Amman bölümleri 1902 ve 250 km'lik Zerka-Katrana arası 1903 yıllarında tamamlanır²²³.

Şam-Medine arasındaki 1307 km'lik hat, 31 Ağustos 1908 tarihinde, II. Abdülhamid'in 32. Cülûs kutlamaları sırasında işletmeye açılır²²⁴. Demiryolunun Medine'den Mekke'ye kadar olan kısmı yapılamazken, şube hatlarının yapımı devam eder. Hicaz Demiryoluna 1911 yılında Kadem-i Şerif-Şam (4 km), 1912 yılında Afüle-Cenîn (17 km), 1913 yılında Der'a-Busra Eski Şam (33 km) ve Hayfa-Akka (17 km) şube hatları eklenir²²⁵. 1914 yılında şube hatlarıyla birlikte Hicaz Demiryolunun toplam uzunluğu 1564 km'yi bulur²²⁶. Hicaz Demiryolunun Osmanlı Devleti'ne maliyeti 3.066.167 Liradır²²⁷.

Yabancı sermaye desteği alınmadan devlet eliyle yapılan ilk ve tek demiryolu olan Hicaz Demiryolu Hattı'nın başarıya ulaşmasındaki etken, İsmail Yıldırım'ın da belirttiği gibi: "*dini amaçla siyasal hırsın birleşmesi...*"²²⁸ olarak görülür. I. Dünya Savaşı'ndan sonra Hicaz Demiryolu, İngiltere ve Fransa'nın ortaklığına bırakılır²²⁹. Hicaz Demiryolunun askeri, siyasi, dini ve ekonomik açıdan önemli sonuçları vardır. Ayrıca çok sayıda demiryolu mühendisi, teknisyen ve memurun yetiştirilmesini sağlayarak, Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen demiryollarında çalışan personelin temelini oluşturur.

Osmanlı topraklarında yapılacak olan demiryolu hatları için İngiltere, Fransa ve Almanya'nın kendi aralarında başlattıkları imtiyaz mücadelelerine 1908-1911 yılları arasında Amerika ve İtalya da katılır²³⁰. Jeopolitik konumu, zengin madenleri ve geniş pazar hacmiyle ilgi odağı olan Osmanlı toprakları üzerinde nüfuz oluşturmak isteyen Amerika, demiryolları aracılığıyla imtiyaz talebinde bulunur²³¹.

²²³ E. Gürsoy, *age.*, s. 22.

²²⁴ M. Özyüksel, *Hicaz...*, s. 172; A. N. Atilla, *age.*, s. 49.

²²⁵ U. Gülsoy, *Kutsal Proje...*, s. 53-54.

²²⁶ A. Onur, *age.*, s. 27.

²²⁷ U. Gülsoy, *Hicaz...*, s. 138; V. Eldem, *age.*, s. 161.

²²⁸ İ. Yıldırım, *age.*, s. 22.

²²⁹ İ. Yıldırım, *age.*, s. 22.

²³⁰ Ü. Yavuz, *agm.*, s. 85.

²³¹ Detaylı bilgi için bkz. Yaşar Semiz, *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi (1909-1926)*, Ankara 1995, s. 46-88; Ali Said Akbaytugan, *Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidât ve Mütâlaât*, Ankara 2014, s. 6-24; İ. Yıldırım, *age.*, s. 26.

1908 yılında demiryolu yapmak için Nafia Vekâleti tarafından açılan ihaleye başvuran yedi projeden biri de Amerikalı Amiral Colby M. Chester'ın projesidir²³². Yapılan anlaşmaya göre; Anadolu, Kerkük, Musul ve Süleymaniye'den geçecek olan 4400 km'lik hat için Osmanlı Devleti km garantisi vermeyecek²³³, demiryolunun iki tarafında 20 km'lik alanda kalan madenleri, 99 yıllığına imtiyazı alan şirket işletebilecektir²³⁴.

25 Şubat 1909 tarihinde hazırlanan sözleşme onay için hükümete gönderilir²³⁵. Osmanlı Hükümeti'nin sözleşmeyi onaylamasının ardından Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi kurulur²³⁶. Taraflar arasında varılan anlaşmaya rağmen, Alman şirketlerin gösterdiği tepki ve parlamentonun kararsız kalması sonucunda proje iptal edilir²³⁷.

Projenin teklifi 9 Mart 1911 tarihinde tekrar hükümete sunulurken, uzun süre bekletilen Chester Projesi²³⁸, Avrupa devletleri tarafından uygulanan baskıdan dolayı tekrar iptal edilir²³⁹. İki kez iptal edilen proje daha kapsamlı olarak, 30 Ocak 1923 tarihinde bu sefer Büyük Millet Meclisi'nin onayına sunulur. Teklif 9 Nisan 1923 tarihinde 327 sayılı kanunla kabul edilerek, taraflar arasında sözleşme yapılır²⁴⁰. Anlaşma kapsamında; şirket tarafından yapılacak hatlar aracılığıyla, Karadeniz ve Akdeniz'in demiryoluyla birbirine bağlanması planlanır²⁴¹. TBMM tarafından onaylanan proje, Türkiye'nin ilk yabancı sermaye girişimidir²⁴². Anlaşma 17 Aralık 1923 tarihinde, şirket talepleri ve dış baskılardan dolayı hükümet tarafından iptal edilir²⁴³. 18 km'lik Sirkeci-Yeşilköy ve 46 km'lik Babaeski-Kırklareli hattı 1910-1912 yılları arasında inşa edilir²⁴⁴.

²³² Selim İlkin, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar*, Ankara 1984, s. 741; Yaşar Semiz, *Chester Projesi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 1987, s. 36; İ. Yıldırım, *age.*, s. 26; M. Arslan, *agm.*, s. 70; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 85.

²³³ İ. Yıldırım, *age.*, s. 26.

²³⁴ M. Arslan, *agm.*, s. 70.

²³⁵ Y. Semiz, *agt.*, s. 38-39.

²³⁶ Y. Semiz, *agt.*, s. 39.

²³⁷ G. Akbulut, *age.*, s. 146; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 85.

²³⁸ Detaylı bilgi için bkz. Bilmez Bülent Can, "Suya Düşen Bir 'Tatlı Hayal': Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23)", *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 165-204.

²³⁹ İ. Yıldırım, *age.*, s. 27.

²⁴⁰ Yahya Sezai Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 25/4, Ankara 1970, s. 294; M. Arslan, *agm.*, s. 70.

²⁴¹ Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, İstanbul 1972, s. 363.

²⁴² M. Arslan, *agm.*, s. 70.

²⁴³ İ. Yıldırım, *age.*, s. 26-28; S. Aydın, *agm.*, s. 66-67.

²⁴⁴ A. Satan, *age.*, s. 231.

Rusya'nın Osmanlı Devleti sınırları içinde yaptığı tek hat, Gümrü-Kars-Sarıkamış-Erzurum Hattı'dır²⁴⁵. Doğukapı-Kars-Erzurum Hattı, Anadolu topraklarında Osmanlı iradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattıdır. Transkafkasya Demiryollarına bağlı Batum-Tiflis-Gümrü Hattı'nın devamı olarak üç aşamalı inşa edilmiştir. Bu demiryolu hattı, Çarlık Rusya döneminde askeri amaçlı olarak yapılmıştır²⁴⁶. 1899 yılında demiryolunun 124 km'lik Gümrü-Kars bölümü bitirilirken, 60 km'lik Kars-Sarıkamış bölümü 1913 yılında tamamlanır²⁴⁷. 170 km'lik Sarıkamış-Erzurum kısmı I. Dünya Savaşı sırasında (1916-1918) dar/dekovil hat olarak inşa edilir²⁴⁸. Sarıkamış- Erzurum (170 km), Erzurum-Karabiyık (18 km) ve Karabiyık-Madenköy (40 km) şube hatlarıyla birlikte toplam 356 km olan demiryolu, 1918 yılında imzalanan Brest-Litovsk Antlaşması'yla Osmanlı Devleti'ne bırakılır²⁴⁹.

Osmanlı döneminde yapılan demiryolu hatlarının toplam uzunluğu 8699 km'dir. Bu demiryollarından 1564 km'si devlet tarafından yapılır²⁵⁰. 1918 yılına gelindiğinde demiryollarının 4587 km'si Osmanlı toprakları dışında kalırken, sınırlar içinde kalan 4112 km'lik²⁵¹ demiryollarının 3756 km'si yabancı sermayeli şirketler, 356 km'si Ruslar tarafından yaptırılır²⁵².

1914 yılında başlayan I. Dünya Savaşı'yla birlikte, Almanya'nın kontrolünde olan Anadolu ve Bağdat Demiryolları ile Şark Demiryolları hariç, geri kalan bütün hatların işletmesine el koyan Nafia Nezareti, bu görevi daha sonra kurulan "Askeri Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesine" devreder²⁵³. 1918 yılında imzalanan Mondros Mütarekesi sonucunda Batılı devletler Anadolu'yu işgal eder. Yapılan antlaşmanın 7, 10 ve 15. maddeleri gerekçe gösterilerek ülkede bulunan demiryolları, işgalci güçler tarafından kontrol altına alınır²⁵⁴. Millî Mücadele Dönemi'nde sınırlar içerisinde kalan

²⁴⁵ G. Akbulut, *age.*, s. 136.

²⁴⁶ Mehmet Yavuz-Ali Yalçın Tavukçu, "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 29/1, Ankara 2012, s. 293.

²⁴⁷ Mehmet Ferit, "Buhran ve Bizim Demiryollarımız", *Demiryolları Mecmuası*, 8/85, İstanbul 1932, s. 27; S. Aydın, agm., s. 63; M. Yavuz-A. Y. Tavukçu, agm., s. 295.

²⁴⁸ M. Yavuz-A. Y. Tavukçu, agm., s. 295.

²⁴⁹ A. Onur, *age.*, s. 32.

²⁵⁰ S. Yıldırım, agm., s. 94; R. S. Kayserilioğlu, *age.*, s. 195.

²⁵¹ M. Arslan, agm., s. 71; A. N. Atilla, *age.*, s. 165.

²⁵² İ. Yıldırım, *age.*, s. 23; V. Eldem, *age.*, s. 165; A. Onur, *age.*, s. 38; S. Yıldırım, agm., s. 94.

²⁵³ M. Arslan, agm., s. 49; A. N. Atilla, *age.*, s. 130.

²⁵⁴ Detaylı bilgi için bkz. Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları: Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, Ankara 2001, s. 27-129; M. Arslan, agm., s. 48; A. N. Atilla, *age.*, s. 158.

demiryollarının büyük bir kısmının yabancı sermayeli şirketler tarafından yapılmış olması, ülke savunması ve stratejik açıdan ciddi sorunlara neden olur.

Millî Mücadele Dönemi'nde işgalci kuvvetlerin eline geçen hatlar, Türk ordusunun demiryollarından yeteri kadar faydalanmasını engeller²⁵⁵. I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Dönemi'nde, hatların birbirine bağlanmadan kopuk olarak yapılması, demiryollarının öneminin ve eksikliğinin en çok hissedildiği zamanlardır. Kurtuluş Savaşı Dönemi'nde, Anadolu sınırları içinde Anadolu (İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara) ve Bağdat (Eskişehir-Afyon-Konya-Adana-Halep), Mersin-Tarsus-Adana, İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyonkarahisar, İzmir-Manisa-Soma-Bandırma, Mudanya-Bursa hatları bulunmaktadır²⁵⁶.

Millî Mücadele yıllarında İngilizler; Eskişehir-Afyon-Konya, İstanbul-Edirne Hattı'nın, İstanbul'dan Çatalca'ya kadar olan bölümünü, Fransızlar; İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara, Mersin-Adana-Tarsus hatlarını, Yunanlar; İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon, İzmir-Manisa-Soma-Bandırma hatlarını, Ermeniler ise Sarıkamış-Kars sınır hattını ele geçirmişlerdir²⁵⁷.

Anadolu Demiryollarının Büyük Derbent İstasyonu'ndan Ankara'ya kadar olan bölümüyle, Bağdat Demiryollarının Konya-Pozantı kısmı askeri amaçlı kullanılır. Ayrıca Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara, Ankara-Polatlı ve Erzurum-Sarıkamış hatları da Millî Mücadele Dönemi'nde kullanılan demiryolları arasındadır²⁵⁸.

23 Mart 1920 tarihinde 20. Kolordu Komutanlığı, Anadolu Demiryollarını kontrol altına alırken²⁵⁹, Büyükderbent-Eskişehir-Ankara²⁶⁰ (485 km), Eskişehir-Afyon-Konya (441 km), Konya-Kelebek (347 km) ve Uşak-Afyon (135 km) hatları işletilmeye başlanır²⁶¹. 23 Nisan 1920 tarihinde I. Dönem B.M.M.'nin açılmasının ardından, hükümet işgal edilmeyen hatlara el koyarak, 18 Temmuz 1920 tarihinde Eskişehir'de, Anadolu-

²⁵⁵ İ. Yıldırım, *age.*, s. 23; M. Arslan, *agm.*, s. 48.

²⁵⁶ M. Arslan, *agm.*, s. 49.

²⁵⁷ Müşerref Avcı, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı 54, Ankara 2014, s. 42; M. Arslan, *agm.*, s. 50.

²⁵⁸ M. Arslan, *agm.*, s. 50; S. Aydın, *agm.*, s. 64.

²⁵⁹ M. Arslan, *agm.*, s. 57; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 86; İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 126.

²⁶⁰ Haydar Ergülen, "Eskişehir Garı: Yolgeçen Garı", *Memleket Garları*, İstanbul 2012, s. 84.

²⁶¹ A. Onur, *age.*, s. 33; İ. Yıldırım, *age.*, s. 23-24; M. Arslan, *agm.*, s. 57; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 86.

Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi²⁶² kurulur²⁶³. Müdürlüğün başına (1926-1928 yılları arasında Nafia Vekilliği de yapan) Behiç (Erkin) Bey²⁶⁴ (1876-1961) getirilir²⁶⁵. Genel müdürlük daha sonra Ankara'ya taşınır ve Konya'da da geçici bir işletme müdürlüğü kurulur²⁶⁶. Genel müdürlük savaş yıllarında gerekli askeri sevkiyatı başarılı bir şekilde gerçekleştirerek orduya büyük katkı sağlar²⁶⁷. İşgallerin artmasıyla hükümetin kontrolünde kalan demiryolları, 761 km uzunluğundaki Ankara-Polatlı ve Yenice-Konya-İshaklı hatlarıdır²⁶⁸. Ankara'da bulunan genel müdürlük 20 Aralık 1921 tarihinde Konya'ya taşınır²⁶⁹. İşgalci güçler demiryollarını tahrip ederek geri çekildiğinden bu hatların tamir edilmesi zorunlu hale gelir.

Millî Mücadele yıllarında Ankara'nın doğusunda bulunan toprakları birbirine bağlayacak demiryollarının olmayışı, eksikliği hissedilen sıkıntılardan biri olur²⁷⁰. İlk 80 km'si I. Dünya Savaşı sırasında tamamlanan Ankara-Sivas Hattı'nın inşası, mücadele döneminde kaldığı yerden devam ederek Ankara-İzzettin arasındaki 127 km'lik bölüm 1919 yılında bitirilir²⁷¹. Bu dönemde yapılan bir diğer hat ise 15 Nisan 1922 tarihinde tamamlanan Azarıköy dekovil hattıdır. 33.5 km olan bu hat, daha sonra 50 km'ye kadar uzatılır²⁷². Ayrıca askeri amaçlı olarak Ankara-Yahşihan-İzzettin arasında 127 km'lik hat yapılır²⁷³.

1 Mart 1922 tarihinde yapılan B.M.M. 1. Dönem 3. Yasama Yılı açılışında konuşan Mustafa Kemal Atatürk'ün: “*İktisat hayatının faaliyet ve zindegisi ancak vesaiti münakalenin, yolların, şimendiferlerin, limanların hali ve derecesiyle mütenasiptir. Gerçekten sahip olduğumuz demiryolları başarıyla işletilerek ulaşım ve asker*

²⁶² Kurumun adı daha sonra Anadolu Demiryolu Müdüri Umumiliği olur. Detaylı bilgi için bkz. Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Ankara 1989, s. 9.

²⁶³ M. Arslan, agm., s. 55; S. Yıldırım, agm., s. 97; A. N. Atilla, age., s. 160; S. Aydın, agm., s. 64.

²⁶⁴ Behiç Bey, Türkiye demiryollarının kurucusu ve ilk genel müdürüdür. Detaylı bilgi için bkz. M. Arslan, agm., s. 53.

²⁶⁵ H. İbrahim Uçak, “Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu Dergileri”, *Kebikeç*, Sayı 11, Ankara 2001, s. 254-257.

²⁶⁶ A. Onur, age., s. 33; İ. Yıldırım, age., s. 24.

²⁶⁷ A. Onur, age., s. 33-34.

²⁶⁸ M. Arslan, agm., s. 65.

²⁶⁹ İ. Yıldırım, age., s. 24; S. Aydın, agm., s. 64.

²⁷⁰ M. Arslan, agm., s. 51.

²⁷¹ M. Arslan Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara 1948, s. 20; İ. Yıldırım, age., s. 24; M. Arslan, agm., s. 68.

²⁷² İ. Yıldırım, age., s. 25; Ziya Gürel, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk”, VI, *Belleten*, L/191, Ankara 1986, s. 866-872.

²⁷³ Ümit Sarıaslan, *Demir Ağlardan Örumcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası*, İstanbul 2004, s. 39; M. Arslan, agm., s. 68.

taşımacılığı sağlanmaktadır. Askerî harekât sırasında düşman tarafından zarar görmüş bir kısım demiryolları ve imalat sanayi onarılmış ve yeniden kurulmuştur. Ankara-Sivas hattında önemli bir tünelin inşaatı tamamlanmış ve diğer tamamlanamayan 2 tünel çevresinde de yol durumları değiştirilerek ulaşım sağlanmıştır. Erzurum-Erzincan arasındaki demiryolu inşaatının tamamlanması ve kükürtlü kömür madenlerine bir istasyon yapılması konusunda önemli işler gerçekleştirilmiş ve kuruluş tamamlanmıştır. Samsun-Havza hattının kuruluşu için gerekli konuların hazırlığına başlanmıştır. Sivas'tan Erzurum'a ve Kastamonu'nun Koçhisar'ından başlayarak Tosya, Osmancık, Amasya, Erbaa, Niksar, Kelkit ve Erzincan'a kadar olan demiryollarına ait ilk araştırmalar yapılmıştır.”²⁷⁴ ifadesiyle, o dönemde yapılan ve yapılmakta olan demiryolları belirtilerek, ulaşımın önemi vurgulanır.

Kurtuluş Savaşı sırasında ülkenin kalkınması ve vatanın korunmasında demiryollarının önemi anlaşılır ve Cumhuriyet'in ilanından sonra ilk olarak demiryolu seferberliği başlatılır. Osmanlı Dönemi'nden Cumhuriyet Dönemi'ne geçildiğinde, demiryolları politikasında anlayış değişikliğinin olduğu görülür.

1.3. Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryollarının Tarihsel Gelişimi

Kurtuluş Savaşı'nda verilen uzun mücadeleden sonra ülkenin en büyük sorunu, kötü durumda olan ekonominin daha da bozuk duruma gelmesidir. Ticaret, tarım ve sanayide yaşanan sıkıntılar ülkenin iktisadi durumunu etkiler. Ticaretin büyük bölümü yabancı ve azınlıkların kontrolündeysen, maden işletmeleri, bankacılık, sigortacılık ve diğer işletmeler gibi demiryolları da yabancı sermayeli şirketlerin elindedir.

Devletin ekonomisini yöneten Osmanlı Bankası, Batılı ülkelerin ortaklaşa kurdukları bir denetim aracıdır. Eğitim seviyesinin düşük olduğu bir ortamda, bir yandan bilgi ve tecrübe eksikliği, diğer yandan gerekli mali kaynağın olmayışı sanayileşmenin önünde engel olarak durmaktadır²⁷⁵.

Millî Mücadeleden sonra hükümet, ülkenin bulunduğu ekonomik istikrarsızlığı önlemek için çalışmalar başlatır. Cumhuriyet ilan edilmeden önce 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında gerçekleştirilen İzmir İktisat Kongresi'ne ülkenin farklı yerlerinden

²⁷⁴ Atatürk'ün TBMM'ni Açış Konuşmaları, Ankara 1987, s. 71-72; Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Ankara 1997, c. I, s. 242-243.

²⁷⁵ İ. Yıldırım, *age.*, s. 29.

gelen çiftçi, sanayici, tüccar ve işçi temsilcilerinden 1135 delege katılır²⁷⁶. Kongrede savaştan yeni çıkan ülkenin ekonomik sorunları ele alınır.

Kongrede milli çıkarlara ters düşmeden yabancı sermayeden yararlanılabileceği, alınan kararlar arasındadır²⁷⁷. Kongrenin açılışında konuşan Mustafa Kemal Atatürk, ulaşım ile ilgili düşüncelerini: “*Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkezler ile, kağıt ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkânı yoktur.*” şeklinde ifade eder²⁷⁸.

1929 yılında başlayan Dünya Ekonomik Buhranı, 1930’lu yıllarda da etkisini gösterir. Bu durum karşısında iktisadi bağımsızlığın ve hızlı kalkınmanın gerçekleşmemesi üzerine 1931 yılından itibaren Türkiye’nin ekonomi politikasında değişim görülür. Liberal iktisat denemeleri bırakılarak “Devletçilik” politikası benimsenir²⁷⁹. Ekonomi konusunda “Devletçilik” prensibini ilke olarak belirleyen Mustafa Kemal Atatürk, bu ilkeyi 5 Şubat 1937 tarihinde anayasanın 2. maddesine koydururken, açıklama şöyle yapılır: “*Bizim takib ettiğimiz Devletçilik, ferdi mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamûriyete erdirmek için milletin umumî ve yüksek menfaatlerinin icab ettirdiği işlerde bilhassa iktisadî sahada Devleti fi’len alakâdar etmektir.*”²⁸⁰.

Kongrede alınan kararlar doğrultusunda başta demiryolu olmak üzere ulaşım ağının gelişimi için faaliyete geçilir. 1923 yılında kabul edilen Umuru Nâfia Programı kapsamında,²⁸¹ şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlanan, doğu-batı doğrultulu demiryolu ağı planlanır²⁸².

Milli ve bağımsız demiryolu politikasına göre yapılması planlanan hatlar, ülke çıkarına ve gerçeklerine uygun olarak tesis edilir²⁸³. Atatürk, ülkenin demir ağlarla

²⁷⁶ Ayşe Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)*, Ankara 1982, s. 12; A. N. Atilla, *age.*, s. 166.

²⁷⁷ İ. Yıldırım, *age.*, s. 30; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 86-87.

²⁷⁸ Gündüz Ökcün, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara 1981, s. 255.

²⁷⁹ Sabahattin Özel, “Atatürk Dönemi Türkiye Ekonomisi”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, Sayı 2, İstanbul 2002, s. 244; İ. Yıldırım, *age.*, s. 32; A. N. Atilla, *age.*, s. 175.

²⁸⁰ A. Afetinan, *age.*, s. 15.

²⁸¹ İ. Tekeli-S. İlkin, *agm.*, s. 128-129.

²⁸² İ. Yıldırım, *age.*, s. 38; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 86,88.

²⁸³ Detaylı bilgi için bkz. Cahit Aydemir, *Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul

örülmesini “*milli güven ve milli benlik*” olarak görür²⁸⁴. “*Bir karış fazla şimendifer*” parolasıyla çıkılan yolda kısa süre içinde başarılı inşa faaliyetleri yapılır.

Demiryolları ekonominin gelişmesine yardımcı olduğu gibi, sosyo-kültürel hayata da fayda sağlar²⁸⁵. Bu yolla bölgelere bilim ve eğitim ulaştırılarak refah seviyesi arttırılır. Kasabalara kadar uzanan demiryolu hatlarıyla, kırsal bölgelerde yaşayan halka ilk defa sinema ve tiyatro ulaşır²⁸⁶.

1 Kasım 1925 tarihinde meclisin ikinci dönem üçüncü toplanma yılı açılış konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk’ün “*Ulaştırma olanaklarından yoksun bölgelerdeki sosyal ve ekonomik aksaklıkları giderebilmenin ilk yolu, demiryolunun oraya ulaştırılması olmalıdır...*” ve İsmet İnönü’nün “*Ulusal hükümet için demiryolu gereksinimi, ulusal birlik, ulusal savunma ve ulusal siyasa sorunudur. Bu birçok asırların malı olan ulusal bağımsızlığın savunması sorunudur...*”, “*Efendiler, bizim şimendifer siyasetimiz vardır. Her türlü nazariyat ve hayalattan azade olarak ameli bir surette vardır. Bunu iki kelime ile ifade edeyim. Bir an evvel memlekette bir karış fazla demiryolu yapmak ne vasıta ile, kimin tarafından olursa olsun... şirketler mi yapacak, ben mi yapacağım, o mu işletecek velhasıl kim yapacaksa yapsın... Türkiye bütün hudutlarından istilaya uğramıştır. Şimendiferlerimizin başı ve nihayeti kalmamıştır. Memleketimizin dörtte üçü vasıtasız ve şimendifersiz kaldı. Efendiler, dâhili mücadelatta, harici muhaberatta iki başı, nihayeti belli olmayan güdük şimendifer bizim dâhili ve harici istiklalimizi temin etmeğe vasıta-i asliye olmuştur. Felaketli günlerin hatıratından ati ihzaratı için ders almak lazımdır. Ve o dersi almışızdır. O kanaatle vardığım nokta şudur ki... Bir karış fazla şimendiferimizin yapılmasında bir gün teehhür etmemeliyiz...*”²⁸⁷, demeçleri ulaşım politikasını destekler niteliktedir²⁸⁸. 1923-1938 yılları arasındaki mimari faaliyetler, dönemin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeleriyle şekillenir²⁸⁹.

Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasını askeri, ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel etkenler belirler²⁹⁰. Mustafa Kemal Atatürk’ün “*Demiryolları memleketin*

1993, s. 47-78; Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara 2013, s. 47-212; S. Yıldırım, agm., s. 93; A. N. Atilla, age., s. 168.

²⁸⁴ İ. Yıldırım, age., s. 39.

²⁸⁵ Filiz Çolak, “Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış”, *Turkish Studies*, 8/2, Ankara 2013, s. 351; A. N. Atilla, age., s. 169.

²⁸⁶ F. M. Dervişoğlu, agm., s. 114.

²⁸⁷ İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 134-135.

²⁸⁸ Ü. Yavuz, agm., s. 88.

²⁸⁹ İnci Aslanoğlu, *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı (1923-1938)*, İstanbul 2010, s. 13.

²⁹⁰ S. Yıldırım, agm., s. 93; S. Aydın, agm., s. 69.

*tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır...”, “Türkiye’de iktisat hayatının yüksek inkişafı ancak demiryollarla olacaktır. Milletın saadeti, istiklali bu yollardan geçecektir. Burada mühim olan nokta Türk milletinin bu hakikati bütün müşküllerine rağmen takdir etmesi ve ona sahip olması keyfiyettir...”*²⁹¹, “*Demiryolları ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşale...”* demeçleri, dönemin demiryolu politikasını belirler²⁹².

İktisat kongresinde ulaşım ile ilgili alınan kararların 1923-1932 yılları arasında uygulanmasına öncelik verilir. Ulaşım konusunda yapılan çalışmalar demiryolu odaklı olarak ele alınır. Demiryollarıyla birlikte tarımsal ürünlerin ülke içinde ticari dolaşımı yapılarak, ticaret canlandırılır. Hatların birbirine bağlanmasıyla Anadolu’da yer alan şehirlere ulaşım sağlanır. Üretim ve tüketim bölgelerini birbirine demiryollarıyla bağlayarak, ülke içindeki ticari hareketlilik sağlanır²⁹³. Aynı zamanda yeraltı ve yerüstü zenginlikleri demiryollarının inşa edileceği bölgelerin seçiminde belirleyici faktördür²⁹⁴. Bu dönemde şekillendirilen “milli ve bağımsız demiryolu” politikası, iki farklı açıdan gelişim gösterir. Bunlardan biri ülkenin ihtiyaçlarını karşılayabilen, birbiriyle bağlantısı sağlanarak ağ biçimini oluşturacak hatların yapılması ve diğeri yabancı sermayeli şirketlerin elinde bulunan demiryolu hatlarının satın alınarak millileştirilmesidir²⁹⁵.

Ülkenin doğusuna doğru yapılan demiryolları bir yandan hat üzerinde bulunan yerlerin gelişmesini sağlarken, diğeri yandan o bölgenin denetim altına alınmasına yardımcı olur. Cumhuriyet Dönemi’nde büyük kentler arasında bağlantı kurularak, iç pazarın oluşması için demiryollarına ağırlık verilir. İktisadi ve kültürel gelişmelerin sağlanması demiryollarıyla hız kazanır.

Osmanlı Devleti’nin izlediği demiryolu politikasından dolayı yaşadığı sorunlardan tarihsel ders alan hükümet, yerli malzeme ve milli sermayesiyle ulusal ekonomik çıkarlara dayalı bir politika ortaya koyar²⁹⁶.

Cumhuriyet’in ilanına kadar ülkedeki ulaşım, ihtiyaçları karşılamaktan uzak ve kötü durumdadır. Sınırlar içinde kalan 4112 km’lik demiryolunun tamamı yabancı şirketler tarafından işletilir. I. Dünya Savaşı sırasında yapımına başlanan Ankara-Sivas

²⁹¹ Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri..., c. 2, s. 301.

²⁹² İ. Yıldırım, *age.*, s. 50-55.

²⁹³ S. Aydın, *agm.*, s. 66.

²⁹⁴ Ü. Yavuz, *agm.*, s. 89.

²⁹⁵ İ. Yıldırım, *age.*, s. 40; Ü. Yavuz, *agm.*, s. 87; A. N. Atilla, *age.*, s. 170; İ. Tekeli-S. İlkin, *agm.*, s. 136.

²⁹⁶ Ü. Yavuz, *agm.*, s. 88; S. Yıldırım, *agm.*, s. 93.

Hattı'nın inşasına devam edilerek İzzettin istasyonuna kadar gelinir²⁹⁷. Bu yıllarda başkent Ankara'nın, İstanbul, İzmir, Aydın, Eskişehir, Adana ve Konya gibi şehirlerle bağlantısı varken, diğer kentlerle demiryolu bağlantısı yoktur. Bu bağlamda ilk olarak yapımına karar verilen Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatları olur²⁹⁸. Yeni inşa edilen demiryolları üç farklı döneme ayrılabilir. 1922-1927 yılları arasında sınırlı yerel bütçeyle, 1927-1933 yılları arasında yabancı şirketlerin orta vadeli kredileriyle ve sonraki dönemde iç borçlanmayla inşa faaliyetleri gerçekleşir²⁹⁹.

Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte dönemin en önemli demiryolu projesi olarak görülen Ankara-Sivas Hattı inşasının planlanması, Osmanlı dönemine kadar dayanmaktadır. 1914 yılında yapımına başlanan hattın 80 km'si 1915, 127 km'si 1919 yılında tamamlanır. Cumhuriyet Dönemi'nde hattın devamı niteliğindeki Ankara-Yahşihan (86 km) ve Yahşihan-Yerköy (115 km) bölümleri 1925, Ankara-Kayseri (380 km) bölümü 1927, Kayseri-Şarkışla bölümü 1930 yılında bitirilir. Hat 30 Ağustos 1930 tarihinde işletmeye açılır³⁰⁰.

1924-1930 yılları arasında demiryolu çalışmaları hızlı bir şekilde devam etmesine rağmen, 1929 yılında yaşanan Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'yi de etkilemesiyle inşa faaliyetlerinin yavaşladığı görülür. Ekonomik krizin etkisinin azalmaya başladığı 1933 yılıyla birlikte Sivas-Erzurum, Afyon-Karakuyu, Malatya-Çetinkaya, Fevzipaşa-Diyarbakır, Diyarbakır-Ergani³⁰¹ ve Filya-Ereğli hatlarının yapımına başlanır³⁰². “*Memleketi demir ağlarla öreceğiz*” sözleri bu dönemde çok sık kullanılıp, demiryollarının önemi vurgulanır. 1923-1933 döneminde Ankara'dan Sivas'a, Kütahya'dan Balıkesir'e, kadar 2048 km hat yapılır. 1933-1938 yılları arasında yapılan 963 km demiryoluyla, Cumhuriyet'in 15. yılında devletin işletmekte olduğu 6719 km demiryolu ağı bulunmaktadır.

Ticaret açısından önemli bir konumda bulunan Samsun limanını Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacak demiryolunun inşasına Osmanlı Dönemi'nde başlanır ve I. Dünya

²⁹⁷ İ. Yıldırım, *age.*, s. 36-37.

²⁹⁸ İ. Yıldırım, *age.*, s. 41; S. Aydın, *agm.*, s. 69.

²⁹⁹ İ. Tekeli-S. İlkin, *agm.*, s. 138.

³⁰⁰ İ. Yıldırım, *age.*, s. 75-77.

³⁰¹ İsmail Yıldırım, “Elazığ ve Çevresine Demiryollarının Gelişi”, *Dünü ve Bugünüyle Harput Sempozyumu*, Elazığ 1999, s. 277-282.

³⁰² İ. Yıldırım, *age.*, s. 44.

Savaşı sebebiyle yapımı durdurulur³⁰³. Hattın inşasına 1924 yılında alınan kararlarla tekrar başlanır. Samsun-Turhal, Kavak-Havza ve Havza-Amasya bölümleri 1927, Amasya-Zile bölümü 1928, Zile-Kunduz bölümü 1930, Kunduz-Yıldız ve Yıldız-Kalın bölümleri 1931 yılında tamamlanır. Toplam 372 km uzunluğundaki Samsun-Sivas Hattı 1931 yılında işletmeye açılır³⁰⁴.

Kütahya-Balıkesir Hattı, Anadolu Demiryolu Hattıyla, Soma-Bandırma Hattını birbirine bağlaması sebebiyle, Cumhuriyet Dönemi'nde yapımına önem verilen hatlar arasında yer alır. Bu hattın yapımıyla Ankara, Batı Anadolu'yla en kısa yoldan bağlanır. Hattın inşasına 2 Eylül 1925 tarihinde Kütahya'dan Türk müteahhitler tarafından başlanır. Fakat ekonomik sebeplerden dolayı demiryolunun yapımı 15 Haziran 1927 tarihinde Alman Julius Berger Şirketi'ne devredilir³⁰⁵. 1927 yılında çalışmalar kaldığı yerden devam ederek, Kütahya-Tavşanlı (50 km) bölümü 1928, Kütahya-Emirler bölümü 1929, Tavşanlı-Değirmisaz bölümü 1930 yılında bitirilir³⁰⁶. Kütahya ve Balıkesir'den aynı anda başlayan hat 1931 yılında birleştirilerek tamamlanır³⁰⁷. Toplam 20 istasyonu bulunan hattın açılışı 23 Nisan 1932 yılında gerçekleşir. İnşa masrafları 22.370.000 Lira tutar. Bu hat yapılmadan önce Balıkesir-Manisa-Afyon-Eskişehir ve Balıkesir-Ankara güzergâhı 954 km uzunluğa sahipken, hattın açılışıyla birlikte 592 km'ye iner³⁰⁸.

1923-1950 döneminde gerçekleştirilen Kütahya-Tavşanlı (1928), Kütahya-Emirler (1929), Emirler-Balıköy (1930), Kütahya-Balıkesir (1932), Ulukışla-Kayseri (1933), Yolçatı-Elazığ (1934), Ankara-Zonguldak, Fevzipaşa-Diyarbakır-Kurtalan (1935), Filyos-Irmak (1935), Samsun-Sivas, Afyon-Karakuyu (1936), Baladız-Burdur (1936), Bozanönü-Isparta (1936), Malatya-Çetinkaya (1937), Sivas-Erzurum (1939)³⁰⁹, Selçuk-Çamlık (1940), Hadımköy-Kurukavak (1941), Filyos-Zonguldak-Kozlu (1943), Diyarbakır-Kurtalan (1944), Tavşanlı-Tunçbilek (1944), İstasyon-Malatya (1944), Elâzığ-Genç (1947), Köprüağzı-Maraş (1948), Erzurum-Hasankale (1949) ve Narlı-Antep-Karkamış (1953)³¹⁰ hatlarıyla, Osmanlı döneminden kalan bağlantısız hatlar

³⁰³ Siddık Akbayır, "Nehirler ve Kapılar Şehrinden Gar Hikayeleri", *Memleket Garları*, İstanbul 2012, s. 128-131.

³⁰⁴ İ. Yıldırım, *age.*, s. 77-79.

³⁰⁵ İ. Tekeli-S. İlkin, *agm.*, s. 141.

³⁰⁶ S. Aydın, *agm.*, s. 70.

³⁰⁷ Anonim, *Türkiye Demiryolları Cep Atlası*, İstanbul 1931, s. 10.

³⁰⁸ İ. Yıldırım, *age.*, s. 80-82; A. N. Atilla, *age.*, s. 173-174.

³⁰⁹ Vedat Karadeniz-Deniz Akpınar, "Sivas-Erzurum Demiryolunun Yapım Süreci, Sosyo-İktisadi Etkileri ve Geleceği", *Atatürk Dergisi*, 3/1, Erzurum 2014, s. 18-31.

³¹⁰ Anonim, "Narlı-Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı", *Demiryol Dergisi*, Sayı 26-27, Ankara 1953, s. 19-22.

birleştirilerek, milli demiryolu politikasına göre yapılan ağ biçimindeki demiryolu ülkenin dört bir tarafına yayılır³¹¹.

Demiryollarını millileştirme çalışmaları 1928-1948 yılları arasında yapılır. Bu dönemde; Anadolu Demiryolları Hattı (1928), Mersin-Tarsus-Adana Hattı (1929), Mudanya-Bursa Hattı (1931), Samsun-Çarşamba Hattı (1933)³¹², İzmir-Kasaba Hattı (1934), İzmir-Aydın Hattı (1935)³¹³, Şark Demiryolları Hattı (1937), Ilıca-Palamutluk Hattı (1941) ve Bağdat Demiryolu Hattı'nın ülke sınırları içerisinde kalan 966 km'lik kısmının ilk satın alımı 1928 yılında yapılırken, son bölümü 1948 yılında satın alınarak millileştirilir³¹⁴. Böylece ülke sınırları içinde, yabancı şirketlere ait olan 3840 km'lik demiryolunun tamamı "Devletçilik" politikasıyla millileştirilir.

1923-1950 döneminde inşa edilen demiryollarının 1200 km'si yabancı sermayeli şirketler, geri kalan bölümleri ise yerli inşaat şirketleri tarafından yapılır. Yabancı şirketler ihalesini aldıkları hatların yapımında gerekli olan malzemeleri kendileri temin ederken, yerli şirketler ise hatların yalnızca inşasını üstlenir ve gerekli malzemeler devlet tarafından karşılanır³¹⁵. İnşa faaliyetleri 1927 yılına kadar yavaş giderken, yabancı şirketlerin kredi vermesiyle birlikte hız kazanır³¹⁶.

1929 yılında ortaya çıkan Dünya Ekonomik Buhranı'ndan dolayı yavaşlayan demiryolu yapım çalışmaları, 1932 yılından itibaren tekrar hızlanır. 1923-1950 yılları arasında toplam 3579 km demiryolu yapılır³¹⁷.

Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan demiryollarının mali kaynaklarını; bütçe, iç borçlanma, dış ve iç krediler ile milli sermaye oluşturur³¹⁸. 1950 yılına gelindiğinde 3840 km'si millileştirilen, 3579 km'si inşa edilen ve 256 km'si Ruslar tarafından devredilen

³¹¹ A. R. E., "23 Mayıs-1936: Türk Devlet Demiryolları 9 Yaşında", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 135-136, Ankara 1936, s. 107-109; İ. Yıldırım, *age.*, s. 45-46; F. M. Dervişoğlu, *agm.*, s. 105-106; A. N. Atilla, *age.*, s. 189; S. Aydın, *agm.*, s. 69-77.

³¹² Detaylı bilgi için bkz. Kemal Arı, "Samsun-Çarşamba Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, VII/21, Ankara 1991, s. 609-622.

³¹³ A. N. Atilla, *age.*, s. 180.

³¹⁴ A. Afetinan, *age.*, s. 14; İ. Yıldırım, *age.*, s. 47-48, 123-144; S. Aydın, *agm.*, s. 69-75; İ. Tekeli-S. İlkin, *agm.*, s. 143-150.

³¹⁵ İ. Yıldırım, *age.*, s. 116-117.

³¹⁶ F. M. Dervişoğlu, *agm.*, s. 102.

³¹⁷ İ. Yıldırım, *age.*, s. 119.

³¹⁸ İ. Yıldırım, *age.*, s. 147-166.

toplam 7675 km demiryolu ağına ulaşılır³¹⁹. 1923 yılında Osmanlı Dönemi'nden kalan demiryollarının % 75'i Ankara'nın batısında yer alırken, 1950 yılında bu oran tam tersi bir gelişim göstererek demiryollarının % 75'i Ankara'nın doğusuna yapılır³²⁰. Ayrıca satın alınan hatların % 67.5'i Alman, % 19.8'i Fransız ve % 12.7'si İngiliz şirketler tarafından yapılmıştır³²¹.

1940-1950 yılları arasında II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine yaşanan ekonomik sıkıntı, demiryolu yapım faaliyetlerini yavaşlatır³²². 1948 yılında Marshall Planı çerçevesinde, Amerika'nın Türkiye'ye yaptığı yardım programına ulaşım da eklenir. Bu konuda Türkiye'ye gelen Amerikalı heyet, "Hilts Raporu" olarak bilinen raporu hazırlayarak Nafia Vekâletine sunar. Hükümet raporda yazanlara uyararak karayoluna önem verir. Bu doğrultuda 1948 yılından itibaren ulaşım politikasında demiryolu inşa faaliyetleri azaltılarak, karayolu yapım çalışmalarına ağırlık verilir³²³.

1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine el koyulan demiryollarının işletilmesi için "Askerî Demiryollar Müdüriyeti Umumiyesi" kurulur³²⁴. Aynı durum savaş sonunda başlayan Millî Mücadele Dönemi'nde de yaşanır. İşgalci kuvvetlerin ülkede bulunan demiryollarını kontrol altına almalarından dolayı, Nafia Vekâleti'nin 1920 yılında aldığı kararla, "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulur ve 1924 yılına kadar işletme faaliyetine devam eder³²⁵.

22 Nisan 1924 tarihinde kabul edilen 506 sayılı yasayla, Anadolu Demiryolları ile Bağdat Demiryolu'nun Konya-Yenice kısmının tek bir merkezden idare edilmesi kararlaştırılır³²⁶. Bu durum üzerine Nâfia Vekâleti'ne bağlı İstanbul (Haydarpaşa) merkezli "Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulur³²⁷. Aynı yıl yapımına yeni başlanan hatların inşa faaliyetlerini devam ettirmek ve işletmek amacıyla "Demiryollar İnşaat ve İşletme Müdüriyet-i

³¹⁹ Servet Zengin, "Devlet Demiryolları 30 Yaşına Basarken", *Demiryol Dergisi*, Sayı 56-60, Ankara 1956, s. 2-3.

³²⁰ S. Yıldırım, agm., s. 95.

³²¹ Ü. Yavuz, agm., s. 83.

³²² Ü. Yavuz, agm., s. 90.

³²³ İ. Yıldırım, *age.*, s. 48-49.

³²⁴ M. Arslan, agm., s. 49; A. N. Atilla, *age.*, s. 130.

³²⁵ M. Arslan, agm., s. 55; S. Yıldırım, agm., s. 97; A. N. Atilla, *age.*, s. 160.

³²⁶ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *Bilanço 1923-1998: "Türkiye Cumhuriyeti'nin 75 Yılına Toplu Bakış" Uluslararası Kongresi*, İstanbul 1999, Cilt 2, s. 368-369.

³²⁷ İ. Yıldırım, *age.*, s. 63-64; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 151.

Umumiyesi” açılır³²⁸. Göreve başlayan iki kuruma daha sonra Doğu Anadolu bölgesinde yer alan demiryollarının işletilmesi için açılan “Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Subatı Demiryolları Müdürlüğü” eklenir³²⁹. Temelde Nâfia Vekâleti’ne bağlı olan bu üç kuruluş, birbirlerinden bağımsız bir şekilde 1927 yılına kadar faaliyetlerine devam eder.

31 Mayıs 1927 tarihinde çıkarılan 1042 sayılı kanunla demiryollarının işletilmesi için Nâfia Vekâleti’ne bağlı, Ankara merkezli “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” kurulur³³⁰. Böylelikle devletin elinde olan bütün demiryolu hatları tek bir merkezden idare edilmeye başlanır. Kuruluş, 30 Ocak 1929 tarihinde onaylanan kanunla “Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü” adını alır. İşletmenin yapısında değişikliğe gidilerek, Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdürlüğü kaldırılır ve yerine Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Afyon hatlarından sorumlu olan 1. İşletme Müfettişliği, Haydarpaşa’da açılır³³¹.

1931 yılında işletmenin merkez teşkilatında değişikliğe gidilir. Kurumun bünyesinden ayrılan demiryolları inşaat dairesinin Nâfia Vekâleti’ne bağlanmasıyla, isim değişikliğine gidilir. Kuruluşun yeni adı “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü” olur. Gerçekleşen yapısal değişiklik sonucunda inşaat ve işletme birimleri birbirinden ayrılır³³². Yeni hatların yapılması ve mevcut olan yabancı sermayeli hatların millileştirilmesi sonucunda 1945 yılında kurumun adı, “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü” olarak değiştirilir. Teşkilat yapısı giderek büyüyen kurum, 22 Haziran 1953 tarihinde “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” adını alarak, kamu iktisadi devlet teşekkülü olur³³³.

³²⁸ S. Aydın, agm., s. 68.

³²⁹ İ. Yıldırım, *age.*, s. 64.

³³⁰ S. Aydın, agm., s. 68; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 151.

³³¹ İ. Tekeli-S. İlkin, “*Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının...*”, s. 369.

³³² İ. Tekeli-S. İlkin, “*Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının...*”, s. 369.

³³³ İ. Yıldırım, *age.*, s. 65-72; S. Aydın, agm., s. 78-79.

İKİNCİ BÖLÜM

KÜTAHYA’NIN COĞRAFI KONUMU VE TARİHÇESİ

2.1. Kütahya’nın Coğrafi Konumu

Kütahya, Ege bölgesinin İçbatı Anadolu bölümünde yer alır³³⁴. Bu bölge, Ege ile İç Anadolu arasında geçiş konumunda olup, ortalama yükseltisi 1200 m’yi bulan yaylaları vardır³³⁵. Kentin bulunduğu coğrafyanın % 75’inden fazlasının 1000-1500 m arasında değişen düzlüklerden oluşmasından³³⁶ dolayı bölge, “Kütahya Yaylaları” olarak da adlandırılır³³⁷. Kuzey ve kuzeybatısında Bursa, kuzeydoğusunda Bilecik, doğusunda Eskişehir, güneydoğusunda Afyonkarahisar, güneyinde Uşak, güneybatısında Manisa ve batısında Balıkesir bulunur³³⁸. İlin coğrafi konumu; 38°-39° kuzey enlemleri ile 29°-30° doğu boylamları arasındadır³³⁹.

Şehir, geniş bir ovanın (Kütahya Ovası) güneyinde yer alan Yellicedağı’nın (Acemdağı) (1173 m) kuzey eteğinde kurulur³⁴⁰. İlk yerleşim Hisar Tepesi’yle (1000 m) Hıdırlık Tepesi arasında olur. Bu iki tepenin arasından akarak şehri güneyden kuzeye doğru bölen Kapan Deresi, ovanın ortasından geçerek Porsuk’a dökülen Felend Çayı’yla birleşir³⁴¹. Şehir, Hisar Tepesi’nin eteklerinden, kuzeyindeki Kütahya Ovası’na doğru gelişim gösterir³⁴². Kent, kuzey rüzgarlarına açık bir konumda olduğu için kışları sert ve yoğun kar yağışlı geçer³⁴³. Bölgedeki yüzey şekillerinde İç Batı Anadolu’nun etkisi görülür. Güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda uzanan dağ sıraları arasında ova ve yaylalar bulunmaktadır.

³³⁴ Anonim, “Kütahya”, *Görsel Büyük Genel Kültür Ansiklopedisi*, İstanbul 1987, Cilt 9, s. 5386.

³³⁵ Kütahya Valiliği, *Kütahya Müzesi 2013 Yıllığı*, Kütahya 2014, s. 6; Kütahya Valiliği, *Kütahya*, Kütahya 2017, s. 1.

³³⁶ Anonim, “Kütahya”, *Yurt Ansiklopedisi*, İstanbul 1982-1983, Cilt 7, s. 5279.

³³⁷ Yusuf Dönmez, “Kütahya ve Çevresinin Fiziki Coğrafyası”, *Atatürk’ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, İstanbul 1981-1982, s. 1.

³³⁸ Mustafa Çetin Varlık, *XVI. Yüzyılda Kütahya Sancağı*, (Basılmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1980, s. 1-3; Ara Altun, “Kütahya’nın Türk Devri Mimarisi ‘Bir Deneme’”, *Atatürk’ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, İstanbul 1981-1982, s. 179.

³³⁹ Mustafa Çetin Varlık, “Kütahya”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Ankara 2002, Cilt 26, s. 584.

³⁴⁰ Anonim, “Kütahya”, *Grolier International Americana Encyclopedia*, İstanbul 1993, Cilt 9, s. 145.

³⁴¹ Anonim, “Kütahya”, *Büyük Lûgat ve Ansiklopedi*, İstanbul 1969, Cilt 7, s. 738-741.

³⁴² M. Ç. Varlık, agm., s. 580.

³⁴³ M. Ekrem Üzümeri-Selâmi Dinçer-Sadi Kazancı, “Kütahya”, *Türkiye Ansiklopedisi*, Ankara 1956, Cilt 3, s. 514; A. Altun, agm., s. 179.

Şehrin sınırları içinde yer alan alçak düzlükler tektonik kökenli çöküntü alanlarından oluşmaktadır³⁴⁴. Kentte Altıntaş, Örencik, Tavşanlı, Simav, Gediz ve Kütahya ovaları yer alır.³⁴⁵.

Kütahya; Merkez, Altıntaş, Aslanapa, Çavdarhisar, Domaniç, Dumlupınar, Emet, Gediz, Hisarcık, Pazarlar, Simav, Şaphane, Tavşanlı olmak üzere toplam 13 ilçeden oluşur. İlin yüzölçümü 11.977 km²'dir³⁴⁶.

Kütahya; Ege, Marmara ve İç Anadolu bölgeleri arasında kalan bir “geçiş tipi” iklimine sahip olup, üç bölgenin de özelliklerini taşır³⁴⁷. Sıcaklık açısından İç Anadolu bölgesinin özellikleri görülürken, yağış bakımından Marmara bölgesinin etkisi vardır³⁴⁸.

Şehir, Akdeniz, Karadeniz ve İç Anadolu bölgelerinde görülen doğal bitki örtüsüne sahiptir. Böylelikle Kütahya’da yarı nemli ormanlar ve kuru ormanlar bir arada bulunur³⁴⁹. İlin kuzey, güney ve batısı ormanlar açısından çeşitlilik gösterir. Merkez ve Domaniç ilçesinde kızılçam ve karaçam ormanları, iç bölgesinde meşe ormanları, Emet ve Tavşanlı’da ardıç ormanları, Gediz ve Simav’da kestane ormanları yaygındır. Kütahya aynı zamanda endemik türler açısından da önemli bir şehirdir.

İklime bağlı olarak şehirde özellikle pancar, hububat ziraatı ve hayvancılık yapılır³⁵⁰. Tarıma dayalı ekonomiye sahip olan şehirde tahıl grubunda buğday, arpa, mahlût (buğday ve çavdar karışımı), fasulye, nohut, patates üretimi yaygındır³⁵¹. Bölgede üzüm bağları yoğun bir şekilde bulunurken, elma, vişne, ceviz, kestane ve çilek gibi ürünler de yetiştirilir³⁵².

³⁴⁴ Anonim, “Kütahya”, *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, İstanbul 2004, Cilt 14, s. 202.

³⁴⁵ Anonim, “Kütahya”, *Hayat Yeni Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul 1981, s. 314; A. Altun, agm., s. 179.

³⁴⁶ M. Ç. Varlık, agm., s. 584.

³⁴⁷ Mithat Zeki Dinçer-Füsun İstanbullu Dinçer, “Kütahya İlinin Ekonomik Gelişmesinde Turizm Sektörünün Yeri ve Önemi”, *Kütahya İlinin Ekonomik Gelişmesi Semineri*, Kütahya 2006, s. 134-135.

³⁴⁸ Yusuf Dönmez, *Kütahya Ovasının ve Çevresinin Fiziki Coğrafyası*, İstanbul 1972, s. 37; Gazanfer Beken, *Garbî Anadolu Mintikası Kerpiç Binaları (İzmir-Balıkesir-Kütahya)*, İstanbul 1949, s. 7.

³⁴⁹ Anonim, “Kütahya”, *İl İl Yurdumuz: Türkiye İller Ansiklopedisi*, İstanbul 2005, Cilt 2, s. 212; Y. Dönmez, *age.*, s. 105.

³⁵⁰ Kerim Özbekler, “Kütahya”, *Ege Bölgesi Turizm Rehberi*, İzmir 1981, s. 69; Y. Dönmez, agm., s. 1.

³⁵¹ Mustafa Yeşil, *Kütahya İlinin Kısa Coğrafyası*, İstanbul 1938, s. 41-42.

³⁵² Metin Tuncel, “Kütahya İlinin Beşeri ve İktisadi Coğrafyası”, *Atatürk’ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, İstanbul 1981-1982, s. 26-27.

2.2. Kütahya'nın Tarihçesi

Eski Frigya'nın sınırları tam olarak bilinmemekle birlikte, kuzeyde Galati, güneyde Likaoni, Pizidi ve İzori, doğuda Kapadokya ve batıda Mizya sınırları arasında kalan bölge olarak belirtilir. Kentin bulunduğu bölgeyi de içine alan Küçük Frigya'nın (Phrygia Epictetus) sınırları kuzeyde Sakarya, doğuda Galati, batıda ve güneyde ise Lidya'ya kadar uzanır³⁵³. Bulduğu konum itibarıyla Ege, Marmara ve İç Anadolu'ya hâkim olan Kütahya, Anadolu'nun korunması veya ele geçirilmesinde tarih boyunca stratejik bir öneme sahiptir.

Arkeolojik veriler ışığında Kütahya ve çevresinde M.Ö. 4000-3000 yılları arasında Kalkolitik (Taş-Maden) devire tarihlenen eserlerin ortaya çıkması, bölgenin o dönemden beri iskân edildiğinin göstergesidir. Kütahya'ya Hitit döneminde de yerleşimin yapıldığı Domaniç ve Altıntaş bölgesinde bulunan eserlerden anlaşılmaktadır. Kente kesin yerleşimin Friglerden önce olduğunu gösteren bir bulgu yoktur. Dolayısıyla şehrin kuruluşu yaklaşık olarak M.Ö. 11. yüzyıla tarihlendirilir³⁵⁴. Kuruluş tarihi kesin olarak bilinmese de antik kaynaklarda Ezop'un doğduğu şehir olarak geçen Kütahya'nın, M.Ö. 6. yüzyıla kadar uzanan geçmişi olduğu bilinmektedir³⁵⁵. Kentin ismi "Cotyoeum" (Kutyom)'dan gelir³⁵⁶. Zaman içerisinde "Kotiaieion", "Kotiaion", "Cotyaeium", "Cotyaeum" ve "Cotyaium" gibi adlandırıldığı eski kaynaklarda geçer³⁵⁷. Yunan tarihçi ve coğrafyacı Strabon, kentin adının, Trak kralı olan Cotys (Kotys)'in³⁵⁸ bölgeye hâkimiyet kurmasından dolayı, "Kotys'in Kenti" anlamına gelen "Kotiaion" olduğunu belirtir³⁵⁹. Strabon, aynı zamanda Kütahya'yı, Frigya'nın önemli şehirlerinden biri olarak tanımlar³⁶⁰.

³⁵³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Bizans ve Selçuklularla Germiyan ve Osman Oğulları Zamanında Kütahya Şehri*, İstanbul 1932, s. 1.

³⁵⁴ A. Semih Tulay, "Kütahya Arkeolojisi", *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, İstanbul 1981-1982, s. 53-54.

³⁵⁵ Sadık Ölçen-M. Ali Toroğlu (haz.), *Kütahya '98*, İzmir 1998, s. 1.

³⁵⁶ İlhan Pınar (der.), *Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri: Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir*, İzmir 1998, s. 66.

³⁵⁷ Kadir Güler, *Kütahya'nın Sırları*, Kütahya 2016, s. 7.

³⁵⁸ Feridun Dirimtekin, kentin adının nereden geldiği konusunda genel kanı olarak öne sürülen "Kotys'in Şehri" görüşüne karşı çıkararak, M.Ö. 365 yılına tarihlenen ve Marmara Ereğlisi'nde bulunan Trak kralı Kotys'e ait kitabeye gönderme yaparak, kralın Anadolu'ya geçtiğine dair bir bilginin bulunmadığını belirtir. Detaylı bilgi için bkz. Feridun Dirimtekin, "Kütahya, Cotiaeum-Kotiaion", *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni*, 30/309, İstanbul 1971, s. 3-6.

³⁵⁹ Kadir Güler, "Evliyâ Çelebi'nin Gözüyle Kütahya", *Doğumunun 400. Yılında Uluslararası Evliyâ Çelebi Sempozyumu Bildirileri*, İstanbul 2012, s. 173; A. Altun, agm., s. 181.

³⁶⁰ Faruk Şahin, "Kütahya'da Çinili Eserler", *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, İstanbul 1981-1982, s. 112; A. S. Tulay, agm., s. 54.

Şehrin üzerinde hâkimiyet kuran Frigler, M.Ö. 546 yılına kadar kentte kalırlar³⁶¹. Frigyalılar, günümüzde “Hisar” olarak adlandırılan tepeye yerleşerek, “Kotyum” adlı bir şehir kurarlar³⁶². M.Ö. 6. yüzyılın sonuna doğru Lidyalıların eline geçen şehir, daha sonra Pers kralı Kyros’un Anadolu’yu işgal etmesi üzerine Perslere geçer. M.Ö. 333 yılında Anadolu’ya gelen Büyük İskender, bölgedeki Frig ve Pers hâkimiyetini sona erdirerek, Kütahya’yı da Perslerin elinden alır. İskender’in ölümünden sonra Kütahya’yı, komutanlarından Antigonos yönetir³⁶³. M.Ö. 278 yılında Britanya (İngiltere) Krallığı’nın parçası olan kent, daha sonra Bergama Krallığı’nın hâkimiyetine girer³⁶⁴.

M.Ö. 133 yılında Bergama kralı III. Attalos’un ölümü üzerine Kütahya, M.Ö. 1. yüzyıl ile M. S. 4. yüzyıl arasındaki dönemde Roma İmparatorluğu’nun parçası olur³⁶⁵. Roma döneminde Hristiyanlığın önemli merkezlerinden biri olan şehir, imparatorluğun ikiye ayrılması sonucunda Bizans İmparatorluğu’na bağlanır³⁶⁶. Bizans döneminde piskoposluk merkezi olarak önem kazanan şehrin hâkim bir tepesi üzerine, sur içinde kalan burçlu bir kale inşa edilir³⁶⁷. Kent bu kalenin etrafında gelişim gösterir³⁶⁸. Kale, Anadolu Selçuklu, Germiyanogulları ve Osmanlı Dönemi’nde de genişletilerek kullanılır. Kütahya, Anadolu Selçuklu Devleti ile Bizans arasında tampon bölge oluşturur.

1071 Malazgirt Savaşı’ndan sonra Anadolu’ya giren Türkler, Anadolu Selçuklu Devleti’ni kurar. Devletin kurucusu Kutalmış oğlu Süleyman Bey’in 1075-1078 yılları arasında Kütahya’yı da ele geçirdiği bilinir. Şehir, 11. yüzyılın son çeyreği ve 13. yüzyılın başı arasındaki süreçte, Bizans ile Selçukluların çekişmelerine sahne olup, birkaç kez el değiştirir³⁶⁹. 1097 yılında I. Haçlı Seferi sırasında yapılan Dorylaion (Eskişehir) Savaşı’na kadar Selçuklu hâkimiyetinde kalan Kütahya, bu tarihten sonra tekrar Bizans’a geçer.

³⁶¹ Cengiz Çetintaş, *Adım Adım Kütahya*, Kütahya 1989, s. 7.

³⁶² Hamza Güner, *Tarihte Kütahya*, Kütahya 1961, s. 3.

³⁶³ Mustafa Yeşil, “Tarihte Kütahya”, *Kütahya XV. Yıl*, İstanbul 1938, s. 4; A. Altun, agm., s. 181.

³⁶⁴ Kütahya Valiliği, *Kütahya 1973 İl Yıllığı*, Kütahya 1973, s. 18; A. S. Tulay, agm., s. 55.

³⁶⁵ Mustafa Yeşil, “Kütahya”, *Cumhuriyet’in XV. Yılında Türkiye*, Ankara 2014, Cilt VI, s. 2988-2994.

³⁶⁶ Hakkı Dursun Yıldız, “Kütahya’nın Tarihçesi”, *Atatürk’ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, İstanbul 1981-1982, s. 35.

³⁶⁷ Kadir Güler, *Kütahya Güldestesi: Doğumunun 400. Yılında Evliya Çelebi Armağanı (1611-2011)*, İstanbul 2011, s. 5; F. Şahin, agm., s. 113; A. S. Tulay, agm., s. 57.

³⁶⁸ Celal Kağnıcıoğlu, *Tarihi ve Turistik Yönü ile Kütahya*, İstanbul 1964, s. 7; İ. H. Uzunçarşılı, agm., s. 7; H. D. Yıldız, agm., s. 36.

³⁶⁹ İbrahim Etem Çakır, “XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Kütahya Kazâsı”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20/1, Erzurum 2016, s. 244.

Miryokefalon Savaşı'nın (1176) ardından 1180 yılında Selçuklu idaresine giren şehir, 1182 yılında II. Kılıçarslan'ın Selçuklu topraklarını oğulları arasında paylaşırması sonucunda, Uluborlu'yla birlikte Gıyâseddin Keyhüsrev'e kalır. Sonraki yıllarda tekrar Bizans'a geçen Kütahya, 1233 yılına kadar Türklerin hâkimiyetine giremez. Karacaören (Karaca Viran)'de 1210 yılında inşa edilen ribatın kitabesinde yazan bilgilere göre şehrin 13. yüzyılın başlarında Selçuklu himayesinde olduğu belirtilse de kente on saatlik mesafede olması bu durum hakkında kesin ve sağlıklı bir bilgi sağlayamaz. Buna karşın daha batıda yer alan 1233-1234 tarihli Yoncalı Hamam'ın kitabesinde yazanlar doğrultusunda, şehrin o yıllarda Alâeddin Keykubat tarafından İznik İmparatorluğu'ndan alındığını söylemek daha doğrudur³⁷⁰.

Kütahya'nın kesin olarak Türk hâkimiyetine girmesi, Anadolu Selçuklu hükümdarı I. Alâeddin Keykubat³⁷¹ (1188-1237) zamanında gerçekleşir³⁷². 13. yüzyılın ortalarında IV. Rükneddin Kılıçarslan döneminde Konya'ya bağlı bir uç sancağı durumunda olan Kütahya, Sâhip Ata Fahreddin Ali'nin uç beyliği yapan oğullarına iktâ olarak verilir. Daha sonra bölgeye yoğun Türkmen göçü başlar³⁷³. Kaynaklarda Kütahya ve çevresine 300.000 Türkmen'in geldiği belirtilir. Yerleşenler arasında Germiyanoğulları da vardır. 1277 yılında yaşanan "Cimri Olayı" sonrasında bölgede Germiyanlıların güçlendiği görülür³⁷⁴. Kütahya'nın 1285 yılından sonra Moğollar, Germiyanlılar ve Selçuklular arasında paylaşılmayıp sürekli el değiştirdiği bilinir³⁷⁵.

Şehrin, Germiyanoğulları'na hangi tarihte geçtiği kesin olarak bilinmese de 14. yüzyılın başında beyliğin ilk hükümdarı Yakup Bey Bin Alishir (1302-1340) zamanında hâkimiyet kurularak başkent yapıldığı anlaşılmaktadır³⁷⁶. Germiyanoğulları Beyliği'nin sınırları; merkezi Kütahya olmak üzere, Tavşanlı, Gediz, Simav, Eğrigöz, Altıntaş, Uşak, Banaz, Eşme, Işıklı, Honaz, Silindi, Kula, Denizli, Birgi, Keles, Bozkırı, Geyikli, Balıkesir, Edremit, Manisa ve Afyon'a kadar ulaşır.

³⁷⁰ C. Kağnıcıoğlu, *age.*, s. 18; A. Altun, *agm.*, s. 182.

³⁷¹ Hakkı Dursun Yıldız, Kütahya'nın 1075-1078 yılları arasında Süleyman Şah döneminde Türklerin hâkimiyetine girdiğini belirtir. Bilgi için bkz. H. D. Yıldız, *agm.*, s. 36.

³⁷² İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 9; H. D. Yıldız, *agm.*, s. 38.

³⁷³ Kütahya Valiliği, *Kütahya 1967 İl Yıllığı*, İzmir 1968, s. 41.

³⁷⁴ Mehmet Şeker, "Germiyanoğulları Beyliğinin İlim ve Kültür Hayatına Genel Bir Bakış", *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih, Kültür ve Medeniyet Sempozyumu III: Germiyanoğulları Beyliği*, VIII/22, Ankara 2017, s. 283-284.

³⁷⁵ A. Altun, *agm.*, s. 183.

³⁷⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 33; H. D. Yıldız, *agm.*, s. 40.

Yakup Bey zamanında Kütahya, ekonomik ve kültürel açıdan büyük gelişmeler gösterir³⁷⁷. 1381 yılında Germiyanoglu Süleyman Şah kızı Devlet Hatun'u, Sultan I. Murad'ın (1362-1389) oğlu Yıldırım Bayezid (1389-1402) ile evlendirir.

Kütahya'nın, Osmanlı hâkimiyetine girmesiyle Yıldırım Bayezid'in valilik yaptığı bilinir³⁷⁸. 1391 yılında Yıldırım Bayezid Rumeli'ye geçtiğinde Karamanoğulları tarafından Kütahya işgal edilir ve daha sonra Osmanlılar tarafından geri alınır. 1402 yılında Yıldırım Bayezid ve Timur arasında yapılan Ankara Savaşı sonrasında şehir, Germiyanoglu II. Yakup Bey'e geri verilir³⁷⁹. Timur, Ankara Savaşı'ndan sonra bir süre Kütahya'da kalır. Yıldırım Bayezid'in şehzadeleri arasında geçen taht kavgalarını fırsat bilen II. Yakup Bey, Osmanlılara karşı cephe olsa da Karamanoğullarından çekinerek Çelebi Mehmet ile anlaşır. 1411 yılında Karamanoğlu Mehmet Bey'in, Kütahya'yı ele geçirmesi üzerine II. Yakup Bey, Çelebi Mehmet'e sığınır. Daha sonra Osmanlı'nın Karamanoğlu Mehmet Bey'i yenmesiyle, II. Yakup Bey, Kütahya'yı tekrar geri alır³⁸⁰.

1428 yılında II. Yakup Bey'in vasiyeti üzerine II. Murad döneminde Osmanlılara geçen Kütahya, sancak merkezi olur ve vali olarak, Umur Bey'in oğlu Osman Çelebi görevlendirilir³⁸¹. Kanuni Sultan Süleyman'ın şehzadeleri II. Bayezid ve II. Selim'in de Kütahya'da sancak beyliği yapması, Mevlevilik ve Halvetilik gibi sanata ve sanatçıya değer veren iki tasavvuf ekolünün bu bölgede yayılması, şehrin kültür, sanat ve edebiyat merkezi olarak öneminin artmasını sağlar³⁸².

Şehir, Fatih Sultan Mehmet (1444-1446/1451-1481) döneminde vali olarak atanan İshak Paşa'ya kadar, merkezi Ankara olan Anadolu Beylerbeyliğine bağlı bir eyalet olarak kalır. 1451 yılından itibaren Kütahya, Anadolu Beylerbeyliğinin merkezi olur³⁸³. Sultan II. Bayezid döneminde şehzadeler arasında çıkan karışıklıktan yararlanan Şahkulu, 1511 yılında Antalya taraflarında isyan başlatarak Kütahya'ya kadar gelir. Karagöz Ahmed Paşa ile yapılan savaşı kazanan Şahkulu şehri kuşatır.

³⁷⁷ H. D. Yıldız, agm., s. 41.

³⁷⁸ A. Altun, agm., s. 183.

³⁷⁹ Ali Osman Uysal, "Germiyanogullarının Beylikler Devri Mimarlığındaki Yeri", *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih, Kültür ve Medeniyet Sempozyumu III: Germiyanogulları Beyliği*, VIII/22, Ankara 2017, s. 234; C. Kağnicioğlu, age., s. 24.

³⁸⁰ H. D. Yıldız, agm., s. 42-43; F. Şahin, agm., s. 143.

³⁸¹ Mustafa Yeşil, *Kütahya İli İlçelerinin Tarihsel Durumları Hakkında Kısa Notlar*, Kütahya 1938, s. 6; İ. H. Uzunçarşılı, age., s.88; C. Kağnicioğlu, age., s. 25; H. D. Yıldız, agm., s. 43.

³⁸² K. Güler, agm., s. 174.

³⁸³ Meltem Aydın, "Avarız Defterlerine Göre XVII. Yüzyılda Kütahya", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 48, Kütahya 2016, s. 203; C. Kağnicioğlu, age., s. 25.

Daha sonra II. Bayezid'in gönderdiği birlikler Şahkulu'yu yener³⁸⁴. Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) döneminde kent, Anadolu Beylerbeyliğinin merkezi olarak on dört sancağa (Kütahya, Saruhan, Aydın, Kastamonu, Menteşe, Bolu, Ankara, Karahisari Sahip (Afyon), Çankırı, Teke, Hamit, Sultanönü (Eskişehir), Karasi (Balıkesir) ve Bursa) ayrılır³⁸⁵. Bu dönemde eyaletin yüzölçümü 240.000 km², nüfusu ise 5.410.000 kişidir³⁸⁶.

Evliya Çelebi seyahatnamesinde merkezi Kütahya olan Anadolu Beylerbeyliğini büyük bir eyalet olarak tanıtırken, sınırlarını kuzeyde Trabzon, doğuda Sivas, güneydoğuda Karaman, batıda ve güneyde ise Bahr-i Rum diye nitelendirdiği Ege ve Akdeniz'e kadar olduğunu belirtir³⁸⁷. Kütahya hakkında; “*Kütâhiyyenin mahbûb ve mahbûbesine nihayet yokdur. Onların hakkında kasâid, penç beyit ve şehrengizler etmişlerdir...*” gibi övgü dolu sözler söyleyen Evliya Çelebi, şehirde yedi bin toprakla örtülü ev, otuz dört mahallede yedi medrese ve yetmiş mektebin olduğunu yazmaktadır³⁸⁸.

Eyalet merkezi olan Kütahya'ya “Paşa Sancağı” da denir. Kütahya sancağına bağlı olan kazaların sayısı zaman içinde değişikliğe uğrayarak otuzdan, on sekize kadar düşer. Sancağa bağlı; Kütahya, Uşak, Eğrigöz (Emed), Gediz, Tavşanlı, Simav, Güre, İnay, Eşme, Sirke, Silinti, Homa, Dazkırı, Baklan, Dağardı, Banaz, Çal, Şeyhli, Geyikler, Kula, Çarşamba, Ezine, Honaz, Balat, Lazikiyye (Denizli), Bozöyük, Bozkuş, Çakırca, Osmaneli, Kazıklı, Sincanlı, Gököyük kazaları bulunur³⁸⁹.

17. yüzyılın başında Anadolu'da çıkan Celâli ayaklanmasıyla birlikte Deli Hasan, Kütahya'yı kuşatmasına rağmen, şiddetli soğuk nedeniyle başarılı olamaz. 1833 yılında Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa, kenti işgal eder. Aynı yıl içinde yapılan “Kütahya Barışı” anlaşması sonucunda Kütahya, Osmanlı hâkimiyetine tekrar girer³⁹⁰.

1848 ihtilalleri sonucunda başlayan Macar milli hareketine karşı, Avusturya ve Rusya'nın yaptığı baskılardan dolayı hareketin liderlerinden Kossuth Lajos ve arkadaşları

³⁸⁴ H. D. Yıldız, agm., s. 44.

³⁸⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 88-89; C. Kağnicioğlu, *age.*, s. 25.

³⁸⁶ Kütahya Valiliği, *Kütahya 1967 İl Yıllığı...*, s. 41.

³⁸⁷ K. Güler, agm., s. 176.

³⁸⁸ Detaylı bilgi için bkz. Ejder Okumuş, “Evliya Çelebi Kütahya'da”, *Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 26, İzmir 2007, s. 83-120; Bilge Kağan Şakacı, “Evliya Çelebi ve Kütahya: Geçmiş Yolculuk”, *Turkish Studies*, 9/11, Ankara 2014, s. 517-528; K. Güler, agm., s. 177-178.

³⁸⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 96-97.

³⁹⁰ C. Kağnicioğlu, *age.*, s. 29-31.

Osmanlı Devleti'ne sığınır. Macar mültecileri 1849-1851 yılları arasında Kütahya'ya yerleştirilir³⁹¹. Şehir, 1451-1832 yılları arasında eyalet merkezi olarak kalır³⁹².

Kent, 1841 yılında Kocaeli, Bolu, Eskişehir, Balıkesir ve Afyonkarahisar sancaklarıyla birleştirilerek, Hüdavendigâr eyaleti oluşturulur ve Kütahya eyalet merkezi olarak kalır³⁹³. 1857 yılında Kütahya'da belediye kurularak faaliyete başlar. 1867 yılında Hüdavendigâr Eyaleti'nin merkezi Kütahya'dan, Bursa'ya geçer. Kütahya'da 1913 yılında vilayet hususi idaresi kurulur³⁹⁴. Kent, 1915 yılında liva olana kadar Bursa'ya bağlı sancak olarak kalır³⁹⁵.

Mondros Mütarekesi'nden sonra İngiliz kuvvetleri bölgede bulunan demiryollarını kontrol altına almak için Eskişehir ve Kütahya'ya gelir. Kütahya, Milli Mücadele Dönemi'nde, Batı Anadolu'yu işgale gelen Yunan ordusuna karşı mücadele eder. Şehir bu dönemde Çerkez Ethem'in saldırılarına da maruz kalır. 20 Eylül 1919 tarihinde şehirde Kuvayı Milliye birliği kurulur. Kütahya Müdâfaa-i Hukuk Merkezi, Yunan birliklerinin 1920 yılında Alaşehir ve Gördes'i işgal ederek Demirci'ye kadar gelmesi üzerine, Kütahya Havalisi Kuvâ-yi Te'dîbiyye ve Teşkilât-ı Mahsûsa Kumandanlığı adını alır.

6 Ağustos 1920 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk, Kuvayı Milliye birliklerini denetlemek için Kütahya'ya gelir³⁹⁶. 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Antlaşması'nı, Büyük Millet Meclisi'nin tanımaması üzerine işgalin hızı artar ve Yunan ordusu 1920 yılında harekete geçer. Yunanlar 1921 tarihinde Kütahya'yı işgal eder. 26 Ağustos 1922 tarihinde başlayan Büyük Taarruz ve 30 Ağustos 1922 tarihinde Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nin kazanılmasıyla, Kütahya işgalden kurtarılır³⁹⁷.

1924 yılında Kütahya vilayet yapılırken, Kütahya'ya bağlı Uşak ilçesi, 1953 yılında Kütahya'dan ayrılarak il statüsü verilir. 1925-1926 yılları arasında Kütahya'nın Uşak, Gediz, Tavşanlı, Eğrigöz (Emet) ve Simav olmak üzere toplam beş ilçesi vardır³⁹⁸.

³⁹¹ C. Kağnıcıoğlu, *age.*, s. 32; H. D. Yıldız, *agm.*, s. 45-48.

³⁹² İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 103.

³⁹³ Ahmet Demircan, *Hüdavendigâr Vilâyeti Salnâmelerinde Simav (1870-1907)*, Ankara 2017, s. 16; A. Altun, *agm.*, s. 184.

³⁹⁴ Mehmet Karayaman, "Kütahya Vilayet Hususi İdaresinin 1915-1920 Yılları Arasındaki Faaliyetleri", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 36, Ankara 2014, s. 122.

³⁹⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 104-105.

³⁹⁶ Özkan Ginesar, "İstiklal Harbinde Kütahya", *Asos Journal*, Sayı 30, Elazığ 2016, s. 651-657; A. Altun, *agm.*, s. 184.

³⁹⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 180-207; H. D. Yıldız, *agm.*, s. 48-51.

³⁹⁸ Ahmet Demircan, *Simav Tarihinden ve Kültüründen Notlar*, Ankara 2017, s. 85.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KÜTAHYA'DAKİ TREN İSTASYONLARI

Kütahya ili sınırları içerisinde yer alan; Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar, Emirler, Köprüören, Tavşanlı, Demirli, Değirmisaz ve Balıköy tren istasyon yapıları incelenmiştir (Harita 1).

3.1. Alayunt Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 2

Plan No : 1-10

Çizim No : 1-15

Fotoğraf No : 1-21

Alayunt istasyon sahası; istasyon binası, amele barakası ve çavuş lojmanı, kısım yazıhanesi, kısım şefliği lojmanı, lojman ve üçlü lojman binasından oluşmaktadır.

3.1.1. İstasyon Binası

3.1.1.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Alayunt Mahallesi, 2703. Parselde yer almaktadır. Bina, Eskişehir-Afyon hattı güzergahında, Sabuncupınar ve Çögürler istasyonları arasında bulunmaktadır (Harita 2).

3.1.1.2. Tarihçe

1893 yılında inşa edilen³⁹⁹ yapının mimarı bilinmemektedir. 1893 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Eskişehir-Konya hattının imtiyazının verilmesiyle birlikte, içinde Alayunt İstasyonu'nun da olduğu güzergahın inşa faaliyetleri başlar. Alayunt istasyonu aynı yıl içinde inşa edilir⁴⁰⁰. Parsel içinde yer alan istasyon ve müştemilatı Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 03.07.1998 tarih ve 610 sayılı kararıyla tescillenirken, aynı kurulun 24.10.2004 tarih ve 109 sayılı kararıyla yapı grubu 1. Sınıf olarak belirlenmiştir⁴⁰¹. Yapı günümüzde de istasyon binası olarak hizmet vermektedir.

³⁹⁹ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

⁴⁰⁰ M. Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 86-91.

⁴⁰¹ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

3.1.1.3. Mimari Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen yapı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. İki katlı yapının batısında tek katlı ambar binası yer almaktadır (Kesit 1). Binanın dış cephe ölçüleri; kuzey ve güney cepheleri 28.50 m., batı cephesi 6.15 m., doğu cephesi 9.00 m.'dir. Yapı güney cephesinden dışa taşma yapmaktadır. İstasyon binasının alt katı çalışan memurların ofisleri, bekleme salonu ve yazıhane olarak kullanılırken, üst katı çalışanların konaklamaları için lojman olarak düzenlenmiştir (Kesit 2). Yapının kuzey cephesinde beş, doğu cephesinde beş olmak üzere toplam on kapısı bulunmaktadır. Binaya girişler zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır.

3.1.1.4. Kat Planları

3.1.1.4.1. Zemin Kat Planı

Yapının zemin katı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, birbirinden farklı ölçülerdeki sekiz birimden oluşmaktadır. Kata girişi sağlayan kuzey ve güney yönünde toplam on kapı vardır (Plan 1).

Z01 no.lu dikdörtgen oda 3.64 x 2.55 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey duvarında kapısı, batı duvarında penceresi vardır. Z02 no.lu oda dikdörtgen planlı olup, 3.64 x 2.78 m. ölçülerindedir. Odanın doğusunda kapı, kuzeyinde pencere yer almaktadır (Foto. 1). Yapının tam ortasında, zemin katı ikiye bölen Z03 no.lu dikdörtgen oda, bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. 7.85 x 5.38 m. ölçülerindeki odanın kuzey, güney ve batısında ikişer olmak üzere toplam altı kapısı vardır. Kuzey ve güney cephesinde bulunan kapılar dışarıya açılırken, batısındaki kapılar diğer odalara geçişi sağlamaktadır. Z04 no.lu oda dikdörtgen planlı ve 3.70 x 2.65 m. ölçülerindedir (Foto. 2). Odanın kuzeyinde penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır.

Yapının doğusunda yer alan Z05 no.lu oda enine gelişim gösteren dikdörtgen planlıdır. Oda, ambar olarak kullanılmaktadır. Ambar 10.05 x 5.25 m. ölçülerindedir. Ambarın kuzey, güney ve batısında birer kapısı bulunurken, ayrıca doğu duvarında bir penceresi de vardır. Kuzey ve güneydeki kapılar dış mekana açılırken, batısında yer alan kapı üst mekana ulaşımı sağlayan merdivenle bağlantı kurmaktadır. Yapının güneydoğu köşesinde bulunan Z06 no.lu dikdörtgen oda 5.45 x 3.64 m. ölçülerindedir (Foto. 3). Odanın kuzey, güney ve doğusunda birer kapısı, güneyinde bir penceresi vardır. Güneyindeki kapıdan dışarıya geçiş yapılırken, kuzeyindeki kapıdan merdivenlere,

doğusundaki kapıdan ambara ulaşılmaktadır. Odanın güneyinde bulunan pencere dış mekanla iletişimi sağlamaktadır. Zemin katın kuzeydoğusunda üst kata çıkılan merdiven vardır (Foto. 4). Dikdörtgen planlı Z07 no.lu oda, 3.67 x 2.55 m. ölçülerinde olup, güneyinde penceresi, doğusunda kapısı vardır (Foto. 5). Yapının güneybatı köşesinde yer alan Z08 no.lu oda 3.67 x 2.58 m. ölçülerinde olup, güneyinde kapısı, batısında penceresi bulunur.

3.1.1.4.2. Birinci Kat Planı

Yapının birinci katı, zemin katla simetrik plana sahiptir. Doğu-batı doğrultusunda enine doğru gelişen kat, altı birimden oluşmaktadır. Kata ulaşım kuzeydoğu köşesindeki merdivenden yapılmaktadır. Merdivenin kuzeyinde ve doğusunda birer pencere bulunmaktadır (Plan 2).

Kuzeybatı köşesinde yer alan 1K01 no.lu dikdörtgen oda 5.13 x 3.67 m. ölçülerindedir (Foto. 6). Odanın güney ve doğusunda birer kapı yer alırken, kuzeyinde iki, batısında bir olmak üzere toplam üç penceresi vardır. 1K02 no.lu dikdörtgen oda, 5.38 x 3.95 m. ölçülerindedir. Odanın doğu, batı ve güney yönlerinde birer kapısı, kuzey yönünde iki penceresi bulunmaktadır (Foto. 7). 1K03 no.lu dikdörtgen oda banyo olarak kullanılmaktadır. Banyo, 3.70 x 2.65 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde penceresi, doğu ve batısında birer kapısı vardır.

Güneydoğu köşesinde yer alan dikdörtgen planlı 1K04 no.lu oda, 5.45 x 3.64 m. ölçülerindedir (Foto. 8). Odanın güneyinde iki, doğusunda bir olmak üzere toplam üç penceresi, kuzeyinde ve batısında birer kapısı vardır. Kuzeyindeki kapıdan alt kata ulaşımı sağlayan merdivene geçilir. 1K05 no.lu oda dikdörtgen planlı ve 5.38 x 3.90 m. ölçülerindedir (Foto. 9). Odanın güneyinde iki penceresi bulunurken, doğu, batı ve kuzeyinde birer olmak üzere toplam üç kapısı vardır. Güneybatı köşesinde bulunan 1K06 no.lu dikdörtgen oda 5.33 x 3.64 m. ölçülerindedir. Odanın güney duvarında iki, batı duvarında bir olmak üzere toplam üç penceresi vardır. Ayrıca doğu ve kuzey yönünde birer kapısı bulunmaktadır.

3.1.1.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney cephesinin alt katının merkezinde yan yana iki kapı yer almaktadır. Merkezdeki kapıları iki yanında birer pencere, pencerelerin yanında da birer kapı vardır. Kapı ve pencerelerin dizilimiyle cephede simetrik bir kompozisyon oluşturulmuştur.

Pencere ve kapıların kenarları bosajlı kesme taşlarla çerçevelenmiştir. Kapı ve pencereler basık kemerli ve dikdörtgen formludur (Foto. 10).

Üst katta yan yana sıralanan, basık kemerli altı dikdörtgen pencere vardır (Çizim 1). Pencerelerin denizlik taşları dışa taşma yapmaktadır. Üst kat da simetrik kompozisyon anlayışı içinde ele alınmıştır. Alt ve üst kat pencere çerçevelerinin yanları yivli hale getirilerek hareketlendirilmiştir. Cephenin orasından geçen silme kuşağı, kat aralarını belirgin hale getirmiştir. Alt katta yer alan kapı ve pencerelerin kilit taşları dışa çıkıntı yaparak belirgin hale getirilmiştir (Foto. 11).

Pencere ve silme kuşağıyla yaratılan yataylık ve dikeylik cepheye hareketlilik sağlarken, pencere ve kapıların dizilimleri de cepheye ritim katmaktadır. Cepheye ana binanın yanına konumlandırılan ambar binasının, bosajlı kesme taşlarla çerçevelenmiş kapısı da basık kemerli ve dikdörtgen formludur.

Yapının kuzey cephesi, güney cephesiyle simetrik olup, aynı kompozisyonla ele alınmıştır. İki katlı ana yapının alt katının merkezinde kapı, pencere, kapı sıralaması, üst katında altı pencerenin yan yana sırlanması söz konusudur. Kat araları silmeyle belirginleştirilmiştir (Foto. 12).

Doğu cephesinin alt katında kapı veya pencere bulunmayıp, düz bırakılıp sıva üzerine boya yapılmıştır. Cephenin üst katında kemeri ve çerçevesi olmayan dikdörtgen iki küçük pencere vardır (Foto. 13).

Batı cephesi iki katlı olarak ele alınmıştır. Alt ve üst katta yan yana basık kemerli dikdörtgen iki pencere vardır (Çizim 2). Pencere çerçevelerinin kenarları yivli, denizlik taşları dışa çıkma yapmaktadır. Üst kat pencerelerinin üstünde daha küçük boyutlu, basık kemerli ve dikdörtgen iki pencere daha yer almaktadır (Foto. 14).

3.1.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı kesme taştan inşa edilmiştir. Pencere ve kapılar aslına uygun olarak ahşap doğramadan tekrar yapılmıştır. Ambarın kapıları orijinal olarak günümüze kadar gelmiştir. Dış cephede ana beden duvarlarına, sıva üzerine sarı renk boya yapılmıştır. İç mekanda yolcu bekleme salonu ve istasyon çalışanlarına ait ofislerin zemini parkeyle kaplanmıştır. Birimlerin tavanları, asma tavanla yenilenerek orijinalliğini yitirmiştir.

İç mekanda duvarlar belli bir yere kadar ahşap kaplanmış, geri kalan yerler tavana kadar boyanmıştır. Yapının ikinci katında bulunan odaların hepsi birinci katla aynı

şekilde ele alınmış, zeminleri parke kaplı tavanlar asma tavadır. İstasyon binasında bulunan tuvalet, banyo ve mutfakın zeminleri fayans kaplı, duvarları boyalı ve tavanı sıva üzerine kireçle boyanmıştır. İç mekandaki kapılar da yenilenerek ahşap doğramadan tekrar yapılmıştır.

Ambar binasının zemini düzgün ahşap kalasların yerleştirmesiyle yapılmış ve orijinalliğini yitirmeden günümüze kadar gelmiştir. Ambarın iç mekanına müdahalelerde bulunulmuştur. İç mekan gündelik ihtiyaçlara cevap verecek şekilde, iki yanından plastik doğramadan yapılan paravan duvarla bölünerek, işlevsel olarak kullanılmaktadır. Duvarlara sıva üzerine beyaz boya yapılırken, tavanı ahşap doğrama üzerine kireçle boyanmıştır. Yapının üzeri Marsilya kiremit kaplı, beşik çatıyla örtülüdür. Çatı, ahşap konstrüksiyonlu olup, kirişleri saçak boyunca uzatılmıştır.

3.1.1.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda süsleme dış mekanda toplanmış, iç mekanda herhangi bir süsleme unsuruna yer verilmemiştir. Dış mekanda kapı ve pencerelerin kemer ve çerçevelerinde bosaj kullanımı ve cepheden taşma yapması, süsleme kompozisyonunu oluştururken, aynı zamanda yapıya üç boyutlu plastik etki de katmıştır.

3.1.2. Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı

3.1.2.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Alayunt Mahallesi, 2703. Parselde yer almaktadır. Bina, Eskişehir-Afyon hattı güzergahında, Sabuncupınar ve Çöğürler istasyonları arasında bulunmaktadır.

3.1.2.2. Tarihçe

1893 yılında inşa edilen⁴⁰² yapının mimarı bilinmemektedir.

3.1.2.3. Mimari Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen yapı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır (Kesit 3). Tek katlı yapının dış duvar ölçüleri; kuzey ve güney cepheleri 24.40 m., batı cephesi 8.60 m. ve doğu cephesi 6.16 m.'dir. Yapıya giriş, batıdan bir ve güneyden iki olmak üzere toplam üç kapıdan yapılmaktadır. Bina kuzey cepheden dışa

⁴⁰² TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

doğru hafif taşma yapmaktadır. Yapıya giriş zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır.

3.1.2.4. Kat Planları

3.1.2.4.1. Zemin Kat Planı

Yapının zemin katı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, birbirinden farklı ölçülerdeki on dört birimden oluşmaktadır. Yapının batısındaki dikdörtgen koridorun etrafına sıralanan beş birim bulunmaktadır. Kuzeybatı köşesinde yan yana konumlandırılan dikdörtgen birimler oda ve mutfak olarak kullanılmaktadır. Z01 no.lu oda 1.90 x 1.70 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde penceresi, güneyinde koridora açılan kapısı bulunmaktadır. Z02 no.lu oda mutfak olarak kullanılmaktadır. 2.20 x 1.70 m. ölçülerindeki mutfağın kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı vardır. Mutfağın doğusundaki Z03 no.lu oda 3.12 x 2.50 m. ölçülerindedir. Dikdörtgen planlı odanın güneybatı köşesinde kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Z04 ve Z05 no.lu odalar simetrik plana sahiptir. Z04 no.lu oda 3.36 x 3.20 m. ölçülerindeyken, Z05 no.lu oda 3.60 x 3.36 m. ölçülerindedir. Odalara kuzeyden giriş sağlanırken, güney duvarlarında birer pencereleri vardır. Z06 ve Z07 no.lu dikdörtgen odalar simetrik planlı olup, kuzeylerinde pencereleri, güneylerinde kapıları bulunmaktadır. 3.55 x 2.53 m. ölçülerindeki Z08 no.lu dikdörtgen odanın kuzeyinde penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır. Z09 no.lu birim 5.28 x 3.10 m. ölçülerinde olup, kuzey ve güneyinde birer penceresi, batısında iki penceresi vardır. Yapının doğu ucunda yer alan Z10 no.lu oda 5.28 x 5.10 m. ölçülerindedir. Kareye yakın dikdörtgen planlı oda yatakhane olarak kullanılmaktadır. Yatakhaneye giriş batısında bulunan kapıdan yapılırken, kuzey ve güneyinde karşılıklı ikişer penceresi vardır. Z11, Z12 ve Z13 no.lu mekanlar simetrik planlı olup, kuzey duvarlarında koridora açılan kapıları, güney duvarlarında birer pencereleri vardır. Z14 no.lu dikdörtgen oda 2.50 x 2.15 m. ölçülerinde olup, mekana giriş güneyden sağlanmaktadır (Plan 3).

3.1.2.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney cephesinde farklı boyutlarda sekiz penceresi vardır (Çizim 3). Cepenin ortasında iki kapı bulunmaktadır. Pencereler dikdörtgen formlu olup, büyük olanlar dokuz bölmeli, küçük olanlar dört bölmelidir. Pencerelerin denizlik taşları dışa doğru taşma yapmaktadır. Dikdörtgen formlu kapılar düz lentolu olarak ele alınmışlardır.

Kuzey cephesinde yan yana sıralanmış farklı boyutlarda olan on pencere yer almaktadır (Çizim 4). Dikdörtgen formlu pencereler asimetric olarak yerleştirilmiştir. Düz lentolu pencerelerden küçük olanları dört bölmeli, büyük olanları dokuz bölmelidir. Cephede mekanlara girişi sağlayan herhangi bir açıklık bulunmamaktadır.

Yapının doğu ve batı cepheleri simetric olup ortalarında dikdörtgen formlu ve düz lentolu kapı, kapının yanında denizlik taşı çıkma yapan, dikdörtgen formlu ve sekiz bölmeli pencere yer almaktadır (Çizim 5).

3.1.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı kesme taştan inşa edilmiştir. Pencere ve kapılar aslına uygun olarak ahşap doğramadan tekrar yapılmıştır. Dış cephede ana beden duvarlarına, sıva üzerine sarı renk boya yapılmıştır. Yapının zemini ahşap parkelerle kaplanmıştır. Tavanlar sıva üzerine kireçle boyanmıştır. Banyo ve mutfak olan birimlerin zemini fayans kaplanmıştır.

3.1.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuruna rastlanmamıştır.

3.1.3. Kısım Şefi Lojmanı

3.1.3.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Alayunt Mahallesi, 2703. Parselde yer almaktadır. Bina, Eskişehir-Afyon hattı güzergahında, Sabuncupınar ve Çöğürler istasyonları arasında bulunmaktadır.

3.1.3.2. Tarihçe

1893 yılında inşa edilen⁴⁰³ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.1.3.3. Mimari Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen yapı, kuzey-güney doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı ve bodrum üzeri bir katlı olarak inşa edilmiştir. Yapıya güney cephesindeki kapıdan girilmektedir. Binaya giriş zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır.

⁴⁰³ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

3.1.3.4. Kat Planları

3.1.3.4.1. Bodrum Kat Planı

Bodrum kat farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. B01 ve B02 no.lu odalar ile B03 ve B04 odalar kendi aralarında simetriktir. Katın güneydoğusunda zemin kata ulaşımı sağlayan merdiven vardır (Plan 4).

3.1.3.4.2. Zemin Kat Planı

Zemin kat farklı ölçülerdeki beş birimden oluşmaktadır. Odalar, katın ortasında yer alan dikdörtgen planlı koridorun etrafına dizilmiş ve kapıları koridora açılmaktadır (Plan 5). Kuzeybatı köşesindeki Z01 no.lu dikdörtgen oda 5.05 x 3.35 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey ve batı duvarında birer penceresi, doğu duvarında kapısı vardır. Kuzeydoğu köşesinde yer alan Z02 no.lu oda 5.05 x 3.54 m. ölçülerinde olup, kuzey ve doğu yönünde birer penceresi, güneyinde kapısı bulunmaktadır. Güneydoğu köşesindeki Z03 no.lu oda kareye yakın dikdörtgen planlıdır. 3.54 x 3.35 m. ölçülerindeki odanın doğusunda ve güneyinde birer penceresi, batısında koridora açılan kapısı bulunmaktadır. Güneybatı köşesinde yer alan Z04 no.lu oda 3.35 x 2.90 m. ölçülerinde olup, güneyinde penceresi, doğusunda kapısı vardır. Z05 no.lu dikdörtgen oda 3.35 x 1.20 m. ölçülerindedir. Odanın batısında penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır. Yapının tavan arasının batı köşesinde dikdörtgen planlı bir mekan yer almaktadır. Mekanın batısında yan yana iki penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır. Katın ortasında zemin katla bağlantısını sağlayan merdiveni vardır (Plan 6).

3.1.3.5. Cephe Özellikleri

Yapının cephelerinde bulunan kapı ve pencereler kilit taşı vurgulu basık kemerli çerçevelerle sınırlandırılmıştır. Doğu, batı ve kuzey cepheleri simetrik olup, ikişer penceresi bulunmaktadır. Altı bölmeli pencerelerin denizlik taşları dışa taşma yapmaktadır. Güney cephesinin ortasında kilit taşı vurgulu basık kemerli kapı ve kapının iki yanında aynı üslupta birer penceresi bulunmaktadır. Kapının basık kemerli çerçevesi bosajlı taşlarla hareketlendirilmiştir. Çatı saçakları tüm cephelerde uzatılmıştır.

3.1.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yığma teknikle taş malzemedan inşa edilen yapının cepheleri kesme taş malzemeyle kaplanmıştır. Daha sonra duvarlara sıva üzerine boya yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap doğrama malzemedan yapılmıştır. Yapının zemini parke kaplıdır.

Tavanlar sıva üzerine kireçle boyanmıştır. Mutfak ve banyo olarak kullanılan birimlerin zeminleri fayans kaplıdır.

3.1.3.7. Süsleme Özellikleri

Yapının iç mekanında süsleme bulunmazken, dış cephede yer alan kapı ve pencerelerde uygulanan bosajlı taşlar, süsleme unsuru olarak da değerlendirilmiştir.

3.1.4. Kısım Yazıhanesi

3.1.4.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Alayunt Mahallesi, 2703. Parselde yer almaktadır. Bina, Eskişehir-Afyon hattı güzergahında, Sabuncupınar ve Çöğürler istasyonları arasında bulunmaktadır.

3.1.4.2. Tarihçe

1893 yılında inşa edilen⁴⁰⁴ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.1.4.3. Mimari Özellikleri

Yapı taş malzemedен inşa edilmiştir. Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı bina tek katlıdır (Kesit 4). Yapının dış ölçüleri; kuzey ve güney cepheleri 6.07 m., doğu ve batı cepheleri 4.14 m.'dir. Binaya güney cephesinin ortasında yer alan kapıdan girilmektedir. Binaya giriş zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır. Yapının beşik çatısı Marsilya kiremitle kaplıdır.

3.1.4.4. Kat Planları

3.1.4.4.1. Zemin Kat Planı

Yapının iç mekanı birimlere bölünmeyip, mekan bir bütün olarak ele alınmıştır. İç mekan ölçüleri 5.73 x 3.80 m.'dir. Yapının kuzey ve güneyinde ikişer, doğusunda bir olmak üzere toplam beş penceresi vardır. Güney cephesindeki açıklıktan mekana geçiş sağlanmaktadır (Plan 7).

3.1.4.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu bir kapı ve kapının iki yanında kareye yakın dikdörtgen formlu iki pencere yer almaktadır (Çizim 6). Pencereler dört

⁴⁰⁴ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

bölmeli olup, denizlik taşları dışı taşma yapmaktadır. Kuzey cephesinde dikdörtgen formlu ve dört bölmeli iki pencere yer almaktadır (Çizim 7). Doğu ve batı cepheleri simetrik olarak ele alınmıştır. Cephelerde dikdörtgen formlu ve dört bölmeli birer pencere vardır (Çizim 8).

3.1.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kagir yapının duvarları sıvanıp üzerine boya yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap doğramadır. Zemin parke kaplıdır. Yapının tavanı sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

3.1.4.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından ele alınabilecek herhangi bir süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.1.5. Lojman Binası

3.1.5.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Alayunt Mahallesi, 2703. Parselde yer almaktadır. Bina, Eskişehir-Afyon hattı güzergahında, Sabuncupınar ve Çöğürler istasyonları arasında bulunmaktadır.

3.1.5.2. Tarihçe

1893 yılında inşa edilen⁴⁰⁵ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.1.5.3. Mimari Özellikleri

Taş malzemeden inşa edilen yapı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen plan şemasına sahiptir (Kesit 5). Yapının dış ölçüleri; kuzey ve güney cephede 14.50 m., doğu ve batı cephede 8.15 m.'dir. Yapıya kuzey cephede iki, güney cephede bir olmak üzere üç kapıdan girilmektedir. Tek katlı yapıya giriş zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır. Lojmanın beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.1.5.4. Kat Planları

3.1.5.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin katı kuzey-güney yönünde boydan boya kesen, 6.94 x 2.18 m. ölçülerindeki koridorun etrafına sıralanan dört oda bulunmaktadır. Kuzeybatı köşesindeki Z01 no.lu

⁴⁰⁵ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

dikdörtgen oda, 5.50 x 2.74 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı vardır. Kuzeydoğu köşesindeki Z02 no.lu dikdörtgen oda 5.50 x 3.70 m. ölçülerinde olup, odanın batısında kapısı, kuzeyinde iki penceresi bulunmaktadır. Güneydoğu ucundaki Z03 no.lu dikdörtgen oda, 5.50 x 3.24 m. ölçülerindedir. Odanın batısında kapısı, güneyinde iki penceresi vardır. Güneybatı ucundaki Z04 no.lu oda 5.50 x 4.20 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde kapısı, güneyinde iki penceresi vardır. Ayrıca yapının kuzey cephesinin ortasında çıkma yapan, 2.35 x 1.77 m. ölçülerindeki dikdörtgen birim tuvalet olarak kullanılmaktadır (Plan 8).

3.1.5.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu kapı yer almaktadır. Kapının iki yanında simetrik olarak yerleştirilen ikişer pencere vardır (Çizim 9). Kapı ve pencereler basık yuvarlak kemerlidir. Kemerlerde bosajlı taş kullanılarak cepheye hareketlilik katılmıştır. Kapı ve pencereler cepheden hafif taşma yapmaktadır. Pencereler altı bölmelidir (Foto. 15).

Kuzey cephesinin merkezin dışı çıkma yapan tuvalet yer almaktadır. Cephenin sol tarafında dikdörtgen formlu ve yuvarlak kemerli iki pencere, sağ tarafında dikdörtgen formlu ve yuvarlak kemerli kapı ve pencere yan yana sıralanmıştır (Çizim 10). Kapı ve pencereler kuzey ve güney cephede aynı üsluptadır (Foto. 16). Yapının doğu (Foto. 17) ve batı cephelerinde kapı veya pencere yoktur (Çizim 11). Yapının dışı taşma yapan köşe taşları, bir taraftan cepheleri sınırlandırırken, diğer taraftan hareketlilik katmaktadır. Çatı saçakları cephelerde geniş tutulmuştur.

3.1.5.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı kesme taştan inşa edilmiş olup, kapı ve pencereleri ahşap doğramadır. Duvarlara sıva üzerine boya yapılmıştır. İç mekandaki odaların zemini parke kaplıdır. Tavan sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

3.1.5.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından ele alınabilecek herhangi bir süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.1.6. Üçlü Lojman Binası

3.1.6.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Alayunt Mahallesi, 2703. Parselde yer almaktadır. Bina, Eskişehir-Afyon hattı güzergahında, Sabuncupınar ve Çögürler istasyonları arasında bulunmaktadır.

3.1.6.2. Tarihçe

1893 yılında inşa edilen⁴⁰⁶ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.1.6.3. Mimari Özellikleri

Yapı iki katı olup, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır (Kesit 6). Yapının dış ölçüleri; kuzey ve güney cephede 14.20 m., doğu ve batı cephede 8.10 m.'dir. Binanın zemin katında, güneyde iki, batıda bir olmak üzere toplam üç kapısı vardır. Yapıya zemin kotundan merdivensiz olarak girilmektedir (Kesit 7).

3.1.6.4. Kat Planları

3.1.6.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin kat farklı ölçülerdeki on birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı köşesinde yer alan Z01 no.lu oda antre olarak kullanılmaktadır. 3.48 x 3.00 m. ölçülerindeki antrenin batısında ve güneyinde birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Z02 no.lu oda mutfak olarak kullanılmaktadır. Mutfak 2.80 x 1.70 m. ölçülerinde olup, batısında ve güneyinde birer kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Z03 no.lu oda banyo olarak kullanılmaktadır. 2.80 x 1.68 m. ölçülerindeki birimin kuzeyinde mutfağa açılan kapısı bulunmaktadır. Z04 no.lu oda 3.48 x 3.20 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı vardır. Kuzeydoğu köşesindeki Z05 no.lu oda 3.85 x 3.48 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey ve doğu duvarlarında birer penceresi, güney duvarında antreye açılan kapısı vardır. Güneydoğu köşesinde yer alan Z06 no.lu oda mutfak olarak kullanılmaktadır. Mutfak 2.55 x 2.17 m. ölçülerindedir. Mutfağın batı ve güneyinde birer kapısı, doğusunda penceresi bulunmaktadır. Z07 no.lu birim banyo olarak kullanılmaktadır. 2.55 x 1.20 m. ölçülerindeki banyonun kuzeyinde kapısı, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Z08 no.lu birim antre olarak kullanılmaktadır. 2.52 x 2.45 m. ölçülerindeki kareye yakın dikdörtgen antrenin kuzeyinde iki, güneyinde ve doğusunda

⁴⁰⁶ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 19 no'lu bilgi fişi.

birer olmak üzere toplam dört kapısı vardır. Z09 no.lu oda 2.45 x 1.64 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde kapısı, doğusunda üst kata çıkışı sağlayan merdiven bulunmaktadır. Güneybatı köşesindeki Z10 no.lu oda 3.78 x 3.48 m. ölçülerinde olup, batı ve güneyinde birer penceresi, kuzeyinde kapısı vardır (Plan 9).

3.1.6.4.2. Birinci Kat Planı

Birinci kat farklı ölçülerdeki altı birimden meydana gelmektedir. Katın kuzey ve güneyinde doğu-batı doğrultusunda gelişim gösteren paralel iki koridor bulunmaktadır. Kuzeydeki koridorun batı ucuna duvar örülerek mutfak yapılmıştır. Odalar koridorların ortasına konumlandırılmıştır. 1K01 no.lu oda mutfak olarak kullanılmaktadır. 4.04 x 1.62 m. ölçülerindeki mutfağın kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı vardır. 1K02 no.lu koridor 9.20 x 1.62 m. ölçülerindedir. Koridorun kuzeyinde üç pencere, güneyinde bir kapısı bulunmaktadır. 1K03 no.lu oda 5.40 x 4.10 m. ölçülerindedir. Odanın batısında ve güneyinde birer kapısı, doğusunda iki penceresi vardır. 1K04 no.lu birim antre olarak kullanılmaktadır. 4.10 x 3.80 m. ölçülerindeki kareye yakın dikdörtgen planlı antrenin kuzey, güney ve doğusunda birer olmak üzere toplam üç kapısı vardır. Antrenin güneydoğu köşesinde alt kata ulaşımı sağlayan merdiven yer almaktadır. 1K05 no.lu oda 4.10 x 4.04 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde ve doğusunda birer kapısı, batısında iki penceresi bulunmaktadır. 1K06 no.lu koridor 13.24 x 1.62 m. ölçülerindedir. Koridorun kuzeyinde iki kapısı, güneyinde üç penceresi bulunmaktadır (Plan 10).

3.1.6.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinde alt katta yan yana sıralanmış, kilit taşı vurgulu, yuvarlak kemerli dört pencere yer almaktadır (Çizim 12). Cephenin üst katında yan yana sıralanmış dikdörtgen formlu, düz lentolu dört pencere bulunmaktadır. Pencerelemin kemer iç yüzeyleri yivli olup, denizlik taşları çıkma yapmaktadır (Foto. 18).

Kuzey cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu ve basık kemerli bir kapı vardır. Ana eksenenden kaydırılmış olarak aynı formda ve üslupta daha küçük bir kapı yer almaktadır (Çizim 13). Kapıların kemerleri bosajlı taşlardan yapılmış ve kilit taşları belirginleştirilmiştir. Bir büyük bir küçük taş sıralamasıyla yapılan bu düzenleme cepheye ritim katmaktadır. Cephenin sol tarafında güney cephelemindeki pencerelerle aynı özelliklere sahip bir pencere vardır. Cephenin sağ tarafında küçük boyutlu ve dikdörtgen formlu bir pencere bulunmaktadır. Kuzey cephesinin üst katında yan yana sıralanmış üç küçük

pencere vardır. Dikdörtgen formlu pencerelerin denizlik taşları çıkma yapmaktadır (Foto. 19).

Doğu cephesinin alt katında yan yana iki kapı vardır (Çizim 14). Kapılar, kuzey cephesindeki örneklerle aynıdır. Kilit taşları belirgin basık kemerli kapılarda bosajlı taş kullanılmıştır. Cephedeki kapılardan sağ tarafta olanı daha sonra yer seviyesinden yaklaşık 1 m örülerek pencereye dönüştürülmüştür. Cephenin üst katında denizlik taşları belirgin, dikdörtgen formlu iki pencere vardır (Foto. 20).

Batı cephesinin alt katında kilit taşları belirgin, basık kemerli ve dikdörtgen formlu iki pencere yer almaktadır (Çizim 15). Pencerelerin kemerleri yivlidir. Cephenin üst katında yan yana sıralanmış dikdörtgen formlu iki küçük pencere vardır (Foto. 21).

3.1.6.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı kesme taştan inşa edilmiş olup, duvarlara sıva üzerine boya yapılmıştır. Kapı ve pencereleri ahşap doğramalıdır. Kapı ve pencereleri, istasyon binasındaki örneklerle aynıdır. Odaların taban ve tavanları aslına uygun olarak ahşap malzemedeki yapılmıştır. Mutfak ve banyoların zeminleri fayans kaplı, tavanları sıva üzerine kireç boyalıdır.

3.1.6.7. Süsleme Özellikleri

Yapının iç mekanında süsleme unsuruna rastlanmazken, cephelerdeki pencere ve kapıların çerçevelerinde kullanılan şaşırtmalı taşlar, yivler ile vurgulanan kemer kilit taşları süsleme unsuru olarak da kullanılmıştır.

3.2. Sabuncupınar Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 3

Plan No : 11-18

Çizim No : 16-19

Fotoğraf No : 22-43

İstasyon sahası içinde; istasyon binası, pompa binası ve lojmanı, amele barakası ve tuvalet binası vardır.

3.2.1. İstasyon Binası

3.2.1.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Sabuncupınar Köyü, 136. Ada, 1. Parselde, Eskişehir-Kütahya güzergâhında yer almaktadır (Harita 3).

3.2.1.2. Tarihçe

1895 yılında inşa edilen yapının⁴⁰⁷ mimarı bilinmemektedir. 1893 yılında Eskişehir-Konya hattı imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesiyle birlikte inşa faaliyetleri başlar. Hattın güzergâhı Eskişehir'den başlayarak Kütahya sınırları içerisinde kalan Alayunt ve Sabuncupınar üzerinden geçerek Konya'ya varacak şekilde planlamıştır. Bu doğrultuda 1894 yılında Alayunt'a, 1895 yılında da Sabuncupınar'a ulaşan demiryoluyla birlikte söz konusu yerlere istasyon binaları yapılmıştır.

Alman sermayesiyle yapılan hatta çalışan teknik elemanlar, mühendis ve mimarlar da Almanya'dan getirilmiştir. Dolayısıyla hat üzerinde yapılan bütün istasyon binaları gibi Sabuncupınar istasyonu da döneminde inşa edilen Alman istasyonlarının mimarisine benzerlik göstermektedir.

İstasyon binası, pompa binası ve lojmanı, lojman binası Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 12.04.2013 tarih ve 1012 sayılı kararıyla korunması gereken I. sınıf taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir⁴⁰⁸. Yapı günümüzde tren istasyonu olarak hizmet vermeye devam etmektedir.

3.2.1.3. Mimari Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen istasyon binası iki katlı, yanındaki depo ve ambar binaları tek katlı olarak ele alınmıştır. Bodrum üzeri iki katlı olarak yapılan bina, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen plan şemasındadır (Kesit 8).

Yapının alt katı diğer istasyon binalarında olduğu gibi idari personele ait çeşitli işlevlerde kullanılan odalar, yazıhane ve bekleme salonu olarak düzenlenmiştir. Üst kat çalışan personele ait lojman olarak kullanılmaktadır.

⁴⁰⁷ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/732; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 19 no'lu bilgi fişi.

⁴⁰⁸ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/732.

Yapının kuzey ve güney cepheleri hafif taşma yapmaktadır. Kuzeyde üç, güneyde üç ve batıda bir olmak üzere toplam yedi kapının bulunduğu binaya, güney (peron) cephesinden iki basamaklı, kuzey cephesinden tek basamaklı merdivenle ulaşılmaktadır. Dış duvar ölçüleri, kuzey ve güney ceplerinde 27.35 m., batı cephesinde 9.50 m., doğu cephesinde 6.36 m.'dir.

3.2.1.4. Kat Planları

3.2.1.4.1. Bodrum Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı katta farklı ölçü ve formda yedi birim bulunmaktadır. Katın batı ucunda 8.90 x 1.73 m. ölçülerindeki B01 no.lu oda yer almaktadır. B02 no.lu oda dikdörtgen planlı ve 8.90 x 3.53 m. ölçülerindedir. Katın kuzeyinde bulunan B03 ve B04 no.lu kareye yakın dikdörtgen odalar 4.15 x 3.60 m. ölçülerinde olup, simetrik planlıdır. Bodrum katın kuzeydoğu köşesinde dikdörtgen planlı antre yer almaktadır. Antrenin kuzeyinde dış mekana açılan kapı, doğusunda zemin katla bağlantısını sağlayan merdiven vardır. Doğu ucundaki B05 no.lu dikdörtgen oda 8.45 x 5.45 m. ölçülerinde olup, doğusunda iki, kuzey ve güneyinde birer olmak üzere toplam dört penceresi vardır. Odaya giriş kuzeybatı yönündeki kapıdan sağlanmaktadır. B06 no.lu dikdörtgen oda 5.77 x 4.55 m. ölçülerindedir. 4. 55 x 3.60 m. ölçülerindeki B07 no.lu oda kareye yakın dikdörtgen planlıdır (Plan 11).

3.2.1.4.2. Zemin Kat Planı

Zemin kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. Kat farklı ölçülerdeki on birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı köşesinde yer alan Z01 no.lu oda 3.95 x 2.49 m. ölçülerinde olup, kuzey ve batı yönünde birer penceresi, güneyinde kapısı vardır. Z02, Z03, Z04 ve Z05 no.lu odalar, uzun dikdörtgen bir mekanın aralarına örülen duvarla birbirinden ayrılmıştır. Duvarlar boydan boya yapılmayarak bırakılan açıklıklar odalar arasındaki geçişi sağlamaktadır. Simetrik plana sahip birimlerden Z02 no.lu kareye yakın dikdörtgen oda 3.95 x 3.52 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde penceresi, doğusunda kapısı vardır. 4.00 x 3.95 m. ölçülerindeki Z03 no.lu odanın doğu, batı ve kuzeyinde birer kapısı bulunmaktadır. Bu kapılardan doğu ve batıda olanları odalara açılırken, kuzeyinde olanı dış mekana açılmaktadır. Ayrıca bu odanın kuzeydoğu köşesine duvar örülerek oluşturulan Z04 no.lu küçük birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. Z05 no.lu oda 3.95 x 3.60 m. ölçülerinde olup, batısında kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Katın kuzeydoğu ucundaki dikdörtgen planlı antreden alt ve

üst kata ulaşımı sağlayan merdivene geçilmektedir (Foto. 22). Antrenin kuzeyinde ve güneyinde birer kapısı bulunmaktadır. Kuzeyindeki kapıdan dış mekanla bağlantı kurulurken, güneyindeki kapı yazıhaneye açılmaktadır. Katın doğu ucunda yer alan Z06 no.lu birim ambar olarak kullanılmaktadır (Foto. 23). 8.40 x 5.40 m. ölçülerindeki dikdörtgen formlu ambara, kuzey ve güney yönde karşılıklı olarak konumlandırılan iki kapıdan geçiş yapılmaktadır. Ayrıca batısındaki kapıdan da antreye geçilmektedir (Foto. 24). Dışarıdan ambar bölümüne zeminden yükseltilmiş merdivenli platformla ulaşılmaktadır. Ambarın doğu duvarındaki küçük penceresi iç mekânın aydınlatılmasına yardımcı olmaktadır. Ambarın batısında yer alan Z07 no.lu birim yazıhane olarak kullanılmaktadır. Yazıhane 6.25 x 3.90 m. ölçülerinde olup, dikdörtgen formdadır (Foto. 25). Birime, karşılıklı yerleştirilmiş kuzey ve güney cephede bulunan iki kapıdan ulaşılmaktadır. Güneydeki kapıdan yazıhaneye doğrudan giriş yapılırken, kuzeydeki kapıdan bir antre aracılığıyla geçiş sağlanmaktadır. Yazıhanenin doğu, batı ve güneyinde birer penceresi vardır. Bu pencerelerden batı duvarında olanıyla bekleme salonuyla bağlantı kurulurken (Foto. 26), doğu duvarındaki pencere aracılığıyla ambarla bağlantı kurulmaktadır. Günümüzde işlevsiz hale gelen batı duvarındaki pencere daha önceki dönemde bilet satışının yapıldığı gişe olarak kullanılmıştır. Z08 no.lu oda bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. Bekleme salonuna güney cephedeki kapıdan ulaşım sağlanırken, içeriden herhangi bir geçiş imkânı bulunmamaktadır (Foto. 27). Kareye yakın dikdörtgen formlu salon, 3.97 x 3.90 m. ölçülerindedir. Doğu duvarında yazıhaneye bağlantısını oluşturan gişe penceresi hariç pencere açıklığı yoktur (Foto. 28-29). 3.97 x 3.52 m. ölçülerindeki Z09 no.lu odanın batısında kapısı, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Katın güneybatı ucunda dikdörtgen planlı bir antre yer almaktadır. Antrenin doğu, batı ve kuzeyinde birer kapısı bulunurken, güneyinde penceresi vardır. Ayrıca antrenin kuzeyinde yer alan Z10 no.lu birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. Tuvaletin güneyinde kapısı, batısında penceresi bulunmaktadır (Plan 12).

3.2.1.4.3. Birinci Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı kata, kuzeydoğusunda bulunan merdivenden çıkılmaktadır. Merdivenin kuzeyinde, doğu-batı doğrultusunda uzanan koridor ve bu koridorun etrafına dizilen beş oda bulunmaktadır. Kuzeybatı ucunda yer alan 1K01 no.lu dikdörtgen oda 4.06 x 3.50 m. ölçülerinde olup, güneyinde ve doğusunda birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Koridorun kuzeyinde bulunan 1K02 no.lu dikdörtgen birim mutfak olarak kullanılmakta ve güneyindeki

kapıyla koridora açılmaktadır. 3.55 x 2.45 m. ölçülerindeki mutfağın kuzeyinde bir penceresi bulunmaktadır. Katın kuzeydoğu ucunda dikdörtgen bir antre ve antrenin kuzey ve doğusunda pencere, batısında merdiven vardır. Güneydoğu köşesinde yer alan 1K03 no.lu oda 4.05 x 2.90 m. ölçülerinde olup, güneyinde penceresi, kuzeyinde kapısı vardır. 4.05 x 3.59 m. ölçülerindeki 1K04 no.lu dikdörtgen odanın kuzeyinde ve batısında birer kapısı, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Katın güneybatı ucunda yer alan 1K05 no.lu kare planlı oda 4.05 x 4.05 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde ve doğusunda birer kapısı, güneyinde penceresi vardır (Plan 13).

3.2.1.5. Cephe Özellikleri

Yapı döneminde inşa edilen istasyon binalarıyla benzerlik göstermektedir. Cephe özellikleri son dönem Osmanlı mimarlığındaki unsurlarla örtüşmektedir. Binanın kuzey ve güney cepheleri hafif çıkma yapmaktadır. Yatayda ve dikeyde ele alınan silme kuşakları yapının sınırlarını ve kat aralarını belirlemektedir.

Kapı ve pencereler basık kemerli ve dikdörtgen formlu olup, taş ile çıkıntı yapacak kadar belirginleştirilerek çerçeve içine alınmışlardır. Pencere atkı taşları da çıkıntı yaparak vurgulanmıştır (Foto. 30-31).

Perona bakan güney cephesi yanlardaki tek katlı birimlere göre dışa doğru taşma yapmaktadır. Cephenin ortasından geçen silme kuşağı, katları birbirinden ayırmaktadır. İki katlı olarak inşa edilen ana yapının alt katında, ortada pencere ve iki yanında birer kapı yer almaktadır (Çizim 16). Cephenin merkezine yerleştirilen pencere ve yanlardaki kapılar aynı üslupta ele alınmışlardır. Pencere ve kapıların basık kemeri ve kilit taşları belirginleştirilerek vurgulanmıştır. Aynı şekilde pencerelerin denizlik taşları da dışa doğru çıkma yapmaktadır (Foto. 32).

Cephenin ikinci katında, yan yana sıralanan üç pencere, kendi içinde bir kompozisyon oluşturmaktadır. Yuvarlak kemerli pencereler taşma yapmakta ve kemerlerin dışa bakan iç yüzeyleri yivli hale getirilerek, yapıya hareket kazandırılmaktadır.

Ana binanın batı yönünde bulunan, tek katlı yapının güney cephesinde, iki pencere bulunmaktadır. Pencereler istasyonun alt katında yer alan pencereyle aynı üslupta ele alınmışlardır. İstasyon binasının doğusuna bitişik olarak yapılan ambar binasının güney cephesinde, yerden yükseltilmiş merdivenli platformla ulaşılan, geniş dikdörtgen formlu

bir kapı vardır (Foto. 33). Kapı diğer örnekler gibi basık kemerli olup, dışa taşma yapmaktadır.

Yapının kuzey cephesi, güney cephesiyle simetriktir. Ana yapının alt ve üst kat düzenlemeleri bu cephede de aynı şekilde yapılmıştır. Alt kat kapı ve pencereler basık kemerli, üst kat pencereler yuvarlak kemerli olarak düzenlenmiştir. Silme kuşağı cepheyi boydan boya geçmekte ve katlar arası ayrımı belirginleştirmektedir (Foto. 34).

Batı cephesinde yer alan kapı ve pencere, yapı genelinde görülen üslupta olmayıp, kemersiz dışa taşma yapmayan şekilde düz olarak bırakılmıştır. Bu cephede bulunan kare pencerenin boyutu da diğerlerine göre küçük boyutta olup, sadece denizlik taşı çıkma yapmaktadır. Ayrıca kapı ile pencere arasında asimetrik olarak yerleştirilen küçük dikdörtgen bir pencere açıklığı da vardır. Batı cephesinin üst katında simetrik ve yuvarlak alınlıklı dikdörtgen iki pencere vardır. Pencere alınlıkları dışa taşırılmıştır (Foto. 35).

Doğu cephesinin merkezinde alınlığı ve denizlik taşı çıkma yapan dikdörtgen formlu küçük bir pencere yer almaktadır. Benzer bir uygulama, cephenin üst tarafına simetrik olarak yapılan iki pencerede de görülmektedir. Doğu cephesinin zemin kotunda, bodrum katın havalandırılması ve ışıklandırılmasını sağlamak için iki pencere açıklığı bulunmaktadır (Foto.36).

3.2.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı kesme taştan inşa edilmiştir. Binanın iç ve dış duvarları sıvayla kapatılıp üzerine boya yapılmıştır. Bu durumdan kaynaklı olarak duvar örgüsü tekniği anlaşılabilir değildir. Zemin katın yer döşemeleri sonradan yenilenerek orijinalliğini kaybetmiştir. Yolcu bekleme salonunun zemini beyaz renkli fayanslarla kaplı olup, duvarları tabandan tavana kadar iki farklı renkte boyanmıştır. Tavandaki ahşap çita kaplamalar orijinal halde korunmuştur.

Hareket memuru odası olarak kullanılan birimin zemini parkeyle kaplanarak yenilenmiştir. Tavanı yolcu bekleme salonunda olduğu gibi orijinaldir. Zemin katta yer alan diğer odaların tabanı parke, tavanı ahşap çita kaplama, mutfak ve tuvaletin zemini ise fayans kaplamadır. Zemin ve tavan döşemelerindeki durum, ikinci katta da aynı şekilde ele alınmıştır.

Yapının kapı ve pencerelerinin orijinal hali korunmuş, ahşap doğramadan yapılmıştır. Binanın beşik çatısı ahşap konstrüksiyonlu olup, üzeri Marsilya tipi kiremitle

örtülüdür. Çatı altı saçakları ve saçakları destekleyen kirişler de ahşap malzemelidir. Çatı saçakları orijinal haliyle günümüze kadar gelmiştir. Yapının dışarıdan çevresini dolaşan yol, andezit kaplamalıdır.

3.2.1.7. Süsleme Özellikleri

Geç Osmanlı dönemine ait yapının süsleme unsurları dış cephelerde yer almaktadır. Bina içinde süslemeye yer verilmezken, perona bakan güney ve karşısındaki kuzey cephede pencere ve kapılarda kullanılan kemerler dışa taşma yaparak süsleme unsuru olarak ele alınmışlardır. Aynı durum cepheleri boydan boya dolaşan hacimlendirilmiş silme kuşağında da görülmektedir. Yapıya hareket kazandıran yatay ve dikeyde gelişen kompozisyon, plastik etki göz önünde bulundurularak tasarlanmıştır.

Kapı ve pencerelerin kemer atkı taşları belirginleştirilirken, kemerlerin yanlarında simetrik olarak uzatılan taşlar dekoratif amaçlı yapılmıştır. Ayrıca pencerelerin denizlik taşları da yüzeysel bırakılmayıp dışa doğru taşırılmıştır.

3.2.2. Pompa Binası ve Lojmanı

3.2.2.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Sabuncupınar Köyü, 136. Ada, 1. Parselde, Eskişehir-Kütahya güzergâhında yer almaktadır.

3.2.2.2. Tarihçe

1895 yılında inşa edilen yapının⁴⁰⁹ mimarı bilinmemektedir.

3.2.2.3. Mimari Özellikleri

İstasyon binasının batısında yer alan pompa binası ve lojmanı taş malzemeyele yığma teknikte inşa edilmiştir. Yapı, istasyon binasıyla aynı mimari özelliklere sahiptir. Kare planlı ve zemin üzeri iki katlı pompa binasının, kuzey duvarına bitişik olarak yapılan tek katlı ve dikdörtgen planlı lojmanı bulunmaktadır (Kesit 9-10). Kuzey-güney yönünde enine gelişen plan şemasına sahip yapıya doğusunda bulunan kapıdan geçiş yapılmaktadır. Pompa binasının dış ölçüleri 5.75 x 5.75 m., lojmanın dış ölçüleri 7.13 x

⁴⁰⁹ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/732; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 19 no'lu bilgi fişi.

5.12 m.'dir. Yapının ahşap konstrüksiyonlu beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.

3.2.2.4. Kat Planları

3.2.2.4.1. Zemin Kat Planı

Pompa binasının zemin katı 4.55 x 4.55 m. ölçülerinde ve kare planlıdır. Katın güneyinde penceresi, doğusunda kapısı vardır (Plan 14). Birinci ve ikinci katın planı, zemin katın planıyla simetrik olarak ele alınmıştır. Her iki katta kare planlı ve 4.55 x 4.55 m. ölçülerindedir. Birinci ve ikinci katın kuzey ve güney cephelerinde birer küçük pencere açıklığı bulunmaktadır (Plan 15-16).

Pompa binasına bitişik olarak yapılan lojman kuzey-güney doğrultusunda enine gelişen plan tipindedir. Lojmana doğu cephesinde, pompa binasıyla birleştiği noktada bulunan kapıdan girilmektedir. Birbirine simetrik iki dikdörtgen oda, ortalarından geçen bir duvar aracılığıyla ikiye bölünmüştür. Aralarındaki geçişin doğu ucundaki açıklıktan sağlandığı odalardan Z01 no.lu oda 4.55 x 3.27 m. ölçülerinde olup, doğusunda kapısı, batısında penceresi vardır. Z02 no.lu oda 4.55 x 3.30 m. ölçülerindedir. Odanın doğu ve batısında birer penceresi bulunmaktadır.

3.2.2.5. Cephe Özellikleri

Yapının zemin katının batı cephesinde iki, doğu cephesinde bir ve güney cephesinde (Çizim 17) bir olmak üzere toplam dört penceresi vardır (Foto. 37). Denizlik taşları çıkma yapan pencereler, dikdörtgen formlu ve düz sövelidir. Pencereler günümüzde duvar örülerek kapatılmıştır. Doğu cephesinde bulunan dikdörtgen kapı düz lentoludur. Yapının birinci ve ikinci katlarının kuzey ve güney cephelerinde birer küçük dikdörtgen formlu pencere açıklığı bulunmaktadır (Foto. 38-39). Doğu ve batı cephelerinde pencere bulunmamaktadır.

3.2.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Pompa binasının zemin ve birinci katı ile lojman binası yığma taştan inşa edilip, sıva üzerine boya yapılmıştır. Pompa binasının ikinci katı ve çatı konstrüksiyonu ahşap malzemeden yapılmıştır. Çatı saçakları, saçakları taşıyan konsol ve kirişleri de ahşaptan yapılmıştır.

3.2.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

3.2.3. Amele Barakası

3.2.3.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Sabuncupınar Köyü, 136. Ada, 1. Parselde, Eskişehir-Kütahya güzergâhında yer almaktadır.

3.2.3.2. Tarihçe

1895 yılında inşa edilen yapının⁴¹⁰ mimarı bilinmemektedir.

3.2.3.3. Mimari Özellikleri

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişim gösteren dikdörtgen planlı yapı, 13.25 x 6.10 m. ölçülerinde olup, kesme taştan inşa edilmiştir (Kesit 11). Tek katlı binaya giriş güney cephede yer alan iki kapıdan yapılmaktadır. Yapıya zemin kotundan merdivensiz girilmektedir. Yapının beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.2.3.4. Kat Planları

3.2.3.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin kat farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmuştur. Kuzeybatı ucunda yer alan Z01 no.lu dikdörtgen oda, 3.60 x 2.50 m. ölçülerindedir. Mutfak olarak kullanılan bu birimin batısında penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır. 5.25 x 3.65 m. ölçülerindeki Z02 no.lu dikdörtgen birim salon olarak kullanılmaktadır. Salonun kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı vardır. Katın doğu ucunda yer alan Z03 no.lu kare planlı birim, 5.25 x 5.25 m. ölçülerindedir. Yatakhane olarak kullanılan odanın kuzeyinde ve güneyinde ikişer pencere, batısında kapısı vardır. Güneybatı ucundaki Z04 no.lu dikdörtgen oda 3.60 x 2.35 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde kapısı, batısında penceresi bulunmaktadır. Ayrıca yapının kuzey cephesinde dışa taşma yapan dikdörtgen birim tuvalet olarak kullanılmaktadır (Plan 17).

⁴¹⁰ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/732; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 19 no'lu bilgi fişi.

3.2.3.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinin sol tarafında yan yana konumlandırılan iki dikdörtgen formlu ve düz lentolu kapı yer almaktadır. Cephenin sağ tarafında iki dikdörtgen formlu pencere vardır (Çizim 18). Denizlik taşı çıkma yapan pencereler düz sövelidir. Kuzey cephesinin merkezine pencere yerleştirilmiştir. Pencerenin sol tarafında yan yana iki pencere daha vardır. Batı cephesinde dikdörtgen formlu iki pencere vardır (Foto. 40). Yapının doğu cephesinde kapı veya pencere açıklığı yoktur (Foto. 41).

3.2.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı yığma taş malzemeden inşa edilmiştir. Binanın duvarları sıvanıp, üzerine boya yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap doğramadır. Odaların zeminleri parke, mutfak ve banyonun zeminleri fayans kaplıdır. Bütün birimlerin tavanları sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

3.2.3.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.2.4. Tuvalet Binası

3.2.4.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Sabuncupınar Köyü, 136. Ada, 1. Parselde, Eskişehir-Kütahya güzergâhında yer almaktadır.

3.2.4.2. Tarihçe

1895 yılında inşa edilen yapının⁴¹¹ mimarı bilinmemektedir.

3.2.4.3. Mimari Özellikleri

Yığma taş malzemeden inşa edilen tek katlı yapı, kuzey-güney yönüne doğru gelişim gösteren dikdörtgen planlıdır (Kesit 12). Yapıya güneyinde ve batısında bulunan iki kapıdan girilmektedir. Girişler zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır.

⁴¹¹ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/732; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 19 no'lu bilgi fişi.

3.2.4.4. Kat Planları

3.2.4.4.1. Zemin Kat Planı

Yapı farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. Z01 no.lu dikdörtgen birim depo olarak kullanılmaktadır. Depo 1.90 x 1.40 m. ölçülerinde olup, doğusunda ve batısında birer penceresi, güneyinde kapısı bulunmaktadır. 1.90 x 1.16 m. ölçülerindeki Z02 no.lu birimin batısında kapısı, doğusunda penceresi vardır. Yapının kuzey ucunda simetrik plana sahip iki dikdörtgen birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. 1.40 x 0.95 m. ölçülerindeki Z03 no.lu birimin batısında penceresi, güneyinde kapısı bulunmaktadır. 1.40 x 0.95 m. ölçülerindeki Z04 no.lu birimin doğusunda penceresi, güneyinde kapısı vardır (Plan 18).

3.2.4.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu ve düz lentolu kapı yer almaktadır (Çizim 19) (Foto. 42). Kuzey cephesinde kapı veya pencere açıklığı bulunmamaktadır. Batı cephesinin ortasında kapı açıklığı, açıklığın sağında ve solunda küçük, dikdörtgen formlu iki pencere vardır. Doğu cephesinde yan yana dikdörtgen formlu üç küçük pencere bulunmaktadır (Foto. 43).

3.2.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yığılma taş malzemedен inşa edilen yapının kapı ve pencereleri, orijinal özelliğini yitirerek sonradan plastik doğrama malzemeli olanlarla değiştirilmiştir. Yapının zemini fayans kaplıdır. Duvarlara sıva üzerine boya yapılmıştır. Mekanların tavanları sıva üzerine kireçle boyanmıştır. Çatı saçakları ve kirişleri ahşap malzemelidir.

3.2.4.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.3. Dumlupınar Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 4

Plan No : 19-22

Çizim No : 20-24

Fotoğraf No : 44-60

İstasyon sahası içinde; istasyon yolcu binası, açık hangar, işçi barakası ve çavuş lojmanı ve tuvalet binası yer almaktadır.

3.3.1. İstasyon Binası

3.3.1.1. Konum

Yapı, Dumlupınar İlçesi, Turgut Özal Mahallesi, 4. Pafta, 516. Parselde yer almaktadır. Alaşehir-Afyon güzergahında bulunan bina, Oturak ve Yıldırım Kemal istasyonları arasındadır (Harita 4).

3.3.1.2. Tarihçe

1897 yılında inşa edilen⁴¹² yapının mimarı bilinmemektedir. 1894 yılında yapımına başlanan Alaşehir-Afyon hattı güzergahı⁴¹³ içinde yer alan Dumlupınar istasyonunun inşasına hangi yıl başladığı bilinmemektedir. Güzergahın hizmete açıldığı yıl olan 1897 yılında bitirildiği bilinmemektedir. Atatürk'ün, Çalköy Muharebelerinden sonra ele geçirilen Dumlupınar'daki bu tren istasyonunda, 30 Ağustos 1922 tarihindeki geceyi geçirdiği belirtilmektedir⁴¹⁴.

İstasyon binası, bekleme ve ambar binaları Eskişehir Koruma Bölge Kurulu'nun 07.03.2003 tarihli ve 2286 no'lu kararıyla, birinci derecede korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Hangar binası, Kütahya Koruma Bölge Kurulu'nun 15.04.2011 tarihli ve 939 no'lu kararıyla, ikinci derecede korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir⁴¹⁵. Yapı günümüzde tren istasyonu olarak hizmet vermeye devam etmektedir.

3.3.1.3. Mimari Özellikleri

İki katlı kagir yapı, düzgün kesme taş malzemedен inşa edilmiştir. Bina doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen plan şemasındadır. İki katlı ana yapının batısında bitişik olarak tek katlı ambar ve bekleme binaları yer almaktadır. İstasyon binasının kuzey ve güney cepheleri hafif dışa taşma yapmaktadır. Yapının kuzey, güney ve doğu cephesinde birer kapısı bulunmaktadır. Binaya merdivensiz olarak zemin kotundan

⁴¹² Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, 43.07/17 no'lu dosya; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 55 no'lu bilgi fişi.

⁴¹³ A. N. Atilla, *age.*, s. 115.

⁴¹⁴ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, 43.07/17 no'lu dosya.

⁴¹⁵ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, 43.07/17 no'lu dosya.

girilmektedir. İstasyon binasının alt katı çalışanlara ait ofis, yazıhane ve bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. Üst katı çalışan personele konaklama imkanı sağlayan lojman olarak düzenlenmiştir.

3.3.1.4. Kat Planları

3.3.1.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin kat, doğu-batı doğrultusunda enine gelişim gösteren dikdörtgen plan şemasında olup, giriş holü ve farklı ölçülerdeki sekiz birimden meydana gelmektedir. Kuzeybatı ucunda yer alan Z01 no.lu dikdörtgen oda 3.64 x 2.55 m. ölçülerindedir. Odanın batısında ve kuzeyinde kapısı bulunmaktadır. 3.19 x 2.84 m. ölçülerindeki Z02 no.lu dikdörtgen odanın doğu ve batısında birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Katın doğu ucunda yer alan Z03 no.lu dikdörtgen birim 6.64 x 3.62 m. ölçülerindedir (Foto. 44). Odanın kuzeyinde ve doğusunda birer kapısı, güneyinde penceresi vardır. Z04 no.lu birim antre olarak düzenlenmiştir. Antre, 2.86 x 2.84 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde üst kata ulaşımı sağlayan merdivenler, güneyinde ve doğusunda birer kapısı vardır (Foto. 45). Z05 no.lu oda 2.90 x 2.80 m. ölçülerindedir. Odanın batısında kapısı, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Ana binaya bitişik olarak inşa edilen tek katlı Z06 no.lu yolcu bekleme salonu (Foto. 46-47-48), Z07 no.lu ambar (Foto. 49-50) ve Z08 no.lu depo (Foto. 51) birimleri dikdörtgen planlı ve simetriktir (Plan 19).

3.3.1.4.2. Birinci Kat Planı

Birinci kat, doğu-batı doğrultusunda enine doğru gelişen dikdörtgen planlı olup, farklı ölçülerdeki yedi birimden oluşmaktadır. Birinci kat plan bakımından zemin kata benzerdir. Kuzeybatı köşesinde yer alan 1K01 no.lu dikdörtgen oda 3.54 x 2.00 m. ölçülerinde olup, güneyinde ve doğusunda kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. 3.45 x 2.10 m. ölçülerindeki 1K02 no.lu odanın doğu ve batısında kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Kuzeydoğu köşesindeki 1K03 no.lu dikdörtgen oda 5.64 x 3.62 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde penceresi, batısında ve güneyinde kapısı bulunmaktadır. Güneydoğu köşesinde yer alan 1K04 no.lu odanın batısında kapısı, güneyinde penceresi vardır. 1K05 no.lu birim antre olarak düzenlenmiştir. Dikdörtgen planlı antrenin kuzeyinde merdiven ve banyo yan yana yer almaktadır. 1K06 no.lu birim banyo olarak kullanılmaktadır. 1.83 x 1.50 m. ölçülerindeki dikdörtgen banyonun güneyinde kapısı vardır. Güneybatı köşesinde yer alan 1K07 no.lu dikdörtgen planlı oda

3.64 x 2.20 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde penceresi, doğusunda kapısı yer almaktadır (Plan 20).

3.3.1.5. Cephe Özellikleri

Yapının kuzey ve güney cepheleri hafif dışa taşma yapmaktadır. Çatı saçakları dört cephede de geniş tutulmuştur. Güney cephesinin alt katı boyanmayarak duvar örgüsünün anlaşılması sağlanmıştır (Foto. 52). Üst katında sıva üzerine sarı renkli boya yapılmıştır. Cephenin köşeleri bosajlı taşlarla belirgin hale getirilmiştir. Cephenin ortasından geçen kalın silme kuşağı kat aralarını belirginleştirerek sınırlandırmıştır. Güney cephesinin alt katının merkezinde pencere yer alırken, sağında pencere, solunda kapı vardır (Çizim 20). Dikdörtgen kapı ve pencereler kilit taşı belirgin bosajlı taşlarla çerçeve içine alınmışlardır (Foto. 53-54). Pencerelerin denizlik taşı hafif çıkma yapmaktadır. Cephenin üst katında yan yana üç pencere sıralanmaktadır. Pencereler, alt kattaki örneklerle aynı özelliktedir.

Kuzey cephesinin merkezinde kapı yer almaktadır. Kapının iki yanında birer pencere vardır (Çizim 21). Basık kemerli kapı ve pencerelerin çerçevesi bosajlı taşlardan yapılarak, cepheye hareketlilik kazandırılmıştır. Pencere denizlik taşları dışa çıkma yapmaktadır. Kapı ve pencereler demir parmaklıklarla kapatılmıştır. Cephenin üst katında yan yana üç pencere sıralanmıştır. Sağ köşede yer alan pencerenin diğerlerinden küçük tutulması, cephedeki simetriyi bozmaktadır. Üst kattaki dikdörtgen pencereler basık kemerli olup, çerçeveleri düz bırakılmıştır (Foto. 55).

Yapının doğu cephesinin sağıda kapı, solunda pencere yer almaktadır. Cephenin üst katında küçük dikdörtgen bir pencere vardır (Çizim 22). Kapı ve pencereler diğer cephedeki örneklerle aynı üsluptadır (Foto. 56). Batı cephesinde tek katlı ambar ve bekleme salonu bulunurken, yan yana dikdörtgen iki pencere yer almaktadır (Foto. 57).

3.3.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kagir yapı, kesme taş malzemedен inşa edilmiştir. Kapı ve pencereler ahşap doğrama olup, günümüze orijinal haliyle gelmişlerdir. Ana binanın zemin ve birinci katında zemin fayansla kaplanarak, orijinalliği kaybedilmiştir. Duvarlara sıva üzerine plastik boya yapılmış, tavanlar sıva üzerine kireçle boyanmıştır. Bekleme salonu ve ambarın kapı ve pencereleri de ahşap doğrama olup, orijinal halindedir. Fakat bekleme salonu ve ambarın kapılarına sonradan metal kapaklar takılmıştır. Bekleme salonunun zemini fayans kaplıdır. Salonun duvarları ve tavanı ahşap malzemedен yapılmıştır.

Ambarın zemini dökme beton olup, kaplaması yoktur. Ambarın duvarlarının bir kısmı taş, bir kısmı ahşaptır. Üzeri Marsilya tipi kiremit kaplı beşik çatı, çelik konstrüksiyon üzerine ahşap malzemeyle yapılmıştır.

3.3.1.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda süslemeler dış cephede toplanmış, iç mekanda süslemeye yer verilmemiştir. Cephelerin köşelerinde, kapı ve pencere çerçevelerinde uygulanan bir küçük bir büyük taş dizilimi, cephelere hareket katmasının yanı sıra süsleme unsuru olarak da karşımıza çıkmaktadır.

3.3.2. Açık Hangar

3.3.2.1. Konum

Yapı, Dumlupınar İlçesi, Turgut Özal Mahallesi, 4. Pafta, 516. Parselde yer almaktadır. Alaşehir-Afyon güzergahında bulunan bina, Oturak ve Yıldırım Kemal istasyonları arasındadır.

3.3.2.2. Tarihçe

1897 yılında inşa edilen⁴¹⁶ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.3.2.3. Mimari Özellikleri

3.3.2.4. Kat Planları

3.3.2.4.1. Zemin Kat Planı

43.95 x 23.10 m. ölçülerindeki dikdörtgen planlı hangarın zeminden çatıya kadar yüksekliği 6.30 m.'dir. Tek katlı hangar binası çelik karkas sistemle inşa edilmiştir. Üç tarafı açık olan yapının, beşik çatısı ve bir duvarı saç levha ile kaplıdır. Hangarın bir köşesinde tek katlı, çatısı basık kemerli tonozla örtülü depo bulunmaktadır. Deponun tüm pencereleri ve kapısı basık kemerli ve ahşap doğramalıdır. Kapı ve pencerelerin ahşap pervazları vardır. Pencerelerde demir parmaklıklar bulunmaktadır.

⁴¹⁶ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, 43.07/17 no'lu dosya; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 55 no'lu bilgi fişi.

3.3.2.5. Cephe Özellikleri

Hangarın kuzey, güney ve doğu cepheleri açık bırakılmışken, batı cephesi saç levhayla kapatılmıştır. Ayrıca kuzey cephesinde tek katlı depo birimi yer almaktadır (Foto. 58).

3.3.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı çelik karkas malzemeyle inşa edilmiştir. Hangarın beşik çatısı saç levhayla kaplanmıştır. Zemininde beton kullanılmıştır. Hangarın deposu ahşap malzemedен inşa edilmiştir.

3.3.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.3.3. Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası

3.3.3.1. Konum

Yapı, Dumlupınar İlçesi, Turgut Özal Mahallesi, 4. Pafta, 516. Parselde yer almaktadır. Alaşehir-Afyon güzergahında bulunan bina, Oturak ve Yıldırım Kemal istasyonları arasındadır.

3.3.3.2. Tarihçe

1897 yılında inşa edilen⁴¹⁷ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.3.3.3. Mimari Özellikleri

Yığıma taş malzemedен inşa edilen tek katlı yapı, kuzey-güney doğrultusunda gelişen kareye yakın dikdörtgen planlıdır (Kesit 13). Binanın ölçüleri 10.50 x 9.60 m.'dir. Yapıya doğu ve batı cephelerinde bulunan iki kapıdan geçiş sağlanmaktadır. Binaya zemin kotundan merdivensiz olarak girilmektedir. Beşik çatı Marsilya tipi kiremitle örtülüdür.

⁴¹⁷ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, 43.07/17 no'lu dosya; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 55 no'lu bilgi fişi.

3.3.3.4. Kat Planları

3.3.3.4.1. Zemin Kat Planı

Yapı farklı ölçülerdeki beş birimden meydana gelmektedir. Katın ortasında doğu-batı doğrultulu dikdörtgen koridor bulunmaktadır. Odalar bu koridorun etrafına sıralanmıştır. Kuzeybatı ucunda yer alan Z01 no.lu dikdörtgen birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. 2.00 x 1.10 m. ölçülerindeki tuvaletin batısında penceresi, güneyinde kapısı vardır. Z02 no.lu birim 3.80 x 3.05 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde penceresi, batısında kapısı bulunmaktadır. Kuzeydoğu köşesinde yer alan Z03 no.lu birim 3.05 x 2.70 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey ve doğu duvarlarında pencere açıklığı, güney duvarında kapısı vardır. Güneydoğu köşesindeki Z04 no.lu kare birim işçi yatakhane olarak kullanılmaktadır. 4.40 x 4.40 m. ölçülerindeki yatakhanein güney ve doğusunda birer penceresi, kuzeyinde kapısı bulunmaktadır. Güneybatı köşesinde yer alan Z05 no.lu kare birim çavuş lojmanı olarak kullanılmaktadır. Batı ve güney duvarlarında birer penceresi, kuzey duvarında kapısı bulunan çavuş lojmanı 4.40 x 4.40 m. ölçülerindedir (Plan 21).

3.3.3.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinin sağ ve sol yanında simetrik olarak yerleştirilmiş iki pencere bulunmaktadır (Çizim 23). Dört bölmeli ve yuvarlak kemerli pencerelerin kilit taşları vurguludur. Kuzey cephesi, güney cepheyle simetrik olup, dikdörtgen formlu iki küçük penceresi vardır. Dört bölmeli ve düz söveli pencerelerin denizlik taşları çıkma yapmaktadır. Yapının doğu ve batı cepheleri aynı kurguyla ele alınmışlardır. Cephelerin merkezlerinde dikdörtgen formlu kapılar yer alırken, kapıların sağ ve sol taraflarında birer dikdörtgen pencereleri vardır (Çizim 24).

3.3.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yığma taştan inşa edilen kagir yapının duvarları sıvanmış ve boya yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap doğramalıdır. Pencerelerin parmaklıkları demirden yapılmıştır. Odaların zemin ve tavan döşemeleri ahşap kaplamadır.

3.3.3.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.3.4. Tuvalet Binası

3.3.4.1. Konum

Yapı, Dumlupınar İlçesi, Turgut Özal Mahallesi, 4. Pafta, 516. Parselde yer almaktadır. Alaşehir-Afyon güzergahında bulunan bina, Oturak ve Yıldırım Kemal istasyonları arasındadır.

3.3.4.2. Tarihçe

1897 yılında inşa edilen⁴¹⁸ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.3.4.3. Mimari Özellikleri

Tek katlı kagir yapı, kesme taş malzemeden inşa edilmiş olup, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Yapının dış ölçüleri 4.50 x 3.90 m.'dir. Binanın doğu, batı ve güney cephelerinde birer kapısı vardır. Tuvalet olarak kullanılan birimler doğu yönüne yerleştirilirken, batı yönündeki birimler depo olarak kullanılmaktadır. Yapıya zemin kotundan merdivensiz olarak giriş yapılmaktadır. Yapının üzerini örten ahşap konstrüksiyonlu beşik çatı, Marsilya tipi kiremit kaplıdır.

3.3.4.4. Kat Planları

3.3.4.4.1. Zemin Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen kareye yakın dikdörtgen planlı kat, farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı yönündeki Z01 no.lu dikdörtgen birim çamaşırhane olarak kullanılmaktadır. Çamaşırhanenin batısında kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Kuzeydoğu yönünde yer alan Z02 no.lu dikdörtgen birimin doğusunda kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Z03 no.lu birimin kuzeyinde kapısı, doğusunda penceresi vardır. Güneybatı yönündeki Z04 no.lu dikdörtgen birimin güneyinde kapısı, batısında penceresi bulunmaktadır (Plan 22).

3.3.4.5. Cephe Özellikleri

Yapının kuzey, batı ve doğu cephelerinin ortalarında basık kemerli ve dikdörtgen formlu kapılar yer alırken, kapıların yanlarında dikdörtgen formlu birer pencere bulunmaktadır. Güney cephesinde yan yana iki dikdörtgen pencere vardır (Foto. 59).

⁴¹⁸ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, 43.07/17 no'lu dosya; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi 55 no'lu bilgi fişi.

Kapıların çerçevesi bosajlı taşlardan yapılmıştır. Ayrıca yapının köşelerinde kullanılan bosajlı taşlar, cepheleri sınırlandırmaktadır. Cephelerin köşelerinde ve kapıların çerçevelerinde kullanılan şaşırtmalı taşlar yapıya hareket katmaktadır (Foto. 60). Çatı saçakları cephelerde geniş tutulmuştur. Cepheler boyanmayarak sade bırakılmıştır.

3.3.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı düzgün kesme taş malzemeden inşa edilmiştir. Duvarların boyanmayarak sade bırakılmasıyla, ana yapı malzemesini net olarak görebilmekteyiz. Kapı ve pencereler ahşap doğramalıdır. Yapının zemini fayans kaplamalıyken, iç mekandaki duvarlara sıva üzerine plastik boya yapılmıştır. Tavanı sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

3.3.4.7. Süsleme Özellikleri

Yapının köşelerinde, kapı ve pencerelerinde kullanılan bosajlı taşlar, yapıya hareket katmasının yanı sıra süsleme unsuru olarak da kullanılmıştır.

3.4. Emirler Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 5

Plan No : 23-24

Çizim No : 25-26

Fotoğraf No : 61-79

İstasyon sahası içinde; istasyon yolcu binası, depo ve ambar binası yer almaktadır.

3.4.1. İstasyon Binası

3.4.1.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Emirler Mahallesi, 125. Ada, 1. Parselde yer almaktadır. Kütahya-Balıkesir hattı güzergahında, Tavşanlı ve Demirli istasyonlarının arasında kalmaktadır (Harita 5).

3.4.1.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen⁴¹⁹ yapının mimarı bilinmemektedir. Bu yapılarla; 1958 yılında vagon kantarı, 1962 yılında kantar kulübesi, 1964 yılında makasçı kulübesi, 1965

⁴¹⁹ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 21 no'lu bilgi fişi.

yılında lojman, 1969 yılında depo, 1970 yılında 3 dairesel lojman, 1971 yılında işçi barakası ile çavuş lojmanı, çift lojman ve kömürlük eklenmiştir. Binalardan çoğu zamanla yıkılmış, günümüze sadece istasyon yolcu binası kalmıştır. Yapı günümüzde de istasyon olarak hizmet vermektedir.

3.4.1.3. Mimari Özellikleri

Yapı kesme taştan inşa edilmiştir. Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı bina iki katlıdır. Ana yapıya bitişik olarak batısında ambar, doğusunda oda ve mutfak olarak işlevlendirilen tek katlı birimler yer almaktadır. Tek katlı olarak inşa edilen bu yapılar, istasyon binasıyla aynı malzeme ve teknik özelliklere sahiptir (Kesit 14).

Binanın kuzey ve güney cepheleri 28.55 m., doğu cephesi 7.60 m., batı cephesi 6.05 m. ölçülerindedir. Yapının kuzey ve güney cepheleri hafif dışa taşma yapmaktadır. İstasyon binasının alt katı çalışan görevlilere ait bürolar, bekleme salonu ve yazıhane gibi çeşitli amaçlarla kullanılırken, üst katı çalışanların konaklamasını sağlamak için lojman olarak düzenlenmiştir. Yapının güney cephesinde üç, kuzey cephesinde üç ve doğu cephesinde bir tane olmak üzere toplam yedi kapısı bulunmaktadır. Yapıya giriş zemin kotundan merdivensiz olarak yapılmaktadır. Binanın beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.

3.4.1.4. Kat Planları

3.4.1.4.1. Zemin Kat Planı

Yapının zemin katı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, farklı ölçülerdeki dokuz birime ayrılmaktadır. Binanın batı ucunda yer alan Z01 no.lu dikdörtgen birim ambar olarak kullanılmaktadır (Foto. 61-62). 7.55 x 5.55 m. ölçülerindeki ambarın kuzey, güney ve doğusunda kapısı, batısında penceresi bulunmaktadır. Ambarın kuzeyinde ve güneyinde bulunan kapılar, dış mekanla iletişimini sağlarken, doğusundaki kapı büro olarak kullanılan birime geçişi sağlar. Ambara kuzey ve güney cephelerden zemin kotundan yükseltilmiş platform aracılığıyla ulaşılmaktadır (Foto. 63). Ana yapının kuzeybatı köşesinde yer alan Z02 no.lu dikdörtgen oda büro olarak kullanılmaktadır (Foto. 64). Büro 3.25 x 2.47 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde yan yana yerleştirilmiş iki küçük penceresi ve doğusunda antreye açılan kapısı vardır. 2.20 x 1.37 m. ölçülerindeki antrenin kuzey ve güney yönünde birer kapısı yer almaktadır (Foto.

65). Dikdörtgen planlı antrenin batısında bulunan merdiven aracılığıyla üst kata çıkış sağlanmaktadır. Merdiven sahanlığının kuzeyinde bir penceresi vardır. Z03 no.lu dikdörtgen birim bekleme salonu olarak kullanılmaktadır (Foto. 66-67). Bekleme salonu 7.20 x 4.10 m. ölçülerindedir. Salonun kuzeyinde ve güneyinde karşılıklı iki kapısı, batısında büroyla arasındaki bağlantıyı sağlayan gişe penceresi vardır (Foto. 68). Katın doğu ucunda yer alan antrenin etrafına sıralanan dört birim bulunmaktadır. Z04 no.lu oda 4.05 x 3.30 m. ölçülerindedir. Odanın doğu ve güney yönünde iki kapısı, kuzey duvarında yan yana biri büyük diğeri küçük iki penceresi vardır. Doğusunda bulunan kapı antreye açılırken, güneyinde yer alan kapı simetrik planlı odaya açılır. Antrenin kuzeyinde yan yana mutfak ve banyo olarak kullanılan birimler vardır. Z05 no.lu birim mutfak olarak kullanılmaktadır. Mutfak kareye yakın dikdörtgen planlı ve 2.36 x 2.25 m. ölçülerindedir. Mutfağın kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı yer almaktadır. Kuzeydoğu köşesindeki Z06 no.lu birim banyo olarak kullanılmaktadır. Banyo dikdörtgen planlı ve 2.36 x 1.40 m. ölçülerindedir. Banyonun doğusunda penceresi, güneyinde antreye açılan kapısı vardır. Güneydoğu yönünde yer alan Z07 no.lu birim 3.77 x 3.39 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde ve batısında kapısı, güneyinde ve doğusunda penceresi vardır. 4.05 x 3.17 m. ölçülerindeki Z08 no.lu dikdörtgen odanın kuzeyinde ve doğusunda birer kapısı, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Güneybatı ucundaki Z09 no.lu dikdörtgen oda görevlilere ait büro olarak kullanılmaktadır. Odanın kuzeyindeki kapıdan antreye, güneyindeki kapıdan dışarıya ve batısındaki kapıdan da ambar binasına geçilebilmektedir. Ölçüleri 6.60 x 3.60 m. olan odanın güney duvarında bir penceresi bulunmaktayken, doğu duvarında ise bekleme salonuyla bağlantısı sağlanan bilet gişesinin penceresi yer almaktadır (Plan 23).

3.4.1.4.2. Birinci Kat Planı

Yapının birinci katı doğu-batı doğrultusunda enine doğru genişleyen plan şemasına sahiptir. Dış ölçüleri 12.05 x 8.20 m.'dir. Birinci kata ulaşım, katın ortasında kuzey yönüne yerleştirilen 21 basamaklı merdiven aracılığıyla sağlanır. Merdiven sahanlığının kuzeyinde penceresi vardır. Odalar katın kuzeybatı yönünde bulunan dikdörtgen antrenin etrafına sıralanmıştır. Antrenin doğu ucunda alt katla bağlantının sağlandığı merdiven vardır.

Birbirinden farklı ölçülerdeki yedi birimden oluşan birinci katın kuzeybatı köşesinde mutfak yer almaktadır. 1K01 no.lu mutfak, 2.74 x 2.51 m. ölçülerindedir. Mutfağın kuzey duvarında penceresi ve güney duvarında antreye açılan kapısı

bulunmaktadır. Mutfağın doğusunda yer alan 1K02 no.lu birim banyo olarak kullanılmaktadır. 2.51 x 1.49 m. ölçülerindeki banyonun kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı yer almaktadır. Kuzeydoğu köşesinde yer alan 1K03 no.lu oda dikdörtgen planlı ve 4.49 x 3.64 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Güneydoğu köşesindeki 1K04 no.lu dikdörtgen oda 3.18 x 2.61 m. ölçülerindedir. Odaya giriş batı duvarındaki kapıdan yapılırken, güneyinde penceresi bulunur. 1K05 no.lu dikdörtgen planlı ve 4.92 x 3.87 m. ölçülerinde olan birim, salon olarak kullanılmaktadır. Salonun kuzey duvarında iki kapısı vardır. Kuzeybatısında bulunan kapı antreye açılırken, kuzeydoğusundaki kapı odaya açılmaktadır. Salonun güney duvarında penceresi bulunmaktadır. Güneybatı köşesindeki 1K06 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 3.87 x 3.15 m. ölçülerindedir. Odaya geçiş kuzey duvarındaki kapıdan sağlanırken, güney duvarında penceresi bulunmaktadır. 1K07 no.lu birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. Tuvaletin batısında penceresi, doğusunda antreye açılan kapısı vardır (Plan 24).

3.4.1.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney (peron) cephesinin ortasında yer alan iki katlı ana birim, dışa doğru hafif taşma yapmaktadır (Foto. 69). İki katlı yapının ortasından geçen silme, katları birbirinden ayırmaktadır. Kemerler ve silme aracılığıyla elde edilen yataylık ve dikeylik cepheye hareketlilik kazandırmıştır (Çizim 25).

Cephenin merkezine pencere konumlandırılırken sağ ve sol tarafında birer kapı yer almaktadır. Pencere ve kapıları, duvardan taşma yapan sivri kemerli çerçeve sınırlandırmaktadır (Foto. 70). Pencere ve kapılar dışa çıkma yapan silmeyle birbirine bağlanmıştır. Cephenin üst katında yan yana sıralanan dikdörtgen formlu üç pencere vardır (Foto. 71). Alt ve üst kat pencerelerin denizlik taşları hafif çıkma yapmaktadır (Foto. 72).

Güney cephesinin batısında bulunan tek katlı ambar binasının kapısı, basık kemerli çerçeve ile sınırlandırılmıştır (Foto. 73). Ambar binasının köşeleri yatay ve dikey silmelerle belirgin hale getirilmiştir. Cephenin doğusunda dikdörtgen formlu iki pencere bulunmaktadır (Foto. 74).

Yapının kuzey cephesi de güney cephesinde olduğu gibi dışa doğru taşırılmıştır. Cephenin merkezindeki iki katlı ana binanın alt katında simetrik bir düzenlemeye yer verilmezken, sağ ve sol köşelerinde birer kapı bulunmaktadır. Sağ tarafta bulunan kapının

yeri merkeze doğru kaydırılarak yanına bir pencere eklenmiştir. Böylece cephenin merkezinde simetri bozulmuştur (Foto. 75). Pencere ve kapıları sivri kemerli çerçeve sınırlandırmaktadır (Foto. 76). Kemerler birbirine silme kuşağıyla bağlanmıştır. Kat araları duvardan taşma yapan silmeyle belirginleştirilmiştir. Üst kat düzenlemesinde iki uzun ve iki kısa pencere yan yana sıralanarak simetrik bir kompozisyon oluşturulmuştur. Pencerelerin denizlik taşları dışa doğru taşma yapmaktadır. Cephenin sağ ve sol kanatları güney cephesiyle aynı olup, simetrik olarak ele alınmıştır.

Doğu cephesinin merkezinde kapı yer almaktayken, solunda büyük, sağında ise küçük pencere bulunmaktadır (Çizim 26). Cephedeki kapı ve pencerelerde kemerli bir düzenlemeye yer verilmemiş, düz çerçeve içine alınmıştır (Foto. 77).

Batı cephesinde merkeze yerleştirilen küçük pencerenin üzerinde basık kemer vardır. Fakat kemer üst tarafta bırakılıp pencere çerçeve içine alınmamıştır. Pencerenin denizlik taşı dışa taşma yapmaktadır (Foto. 78). Pencerenin hemen üzerine çini levhalardan yapılmış, istasyonun adının yazılı olduğu dikdörtgen orijinal pano yer almaktadır (Foto. 79).

3.4.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı, yığma teknikle taş malzemedен inşa edilmiştir. Dış cephede sıva üzerine boya uygulandığı için duvar yapım tekniği anlaşılamamaktadır. Yapının kapı ve pencereleri onarım sırasında plastik doğrama malzemeyle yapılmış ve orijinalliğini kaybetmiştir. Orijinalliğini kaybetmeyen kapılar sadece ambar binasında olanlardır.

Yapının iç mekanında yolcu bekleme salonunda zemin ve zeminden duvarın 1 m yüksekliğine kadar fayans kaplanmıştır. Duvarların geri kalan kısmı su bazlı plastik boyayla boyanmıştır. İç mekanda ofis olarak kullanılan bölüm de zemin ve duvarların bir bölümü parke görünümlü taşla kaplanmıştır. Yapının tavanları sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

Ambar binasının iç mekanında zeminine beton atılarak yalın olarak bırakılmıştır. Duvarlarına zeminden tavana kadar sıva üzerine plastik boya yapılmıştır. Ambarın ahşap çatısı iç mekanda kapatılmamıştır. Böylece dört yöne eğimli kırma çatının iç kısmındaki ahşap kirişleri ve çatı iskeleti okunabilmektedir. Ana yapı dört yöne eğimli kırma çatıyla örtülüdür. Çatıda kullanılan kiremitler Marsilya tipindedir.

3.4.1.7. Süsleme Özellikleri

Yapı, hat boyunca inşa edilen diğer istasyon binalarıyla ortak süsleme özelliği göstermektedir. Süslemeler dış cephede toplanmış, iç mekanda süslemeye yer verilmemiştir.

Dış cephede kullanılan kemerler ve silmeler yapıya yatay ve dikey yönde hareketlilik sağlarken, aynı zamanda süsleme öğeleri olarak da kullanılmıştır. Kapı ve pencerelerin kemerli çerçevesinde uygulanan bir büyük bir küçük taş dizilimi de süsleme programına katılan unsurlar arasında yer alır. Ayrıca istasyon adının yazılı olduğu levha da çini plakalardan yapılarak estetik algı yaratılmıştır.

3.5. Köprüören Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 6

Plan No : 25-32

Çizim No : 27-28

Fotoğraf No : 80-93

İstasyon sahası içinde; istasyon yolcu binası, ambar, pompa binası ve lojmanı, amele barakası ve çavuş lojmanı ve tuvalet binası yer almaktadır.

3.5.1. İstasyon Binası

3.5.1.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Köprüören Mahallesi, 6610 parselde, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde bulunmaktadır (Harita 6).

3.5.1.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen yapının mimarı bilinmemektedir. 1925 yılında yapımına başlanan Kütahya-Balıkesir hattında yer alan istasyon, Yoncalıhamam ve Güzelyurt istasyonlarının arasında bulunmaktadır. Hattın 1927-1928 yılları arasında tamamlanan, Kütahya-Tavşanlı bölümü içerisinde kalan istasyon yapısının, yanındaki ek binalarla birlikte 1928 yılında inşa faaliyetine başlanır ve aynı yıl bitirilir. 1932 yılında hattın

işletmeye açılmasıyla birlikte Köprüören İstasyonu da yolcu ve yük taşımacılığına açılır⁴²⁰.

Yapı grubundan istasyon binası, bekleme ve ambar binaları Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 02.05.2003 tarih ve 2352 sayılı kararıyla korunması gereken kültür varlıkları kapsamında I. sınıf taşınmazlar olarak tescillenirken, pompa binası ve lojmanı, amele barakası ve çavuş lojmanı ise 21.05.2010 tarih ve 445 sayılı kararıyla II. sınıf taşınmaz kültür varlıkları olarak koruma altına alınmıştır⁴²¹.

2006 yılında istasyon binasında, Eskişehir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 13.04.2006 tarih ve 1085 sayılı kararı gereğince basit onarımlar yapılmıştır⁴²². İstasyon sahası içinde 1956 yılında inşa edilen kagir memur lojmanı, 1963 yılında inşa edilen ahşap makasçı kulübesi ve kagir kümes yıkılarak günümüze ulaşmamıştır⁴²³. Yapı, günümüzde de tren istasyonu olarak hizmet vermektedir.

3.5.1.3. Mimari Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen istasyon binası bodrum üzeri iki katlı olup, iki yanında tek katlı ambar ve depo birimleri yer almaktadır (Kesit 15-16). Yapı, doğu-batı yönüne doğru enine gelişen dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapının dış duvar ölçüleri kuzey ve güney yönünde 24.70 m., batı yönünde 7.60 m., doğu yönünde 6.00 m.'dir.

Alt kat; yolcu bekleme salonu, idari personele ait odalar ve mutfak olarak düzenlenirken, üst kat; oda, mutfak, tuvalet ve banyonun bulunduğu personelin konakladığı lojman şeklinde tasarlanmıştır. Ana binaya güney yönünde iki, kuzey ve batı yönlerinde birer olmak üzere toplam dört kapıdan geçiş yapılmaktadır.

Girişler zemin kotundan merdivensiz olarak sağlanır. Yapı, iki yanında yer alan tek katlı ambar ve depo binalarına göre kuzey ve güney yönden dışarıya doğru hafif taşma yapmaktadır. Binanın dört yöne eğimli kırma çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

⁴²⁰ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/744; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 20 no'lu bilgi fişi.

⁴²¹ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/744; TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 20 no'lu bilgi fişi.

⁴²² Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/744.

⁴²³ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/744.

3.5.1.4. Kat Planları

3.5.1.4.1. Bodrum Kat Planı

Bodrum kat, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. Kat farklı ölçülerdeki altı birimden oluşmaktadır. Katın kuzeybatı köşesindeki B01 no.lu oda 3.90 x 2.95 m. ölçülerindedir. B02 no.lu dikdörtgen oda 6.60 x 3.90 m. ölçülerindedir. Kata ulaşımı sağlayan merdivenin de bulunduğu birim dikdörtgen planlıdır. Oda ortasından duvar örülerek iki ayrı birime ayrılmıştır. Odalar arası geçiş ortada bırakılan açıklıktan yapılmaktadır. Kuzeyde yer alan B03 no.lu oda 6.30 x 1.30 m. ölçülerindeyken, güneyde olan B05 no.lu oda 6.30 x 3.00 m. ölçülerinde olup, kuzey ve güney duvarlarında birer penceresi vardır. Doğu ucunda bulunan B04 no.lu dikdörtgen birim 7.20 x 6.00 m. ölçülerindedir. Güneybatı köşesindeki B06 no.lu oda 3.90 x 2.95 m. ölçülerindedir (Plan 25).

3.5.1.4.2. Zemin Kat Planı

Zemin kat, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, farklı ölçülerdeki dokuz birimden oluşmaktadır. Katta bekleme salonu, yazıhane, memur odaları ve mutfak gibi çeşitli amaçlara yönelik mekânlar vardır.

Zemin katın kuzeybatı ucundaki kuzey-güney yönlü dikdörtgen antrenin kuzeyine duvar örülerek elde edilen Z01 no.lu birim, tuvalet olarak kullanılmaktadır. Dikdörtgen planlı tuvaletin kuzeyinde penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır. Antrenin batısında dış mekanla bağlantısını sağlayan kapısı yer alırken, doğusunda Z02 no.lu 3.15 x 2.84 m. ölçülerinde olan dikdörtgen planlı mutfak vardır. Mutfağın doğusunda ve batısında birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunur. Mutfağın doğusunda 4.05 x 3.93 m. ölçülerindeki Z03 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı odanın batısında kapısı vardır.

Kuzeydoğu köşesinde yer alan, kuzey-güney yönlü dikdörtgen antrenin, kuzeyinde ve batısında birer kapısı, doğusunda üst kata ulaşımı sağlayan merdiven ve kuzeydoğu ucunda tuvalet olarak kullanılan dikdörtgen birim vardır. Antrenin batısında yer alan Z04 no.lu oda 3.20 x 2.45 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde ve doğusunda birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Antrenin kuzeydoğu köşesindeki Z05 no.lu birim dikdörtgen planı ve 2.55 x 1.30 m. ölçülerindedir. Birimin kuzeyinde yan yana iki küçük penceresi, güneyinde kapısı vardır. Doğu ucundaki Z06 no.lu dikdörtgen birim ambar olarak kullanılmaktadır. 7.20 x 6.00 m. ölçülerindeki ambarın kuzey, güney ve batı

duvarlarında birer kapısı, doğu duvarında penceresi bulunmaktadır. Ambarın kuzey ve güneyindeki kapılar dış mekanla bağlantısını sağlarken, batısındaki kapı hareket memuru ofisi olarak kullanılan Z07 no.lu dikdörtgen birime açılmaktadır (Foto. 80). Ambarın batısında bulunan hareket memuru odası, dikdörtgen planlı ve 6.60 x 3.45 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey, güney ve doğusunda birer kapısı, batısında ve güneyinde birer penceresi vardır (Foto. 81-82). Güneyindeki kapı aracılığıyla dış mekana ulaşım sağlanırken, doğusundaki kapıyla ambara geçilmektedir. Batı duvarındaki pencere aracılığıyla, bekleme salonu arasında iletişim sağlanır. Z08 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı birim bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. Bekleme salonu 4.05 x 3.71 m. ölçülerinde olup, güneyinde kapısı, doğusunda gişe penceresi vardır. Güneybatı köşesindeki Z09 no.lu dikdörtgen birim 4.05 x 3.71 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeybatı köşesindeki kapıdan antreye geçiş yapılmaktayken, güneyinde ve batısında birer penceresi yer almaktadır (Plan 26).

3.5.1.4.3. Birinci Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı birinci kat, farklı ölçülerdeki yedi birimden oluşmaktadır. Katın dış duvar ölçüleri; kuzey ve güney yönünde 12.20 m., doğu ve batı yönünde 8.20 m.'dir. Zemin kattan, birinci kata güneydoğu ucundaki merdivenle çıkılmaktadır. Merdivenin batısında, kuzey-güney yönlü ve dikdörtgen formlu antre karşımıza çıkmaktadır. Katta yer alan beş birim antrenin etrafına sıralanmıştır.

Kuzeybatı yönündeki 1K01 no.lu kareye yakın dikdörtgen formlu oda 3.40 x 3.20 m. ölçülerindedir. Odanın güneydoğu ucunda kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. 3.40 x 2.80 m. ölçülerindeki 1K02 no.lu dikdörtgen birim mutfak olarak kullanılmaktadır. Mutfağın güneyinde ve doğusunda birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Antrenin doğusunda simetrik olarak ele alınan, 2.30 x 1.10 m. ölçülerindeki dikdörtgen formlu 1K03 ve 1K04 no.lu birimler, tuvalet ve banyo olarak kullanılmaktadır. Bu birimlerin batısında antreye açılan birer kapıları, doğusunda birer pencereleri bulunmaktadır. Güneydoğu köşesinde yer alan 1K05 no.lu dikdörtgen planlı oda, 4.05 x 2.40 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeybatı köşesindeki kapıdan antreye geçiş sağlanırken, güneyinde bir penceresi vardır. 1K06 no.lu oda 3.60 x 3.05 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde iki, doğusunda ve batısında birer olmak üzere toplam dört kapısı vardır. Odanın güneyinde penceresi bulunmaktadır. Güneybatı köşesindeki 1K07 no.lu

dikdörtgen planlı oda 3.05 x 2.40 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeydoğu köşesinde kapısı, güneyinde penceresi vardır (Plan 27).

3.5.1.5. Cephe Özellikleri

İki katlı olarak inşa edilen yapının kuzey ve güney cepheleri dışa doğru hafif taşma yapmaktadır. Yatay ve dikey yönde yapılan silmeler kat aralarını belirginleştirirken, pencere ve kapı aralarında hat şeklinde devam ederek bir kompozisyon oluştururlar. Silme ve pencerelerin verdiği yataylık ve dikeylik yapıya hareket ve ritim katmaktadır.

Güney (peron) cephesi dışa taşma yaparken, katlar arasında iki farklı pencere uygulaması yapıya hareketlilik kazandırır. Alt kat kapı ve pencereleri basık sivri kemerli olup, taşları çıkma yapmaktadır. Ayrıca kapı ve pencere çerçevelerindeki bir büyük bir küçük taş dizilimleri cephede ritim oluşturmaktadır. Üst kat pencereleri simetrik ve dikdörtgen formdadır. Cepheye yerleştirilen kapı ve pencereler belirli bir düzen içerisinde ele alınmıştır. Pencerelerin denizlik taşları dışa taşma yaparken, alt tarafları yivli olarak değerlendirilmiştir (Foto. 83).

Yapının güney cephesi ortasında yer alan, Marsilya tipi kiremitle kaplı eğimli geniş saçak, katlar arasındaki ayrımı belirginleştirir. Saçak altı destekleri aşağıda kapı ve pencereleri dolaşan silme kuşağında birleşmektedir (Foto. 84-85). Birleşme yerleri dilimli süslemeye sahiptir. Yapının iki yanında bitişik olarak inşa edilen, tek katlı ambar ve depo birimleri cephedeki hareketliliği desteklemektedir. Doğu tarafında yer alan ambar binasının önünde, yerden yükseltilmiş bir platform bulunmaktadır.

Kuzey cephesi de dışa taşma yapan binanın alt ve üst kat pencere formları, güney cephede olduğu gibi simetrik biçimde uygulanmıştır. Alt kat pencereler basık sivri kemerliken, üst kat pencereler dikdörtgen formdadır. Pencerelerin çerçevesi ve denizlik taşları dışa taşma yapmaktadır. Kapı ve pencereler arasında devam eden silme kuşağı, bu cephede de karşımıza çıkmaktadır. Cephenin doğu tarafındaki pencere üstünde, kuzey cephedekine göre daha küçük eğimli saçak bulunmaktadır. Saçağı iki yanında yer alan konsollar desteklemektedir. Konsolların silmeyle birleştiği yerde yivli bir görünüm sağlanmıştır. Alt katta batı yönünde iki, doğu yönünde bir adet küçük pencere yer almaktadır. Ambarın bulunduğu yerde, güney cephede olduğu gibi yerden yükseltilmiş bir platform vardır (Foto. 86).

Doğu ve batı cephesi, kuzey ve güney cephesine göre daha sade ele alınmıştır. Doğu cephesinin orasında küçük boyutlu bir pencere bulunmaktadır (Foto. 87). Yuvarlak alınlıklı pencerenin denizlik taşı çıkma yapmaktadır. Ayrıca cephenin ahşap çatı altı saçağı işlevsel olarak geniş tutulmuştur.

Ambar binasının hemen üzerinde, simetrik olarak yerleştirilen dikdörtgen formlu iki küçük pencere vardır. Batı cephesinde basık kemerli kapı ve pencere yer almaktadır (Foto. 88). Kapı ve pencere çerçevesi dışa taşırılarak diğer cephelerle simetrik biçimde ele alınmıştır. Yapının üzeri, Marsilya tipi kiremit kaplı kırma çatıyla örtülmüştür.

3.5.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen yapının iç ve dış duvarlarında sıva üzerine boya yapıldığı için örgü tekniği anlaşıl原因amamaktadır. Binanın zemin ve birinci katının yer döşemesi, oda ve ofis olarak kullanılan birimlerde parke, mutfak, banyo ve tuvalet bölümlerinde ise fayans kaplıdır. Yapının iki katında da duvarlar zeminden tavana kadar boyalıyken, tavanlara sıva üzerine kireç uygulanmıştır.

Kapı ve pencereler ahşap doğrama olup, 2006 yılında yapılan basit onarım kapsamında aslına uygun olarak yenilenmiştir. Onarım sırasında yapının dış cephesinde yer alan kapı ve pencerelerin önüne, güvenlik amacıyla, metalden geometrik desenli kapaklar yapılmıştır. Bu kapakların üzerine daha sonra siyah boya uygulanmıştır⁴²⁴.

Binanın çatı altı saçakları taştan yapılırken, iki yanında yer alan ambar ve depo binalarında ise ahşap malzeme kullanılmıştır. Geniş saçaklar binanın dört cephesini dolaşmaktadır. Ana bina ve iki yanında yer alan yapıların çatısı ahşap konstrüksiyonlu olup, üzerlerinde Marsilya tipi kiremit kullanılmıştır. Yapının dışında etrafını dolaşan zemin andezit kaplamadır.

3.5.1.7. Süsleme Özellikleri

Yapının süslemeleri dış cephelerde yer almaktadır. İç cephelerde herhangi bir süsleme unsuru kullanılmayarak sade bırakılmıştır. Binada süsleme perona bakan güney cephe ve karşısındaki kuzey cephede yoğunlaşmıştır. İstasyon binasının etrafını saran yatay ve dikey silme kuşakları duvardan taşma yaparak hareketlendirilmiş ve süsleme unsuru olarak kullanılmıştır.

⁴²⁴ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/744.

Pencere ve kapı kemerlerindeki çıkma yapan taşlar, yapıda üç boyutlu plastik etki yaratmaktadır. Aynı şekilde pencere denizlik taşları da dışa taşırılıp alt kısımları yivli olarak ele alınmıştır. Binanın kat arasında bulunan saçak konsollarının silme kuşağıyla birleştiği nokta da süsleme unsuru olarak dikkati çekmektedir.

3.5.2. Pompa Binası ve Lojmanı

3.5.2.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Köprüören Mahallesi, 6610 parselde, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde bulunmaktadır.

3.5.2.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen yapının mimarı bilinmemektedir.

3.5.2.3. Mimari Özellikleri

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişim gösteren pompa binası, zemin üzeri iki katlı olarak inşa edilirken, bitişiğinde yer alan lojmanı tek katlıdır (Kesit 17-18). Yapının dış duvar ölçüleri, kuzey ve güneyde 12.70 m., batıda 5.80 m., doğuda 5.20 m.'dir. Üç katlı pompa binasının zemin ve birinci katı kagir, ikinci katı ahşap konstrüksiyonlu olarak ele alınmıştır. Bitişiğinde bulunan lojman kagir olarak inşa edilmiştir. Yapıya zemin kotundan merdivensiz olarak güney yönünde yer alan iki kapıdan girilmektedir. Binanın beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.5.2.4. Kat Planları

3.5.2.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin kat enine gelişen dikdörtgen plan şemasında olup, yan yana sıralanan üç ayrı birimden oluşmaktadır. Yapının batısında yer alan Z01 no.lu kare planlı birim pompa binasının zemin katıdır. 4.60 x 4.60 m. ölçülerindeki birimin güneyinde ve doğusunda birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Güneyindeki kapı aracılığıyla dış mekana geçiş yapılırken, doğusundaki kapıyla lojman arasında bağlantı sağlanmaktadır. Lojman, yan yana konumlandırılan dikdörtgen formlu iki odadan oluşmaktadır. Pompa binasının doğusunda yer alan Z02 no.lu dikdörtgen oda 4.30 x 3.10 m. ölçülerindedir. Odanın doğu, batı ve güneyinde birer kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Doğu ucunda yer alan Z03 no.lu dikdörtgen oda 4.30 x 3.50 m. ölçülerinde olup, kuzey ve güneyinde birer penceresi, batısında kapısı bulunmaktadır (Plan 28).

3.5.2.4.2. Birinci Kat Planı

Pompa binasının birinci katı 4.60 x 4.60 m. ölçülerinde ve kare planlıdır. Katta iç mekânın ışık almasını sağlamak için kuzey duvarında bir penceresi bulunurken, doğusunda kata ulaşımı sağlayan kapısı vardır (Plan 29).

3.5.2.4.3. İkinci Kat Planı

İkinci kat da simetrik planlı olup, 6.25 x 6.25 m. ölçülerindedir. İkinci katın doğu cephesinde iki küçük dikdörtgen pencere açıklığı bulunmaktadır. Katın kuzeybatı cephesinde kapısı vardır (Plan 30).

3.5.2.5. Cephe Özellikleri

Yapının cepheleri şaşırtmalı köşe taşlarıyla sınırlandırılmıştır. Güney cephenin zemin kat merkezinde ve solunda dikdörtgen formlu iki kapı yer almaktadır (Foto. 89). Düz lentolu kapıların çerçevelerinde bosajlı taşlar kullanılmıştır. Cephenin sağ tarafında dikdörtgen pencere vardır. Pencerenin çerçevesi bosajlı taşlardan yapılmış ve denizlik taşı çıkma yapmaktadır (Çizim 27). Kuzey cephenin zemin katında yan yana sıralanmış dikdörtgen üç pencere bulunmaktadır. Cephenin birinci katının merkezinde dikdörtgen formlu pencere vardır (Foto. 90). Doğu cephesinin ikinci katında yan yana sıralanmış iki küçük dikdörtgen pencere yer almaktadır (Foto. 91). Batı cephesinde herhangi bir kapı veya pencere yoktur (Çizim 28). Yapının kapı ve pencereleri siyah boyalı metal kepenklerle kapatılmıştır.

3.5.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Pompa binasının zemin ve birinci katı yığma taş malzemeden inşa edilmişken, ikinci katı ahşap malzemeden yapılmıştır. Kagir lojman yığma taş malzemeden inşa edilmiştir. Yapının kapı ve pencereleri ahşap doğramadır. Cepheler boyanmayıp sade bırakılmıştır.

3.5.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapının köşelerinde, pencere ve kapılarda kullanılan bosajlı taşlar süsleme unsuru olarak da kullanılmıştır.

3.5.3. Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı

3.5.3.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Köprüören Mahallesi, 6610 parselde, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde bulunmaktadır.

3.5.3.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen yapının mimarı bilinmemektedir.

3.5.3.3. Mimari Özellikleri

Amele barakası ve çavuş lojmanı birbirine bitişik, enine gelişen dikdörtgen planlı yapıdır. Yapı taş malzemeden inşa edilmiştir. Lojman, zemin üzeri bir katlıdır. Lojmanın batı duvarına bitişik olan amele barakası, dikdörtgen planlı ve tek katlıdır. Yapıya doğu ve batı cephelerinde yer alan birer kapıdan girilmektedir. Binaya zemin kotundan merdivensiz olarak geçiş yapılmaktadır. Beşik çatı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.5.3.4. Kat Planları

3.5.3.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin kat, “L” şeklinde dolaşan koridorun etrafına dizilen farklı ölçülerdeki dokuz birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı köşesinde yer alan Z01, Z02 ve Z03 no.lu dikdörtgen birimlerin kuzey duvarlarında pencereleri, güney duvarlarında kapıları vardır. Z04 ve Z05 no.lu odaların kuzeyinde pencereleri, güneyinde kapıları yer almaktadır. Katın kuzeydoğu ucunda yer alan dikdörtgen antrenin batısında üst kata ulaşımı sağlayan merdiven, kuzeyinde penceresi ve doğusunda kapısı vardır. Doğu ucundaki Z06 no.lu dikdörtgen odanın güneyinde ve doğusunda birer penceresi, kuzeyinde antreye açılan kapısı bulunmaktadır. Z07 no.lu dikdörtgen odanın güneyinde üç penceresi, kuzeyinde ve batısında birer kapısı yer almaktadır. Güneybatı köşesindeki Z08 no.lu odanın güneyinde penceresi, batısında kapısı vardır. Z09 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı odanın batısında penceresi, güneyinde kapısı bulunmaktadır (Plan 31).

3.5.3.5. Cephe Özellikleri

Güney cephesinde yan yana sıralanmış beş adet dikdörtgen formlu ve altı bölmeli pencere yer almaktadır. Pencereler aralarından geçen silmeyle birbirine bağlanmaktadır. Kuzey cephesinde üçü küçük, dördü büyük dikdörtgen pencere vardır. Pencerelerin

denizlik taşları çıkma yapmaktadır. Doğu cephesinin solunda altı bölmeli ve dikdörtgen formlu pencere bulunmaktadır. Cephenin sağ tarafında düz lentolu dikdörtgen kapı vardır. Batı cephesinin sağında yan yan iki dikdörtgen kapı yer almaktadır. Düz lentolu kapıların yanında dikdörtgen formlu küçük pencere vardır. Cephelede pencere ve kapıların silmelerle birbirine bağlanması yapıya hareket katmaktadır.

3.5.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı yığma taş malzemedden inşa edilmiştir. Binanın duvarları sıvanıp, üzerine boya yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap malzemedden yapılmıştır. Odaların zeminine parke kaplanmışken, tavanlar sıva üzerine kireçle boyanmıştır. Banyo ve mutfak olarak kullanılan birimlerin zemini fayans kaplamadır.

3.5.3.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruyla karşılaşılmamıştır.

3.5.4. Tuvalet Binası

3.5.4.1. Konum

Yapı, Merkez İlçesi, Köprüören Mahallesi, 6610 parselde, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde bulunmaktadır.

3.5.4.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen yapının mimarı bilinmemektedir.

3.5.4.3. Mimari Özellikleri

İstasyon binasının batısında yer alan tuvalet binası, doğu-batı doğrultusunda enine genişleyen, kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Yapı yığma taş malzemedden inşa edilmiştir. Tek katlı yapıya doğu ve batı yönünde bulunan kapılardan girilmektedir. Dört farklı ölçüdeki birimden meydana gelen binaya kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda örülen duvarlar, iç mekânda birimler arası geçişe izin vermemektedir. Yapıya zemin kotundan merdivensiz geçiş yapılmaktadır. Binanın beşik çatısı Marsilya kiremit kaplıdır.

3.5.4.4. Kat Planları

3.5.4.4.1. Zemin Kat Planı

Yapının kuzeybatı köşesinde yer alan Z01 no.lu dikdörtgen birim depo olarak kullanılmaktadır. Deponun batısında kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Kuzeydoğu köşesinde bulunan Z02 no.lu birim lavabo olarak kullanılmaktadır. Lavabonun doğusunda kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Yapının güneyinde yer alan Z03 ve Z04 no.lu birimler tuvalet olarak ele alınmışlardır. Tuvaletler aynı ölçülerde olup, simetrik planlıdır. Z03 no.lu birimin doğusunda kapısı, güneyinde penceresi, Z04 no.lu birimin batısında kapısı, güneyinde penceresi vardır (Plan 32).

3.5.4.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney cephesinin merkezine yan yana konumlandırılmış, dikdörtgen formlu iki küçük pencere bulunmaktadır. Pencerelemin denizlik taşları duvardan çıkma yapmaktadır (Foto. 92). Kuzey cephesi, güney cephesiyle simetrik olup, cephede aynı üslupta iki dikdörtgen pencere yer almaktadır. Yapının doğu ve batı cephesi simetrik olup, yan yana iki dikdörtgen pencere açıklığı yer almaktadır (Foto. 93). Çatı saçakları cephelerde geniş tutulmuştur. Yapının güney yönüne iki taraftan örülen tuğla duvara, ortada açıklık bırakılarak paravan işlevi kazandırılmıştır. 2006 yılında yapılan onarım sırasında kuzey yönüne de tuğladan paravan duvar örülerek binanın önü kapatılmıştır⁴²⁵. Tuğla duvarların üzerine alçıdan yapılan şebekeli korkuluklar, yapıda dekoratif unsur olarak ele alınmıştır.

3.5.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı, kesme taştan inşa edilmesine rağmen duvarların üzeri sıvayla kaplanıp boyandığından dolayı içyapısı ve örgü tekniği açısından bilgi elde edilememiştir. İç mekânda zemin ve duvarlar tavana kadar seramik kaplıdır. Yapının tavanı onarım sırasında yenilenerek asma tavan yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap doğramadır. Paravan duvarlarla yapı arasında kalan bölümün zemini onarım sırasında andezit malzemeyle kaplanmıştır.

3.5.4.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından ele alınabilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

⁴²⁵ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.00/744.

3.6. Tavşanlı Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 7

Plan No : 33-36

Çizim No : -

Fotoğraf No : 94-104

İstasyon sahası içinde; istasyon yolcu binası ve su deposu yer almaktadır.

3.6.1. İstasyon Binası

3.6.1.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Yenimahalle Mahallesi, 181. Ada, 1. Parselde yer almaktadır. Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde yer alan bina, Köprüören İstasyonu ile Emirler İstasyonu arasında bulunmaktadır (Harita 7).

3.6.1.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen⁴²⁶ yapının mimarı bilinmemektedir. Bu yapılardan istasyon binası, Eskişehir Koruma Bölge Kurulu'nun 01.08.1999 tarih ve 890 no'lu kararıyla birinci derece korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenirken, su deposu ve lojman, Kütahya Koruma Bölge Kurulu'nun 25.01.2013 tarih ve 917 no'lu kararıyla ikinci derece korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Yapı, 1972 yılında ihtiyaçları karşılayamadığı için, yeni istasyon binasının yapılmasının ardından, günümüzde ek hizmet binası olarak kullanılmaktadır⁴²⁷.

3.6.1.3. Mimari Özellikleri

Yapı tek katlı olup, kesme taştan inşa edilmiştir. Bina doğu-batı doğrultusunda enine gelişen plan şemasındadır. Dış ölçüleri; kuzey ve güney cephesinde 25.00 m., doğu ve batı cephesinde 6.60 m.'dir. Yapıya güney cephesinde bulunan iki kapıdan ulaşılmaktadır. Tek katlı yapıda çalışma ofisleri, mutfak ve soyunma odası gibi birimler vardır. Yapının üzeri Marsilya tipi kiremit kaplı beşik çatıyla örtülüdür.

⁴²⁶ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.06/152.

⁴²⁷ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.06/152.

3.6.1.4. Kat Planları

3.6.1.4.1. Zemin Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine doğru gelişim gösteren kat, farklı ölçülerdeki beş birimden oluşmaktadır. Yapının batısında bulunan üç birimin kendi içinde, kapı açıklıklarıyla birbiriyle bağlantıları vardır. Katın batı köşesinde yer alan Z01 no.lu dikdörtgen planlı birim büro olarak kullanılmaktadır (Foto. 94). 5.60 x 4.32 m. ölçülerindeki büronun kuzey, güney ve batısında birer penceresi, doğusunda kapısı vardır (Foto. 95-96).

Büronun doğusundaki Z02 no.lu mutfak, 5.60 x 4.00 m. ölçülerinde ve dikdörtgen planlıdır. Mutfağın doğu, batı ve güneyinde birer kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Güneyindeki kapı dışarıya açılırken, doğu ve batısında bulunan kapılarla yan birimlere ulaşım sağlanmaktadır. Mutfağın doğusundaki Z03 no.lu çalışma ofisi kareye yakın dikdörtgen planlı ve 5.60 x 5.48 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey ve güney duvarlarında birer penceresi, batı duvarında kapısı vardır.

Çalışma ofisinin doğusunda yer alan Z04 no.lu dikdörtgen planlı dinlenme odası, 5.60 x 5.20 m. ölçülerindedir. Dinlenme odasının kuzey ve güneyinde penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır. Güneydoğu köşesindeki kapıdan girildikten sonra dikdörtgen planlı ve 4.20 x 1.62 m. ölçülerinde antre vardır (Foto. 97-98). Antrenin kuzeyinde Z05 no.lu, 4.20 x 3.78 m. ölçülerinde ve dikdörtgen planlı soyunma odası yer almaktadır. Soyunma odasının güney ve batısında birer kapısı, kuzeyinde penceresi vardır (Plan 33).

3.6.1.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney cephesinde iki küçük iki büyük pencere dizilimiyle ritim oluşturulmuştur. Cephede simetriyi bozan sağ köşede bulunan, diğerlerinden farklı boydaki penceredir. Pencere kuzey cephede olduğu gibi, yuvarlak kemerli ve denizlik taşları dışa çıkma yapmaktadır (Foto. 99). Kuzey cephesinin merkezinde yan yana iki küçük pencere yer almaktadır. Dikdörtgen pencereler yuvarlak kemerli olup, denizlik taşları dışa çıkma yapmaktadır. Pencerelerin iki yanında dikdörtgen formlu birer kapı bulunmaktadır (Foto. 100). Yuvarlak kemerli kapılar bosajlı taşlarla çerçeve içine alınmışlardır. Batı köşesinde yer alan yuvarlak kemerli dikdörtgen pencere, güney cephesinin simetrisini bozmaktadır. Cephenin köşelerinde de bosajlı taş uygulaması

vardır. Yapının doğu cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu ve basık kemerli küçük bir pencere vardır (Foto. 101). Batı cephesinde kapı veya pencere bulunmayıp duvar örölmüştür (Foto. 102). Yapının çatı saçakları kuzey, güney ve batı cephelerinde geniş tutulmuştur.

3.6.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kagir yapı, kesme taş malzemeden inşa edilmiştir. Cephelerdeki kapılar ve pencereler ahşap doğramadan yapılmış ve orijinal olarak günümüze kadar gelmişlerdir. Yapının dışına sıva üzerine sarı boya yapılmıştır. İç mekandaki odaların zeminleri parke kaplanarak orijinalliğini kaybetmiştir. Odaların duvarlarına sıva üzerine plastik boya yapılmıştır. Tavanlar kireçle boyanmıştır. İç mekandaki kapılar yenilenecek ahşap doğramadan tekrar yapılmışlardır. Yapının çatısı ahşap konstrüksiyonludur.

3.6.1.7. Süsleme Özellikleri

Cephelerdeki kapı ile pencerelerin kenarlarında ve yapının köşelerinde uygulanan bosajlı taşlar, cephelere hareket katmalarının yanı sıra süsleme unsuru olarak da değeriendirilmiştir.

3.6.2. Su Deposu

3.6.2.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Yenimahalle Mahallesi, 181. Ada, 1. Parselde yer almaktadır. Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde yer alan bina, Köprüören İstasyonu ile Emirler İstasyonu arasında bulunmaktadır.

3.6.2.2. Tarihçe

1928 yılında inşa edilen⁴²⁸ yapının mimarı bilinmemektedir.

3.6.2.3. Mimari Özellikleri

İstasyon sahası içinde yer alan su deposu kesme taş malzemeden inşa edilmiştir. Kagir yapı üç katlıdır. İkinci kat seviyesine kadar kesme taş, üçüncü kat ahşap malzemeden yapılmıştır. Kare planlı yapıya doğusunda bulunan kapıdan merdivensiz olarak girilmektedir. Yapı, üzeri Marsilya kiremit kaplı beşik çatıyla örtüldür.

⁴²⁸ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.06/152.

3.6.2.4. Kat Planları

3.6.2.4.1. Zemin Kat Planı

Kare planlı yapının zemin katı 4.60 x 4.60 m. ölçülerindedir. Katın doğusunda kapısı, doğusunda penceresi vardır (Plan 34). Birinci ve ikinci katlar da 4.60 x 4.60 m. ölçülerindedir. Birinci katın batısında kapısı, doğusunda penceresi vardır (Plan 35). Yapının ikinci katında pencere açıklığı bulunmamaktadır (Plan 36).

3.6.2.5. Cephe Özellikleri

Yapının kapı ve pencereleri basık kemerli, çerçeveleri bosajlı taşlardan yapılmıştır. Binanın köşelerinde de bosajlı taşlar kullanılarak cephelere hareket kazandırılmıştır. Silme kuşakları yapının kat aralarını belirgin hale getirmiştir (Foto. 103). Doğu cephesinin zemin katında dikdörtgen formlu kapı yer alırken, ikinci katında dikdörtgen formlu küçük pencere bulunmaktadır (Foto. 104). Batı cephesinin zemin ve birinci katında, doğu cephesindeki pencere örneğiyle aynı üslupta olan birer pencere vardır. Yapının güney ve kuzey cephelerinde kapı veya pencere açıklığı yoktur.

3.6.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen yapının duvarlarının üzerine sıva yapılmadan, sarı boya uygulanmıştır. Binanın ikinci katı ahşap malzemedен yapılmıştır. Yapının zemin katındaki kapı metal malzemedен yenilenecek orijinal özelliğini kaybetmiştir. Zemin seramikle kaplanırken, tavan sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

3.6.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapının pencere ve kapılarında kullanılan bosajlı taşlar, aynı zamanda cepheleri sınırlandırmak için de kullanılmıştır. Bosajlı taşlar ve silme kuşağı cephelere hareket katmasının yanı sıra süsleme unsuru olarak da ele alınmıştır.

3.7. Demirli Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 8

Plan No : 37-40

Çizim No : 29-33

Fotoğraf No : 105-112

İstasyon sahası içinde; istasyon yolcu binası ve tuvalet yer almaktadır.

3.7.1. İstasyon Binası

3.7.1.1. Konum

Yapı, Emet İlçesi, Yeniköy Mahallesi, 7. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattında Emirler ve Değirmisaz istasyonları arasında yer almaktadır (Harita 8).

3.7.1.2. Tarihçe

1929 yılında inşa edilen yapının mimarı bilinmemektedir. Kütahya-Balıkesir hattının güzergâhı tespit edildikten sonra inşa edilecek istasyonlardan birinin de Demirli'de yapılmasına karar verilir. Emirler ve Değirmisaz istasyonları arasına konumlandırılan yapının inşasına 1929 yılında başlanır ve aynı yıl bitirilir⁴²⁹. İstasyon sahası içinde; istasyon binası, iki daireli lojman, çavuş lojmanı ve işçi barakası, açık hangar, makasçı kulübesi ve tuvalet yer almaktayken, 2014 yılında işçi barakası ve iki tuvaletten biri yıkılmıştır. Günümüze istasyon binası ve tuvaleti kalmıştır⁴³⁰. İstasyon binasına 2010 yılında yapılan tadilat sırasında mevcut kapı ve pencereler yenileriyle değiştirilirken, bacalar, çatı ve cephelerdeki dökülmeler onarılmıştır⁴³¹. Yapı günümüzde de tren istasyonu olarak kullanılmaktadır.

3.7.1.3. Mimari Özellikleri

Kagir yapı yığma teknikte inşa edilmiş olup, bodrum üzeri iki katlıdır. Bina doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapının iki yanında bitişik olarak yapılan ambar, oda ve mutfak bölümleri tek katlıdır (Kesit 19). Bu bölümler de istasyon binasıyla aynı malzeme ve teknikte inşa edilmiştir. Yapının kuzey ve güney cepheleri 24.55 m., batı cephesi 6.45 m., doğu cephesi 7.60 m.'dir.

Yapının kuzey ve güney cephesi dışa taşma yapmaktadır. İstasyon binasının alt katı görevli personele ait ofisler, yolcu bekleme salonu ve yazıhane olarak kullanılırken, üst katı çalışanlara ait lojman şeklinde düzenlenmiştir. Binaya güney cephesinde üç, kuzey cephesinde iki ve doğu cephesinde bir olmak üzere toplam altı kapıdan girilebilmektedir.

⁴²⁹ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 20 no'lu bilgi fişi.

⁴³⁰ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 20 no'lu bilgi fişi.

⁴³¹ TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 20 no'lu bilgi fişi.

3.7.1.4. Kat Planları

3.7.1.4.1. Bodrum Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı bodrum kata ulaşım, kuzeybatı köşesinde yer alan merdivenden sağlanmaktadır. Kat farklı ölçülerdeki altı birimden oluşmaktadır. Bodrum katın batı ucuna yerleştirilen B01 no.lu dikdörtgen mekan 7.20 x 4.85 m. ölçülerindedir. Üst kata ulaşımı sağlayan merdivenin kuzeyinde yer alan B02 no.lu “L” formulu birim, 6.30 x 3.10 m. ölçülerindedir. Birimin kuzeyinde küçük, dikdörtgen pencere vardır. Bu odanın güney duvarındaki açıklıktan, güney yönündeki B03 no.lu dikdörtgen birime ulaşılmaktadır. 6.30 x 3.40 m. ölçülerinde olan dikdörtgen birimin güney duvarına dikdörtgen bir pencere yerleştirilmiştir. B04 no.lu birim 6.60 x 3.35 m. ölçülerinde ve dikine gelişim gösteren dikdörtgen planlıdır. Katın doğu ucunda bulunan B05 ve B06 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı birimler, simetrik planlı ve 3.70 x 2.65 m. ölçülerindedir (Plan 37).

3.7.1.4.2. Zemin Kat Planı

Yapının zemin katı, bodrum kat planıyla simetriktir. Doğu-batı yönünde enine gelişim gösteren dikdörtgen planlı kat farklı ölçülerdeki dokuz birimden oluşmaktadır. Ana yapının batı ucunda yer alan Z01 no.lu dikdörtgen birim ambar olarak kullanılmaktadır. Tek katlı inşa edilen ambar 7.55 x 5.55 m. ölçülerinde olup, birime kuzey ve güney cephelerinde bulunan kapılardan ulaşılmaktadır. Ana binayla ambar arasındaki bağlantı güneydoğu köşesindeki kapıdan sağlanmaktadır. Ambarın batı duvarına bir pencere yerleştirilmiştir. Ana yapının kuzeybatı köşesinde bulunan “L” planlı antre 3.99 x 3.25 m. ölçülerinde olup, etrafına üç oda yerleştirilmiştir. Antrenin kuzeyinde dışa açılan kapısı, güneybatı köşesinde üst kata ulaşımı sağlayan merdiveni ve kuzeybatısında Z02 no.lu dikdörtgen birim vardır. 2.30 x 0.90 m. ölçülerindeki birimin güneydoğusunda antreye açılan kapısı, kuzeyinde yan yana sıralanmış iki küçük dikdörtgen penceresi vardır. Antrenin doğusundaki Z03 no.lu dikdörtgen oda istasyon şefinin ofisi olarak kullanılmaktadır. 3.30 x 2.50 m. ölçülerindeki ofisin güneybatı köşesinde kapısı, kuzeyinde penceresi yer almaktadır. Katın kuzeydoğu ucunda yer alan, “L” planlı antrenin doğusunda dışa açılan kapısı vardır. Antrenin etrafına dört oda yerleştirilmiştir. Z04 no.lu dikdörtgen oda 4.10 x 3.60 m. ölçülerinde olup, güneydoğu köşesinde kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Z05 no.lu oda mutfak olarak kullanılmaktadır. 3.30 x 2.85 m. ölçülerindeki dikdörtgen mutfağın kuzeyinde penceresi,

güneydoğu köşesinde kapısı bulunmaktadır. Z06 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı birimin kuzeyinde penceresi, güneyinde antreye açılan kapısı bulunmaktadır. Güneydoğu köşesindeki Z07 no.lu oda 4.05 x 3.17 m. ölçülerinde olup, güney ve doğu duvarlarında birer penceresi, kuzeydoğu köşesinde kapısı yer almaktadır. Z08 no.lu birim bekleme salonu olarak kullanılmaktadır. Bekleme salonu dikdörtgen planlı ve 4.10 x 3.40 m. ölçülerindedir. Yapı içinden herhangi bir kapıyla ulaşım sağlanamayan bekleme salonuna, güney cephedeki kapıdan geçilebilmektedir. Diğer istasyon binalarında olduğu gibi bu yapıda da bekleme salonu bir gişe penceresi aracılığıyla batısındaki memur ofisinin bulunduğu birimle bağlantısı kurulmuştur. 6.60 x 3.50 m. ölçülerindeki Z09 no.lu dikdörtgen planlı ofisin kuzey, güney ve batısında birer kapısı, güney ve doğusunda birer penceresi bulunmaktadır. Ofisin güneyindeki kapı dış mekana açılırken, kuzeyindeki kapıdan antreye, batısındaki kapıdan ambara girilmektedir (Plan 38).

3.7.1.4.3. Birinci Kat Planı

Birinci kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, farklı ölçülerdeki yedi birimden meydana gelmektedir. Katın, kuzey ve güney cepheleri 12.05 m., doğu ve batı cepheleri 8.20 m. ölçülerindedir. Kuzeybatı ucunda alt katla bağlantısını sağlayan merdiven yer almaktadır. Merdivenin doğusunda “L” planlı koridor bulunmaktadır. Odalar koridorun etrafına sıralanmıştır. Bu birimlerin hepsi koridora açılmaktadır. 1K01 no.lu dikdörtgen oda 3.66 x 2.72 m. ölçülerindedir. Odanın batısında ve güneyinde koridora açılan birer kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Kuzeydoğu köşesindeki 1K02 no.lu dikdörtgen oda 4.20 x 3.66 m. ölçülerinde olup, güneybatı köşesinde kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Güneydoğu köşesinde yer alan 1K03 no.lu oda 3.61 x 3.03 m. ölçülerinde olup, güneyinde penceresi, kuzeybatısında kapısı vardır. 3.95 x 3.60 m. ölçülerindeki 1K04 no.lu dikdörtgen odanın kuzeyinde iki, doğu ve batısında birer olmak üzere toplam dört kapısı, güneyinde bir penceresi bulunmaktadır. Güneybatı köşesinde yer alan 1K05 no.lu dikdörtgen oda 4.15 x 2.25 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeydoğu köşesinde kapısı, güneyinde penceresi vardır. Kata ulaşımı sağlayan merdivenin güneyinde yer alan 1K06 ve 1K07 no.lu simetrik birimler 2.84 x 1.25 m. ölçülerindedir. Banyo ve tuvalet olarak kullanılan birimlerin batı duvarlarında birer penceresi, doğu duvarlarında antreye açılan kapıları vardır (Plan 39).

3.7.1.5. Cephe Özellikleri

Döneminde inşa edilen diğer istasyon binalarıyla cephe bakımından benzerlik gösteren yapının kuzey ve güney cephesi dışa taşma yapmaktadır. Binanın etrafını dolaşan silme kuşakları ve pencere dizilimi cephelere hareket katmaktadır. Yatay ve dikey yönlü silmeler yapının sınırlarını ve kat aralarını belirlemektedir.

Yapının güney (peron) cephesi, ana binada iki, yanlardaki birimlerde ise tek katlı olarak ele alınmıştır. Cephenin alt katının merkezinde pencere yer alırken, yanlarında iki kapı bulunmaktadır (Foto. 105). Üst katta dikdörtgen formlu üç pencere yan yana sıralanmıştır (Çizim 29).

Dışa çıkma yapan cephede alt kat kapı ve pencereler basık sivri kemerli, üst kat pencereler ise dikdörtgen formdadır. Pencere ve kapıların çerçevesi belirginleştirilerek vurgulanmıştır. Alt kat kapı ve pencerelerinin arasında bağlantı kuran silme kuşağının üst tarafı, beden duvarından taşma yaparak yapıya hareket katmaktadır. Ayrıca silmenin üzerinde, kemerlerin iki yanına, konsol başına benzeyen dekoratif unsurlarda eklenmiştir.

Pencere ve kapı kemerlerinin yanları bir büyük bir küçük taş dizilimiyle dilimli hale getirilerek cepheye ritim kazandırılmıştır. Alt ve üst kat pencerelerinin denizlik taşları da çıkma yapmaktadır. Tek katlı ambar binasının güney cephesinde yer alan kapı, basık kemerli olarak yapılmıştır. Ritim yaratan dilimli taş dizilimi ambar kapısının kemerinde de uygulanmıştır (Foto. 106).

Ana yapının güney cephesinde katları ayıran unsurlardan biri de üzeri Marsilya kiremit örtülü geniş saçaktır. Fonksiyonel amaçlı olarak yapılan saçak, yapı boyunca uzanırken, aynı zamanda cepheyi de hareketlendirmektedir (Foto. 107).

Yapının kuzey cephesindeki kapı ve pencere düzenlemesi güney cephesindeki uygulamanın aynısı olmakla birlikte küçük farklılıklar vardır. Bu farklar ana yapının alt ve üst katında eksenden kaydırılan pencerelerin birbirine uzaklığının eşit olmamasıdır. Bu durumun sebebi köşelere eklenen dikdörtgen formlu küçük pencerelerdir. Alt kat kapı ve pencere düzenlemesinde boyut farklılıkları da görülmektedir. Merkezdeki pencerenin iki yanında yer alan kapıların ölçüleri birbirinden farklıdır. Bir pencere bir kapı sıralamasıyla oluşturulan düzen, kuzey cephesinde de ritim sağlamaktadır. Cephenin doğu ucundaki kapısının üzerine yerleştirilen saçak, güney cephedeki örneğe benzemekten, cephenin tamamını kapsamayarak ortadaki pencerenin bulunduğu noktada bitirilmiştir (Foto. 108).

Doğu cephesinde yer alan kapı ve pencerede basık sivri kemer formu uygulaması devam etmektedir (Çizim 30). Kapı ve pencere kemerlerinin üst bölümünden geçerek aralarında bağlantı kuran silme kuşağı burada da karşımıza çıkmaktadır. Cephenin üst kısmında orijinalliğini koruyan, dikdörtgen pano içine çini levhalarla istasyonun ismi yazılmıştır (Foto. 109). Pencerelerin denizlik taşları ana beden duvarından çıkma yapmaktadır.

Batı cephesinin merkezinde, denizlik taşı çıkma yapan ve yuvarlak başlığı bulunan kare formlu küçük pencere bulunmaktadır (Çizim 31). Pencerenin üzerinde doğu cephesinde olduğu gibi istasyonun isminin yazılı olduğu orijinal pano vardır. Ana yapının batı cephesinde simetrik olarak yerleştirilen iki küçük dikdörtgen pencere yer almaktadır (Foto. 110). Yapının üst örtüsünü, Marsilya tipi kiremit kaplı, dört yöne eğimli kırma çatı oluşturmaktadır.

3.7.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı taş malzemeyle yığma teknikte yapılmıştır. İç ve dış duvarlara sıva üzerine su bazlı boya yapılmıştır. Zemin katta bulunan odaların yerleri işlevine göre parke ve fayans kaplanarak orijinalliğini yitirmiştir. Birinci katın zemini tuvalet ve banyo hariç parkeyle kaplanmıştır. Tuvalet ve banyonun zemininde beyaz renkli fayanslar kullanılmıştır.

Yapının her iki katının tavanlarına alçı üzerine saten boya uygulanmıştır. İstasyon binasında kullanılan bütün kapı ve pencereler ahşap doğramadan yapılmıştır. Pencere ve kapılar yenilendikten sonra zarar görmemesi için metal malzemedен üretilen kapaklarla korunmaktadır.

Çatı sistemi ahşap konstrüksiyonlu olup, ana binanın çatı saçakları taş malzemelidir. Ana binanın iki yanında bulunan tek katlı birimlerin çatı saçakları ve saçakları destekleyen konsol ve kirişler de ahşap malzemedен yapılmıştır. Binanın etrafını dolaşan yol andezit malzemeyle kaplanmıştır.

3.7.1.7. Süsleme Özellikleri

Erken Cumhuriyet dönemi yapılarından biri olan istasyon binası tip proje kapsamında inşa edilmiştir. Yapıdaki süslemeler dış cephede toplanmıştır. İç mekanda herhangi bir süsleme unsuruna yer verilmemiştir. Cephelerdeki kapı ve pencerelerde

uygulanan basık sivri kemerler, yapıyı boydan boya dolaşan silme kuşakları dışa taşıma yaparak üç boyutlu plastik etki yaratmaktadır.

Pencere ve kapı kenarlarında uygulanan bir büyük bir küçük taş dizilimi cepheye hareket katmasının yanı sıra süsleme unsuru olarak tasarlanmıştır. Çatı saçaklarını destekleyen konsollar düz bırakılmayıp, şekillendirilerek süsleme kompozisyonuna katılmıştır. İstasyon isminin yazılı olduğu panoda kullanılan çini levhalarda süsleme amaçlı kullanılmıştır.

3.7.2. Tuvalet Binası

3.7.2.1. Konum

Yapı, Emet İlçesi, Yeniköy Mahallesi, 7. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattında Emirler ve Değirmisaz istasyonları arasında yer almaktadır.

3.7.2.2. Tarihçe

1929 yılında inşa edilen yapının mimarı bilinmemektedir.

3.7.2.3. Mimari Özellikleri

Yapı grubu içinde yer alan tek katlı kagir tuvalet binası, mimari özellikleri ve cephe düzenlemesi açısından istasyon binasıyla benzerlik göstermektedir. Yığma taş malzemeden inşa edilen bina kare planlıdır (Kesit 20). 4.50 x 4.50 m. ölçülerindeki yapıya doğu ve batı cephelerinde yer alan ikişer kapıdan giriş sağlanmaktadır. Binaya zemin kotundan merdivensiz olarak girilmektedir. Yapının beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.7.2.4. Kat Planları

3.7.2.4.1. Zemin Kat Planı

Yapı farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı yönünde bulunan Z01 no.lu birim dikdörtgen planlı ve 2.22 x 1.75 m. ölçülerindedir. Birimin batısında kapı açıklığı, kuzeyinde penceresi vardır. Kuzeydoğu köşesinde yer alan Z02 no.lu birim 2.22 x 1.52 m. ölçülerinde olup, doğusunda kapı, kuzeyinde pencere açıklığı bulunur. Güneybatı ve güneydoğu köşelerindeki Z03 ve Z04 no.lu iki simetrik birim dikdörtgen formlu ve 1.75 x 1.00 m. ölçülerindedir. Z03 no.lu birimin güneyinde penceresi,

doğusunda kapısı vardır. Z04 no.lu birimin batısında kapısı, güneyinde penceresi yer almaktadır (Plan 40).

3.7.2.5. Cephe Özellikleri

Kapı ve pencereler dikdörtgen formlu olarak ele alınırken, pencerelerin denizlik taşları dışa çıkma yapmaktadır (Foto. 111). Yapının kuzey ve güney cepheleri simetrik plana sahip olup, yan yana sıralanan iki küçük dikdörtgen formlu pencere yer almaktadır (Çizim 32). Simetrik doğu ve batı cephelerinde dikdörtgen planlı ve düz söveli yan yana ikişer kapı bulunmaktadır (Foto. 112) (Çizim 33).

3.7.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yığıma taş malzemeden inşa edilen yapının dış cepheleri sıvanıp üzerine boya yapılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap doğramadan yapılmıştır. Zemin 30 x 30 cm gri mat seramikle, duvarlar 30 x 10 cm değişik renkte seramik plakalarla kaplanmıştır. İç mekanın tavanları asma tavan olarak değiştirilmiştir. Yapıda zemin, tavan ve duvar döşemeleri yenilenerek orijinal özelliğini kaybetmiştir. Çatının saçakları ve saçakları destekleyen kirişleri ahşap malzemelidir.

3.7.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.8. Değirmisaz Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 9

Plan No : 41-43

Çizim No : 34-36

Fotoğraf No : 113-124

İstasyon sahası içinde; istasyon yolcu binası ve ambar binası yer almaktadır.

3.8.1. İstasyon Binası

3.8.1.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Kızılbük Köyü, 1. Parselde yer almaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde, Balıköy ve Demirli istasyonları arasında bulunur (Harita 9).

3.8.1.2. Tarihçe

1930 yılında inşa edilen⁴³² yapının mimarı bilinmemektedir. İstasyon binasının inşasına 1930 yılında başlanarak aynı yıl içerisinde bitirilmiştir.

İstasyon sahası içinde; istasyon binası, ambar binası, amele barakası ve lojmanı, makasçı lojmanı, hareket memuru lojmanı ve tuvalet bulunmaktadır. Bu yapılardan istasyon binası ve ambar günümüze kadar gelmiştir. Yapı günümüzde de istasyon binası olarak hizmet vermektedir.

3.8.1.3. Mimari Özellikleri

Bina kesme taştan inşa edilmiştir. Yapı doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı ve bodrum üzeri iki katlıdır (Kesit 21). Dış ölçüleri; kuzey ve güney cephesi 16.75 m., batı cephesi 9.20 m., doğu cephesi 7.25 m.'dir. İki katlı yapının batısında tek katlı ambar binası bulunmaktadır. Binanın kuzey ve güney cepheleri dışa taşma yapmaktadır. İstasyonun alt katı ofis, bekleme salonu ve yazıhane olarak kullanılırken, üst katı çalışanlara ait lojman olarak düzenlenmiştir. Yapıya güneyden üç, kuzeyden iki olmak üzere toplam beş kapıdan giriş yapılmaktadır. Binanın batı cephesindeki kapı açıklığı sonraki dönemde duvar örülerek pencereye dönüştürülmüştür.

3.8.1.4. Kat Planları

3.8.1.4.1. Bodrum Kat Planı

Bodrum kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen plana sahiptir. Kat, birbirinden farklı ölçülerdeki altı birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı ucunda yer alan B01 no.lu oda dikdörtgen planlı ve 4.35 x 3.25 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde penceresi, doğusunda antreye açılan kapısı bulunmaktadır. Dikdörtgen planlı antre 4.35 x 2.00 m. ölçülerinde olup, güney ucunda bodrum katla, zemin kat arasındaki ulaşımı sağlayan merdiven vardır. Antrenin doğusundaki B02 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 3.25 x 3.00 m. ölçülerindedir. Bodrum katın doğu köşesinde 5.65 x 4.75 m. ölçülerindeki B03 no.lu dikdörtgen oda yer almaktadır. Odanın batısında kalan B04 no.lu dikdörtgen birim 4.05 x 3.25 m. ölçülerindedir. Güneybatı köşesinde bulunan B06 no.lu dikdörtgen oda 3.25 x 2.70 m. ölçülerindedir (Plan 41).

⁴³² Detaylı bilgi için bkz. TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 21 no'lu bilgi fişi.

3.8.1.4.2. Zemin Kat Planı

Zemin kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişim gösteren dikdörtgen plan şemasındadır. Farklı ölçülerdeki altı birim, zemin katı oluşturmaktadır. Farklı yönlerde bulunan beş kapıdan, kata dışarıdan ulaşım sağlanmaktadır. Katın ortasında üst kata ulaşımı sağlayan merdivenin (Foto. 113) kuzeyinde ve batısında yer alan iki dikdörtgen planlı antre bulunmaktadır. Odalar antrelerin etrafına sıralanmıştır. Kuzeybatı köşesine yan yana konumlandırılan Z01 ve Z02 no.lu dikdörtgen birimler, banyo ve tuvalet olarak düzenlenmiştir. Z01 no.lu banyo 2.36 x 1.80 m. ölçülerinde olup, kuzey duvarında iki penceresi, güney duvarında antreye açılan kapısı vardır. Banyonun doğusunda bulunan Z02 no.lu tuvalet 1.80 x 1.20 m. ölçülerindedir. Tuvaletin kuzeyinde penceresi, doğusunda antreye açılan kapısı bulunmaktadır. Kuzeydoğu köşesindeki Z03 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 3.55 x 3.37 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey duvarında yan yana üç penceresi, batı duvarında kapısı vardır. Yapının doğu ucunda yer alan Z04 no.lu dikdörtgen planlı ambar 6.15 x 5.00 m. ölçülerindedir. Ambarın kuzey, güney ve batısında birer kapısı, doğusunda yan yana konumlandırılmış dört penceresi vardır. Kuzey ve güney yönlerinde yer alan kapılar dış mekanla bağlantıyı sağlarken, batısında bulunan kapı yazıhaneye açılmaktadır. Ambarın batısındaki Z05 no.lu dikdörtgen birim yazıhane olarak kullanılmaktadır (Foto. 114). 4.50 x 3.55 m. ölçülerindeki yazıhanenin kuzey, güney ve doğusunda birer kapısı, güney ve batısında birer penceresi yer almaktadır (Foto. 115). Güneybatı köşesindeki Z06 no.lu dikdörtgen birim yolcu bekleme salonu olarak kullanılmaktadır (Foto. 116-117). 6.20 x 3.17 m. ölçülerindeki bekleme salonunun kuzey ve güneyinde birer kapısı yer alırken, güneyinde iki ve doğusunda (Foto. 118) bir olmak üzere toplam üç penceresi vardır (Plan 42).

3.8.1.4.3. Birinci Kat Planı

Kareye yakın dikdörtgen planlı birinci kat, 11.20 x 9.20 m. ölçülerindedir. Birinci kat, plan bakımından zemin katla simetriktir. Kat farklı ölçülerdeki altı birimden oluşmaktadır. Katın ortasında kuzey-güney yönlü, dikdörtgen planlı koridor bulunmaktadır (Foto. 119). Koridorun kuzeyinde pencere, güneybatısında alt katla iletişimi sağlayan merdiven vardır. Odalar koridorun etrafına dizilmiştir. Kuzeybatı köşesinde yan yana konumlandırılan 1K01 ve 1K02 no.lu birimler banyo ve tuvalet olarak kullanılmaktadır. 1K01 no.lu banyo 2.41 x 1.80 m. ölçülerinde olup, güneyinde kapısı, batısında penceresi vardır. 1K02 no.lu dikdörtgen planlı tuvalet, 1.80 x 1.20 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde penceresi, doğusunda kapısı bulunmaktadır.

Kuzeydoğu köşesindeki 1K03 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda, 3.82 x 3.37 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey ve doğu yönünde birer penceresi, batısında kapısı bulunmaktadır. Güneydoğu yönünde yer alan 1K04 no.lu dikdörtgen oda, 4.60 x 3.82 m. ölçülerindedir. Odanın batısında kapısı, güneyinde penceresi vardır. Güneybatı köşesindeki 1K05 no.lu dikdörtgen oda 6.20 x 3.26 m. ölçülerinde olup, güneyinde üç, batısında bir olmak üzere toplam dört penceresi, kuzeyinde iki kapısı bulunmaktadır (Foto. 120). 3.61 x 2.80 m. ölçülerindeki 1K06 no.lu dikdörtgen mutfağın kuzey, güney ve doğusunda birer kapısı, batısında penceresi vardır (Plan 43).

3.8.1.5. Cephe Özellikleri

Yapının kuzey ve güney cepheleri hafif dışa taşma yapmaktadır. Ana yapının ve ambarın çatı saçakları dört yönde de geniş olarak ele alınmıştır. Yapının ortasından geçen silme kuşağı kat aralarını belirginleştirmektedir.

Güney cephesinin alt katının merkezinde yan yana üç pencere yer alırken, pencerelerin yanına da birer kapı yerleştirilmiştir (Çizim 34). Pencereler kareye yakın dikdörtgen formudur. Düz çerçeveye sınırlandırılan pencerelerin denizlik taşları çıkma yapmaktadır. Kapılar dikdörtgen formu olarak ele alınırken, çerçeveleri hafif dışa doğru çıkma yapmaktadır. Kapı çerçevelerinin iç kısımları, dıştan içe doğru eğimli olarak yerleştirilmiştir. Üst katta yer alan pencereler de alt kat pencereleri ile benzer formda ve özelliktedir. Fakat yan yana sıralanan dört pencereden doğu köşesinde bulunan pencere, diğerlerinden daha büyük ele alınıp, ana akstan biraz daha köşeye kaydırılmış ve cephedeki simetriyi bozmuştur. Yapıdaki kapı, pencere ve silme kuşağının yarattığı yataylık ve dikeylik, cepheye hareket katmaktadır (Foto.121).

Kuzey cephesinin alt katının merkezinde bir kapı ve kapının iki yanında üçer pencere bulunmaktadır (Foto. 122). Merkezdeki kapı güney cephesinde bulunan kapılarla aynı özelliktedir. Pencereler, cephede bütünlük oluşturacak şekilde üçlü çerçeve içine alınmıştır. Pencerelerin denizlik taşları dışa çıkma yapmış ve alt kısımları yivlendirilmiştir. Cephenin üst katında ortada büyük yanlarda küçük üç pencere vardır. Pencerelerin üzerinde üçünü birbirine bağlayan bütün bir alınlık bulunur. Alınlığın ortası daha geniş tutulmuş ve üzerine dekoratif amaçlı geometrik bir form uygulanmıştır.

Batı cephesinin alt katında eskiden kapı açıklığı olan yer, ortasına kadar duvar örülerek pencereye dönüştürülmüştür. Fakat dönüştürülen kapının çerçevesi olduğu gibi bırakılmıştır (Çizim 35). Cephenin üst katında birbirine simetrik üç pencere yer

almaktadır. Pencereleer düz çerçeveseli ve alınlıksız olarak yapılmıştır. Kat aralarını belirginleştiren silme kuşağıyla pencerelerin arasında kalan yere, çini levhalardan oluşan dikdörtgen pano yerleştirilmiştir. Orijinallliğini koruyan panonun içinde istasyonun adı yazmaktadır (Foto. 123).

Doğu cephesinin alt katında yan yana sıralanmış dört küçük pencere vardır (Foto. 124). Dikdörtgen pencereler düz çerçeve içine alınırken, alınlık kullanılmamıştır (Çizim 36). Pencerelerin denizlik taşları dışa çıkma yapmış ve altları yivli hale getirilerek cepheye hareket katılmıştır. Cephenin üst katının sağ köşesinde aynı özelliklere sahip bir pencere yer almaktadır. Sol köşesinde, batı cephesinde bulunan, istasyon adının yazılı olduğu panonun aynısı vardır. Yapıyı, üzeri Marsilya tipi kiremit kaplı, dört yöne eğimli kırma çatı örtmektedir.

3.8.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kagir yapı, yığma taştan inşa edilmiştir. Binanın alt katındaki kapı ve pencereler yenilenerek, plastik doğrama malzemededen yapılmıştır. Üst kattaki ahşap doğramalı pencereler orijinal halindedir. Orijinallliğini kaybetmeden günümüze kadar gelen kapılar ambar bölümünde vardır. Ambar bölümündeki kapılar ahşap doğramadır. Ayrıca iç mekandaki odaların kapıları da ahşap doğramadır.

Yapının iç mekanında yolcu bekleme salonu ve ofis olarak kullanılan birimlerin zemini parkeyle kaplanmıştır. Bu birimlerin duvarlarına sıva üzerine iki renk boya yapılmıştır. Tavanları sıva üzerine kireçle boyanmıştır. Yapının ikinci katında da zeminler parke kaplanmış, duvarlar ve tavan boyanmıştır. Binanın içindeki mutfak, banyo ve tuvalet olarak kullanılan ıslak zeminler ile üst kattaki koridorun zemini fayans kaplıdır. Ambarın zeminine beton dökülmüş, herhangi bir malzemeyle kaplanmadan düz bırakılmıştır.

3.8.1.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda süsleme dış mekanda toplanmış, iç mekanda herhangi bir süsleme unsuruna yer verilmemiştir. Cepheleerde pencere denizlik taşlarının altlarının yivli hale getirilmesi, cephede süsleme unsuru olarak kullanılmıştır. İstasyon adının yazılı olduğu çini levhalar da süsleme kompozisyonuna girmektedir.

3.9. Balıköy Tren İstasyonu Sahası

Harita No : 10

Plan No : 44-53

Çizim No : 37-46

Fotoğraf No : 125-143

İstasyon sahası içinde; istasyon binası, ambar, kısım şefliği binası, lojman binası, makasçı lojmanı ve amele barakası ve çavuş lojmanı yer almaktadır.

3.9.1. İstasyon Binası

3.9.1.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Balıköy Mahallesi, 253. Ada, 1. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde, Değirmisaz ve Gökçedağ istasyonları arasında yer almaktadır (Harita 10).

3.9.1.2. Tarihçe

Yapı, 1930-1931 yılları arasında inşa edilir⁴³³. Yapının mimarı bilinmemektedir. 1930 yılında Balıköy İstasyonu'nun inşa faaliyetleri başlar, 1931 yılında tamamlanır, 23 Nisan 1932 tarihinde hattın açılmasıyla birlikte istasyonda işletme faaliyeti gerçekleşir.

İstasyon binası ve müştemilatları; işçi barakası, çavuş evi, lojman ve kısım şefliği binası 07.05.1999 tarihli ve 835 sayılı kararla korunması gereken kültür varlıkları kapsamına alınarak tescillenirken, 24.10.2004 tarihli ve 117 sayılı kararla bu yapı grubu, I. sınıf taşınmazlar olarak belirlenir⁴³⁴. 2005 yılında istasyon binasının önündeki karolar kaldırılarak andezit kaplanmış ve kiremitleri yenilenmiştir⁴³⁵. Yapı, günümüzde tren istasyonu olarak faaliyete devam etmektedir.

⁴³³ Yapının envanter fişinde yazan bilgiye göre inşa tarihi 1925 olarak belirtilir. Fakat hattın başlama tarihiyle Kütahya'nın Balıkesir'e sınıra olan en uç noktadaki istasyonunun aynı yıl bitirilmesi olası değildir. Ayrıca hattın inşa faaliyetlerine Türk müteahhitlerce 1925 yılında başlanmasına rağmen, çalışmalar durdurulur ve 1927 yılında hattın yapımı Alman Julius Berger Şirketi'ne devredilene kadar devam edemez. 1927 yılından itibaren sırasıyla Tavşanlı (1928), Emirler (1929), Değirmisaz (1930) istasyonları bitirildikten sonra Balıköy istasyonunun 1930-1931 yılları arasında yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Bilgi için bkz. Anonim, *Türkiye Demiryolları Cep Atlası*, İstanbul 1931, s. 10; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 141; S. Aydın, agm., s. 70.

⁴³⁴ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.06/150.

⁴³⁵ Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı, dosya no: 43.06/150.

3.9.1.3. Mimari Özellikleri

Kesme taştan inşa edilen yapı, bodrum üzeri iki katlı düzenlemeye sahiptir (Kesit 22). Bina doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiştir. Alt katı işletmeye ait bürolar ve yolcu bekleme salonu, üst katı çalışanlara ait lojman olarak düzenlenmiştir. Yapıya, kuzey ve güney cephelerinde üçer, batı cephesinde bir olmak üzere toplam yedi kapıdan giriş yapılmaktadır. Binaya giriş demiryolu kotundan yükseltilmiş bir platformla merdivensiz olarak sağlanmaktadır. Yapının orta kısmı kuzey ve güney yönden hafif öne doğru çıkıntı yapmaktadır. İki katlı ana binaya bitişik olarak batısında tek katlı ambar ve doğusunda depo binaları yer almaktadır.

3.9.1.4. Kat Planları

3.9.1.4.1. Bodrum Kat Planı

Bodrum kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. Katın dış duvar ölçüleri; kuzey ve güney yönleri 24.70 m., batı yönü 7.60 m., doğu yönü 6.50 m.'dir. Kat birbirinden farklı ölçülerdeki beş birimden oluşmaktadır. Bodrum kata ulaşım, binanın kuzeydoğu yönünde yer alan merdivenle yapılmaktadır. Binanın batı köşesinde bulunan B01 no.lu dikdörtgen oda 6.00 x 3.90 m. ölçülerindedir. Bu odanın doğusundaki B02 no.lu mekan, dikdörtgen planlı ve 6.60 x 3.40 m. ölçülerindedir. 6.30 x 2.15 m. ölçülerindeki B03 no.lu dikdörtgen birimin güneydoğusunda zemin kata ulaşımı sağlayan merdiven, kuzeyinde penceresi yer almaktadır. B04 no.lu birim 6.30 x 2.85 m. ölçülerinde olup, kuzeydoğusunda merdiven, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Katın doğu ucunda yer alan B05 no.lu dikdörtgen birim 7.20 x 4.90 m. ölçülerindedir (Plan 44).

3.9.1.4.2. Zemin Kat Planı

Zemin kata kuzey ve güney cephelerde ikişer olmak üzere toplam dört kapıdan giriş sağlanır. Zemin kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. Katın dış duvar ölçüleri, kuzey ve güney yönleri 24.70 m., batı yönü 7.60 m., doğu yönü 6.50 m.'dir. Katta birbirinden farklı ölçülerde dokuz oda bulunmaktadır. Kuzeybatı ucunda yer alan odanın ortasına duvar örülerek iki ayrı bölüm elde edilmiştir. Bu bölümlerden batıda kalanı antre olarak ele alınırken, antrenin kuzeyindeki Z01 no.lu birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. 1.10 x 1.00 m. ölçülerindeki dikdörtgen planlı tuvaletin güneyinde kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır. Bölünen odanın doğusunda kalan Z02 no.lu birim mutfak olarak düzenlenmiştir. Mutfak dikdörtgen planlı

ve 3.15 x 2.84 m. ölçülerindedir. Kuzeyinde penceresi olan mutfağın güneybatı köşesinde kapısı yer almaktadır. Mutfağın doğusunda bulunan Z03 no.lu oda dikdörtgen planlı olup, 4.00 x 3.45 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyindeki kapıdan dış mekana geçiş sağlanmaktayken, güneybatı köşesindeki kapıyla mutfağa geçiş yapılmaktadır. Z04 no.lu dikdörtgen oda 3.20 x 2.45 m. ölçülerindedir. İstasyon şefinin ofisi olarak kullanılan odanın güneydoğusunda kapısı, kuzeyinde penceresi vardır. Katın kuzeydoğu köşesinde kuzey-güney doğrultusunda gelişen, dikdörtgen planlı antre yer almaktadır. 3.20 x 1.50 m. ölçülerindeki antrenin kuzeyinde ve güneyinde birer kapısı, güneydoğu köşesinde üst kata ulaşımı sağlayan merdiven, kuzeydoğu köşesinde Z05 no.lu birim vardır. 1.10 x 0.90 m. ölçülerindeki birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. Tuvaletin güneyinde kapısı ve kuzeyinde yan yana iki küçük penceresi yer almaktadır. Katın doğu ucundaki Z06 no.lu dikdörtgen planlı birim ambardır. 7.45 x 5.40 m. ölçülerindeki ambar binasına kuzey, güney ve batısındaki üç kapıdan giriş yapılır. Doğusunda penceresi olan ambarın, kuzey ve güneyinde yer alan kapılar dışarıya açılırken, batısındaki kapıdan yazıhaneye geçilmektedir (Foto. 125). Z07 no.lu yazıhane dikdörtgen planlı ve 6.55 x 3.40 m. ölçülerindedir. Odanın kuzey ve güney yönünde birer kapısı vardır. Kuzeyinde bulunan kapıyla istasyon şefinin odası arasında bağlantı kurulurken, güneyinde yer alan kapıyla dış mekana geçiş sağlanmaktadır. Ayrıca yazıhanenin güney ve batı duvarlarında birer penceresi bulunmaktadır. Batısındaki gişe penceresiyle bekleme salonu arasında iletişim kurulurken, güneyindeki pencere dışarıya açılmaktadır. Yazıhanenin batısındaki Z08 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı birim bekleme salonu olarak kullanılmaktadır (Foto. 126). 4.00 x 3.45 m. ölçülerindeki bekleme salonuna güneyindeki kapıdan girilmekteyken, iç mekandan geçiş yapılamamaktadır. Salonun doğusundaki gişe penceresi yazıhaneye bağlantısını sağlamaktadır. Yapının güneybatı köşesinde yer alan 3.12 x 3.05 m. ölçülerinde ve kareye yakın dikdörtgen planlı Z09 no.lu odanın, kuzeybatı köşesindeki kapısı antreyle bağlantısını sağlamaktadır. Odanın batı ve güney duvarlarında birer penceresi vardır (Plan 45).

3.9.1.4.3. Birinci Kat Planı

Birinci kat doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, birbirinden farklı ölçülerdeki yedi birimden oluşmaktadır. Katın ölçüleri 12.10 x 9.20 m.'dir. Katın ortasında yer alan "L" planlı koridorun güneyinde üç, kuzeyinde iki ve doğusunda iki birim bulunmaktadır. Koridorun kuzeyinde penceresi vardır. Kata ulaşım kuzeydoğu köşesinde yer alan merdivenden sağlanmaktadır.

Kuzeybatı köşesinde yer alan 1K01 no.lu oda 4.16 x 3.47 m. ölçülerinde ve dikdörtgen planlıdır. Odaya güneydoğu ucunda bulunan kapıdan geçilirken, kuzey duvarında bir penceresi bulunmaktadır. 3.47 x 2.63 m. ölçülerindeki 1K02 no.lu dikdörtgen birim mutfak olarak kullanılmaktadır. Mutfağa geçiş kuzeydoğu ve güneydoğu köşelerinde bulunan birer kapıdan yapılmaktadır. Mutfağın kuzey duvarında penceresi vardır. Katın doğusunda yer alan 1K03 ve 1K04 no.lu simetrik birimler 1.70 x 1.10 m. ölçülerinde olup, tuvalet ve banyo olarak kullanılmaktadır. Birimlerin batı duvarlarındaki kapılarla koridora ulaşım sağlanırken, doğu duvarlarında pencereleri bulunmaktadır. Güneydoğu köşesinde yer alan 1K05 no.lu dikdörtgen oda 4.05 x 2.30 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeybatı köşesinde kapısı, güneyinde penceresi vardır. 3.90 x 3.60 m. ölçülerindeki 1K06 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı odanın kuzeyinde kapısı, güneyinde penceresi vardır. Katın güneybatı köşesindeki 1K07 no.lu oda 3.60 x 3.03 m. ölçülerindedir. Güney duvarında penceresi olan odaya giriş kuzeydoğu ucundaki kapıdan yapılmaktadır. Birinci katın kuzeyinde üç, güneyinde üç ve doğusunda iki olmak üzere toplam sekiz pencere açıklığıyla dış mekana bağlantı sağlanmaktadır (Plan 46).

3.9.1.5. Cephe Özellikleri

Bodrum üzeri iki katlı yapının kuzey ve güney cepheleri ana kütlede hafif dışa doğru taşırılmıştır. Yapının çevresini dolaşan silme ve pencerelerle yataylık ve dikeylik sağlanarak cepheye hareketlilik verilmiştir. Kat araları silmelerle belirginleştirilmiştir. Kuzey ve güney cepheleri simetriktir. Katlardaki pencere düzenlerinin farklı ele alınması yapıdaki hareketliliği desteklemektedir.

Yapının güney (peron) cephesi hafif dışa taşkın olarak ele alınmış, cephenin alt katında üç pencere ile üç kapıya yer verilmiştir (Çizim 37). Bir kapı bir pencere şeklinde yerleştirilen pencere ve kapılar cepheye ritim sağlamaktadır. Alt katta pencere ve kapılar basık sivri kemerle çerçeve içine alınırken (Foto. 127-128), üst katta daha küçük boyutlu pencereler, dikdörtgen formlu olarak ele alınmıştır. Alt katta yer alan pencere ve kapıların çerçevesinde, bir büyük bir küçük kesme taşların sırayla konulması, aralarından silme kuşağının geçerek birbirleriyle bağlantı kurması, cephedeki monotonluğu ortadan kaldırır. Pencere ve kapılar ahşap malzemeli olup, pencere denizlik taşları ana beden duvarından dışarı hafif taşma yapmaktadır. Ayrıca cephenin ortasında, alt katla üst katı birbirinden ayıran, üstü Marsilya tipi kiremitle örtülü geniş bir saçak bulunmaktadır. Ambar binasının önünde, zemin kotundan yükseltilmiş bir platform bulunmaktadır (Foto. 129).

Kuzey cephesi, iki yanında yer alan ambar ve depo bölümlerine göre dışa hafif taşma yapmaktadır. Cephenin alt katında iki pencere ve iki kapı sırayla yerleştirilerek ritim oluşturulmuştur (Foto. 130). Alt katta yer alan kapı ve pencereler basık sivri kemerlidir. Kuzeydoğu yönünde bulunan kapının doğusunda yer alan iki dikdörtgen pencere, form ve sayı bakımından cephedeki simetriyi kısmen bozmaktadır. Üst kat pencereleri dikdörtgen formlu olup, kendi içinde düzen oluşturmaktadır. Pencere ve kapıların çerçevesini oluşturan, bir büyük bir küçük kesme taş şeklinde düzenlenen kurgu, pencere denizlik taşlarının hafif dışa doğru taşması bu cephede de karşımıza çıkmaktadır. Kuzeybatı köşede bulunan kapının hemen üzerinde Marsilya kiremit örtülü, üç yöne eğimli geniş saçak vardır.

Yapının batı cephesinin kuzeyinde kapı, güneyinde pencere yer almaktadır (Çizim 38). Kapı ve pencere basık kemerli olup, aralarından silme kuşağı geçmektedir. Cephenin çatı altı saçağıyla pencere ve kapı arasında kalan kısımda dikdörtgen pano içinde istasyonun isminin yazılı olduğu çini levha bulunmaktadır (Foto. 131).

Doğu cephesi diğer cephelere göre daha sade ele alınmıştır. Cephenin ortasında kare formlu üstten yuvarlatılmış ve pencere denizlik taşı dışarı doğru taşan küçük bir pencere bulunmaktadır (Çizim 39). Pencere üzerinde batı cephesinde olduğu gibi dikdörtgen formlu, üzerinde istasyonun adının yazılı olduğu çini levha bulunmaktadır (Foto. 132).

Yapının örtü sistemini, üzeri Marsilya tipi kiremit kaplı, dört yöne eğimli kırma çatı oluştururken, iki yanında bulunan tek katlı ambar ve deponun üzerini ise Marsilya kiremit kaplı üç yöne eğimli çatı kapatmaktadır. Çatı saçakları istasyon binasında taştan, depo ve ambarda ise ahşaptan yapılarak hem işlevsel hem de dekoratif unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. İstasyon binasının etrafı, yatayda ve dikeyde silme kuşağı ile çevrelenerek, yapıya hareketlilik kazandırılmıştır.

3.9.1.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı, kesme taştan inşa edilmiş, iç ve dış duvarlarına sıva üzerine plastik boya uygulanmıştır. Binanın zemin katında, taban döşemesi, birimlerin işlevsel özelliğine göre parke ve fayansla kaplanarak orijinal özelliğini yitirmiştir. Aynı durumla birinci katta da karşılaşılmaktadır. İstasyon binasının zemin ve birinci katlarının tavanları sade olarak ele alınmış ve sıva üzerine kireçle boyanmıştır.

Binanın dış cephelerinde bulunan kapı ve pencereler, çift kanatlı ahşap doğrama malzemeli olup, orijinal özelliğini yansıtmaktadır. İç mekanda bulunan ahşap kapılar sonradan yenilenmiştir. Marsilya tipi kiremit kaplı kırma çatı, yapının üst örtüsünü oluşturmaktadır.

3.9.1.7. Süsleme Özellikleri

İstasyon binasında süsleme unsurları dış cephelerde toplanmıştır. Yapının iç mekânlarında süsleme bulunmamaktadır. Süslemelerin toplandığı yerler güney ve kuzey cepheleridir. Özellikle perona bakan güney cephesi süsleme açısından diğer cephelerden daha zengindir.

Yapının sınırlarını belirleyen ve kat aralarını belirginleştiren yatay ve dikey silme kuşakları binaya hareket katmalarının yanı sıra birer süsleme unsuru olarak da değerlendirilir. Ayrıca kapı ve pencereleri sınırlandıran çerçevelerin belirli bir düzen içerisinde ele alınması, süsleme unsuru olarak görülmektedir. Depo ve ambar bölümlerinin çatı altı saçaklarını desteklemek amacıyla kullanılan ahşap kirişler, düz bırakılmayıp dekoratif olarak şekillendirilmişlerdir.

3.9.2. Lojman Binası

3.9.2.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Balıköy Mahallesi, 253. Ada, 1. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde, Değirmisaz ve Gökçedağ istasyonları arasında yer almaktadır.

3.9.2.2. Tarihçe

Yapı, 1930-1931 yılları arasında inşa edilir⁴³⁶. Yapının mimarı bilinmemektedir.

⁴³⁶ Yapının envanter fişinde yazan bilgiye göre inşa tarihi 1925 olarak belirtilir. Fakat hattın başlama tarihiyle Kütahya'nın Balıkesir'e sınıır olan en uç noktadaki istasyonunun aynı yıl bitirilmesi olası değildir. Ayrıca hattın inşa faaliyetlerine Türk müteahhitlerce 1925 yılında başlanmasına rağmen, çalışmalar durdurulur ve 1927 yılında hattın yapımı Alman Julius Berger Şirketi'ne devredilene kadar devam edemez. 1927 yılından itibaren sırasıyla Tavşanlı (1928), Emirler (1929), Değirmisaz (1930) istasyonları bitirildikten sonra Balıköy istasyonunun 1930-1931 yılları arasında yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Bilgi için bkz. Anonim, *Türkiye Demiryolları Cep Atlası*, İstanbul 1931, s. 10; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 141; S. Aydın, agm., s. 70.

3.9.2.3. Mimari Özellikleri

Bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilen yapı, kuzey-güney yönünde enine doğru genişleyen dikdörtgen planlıdır (Kesit 23). Yığma taş malzemeden inşa edilen yapıya giriş doğu ve batı cephesinde bulunan kapılardan sağlanmaktadır. Yapının dış duvar ölçüleri; doğu ve batı cephelerinde 9.80 m., güney cephesinde 9.10 m., kuzey cephesinde 6.70 m.'dir. Dört yöne eğimli kırma çatının üzeri Marsilya tipi kiremit kaplıdır.

3.9.2.4. Kat Planları

3.9.2.4.1. Bodrum Kat Planı

Kuzey-güney yönünde genişleyen dikdörtgen planlı kat, farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. Güneybatı ucunda yer alan B01 no.lu dikdörtgen oda 3.70 x 3.15 m. ölçülerinde olup, kuzeydoğu ucunda kapısı, güneyinde yan yana iki penceresi vardır. Güneydoğu köşesinde bulunan B02 no.lu oda 3.50 x 3.15 m. ölçülerinde ve dikdörtgen planlıdır. Odanın kuzeybatısında kapısı yer alırken, güney ve doğu cephelerinde birer penceresi vardır. 6.50 x 1.87 m. ölçülerindeki B03 no.lu dikdörtgen odanın güneyinde iki kapısı, batı ucunda üst kata çıkışı sağlayan merdiven bulunmaktadır. Katın kuzey ucundaki B04 no.lu dikdörtgen oda 5.30 x 1.98 m. ölçülerindedir (Plan 47).

3.9.2.4.2. Zemin Kat Planı

Zemin kat, bodrum katla simetrik plana sahiptir. Kat farklı ölçülerdeki beş birimden oluşmaktadır. Katın ortasında doğu-batı doğrultusunda gelişen 6.90 x 2.07 m. ölçülerindeki dikdörtgen koridor bulunmaktadır. Koridorun kuzeybatı köşesinde üst ve alt kata ulaşımı sağlayan merdiven yer alırken, doğu ucunda dışarıya açılan kapısı vardır. Güneybatı köşesinde yer alan Z01 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 3.95 x 3.55 m. ölçülerindedir. Odaya batı ve kuzey yönünden geçiş sağlanırken, güneyinde iki penceresi vardır. Güneydoğu köşesindeki Z02 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 3.80 x 3.55 m. ölçülerinde olup, kuzeybatı köşesinde kapısı, güneyinde ve doğusunda birer penceresi bulunmaktadır. Kuzeybatı köşesinde yer alan Z03 no.lu oda 2.18 x 1.10 m. ölçülerindedir. Odanın kuzeyinde penceresi, doğusunda kapısı vardır. 3.28 x 2.18 m. ölçülerindeki Z04 no.lu dikdörtgen odanın, güneyinde kapısı, kuzeyinde penceresi bulunur. Kuzeydoğu köşesindeki Z05 no.lu oda 2.18 x 1.10 m. ölçülerindedir. Odaya geçiş güneyindeki kapıdan sağlanırken, kuzeyinde ve doğusunda birer penceresi vardır (Plan 48).

3.9.2.4.3. Birinci Kat Planı

Birinci kat, zemin katla simetrik olup aynı plan kuruluşuna sahiptir. Kat farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. Katın ortasında doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı koridor yer almaktadır. 5.34 x 2.12 m. ölçülerindeki koridorun batı köşesinde alt kata ulaşımı sağlayan merdiven vardır. 1K01 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 3.97 x 3.65 m. ölçülerinde olup, güneyinde iki, batısında bir olmak üzere toplam üç penceresi vardır. Odaya kuzeydoğu ucundaki kapıdan girilmektedir. Güneydoğu köşesindeki 1K02 no.lu oda 4.00 x 3.65 m. ölçülerindedir. Odaya kuzeybatı köşesindeki kapıdan geçiş yapılırken, güney ve doğusunda birer penceresi bulunmaktadır. Koridorun doğu ucunda yer alan 1K03 no.lu oda 2.12 x 1.55 m. ölçülerinde olup, batısında kapısı, doğusunda penceresi vardır. Katın kuzey ucunda bulunan 1K04 no.lu dikdörtgen oda 5.80 x 2.23 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde koridora açılan kapısı vardır (Plan 49).

3.9.2.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney cephesinde kapı bulunmazken, alt ve üst katta simetrik olarak yerleştirilen ikisi yan yana, biri ayrı üçer pencere binaya hareket katmaktadır (Çizim 40). Pencereler, cephenin batısında ikili, doğusunda tekli ele alınmıştır. Dikdörtgen formlu ve altı bölmeli pencerelerin alınlıkları düz olmasına rağmen, duvardan dışa doğru taşma yapmaktadır. Ayrıca ikili olan pencerelerin alınlıkları ortada birleştirilerek dekoratif unsura dönüştürülmüşlerdir (Foto. 133). Pencere denizlik taşları da istasyon binasında olduğu gibi dışa doğru çıkma yapmaktadır.

Kuzey cephede öne doğru çıkma yaparak elde edilen genişlik, üst katta balkon olarak karşımıza çıkmaktadır (Foto. 134). Cephenin ortasından geçen silme kuşağı, katları birbirinden ayırmaktadır. Cephenin alt katının merkezinde büyük dikdörtgen formlu pencere yer alırken, iki yanında birer küçük dikdörtgen formlu pencere vardır. Cephenin üst katı da alt katla aynı düzenlemeye sahiptir. Merkezde büyük, iki yanında küçük birer dikdörtgen pencere yer almaktadır.

Doğu cephesi kademeli olarak öne doğru çıkma yapmaktadır. Cephenin alt katının ortasında iç mekana geçişi sağlayan dikdörtgen formlu kapı bulunmaktadır (Çizim 41). Kapının sol tarafındaki altı bölmeli dikdörtgen pencere, güney cephedeki pencerelerle aynı formdayken, üst kat pencereleri altı bölmeli ve basık sivri kemerlidir (Foto.135).

Batı cephesi de diğer cepheler gibi dışa doğru taşma yapmaktadır. Cephenin alt katının merkezinde yer alan, alınlığı belirginleştirilmiş kapıdan içeriye geçiş sağlanmaktadır (Çizim 42). Üst katında basık sivri kemerli ve çift kanatlı iki pencere yan yana sıralanmıştır (Foto. 136).

3.9.2.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yığma taş malzemeden inşa edilen yapının duvarları sıvanarak üzerine boya yapılmıştır. Yapıda kullanılan kapı ve pencereler ahşap doğramadır. Binanın tuvalet, banyo ve mutfak bölümlerinin zemini fayans kaplıyken, geri kalan odaların zemini parke kaplıdır. İç mekandaki birimlerin tavanları sıvanıp, üzeri kireçle boyanmıştır. Dört yöne eğimli kırma çatının konstrüksiyonu ahşaptır.

3.9.2.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.9.3. Kısım Şefliği Binası

3.9.3.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Balıköy Mahallesi, 253. Ada, 1. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde, Değirmisaz ve Gökçedağ istasyonları arasında yer almaktadır.

3.9.3.2. Tarihçe

Yapı, 1930-1931 yılları arasında inşa edilir⁴³⁷. Yapının mimarı bilinmemektedir.

3.9.3.3. Mimari Özellikleri

Yığma taş malzemeden inşa edilen yapı tek katlı olup, kuzey-güney doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen plan şemasındadır (Kesit 24). Binaya güney cephesinde bulunan iki kapıdan merdivensiz olarak girilmektedir. Yapının kuzey ve güney cepheleri 13.40

⁴³⁷ Yapının envanter fişinde yazan bilgiye göre inşa tarihi 1925 olarak belirtilir. Fakat hattın başlama tarihiyle Kütahya'nın Balıkesir'e sınıra olan en uç noktadaki istasyonunun aynı yıl bitirilmesi olası değildir. Ayrıca hattın inşa faaliyetlerine Türk müteahhitlerce 1925 yılında başlanmasına rağmen, çalışmalar durdurulur ve 1927 yılında hattın yapımı Alman Julius Berger Şirketi'ne devredilene kadar devam edemez. 1927 yılından itibaren sırasıyla Tavşanlı (1928), Emirler (1929), Değirmisaz (1930) istasyonları bitirdikten sonra Balıköy istasyonunun 1930-1931 yılları arasında yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Bilgi için bkz. Anonim, *Türkiye Demiryolları Cep Atlası*, İstanbul 1931, s. 10; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 141; S. Aydın, agm., s. 70.

m., doğu ve batı cepheleri 5.65 m.'dir. Binanın beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.9.3.4. Kat Planları

3.9.3.4.1. Zemin Kat Planı

Zemin kat kuzey-güney doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. Ortasında bulunan doğu-batı yönlü koridorla iki birime ayrılan kat, farklı ölçülerdeki dört birimden oluşmaktadır. Koridorun kuzeyinde tuvalet, güneyinde mutfak yer almaktadır. Batı köşesinde bulunan Z01 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı birim, kısım şefliği bürosu olarak kullanılmaktadır. 4.40 x 4.35 m. ölçülerindeki kısım şefliği bürosunun kuzey, güney ve batı yönlerinde birer penceresi, doğu yönünde kapısı vardır. Z02 no.lu dikdörtgen birim mutfak olarak kullanılmaktadır. Mutfak 2.15 x 1.10 m. ölçülerinde olup, güneyinde penceresi, kuzeyinde kapısı vardır. Z03 no.lu tuvalet 2.15 x 1.10 m. ölçülerindedir. Tuvaletin kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı bulunmaktadır. Katın doğu köşesinde yer alan Z04 no.lu dikdörtgen birim kısım ambarı olarak kullanılmaktadır. Kısım ambarı 5.70 x 4.35 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde ve güneyinde birer penceresi, güneybatı köşesinde dışa açılan kapısı vardır (Plan 50).

3.9.3.5. Cephe Özellikleri

Yapının kuzey ve güney cepheleri simetriktir. Cephelerin merkezinde dikdörtgen formlu ve çift kanatlı birer pencere yer almaktadır (Foto. 137). Pencereilerin önünde siyah boyalı demir parmaklıklar vardır. Doğu cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu küçük pencere vardır. Pencerenin iki yanında dikdörtgen formlu iki kapı, kapıların sağında ve solunda da birer pencere yer almaktadır (Çizim 43). Pencereiler dört bölmeli ve çift kapaklı olup, önleri demir parmaklıkla kapatılmıştır (Foto. 138). Batı cephesinde yan yana dikdörtgen formlu üç pencere yer almaktadır. Pencereilerden sağ köşede olanı diğer ikisine göre daha büyük ele alınmıştır (Foto. 139).

3.9.3.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Kagir yapı yağma taş malzemededen inşa edilmiştir. Cephelere serpmme sıva üzerine boya yapılmıştır. Yapının kapıları, demir malzemeli kapılarla değiştirilerek orijinallliğini kaybetmiştir. Pencereiler ahşap doğramadan yapılmıştır. Binanın zemin döşemeleri ahşap malzemeli olup, tavanı ahşap kaplamadır. Mutfak ve tuvaletin zemini ve duvarları seramik kaplanmıştır. Yapının beşik çatısı ahşap konstrüksiyonludur.

3.9.3.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.9.4. Makasçı Lojmanı

3.9.4.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Balıköy Mahallesi, 253. Ada, 1. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde, Değirmisaz ve Gökçedağ istasyonları arasında yer almaktadır.

3.9.4.2. Tarihçe

Yapı, 1930-1931 yılları arasında inşa edilir⁴³⁸. Yapının mimarı bilinmemektedir.

3.9.4.3. Mimari Özellikleri

Yığılma taş malzemeden inşa edilen yapı, doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlı olup, tek katlıdır (Kesit 25). Binaya güney cephede bulunan kapıdan girilmektedir. Yapının kuzey ve güney cepheleri 12.10 m., doğu ve batı cepheleri 5.60 m.'dir. Zemin kotundan merdivensiz olarak girilen yapının beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle örtülüdür. Binanın güney cephesinde üç, kuzey, doğu ve batı cephelerinde birer olmak üzere toplam altı penceresi vardır.

3.9.4.4. Kat Planları

3.9.4.4.1. Zemin Kat Planı

Doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen plan şemasında olan katı, kuzey-güney yönlü dikdörtgen planlı koridor ortadan ikiye bölmektedir. 2.95 x 2.68 m. ölçülerindeki koridorun güneyinde yan yana sıralanan birer kapı ve penceresi, kuzeyinde tuvalet olarak kullanılan birim bulunmaktadır. Kat farklı ölçülerdeki üç birimden oluşmaktadır. Batı köşesinde yer alan Z01 no.lu kareye yakın dikdörtgen planlı oda 4.30

⁴³⁸ Yapının envanter fişinde yazan bilgiye göre inşa tarihi 1925 olarak belirtilir. Fakat hattın başlama tarihiyle Kütahya'nın Balıkesir'e sınıra olan en uç noktadaki istasyonunun aynı yıl bitirilmesi olası değildir. Ayrıca hattın inşa faaliyetlerine Türk müteahhitlerce 1925 yılında başlanmasına rağmen, çalışmalar durdurulur ve 1927 yılında hattın yapımı Alman Julius Berger Şirketi'ne devredilene kadar devam edemez. 1927 yılından itibaren sırasıyla Tavşanlı (1928), Emirler (1929), Değirmisaz (1930) istasyonları bitirdikten sonra Balıköy istasyonunun 1930-1931 yılları arasında yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Bilgi için bkz. Anonim, *Türkiye Demiryolları Cep Atlası*, İstanbul 1931, s. 10; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 141; S. Aydın, agm., s. 70.

x 4.00 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde ve batısında birer penceresi, güneydoğu köşesinde koridora açılan kapısı vardır. Koridorun kuzeyindeki Z02 no.lu birim tuvalet olarak kullanılmaktadır. 2.68 x 1.64 m. ölçülerindeki tuvaletin kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı bulunmaktadır. Katın doğu köşesinde yer alan Z03 no.lu birim 4.30 x 4.00 m. ölçülerinde olup, güneyinde ve doğusunda birer penceresi, güneybatısında koridora açılan kapısı vardır (Plan 51).

3.9.4.5. Cephe Özellikleri

Yapının kuzey ve güney cephesiyle, doğu ve batı cephesi simetriktir. Yapının güney cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu kapı yer almaktadır. Kapının solunda iki, sağında bir olmak üzere toplam üç pencere vardır (Çizim 44). Kapının hemen solundaki pencere cephedeki simetriyi ve ritmi bozmaktadır. Dikdörtgen formlu pencereler dört bölmeli ve çift kanatlıdır. Batı cephesinin merkezinde dikdörtgen formlu ve altı bölmeli pencere vardır (Çizim 45). Pencerelerin denizlik taşları çıkma yapmaktadır. Yapının çatı saçakları cephelerde geniş tutulmuştur.

3.9.4.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı yığma taş malzemeden inşa edilmiştir. Duvarlara serpmeye sıva üzerinde boya yapılmıştır. Yapının kapı ve pencereleri ahşap malzemeden üretilmiştir. Tuvalet hariç diğer birimlerin zemini parke kaplanmıştır. Tuvaletin zeminine fayans kaplama yapılmıştır. Tavanlar ahşap kaplamalıdır. Binanın çatısı ahşap konstrüksiyonludur.

3.9.4.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

3.9.5. Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı

3.9.5.1. Konum

Yapı, Tavşanlı İlçesi, Balıköy Mahallesi, 253. Ada, 1. Parselde bulunmaktadır. Bina, Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde, Değirmisaz ve Gökçedağ istasyonları arasında yer almaktadır.

3.9.5.2. Tarihçe

Yapı, 1930-1931 yılları arasında inşa edilir⁴³⁹. Yapının mimarı bilinmemektedir.

3.9.5.3. Mimari Özellikleri

İki katlı yapı doğu-batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen formun kuzeydoğu ucuna kuzey-güney yönlü bir birim eklenmesiyle, “L” planlı olarak ele alınmıştır (Kesit 26). Yığma taştan inşa edilen kagir yapıya batısında ve kuzeydoğusunda yer alan iki kapıdan girilmektedir. Binanın kuzey ve güney cepheleri 13.10 m., doğu ve batı cepheleri 5.45 m. ölçülerindedir. Yapının beşik çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

3.9.5.4. Kat Planları

3.9.5.4.1. Zemin Kat Planı

“L” planlı zemin kat farklı ölçülerdeki yedi birimden oluşmaktadır. Kuzeybatı köşesinde yer alan dikdörtgen planlı Z01 no.lu oda 1.90 x 1.40 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde antreye açılan kapısı vardır. Güneybatı köşesindeki Z02 no.lu oda 3.05 x 1.90 m. ölçülerinde olup, güneyinde penceresi, kuzeyinde kapısı bulunmaktadır. 4.45 x 3.05 m. ölçülerindeki Z03 no.lu dikdörtgen odanın kuzeyinde ve güneyinde birer penceresi, batısında kapısı vardır. Z04 no.lu oda 2.90 x 2.10 m. ölçülerinde olup, kuzeyinde penceresi, güneyinde kapısı yer almaktadır. 3.30 x 2.10 m. ölçülerindeki Z05 no.lu dikdörtgen planlı odanın doğusunda kapısı, güneyinde penceresi bulunmaktadır. Güneydoğu köşesinde yer alan Z06 no.lu oda 4.45 x 3.45 m. ölçülerindedir. Odanın güneyinde ve doğusunda birer penceresi, kuzeyinde kapısı vardır. Kuzeydoğu köşesindeki Z07 no.lu dikdörtgen planlı oda 2.60 x 1.25 m. ölçülerinde olup, güneyinde kapısı, kuzeyinde penceresi bulunmaktadır (Plan 52).

3.9.5.4.2. Birinci Kat Planı

Birinci kat kuzey-güney doğrultusunda gelişen dikdörtgen planlıdır. Katın kuzey ucunda alt kata ulaşımı sağlayan merdiven yer almaktadır. 1K01 no.lu oda 4.45 x 3.45 m.

⁴³⁹ Yapının envanter fişinde yazan bilgiye göre inşa tarihi 1925 olarak belirtilir. Fakat hattın başlama tarihiyle Kütahya'nın Balıkesir'e sınıra olan en uç noktadaki istasyonunun aynı yıl bitirilmesi olası değildir. Ayrıca hattın inşa faaliyetlerine Türk müteahhitlerce 1925 yılında başlanmasına rağmen, çalışmalar durdurulur ve 1927 yılında hattın yapımı Alman Julius Berger Şirketi'ne devredilene kadar devam edemez. 1927 yılından itibaren sırasıyla Tavşanlı (1928), Emirler (1929), Değirmisaz (1930) istasyonları bitirildikten sonra Balıköy istasyonunun 1930-1931 yılları arasında yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Bilgi için bkz. Anonim, *Türkiye Demiryolları Cep Atlası*, İstanbul 1931, s. 10; İ. Tekeli-S. İlkin, agm., s. 141; S. Aydın, agm., s. 70.

ölçülerinde ve dikdörtgen planlıdır. Odanın güneyinde ve doğusunda birer penceresi, kuzeyinde kapısı vardır (Plan 53).

3.9.5.5. Cephe Özellikleri

Yapının güney cephesinin batı tarafında yan yana sıralanan üç pencere ve doğu yönünde bulunan üst üste iki pencerenin kendi aralarında atkı taşlarının uzatılarak birbirine bağlanması sonucunda, geometrik bir kompozisyon oluşturularak cepheye hareketlilik kazandırılmıştır (Çizim 46). Pencere lentolarının üst kısımları hafif dışa taşma yapmaktadır. Bu durum diğer pencere ve kapılarda da tekrar etmektedir. Ayrıca pencerelerin yivli denizlik taşları ana beden duvarından çıkma yapmaktadır. Pencereler çift kanatlı ve altı bölmelidir (Foto. 140).

Kuzey cephesinin doğu ucu, kütleli olarak dışa çıkma yapmaktadır. İki katlı olarak düzenlenen ve her katta birer penceresi bulunan cephenin batı ucunda yan yana bir büyük ve bir küçük penceresi vardır (Foto. 141). Doğu ve batı cephelerinde bulunan kapı ve pencereler de aynı kompozisyon özelliğini göstermektedir (Foto.142). Saçaklar diğer yapılarda olduğu gibi geniş olarak ele alınmıştır (Foto. 143).

3.9.5.6. Malzeme ve Teknik Özellikleri

Yapı yığma taş malzemeden inşa edilmiştir. Duvarlara serpmeye sıva üzerinde boya yapılmıştır. Yapının kapı ve pencereleri ahşap malzemeden üretilmiştir. Mutfak ve tuvalet hariç diğer birimlerin zemini parke kaplanmıştır. Mutfak ve tuvaletin zeminine fayans kaplama yapılmıştır. Tavanlar ahşap kaplamalıdır. Binanın çatısı ahşap konstrüksiyonludur.

3.9.5.7. Süsleme Özellikleri

Yapıda sanat tarihi açısından değerlendirilebilecek süsleme unsuruna rastlanılmamıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEĞERLENDİRME VE KARŞILAŞTIRMA

Çalışma kapsamında Kütahya ili sınırları içerisinde inşa edilen tren istasyonları ele alınmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda Kütahya’da yer alan dokuz istasyon yapısı tez dahilinde incelenmiştir. Bu yapılardan üçü Osmanlı, altısı Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir. İstasyon binalarından bazılarında zamanla basit onarımlar yapılmıştır. Ulaşılan eski fotoğraflarla yapıların onarım öncesi ve sonrası durumları karşılaştırılarak yapılan müdahaleler belirlenmeye çalışılmıştır.

İstasyon binaları, Endüstri Devrimi’nin ürünü olup, geçiş sürecini ve sonrasında gelen noktayı simgelemesi açısından önemlidir. Modern anlamda 1830 yılında İngiltere’de başlayan demiryolu inşasının, Osmanlı topraklarındaki ilk örnekleri 1856 yılında görülür. Batılı devletlerin inşa ettikleri istasyon binaları, siyasal ve ekonomik etkenler göz önüne alınarak, yer aldıkları bölgenin ticari ve askeri önemine göre sınıflandırılmışlardır⁴⁴⁰. Osmanlı topraklarında inşa edilen istasyon binalarını, imtiyazı alan şirketin arkasında yer alan devletin politik gücü şekillendirmiştir⁴⁴¹. Yapılar, şirketlerin belirlediği ölçülerde ve malzemelerle inşa edildiğinden bölgeden bölgeye farklılık gösterebilmektedir. İstasyon binalarında uygulanan plan tipleri ve bu tiplere göre yapılan sınıflandırmalar, yapıların inşa edildiği yerin önemine göre belirlenmiştir⁴⁴². Kent merkezlerinde yer alan gar binaları estetik kaygı gözetilerek anıtsal ölçülerde yapılırken, ilçe ve köylerde yer alan istasyon binaları, işlevsel fonksiyonu ön planda tutularak, süslemeden uzak anlayışla inşa edilmiştir. Bu bağlamda genellikle tip proje şeklinde ele alınan istasyon binaları; kâr amaçlı, az maliyetli, sade ve işlevseldir. 19. yüzyılla birlikte giderek önemi artan demiryollarındaki istasyonların yapımında, coğrafi etkenler ve şirketlerin inşa için ayırdıkları bütçe de etkili olmuştur. Anadolu’da Fransız, İngiliz ve Almanların inşa ettikleri istasyon yapılarında ekonomik çıkarlar göz önünde bulundurulmuştur. Ülkelerin inşa ettikleri yapılarda küçük farklar haricinde plan şeması, cephe düzenlemeleri ve malzeme açısından benzer projeler uygulanmıştır. İngiliz

⁴⁴⁰ S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 75.

⁴⁴¹ S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 89.

⁴⁴² S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 90.

şirketlerin inşa ettiği yapıların önlerinde geniş sundurmalar yer alırken, Almanların inşa ettiği yapılarda sundurma yer almaz⁴⁴³.

Cumhuriyet'in ilk döneminde inşa edilen istasyon binaları, I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkilerini taşımaktadır. 1930'lu yıllarda Modern Mimari Akım çerçevesinde yapılar tasarlanırken, 1940'lardan sonra modern mimarinin etkileri azalır ve II. Ulusal Mimarlık Akımı etkili olmaya başlar. Ekonomik güç sebebiyle Türkiye'deki istasyon binaları, genel olarak orta ve küçük ölçekli ara istasyon şeklinde yapılmıştır. Anadolu'da uygulanan tip proje dahilinde, inşa edilen istasyon binalarının planı, ihtiyaca göre genişletilebilir esnekliktedir⁴⁴⁴.

Tez kapsamında incelenen yapıların hepsi Alman firmalar tarafından yapılmıştır. Kütahya'da yer alan Osmanlı dönemindeki istasyon binaları, Anadolu Demiryolu Şirketi, Cumhuriyet dönemindeki yapılar ise Julius Berger Şirketi tarafından inşa edilmiştir. Almanların ticari amaçla inşa ettikleri hatlar üzerindeki yapılar, ekonomik kaygılar sebebiyle kısıtlı bütçeyle gerçekleştirilmiştir. Bu durum sade ve gösterişsiz istasyon binalarının mimarisinde kendini gösterir. Anadolu Demiryolunda, Almanlar tarafından inşa edilen istasyon yapıları, genellikle dört sınıf (I., II., III., IV. sınıf) (Ek. 2) olarak ele alınmış ve üçlü planlama uygulanmıştır. Bunun örnekleri Kütahya'daki Osmanlı döneminde inşa edilen istasyon yapılarında görülmektedir. Kütahya'da yer alan Osmanlı dönemi istasyon binaları, II. ve III. sınıf istasyon yapıları olarak inşa edilmiştir. Kütahya coğrafi açıdan Ege, İç Anadolu ve Marmara bölgelerinin geçiş noktasında yer almasından dolayı ulaşım konusunda önem teşkil etmektedir. Ulaşımındaki stratejik önemi nedeniyle demiryolu yapımında öncelik verilen şehirlerden biri olmuştur⁴⁴⁵.

4.1. Plan Özellikleri

İstasyon sahasında yer alan yapılar genellikle tren hattına paralel olarak konumlandırılmıştır. İstasyon binalarının plan kurgusu ve kütle çözümlemesinde genellikle Batılı şemalar kullanılmıştır. Planlar genellikle dikdörtgen şemalı olarak ortadaki birime göre simetrik biçimde tasarlanmıştır. İstasyon sahalarında; yolcu binaları,

⁴⁴³ H. Abdullah Erdoğan, *Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya 2005, s. 106-111; S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 89-91.

⁴⁴⁴ M.E. Başar, H. A. Erdoğan, agm., s. 32; H. A. Erdoğan, agt., s. 106-111.

⁴⁴⁵ S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 89-91; H. A. Erdoğan, agt., s. 106-111.

lojmanlar, su depoları, mal depoları (ambarlar), hangarlar, işçi evleri ve tuvaletler bulunabilmektedir.

4.1.1. Yolcu Binaları

Kütahya’da yer alan istasyonlardaki yolcu binaları tip proje olarak inşa edilmiştir. Plan tipleri, cephe düzenlemeleri, kullanılan malzeme ve teknik açıdan döneminde yapılan çevresindeki diğer istasyon binalarıyla benzerlik göstermektedir. Tez kapsamında ele alınan yolcu binaları, genel olarak bodrum üzeri iki katlı ve enine gelişim gösteren dikdörtgen planlıdır. Dikdörtgen planlı yapıların uzun kenarları peron cephesini ve arka cepheyi oluştururken, kısa kenarlarda ambar, bekleme salonu ya da depo bulunabilmektedir. Yapıların zemin kat orta mekanları geniş bir hol olarak düzenlenmiştir. İki katlı yapıların zemin katı çalışanlara ait ofis, yazıhane, bekleme salonu ve mutfak gibi işlevlere sahip birimlerden oluşurken, üst katları memurların konaklamaları amacıyla lojman olarak düzenlenmiştir. Bu düzenleme Alman şirketlerin, Osmanlı topraklarında inşa ettikleri küçük ve orta ölçekli istasyonlardaki yolcu binalarında görülen ortak özelliklerdir⁴⁴⁶.

Almanlar, Osmanlı Dönemi’nde, Anadolu Demiryolu Hattı’nda inşa ettikleri istasyonlardaki yolcu binalarını, büyüklüklerine göre dört sınıfa ayırmışlardır (Ek. 2). İncelenen yapılardan Alayunt İstasyonu yolcu binası, ikinci sınıf olarak adlandırılan plan şemasında inşa edilmiştir. Bu plan kurgusunda iki katlı yolcu binasının yanında tek katlı ambar yer almaktadır. Dikdörtgen planlı zemin katın ortasını boydan boya kesen geniş bir hol ve holün etrafına sıralanan birimler vardır. Ortadaki hol III. sınıf yolcuların bekleme salonu olarak tasarlanmıştır. Bu salonun doğusunda ve batısında yer alan birimlerden bir kısmı ofis ve yazıhane olarak kullanılırken, diğer kısmı gişe ve I., II. sınıf bekleme salonu olarak kullanılmıştır. Dikdörtgen planlı ikinci kat lojman olarak düzenlenmiştir⁴⁴⁷. Alayunt İstasyonuna Haydarpaşa-Eskişehir Hattında Adapazarı İstasyonu (1891), Bilecik İstasyonu (1892) ve Bozüyük İstasyonu (1892); Balıkesir-Bandırma Hattında Susurluk İstasyonu (1912); Eskişehir-Konya Hattında Akşehir

⁴⁴⁶ H. Şehmuz Haştemoğlu, *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi*, (Basılmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta 2012, s. 92; S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 89-91.

⁴⁴⁷ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 129-131.

İstasyonu (1895); Konya-Durak Hattında Karaman İstasyonu (1904) ve Ereğli İstasyonu (1904) plan açısından benzer özellik göstermektedir⁴⁴⁸.

Osmanlı Dönemi'nde Almanlar tarafından inşa edilen Dumlupınar ve Sabuncupınar istasyonlarının yolcu binaları, üçüncü sınıf plan kurgusundadır. Bu plan şemasındaki yapılarda da iki katlı yolcu binasının yanında tek katlı ambar yer almaktadır. Yolcu binasının zemin katında bekleme salonu, ofis ve üst kata çıkışı sağlayan merdiven bulunurken, üst katta lojman vardır⁴⁴⁹. Yapılar plan açısından Haydarpaşa-Eskişehir Hattında Hereke İstasyonu (1889), Büyükderbent İstasyonu (1890), Sapanca İstasyonu (1891), Mekece İstasyonu (1891), Osmaneli İstasyonu (1891), Geyve İstasyonu (1891), Karaköy İstasyonu (1892) ve İnönü İstasyonu (1892); Eskişehir-Ankara Hattında Beylikova İstasyonu (1892) ve Beylikköprü İstasyonu (1892); İzmir-Afyon Hattında Çiğli İstasyonu (1865), Muradiye İstasyonu (1865), Güneyköy İstasyonu (1887), Eşme İstasyonu (1887), İnay İstasyonu (1887), Kapaklar İstasyonu (1887) ve Yıldırımkemal İstasyonu (1890); Eskişehir-Konya Hattında Gökçekısık İstasyonu (1894), İhsaniye İstasyonu (1895), Sultandağı İstasyonu (1895) ve Meydan İstasyonu (1896); Konya-Durak Hattında Arıkören İstasyonu (1904) ve Ulukışla İstasyonu'yla (1911) benzerlik göstermektedir⁴⁵⁰.

Kütahya'daki istasyon yapılarından Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar istasyonları, kentte aynı dönemde inşa edilen kamu yapılarından Kütahya Lisesi (1890) ve Eski Hükümet Konağı'na (1907) plan açısından benzerlik göstermektedir. Hükümet konağı ve lise gibi kamu yapılarının planları, istasyon binalarında olduğu gibi işlevsellik ön planda tutularak hazırlanmıştır.

Kütahya'da Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen istasyonların yolcu binalarında iki farklı tip uygulanmıştır. Birinci tip; Balıköy, Demirli, Emirler ve Köprüören istasyonlarının yolcu binalarında uygulanmıştır. Bu yapılar, Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar istasyonlarının yolcu binalarıyla benzerdir. Bu yapılarda farklılık cephe düzenlemesinde kendini göstermektedir. Birinci tipte inşa edilen yapıların cephelerinde yuvarlak kemer yerine sivri kemer kullanılmıştır. İki katlı ve dikdörtgen planlı yapılarda zemin kat bekleme salonu, ofis gibi birimlere ayrılırken, üst kat lojman olarak kullanılmıştır. Bu yapılara, Irmak-Zonguldak Hattında Kalecik

⁴⁴⁸ S. Özgencil Yıldırım, agm., s. 77; Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-369.

⁴⁴⁹ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 130-132.

⁴⁵⁰ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178.

İstasyonu (1931), Çankırı İstasyonu (1931) ve Çatalağzı İstasyonu (1936); Ankara-Ulukışla Hattında Lalahan İstasyonu (1925), Çerikli İstasyonu (1925) ve Irmak İstasyonu (1925); Sivas-Samsun Hattında Ladik İstasyonu (1927), Turhal İstasyonu (1928), Zile İstasyonu (1928) Yıldızeli İstasyonu (1931) ve Kalın İstasyonu (1932); Sivas-Kayseri Hattında Sarımsaklı İstasyonu (1927), Tuzhisar İstasyonu (1927) ve Gömeç İstasyonu (1927); Fevzipaşa-Çetinkaya Hattında Fevzipaşa İstasyonu (1929), Pazarcık İstasyonu (1929) ve Doğanşehir İstasyonu (1931); Kütahya-Balıkesir Hattında Dursunbey İstasyonu (1931), Nusrat İstasyonu (1931) ve Çandır İstasyonu (1931) plan açısından benzerdir⁴⁵¹.

Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen yapılarda uygulanan ikinci plan tipinde, dikdörtgen planlı ve iki katlı yapılar, basit ve küçük ölçeklidir. Bu plan tipinde cepheler sade bırakılmış ve daha modernist anlayışla ele alınmıştır. Tez kapsamında ele alınan yapılardan, Değirmisaz İstasyonu, ikinci tip planla inşa edilmiştir. 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) Değirmisaz İstasyonu'yla benzer planlıdır⁴⁵².

Tez kapsamında ele alınan yolcu binaları arasında iki ve üç katlı olanlar vardır. İncelenen yapılardan Sabuncupınar, Köprüören, Demirli, Değirmisaz ve Balıköy istasyonları bodrum üzeri iki katlı olup, doğu cephelerine bitişik tek katlı ambar binaları yer alırken, aralarından sadece Demirli İstasyonu'nun ambar binası batı cephesinde bulunur. İki katlı Dumlupınar, Alayunt ve Emirler istasyonlarından, Dumlupınar ve Emirler istasyonlarının batı cephelerine bitişik ambar binaları yer alırken, Alayunt İstasyonu'nda ambar doğu cephesindedir.

⁴⁵¹ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178.

⁴⁵² Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, age., s. 57-58.

4.1.2. Lojmanlar

İstasyon sahasında yöneticilerin konaklaması için inşa edilen lojmanlar, işçi konutlarına göre daha çok oda sayısına sahiplerdir. İşçilerin konaklaması için inşa edilen konutlar, lojmanlara göre daha küçük ölçekli ve tek katlıdır. Tez kapsamında incelenen istasyonlarda bulunan lojmanlar plan şeması olarak birbirine benzemektedir. Genellikle dikdörtgen planlı ve tek katlı olan lojmanların arasında, iki katlı ve “L” planlı örnekler de vardır. Taş malzemeden inşa edilen yapıların, plan kuruluşları genellikle simetriktir. Lojmanlar, cephe düzenlemeleri ve malzeme açısından buldukları istasyonun yolcu binalarına benzemektedir. Ele alınan yapılardan Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar, Köprüören ve Balıköy istasyonlarında lojman örnekleri vardır. Bu yapılardan Alayunt İstasyonu’ndaki Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı, Kısım Şefliği Lojmanı; Sabuncupınar İstasyonu’ndaki Pompa Binası Lojmanı; Dumlupınar İstasyonu’ndaki Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı; Köprüören İstasyonu’ndaki Pompa Binası Lojmanı ve Balıköy İstasyonu’ndaki Kısım Şefliği Lojmanı ve Makasçı Lojmanı tek katlı ve dikdörtgen planlıdır. Alayunt İstasyonu’ndaki Üçlü Lojman; Köprüören İstasyonu’ndaki Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı iki katlı ve dikdörtgen planlıyken, Balıköy İstasyonu’ndaki Amale Barakası ve Çavuş Lojmanı iki katlı ve “L” planlıdır. Lojmanların beşik çatıları Marsilya tipi kiremitle kaplıdır.

4.1.3. Su Depoları

Su depoları, lokomotiflerin ve istasyon sahasında yer alan yapıların su ihtiyacını karşılamak için inşa edilmişlerdir. Lokomotifler, yolcu trenlerinde 100 ile 180 km, yük trenlerinde ise 30 ile 60 km’de bir su almaları gerekmektedir. Su depoları bu hesaplamalara göre yerleştirilmişlerdir⁴⁵³. Su depoları tek ve çift hazneli olarak ikiye ayrılmaktadır. Tez kapsamında incelenen istasyonlardan Köprüören ve Tavşanlı’da kübik formlu ve tek hazneli su depoları bulunmaktadır. Benzer tasarıma sahip iki su deposu da üç katlı ve kare planlı olup, üzerlerini Marsilya tipi kiremit kaplı beşik çatı örtmektedir. Yapılara tek kapı açıklığından girilmekte ve bütün katları birbirine simetrik ölçülerdedir. İki yapının da zemin ve birinci katlarında yığma taş malzeme, üçüncü katlarında çıtalı ahşap malzeme kullanılmıştır. Köprüören İstasyonu’nda yer alan su deposunun yanında lojmanı varken, Tavşanlı İstasyonu’ndaki su deposunun lojmanı yoktur.

⁴⁵³ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 133.

4.1.4. Hangarlar

Trenlerdeki yükleri indirmek ve bindirmek için inşa edilen hangarlar, açık ve kapalı olarak iki tiptedir. Tek kütle halinde inşa edilen hangarların kapıları raylara paralel olarak konumlandırılmıştır. Kütahya'da incelenen istasyonların arasında sadece Dumlupınar İstasyonu'nda hangar vardır. Açık hangar doğu-batı doğrultusunda gelişen dikdörtgen planlıdır. Hangarın üç tarafı açık, bir tarafı kapalıdır. Çelik konstrüksiyonlu inşa edilen hangarın beşik çatısı saç kaplamadır.

4.1.5. Ambarlar (Mal Depoları)

Ele alınan istasyonlardaki bütün ambarlar, yolcu binalarına bitişik olarak inşa edilmiştir. Taş malzemedden inşa edilen ambarlar doğu batı doğrultusunda enine gelişen dikdörtgen planlıdır. Ambarların kuzey ve güney cephelerinde karşılıklı birer kapısı bulunmaktadır. Ambarlar yer aldıkları istasyonlardaki yolcu binalarıyla plan, cephe ve malzeme özellikleri açısından benzerdir. Ambarlarla yolcu binalarının birleştikleri noktada aralarında bağlantılarını sağlayan birer kapıları vardır. Mal depolarına kuzey ve güney cephelerinde zemin kotundan yükseltilmiş platformlarla giriş yapılmaktadır.

4.1.6. Tuvalet Binaları

İncelenen yapılardan Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar, Emirler, Köprüören, Tavşanlı, Demirli, Değirmisaz ve Balıköy İstasyonlarında tuvalet binası yer almaktadır. Tuvalet binaları, cephe özellikleri açısından yolcu binalarına benzemektedir. Kagir yapılar taş malzemedden inşa edilmiştir. Dumlupınar İstasyonu hariç, diğer bütün örneklerde sıva ve boya yapılırken, dikdörtgen kapı ve pencere açıklıkları kemersiz, üzerlerini beşik çatı örtmektedir. Dumlupınar İstasyonu'nda bulunan tuvalet binası, yolcu binasında olduğu gibi sıva ve boya yapılmadan sade ele alınmıştır. Ayrıca Dumlupınar'daki tuvalet binasının kapı açıklıkları basık kemerli ele alınmıştır. Tuvalet binaları, doğu-batı yönlü yolcu binalarının aksine kuzey-güney yönlüdür.

4.2. Cephe Özellikleri

İstasyonlardaki yolcu binalarının cephe düzenlemelerinde genellikle kemer, yüzey bezemeleri, silme kuşakları ve saçak gibi öğeler kullanılmıştır. Eklektik üslubun ön planda olduğu cephelerde, Gotik, Barok, Neoklasik ve Osmanlı motifleri sentezlenerek uygulanmıştır. Ana girişler, süsleme ve cephe düzenlemeleriyle ön plana çıkarılarak

vurgulanmıştır. Girişler daha özenli ve simetrik tasarlanmış, farklı mimari elemanlar kullanılarak dikkat o noktaya çekilmeye çalışılmıştır.

Yapıların orta bölümleri dışa taşırılarak cephelerdeki simetri ve hareket vurgulanmıştır. Kat araları birbirlerinden silmelerle ayrılmıştır. Yapıların köşelerinde geniş derzli, kesme taştan yapılan dekoratif süslemeler vardır. Genellikle pencereler çift kanatlı, altı ya da sekiz bölümlü, kapılar iki kanatlı olarak yapılmıştır. Kapı ve pencerelerin etrafını, ortalarında kilit taşı vurgulu taş kemerler sınırlandırır. Kapı ve pencerelerdeki kilit taşları belirginleştirilmiştir. Katlar arasında farklı pencere biçimleri kullanılmıştır. Genellikle alt kat pencereleri kemerli, üst kat pencereleri kemersiz olarak ele alınmıştır. Yapıların zemin katlarındaki kapı ve pencerelerin kemerleri bosajlı taştan yapılmıştır. Cephelerde çatı saçakları genellikle uzatılmıştır.

Kütahya'daki istasyonlar, demiryolu hattına paralel olarak konumlandırılmıştır. Binaların uzun cepheleri genellikle cadde ya da perona göre düzenlenerek, caddeyle olan ilişkisi güçlendirilmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar İstasyonlarının yolcu binaları, cephe düzenlenişi bakımından birbirlerine benzemektedir. İki katlı yapıların orta bölümleri dışa çıkma yapmaktadır. Alayunt İstasyonu'nun kuzey ve güney cephelerinin alt kat merkezlerinde yan yana iki kapı, kapıların sağında ve solunda birer pencere ve köşelerde birer kapı bulunmaktayken, üst katlardaki düzenlemede yan yana altı pencere sıralanmıştır. Sabuncupınar ve Dumlupınar İstasyonlarının güney cepheleri aynı düzenlemeyle ele alınmıştır. Cephelerin alt katında merkezde pencere, pencerenin iki yanında birer kapı bulunmaktadır. Dumlupınar İstasyonu'nun güney cephesinin sağında yer alan kapısı sonradan pencereye dönüştürülmüştür. Ayrıca yapıların kuzey cephelerinin alt katlarında Sabuncupınar'da merkezde pencere, pencerenin iki yanında kapı yer alırken, Dumlupınar'da merkezde kapı, kapının iki yanında pencere bulunmaktadır. Yapıların üst kat düzenlemelerinde kuzey ve güney cephelerinde üçer pencere vardır.

Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar İstasyonlarındaki yolcu binalarının cepheleri boyadan boya geçen silme kuşakları kat aralarını belirginleştirir. Yapıların zemin katlarındaki kapı ve pencereleri, ortalarında kilit taşı belirginleştirilmiş basık kemerler sınırlandırır. Kemerler bosajlı taştan yapılarak cepheye hareket katmaktadır. Üst kat pencereleri de basık kemerliyken, kemerlerde bosajlı taş uygulaması yoktur. Kapı ve

pencerelerdeki söve, denizlik ve kemerlerdeki taşlar dışa taşma yapmaktadır. Kapı ve pencereler altı bölümlü ve çift kanatlıdır. Yapılarda kullanılan yatay silmeler ve dikey pencereler cephelere hareket katmakta, pencere ve kapı dizilimleriyle ritim oluşturulmaktadır. Çatı saçakları uzatılarak cephelerden çıkma yapmaktadır. Yolcu binalarına bitişik olarak yapılan tek katlı ambarlarda aynı cephe düzenlemesine sahiplerdir. Ambarların girişleri bir platform aracılığıyla yükseltilmiş, merdivenlerle ulaşım sağlanmıştır.

Kütahya'daki Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar İstasyonları cephe düzenlemeleri açısından Haydarpaşa-Eskişehir Hattında Bozüyük İstasyonu (1892), Karaköy İstasyonu (1892) ve İnönü İstasyonu (1892); Eskişehir-Ankara Hattında Beylikova İstasyonu (1892) ve Beylikköprü İstasyonu (1892); İzmir-Afyon Hattında Çiğli İstasyonu (1865), Horozköy İstasyonu (1865), Ahmetli İstasyonu (1875), Yeniköy İstasyonu (1875), Salihli İstasyonu (1875), Alaşehir İstasyonu (1875), Güneyköy İstasyonu (1887), Eşme İstasyonu (1887), İnay İstasyonu (1887), Banaz İstasyonu (1890), Oturak İstasyonu (1890) ve Yıldırım Kemal İstasyonu (1890); Manisa-Bandırma Hattında Susurluk İstasyonu (1912); Eskişehir-Konya Hattında Gökçekısık İstasyonu (1894), İhsaniye İstasyonu (1895), Sultandağı İstasyonu (1895), Gölçayır İstasyonu (1895) ve Alaşehir İstasyonu (1895); Konya-Durak Hattında Karaman İstasyonu (1904), Ereğli İstasyonu (1904), Arıkören İstasyonu (1904) ve Ulukışla İstasyonuna (1911) benzemektedir⁴⁵⁴.

Kütahya'da Osmanlı'nın Batılılaşma Dönemi'nde inşa edilen istasyon yapıları, bölgede aynı dönemde inşa edilen kamu yapılarıyla üslupsal açıdan benzer özellikler gösterebilmektedir. Kütahya İdadisi (Lisesi) (1890) ve Kütahya Eski Hükümet Konağı'nın (1907) cephe düzenlemeleri istasyon binalarıyla benzerdir. Bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilen dikdörtgen planlı kamu yapıları, kesme taştan inşa edilmiştir. İdadi ve hükümet konağındaki cephelerin kat araları, istasyon yapılarında da olduğu gibi silmelerle belirginleştirilmiştir. İdadi ve hükümet konağının cephelerinin alt ve üst katlarında kullanılan kapı ve pencerelerin kilit taşları belirgin, basık kemerli ve dikdörtgen formludur. Kapı ve pencerelerin kemerleri dışa taşırılarak belirginleştirilmiştir. Kütahya'daki İdadi ve Eski Hükümet Konağı'nın cephe düzenlemesinde yer alan bu özelliklerin benzer örnekleri, Alayunt, Sabuncupınar ve

⁴⁵⁴ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

Dumlupınar İstasyonlarında görülmektedir. Ayrıca idadi ve hükümet konağında ana girişlerin yer aldığı cephelerdeki orta bölümlerin, dışa taşma yaparak vurgulanması, aynı düzenlemeye sahip istasyon yapılarıyla döneminde inşa edilen kamu yapıları arasında üslup açısından benzerlik göstermektedir. Bu yapılarda cepheler simetrik ve hareketli olarak ele alınmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen Balıköy, Demirli, Emirler ve Köprüören istasyon binaları benzer cephe düzenlemesine sahiptir. Bu yapılar cephe özellikleri açısından, Almanların inşa ettiği Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar istasyonlarına, küçük farklılıklar dışında benzemektedir. Genel olarak cephe düzenlemesi aynı olan yapıların Cumhuriyet Dönemi örneklerinde; alt kat kapı ve pencerelerde basık kemer yerine sivri kemer kullanımı ve aralarından geçen silme kuşağı, üst kat pencerelerinin kemersiz ve düz söveli olarak ele alınması, cephe köşelerini taş silmeyle sınırlandırma ve kat aralarında cepheden çıkma yapan geniş saçaklar gibi farklılıklar görülmektedir. Emirler, Köprüören, Demirli ve Balıköy İstasyonlarının güney (peron) cephelerinin alt kat merkezinde pencere ve pencerenin iki yanında birer kapı vardır. Yapıların ambarları cephe düzenlemesi açısından aynı üsluptadır. Emirler istasyonunda yolcu binasına bitişik olan tek katlı ek hizmet binası, plan kurgusu ve cephesinde kullanılan pencere düzenlemesi sebebiyle Köprüören, Demirli ve Balıköy yolcu binalarından ayrılmaktadır. Bu küçük farklılık dışında dört yapı aynı cephe düzenlemesine sahiptir. Yapıların üst kat düzenlemelerinde üçer dikdörtgen ve kemersiz pencere yer almaktadır. Alt kat kapı ve pencerelerdeki kemerlerin köşelerinde bosajlı taşlar kullanılırken, kemer iç yüzeyleri yivlidir.

Cephe özellikleri bakımından, Balıköy, Demirli, Emirler ve Köprüören İstasyonları yolcu binalarına, Irmak-Zonguldak Hattında Kalecik İstasyonu (1931) ve Çatalağzı İstasyonu (1936); Ankara-Ulukışla Hattında Irmak İstasyonu (1925); Sivas-Samsun Hattında Turhal İstasyonu (1928), Zile İstasyonu (1928) ve Kalın İstasyonu (1932); Kayseri-Sivas Hattında Sarımsaklı İstasyonu (1927), Tuzhisar İstasyonu (1927) ve Gömeç İstasyonu (1927); Fevzipaşa-Çetinkaya Hattında Fevzipaşa İstasyonu (1929) ve Pazarcık İstasyonu (1929); Balıkesir-Kütahya Hattında Dursunbey İstasyonu (1931), Nusrat İstasyonu (1931) ve Çandır İstasyonu (1931) yolcu binaları benzerdir⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

İncelenen yapılardan Değirmisaz İstasyonu, Cumhuriyet Dönemi'ndeki diğer yapılarla aynı hat üzerinde ve aynı zamanda inşa edilmesine rağmen, pencere ve kapı düzenlemesinde farklılık vardır. Emirler, Köprüören, Demirli ve Balıköy İstasyonlarında yer alan yolcu binalarına göre; kütleli olarak daha düz ve sade olan bu yapıda, alt ve üst kat pencereleri kareye yakın dikdörtgen formlu, düz söveli ve kemersizdir. Yapının kapıları da dikdörtgen formlu, düz söveli ve kemersizdir. Cepheler daha modernist anlayışla, süslemeden uzak olarak ele alınmıştır. Değirmisaz İstasyonu yolcu binası cephe düzenlemesi açısından, Irmak-Zonguldak Hattında Filyos İstasyonu (1930) ve Ortaköy İstasyonu (1934); Sivas-Samsun Hattında Yeşilyurt İstasyonu (1930) ve Artova İstasyonu (1930); Kayseri-Sivas Hattında Karaöz 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 binasına benzemektedir⁴⁵⁶.

Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen istasyon binaları, aynı dönemde inşa edilen kamu yapılarına cephe düzenlemesi ve kullanılan üslup açısından benzerlik göstermektedir. Bölgede inşa edilen Ziraat Bankası (Cumhuriyet'in İlk Yılları), Sabuncupınar Eski Askerlik Şubesi Binası (20. Yüzyılın İkinci Çeyreği) ve Demirciköy İlkokulu (1927) cephe kurgusu açısından benzerdir. İki katlı kagir yapılar dikdörtgen planlı olup, cephelerindeki kapı ve pencerelerde sivri ve dikdörtgen formlu kemerler kullanılmıştır. İstasyon binalarında uygulanan pencereleri birbirine bağlayan ve kat aralarını belirginleştiren silmeler Ziraat Bankası'nın cephelerinde de görülmektedir. Askerlik şubesi ve ilkokul binalarının cephelerindeki kemer düzenlemeleri, kat aralarındaki silme kuşakları, üzeri Marsilya kiremit kaplı ahşap konstrüksiyonlu beşik çatıları istasyon binalarındaki örneklerle benzemektedir.

4.3. Malzeme ve Teknik Özellikleri

İncelenen yapılarda taş, ahşap, kiremit, demir, çelik, alçı ve çini malzemeleri kullanılmıştır.

⁴⁵⁶ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

4.3.1. Taş

Kütahya'daki istasyon binalarında genel olarak kullanılan yapı malzemesi moloz taş veya kesme taştır. Moloz taşın bazen temel duvarlarında bazen de tamamında kullanıldığı yapılar vardır. Kesme taş, yapı malzemesi ya da duvar kaplaması olarak kullanılmıştır. Kagir yapılar yığma teknikle inşa edilmişlerdir. Taş malzeme yapıların beden duvarlarında, pencere ve kapı sövelerinde, bina köşelerinde, giriş basamaklarında ve kat ayrımı silmelerinde kullanılmıştır. Dumlupınar, Balıköy ve Değirmisaz istasyonlarının yolcu bekleme salonu ve ofisleri, Emirler ve Sabuncupınar istasyonlarının yolcu bekleme salonlarının zeminleri fayansla kaplanmıştır. Yapıların dış mekan zeminleri andezit kaplamadır. Tez kapsamında ele alınan yapılardan Dumlupınar İstasyonu hariç, diğer bütün yapıların duvarları sıvanıp üzeri boyandığından malzeme ve teknikleri görülememektedir. Dumlupınar İstasyonu'nun zemin katının duvarları sıvanmadığından malzemesi ve tekniği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Kütahya'da tip proje olarak inşa edilen yapılarda kullanılan taşın çeşidi ve tekniği anlaşılmaktadır. İstasyon binalarında ana yapı malzemesi olarak kullanılan taş, Eskişehir-Konya Hattında Gökçekısık İstasyonu (1894), İhsaniye İstasyonu (1895), Sultandağı İstasyonu (1895), Gölçayır İstasyonu (1895) ve Alaşehir İstasyonu (1895); Konya-Durak Hattında Karaman İstasyonu (1904), Ereğli İstasyonu (1904), Arıkören İstasyonu (1904) ve Ulukışla İstasyonu'nda (1911) benzerlik göstererek ana yapı malzemesi olarak kullanılmıştır⁴⁵⁷.

4.3.2. Ahşap

Yapıların inşasında taştan sonra önemli yer tutan ikinci malzeme ahşaptır. İstasyon binalarının kapı ve pencerelerinde, zemin ve tavan döşemelerinde, çatı ve merdivenlerde ahşap malzeme kullanılmıştır. Pencere ve kapılarda ahşap doğrama, zemin ve tavan döşemelerinde ahşap kirişleme uygulanmıştır. Çatıların konstrüksiyonu, saçakları ve saçakları destekleyen konsollarda ahşap malzemedir. İç mekanlarda kullanılan merdivenler ve korkulukları da ahşap malzemedir. Alayunt ve Balıköy istasyonlarında yer döşemesinden duvarların belli bir seviyesine kadar ahşap profilli silmeler vardır. Alayunt, Demirli, Köprüören ve Tavşanlı istasyonlarının zeminleri ahşap döşemelidir. Alayunt, Balıköy, Demirli, Dumlupınar, Köprüören, Sabuncupınar ve Tavşanlı istasyonlarının kapı ve pencereli ahşap doğramalıdır. Değirmisaz İstasyonu'nun zemin

⁴⁵⁷ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

kat pencere ve kapıları plastik doğrama, birinci kat pencere ve kapıları ahşap doğramadır. Emirler İstasyonu'nun zemin ve birinci kat pencere ve kapıları plastik doğramadır. Değirmisaz ve Emirler istasyonları geçirdikleri onarım sonrasında kapı ve pencereleri aslına uygun olarak değiştirilmemiştir. İncelenen yapıların ambar kapıları ahşap olup orijinal halleriyle günümüze kadar gelmiştir.

Ahşabın yapı malzemesi olarak kullanıldığı örnekler de vardır. Alayunt, Köprüören, Sabuncupınar ve Tavşanlı istasyonlarında yer alan su depolarının üçüncü katları ahşap malzemeden yapılmıştır. Ayrıca Dumlupınar İstasyonu'ndaki hangarın içinde bulunan malzemelik binasının duvarları da ahşap kaplamalıdır. Ahşap malzeme, Eskişehir-Konya Hattında Gökçekısık İstasyonu (1894), İhsaniye İstasyonu (1895), Sultandağı İstasyonu (1895), Gölçayır İstasyonu (1895) ve Alaşehir İstasyonu (1895); Konya-Durak Hattında Karaman İstasyonu (1904), Ereğli İstasyonu (1904), Arıkören İstasyonu (1904) ve Ulukışla İstasyonu'nda (1911) benzerlik göstererek yapıların kapı, pencere, zemin ve tavan döşemelerinde kullanılmıştır⁴⁵⁸.

4.3.3. Kiremit

Kiremit sadece istasyon binalarının çatılarında kullanılmıştır. Bu yapıların çatılarında Marsilya tipi kiremit görülmektedir. Tez kapsamında ele alınan bütün yapıların çatıları Marsilya kiremitle kaplıdır.

4.3.4. Demir

Demir malzeme genellikle yapıların pencere önlerindeki parmaklıklarda, kapı ve pencere kollarında, hangarların konstrüksiyonunda ve su depolarının haznelerinde kullanılmıştır. Dumlupınar İstasyonu'nun zemin kat kapı ve pencerelerinde parmaklık, ambar ve bekleme salonunun kapılarında kepenk vardır. Ayrıca istasyon sahası içinde yer alan açık hangarın taşıyıcı iskeleti de demir malzemelidir. Sabuncupınar ve Tavşanlı istasyonlarının pencerelerinde demir parmaklıklar bulunmaktadır. Metal, hizmet vermeyen istasyon binalarının kapı ve pencerelerinin plaka halinde kapatılarak korunmaya alınmasında kullanılmıştır. Demirli ve Köprüören istasyonlarının kapı ve pencerelerinde metalden yapılmış kepenkler vardır. Ayrıca hangarların üst örtüsünde saç levhaların kullanıldığı görülmektedir.

⁴⁵⁸ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

4.3.5. Alçı ve Çini

Alçı ve çini, yapıların cephelerinde yer alan panolarda kullanılmıştır. Bu panolarda istasyonların isimleri yazmaktadır. Uygulama Cumhuriyet döneminde inşa edilen istasyonlarda görülmektedir. Balıköy, Demirli, Değirmisaz ve Emirler istasyonlarının doğu ve batı cephelerinde alçı malzemedan panolar yapılmıştır. Alçı panoların içine çini malzemedan yapılan plakalarla istasyonların isimleri yazılmıştır.

Cumhuriyet döneminde inşa edilen istasyon binalarının isimlerinin yazılı olduğu levhalarda kullanılan çiniler Kütahya'da üretilmişlerdir. Osmanlı döneminden beri önemli çini üretim merkezlerinden biri olan Kütahya'da bu gelenek devam ettirilerek Cumhuriyet döneminde yapılan istasyonlarda şehrin simgesi haline gelen çini kullanılmıştır. İstasyon yapılarında kullanılan çini plakalar sıraltı tekniğiyle üretilmişlerdir.

4.4. Mimari Elemanlar

4.4.1. Duvarlar

Tez kapsamında incelenen yapıların hepsi yığma kagir duvar tekniğiyle inşa edilmişlerdir. Binaların dış cepheleri genellikle kesme taş malzemeyle kaplanmıştır. Yapıların temel duvarları genellikle moloz taştan inşa edilmiştir. Kesme taş veya moloz taş duvarlar örüldükten sonra, derzler oluşturulup araları kum, kireç ve su karışımından oluşan çimento harcıyla doldurulmuştur. Yapıların dış duvar kalınlıkları 50-60 cm, iç duvar kalınlıkları 20-25 cm aralığındadır. İstasyon binalarında Dumlupınar İstasyonu hariç, bütün yapıların duvarları sıvandıktan sonra boyanmıştır. Dumlupınar İstasyonu'nun zemin kat dış cepheleri, duvar örgüsü belli olacak şekilde sade bırakılmıştır. Taş malzemedan yapılan kagir duvarlar, Haydarpaşa-Eskişehir Hattında Bozüyük İstasyonu (1892), Karaköy İstasyonu (1892) ve İnönü İstasyonu (1892); Eskişehir-Ankara Hattında Beylikova İstasyonu (1892) ve Beylikköprü İstasyonu'nda da (1892) karşımıza çıkmaktadır⁴⁵⁹.

4.4.2. Örtü Sistemi

Kütahya'daki istasyon binalarının iç mekanlarında örtü sistemi olarak, kirişleme tekniğiyle yapılan ahşap konstrüksiyonlu düz tavan kullanılmıştır. Yapılarda iki tip çatı

⁴⁵⁹ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

sistemi kullanılmıştır. Çatıların üzeri Marsilya kiremitle kaplanmıştır. Alayunt, Sabuncupınar, Dumlupınar ve Tavşanlı istasyonlarında beşik çatı, Emirler, Köprüören, Demirli, Balıköy ve Değirmisaz istasyonlarında kırma çatı kullanılmıştır. Çatıların hepsi ahşap konstrüksiyonludur. Sabuncupınar ve Demirli istasyonları hariç, diğer yapılarıdaki tavanlar zaman içinde geçirdikleri onarımlarla yenilenerek orijinal özelliğini kaybetmiştir. Alayunt, Balıköy ve Tavşanlı istasyonlarında asma tavan, Dumlupınar, Değirmisaz, Emirler ve Köprüören istasyonlarında tavanlara sıva üzerine boya yapılmıştır. Sabuncupınar ve Demirli istasyonlarındaki ahşap tavanlar orijinalliklerini koruyarak günümüze kadar gelmiştir. İstasyon binalarındaki çatılar herhangi bir geçiş elemanı olmadan direkt duvarlara otururlar. Çatılar yüklerini oturdukları duvarlara aktarırlar. Yapıların iç mekanlarında kullanılan tavanlardan dolayı çatı iskelet sistemi görünmezken, ambarlarda tavan kullanılmadığı için çatı iskelet sistemi görünmektedir. Kütahya'daki istasyon yapılarında kullanılan örtü sistemi, Anadolu'nun diğer yerlerindeki istasyon binalarıyla benzer özellik gösteren yanları vardır. İzmir-Afyon, İzmit-Eskişehir, Eskişehir-Konya hatlarında yer alan istasyonların örtü sistemleri benzerlik göstermektedir. Benzer örtü sistemleri, Haydarpaşa-Eskişehir Hattında Bozüyük İstasyonu (1892), Karaköy İstasyonu (1892) ve İnönü İstasyonu (1892); Eskişehir-Ankara Hattında Beylikova İstasyonu (1892) ve Beylikköprü İstasyonu'nda (1892) karşımıza çıkmaktadır⁴⁶⁰.

4.5. Yapı Elemanları

4.5.1. Kapılar

Kütahya'daki istasyon binalarının kapı açıklıkları genellikle ahşap, kemerli, çift kanatlı, altı bölmeli olup, kilit taşları belirgin ve kemerleri dışa taşma yapmaktadır. Kapı formları yapıların inşa edildiği döneme göre bazı farklılıklar göstermektedir.

Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen Alayunt İstasyonu'nun peron ve arka cephesinde yer alan dörder basık kemerli, çift kanatlı, altı bölmeli ahşap kapıların, kemer kilit taşları belirgin ve dışa taşma yapmaktadır. Alayunt İstasyonu'yla aynı dönemde inşa edilen Sabuncupınar'da iki, Dumlupınar'da bir kapının yer alması dışında, bu yapıların kapıları form açısından aynıdır. Bu üç yapının peron ve arka cephelerindeki kapılar simetriktir. Benzer örnekler İzmir-Afyon Hattında Çiğli İstasyonu (1865), Horozköy İstasyonu

⁴⁶⁰ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

(1865), Ahmetli İstasyonu (1875), Yeniköy İstasyonu (1875), Salihli İstasyonu (1875), Alaşehir İstasyonu (1875), Güneyköy İstasyonu (1887), Eşme İstasyonu (1887), İnay İstasyonu (1887), Banaz İstasyonu (1890), Oturak İstasyonu (1890) ve Yıldırımkema İstasyonu'nda (1890) görülmektedir⁴⁶¹.

Cumhuriyet Dönemi yapıları olan Balıköy, Demirli, Emirler ve Köprüören istasyon binalarının kapı formları aynıdır. Yapıların kapıları; iki sivri kemerli, çift kanatlı, altı bölmeli olup, kemerleri dışa taşma yapmaktadır. Yapıların kapılarında kullanılan sivri kemer uygulamaları, Cumhuriyet Dönemi'nde gelişen önemli akımlardan olan Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkisiyle yapılmıştır. Ulusal Mimarlık Akımı'nda kullanılan sivri kemerler Selçuklular'dan alınan bir özellik olmuştur. Kapılar peron ve arka cephede simetriklerdir. Aynı dönemde yapılmasına rağmen Değirmisaz İstasyonu'nun kapıları düz lentoludur. Lentolar dışa taşma yapmaktadır. İncelenen yapıların ambar kapılarının hepsi basık kemerli, iki kanatlı, sürgülü ve ahşaptır. Ambar kapılarının kemerleri de dışa taşma yapmaktadır. Emirler ve Değirmisaz İstasyonlarının kapıları sonradan yenilenerek plastik doğramadan yapılmıştır. Yapıların kapı söveleri bosajlı taştan yapılarak cepheye hareket kazandırılmıştır. Sivri kemerli çift kanatlı kapı örnekleri, Irmak-Zonguldak Hattında Kalecik İstasyonu (1931) ve Çatalağzı İstasyonu (1936); Ankara-Ulukışla Hattında Irmak İstasyonu (1925); Sivas-Samsun Hattında Turhal İstasyonu (1928), Zile İstasyonu (1928) ve Kalın İstasyonu (1932); Kayseri-Sivas Hattında Sarımsaklı İstasyonu (1927), Tuzhisar İstasyonu'nda (1927) karşımıza çıkmaktadır⁴⁶².

4.5.2. Pencereler

İncelenen yapılarda genellikle ahşap, dikdörtgen formlu, çift kanatlı, kemerli, altı bölmeli ve taştan düz söveli pencereler kullanılmıştır. Kemersiz düz lentolu olan örnekler de vardır. Alayunt, Sabuncupınar ve Dumlupınar istasyonlarında alt kat pencereleri çift kanatlı, basık kemerli, taş söveli, kilit taşı vurgulu olup, kemeri ve denizlik taşı duvardan hafif taşma yapmaktadır. Üst kat pencereler alt kattaki pencerelerle kilit taşı haricinde aynı düzenlemeye sahiptir. Üst kat pencereler de kilit taşı vurgulanmamıştır. Kemer iç yüzeyleri yivlidir. Dumlupınar İstasyonu'nun üst kat pencerelerinde de kilit taşı vurgulanırken, yivlendirilmemiştir. Balıköy, Demirli, Emirler ve Köprüören

⁴⁶¹ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

⁴⁶² Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

istasyonlarında alt kat pencereler; sivri kemerli, taş söveli, çift kanatlı, altı bölmelidir. Söveler bosajlı taştan yapılmış ve kemerler yivlendirilmiştir. Pencerelerde kilit taşları vurgulanmamıştır. Kemerler ve denizlik taşları duvardan hafif taşma yapar. Yapıların üst kat pencereleri; dikdörtgen formlu, taş söveli, çift kanatlı ve kemersiz olarak yapılmıştır. Söveler düz bırakılmıştır. Söveler ve denizlik taşları çıkma yapmaktadır. Değirmisaz İstasyonu'nun alt ve üst kat pencereleri dikdörtgen formlu ve düz sövelidir. Pencerelerde kemer kullanılmamıştır. Benzer pencere örneklerine İzmir-Afyon Hattında Çiğli İstasyonu (1865), Horozköy İstasyonu (1865), Ahmetli İstasyonu (1875), Yeniköy İstasyonu (1875), Salihli İstasyonu (1875), Alaşehir İstasyonu (1875), Güneyköy İstasyonu (1887), Eşme İstasyonu (1887), İnay İstasyonu (1887), Banaz İstasyonu (1890), Oturak İstasyonu (1890) ve Yıldırımkemal İstasyonu'nda (1890) karşılaşılmaktadır⁴⁶³.

4.6. Süsleme

Kütahya'daki istasyon binaları, genel olarak işlevselliğin ön planda olduğu sade ve basit yapılardır. Genellikle yapıların cephelerini hareketlendirmek için kullanılan silmeler, kapı ve pencerelerdeki kemerler, kemerlerin üzerindeki kilit taşları ve yapı köşelerindeki bosajlı taşlar süsleme unsuru olarak ele alınabilir. Ayrıca kemerlere uygulanan yivler, kapı ve pencere sövelerinde kullanılan şaşırtmalı taşlar da dekoratif amaçlı yapılmıştır. Cephelerde görülen bu unsurlar, ele alınan yapıların hepsinde bulunmaktadır. Çatı saçaklarını destekleyen ahşap konsollar da düz bırakılmayıp işlenmiştir. Balıköy, Dumlupınar ve Tavşanlı İstasyonlarındaki yolcu binalarının saçaklarını destekleyen işlenmiş ahşap konsolları vardır. Demirli ve Köprüören İstasyonlarının yolcu binalarındaki, alt kat kapı ve pencere kemerlerinin silmeyle birleştiği yerde, konsol kaideleri bulunmaktadır. Kemerlerin iki yanında yer alan kaideler işlenerek cephelere hareket kazandırılmıştır.

Tez kapsamında incelenen yapılardan Cumhuriyet Dönemi istasyon binalarında uygulanan, alçı pano içindeki çini levhalar da estetik kaygı gözetilerek yapılmıştır. Bu panolarda istasyonların isimleri yazmaktadır. Balıköy, Demirli ve Emirler İstasyonlarının yolcu binalarında isimlerinin yazılı olduğu çini levhalar vardır.

⁴⁶³ Y. Kösebay Erkan, agt., s. 367-382; H. Şehmuz Haştemoğlu, agt., 93-178; E. Gürsoy, *age.*, s. 57-58.

SONUÇ

Endüstri Devrimi'yle birlikte gelişen sanayinin ürünü olan buharlı makineler, zamanla ulaşım alanında da kullanılmıştır. 19. yüzyılın ilk yarısında İngiltere'de başlayan demiryolları hızlı bir şekilde gelişerek farklı coğrafyalara yayılmıştır. Demiryolları kentlerin gelişimi ve modernleşmesine katkı sağlamış, geleneksel yollarla uzun süren yolları kısaltmıştır. Bu bağlamda zaman-mekan anlayışında değişim gerçekleşmiştir. Demiryollarının ulaşım, ekonomi, ticaret ve sosyo-kültürel hayat gibi birçok farklı alana etkisi olmuştur. Hat üzerinde inşa edilen istasyonlar genellikle, kent merkezlerine bir ana yolla bağlanmıştır. İstasyon caddesi olarak adlandırılan bu yollar zamanla bölgedeki ticaretin merkezi haline gelmiştir. İstasyon binaları bir yandan buldukları bölgenin dışarıya açılan kapıları olurken, diğer yandan çekim merkezi haline gelerek etrafındaki iskân artmıştır. Demiryollarının inşayla birlikte çeşitli fonksiyonlardaki farklı yapı türlerine ihtiyaç duyulmuş ve inşa edilmiştir. Bu durum demiryolu mimarisindeki yapı çeşitliliğine katkı sağlamıştır.

Avrupa ve Amerika'da hızla yayılan demiryolları, 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı topraklarına gelmiştir. Ekonomik açıdan zorluklar yaşayan Osmanlı Devleti, demiryollarını yabancı yatırımcılara, verilen imtiyazlar doğrultusunda yaptırmıştır. Şirketler yatırım amaçlı inşa ettikleri demiryolu hatlarını limanlara yakın, zengin tarım bölgelerinden geçirmişlerdir. Kendi çıkarlarını gözeterek İngiliz, Fransız ve Alman şirketlerin yaptıkları demiryolları, birbirlerine entegre olması bir yana, kopuk yapıda bir ağacın dallarına benzemektedir. Bu bağlamda Osmanlı topraklarında üretilen mallar dünya pazarlarına aktarılmıştır. Demiryolları, Osmanlı Devleti'nin uzak bölgelerine askeri gücün hızlı bir şekilde ulaştırılmasında da etkili olmuştur.

İç Ege bölgesinde yer alan Kütahya Ege, Marmara ve İç Anadolu'nun kesiştiği bir noktada bulunmasından dolayı önemli jeopolitik konuma sahiptir. Kentin verimli topraklarının ve madenlerinin olması demiryolu yapımında öncelik verilen şehirler arasına girmesini sağlamıştır.

Kütahya'ya Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen Eskişehir-Konya Hattı ve İzmir-Afyon Hattı dahilinde kent merkezine uzak, il sınırlarına yakın yerlerde istasyonlar yapılmıştır. Bu dönemde şehrin merkezine uzakta kalan demiryolları, kentin gelişimine yeteri kadar katkı sağlayamamıştır. Kentin ürünlerini iç pazara ve yurtdışına ihraç etme, ulaşım ve askeri nedenlerden dolayı Cumhuriyet Dönemi'nde yeni hatlara gereksinim

duyulmuştur. Bu bağlamda Kütahya'yı bir hat üzerinde boydan boya geçen Balıkesir-Kütahya Hattı inşa edilmiştir. Demiryollarının Kütahya'ya gelişiyle kent hareketlenmeye başlamış, ticari ve sosyo-kültürel hayatın gelişimine katkı sağlanmıştır. Anadolu topraklarında inşa edilen demiryolları, bölgesel farklılıklar gösterse de temel olarak yapımını üstlenen şirketlerin ekonomik kaygı ve ticari çıkarları nedeniyle tip proje olarak yapılmıştır.

İstasyon sahasında yer alan yapılar genellikle tren hattına paralel olarak konumlandırılmıştır. İstasyon binalarının plan kurgusu ve kütle çözümlemesinde genellikle Batılı şemalar kullanılmıştır. Planlar genellikle dikdörtgen şemalı olarak ortadaki birime göre simetrik biçimde tasarlanmıştır. İstasyon sahaslarında; yolcu binaları haricinde lojmanlar, su depoları, mal depoları (ambarlar), hangarlar, işçi evleri ve tuvaletler bulunabilmektedir.

Kütahya il sınırları içinde yer alan istasyon binalarında tip proje uygulanmıştır. Ele alınan yolcu binaları, genel olarak bodrum üzeri iki katlı ve enine gelişim gösteren dikdörtgen planlıdır. Yapıların zemin kat orta mekanları geniş bir hol olarak düzenlenmiştir. İki katlı yapıların zemin katı çalışanlara ait ofis, yazıhane, bekleme salonu ve mutfak gibi işlevlere sahip birimlerden oluşurken, üst katları memurların konaklamaları amacıyla lojman olarak düzenlenmiştir. Bu düzenleme Alman şirketlerin, Osmanlı topraklarında inşa ettikleri küçük ve orta ölçekli istasyonlardaki yolcu binalarında görülen ortak özelliktir.

İstasyonlarda yer alan yapıların cephe düzenlemelerinde genellikle kemer, yüzey bezemeleri, silme kuşakları ve saçak gibi öğeler kullanılmıştır. Eklektik üslubun ön planda olduğu cephelerde, Gotik, Barok, Neoklasik ve Osmanlı motifleri sentezlenerek uygulanmıştır. Ana girişler, süsleme ve cephe düzenlemeleriyle ön plana çıkarılarak vurgulanmıştır. Girişler daha özenli ve simetrik tasarlanmış, farklı mimari elemanlar kullanılarak dikkat o noktaya çekilmeye çalışılmıştır.

Tez kapsamında ele alınan yapıların orta bölümleri dışa taşırılarak cephelerdeki simetri ve hareket vurgulanmıştır. Kat araları birbirlerinden silmelerle ayrılmıştır. Yapıların köşelerinde geniş derzli, kesme taştan yapılan dekoratif süslemeler vardır. Kapı ve pencerelerin etrafını, ortalarında kilit taşı vurgulu taş kemerler sınırlandırır. Katlar arasında farklı pencere biçimleri kullanılmıştır. Genellikle alt kat pencereleri kemerli, üst kat pencereleri kemersiz ve dikdörtgen formludur. Yapıların zemin katlarındaki kapı ve

pencerelerin çerçeveleri bir büyük bir küçük atlamalı taş dizilimiyle yapılmıştır. Bu uygulama yapıların köşelerinde de yer almaktadır. İncelenen yapılardan Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilenler, Osmanlı Dönemi'nde inşa edilenlere küçük farklılıklar dışında, cephe düzenlemeleri açısından benzerlik göstermektedir. Osmanlı Dönemi örneklerinde cephelerde yuvarlar kemer uygulaması görülürken, Cumhuriyet Dönemi örneklerinde sivri kemer kullanımı vardır.

İncelenen istasyon binalarında ana yapı malzemesi olarak kesme taş, moloz taş ve ahşap kullanılmıştır. Kagir yapılar yığma teknikle inşa edilmişlerdir. Yapıların beden duvarlarında, pencere ve kapı sövelerinde, bina köşelerinde, giriş basamaklarında ve kat ayrımı silmelerinde taş malzeme kullanılmıştır. Yapıların kapı ve pencerelerinde, taban ve tavan döşemelerinde, merdivenlerde, çatı ve çatı saçaklarında ahşap malzeme sıklıkla kullanılmıştır. İç mekanda düz ahşap tavan veya sıva üzerine boyalı tavan örtü elemanı olarak kullanılmıştır. Ahşap konstrüksiyonlu çatılar Marsilya tipi kiremitle örtülmüştür.

İşlevselliğin ön planda tutulduğu sade ve basit istasyon binalarında süsleme az kullanılmıştır. Yapıların cephelerini hareketlendirmek için kullanılan silmeler, kapı ve pencerelerdeki kemerler, kemerlerin üzerindeki kilit taşları ve yapı köşelerindeki bosajlı taşlar süsleme unsuru olarak değerlendirilmiştir. Kemerlere uygulanan yivler, kapı ve pencerelerin çerçevelerinde kullanılan bir büyük ve bir küçük dizilimli şaşırtmalı taşlar da dekoratif amaçlı uygulamalar arasındadır. Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen yapılarda, istasyon isimlerinin yazılı olduğu çini panolar da süsleme kompozisyonuna dahil edilmiştir.

Almanlar tarafından inşa edilen Kütahya'daki istasyon binaları, işlevselliğin ön planda tutulduğu, sade ve basit ele alınan yapılardır. Küçük ölçekli tip projelerin tekrarlandığı yapıların plan ve cephe özellikleri, kullanılan malzeme ve teknik açıdan birbirlerine benzemektedir. Alman şirketlerin maliyeti azaltmak amacıyla uyguladıkları tip projelerden bir tanesi de Kütahya ili sınırları içinde yer alan istasyon binalarında uygulanmıştır.

KAYNAKLAR

- Akalan, A. O. (2010). *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, (Basılmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Akarabulut, Y. (1993). "Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı", *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 163-164.
- Akbaytugan, A. S. (2014). *Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidât ve Mütâlaât*, Asitan Yayınları, Ankara.
- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayıncılık, Ankara.
- Akbulut, G. (2012). "Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)", *Atatürk Dergisi*, I/1, 225-257.
- Akın, İ. (2001). "Kurtuluş Savaşı’nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi", *Kebîkeç*, 11, 235-249.
- Akpolat, M. S. (2004). "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, XXI/1, 77-93.
- Akyıldız, A. (1987). *İzmir-Aydın Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Altınöz, M. Ö. (2014). "19. Yüzyıl Osmanlı Mimarisindeki Oryantalizmin Endülüs Kaynağı ve Sirkeci Garı’nın Değerlendirilmesi", *Turkish Studies*, 9/10, 837-852.
- Altun, A. (1981-1982). "Kütahya’nın Türk Devri Mimarisi ‘Bir Deneme’", *Atatürk’ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, Formül Yayınları, İstanbul.
- Anonim. (2017). *Kütahya*, Kütahya Valiliği Yayınları, Kütahya.
- Anonim. (1938). *Kütahya XV. Yıl*, Kütahya Vilayeti 15. Cumhuriyet Yılı Kutlama Komisyonu, İstanbul.
- Anonim. (1956). "Demiryolları", *Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt II, Yıldız Yayıncılık ve Gazetecilik, Ankara.
- Anonim. (1966). "Demiryolu", *Türk Ansiklopedisi*, Cilt XIII, Milli Eğitim Basımevi, Ankara.
- Anonim. (1967). *Kütahya 1967 İl Yıllığı*, Kütahya Valiliği Yayınları, Kütahya.
- Anonim. (1973). *Cumhuriyetin 50. Yılında Kütahya: 1973 İl Yıllığı*, Kütahya Valiliği Yayınları, Kütahya.
- Anonim. (1981). "Kütahya", *Hayat: Yeni Türkiye Ansiklopedisi*, Hayat Yayınları, İstanbul.
- Anonim. (1982-1983). "Kütahya", *Yurt Ansiklopedisi: Türkiye İl İl Dünyü Bugünü Yarını*, Cilt VII, Anadolu Yayıncılık, İstanbul.

- Anonim. (1987). “Kütahya”, *Görsel: Büyük Genel Kültür Ansiklopedisi*, Cilt IX, Görsel Yayınevi, İstanbul.
- Anonim. (1990). “Demiryolu”, *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, Cilt VII, Ana Yayıncılık, İstanbul.
- Anonim. (1993). “Kütahya”, *Grolier International Americana Encyclopedia*, Cilt IX, Sabah Kitapları, İstanbul.
- Anonim. (2004). “Kütahya”, *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, Cilt XIV, Ana Yayıncılık, İstanbul.
- Anonim. (2005). “Kütahya”, *İl İl Yurdumuz: Türkiye İller Ansiklopedisi*, Cilt II, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Anonim. (2010). *Kütahya Halk Kültürü Araştırmaları*, Kütahya Valiliği Yayınları, Kütahya.
- Arıkan, R. (2010). *Tanzimat Döneminde Kütahya*, (Basılmamış Doktora Tezi), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Arslan, M. (2010). “Millî Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- As, E. (2013). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Aslanapa, O. (1981-1982). “Kütahya Keramik Sanatı”, *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, Formül Yayınları, İstanbul.
- Aslantepe, C. (2001). “Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit: Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları”, *Kebîkeç*, 11, 205-221.
- Atilla, A. N. (2002). *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir.
- Atmaca, İ. (2009). *Demiryolu Ulaşımının Kentsel Gelişim Üzerindeki Etkileri ve Isparta Kenti Örnekleme*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Avcı, F. (2012). *Kütahya İlinin Turizm Coğrafyası*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Avcı, M. (2014). “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, 39-58.
- Aydemir, C. (1993). *Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aydın, S. (1999). *Selânik-Manastır Demir Yolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aydın, S. (2001). “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebîkeç*, 11, 49-94.

- Bakan, N. (2007). *Salnamelere Göre Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kütahya Sancağı'nın Sosyo-Ekonomik Profili*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Balamir, A. L. (2001). "Makas Başındaki Tümsek", *Kebîkeç*, 11, 279-281.
- Başar, M. E., Erdoğan, H. A. (2009). "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", *Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, XXIV/3, 29-43.
- Batur, A. (1983). "Cumhuriyet Döneminde Türk Mimarlığı", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt V, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Batur, A. (1985). "Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt IV, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Beken, G. (1949). *Garbi Anadolu Mıntıkası Kerpiç Binaları (İzmir, Balıkesir, Kütahya)*, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Beydilli, K. (1991). "Bağdat Demiryolu", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Cilt IV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Binark, M. vd., (2007). *Zaman ve Uzam İçinde Haydarpaşa Garı: Görsel ve Sözlü Tanıklık*, Mülkiyeliler Birliği Yayıncılık, Ankara.
- Büyükdemir, Ö. (1999). *Edirne Garı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Can, B. B. (2001). "Suya Düşen Bir "Tatlı Hayal": Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23)", *Kebîkeç*, 11, 165-204.
- Cankaya, M. (2013). "Cumhuriyet Dönemi'nde Tarım Alet ve Makineleri Teknolojileri, Demir Çelik Üretim Teknolojileri ve Demir Yolu Teknolojilerine Kısa Bir Bakış", *Dörtöge*, 3, 139-164.
- Conker, O. (1936). "Devlet Demiryolları ve Ulusal Ekonomi", *Demiryollar Dergisi*, 135-136, 126-128.
- Coşkun, L. S. (2013). *Kamusal Mekân ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çağlıyan, A., Yıldız, A. B. (2013). "Türkiye'de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi", *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 466-486.
- Çakır, İ. E. (2016). "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Kütahya Kazâsı", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20/1, 243-274.
- Çetintaş, C. (1989). *Adım Adım Kütahya*, Ekspres Yayınları, Kütahya.
- Çolak, F. (2013). "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, 8/2, 345-364.
- Dadaş, C., Batur, A. (1999). *Osmanlı Arşivi Belgelerinde Kütahya*, Cilt I, Kütahya Belediyesi Kütahya Kültür ve Tarihini Araştırma Merkezi Yayınları, Kütahya.
- Delil, H., Dinçel, Ö. F. (haz.) (2013). *Hüdâvendigâr Vilâyeti Salnâmesi: Hicri 1325 (Miladi 1907)*, Bursa İl Özel İdaresi Yayınları, Bursa.

- Demirarslan, D. (2017). “Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları”, *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Kocaeli.
- Demircan, A. (2017a). *Hüdavendigâr Vilâyeti Salnâmelerinde Simav (1870-1907)*, Karaağaç Yayınevi, Ankara.
- Demircan, A. (2017b). *Simav Tarihinden ve Kültüründen Notlar*, Karaağaç Yayınevi, Ankara.
- Deniz, M. (2011). “Resmî Belgelerde Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi (1924-1942)”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4, 24-32.
- Dervişoğlu, F. M. (2010). “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet; Nuri Demirağ”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Dinç, D. (2009). *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Dinçer, M. Z., Dinçer, F. (2006). “Kütahya İlinin Ekonomik Gelişmesinde Turizm Sektörünün Yeri ve Önemi”, *Kütahya İlinin Ekonomik Gelişmesi Semineri*, İktisadî Araştırmalar Vakfı Yayınları, Kütahya.
- Doğan, F. (2016). “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Kırklareli – Babaeski Demiryolu”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, IX/42, 576-583.
- Dönmez, Y. (1972). *Kütahya Ovasının ve Çevresinin Fizikî Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Dönmez, Y. (1981-1982). “Kütahya ve Çevresinin Fizikî Coğrafyası”, *Atatürk’ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, Formül Yayınları, İstanbul.
- Durak, S. (2012). “19. Yüzyılda Geniş Açıklıklı Çatı Strüktürlerinin Gelişiminde Demiryolu İstasyon Binalarının Önemi”, *6. Ulusal Çatı & Cephe Sempozyumu*, Bursa.
- Efe, A. (1995). “Almanya’ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 18, 95-117.
- Efe, A. (1998). *Eskişehir Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Efe, A. (2010). “Rayların Altında Kalan Makûs Tarih: Değişen Eskişehir”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Ekizoğlu, G. (2012). *Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Engin, V. (2017). *Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid*, Yeditepe Yayınları, İstanbul.

- Engin, V. vd., (ed.) (2012). “Rumeli Demiryolları”, *Osmanlı’da Ulaşım: Kara – Deniz – Demiryolu*, Çamlıca Yayınları, İstanbul.
- Erdoğan, H. A. (2005). *Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Erdoğan, M. (2006). *Millî Mücadele’de Kütahya ve Çevresindeki Savaşlar*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Eren, M. E. (2017). “Germiyanogulları Beyliği Dönemi Kütahya’da İnşa Edilen Anıtların Yeniden İşlevlendirilmesi İçin Öneriler”, *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri: Tarih, Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-III: Germiyanoglu Beyliği*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Ergen, Z. A. (2011). *Kayseri’de Kentsel Mekânın Değişimi Sürecinde Kamusal Alan Kullanımı Üzerine Bir Araştırma: İstasyon Caddesi Örneği*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kayseri.
- Erkan, Kösebay, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erkan, Kösebay, Y. (2011). “Yirminci Yüzyılın Başında Lüleburgaz Tren İstasyonu”, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 28/1, 41-53.
- Erkan, Kösebay, Y., Ahunbay, Z. (2008). “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, *İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık, Planlama ve Tasarım Dergisi*, VII/2, 14-25.
- Erol, A. (2003). *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Ertuğrul, A. (2009). “XIX. Yüzyılda Osmanlı’da Ortaya Çıkan Farklı Yapı Tipleri”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, VII/13, 301-307.
- Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı. (1974). *Türk İstiklal Harbi*, II. Cilt, Batı Cephesi 4. Kısım, Kütahya, Eskişehir Muharebeleri, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Ankara.
- Ginesar, Ö. (2016). “İstiklal Harbinde Kütahya”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 30, 650-658.
- Göleç, M. (2011). “19. Yüzyıl Sonu ile 20. Yüzyıl Başında Osmanlı Coğrafyasında Demiryolculuk ve Arkeoloji”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri, Cilt I, s. 653-674*.
- Güler, K. (2011). *Kütahya Güldestesi: Doğumunun 400. Yılında Evliya Çelebi Armağanı (1611-2011)*, Kütahya Valiliği Yayınları, İstanbul.
- Güler, K. (2012). “Evliya Çelebi’nin Gözüyle Kütahya”, *Doğumunun 400. Yılında Uluslararası Evliya Çelebi Sempozyumu Bildirileri*, Gelişim Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Güler, K. (2016). *Kütahya’nın Sırları*, Ekspres Yayınları, Kütahya.

- Gülsoy, U. (1994a). *Hicaz Demiryolu*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Gülsoy, U. (1994b). *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Gülsoy, U. (2010). *Kutsal Proje: Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları, İstanbul.
- Gündüz, A. (2001). *Ortadoğu'da Demiryolu Ulaşımı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Güner, H. (1961). *Tarihte Kütahya*, Kütahya Vilâyet Yayınları, Kütahya.
- Güner, K. (2003). *Demiryollarının Gelişimi ve Kentleşme Olgusuna Etkisi*, (Basılmamış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gürbüz, A. K. (1999). "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, II/3, 169-193.
- Gürsoy, B. (1982). "Muharrem Kararnamesinin 100. Yılı", *Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.
- Güven, R. F. (2011). *Samsun'da Bir TCDD Lojmanı Restorasyon Önerisi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Haştemoğlu, H. Ş. (2012). *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi*, (Basılmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Haykır, Y. (2011). *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ.
- Hızlı, K. (2015). *İstanbul'un Ulaşım Projeleri (1856-1920)*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul.
- Hülagü, M. (2010). "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Işıksaçan, M. (1962). "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryolları Mecmuası*, 434-435, 7-10.
- Kağnıcıoğlu, C. (1964). *Tarihi ve Turistik Yönü ile Kütahya*, İstanbul Halk Basımevi, İstanbul.
- Kalyon, M. M. (2000). *Kütahya'da Selçuklu – Germiyan ve Osmanlı Eserleri*, Kütahya Belediyesi Kültür Yayınları, Kütahya.
- Kanberoğlu, N. (2018). "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914)", *Vakanüvis – Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, III/ Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, 158-187.
- Kaplan, F. (2007). *Yunan İşgalinin Kütahya ve Çevresindeki Etkileri*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

- Karabulut, Y. (1997). “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 163-187.
- Karadeniz, V., Akpınar, D. (2014). “Sivas-Erzurum Demiryolunun Yapım Süreci, Sosyo-İktisadi Etkileri ve Geleceği”, *Atatürk Dergisi*, III/1, 13-40.
- Karakaş, Ö. (2000). *19. Yüzyılın Sonu ve 20. Yüzyılın Başlarında Kütahya (Germiyan) Sancağı Salnameleri*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Karakaya, E. (2002). “Kütahya Mimari”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, Cilt 26, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara.
- Karayaman, M. (2014). “Kütahya Vilayet Hususi İdaresinin 1915-1920 Yılları Arasındaki Faaliyetleri”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 36, 117-140.
- Kaya, B. (2007). “Arşiv Belgelerine Göre Burdur Demiryolları”, *I. Burdur Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Fakülte Kitabevi Baskı Merkezi, Isparta.
- Kaynak, M. (1984). “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, 5, 69-75.
- Kaynak, M. (1985). “Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Malzemeleri İthalatı”, *H.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, III/1-2, 263-273.
- Kayserilioğlu, R. S. (2011). *Osmanlı’da Ulaşımın Serüveni I*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul.
- Kılıçoğlu, S., vd. (1969). “Kütahya”, *Büyük Lûgat ve Ansiklopedi*, Meydan Yayınevi, İstanbul.
- Koçan, N. (2011). “Tarihi Mekanlarda Kültürel Dönüşüm: Uşak Tarihi Tren Garı Örneği”, *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 11/2, 130-137.
- Koçan, N. (2012). “Kütahya-Eskigediz Tarihi Kent Dokusunun Peyzaj Mimarlığı Açısından Değerlendirilmesi”, *Ordu Üniversitesi Bilim ve Teknik Dergisi*, II/1, 81-96.
- Koçer, Ş. (1995). *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kodaman, B. (1990). “Avrupa Emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğu’na Giriş Vasıtaları (1838-1914)”, *Millî Kültür Dergisi*, II/1, 28-35.
- Kolay, A. (2011). *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Konukçu, E. (1992). “Manisa Demiryolu: Yapılış ve Gazete Haberleri (1865 – 1923)”, *Manisa Dergisi*, 1, 31-40.
- Kuban, D. (2010). “Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı”, *100 Yıl’da İki Mimar: Sedat Hakkı Eldem – Mehmet Emin Onat Sempozyumu*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.

- Kütükoğlu, M. (1974). *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri (1580-1838)*, Cilt I, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara.
- Meral, A. (2016). *19. Yüzyıl Mimarlığında Karaağaç İstasyon Kompleksi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- Merdol, A. (1983). “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt X, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Mete, K. (2009). *Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Kadar Kütahya’nın Sosyal ve Ekonomik Durumu (1839-1908)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Murat, S., Şahin, L. (2010). *Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Nazır, B. (2016). “İstanbul’dan Basra’ya Kadar Uzanacak Demiryolu İnşası Hakkında Norel’in Layihası”, *Mavi Atlas*, 6, 59-75.
- Okumuş, E. (2007). “Evliya Çelebi Kütahya’da”, *Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 26, 83-120.
- Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.
- Ortaylı, İ. (1983). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul.
- Ortaylı, İ. (2003). “Haydarpaşa-Bağdat”, *Demir Yol Tren Çağı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Öke, M. K., vd. (haz.) (2006). *Tarihin Tanıklığında: Evliya Çelebi’nin Kütahyası (Belgeler)*, İrfan Yayıncılık, İstanbul.
- Ölçen, S. (1999). *Kütahya Ansiklopedisi: A-H*, Cilt I, Kütahya Belediyesi Yayınları, Kütahya.
- Ölçen, S., Toroğlu, M. A. (haz.) (1998). *Kütahya’ 98*, Kütahya Belediyesi Yayınları, İzmir.
- Özbekler, K. (1981). “Kütahya”, *Ege Bölgesi Turizm Rehberi*, Doğruluk Yayınları, İzmir.
- Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları: Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Özten, M. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Anadolu Kentinde Bir Modernleşme Aracı Olarak İstasyon Caddesinin İncelenmesi: Ankara Örneği*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Öztoprak, İ., vd. (2014). “Kütahya”, *Cumhuriyet’in XV. Yılında Türkiye*, Cilt VI, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Öztürk, Ş. (2000). *1300-1310 Hicrî Yıllarında Hüdâvendigâr Vilâyetinde Kütahya Sancağı Sal-nâmelerinin Transkribesi ve Değerlendirilmesi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Özyiğit, H. (2017). “Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları”, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, XIV/39, 377-407.
- Özyüksel, M. (1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul.
- Özyüksel, M. (2000). *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Pamuk, Ş. (1978). “Osmanlı İmparatorluğu’nda Yabancı Sermaye; Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, 143-144.
- Pınar, İ. (Der.) (1998). *Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri*, Akademi Kitabevi, İzmir.
- Quataert, D. (1985). “19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt VI, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Quataert, D. (1987). *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadî Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Yurt Yayınları, Ankara.
- Saatçi, M. (1997). “İzmir – Kasaba Demiryolu”, *Turgutlu Sosyo-Ekonomik Tarihi Sempozyumu*, Manisa.
- Saatçioğlu, C. (2006). *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Safi, E. (2007). *Mustafa Kemal Atatürk: Demiryolu Sevdalısı*, T.C. Ulaştırma Bakanlığı TCDD Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Sarıaslan, Ü. (2004). *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası*, Otopsi Yayınları, İstanbul.
- Sarıca, M. (1983). *Siyasal Tarih*, Ar Basımevi, İstanbul.
- Satan, A. (2012a). “Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi”, *Osmanlı’da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, Çamlıca Yayınları, İstanbul.
- Satan, A. (2012b). “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, Çamlıca Yayınları, İstanbul.
- Satıcı, E. (2008). *19. Yüzyılda Hüdavendigâr Eyaleti*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Satılmış, S. (2016). “Osmanlı’da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu”, *Journal of History and Future*, II/2, 157-185.
- Semiz, Y. (1995). *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi (1909- 1926)*, Saray Kitabevi, Konya.
- Sezer, Ö. (2010). *Erken Cumhuriyet Döneminde Kırsalın İfadesi Bağlamında Demiryolları ve Köprüler (1930-1945)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Sobutay, G. L. (1996). *Türkiye 'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Sürgevil, S. (2011). *Basmane Garı ve Çevresi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İzmir.
- Şakacı, B. K. (2014). “Evliya Çelebi ve Kütahya: Geçmişe Yolculuk”, *Turkish Studies*, IX/11, 517-528.
- Şen, L. (2001). “Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri”, *Kebîkeç*, 11, 95-124.
- Şenyiğit, Ö. (2002). *Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.
- Taylan, O. T. (1936). *Demiryollar İşletmesi: Teşkilât, Tarifler, Katarlar ve Cer İşleri*, Nafia Vekaleti Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (1983). “Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt X, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (1999). “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, *Bilanço 1923 – 1998: 'Türkiye Cumhuriyeti'nin 75 Yılına Toplu Bakış' Uluslararası Kongresi*, Cilt II, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (2001). “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, *Kebîkeç*, 11, 125-163.
- Tezcan, N., Tezcan, S. (ed.) (2011). *Doğumunun 400. Yılında Evliya Çelebi*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Toprak, Z. (2003). “Demiryolu, Devlet ve Modernite”, *Demir Yol Tren Çağı*, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- Toydemir, S. (1954). “İlk Demiryoluna Ait Tarihi Vesikalar” *Demiryol Dergisi*, Türkiye'de İlk Demiryolu İşletmesinin 100'üncü Yıldönümü Özel Sayısı, 4-5.
- Tulay, A. S. (1981-1982). “Kütahya Arkeolojisi”, *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, Formül Yayınları, İstanbul.
- Tuncel, M. (1981-1982). “Kütahya İlinin Beşerî ve İktisadî Coğrafyası”, *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, Formül Yayınları, İstanbul.
- Uçak, H. İ. (2001). “Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu Dergileri”, *Kebîkeç*, 11, 251-277.
- Uygun, A. (2003). *Demir Yollarının Stratejik Önemi ve Model Ülke Türkiye'nin İncelenmesi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze.
- Uysal, A. O. (2017). “Germiyanogullarının Beylikler Devri Mimarlığındaki Yeri”, *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri: Tarih, Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-III: Germiyanoglu Beyliği*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

- Uzunçarşılı, İ. H. (1932). *Bizans ve Selçukiyelerle Germiyan ve Osman Oğulları Zamanında Kütahya Şehri*, İstanbul Devlet Yayınları, İstanbul.
- Ünal, M. (2009). *Endüstri Mirası Kapsamında İstanbul Yedikule TCDD Atölyelerinin Mimarisi ve Korunma Sorunları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- Ünan, S. (Haz.) (2014). *Kütahya Müzesi 2013 Yıllığı*, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayınları, Kütahya.
- Ünlüöner, K. (1992). “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Tarihi Gelişimi (Karayolları-Demiryolları)”, *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 5, 331-351.
- Üzümeri, M. E., vd. (1956). “Kütahya”, *Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt III, Ankara Yayınları, Ankara.
- Vanlı, Ş. (2006). *Mimariden Konuşmak: Bilinmek İstenmeyen 20. Yüzyıl Türk Mimarlığı: Eleştirel Bakış*, Cilt I, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara.
- Varlık, M. Ç. (1980). *XVI. Yüzyılda Kütahya Sancağı*, (Basılmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Varlık, M. Ç. (2002). “Kütahya”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, Cilt XXVI, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara.
- Varol, K. (der.) (2012). *Memleket Garları*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Yamaner, R. (1954). “Türkiye’de İlk Demiryol İşletmesinin 100’üncü Yıldönümü”, *Demiryol Dergisi*, Türkiye’de İlk Demiryolu İşletmesinin 100’üncü Yıldönümü Özel Sayısı, 1-3.
- Yavuz, M., Tavukçu, A. Y. (2012). “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, XXIX/1, 293-312.
- Yavuz, M. (2016). “Bağdat Demiryolu Mimarisi”, *Die Bagdadbahn Ein Umriss deutsch-türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge*, Hamburg.
- Yavuz, Ü. (2010). “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Yavuz, Z. (2010). *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yavuztürk, G. M. (2001). “Bir Garın Tarihinde Yolculuk”, *Kebîkeç*, 11, 223-234.
- Yazıcı, M. (2010). *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yazıcı, M. (2015). *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi Yayınları, Bursa.
- Yeşil, M. (1938a). *Kütahya İli İlçelerinin Tarihsel Durumları Hakkında Kısa Notlar*, Kütahya Vilâyet Yayınları, Kütahya.

- Yeşil, M. (1938b). *Kütahya İlinin Kısa Coğrafyası*, Ebüzziya Yayıncılık, İstanbul.
- Yıldırım, İ. (1999). “Elâzığ ve Çevresine Demiryollarının Gelişi”, *Dünü ve Bugünüyle Harput Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Elâzığ.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Yıldırım, İ. (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XII/1, 311-324.
- Yıldırım, S. (2010). “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Yıldırım, S. Ö. (2012). “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 End Engineering*, 5, 69-93.
- Yıldız, A. (2007). “Osmanlı İmparatorluğu’nun Borçlanmasında Yabancı Sermayenin Etkisi”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 37, 113-124.
- Yıldız, A. (2008). *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu’nun Rehabilitasyonu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- Yıldız, A. (2009). “Tarihi Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımları Çerçevesinde Kırklareli İstasyonu Lokomotif Deposu İçin Bir Koruma Önerisi”, *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, X/1, 27-36.
- Yıldız, A. (2013). “Kırklareli – Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi*, V/1, 51-61.
- Yıldız, A. (2017). “Demiryolu Mimarisinin Korunma Sorunları ve Kırklareli Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımı İçin Bir Öneri”, *Çukurova Üniversitesi Mühendislik/Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 32, 39-54.
- Yıldız, H. D. (1981-1982). “Kütahya’nın Tarihçesi”, *Atatürk’ün Doğumununun 100. Yılına Armağan: Kütahya*, Formül Yayınları, İstanbul.
- Yılmaz, D. (2011). “Osmanlı Modernleşme Sürecinde Demiryolu Ulaşımının Halkın Sosyo-Kültürel Yapısına Etkisi”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu*, Cilt II Uşak İli Kalkınma Vakfı Yayınları, İzmir.
- Yılmaz, Ö. F. (2011). *Sultan İkinci Abdülhamid Han’ın Hicaz Demiryolu Projesi*, Çamlıca Yayınevi, İstanbul.
- Yücel, M. S., Taşar, M. M. (2016). “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1, 293-342.
- Yüksel, A. (2008). *H. 1287 (M. 1870) – H. 1297 (M. 1880) Yılları Arasında Hüdavendigâr Vilayeti Salnamelerinde Kütahya Sancağı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Arşiv Belgeleri

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.00/732 no'lu dosya.

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.07/17 no'lu dosya.

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.00/27 no'lu dosya.

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.06/150 no'lu dosya.

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.06/152 no'lu dosya.

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.00/744 no'lu dosya.

TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü 19 no'lu dosya.

TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü 20 no'lu dosya.

TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü 21 no'lu dosya.

TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü 55 no'lu dosya.

TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü 58 no'lu dosya.

EKLER

Kütahya'daki Tren İstasyonları

	Yapının Adı	Tarihi	Yeri	Mimarı	Tescil Tarihi	Plan Tipi	Kullanım Durumu
1	Alayunt İstasyonu	1893	Merkez İlçesi	Bilinmiyor	03.03.1998	Tip II	İstasyon Binası
2	Sabuncupınar İstasyonu	1895	Merkez İlçesi	Bilinmiyor	29.11.2002	Tip III	İstasyon Binası
3	Dumlupınar İstasyonu	1897	Dumlupına İlçesi	Bilinmiyor	07.03.2003	Tip III	İstasyon Binası
4	Köprüören İstasyonu	1928	Merkez İlçesi	Bilinmiyor	02.05.2003	Tip I	İstasyon Binası
5	Tavşanlı İstasyonu	1928	Tavşanlı İlçesi	Bilinmiyor	01.08.1999	Tip III	Ek Hizmet Binası
6	Emirler İstasyonu	1928	Tavşanlı İlçesi	Bilinmiyor	-	Tip I	İstasyon Binası
7	Demirli İstasyonu	1929	Emet İlçesi	Bilinmiyor	-	Tip I	İstasyon Binası
8	Değirmisaz İstasyonu	1930	Tavşanlı İlçesi	Bilinmiyor	-	Tip II	İstasyon Binası
9	Balıköy İstasyonu	1930-1931	Tavşanlı İlçesi	Bilinmiyor	07.05.1999	Tip I	İstasyon Binası

Ek-1: Kütahya'daki Tren İstasyonları.

Kütahya'daki Tren İstasyonu Sahalarında Bulunan Yapı Türleri

		Yolcu Binaları	Lojmanlar	Su Depoları	Hangarlar	Ambarlar	Tuvalet Binaları
1	Alayunt İstasyonu	X	X			X	X
2	Sabuncupınar İstasyonu	X	X			X	X
3	Dumlupınar İstasyonu	X	X		X	X	X
4	Köprüören İstasyonu	X	X	X		X	X
5	Tavşanlı İstasyonu	X	X	X		X	
6	Emirler İstasyonu	X				X	
7	Demirli İstasyonu	X				X	X
8	Değirmisaz İstasyonu	X				X	
9	Balıköy İstasyonu	X	X			X	

Ek-2: Kütahya'daki Tren İstasyonu Sahalarında Bulunan Yapı Türleri.

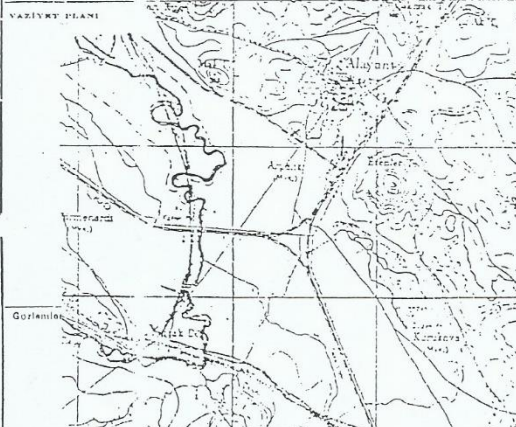
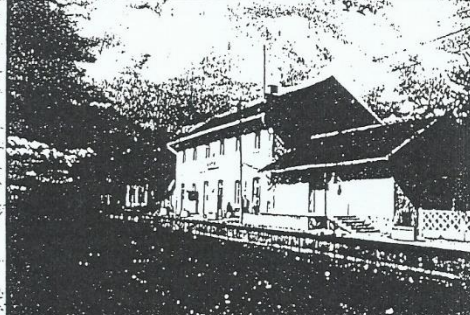
Yapılarda Görülen Plan Tipleri

		Osmanlı Dönemi			Cumhuriyet Dönemi		
		Tip I	Tip II	Tip III	Tip I	Tip II	Tip III
1	Alayunt İstasyonu		X				
2	Sabuncupınar İstasyonu			X			
3	Dumlupınar İstasyonu			X			
4	Köprüören İstasyonu				X		
5	Tavşanlı İstasyonu						X
6	Emirler İstasyonu				X		
7	Demirli İstasyonu				X		
8	Değirmisaz İstasyonu					X	
9	Balıköy İstasyonu				X		

Ek-3: Kütahya'daki İstasyon Yapılarında Görülen Plan Tipleri.

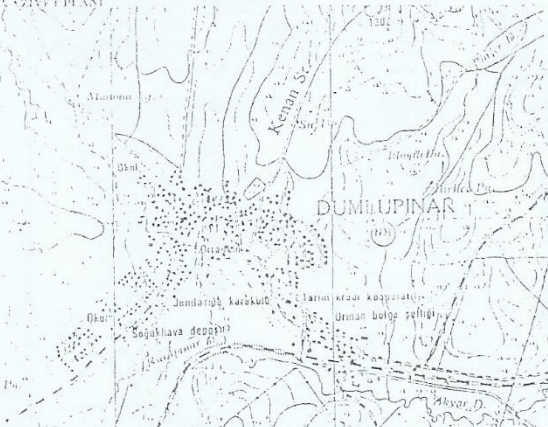
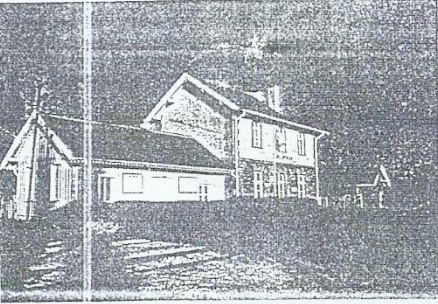
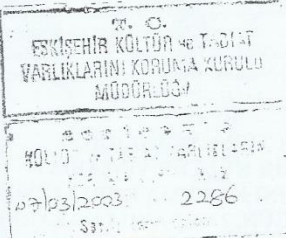
Alayunt İstasyonu Envanter Fişi

43.01/042

AVRUPA KONSEVİ TÖRE	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ D.K.V.K.B. KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	ANIT	ENVANTER NO HARİTA NO																																																				
İL: KÜTAHYA	İLÇE: KÜTAHYA	İLÇE MERKEZİ: ALAYUNT KÖYÜ	KORUMA DURUMU: ANİTSEL 1 2 3 KORUNMA DURUMU: ÇEVRESİZ 1 2 3 KORUNMA DURUMU: ÇEVREYARAR																																																				
ADİ: ALAYUNT TRE- İSTASYONU BİNASI	YAPILAN TARİHİ: 1993	YAPAN: -	MİMARİ ÇAĞI: OKANLI I YAKIYI: -																																																				
<p>GÖRSEL TANIM: KÜTAHYA Merkez, Alayunt köyünde bulunan 1993 yılında işletmeye açılan Alayunt Tren İstasyonu- daki iki katlı bina mimari ve tarihi yönünden anıtsal yapı olarak tescil edilmiştir. Keeme taştan yapıya kirizmitli yapılar; İstasyon binası, üç lojman, bir umbar ve bir tuğla bakım binasında bulunmaktadır.</p>																																																							
KORUMA DURUMU:	A İYİ B ORTA C FENİ	TANIMLI YAPı: A B C	DİR YAPı: A B C																																																				
VAZİYET PLANI:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>F</td> <td>G</td> <td>H</td> <td>I</td> <td>J</td> <td>K</td> <td>L</td> <td>M</td> <td>N</td> <td>O</td> <td>P</td> <td>Q</td> <td>R</td> <td>S</td> <td>T</td> <td>U</td> <td>V</td> <td>W</td> <td>X</td> <td>Y</td> <td>Z</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z																										
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z																														
																																																							
BUGÜNKÜ SAHİBİ:	P.C.D.D.Y.	Bakımından Sorumlu Olması Gereken Kuruluş:	P.C.D.D.Y.																																																				
Yapılan Onarımlar:																																																							
<p>Ayrıntılı Tanım: Kütahya merkez, Alayunt köyünden geçen tren yolunun üzerinde kurulu iki katlı binalar 20.04.1998 günü inceleme yapılmıştır. Alayunt tren istasyonu gö- rülen binanın bir katlıdır. 1993 yılında işletmeye açılmış bir istasyon binasıdır. İstasyon 2703 parsel, 2674 cild numaralı ile tapuda kayıtlı ve 24.494 m² lik arazi alanına sahiptir. İstasyon ana binası, umbar, üç lojman ve tuğla bakım binasının olması ve tarihi yönüyle tescil edilmiştir. Keeme yapılanlardır. İstasyon ana binası iki katlı olup, keeme taştan inşa edilmiştir. İki kat lojman olarak, alt katın bekleme salonu, idari bölümler yer almak- tedir. İki kat arası ahşap yapılmış olup, keeme çatılı marulıya kirizmitli yapılanlardır. Keeme pencere ve kapuların kenarlarında keeme taşlar, keeme yapılan bir süzme olmaktadır. Kitabesi olmayan olan istasyon binası be- vaz ve çam gübeği yeşili ile badımlanmıştır. İstasyon ana binası ve diğer bunların anıtsal yapı olarak tescil edilerek koruma altına alınması gerek- mektedir.</p>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Teknik Bilgi:</td> <td>SU</td> <td>Elektrik</td> <td>Isıtma</td> <td>Kalıtım</td> </tr> <tr> <td>Orjinal Kullanımı:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bugünkü Kullanımı:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Öncelikli Kullanımı:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Hazırlayan: Mustafa İZZET Sahibi: ANKACI Mustafa İZZET Arkeolog: Mustafa İZZET</p> <p>Kontrol Eden: Mustafa İZZET 30/11/1998 Kurul Olayı: 30/11/1998</p> <p>No.: / / 19 / / 19 / / 19</p>		Teknik Bilgi:	SU	Elektrik	Isıtma	Kalıtım	Orjinal Kullanımı:					Bugünkü Kullanımı:					Öncelikli Kullanımı:																																				
Teknik Bilgi:	SU	Elektrik	Isıtma	Kalıtım																																																			
Orjinal Kullanımı:																																																							
Bugünkü Kullanımı:																																																							
Öncelikli Kullanımı:																																																							
Yayın Tarihi:		Ekler:																																																					
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Rapor</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Fotoğraf</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Rölüve Projesi</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Restorasyon Projesi</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Harita</td> <td></td> </tr> </table>		Rapor	X	Fotoğraf	X	Rölüve Projesi		Restorasyon Projesi		Harita																																											
Rapor	X																																																						
Fotoğraf	X																																																						
Rölüve Projesi																																																							
Restorasyon Projesi																																																							
Harita																																																							

Ek-5: Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.01/042 no.lu dosya.

Dumlupınar İstasyonu Envanter Fişi

KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		43.07/17																																														
İL: KÜTAYHA	İLÇESİ: DÜMLUPINAR	MAHALLE KÖY VEYA NİVAKH KABAŞTRO Pafta	Merkez Ada Parsel																																													
SÖZLEŞME NO VE TARİHİ																																																
ADI: Dumlupınar Tren İstasyonu Binası	YAPTIRAN : 1897	YAPAN :	YAPILMA TARİHİ (YIL)																																													
GENEL TANIMI: Kütahya İli, Dumlupınar İlçe Merkezindeki Tren İstasyonu binasıdır.																																																
KORUMA DÜZGÜNÜ		FOTOĞRAF																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>N</td> <td>İYİ</td> <td>TASİYİCİ YAPI</td> <td>N</td> <td>DIŞ YAPI</td> <td>X</td> <td>ÜST YAPI</td> <td>X</td> <td>İÇ YAPI</td> <td>A</td> <td>SÜSLEM ELEMENLARI</td> <td>A</td> <td>RI TÜBET</td> <td>A</td> <td>YOK</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>ORTA</td> <td></td> <td>B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td>X</td> <td>ÖNEMLİ</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>FENA</td> <td></td> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>C</td> <td></td> <td>C</td> <td></td> <td>C</td> <td></td> </tr> </table>		N	İYİ	TASİYİCİ YAPI	N	DIŞ YAPI	X	ÜST YAPI	X	İÇ YAPI	A	SÜSLEM ELEMENLARI	A	RI TÜBET	A	YOK	B	ORTA		B						X		X		X	ÖNEMLİ	C	FENA		C						C		C		C			
N	İYİ	TASİYİCİ YAPI	N	DIŞ YAPI	X	ÜST YAPI	X	İÇ YAPI	A	SÜSLEM ELEMENLARI	A	RI TÜBET	A	YOK																																		
B	ORTA		B						X		X		X	ÖNEMLİ																																		
C	FENA		C						C		C		C																																			
ZARFI PLANI		FOTOĞRAF																																														
																																																
BÜGÜNKÜ SAHİBİ		BAKIMINDAN SORUMLU OLMASI GEREKEN KURULUŞ																																														
T.C. Devlet Demir Yolları		T.C. Devlet Demir Yolları																																														
YAPILAN ONARIMLAR																																																
AYRINTILI TANIM :		TEKNİK BİLGİLER																																														
<p>Kütahya İli, Dumlupınar İlçe Merkezinde, İzmir-Miyon trenyolu güzergahında, 1897 yılında hizmete açılmış bir istasyon binasıdır. Ana bina 3ü, yanlardaki bitişik bekleme ve ambar binaları teki katlıdır. Marsilya karemitte örtülmüştür.</p>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>SU</td> <td>ELEKTRİK</td> <td>ISITMA</td> <td>KANALİZASYON</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> </table>		SU	ELEKTRİK	ISITMA	KANALİZASYON	X	X	X	X																																					
SU	ELEKTRİK	ISITMA	KANALİZASYON																																													
X	X	X	X																																													
		ORJİNAL KULLANIMI																																														
		Tren İstasyonu Binası																																														
		BÜGÜNKÜ KULLANIMI																																														
		Tren İstasyonu binası																																														
		ÖNERİLEN KULLANIM																																														
		Tren İstasyonu Binası																																														
		HAZIRLAYANLAR																																														
		27.12.2003																																														
		Sabiha PAZARCI Arkeolog																																														
		Metin İMREN Arkeolog																																														
YAYIN GİZİNİ:		KONTROL EDEN :																																														
EKLER		Metin TÜRKÜZÜN Müze Müdürü																																														
RAPOR		Kurul Onayı																																														
FOTOĞRAF		NOT :																																														
RÖLEVE PROJESİ																																																
RESTORASYON PROJESİ																																																
HARİTA		Revizyon																																														
KROKİ																																																
KİTABE		Kurul kararları																																														
YAKFIYE																																																

Ek-7: Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.07/17 no.lu dosya.

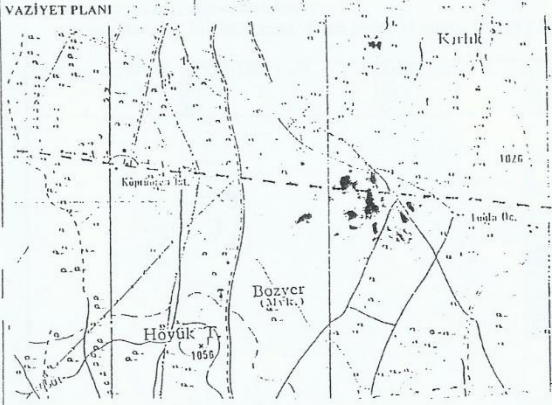
Köprüören İstasyonu Envanter Fişi

43.00/744

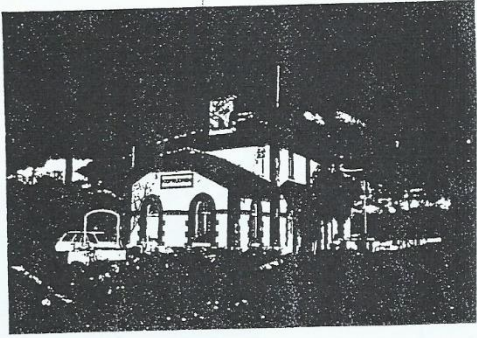
KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	ANIT	HARİTA NO: Kütahya J23-b1
İLÇESİ : Merkez	MAHALLE KÖY VEYA MEVKİİ : Köprüören köyü	KORUMA DERECESESİ
	KADASTRO : Pafta Ada Parsel	ANITSAL
		ÇEVRESEL
		ÇEVREYE AYKIRI
YAPITIRAN : T.C.D.D.Y.	YAPAN :	MİMARİ ÇAĞI : Cumhuriyet (USLUP)
TANIM : Köprüören Tren İstasyonu Binası		
TANIM : Kütahya İli, Merkez, Köprüören köyüne yaklaşık 1,5km. mesafede, Kütahya-Izmir tren yolu güzergahı üzerinde yer almaktadır.		

KORUMA DURUMU	X İYİ	TAŞIYICI YAPI	X DIŞ YAPI	X ÜST YAPI	X İÇ YAPI	A SÜSLEME ELEMENLARI	A RUTUBET	A YOK
	B ORTA		B	B	B	X	X	X İZİ VAR
	C FENA		C	C	C	C	C	C ÖNEMLİ

VAZİYET PLANI



FOTOĞRAF



BUGÜNKÜ SAHİBİ	T.C. Devlet Demir Yolları	BAKIMINDAN SORUMLU OLMASI GEREKEN KURULUŞ																																																																																																												
		T.C. Devlet Demir Yolları																																																																																																												
YAPILAN ONARIMLAR																																																																																																														
.İNTİLİ TANIM :																																																																																																														
Kütahya-Izmir tren yolu hattı güzergahında köye yaklaşık 1,5km. mesafede yer almaktadır. 1928 yıllarında işletmeye açılan istasyondaki ana bina iki katlı, yanlardaki bitişik bekleme ve ambar binaları tek katlıdır. İstasyon binası kesme taştan yapılmış olup, Marsilya kiremit ile örtülüdür.																																																																																																														
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ</p> <p style="text-align: center;">KORUMA DURULUMU : 54/105/10003/600 ve 2352</p> <p style="text-align: center;">Seyit İsmail Akıncı</p> </div>																																																																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="5">TEKNİK BİLGİLER</td> <td>SU</td> <td>ELEKTRİK</td> <td>ISITMA</td> <td>KANALİZAS</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td colspan="5">ORJİNAL KULLANIMI</td> <td colspan="4">Tren İstasyonu Binası</td> </tr> <tr> <td colspan="5">BUGÜNKÜ KULLANIMI</td> <td colspan="4">Tren İstasyonu binası</td> </tr> <tr> <td colspan="5">ÖNERİLEN KULLANIM</td> <td colspan="4">Tren İstasyonu Binası</td> </tr> <tr> <td colspan="9">HAZIRLAYANLAR</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Sabiha PAZARCI</td> <td>Arkeolog</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">02.06.2003</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Metin İMREN</td> <td>Arkeolog</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td colspan="9">KONTROL EDEN :</td> </tr> <tr> <td colspan="9">Metin TÜRKÜZÜN Müze Müdürü</td> </tr> <tr> <td colspan="9">Kurul Onayı</td> </tr> <tr> <td colspan="9">NOT :</td> </tr> </table>			TEKNİK BİLGİLER					SU	ELEKTRİK	ISITMA	KANALİZAS						X	X	X	X	ORJİNAL KULLANIMI					Tren İstasyonu Binası				BUGÜNKÜ KULLANIMI					Tren İstasyonu binası				ÖNERİLEN KULLANIM					Tren İstasyonu Binası				HAZIRLAYANLAR									Sabiha PAZARCI		Arkeolog			02.06.2003				Metin İMREN		Arkeolog							KONTROL EDEN :									Metin TÜRKÜZÜN Müze Müdürü									Kurul Onayı									NOT :								
TEKNİK BİLGİLER					SU	ELEKTRİK	ISITMA	KANALİZAS																																																																																																						
					X	X	X	X																																																																																																						
ORJİNAL KULLANIMI					Tren İstasyonu Binası																																																																																																									
BUGÜNKÜ KULLANIMI					Tren İstasyonu binası																																																																																																									
ÖNERİLEN KULLANIM					Tren İstasyonu Binası																																																																																																									
HAZIRLAYANLAR																																																																																																														
Sabiha PAZARCI		Arkeolog			02.06.2003																																																																																																									
Metin İMREN		Arkeolog																																																																																																												
KONTROL EDEN :																																																																																																														
Metin TÜRKÜZÜN Müze Müdürü																																																																																																														
Kurul Onayı																																																																																																														
NOT :																																																																																																														
EKLER																																																																																																														
RAPOR	X																																																																																																													
FOTOĞRAF	X																																																																																																													
RÖLEVE PROJESİ																																																																																																														
RESTORASYON PROJESİ																																																																																																														
HARİTA	X																																																																																																													

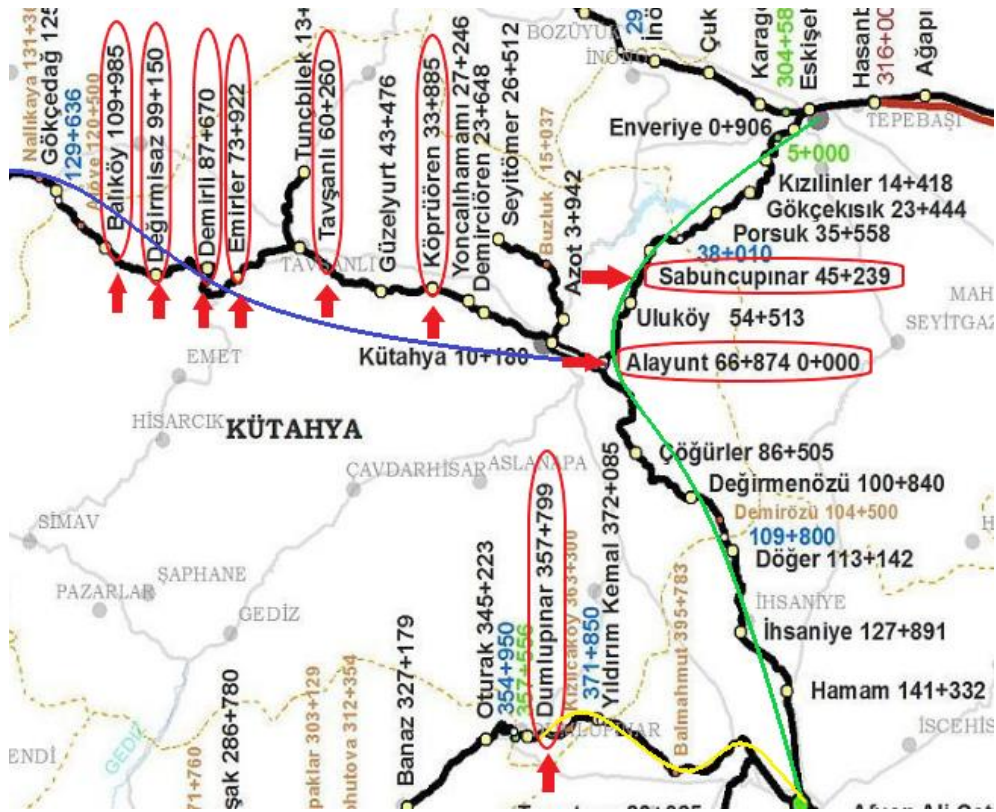
Ek-8: Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 43.00/744 no.lu dosya.

Emirler İstasyonu Bina Fişi

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fiş No. 110			
Birinci İşletme mintakasında Emirler da 73-827 Km. de bulunan İstasyon binası a ait F İ Ş ve lojman					
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
4	5 .53.54. 56			kargir	
Kilometre mevkii	Cari hatta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve istimalik bedeli	veya Tahmin olunan değeri
sağda 73-827	14.00 m.		Tek kat 2 kat Bodrum	85.18 m2 96.00 " 64.00 "	11825.20 L. 24000.00 L. 39125.20
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		Şağilinin adı, vazifesi			
yoktur		Mukasei Muharrem İlbilge. Bir oda hela matbah 43192 Sınır 3. İstasyon şefi İSİS Burhan başak 3. Oda salon matbah, banyo, hela, bodrum.			
Ne olarak kullanıldığı		İcarda ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisaffi iradı		
İstasyon binası ve lojman olarak		değildir	değildir		
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. h hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı		
yoktur	Muafır		Muafır		
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı				
Muafır	Muafır				
2/ Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih :			
1V. Müfettiş.Y 23756 Orhan Bakır		Yüksek Mühendis 38979 Mehmet Çetiner		Şube 14 şefi 11282 Münip Sun	
<i>O. Bakır</i>		<i>M. Çetiner</i>		<i>M. Sun</i>	
64					

Ek-12: Afyon 7. Bölge Müdürlüğü 21 no.lu dosya.

HARİTALAR



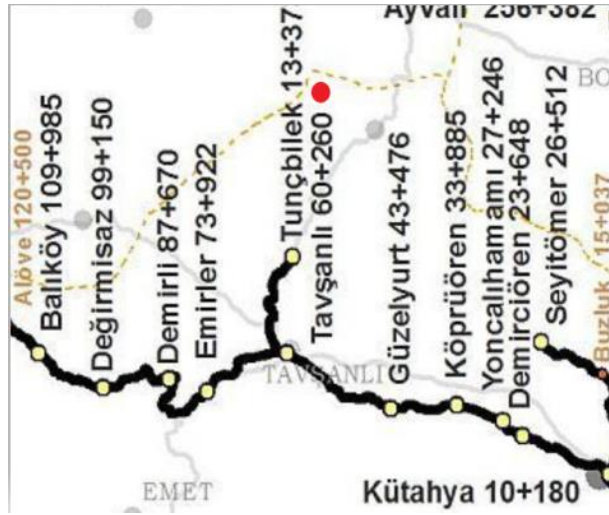
Harita 1: Kütahya İlinde Yer Alan Tren İstasyonu Binaları.



Harita 2: Alayunt Tren İstasyonu.



Harita 6: Köprüören Tren İstasyonu.



Harita 7: Tavşanlı Tren İstasyonu.



Harita 8: Demirli Tren İstasyonu.

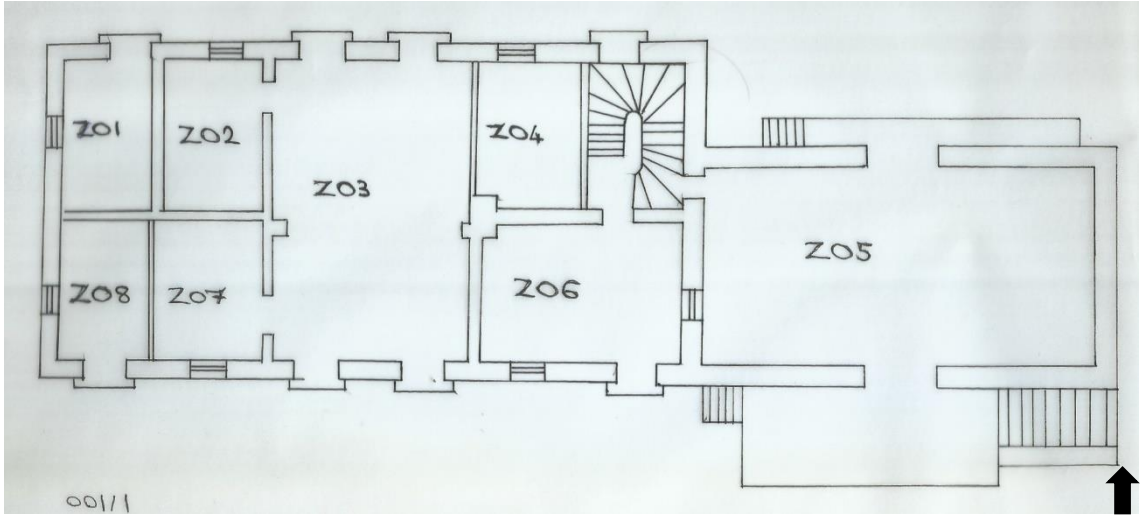


Harita 9: Değirmisaz Tren İstasyonu.

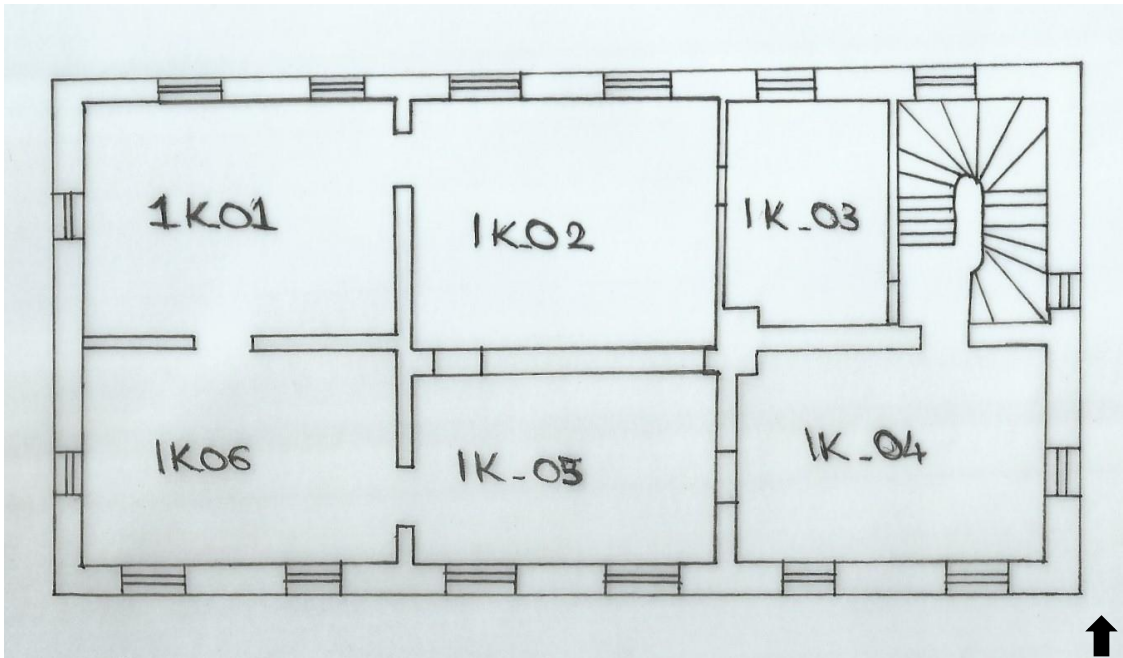


Harita 10: Balıköy Tren İstasyonu.

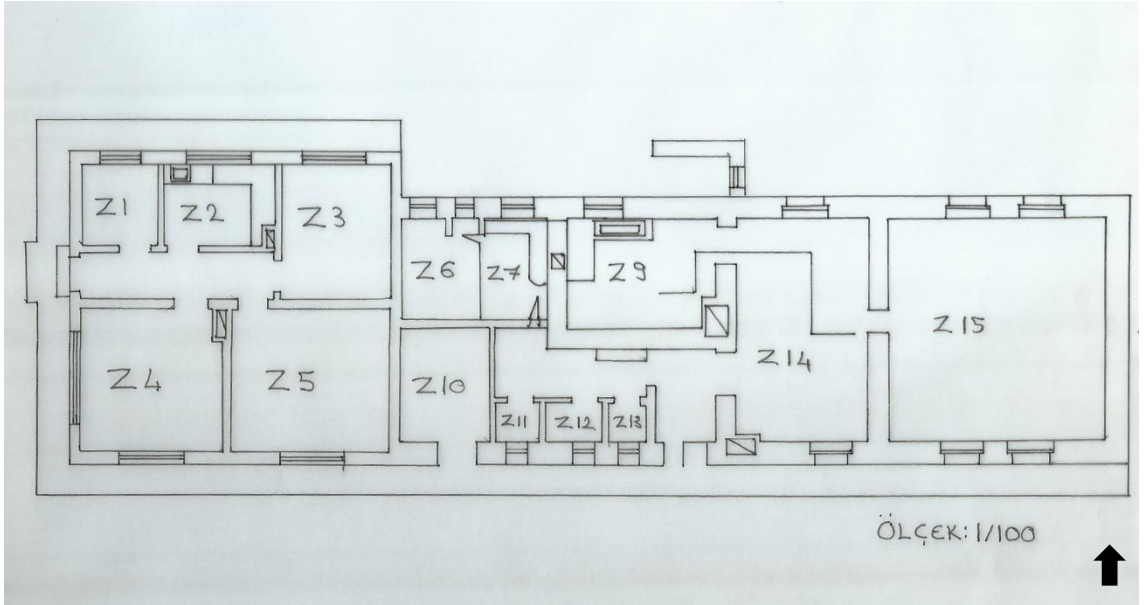
PLAN VE KESİTLER



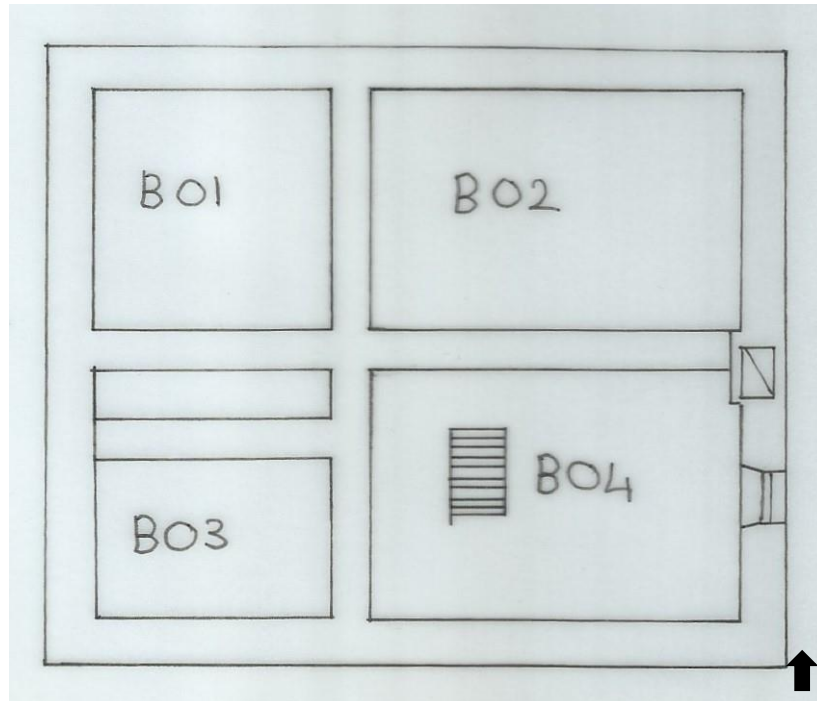
Plan 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



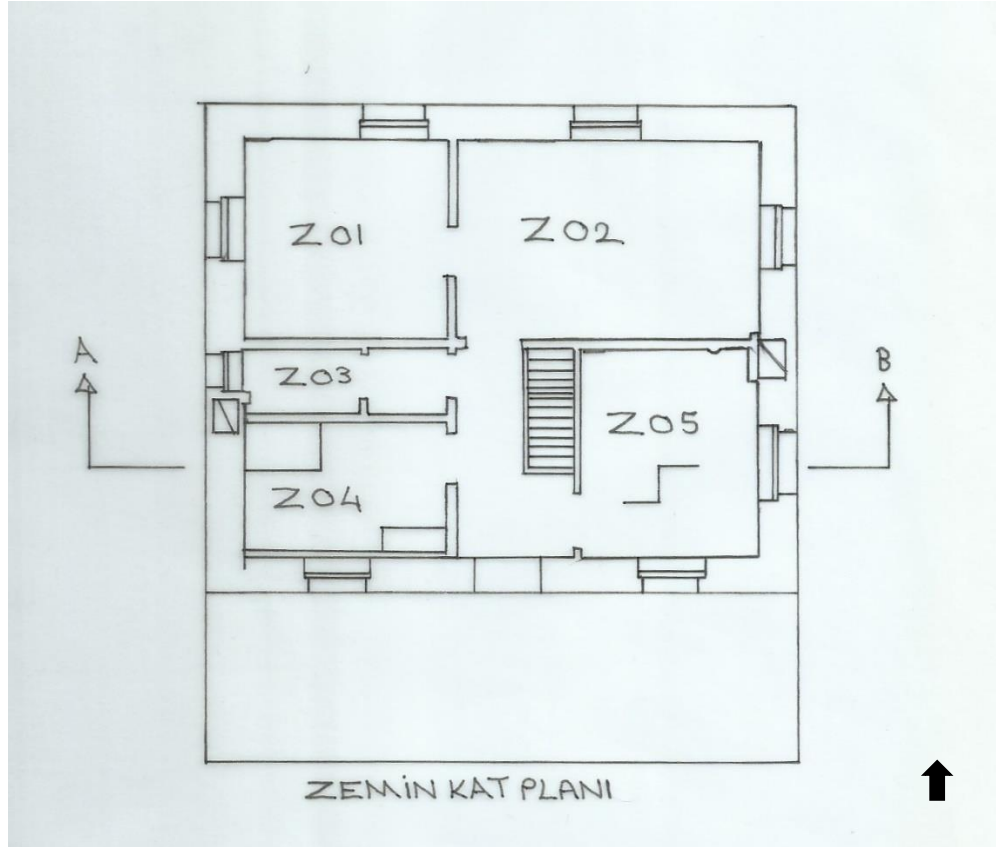
Plan 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



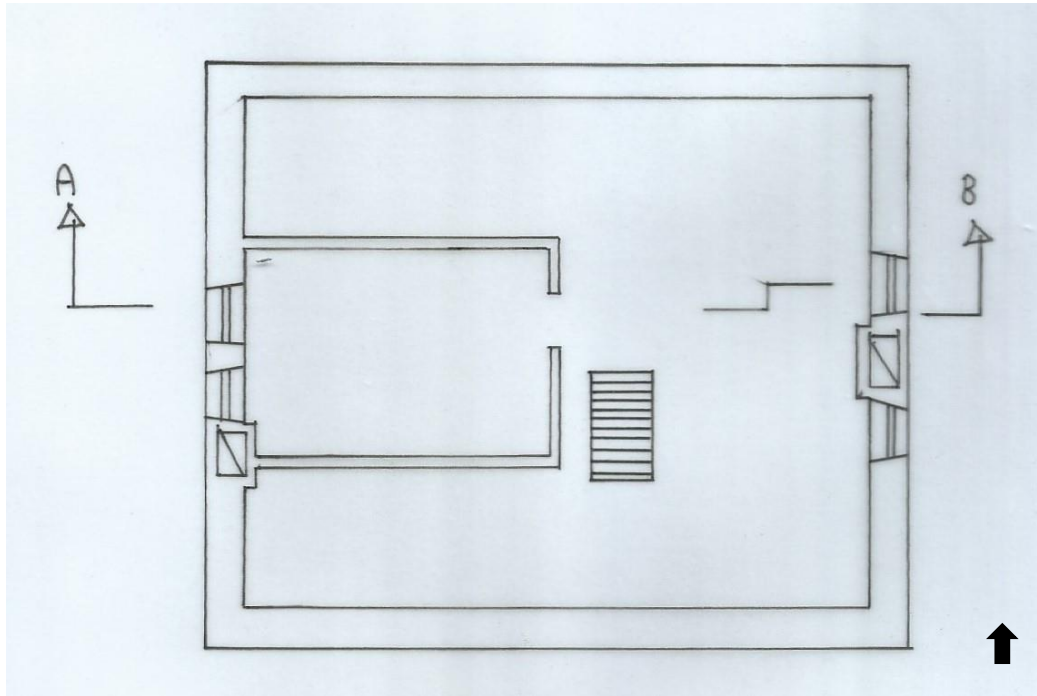
Plan 3: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



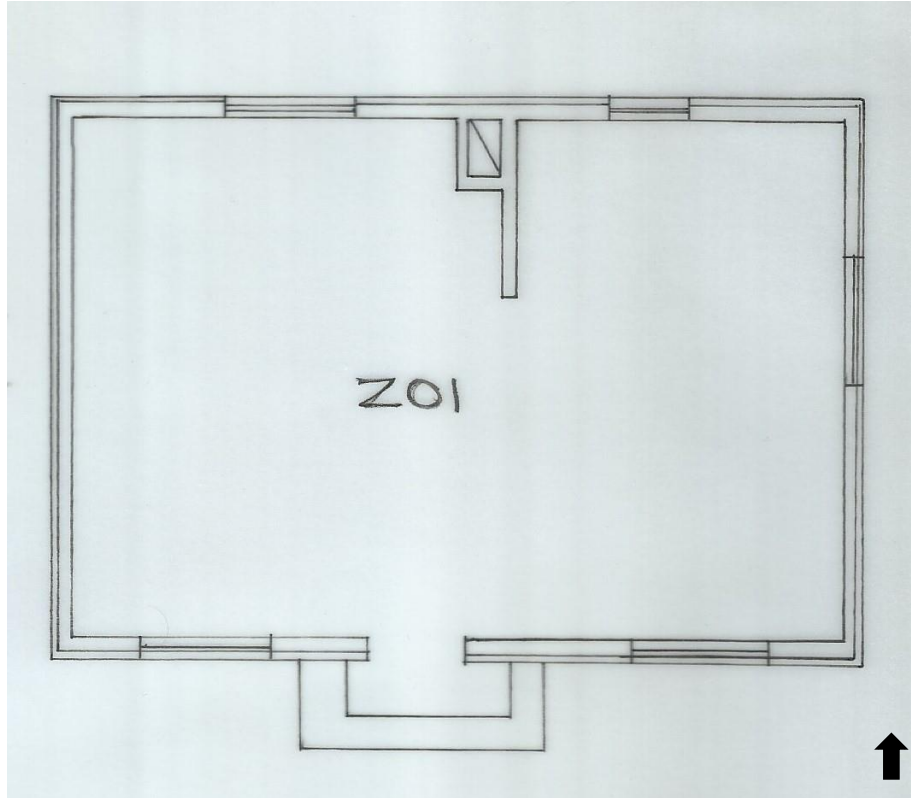
Plan 4: Alayunt İstasyonu Kısım Şefi Lojmanı Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



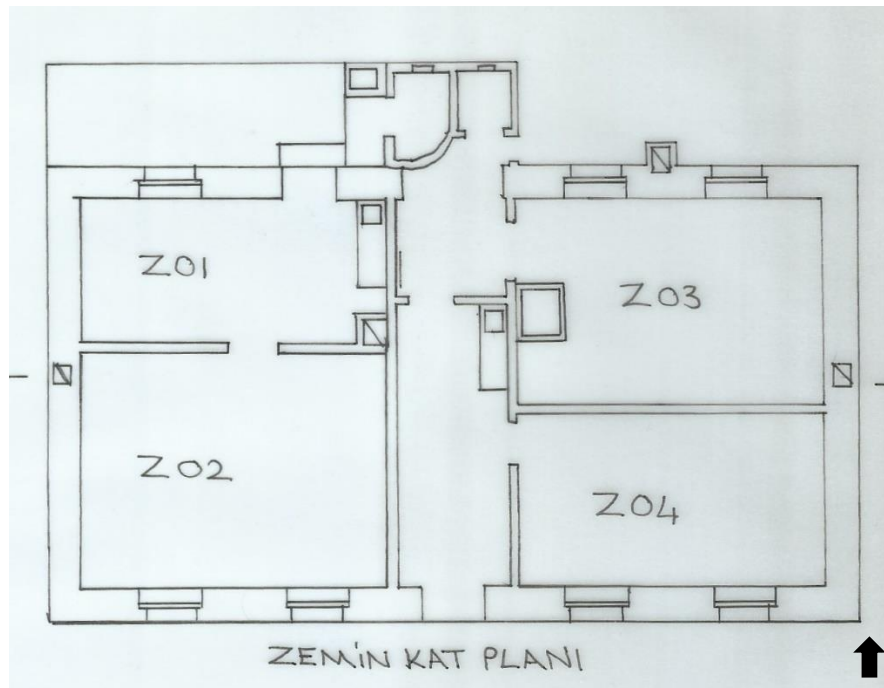
Plan 5: Alayunt İstasyonu Kısım Şefi Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



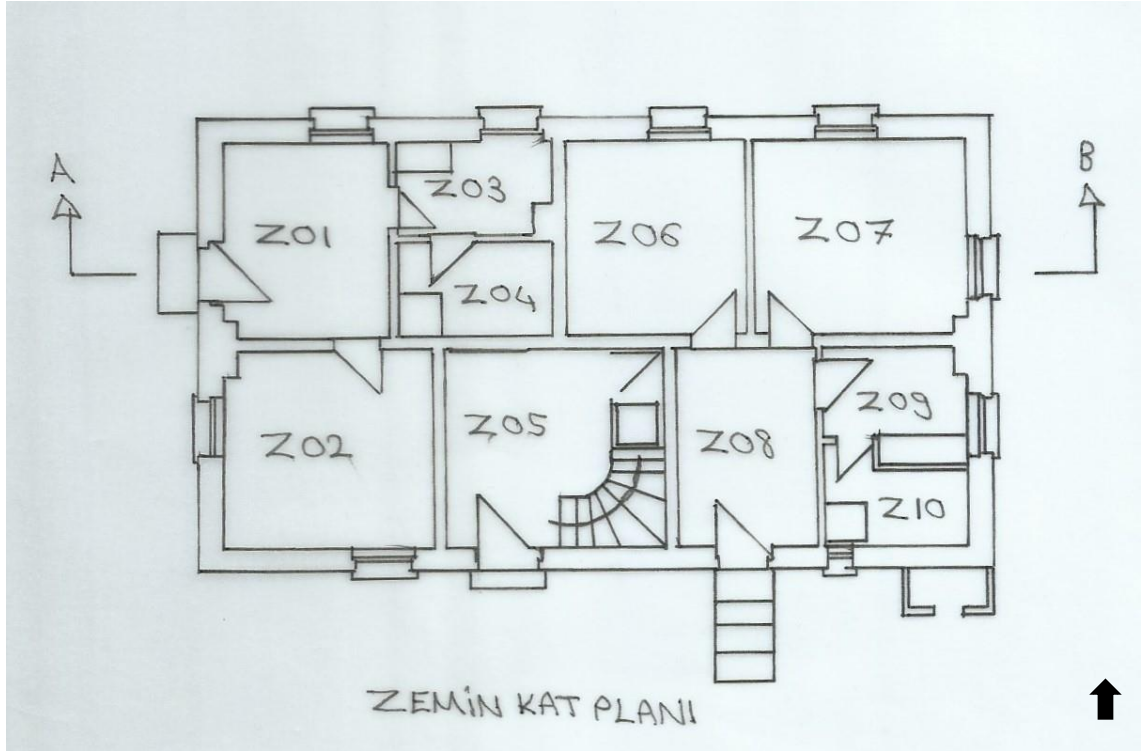
Plan 6: Alayunt İstasyonu Kısım Şefi Lojmanı Tavan Arası Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



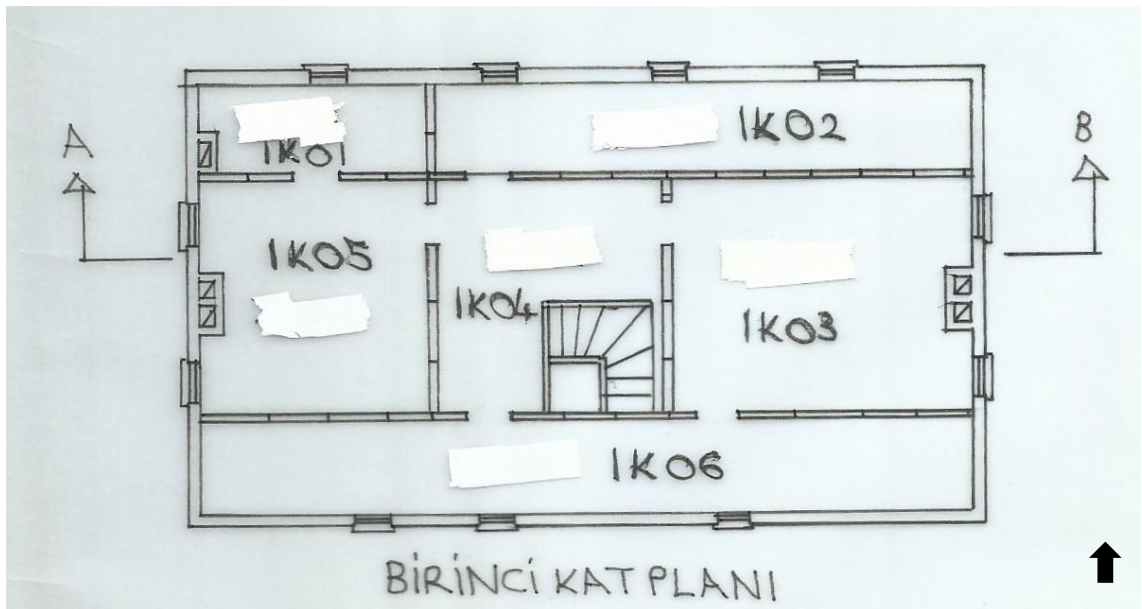
Plan 7: Alayunt İstasyonu Kısım Şefliği Yazıhanesi Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



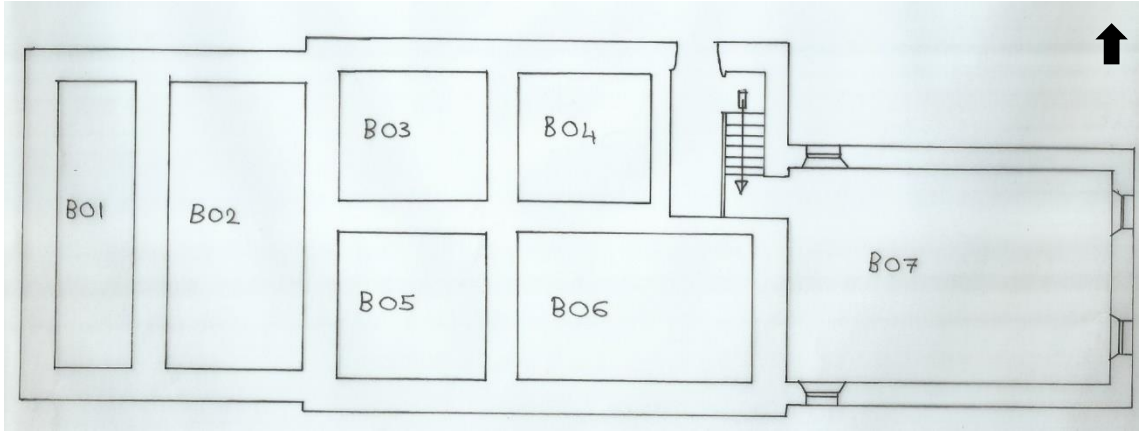
Plan 8: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



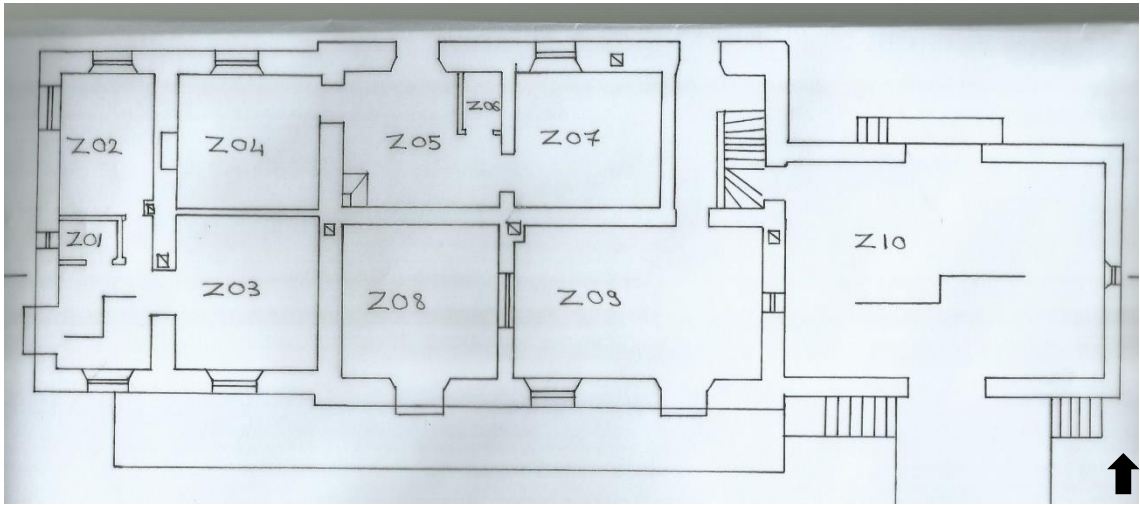
Plan 9: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



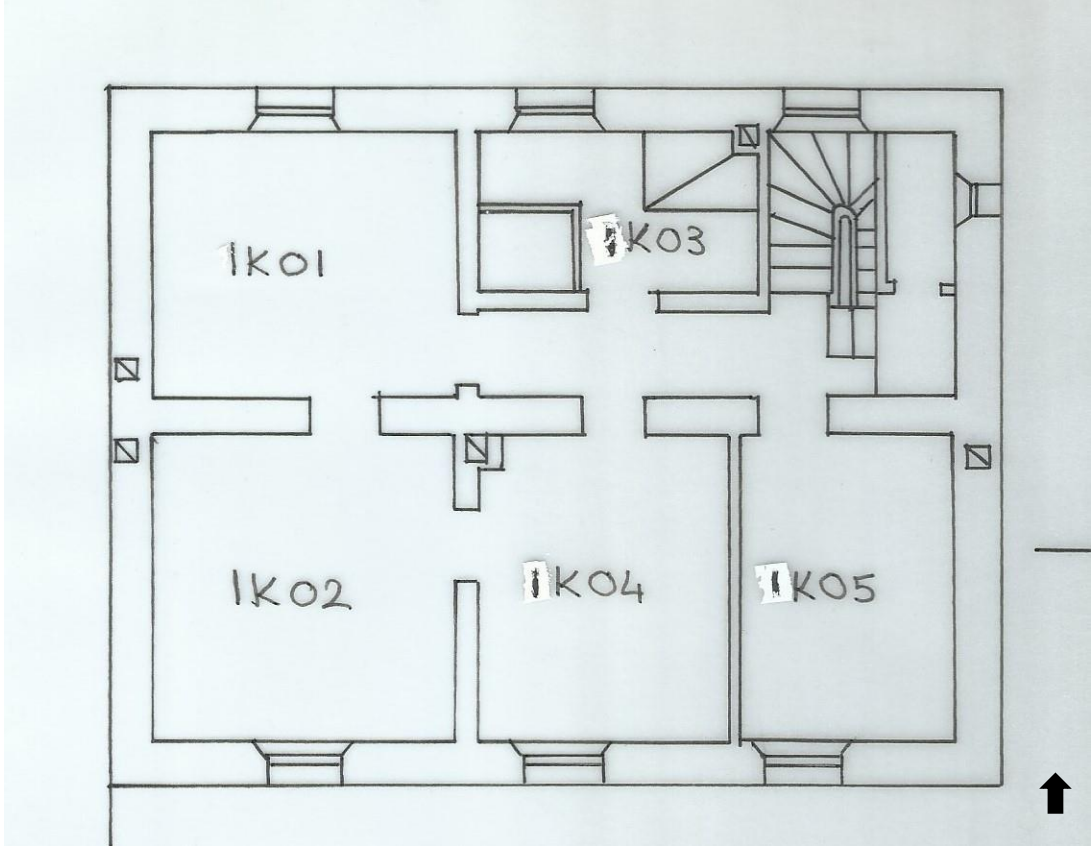
Plan 10: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



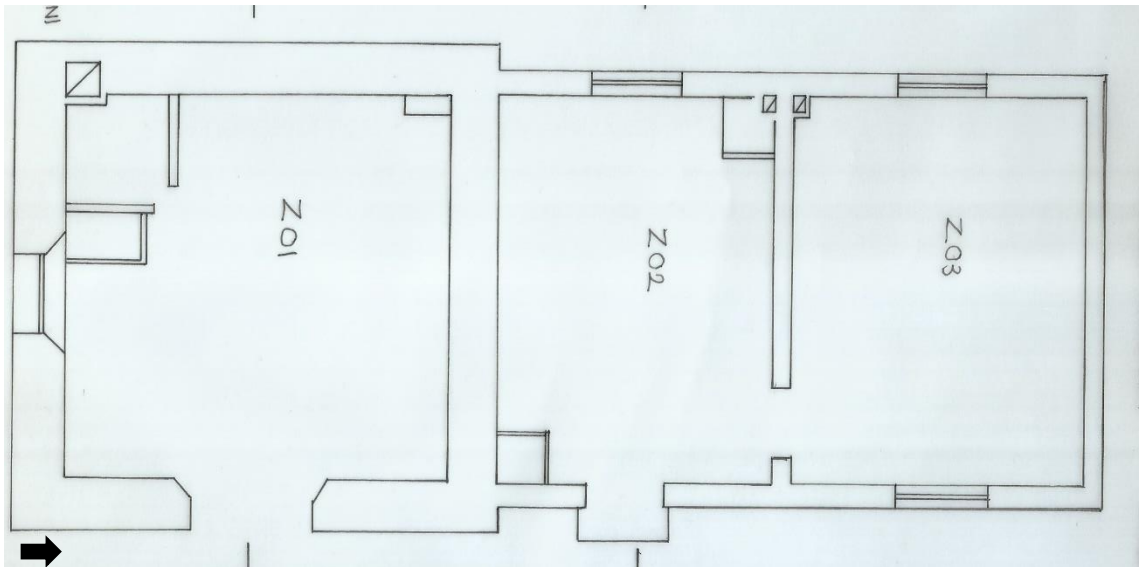
Plan 11: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Plan (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



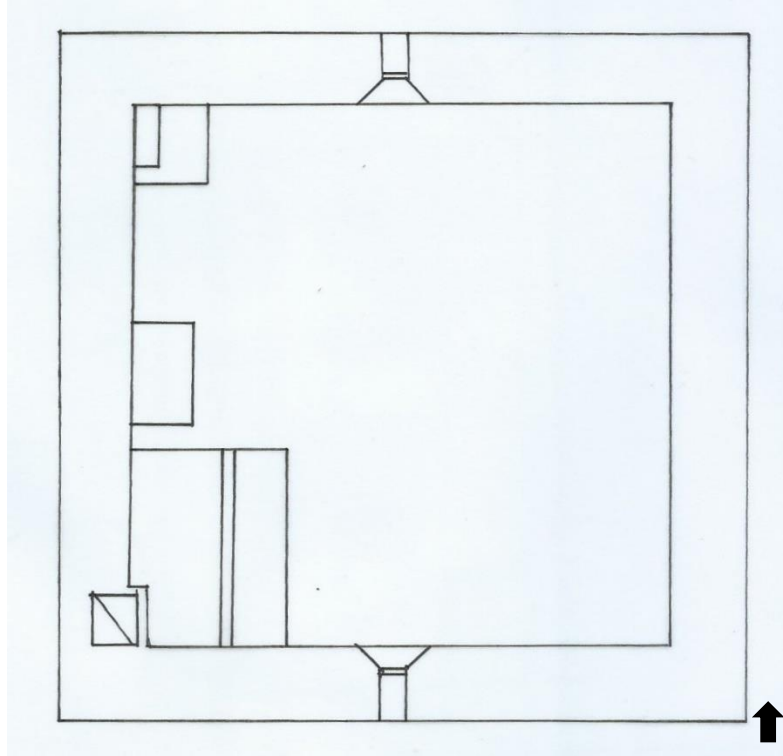
Plan 12: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



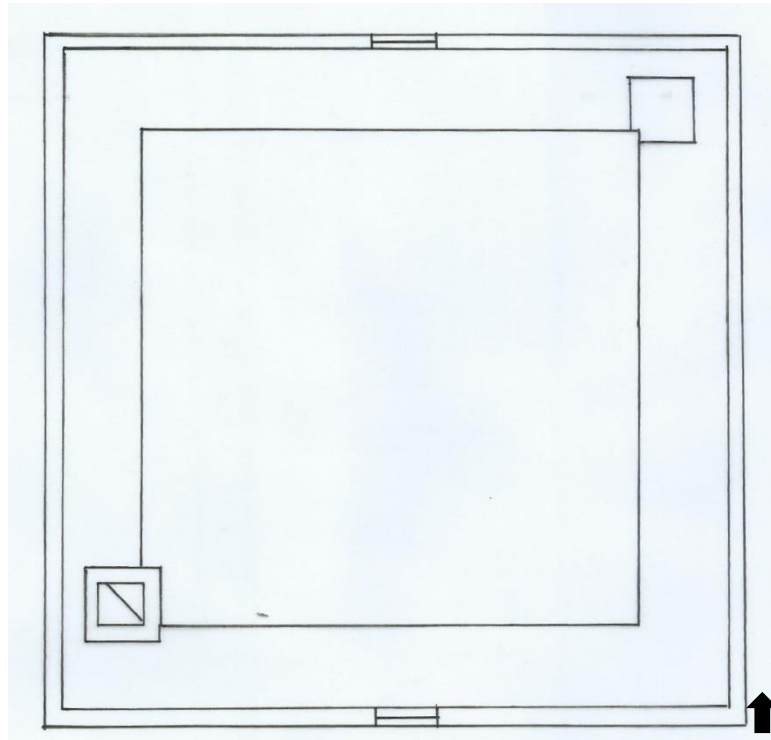
Plan 13: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



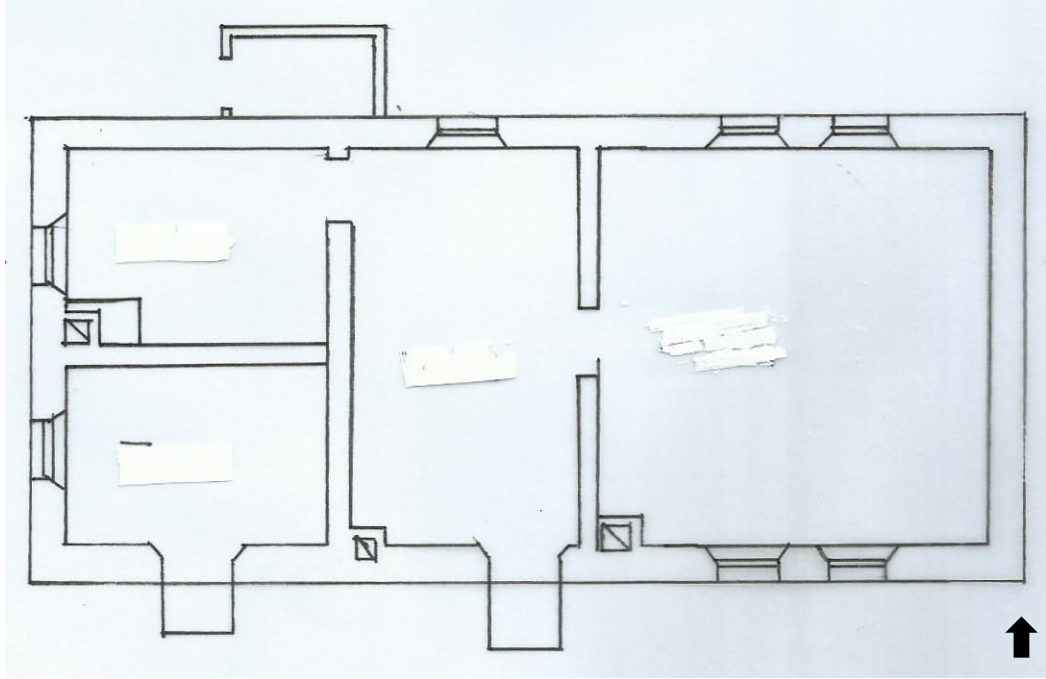
Plan 14: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



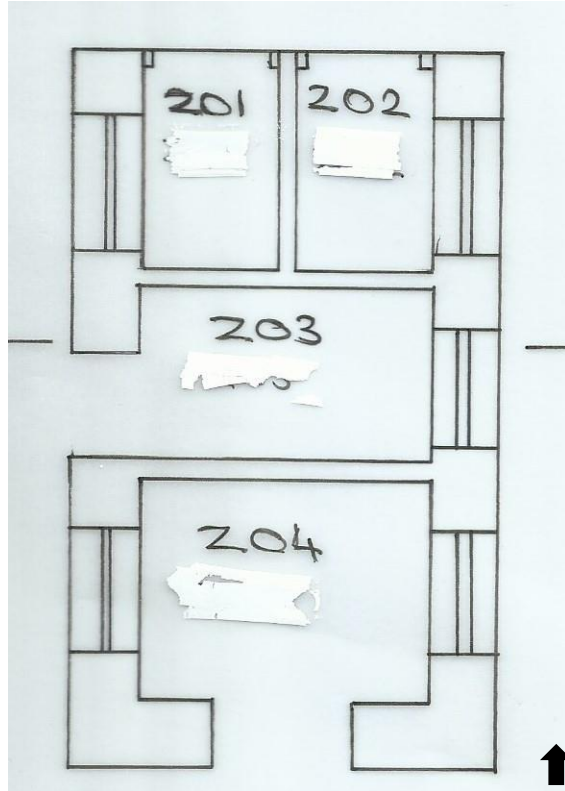
Plan 15: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



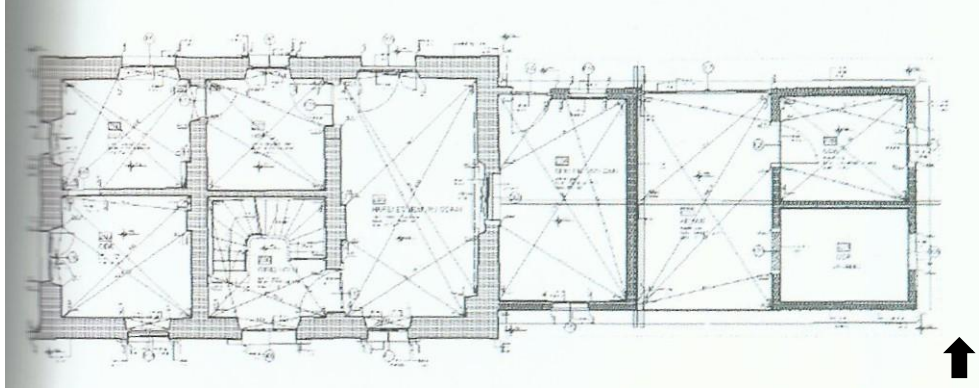
Plan 16: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı İkinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



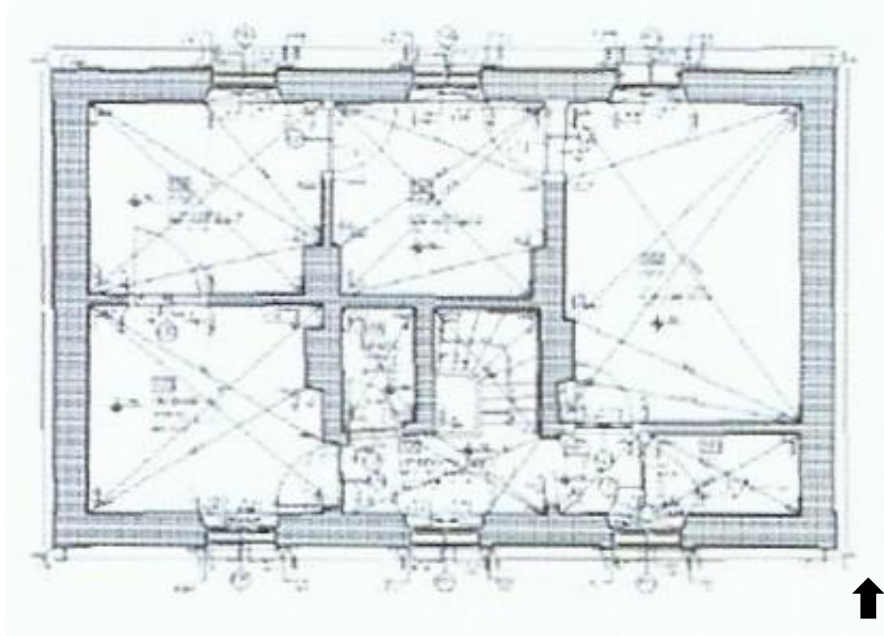
Plan 17: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



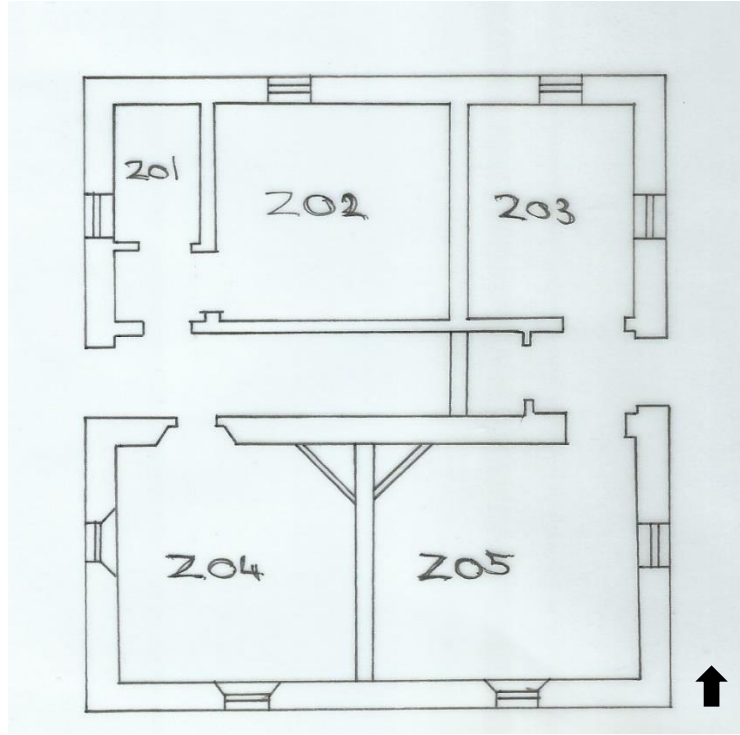
Plan 18: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



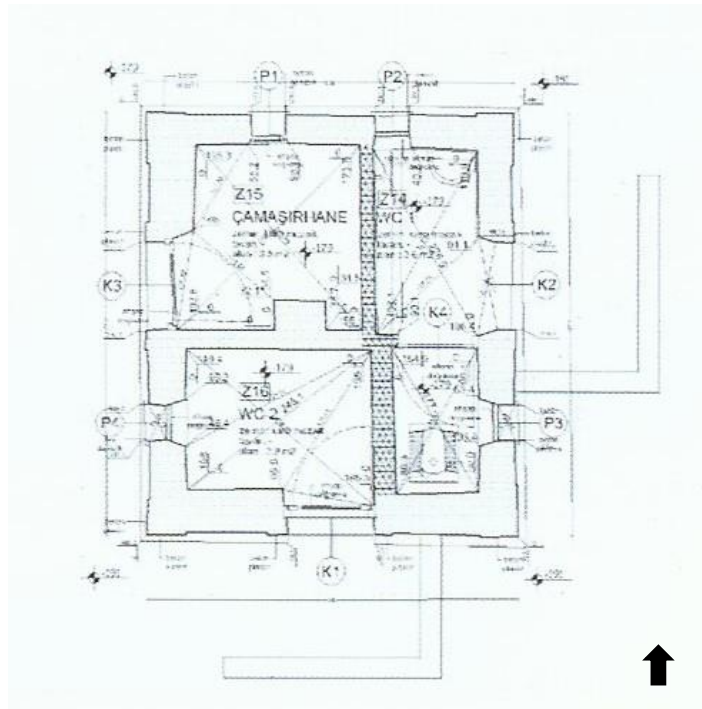
Plan 19: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi) (Ö: 1/100).



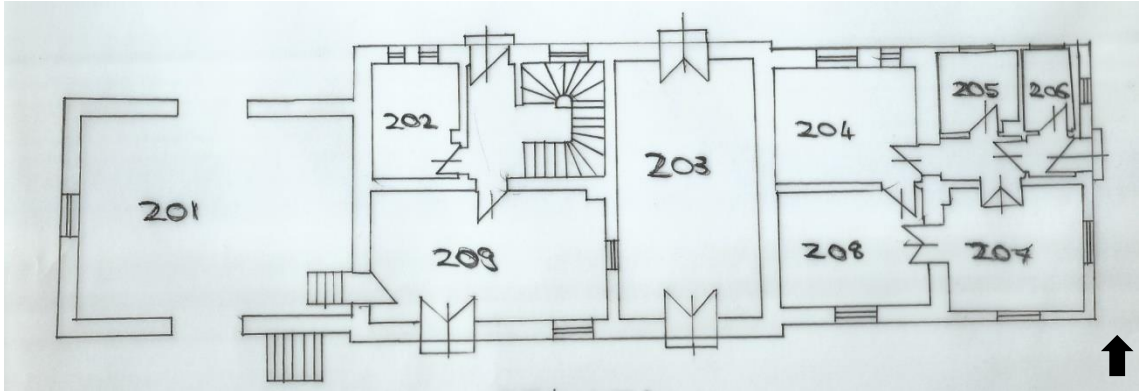
Plan 20: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi) (Ö: 1/100).



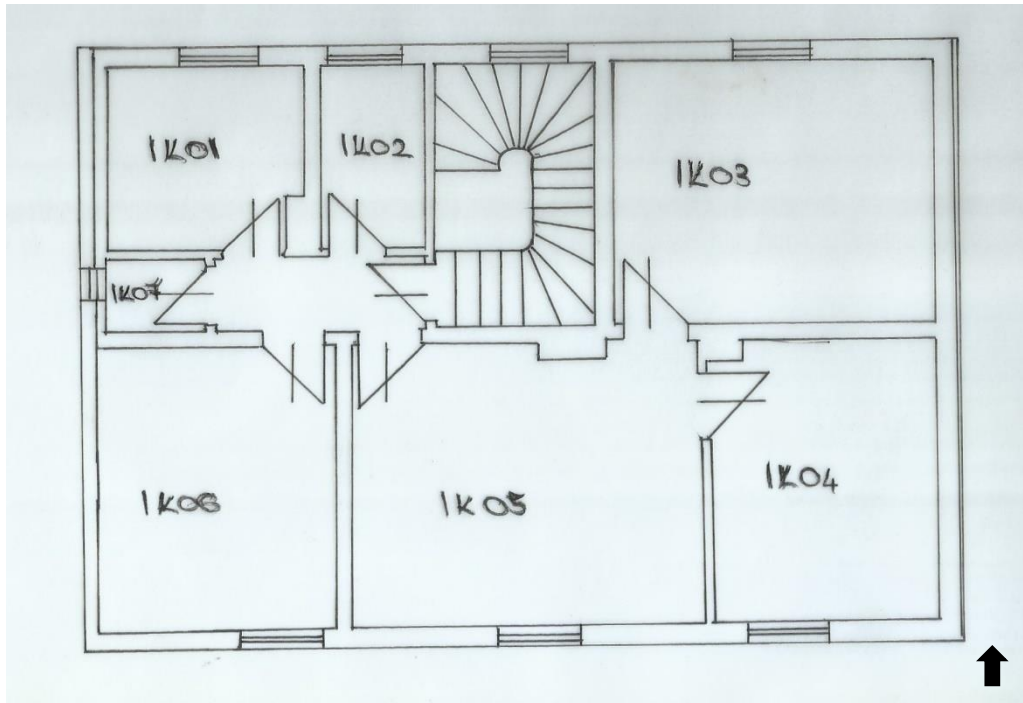
Plan 21: Dumlupınar İstasyonu Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



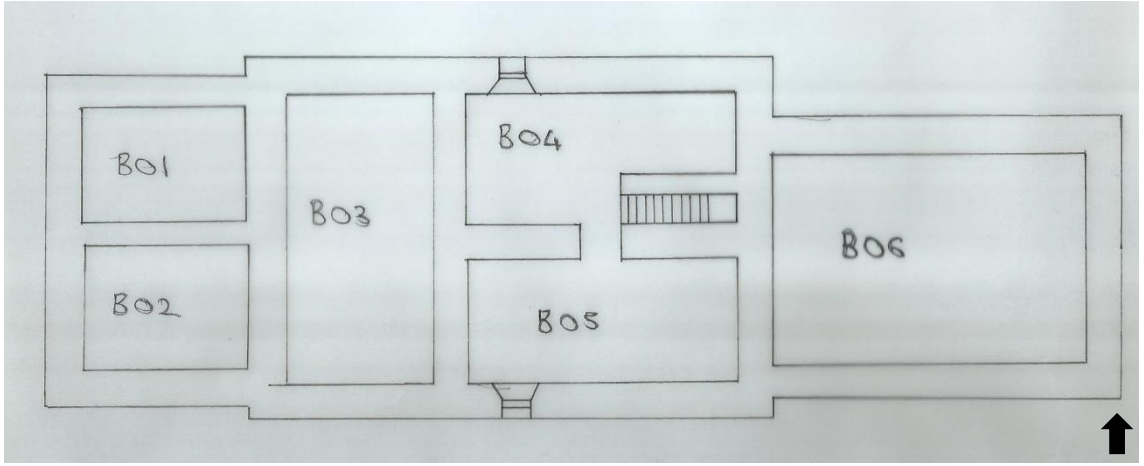
Plan 22: Dumlupınar İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi) (Ö: 1/100).



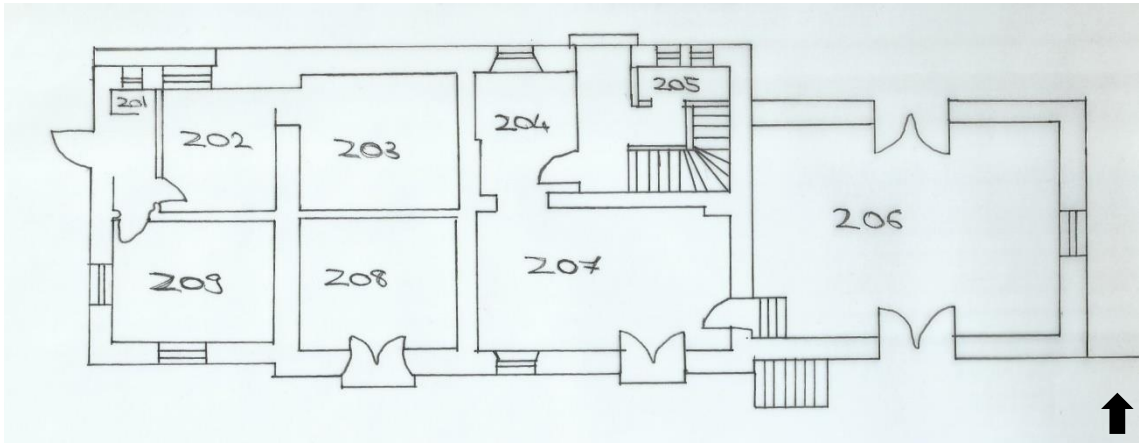
Plan 23: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



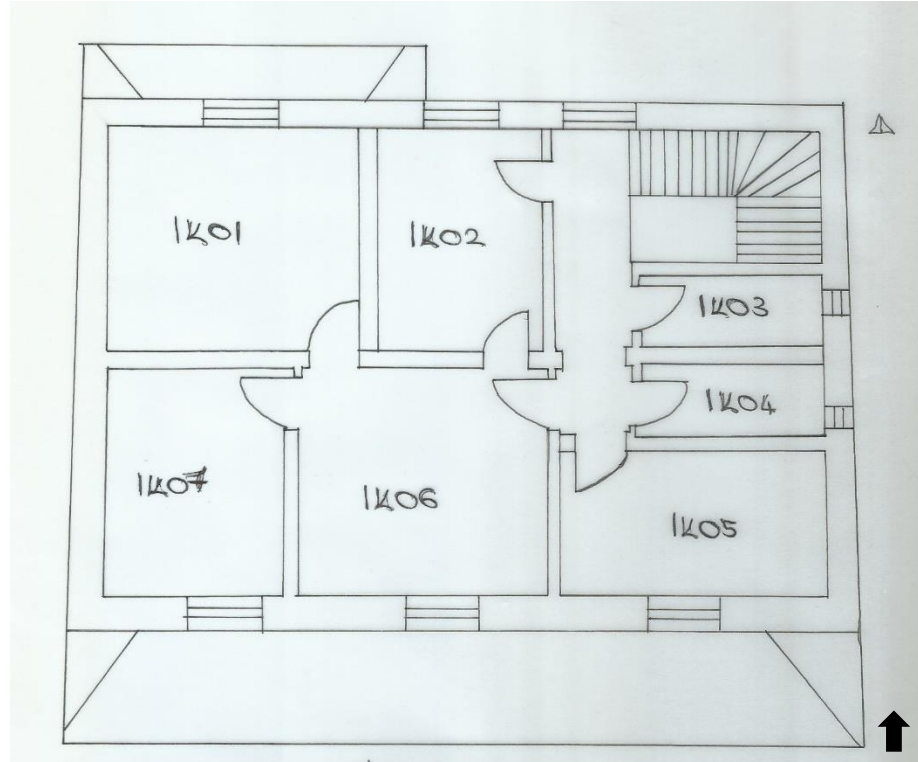
Plan 24: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



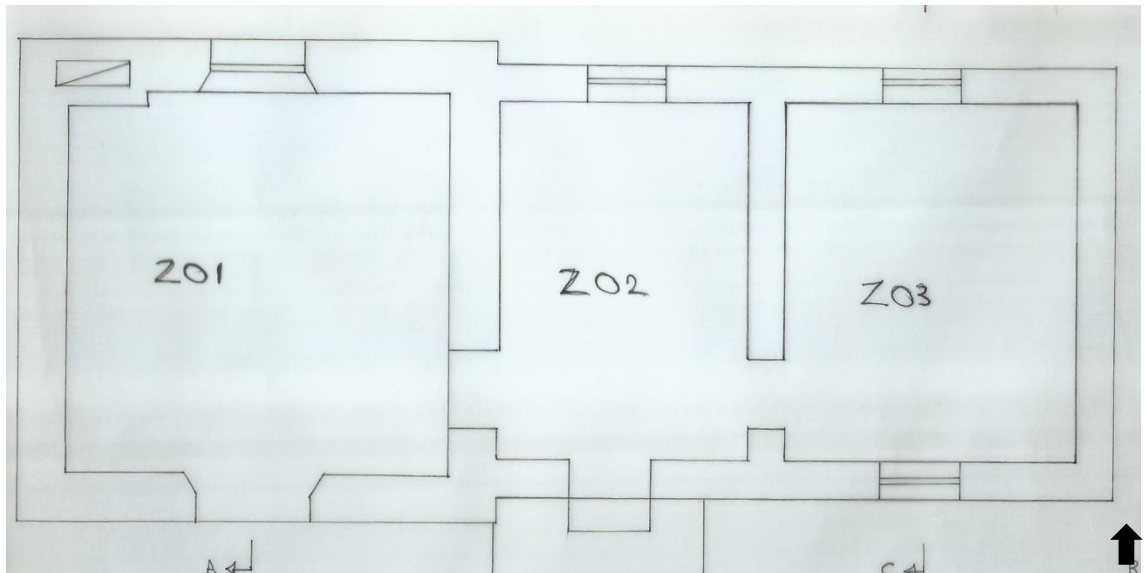
Plan 25: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



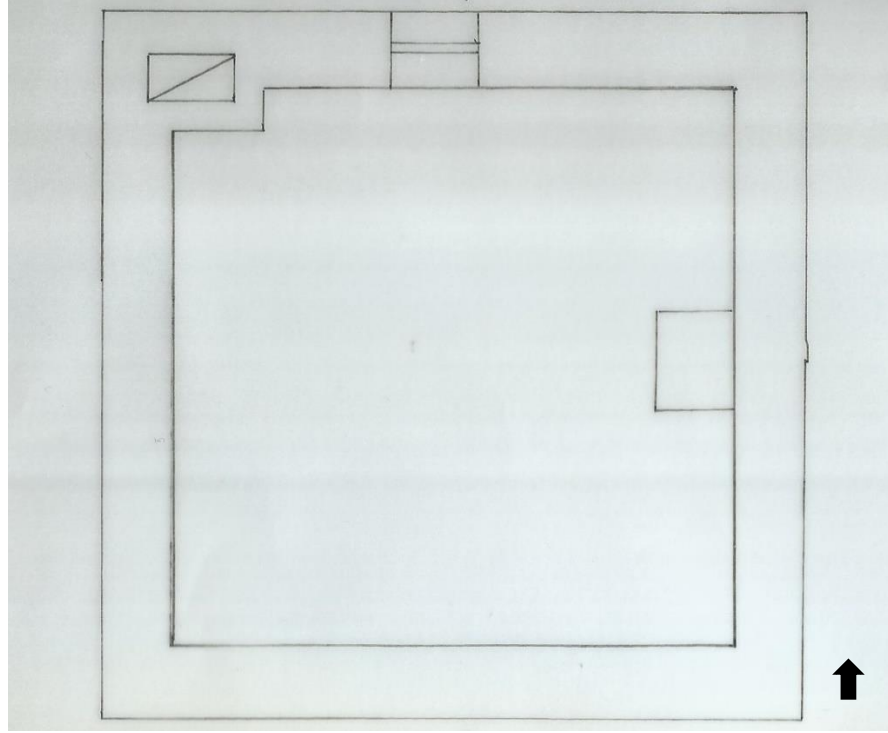
Plan 26: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



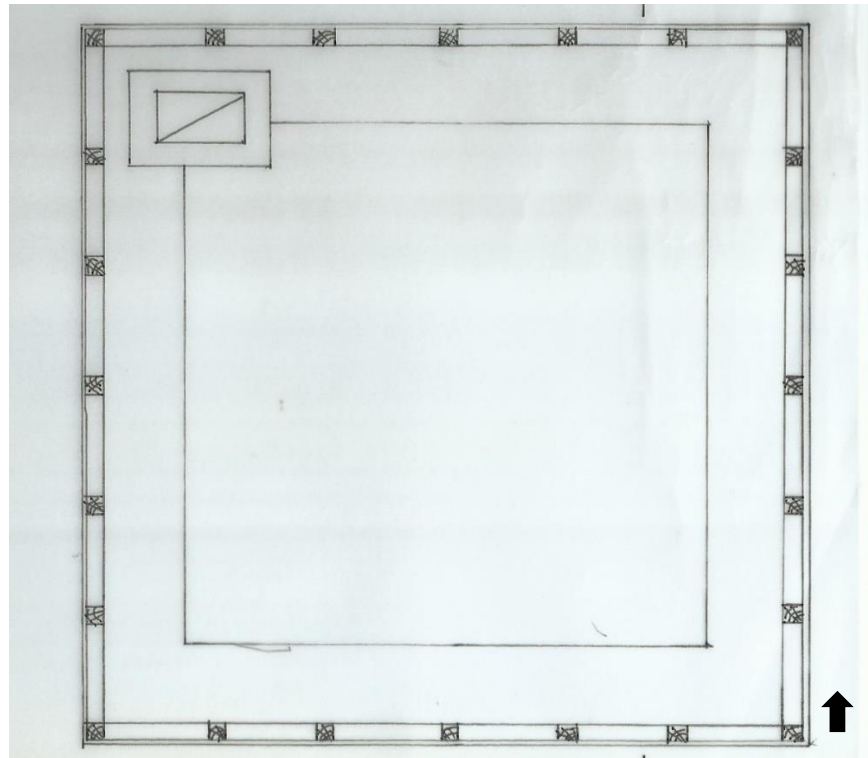
Plan 27: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



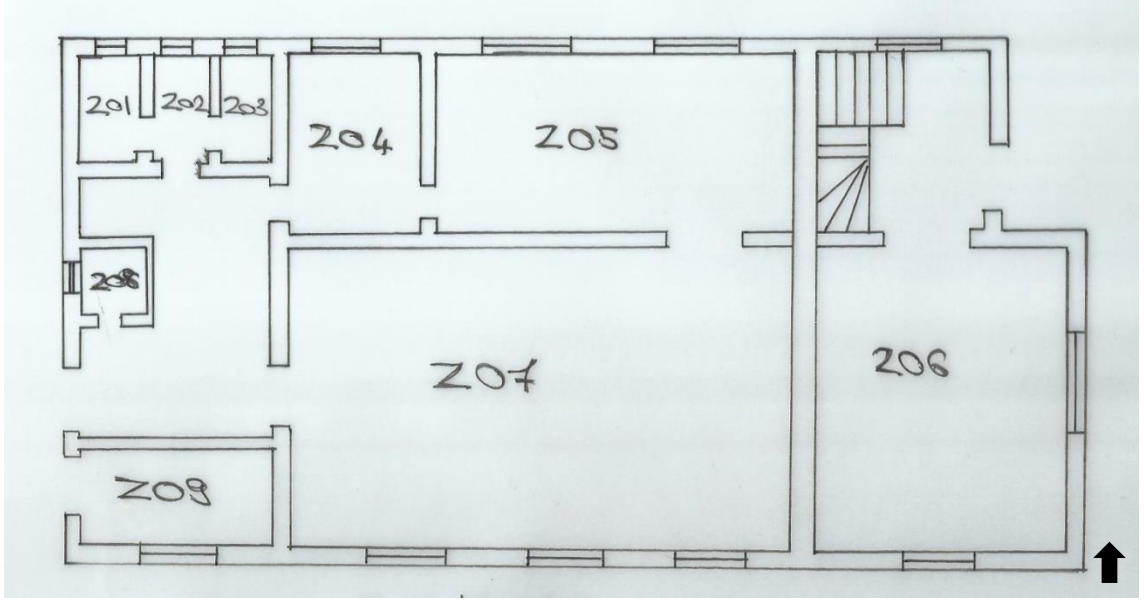
Plan 28: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



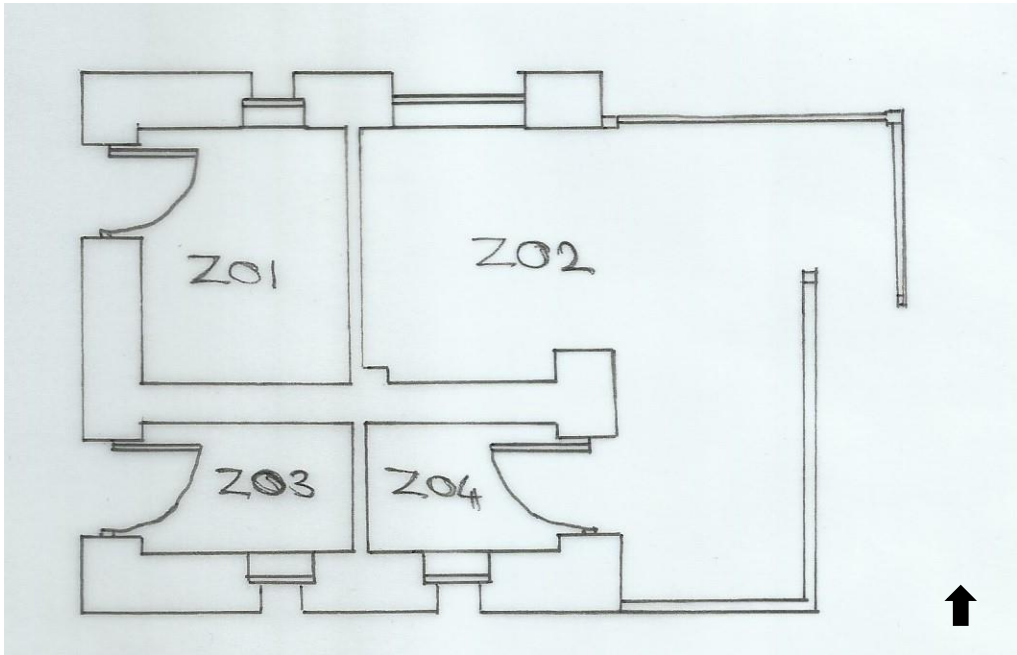
Plan 29: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



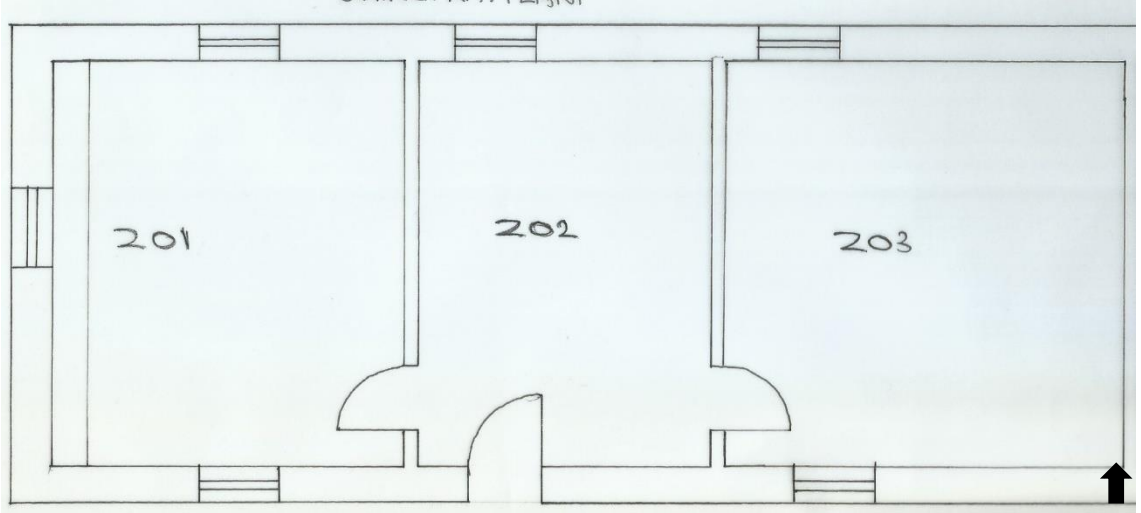
Plan 30: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı İkinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



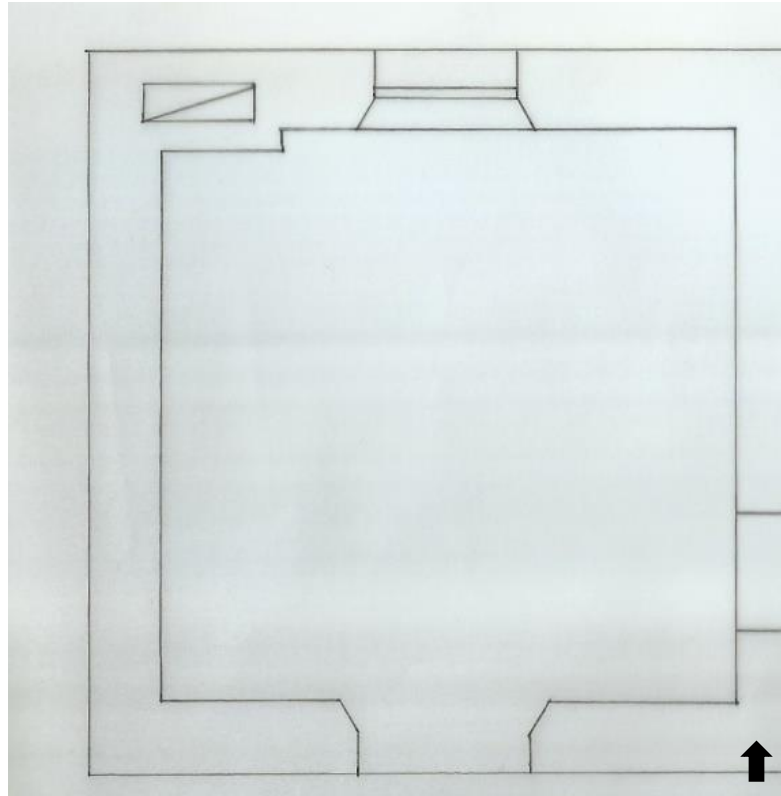
Plan 31: Köprüören İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



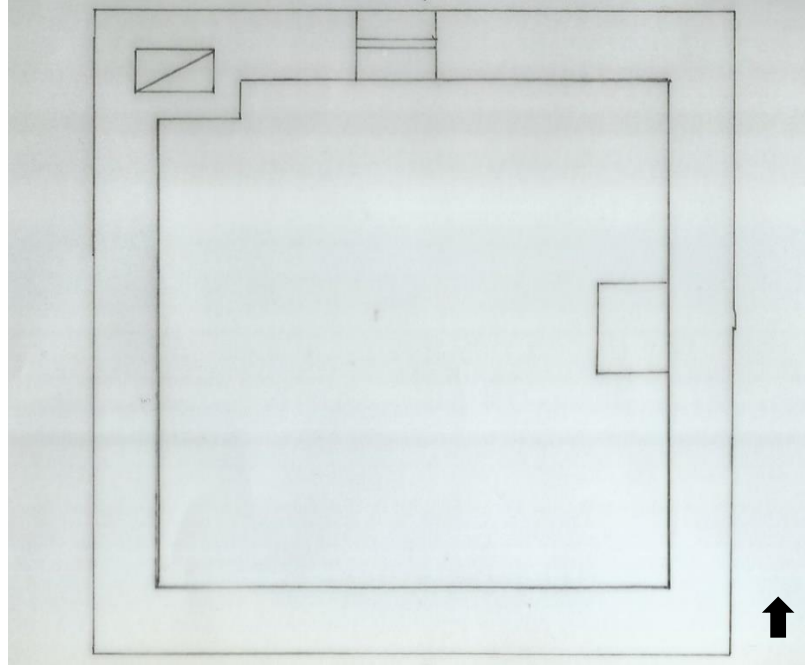
Plan 32: Köprüören İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



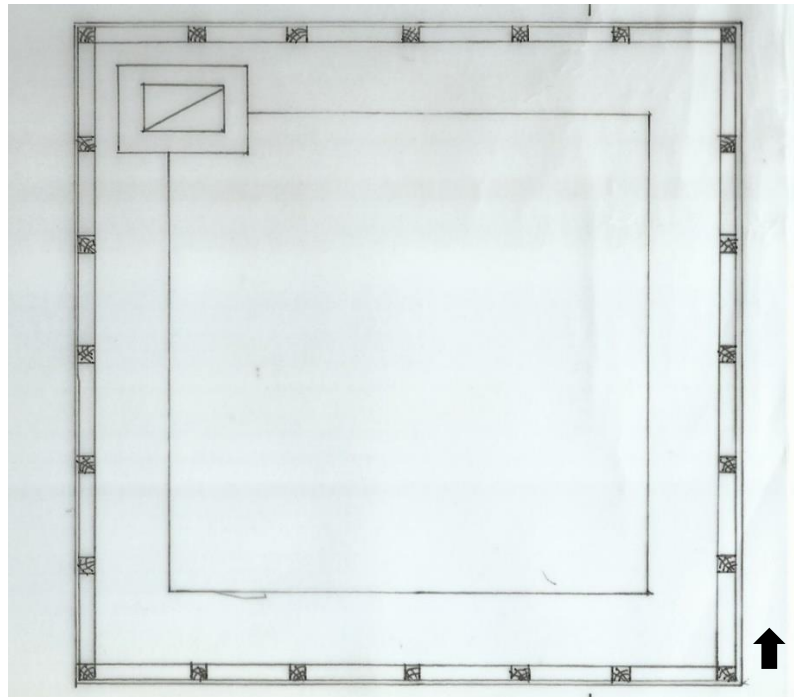
Plan 33: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi) (Ö: 1/100).



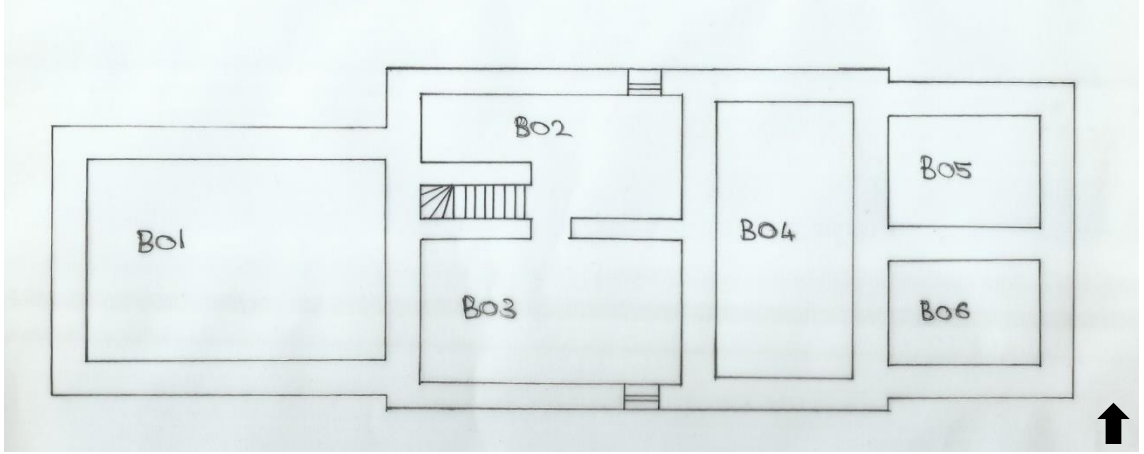
Plan 34: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



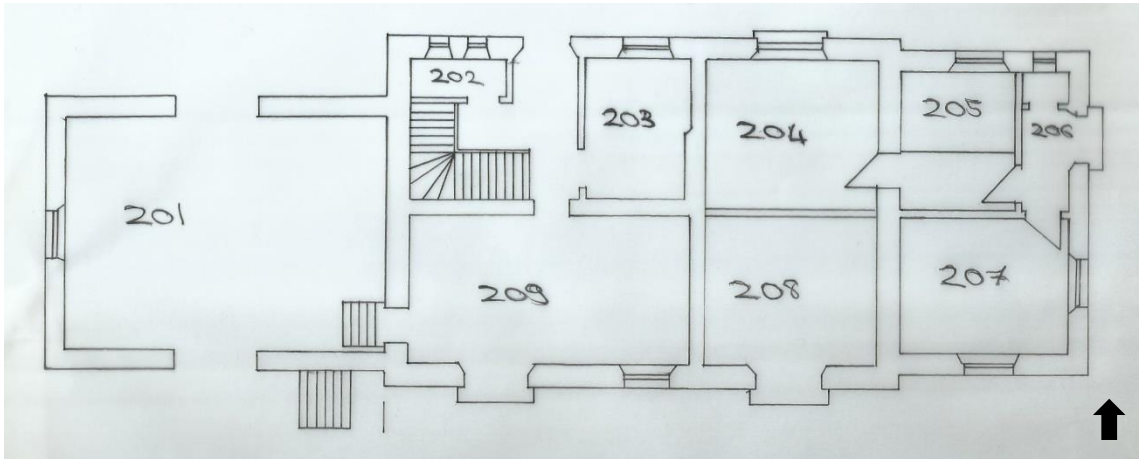
Plan 35: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



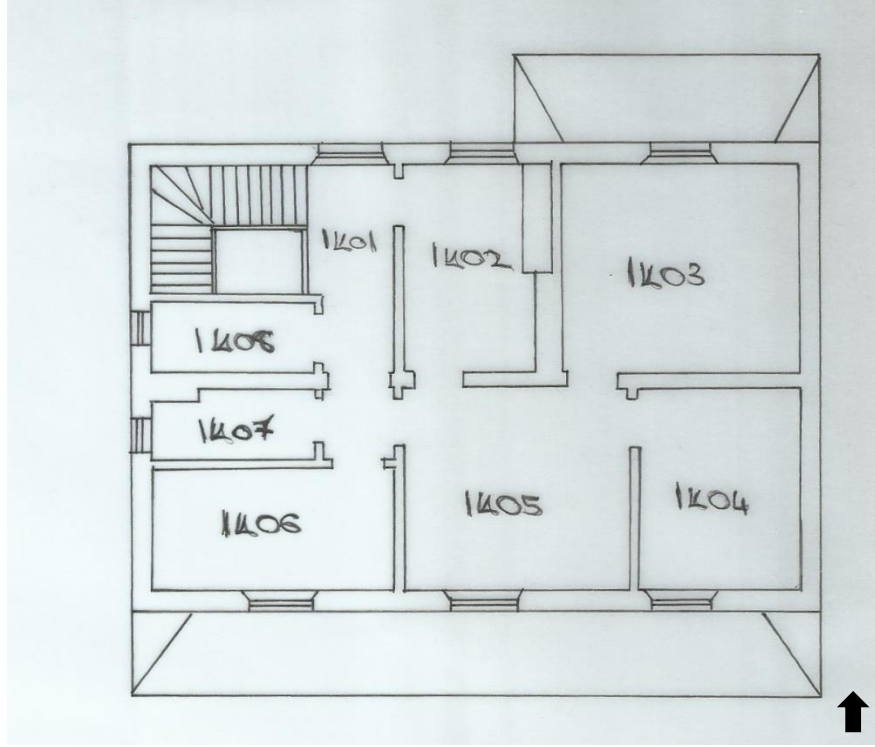
Plan 36: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu İkinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



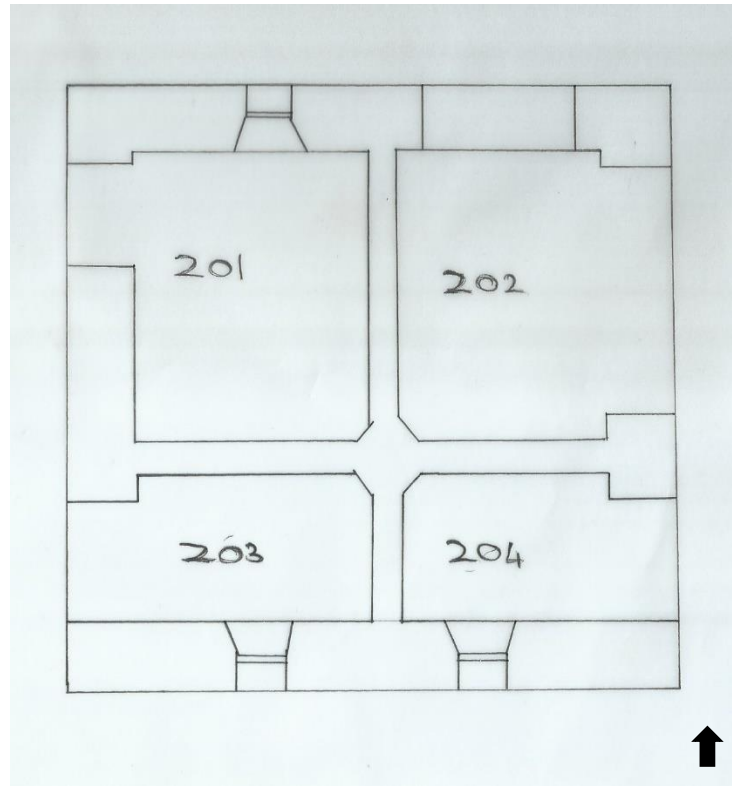
Plan 37: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



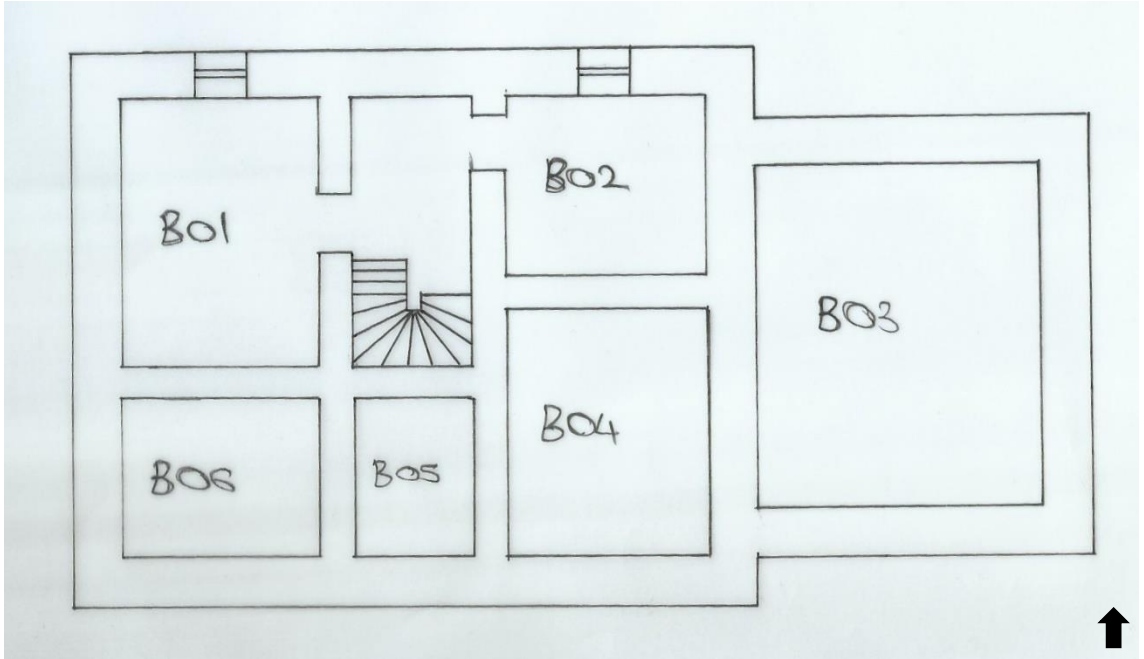
Plan 38: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



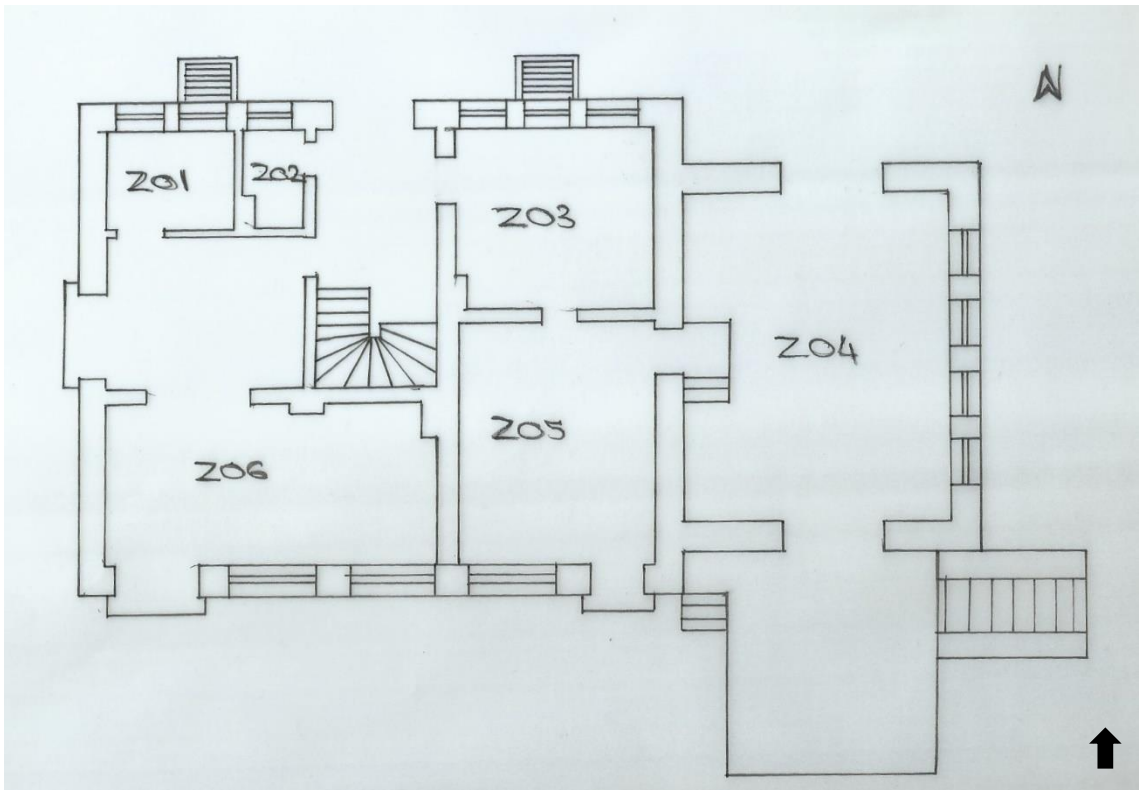
Plan 39: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



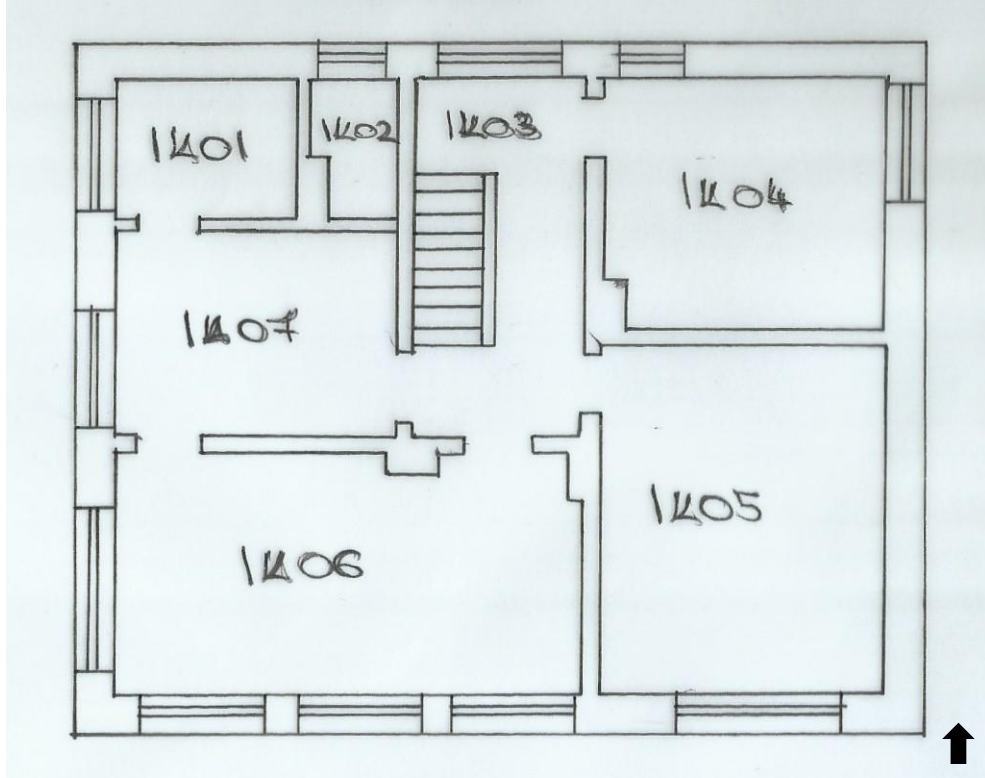
Plan 40: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



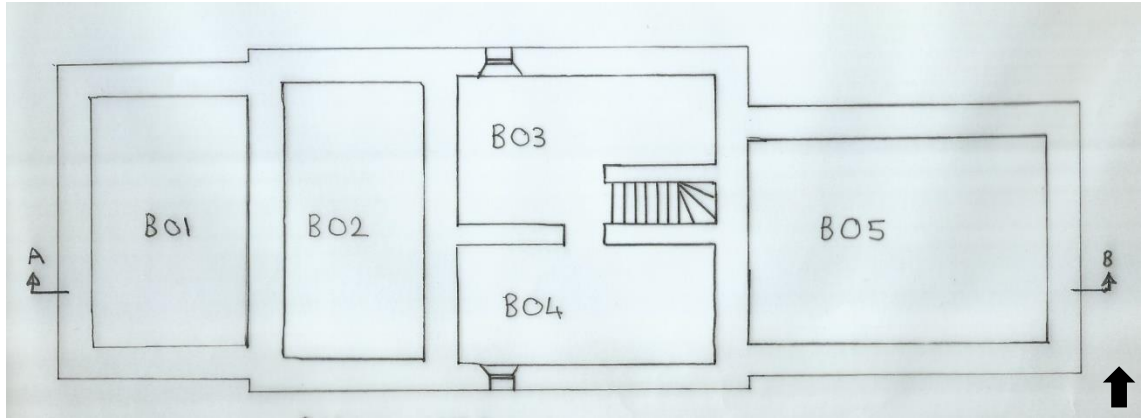
Plan 41: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



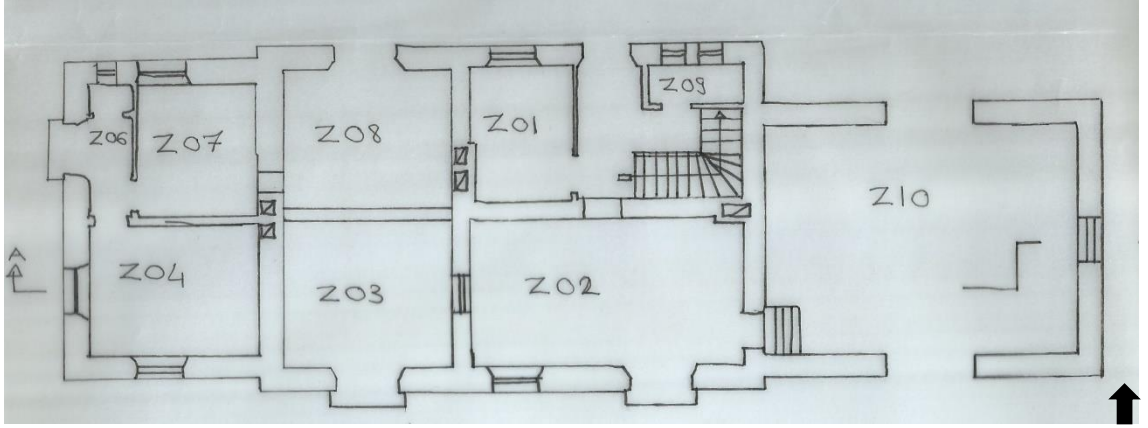
Plan 42: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



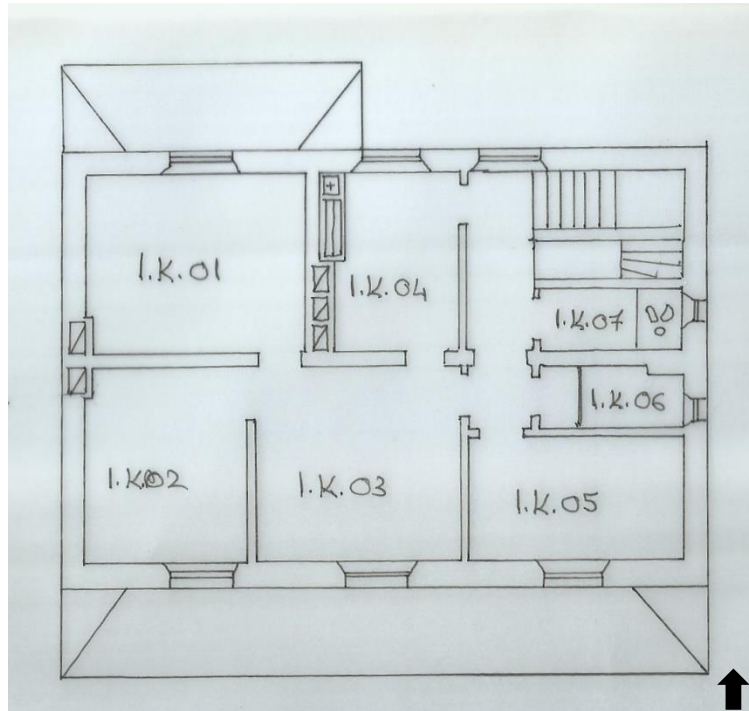
Plan 43: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



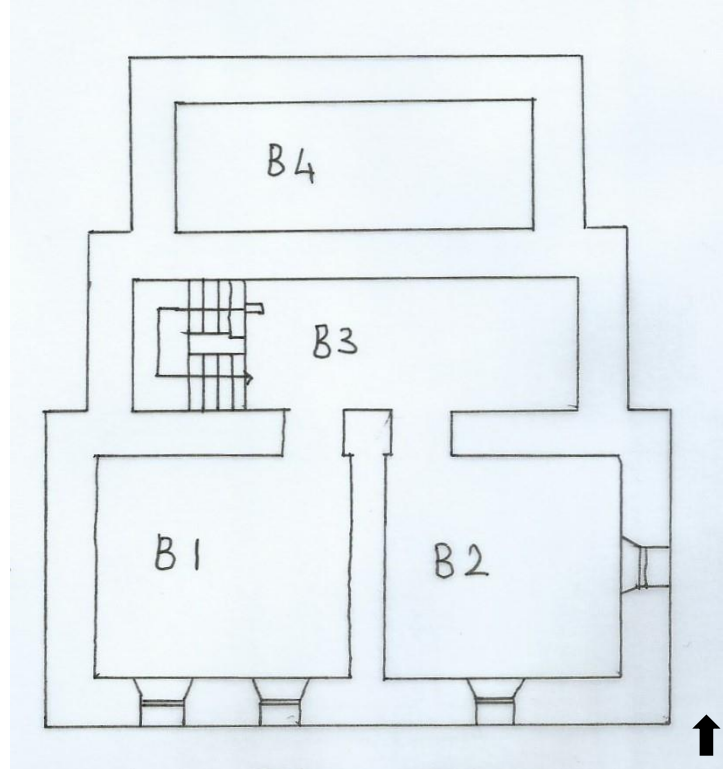
Plan 44: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



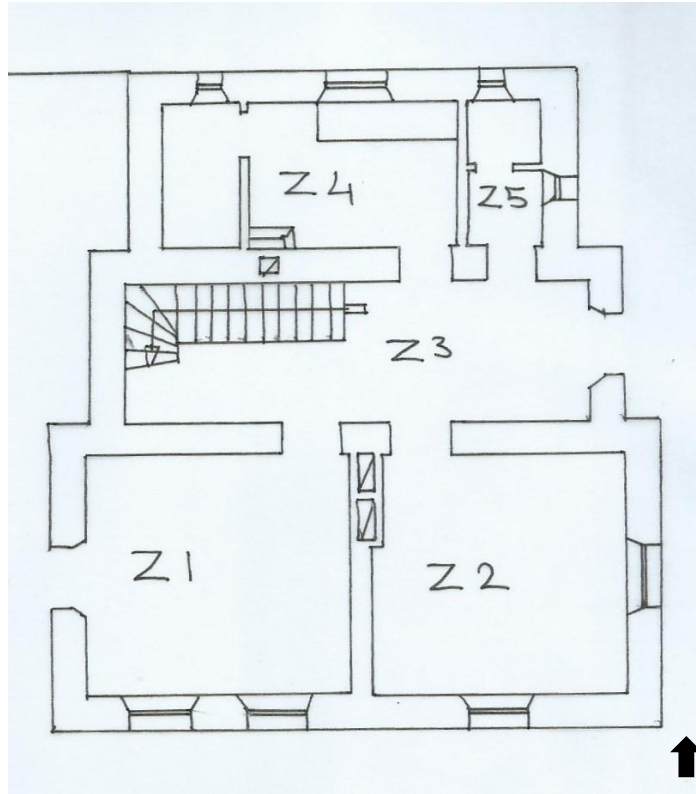
Plan 45: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



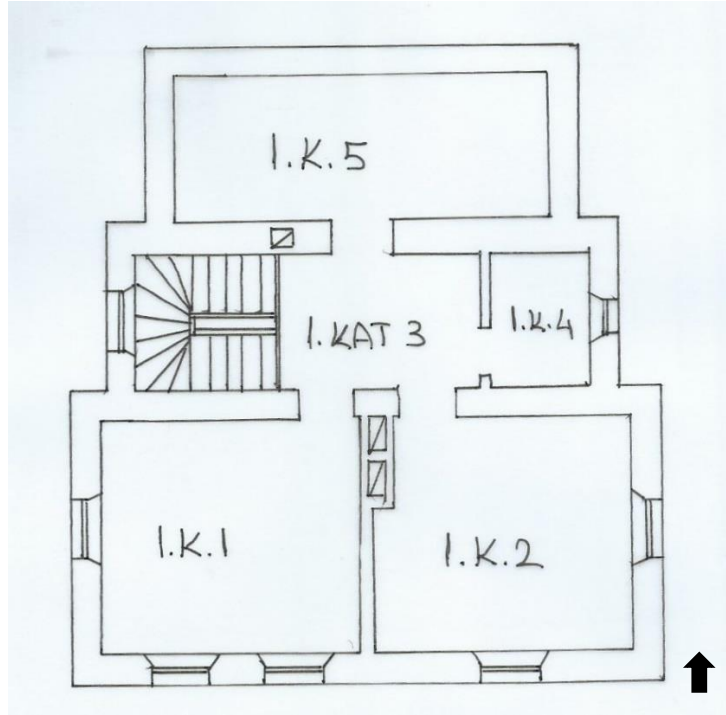
Plan 46: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



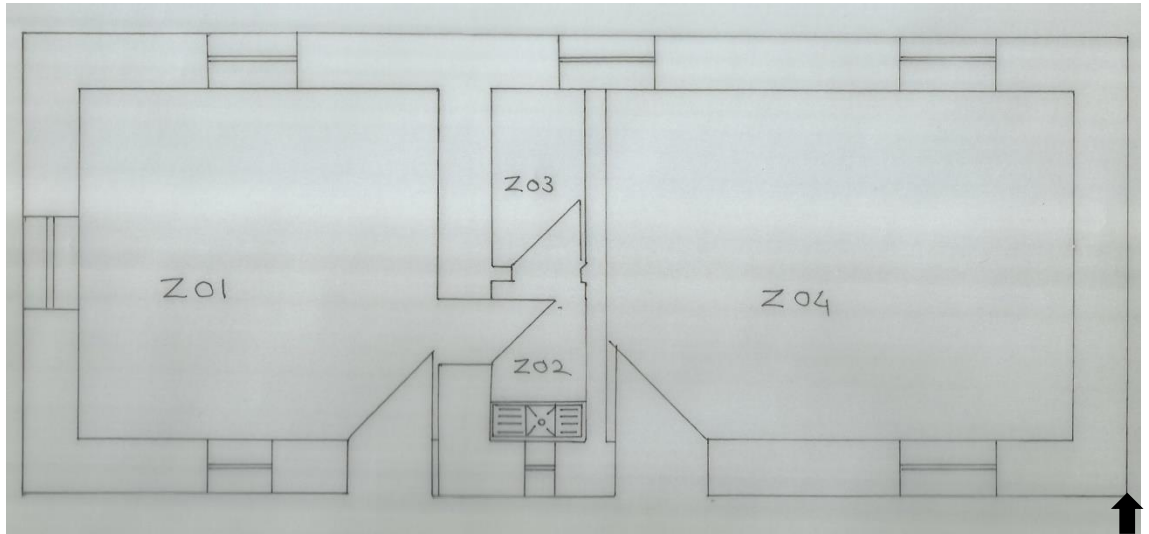
Plan 47: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Bodrum Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



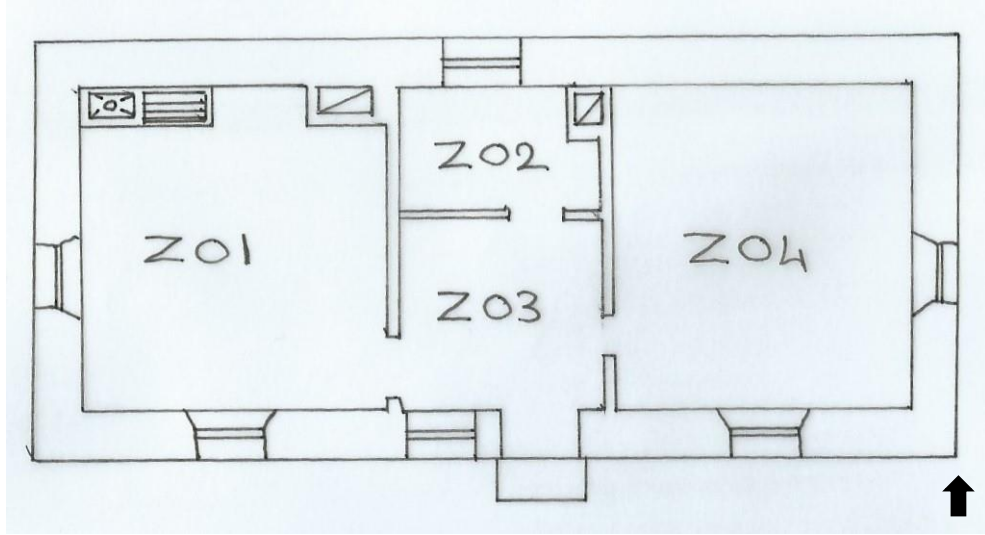
Plan 48: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



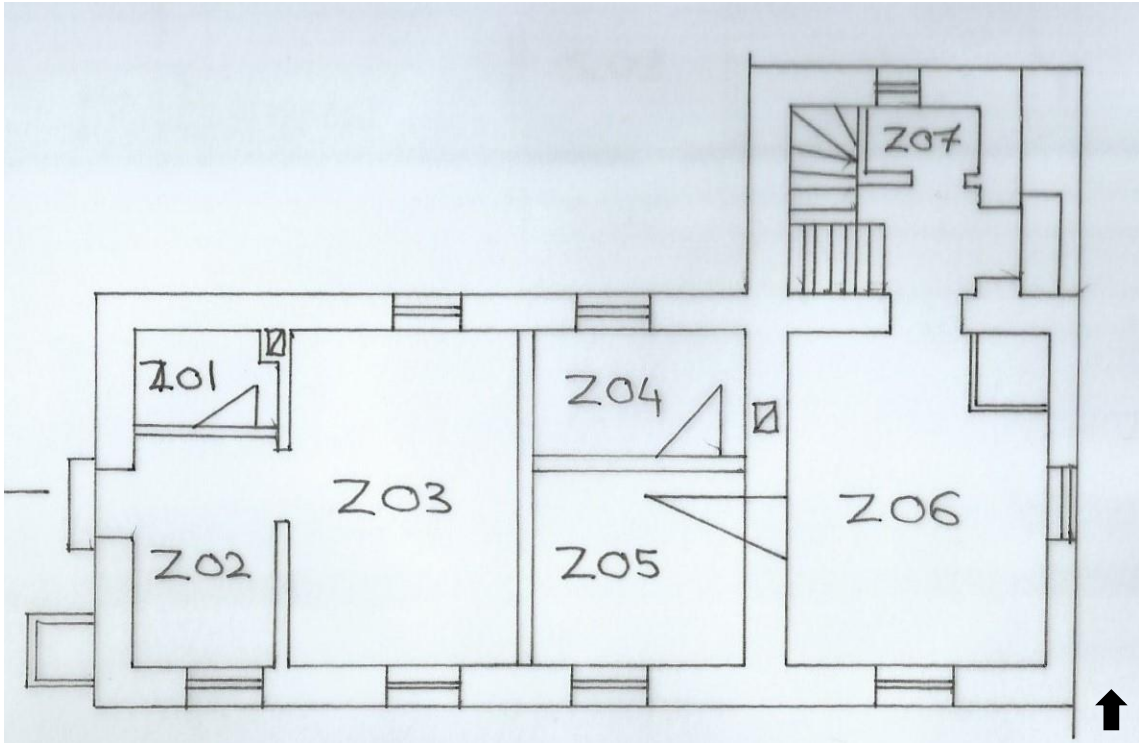
Plan 49: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).



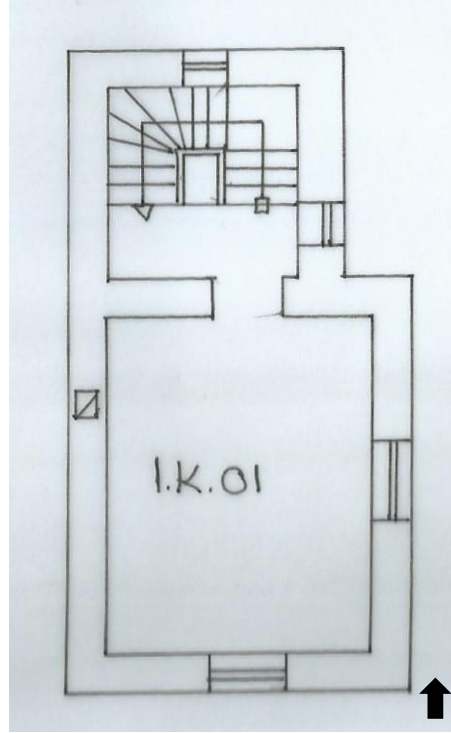
Plan 50: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).



Plan 51: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı Binası Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/50).

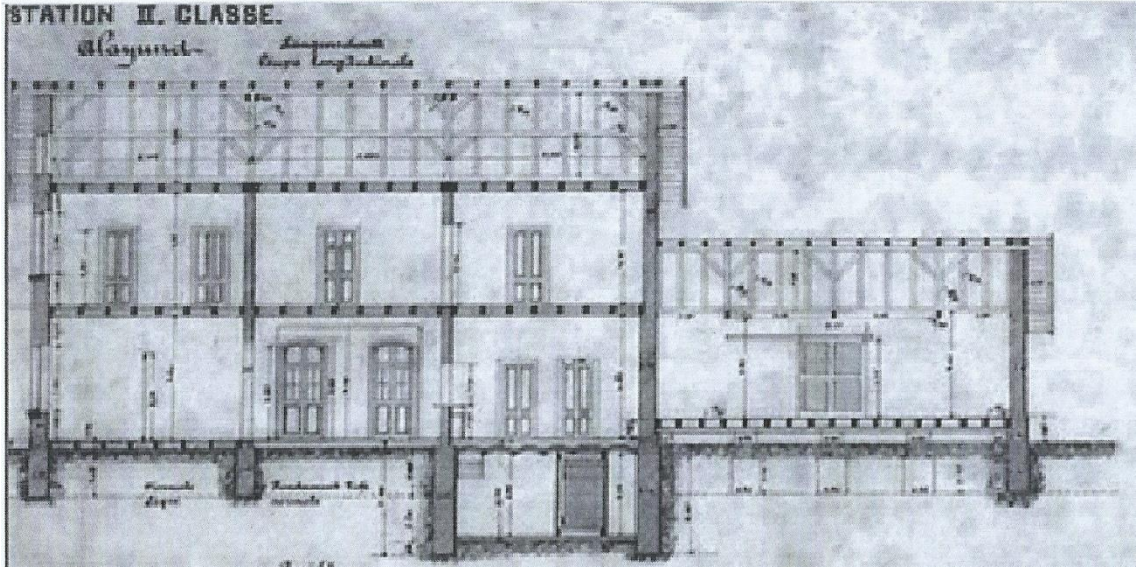


Plan 52: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Zemin Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).

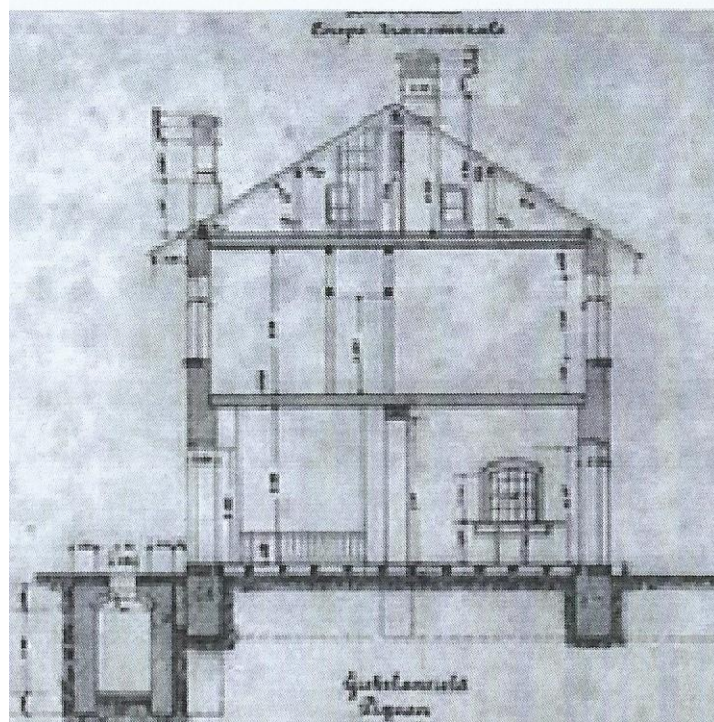


Plan 53: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Birinci Kat Planı (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden İşlenerek) (Ö: 1/100).

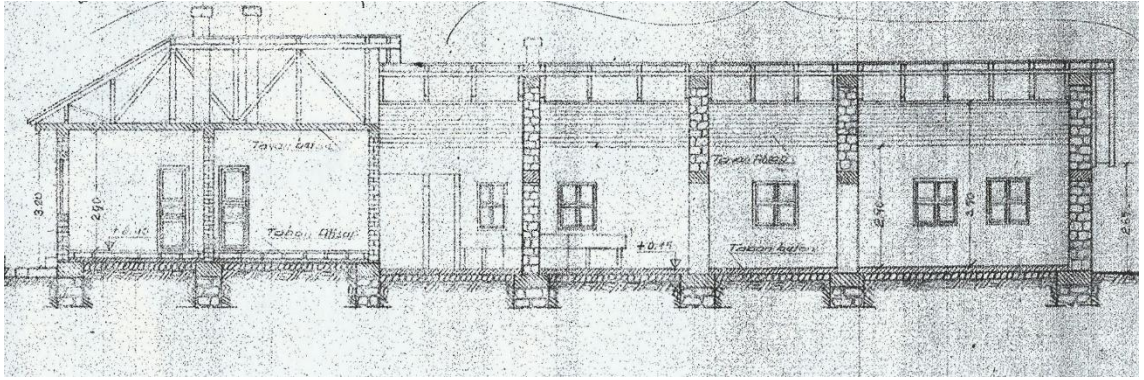
KESİTLER



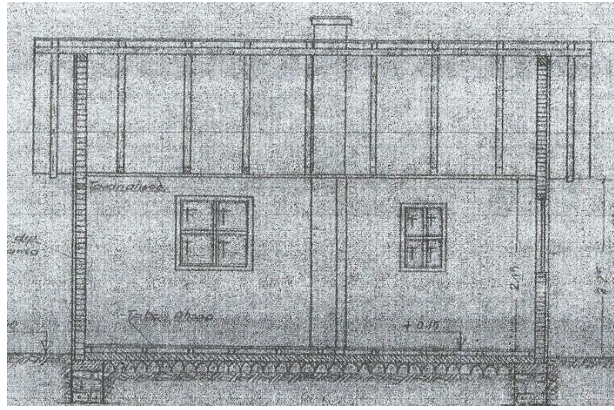
Kesit 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



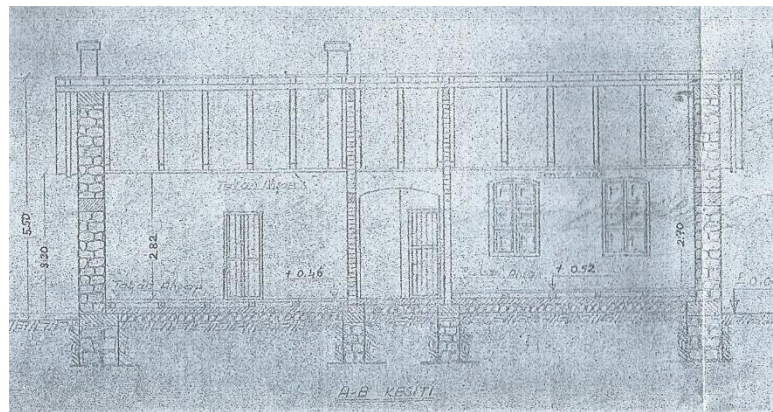
Kesit 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



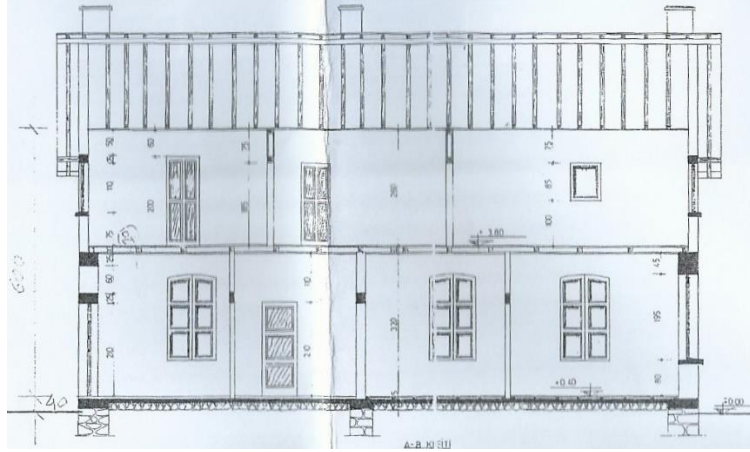
Kesit 3: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



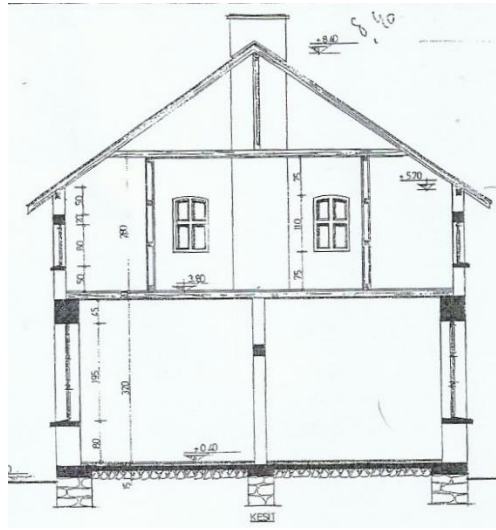
Kesit 4: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



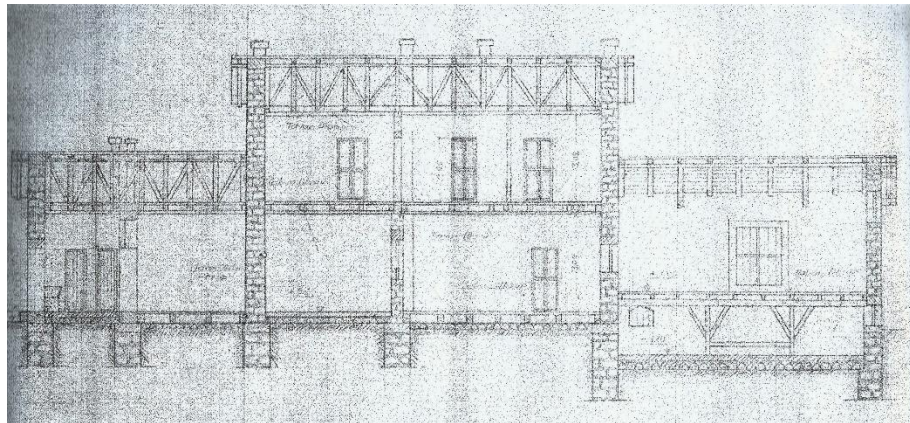
Kesit 5: Alayunt İstasyonu Lojman Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



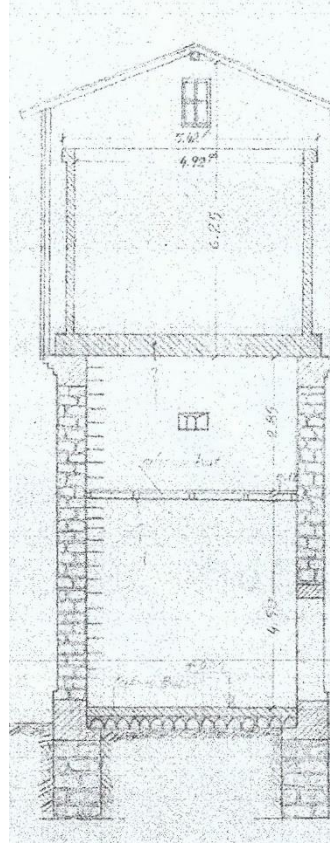
Kesit 6: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



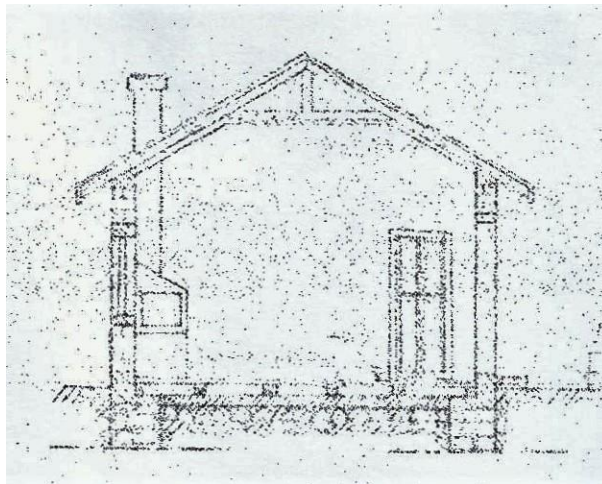
Kesit 7: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



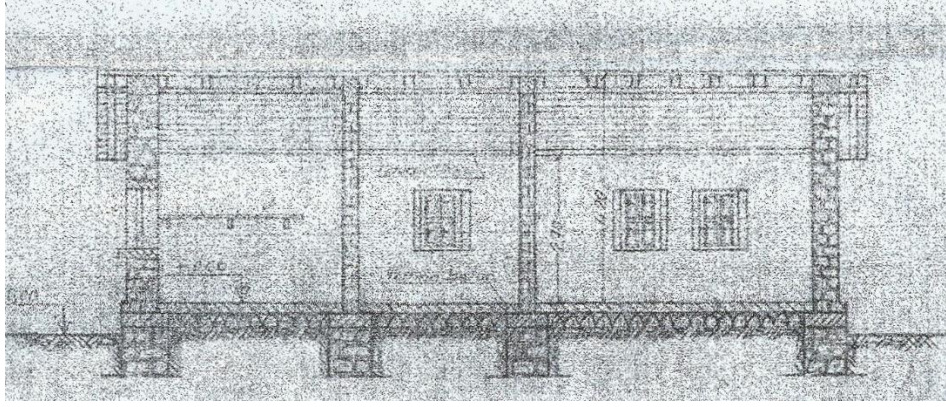
Kesit 8: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



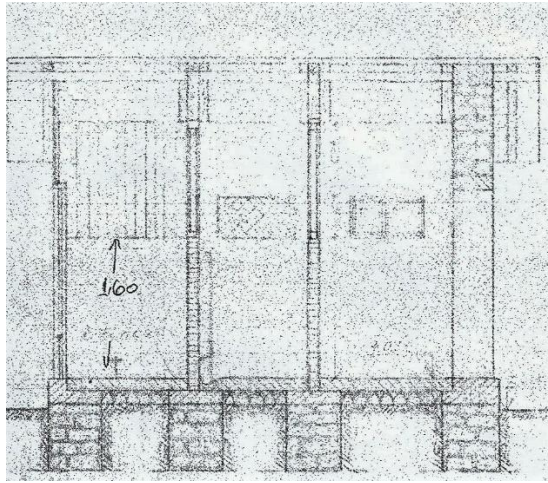
Kesit 9: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



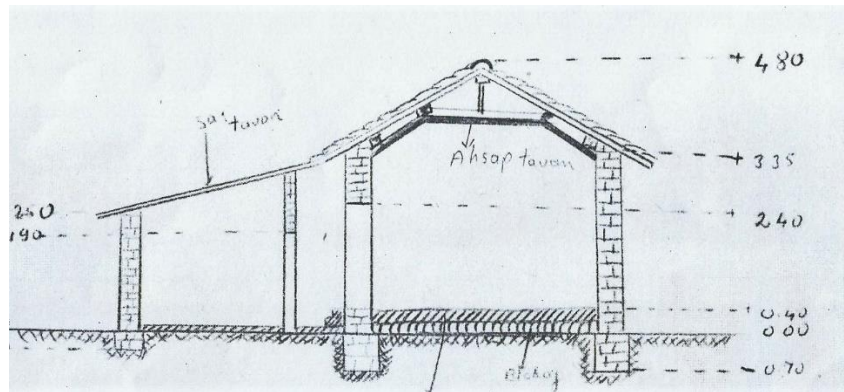
Kesit 10: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



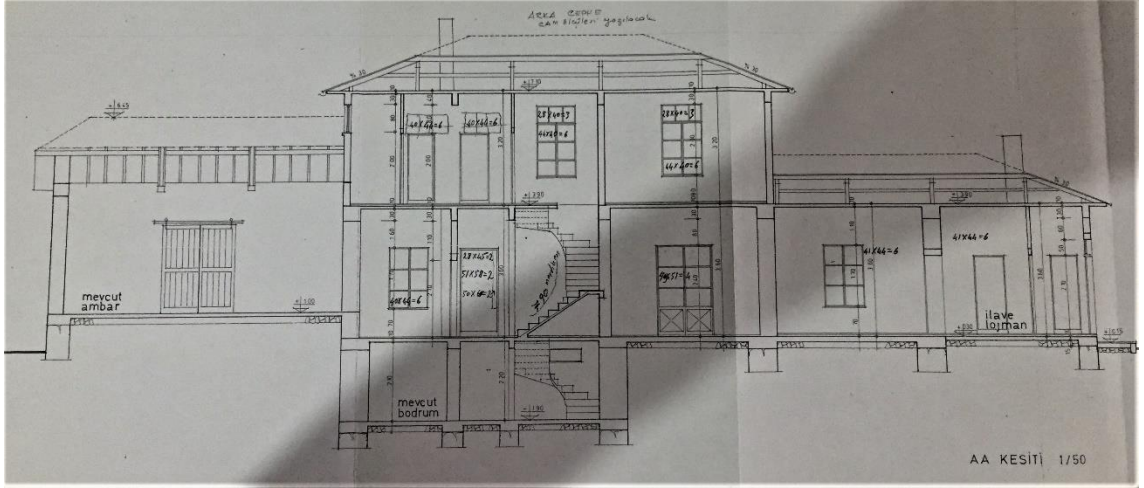
Kesit 11: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



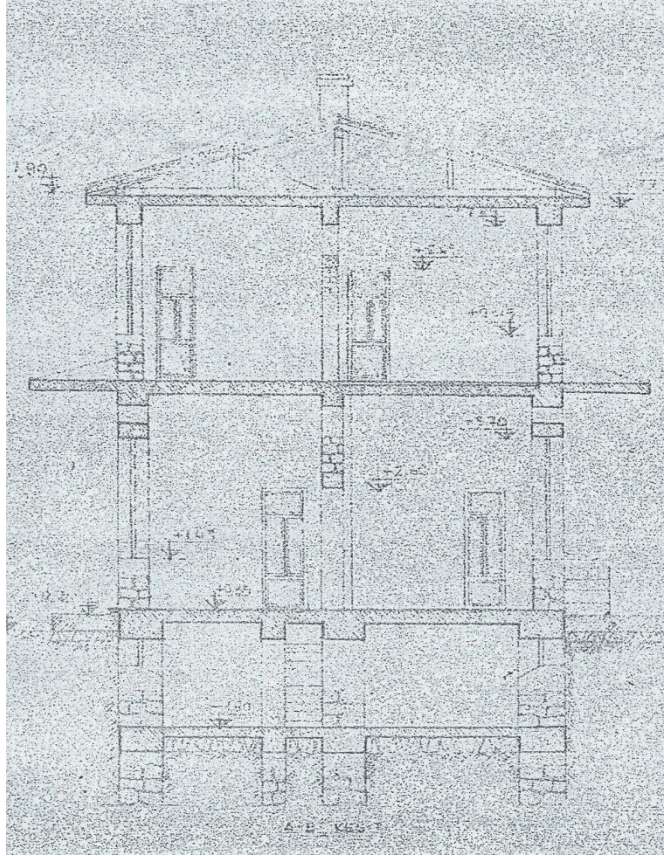
Kesit 12: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



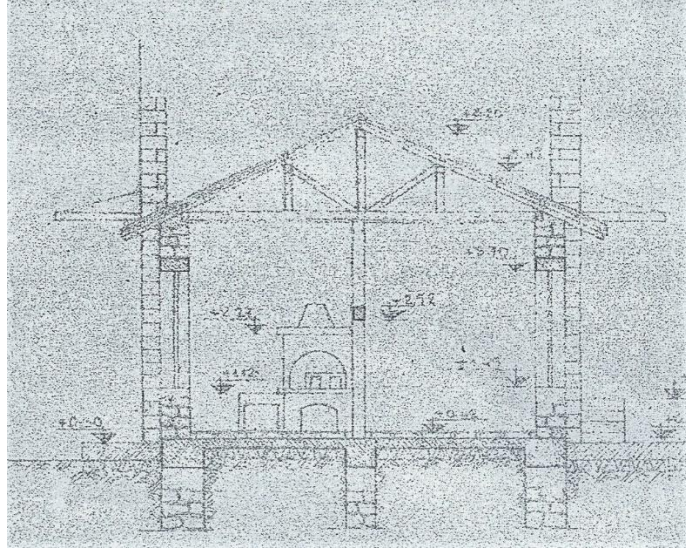
Kesit 13: Dumlupınar İstasyonu Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



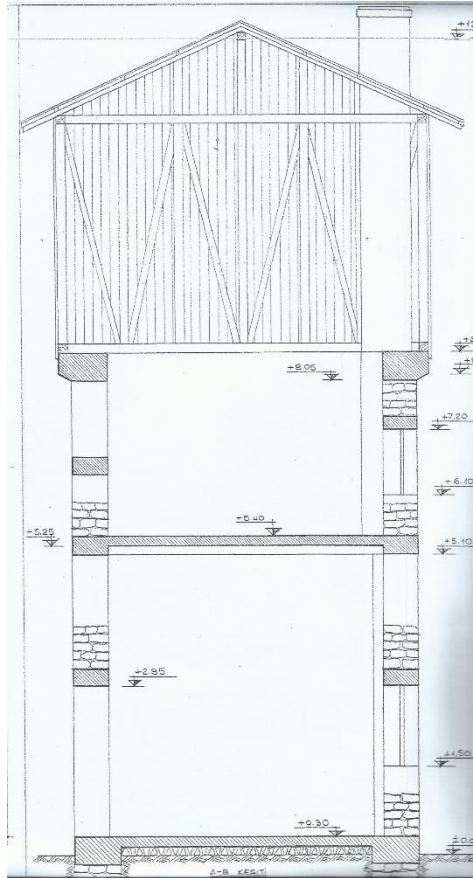
Kesit 14: Emirler İstasyonu Yolcu Binası A-A Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



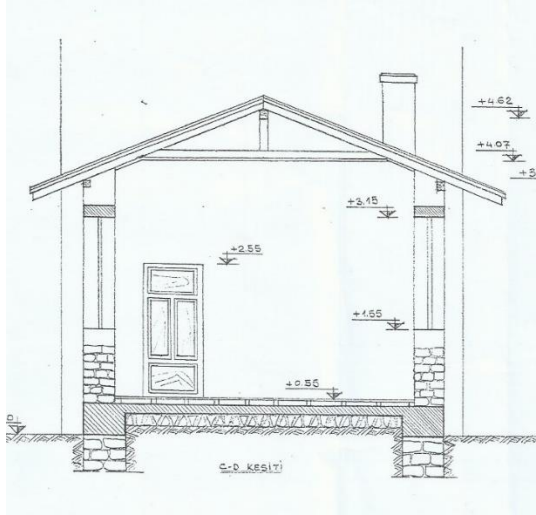
Kesit 15: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



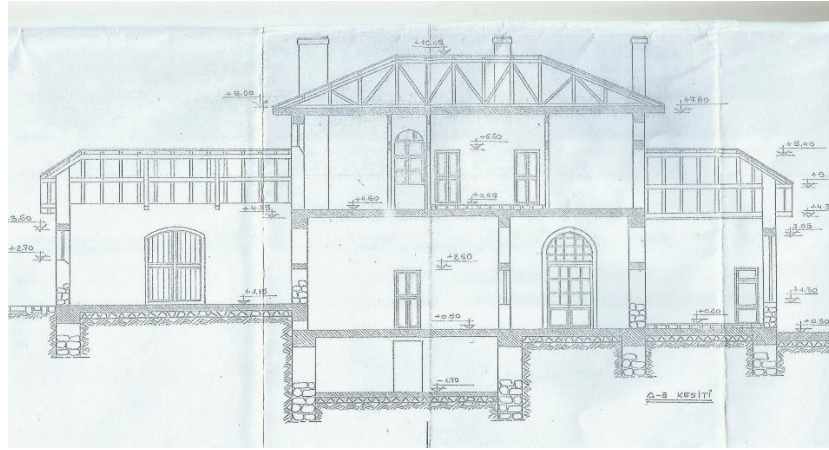
Kesit 16: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



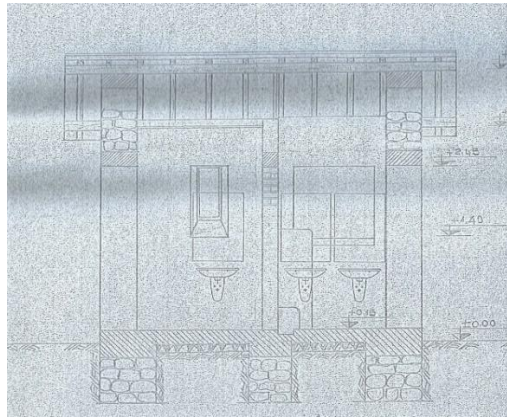
Kesit 17: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



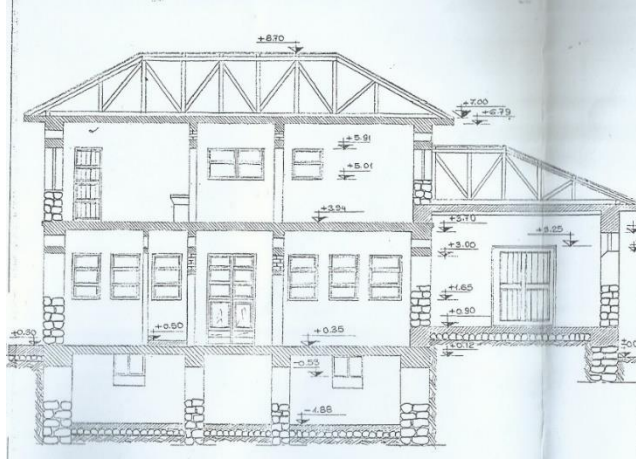
Kesit 18: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı C-D Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



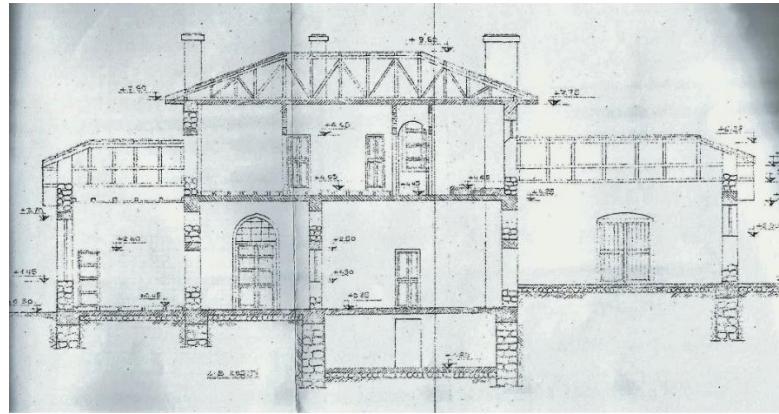
Kesit 19: Demirli İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



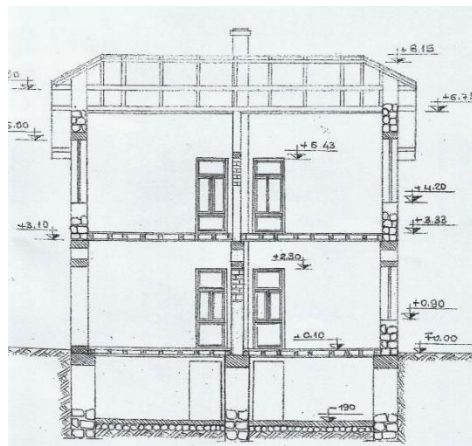
Kesit 20: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



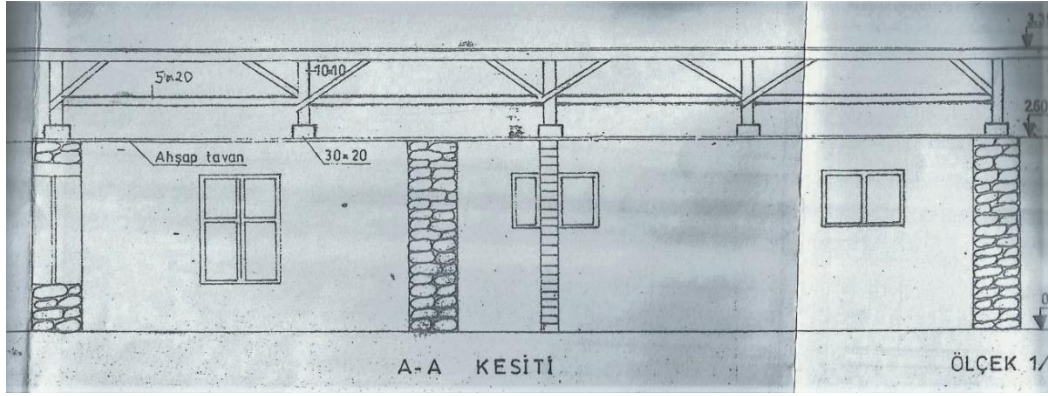
Kesit 21: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



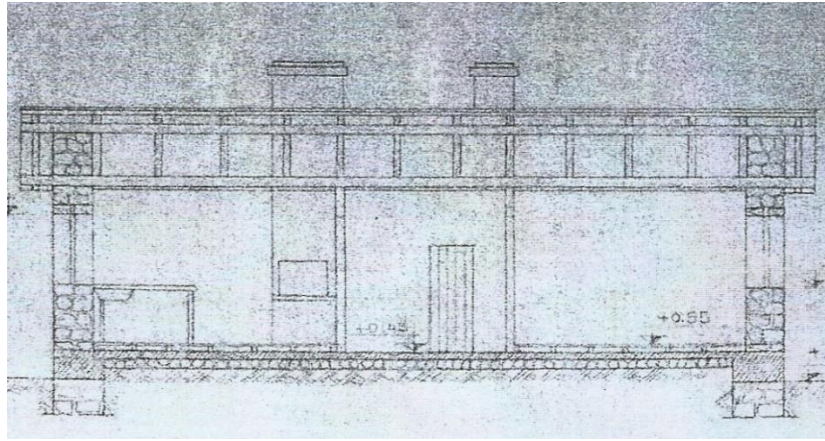
Kesit 22: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



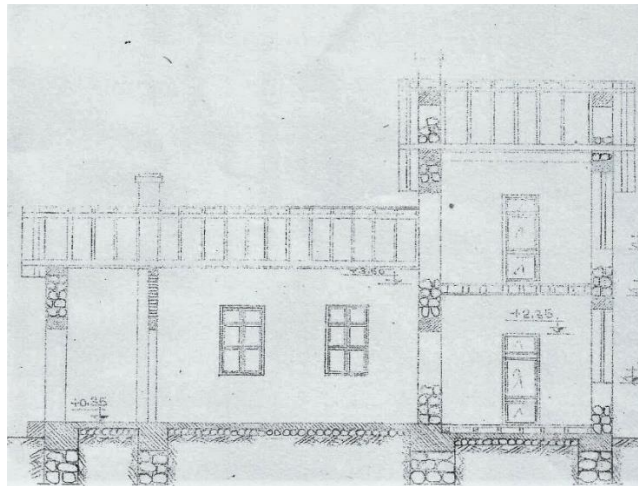
Kesit 23: Balıköy İstasyonu Lojman Binası A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Kesit 24: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası A-A Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

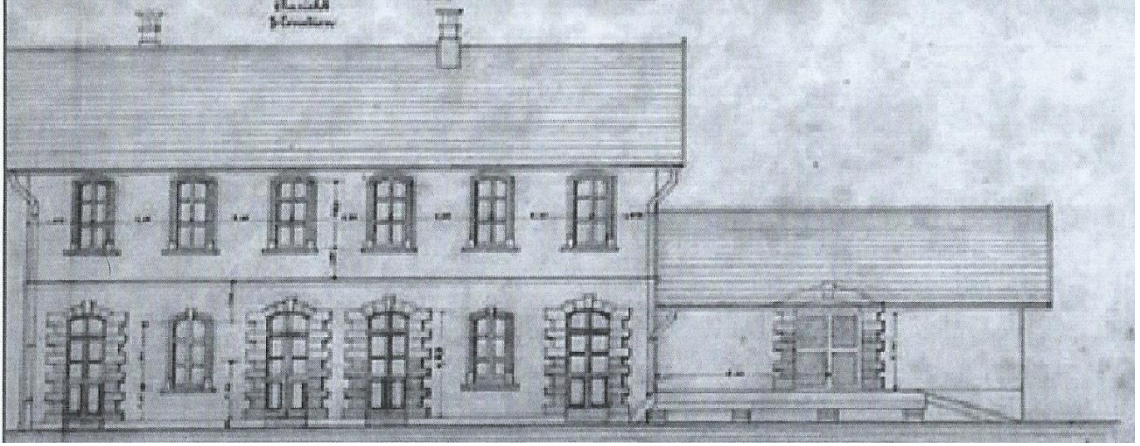


Kesit 25: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

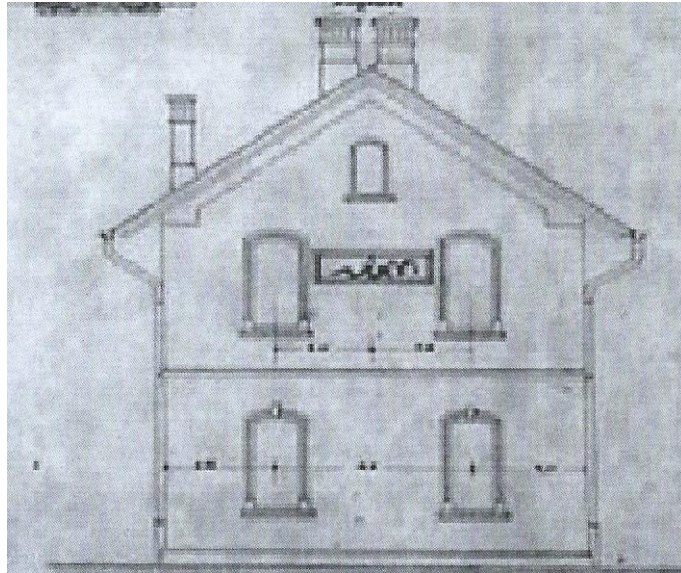


Kesit 26: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı A-B Kesiti (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

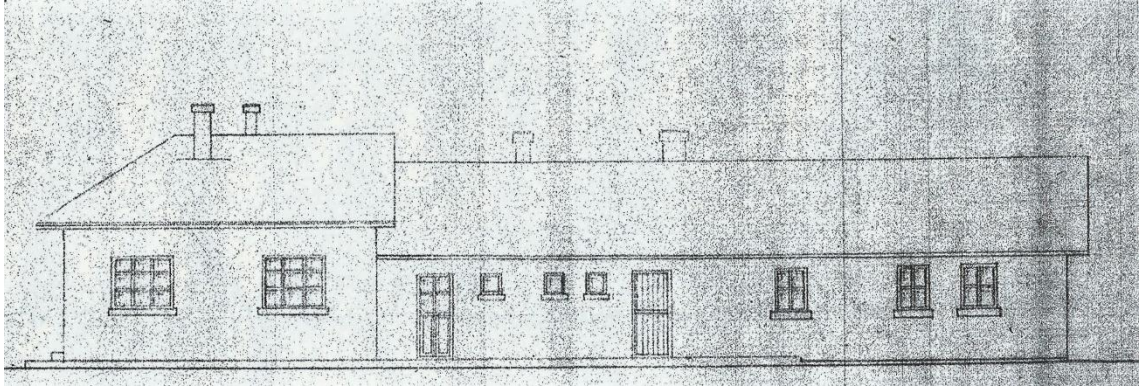
ÇİZİMLER



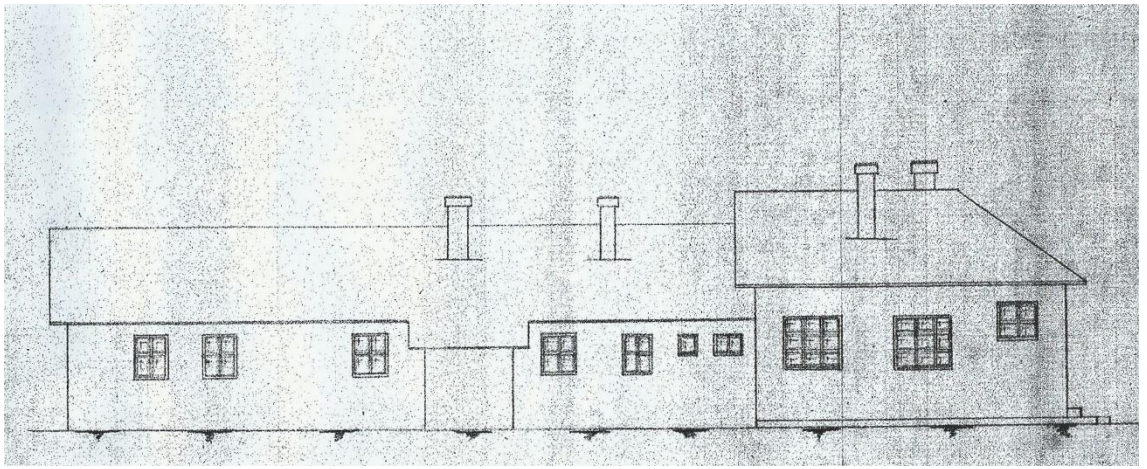
Çizim 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



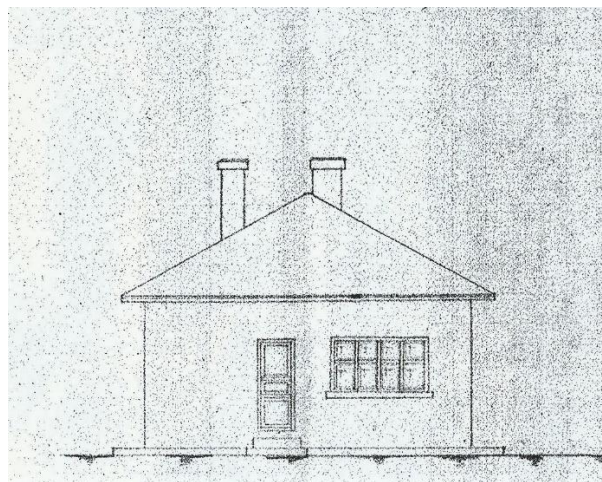
Çizim 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



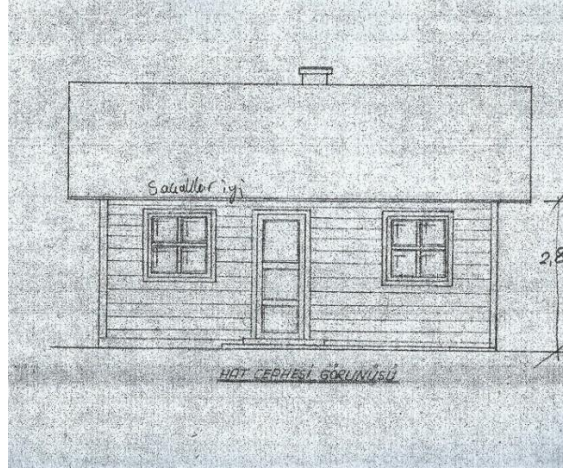
Çizim 3: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



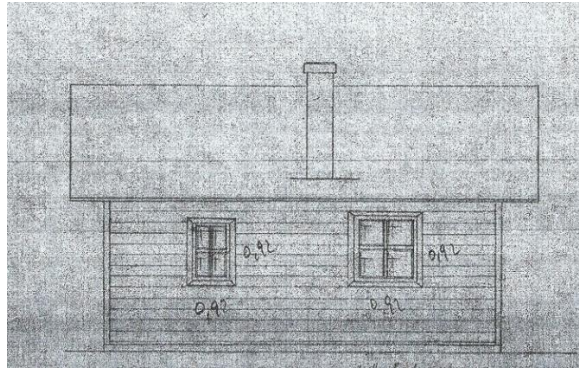
Çizim 4: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Kuzey Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



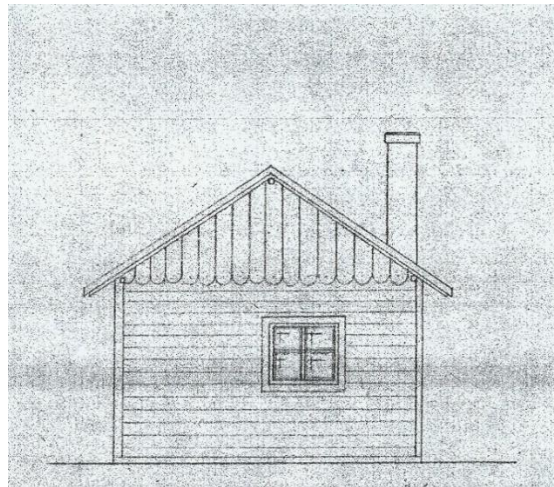
Çizim 5: Alayunt İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



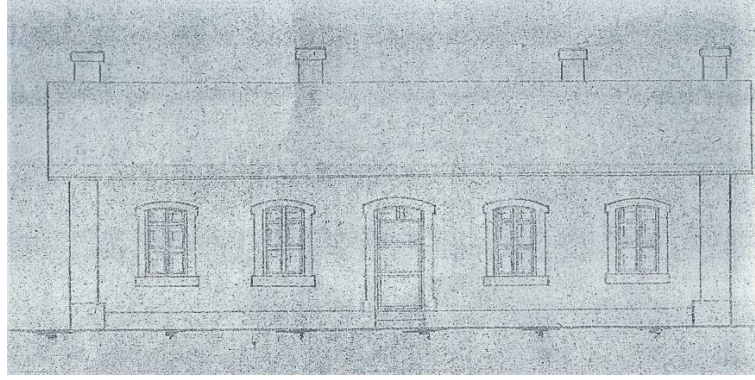
Çizim 6: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



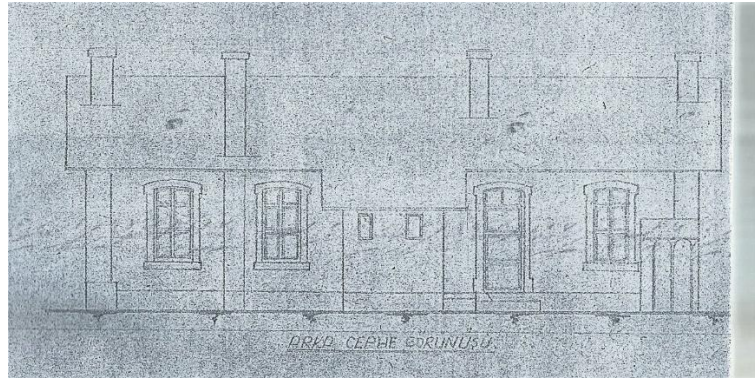
Çizim 7: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi Kuzey Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



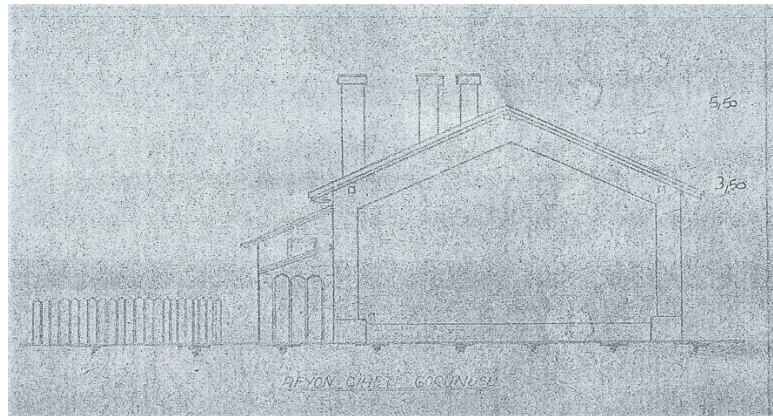
Çizim 8: Alayunt İstasyonu Kısım Yazıhanesi Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



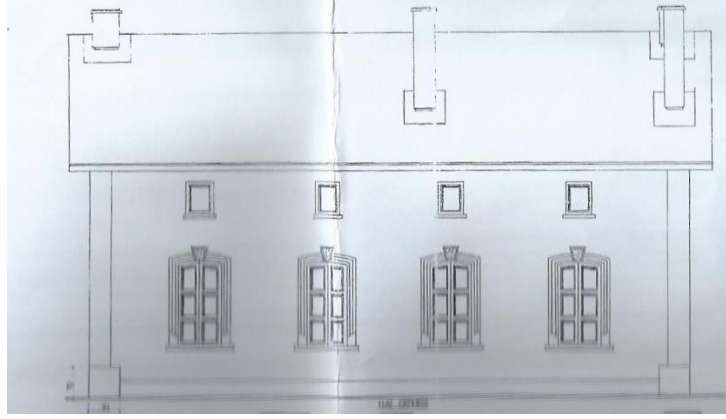
Çizim 9: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



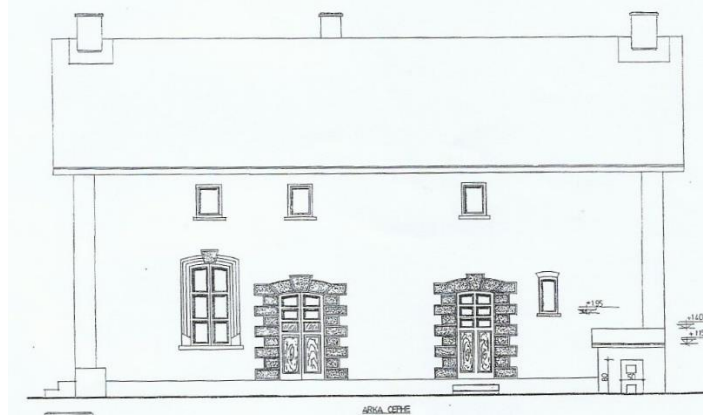
Çizim 10: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Kuzey Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



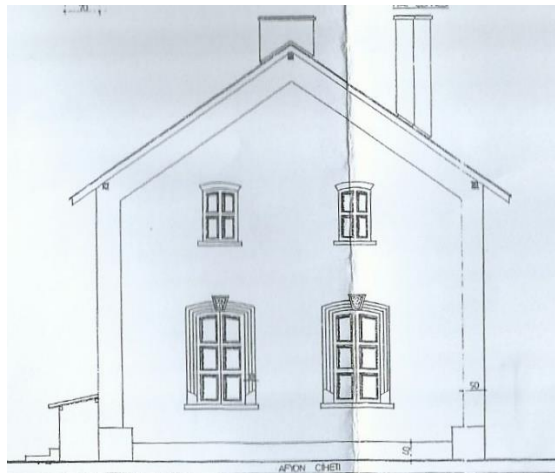
Çizim 11: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



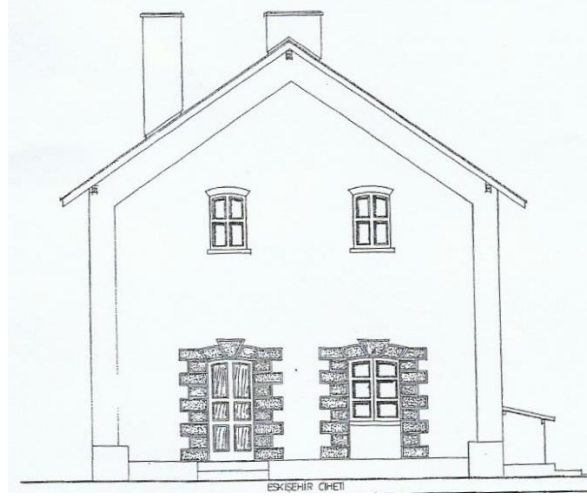
Çizim 12: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



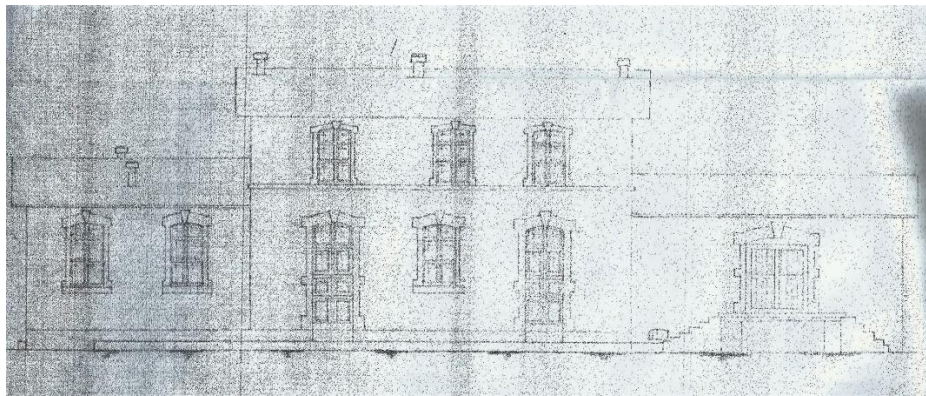
Çizim 13: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Kuzey Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



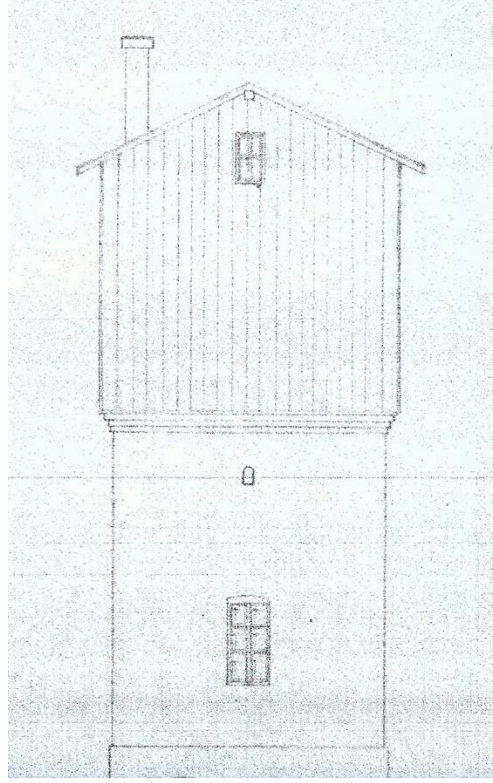
Çizim 14: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



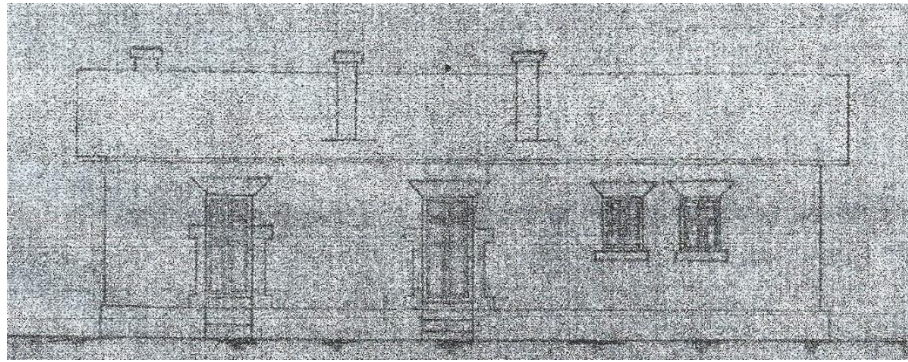
Çizim 15: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



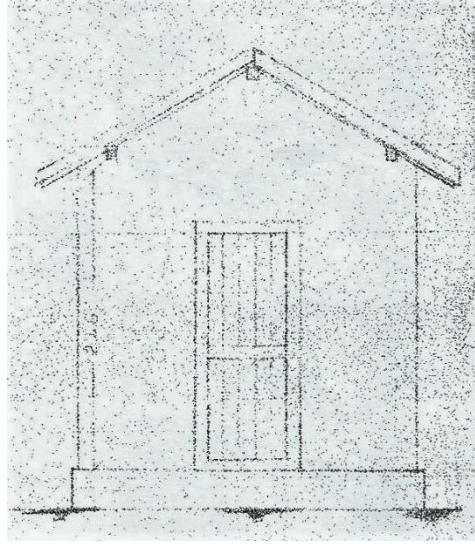
Çizim 16: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



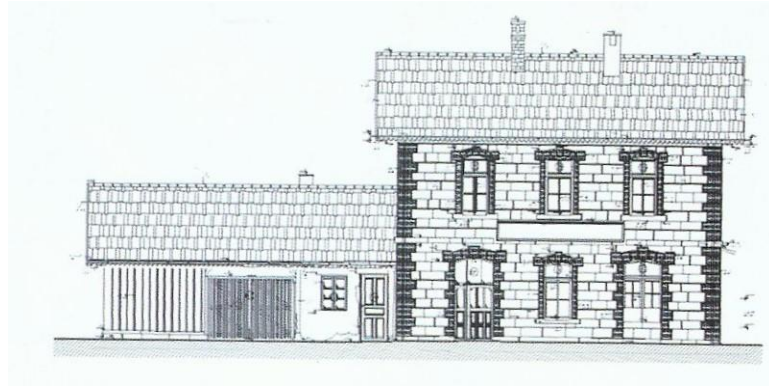
Çizim 17: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



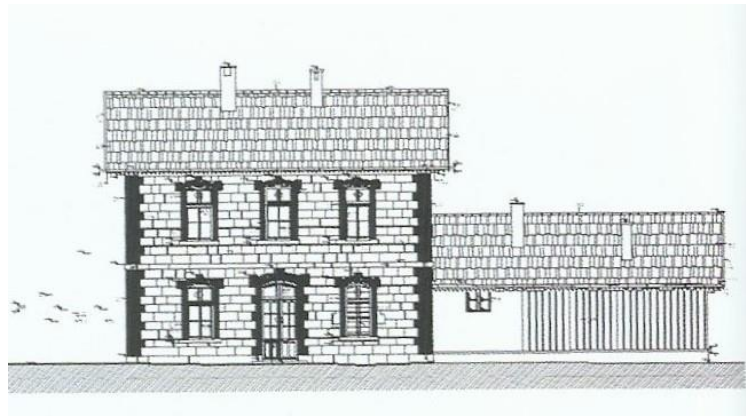
Çizim 18: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



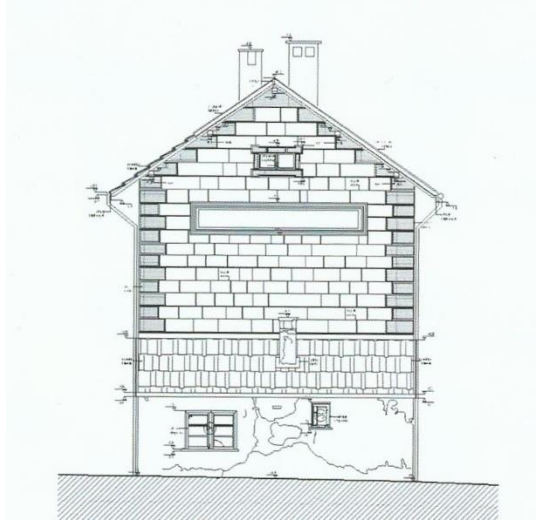
Çizim 19: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



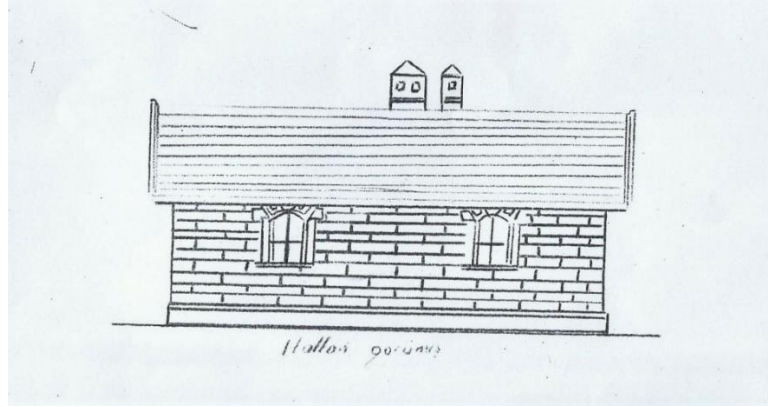
Çizim 20: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



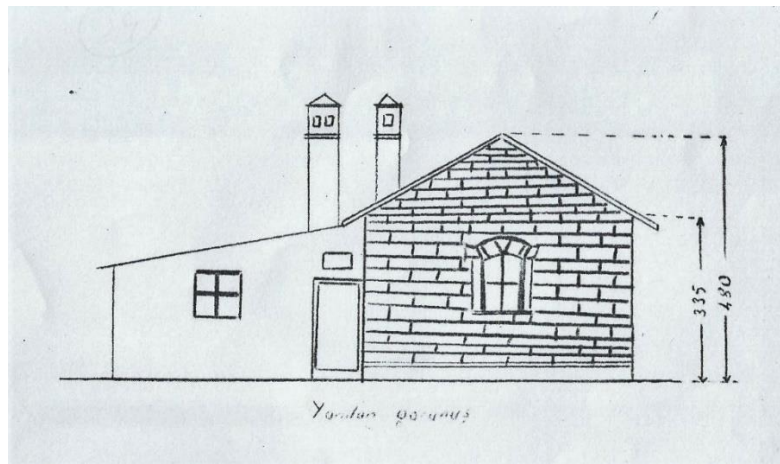
Çizim 21: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



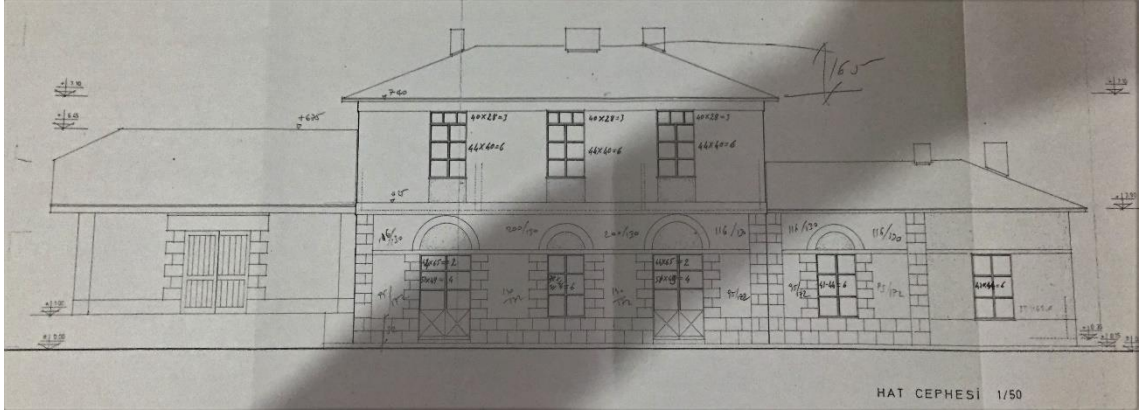
Çizim 22: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Çizim 23: Dumlupınar İstasyonu Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Çizim 24: Dumlupınar İstasyonu Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



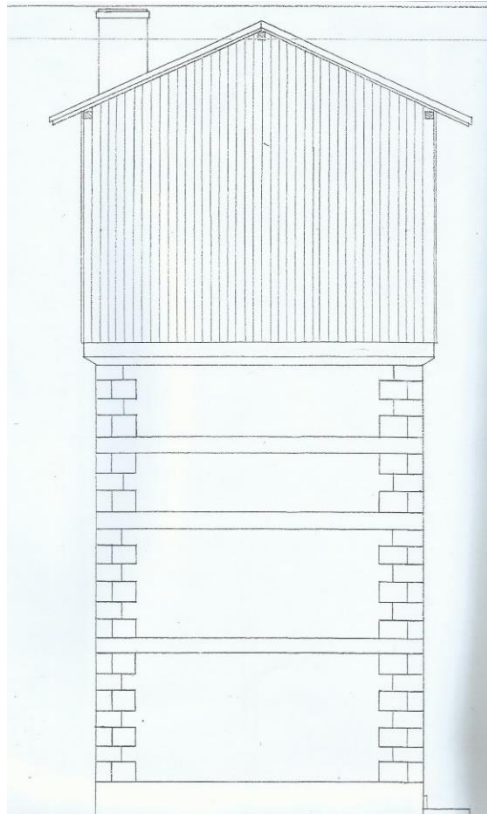
Çizim 25: Emirlers İstasyonu Yolcu Binası Güney Cehesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



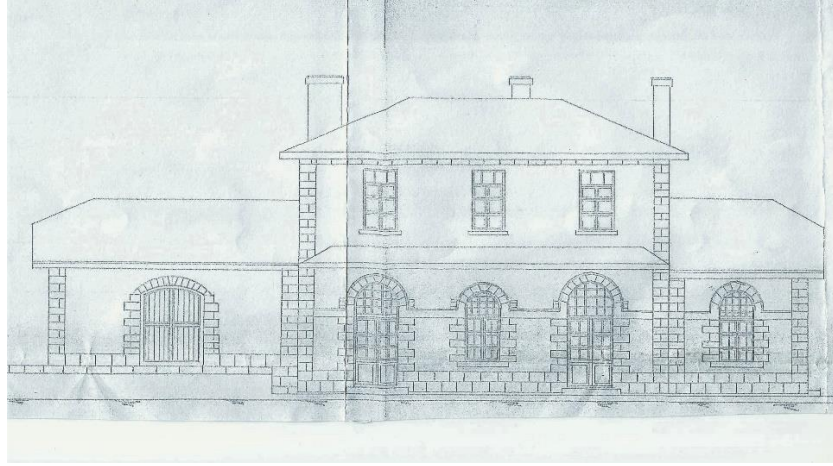
Çizim 26: Emirlers İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cehesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



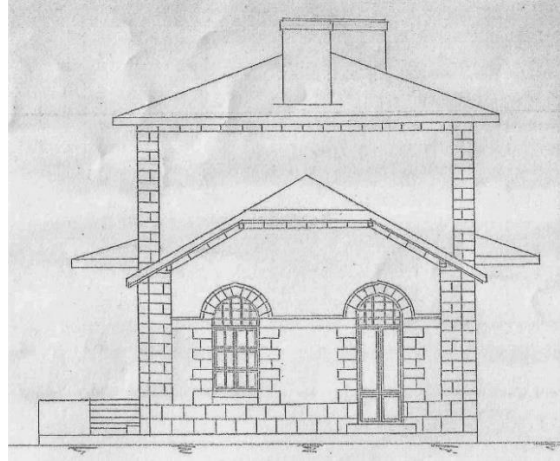
Çizim 27: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



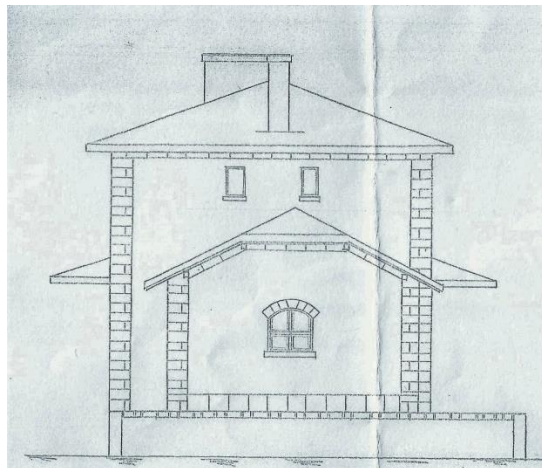
Çizim 28: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



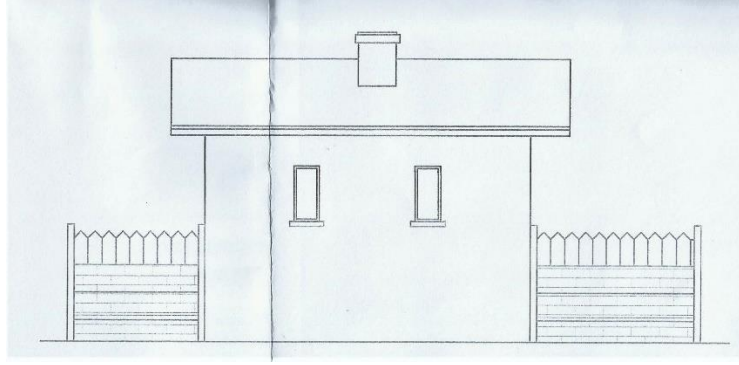
Çizim 29: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



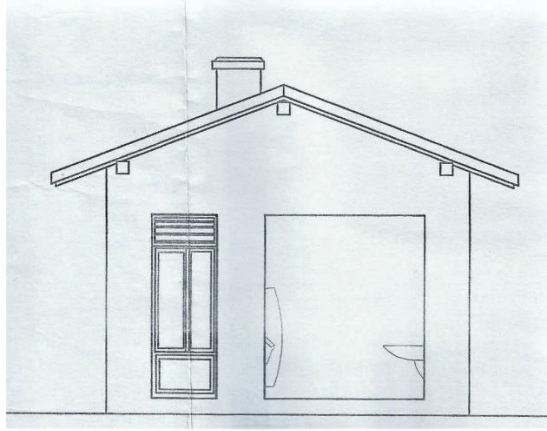
Çizim 30: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Çizim 31: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



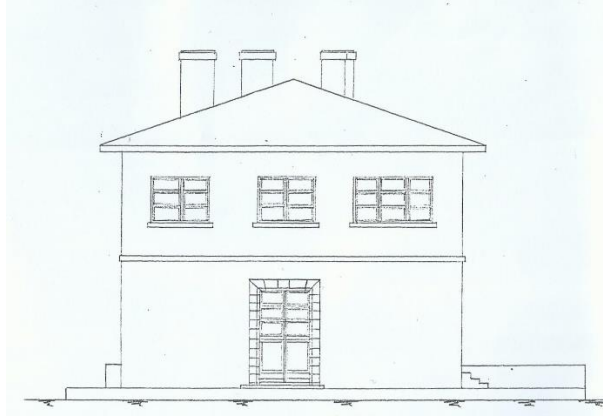
Çizim 32: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



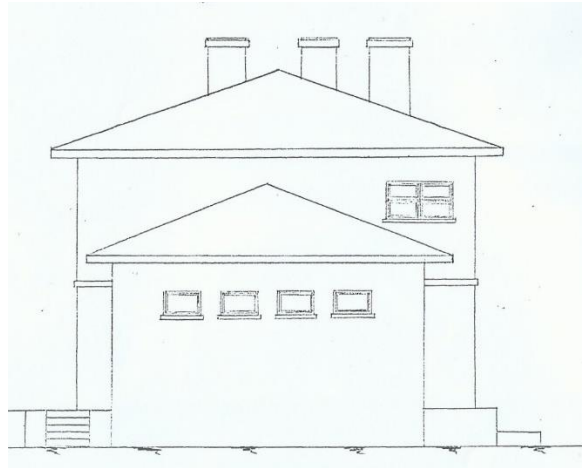
Çizim 33: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



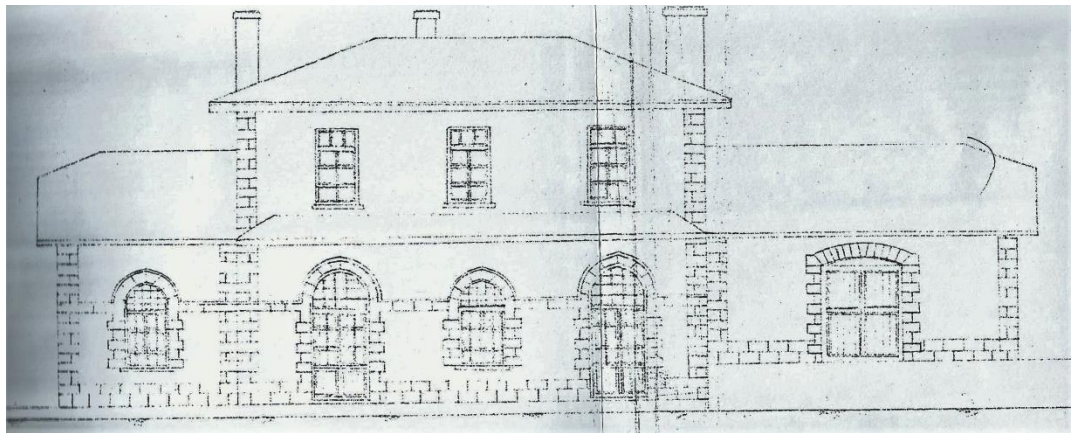
Çizim 34: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



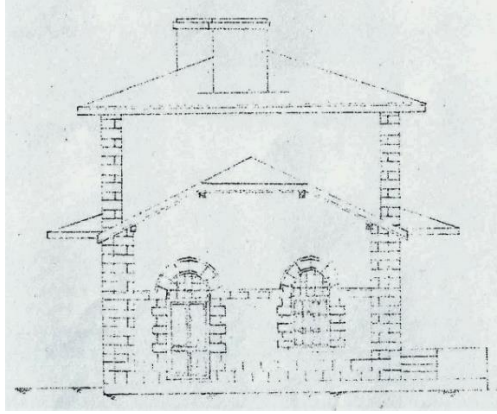
Çizim 35: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



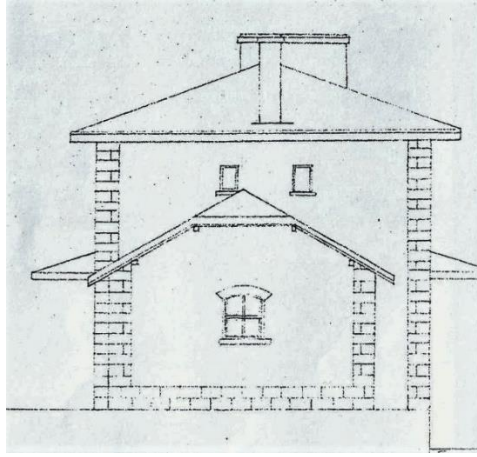
Çizim 36: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



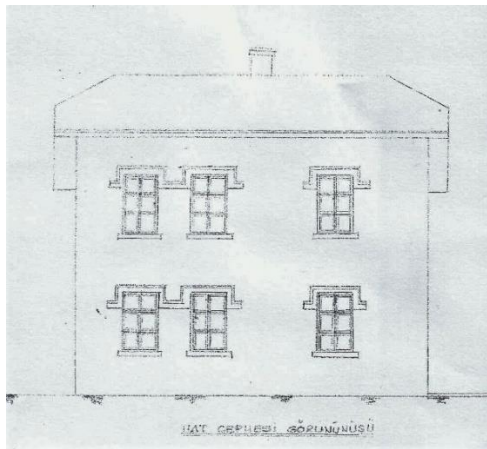
Çizim 37: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



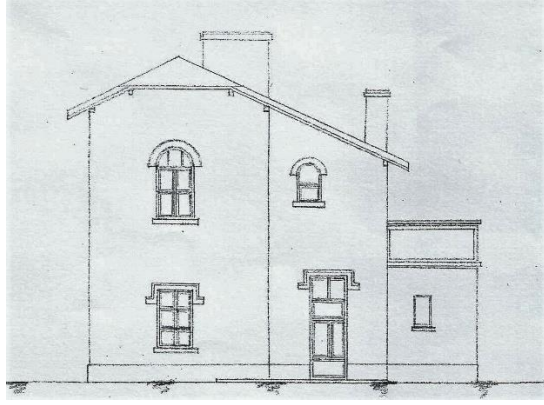
Çizim 38: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



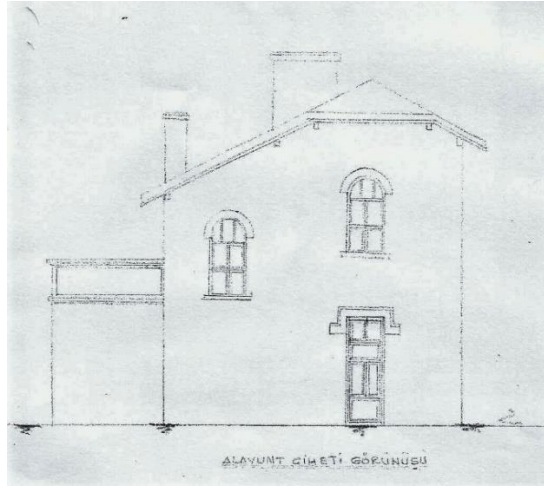
Çizim 39: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



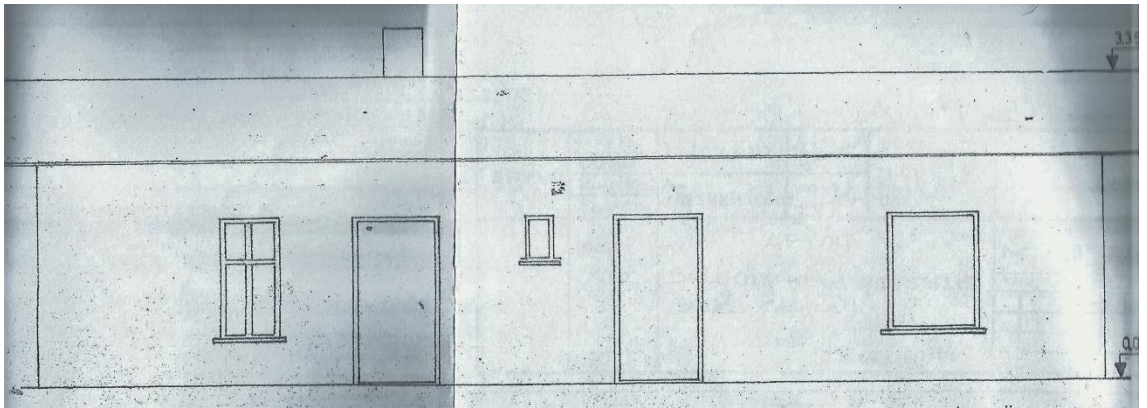
Çizim 40: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



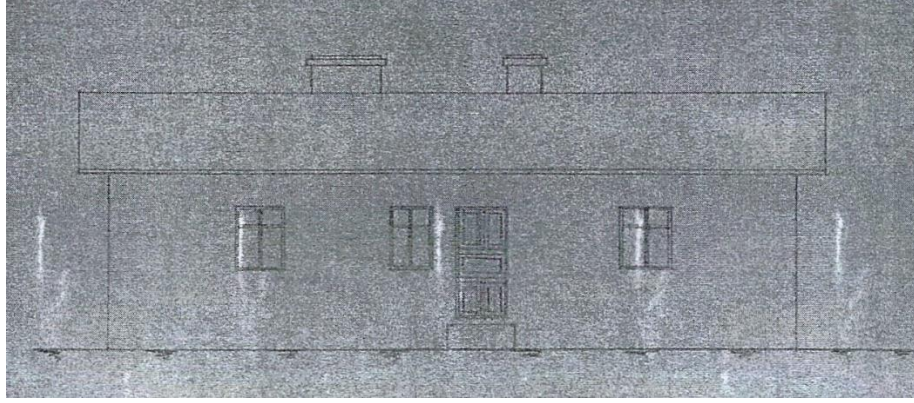
Çizim 41: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



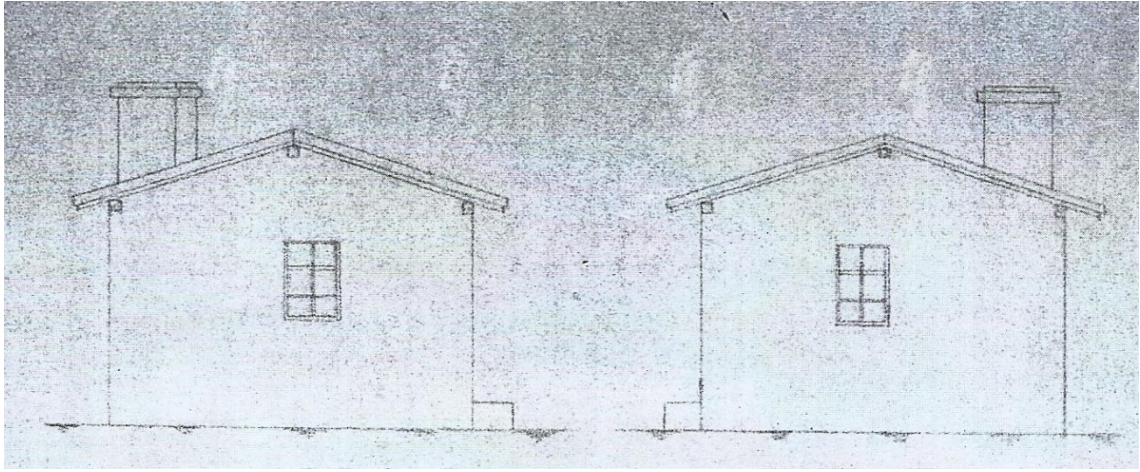
Çizim 42: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



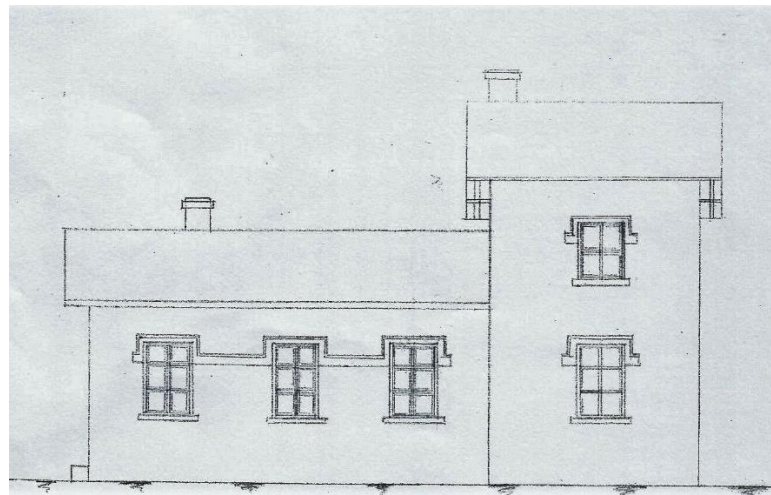
Çizim 43: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Doğu Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Çizim 44: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Çizim 45: Balıköy İstasyonu Makasçı Lojmanı (Sol) Doğu ve (Sağ) Batı Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



Çizim 46: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü (TCDD Afyon 7. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

FOTOĞRAFLAR



Fotoğraf 1: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü.



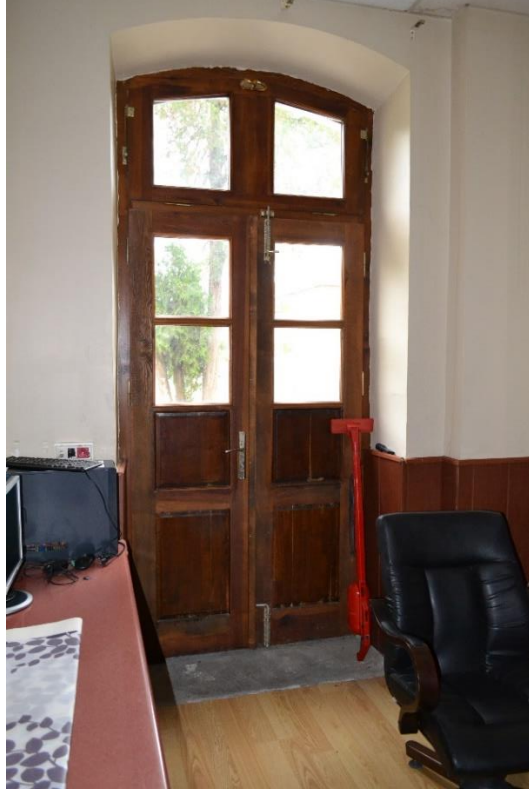
Fotoğraf 2: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü.



Fotoğraf 3: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü.



Fotoğraf 4: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Üst Kata Çıkışı Sağlayan Merdivenin Görünüşü.



Fotoğraf 5: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat İç Mekan Kapısının Görünüşü.



Fotoğraf 6: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Görünüşü.



Fotoğraf 7: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Pencereleeri.



Fotoğraf 8: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Görünüüü.



Fotoğraf 9: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Pencereleeri.



Fotoğraf 10: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 11: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Kapısının Görünüşü.



Fotoğraf 12: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 13: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 14: Alayunt İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 15: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 16: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Kuzey Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 17: Alayunt İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 18: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Güney Cephesi Görünüşü.



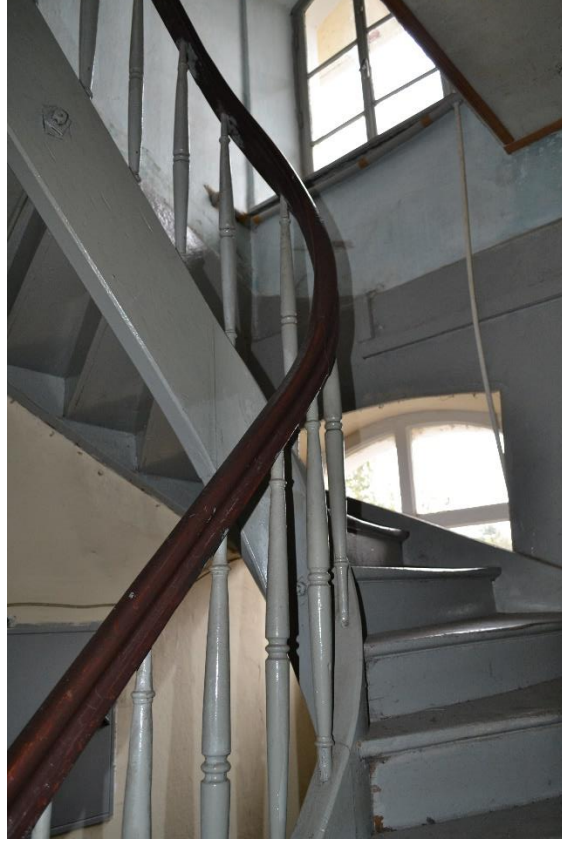
Fotoğraf 19: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Kuzey Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 20: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 21: Alayunt İstasyonu Üçlü Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 22: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Merdiven Detayı.



Fotoğraf 23: Sabuncupınar İstasyonu Ambar Binası İç Mekan Görünüşü.



Fotoğraf 24: Sabuncupınar İstasyonu Antre ile Ambar Arasında Geçişi Sağlayan Kapı.



Fotoğraf 25: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis İçi Görünüş.



Fotoğraf 26: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis İçi Görünüş.



Fotoğraf 27: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Giriş Kapısı.



Fotoğraf 28: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Doğu Duvarı ve Gişe Penceresi.



Fotoğraf 29: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Batı Duvarı.



Fotoğraf 30: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Kapı Örneği.



Fotoğraf 31: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Pencere Örneği.



Fotoğraf 32: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 33: Sabuncupınar İstasyonu Ambar Binası Kapısının Dıştan Görünüşü.



Fotoğraf 34: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 35: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 36: Sabuncupınar İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 37: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi.



Fotoğraf 38: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 39: Sabuncupınar İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güneydoğu Yönünden Görünüş.



Fotoğraf 40: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Kuzeybatı Yönünden Görünüş.



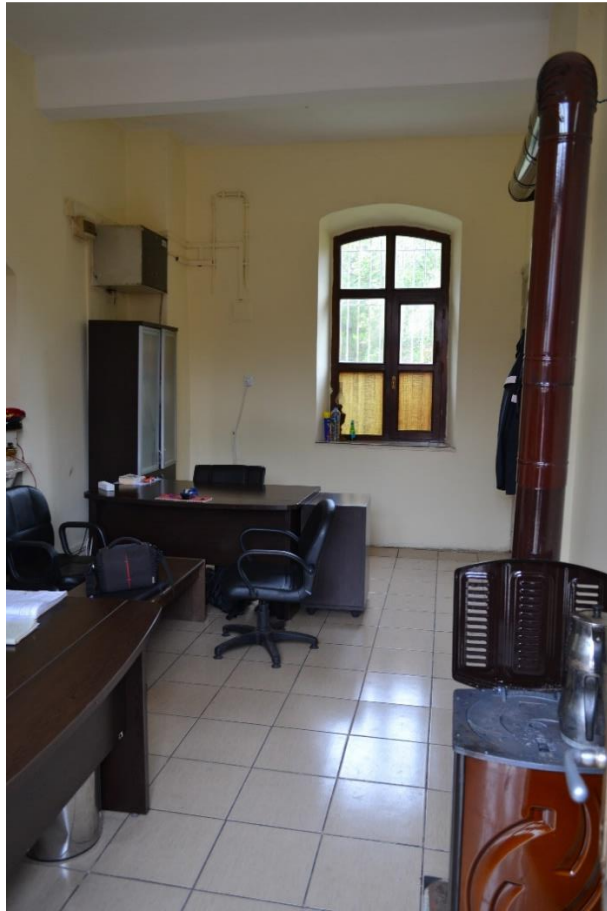
Fotoğraf 41: Sabuncupınar İstasyonu Amele Barakası Güneydoğu Yönünden Görünüşü.



Fotoğraf 42: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güney (Peron) Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 43: Sabuncupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güneydoğu Cephesinden Görünüşü.



Fotoğraf 44: Dumlupınar İstasyonu İstasyon Şefi Ofisi İç Mekan Görünüşü.



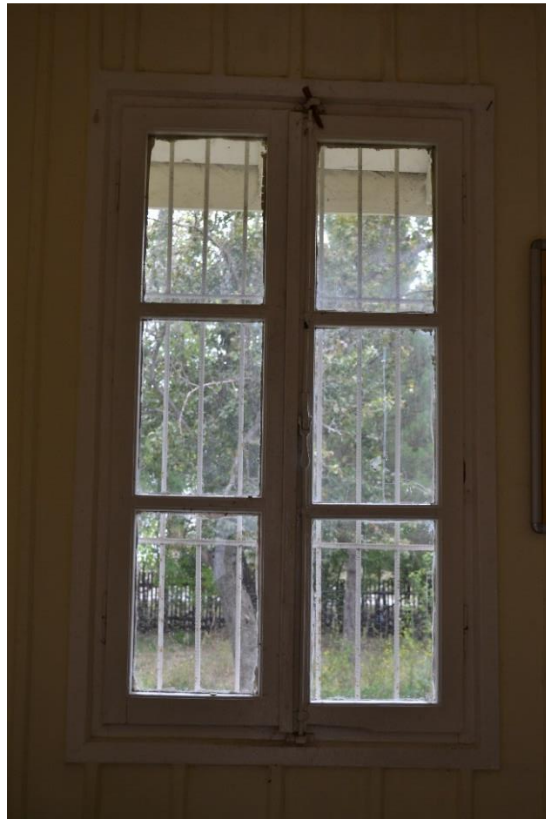
Fotoğraf 45: Dumlupınar İstasyonu İstasyon Şefi Ofisi İç Mekan Görünüşü.



Fotoğraf 46: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Görünüşü.



Fotoğraf 47: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Doğu Duvarı ve Gişe Penceresi.



Fotoğraf 48: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Penceresi (İçeriden Görünüşü).



Fotoğraf 49: Dumluþınar İstasyonu Ambar Binası İç Mekan Görünüþü.



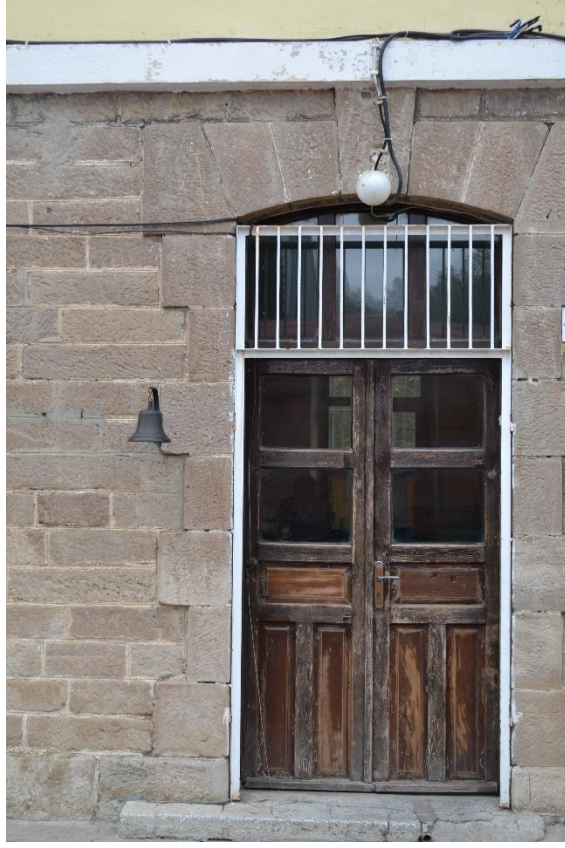
Fotoğraf 50: Dumluþınar İstasyonu Ambar Binası atı Kiriþleri.



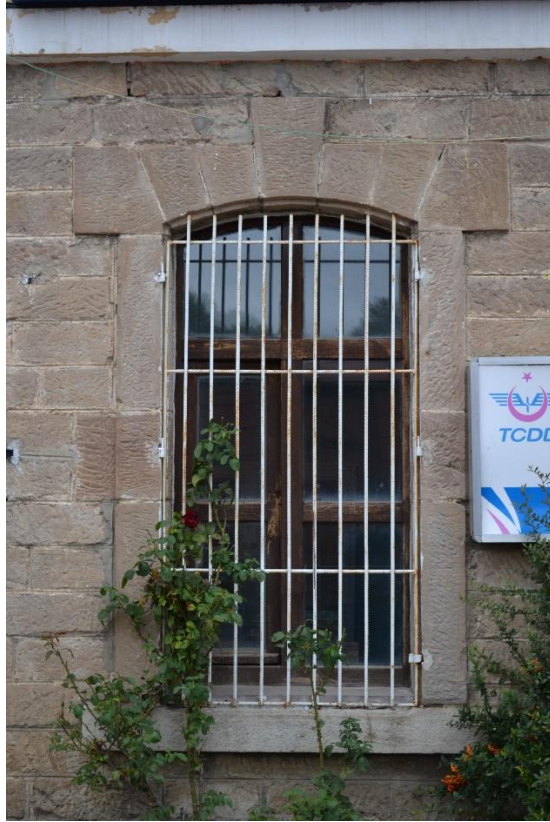
Fotoğraf 51: Dumlupınar İstasyonu Depo Bölümü İç Mekan Görünüşü.



Fotoğraf 52: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 53: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Kapısı.



Fotoğraf 54: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Penceresi.



Fotoğraf 55: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 56: Dumlupınar İstasyonu Yolcu Binası Güneydoğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 57: Dumluþınar İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüþü.



Fotoğraf 58: Dumluþınar İstasyonu Açık Hangar Binası Görünüþü.



Fotoğraf 59: Dumlupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 60: Dumlupınar İstasyonu Tuvalet Binası Güneybatı Yöntünden Görünüşü.



Fotoğraf 61: Emirler İstasyonu Ambar Binası İç Mekan Görünüşü.



Fotoğraf 62: Emirler İstasyonu Ambar Binası Çatı Kirişleri.



Fotoğraf 63: Emirlers İstasyonu Ambar Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 64: Emirlers İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat İstasyon Şefi Ofisi Görünüşü.



Fotoğraf 65: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat İstasyon Şefi Ofisi Görünüşü.



Fotoğraf 66: Emirler İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Kuzey Duvarı Görünüşü.



Fotoğraf 67: Emirler İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Güney Duvarı Görünüşü.



Fotoğraf 68: Emirler İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Gişe Penceresi.



Fotoğraf 69: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 70: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Pencere Örneği.



Fotoğraf 71: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Pencere Örneği.



Fotoğraf 72: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü (Detay).



Fotoğraf 73: Emirler İstasyonu Ambar Binası Kapı Örneği.



Fotoğraf 74: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü (Detay).



Fotoğraf 75: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 76: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Kapı Örneği.



Fotoğraf 77: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 78: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 79: Emirler İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesindeki Pencere ve Pano.



Fotoğraf 80: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası İstasyon Şefi Ofisi.



Fotoğraf 81: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası İstasyon Şefi Ofisi.



Fotoğraf 82: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası İstasyon Şefi Ofisi.



Fotoğraf 83: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 84: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Saçak Altı Destekleri ve Silme Kuşağının Birleştiği Yerler (Kapı Örneği).



Fotoğraf 85: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Saçak Altı Destekleri ve Silme Kuşağının Birleştiği Yerler (Pencere Örneği).



Fotoğraf 86: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü.



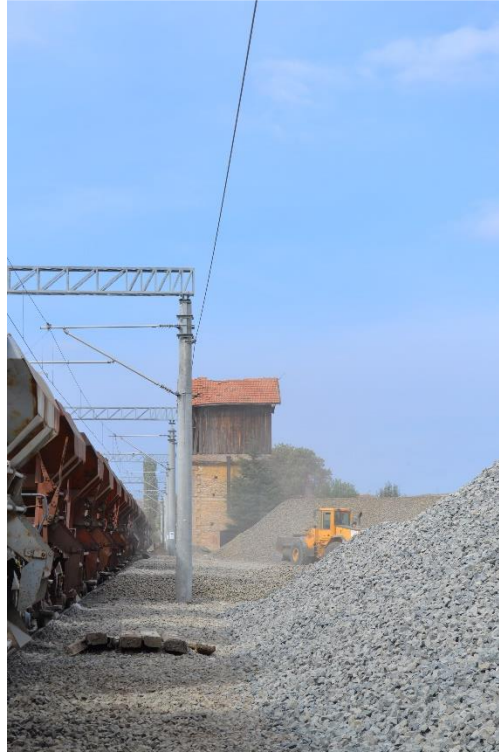
Fotoğraf 87: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 88: Köprüören İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 89: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 90: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Kuzey Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 91: Köprüören İstasyonu Pompa Binası ve Lojmanı Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 92: Köprüören İstasyonu Tuvalet Binası Güneybatı Yöntünden Görünüşü.



Fotoğraf 93: Köprüören İstasyonu Tuvalet Binası Kuzeydoğu Yönünden Görünüşü.



Fotoğraf 94: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Lojistik Şefi Ofisi Kuzey Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 95: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Lojistik Şefi Ofisi Doğu Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 96: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Lojistik Şefi Ofisi Güney Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 97: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Antresi.



Fotoğraf 98: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Antresi.



Fotoğraf 99: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 100: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 101: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 102: Tavşanlı İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 103: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Güneydoğu Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 104: Tavşanlı İstasyonu Su Deposu Doğu Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 105: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 106: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güneybatı Yönünden Görünüşü.



Fotoğraf 107: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Güneydoğu Yönünden Görünüşü.



Fotoğraf 108: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 109: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 110: Demirli İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 111: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Güneybatı Yönünden Görünüşü.



Fotoğraf 112: Demirli İstasyonu Tuvalet Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 113: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Merdiveni.



Fotoğraf 114: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü.



Fotoğraf 115: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü.



Fotoğraf 116: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Kuzey Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 117: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu Güney Yönü Görünüşü.



Fotoğraf 118: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Gişe Penceresi.



Fotoğraf 119: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Koridor Görünüşü.



Fotoğraf 120: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Birinci Kat Lojman Odası Görünüşü.



Fotoğraf 121: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 122: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 123: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü.



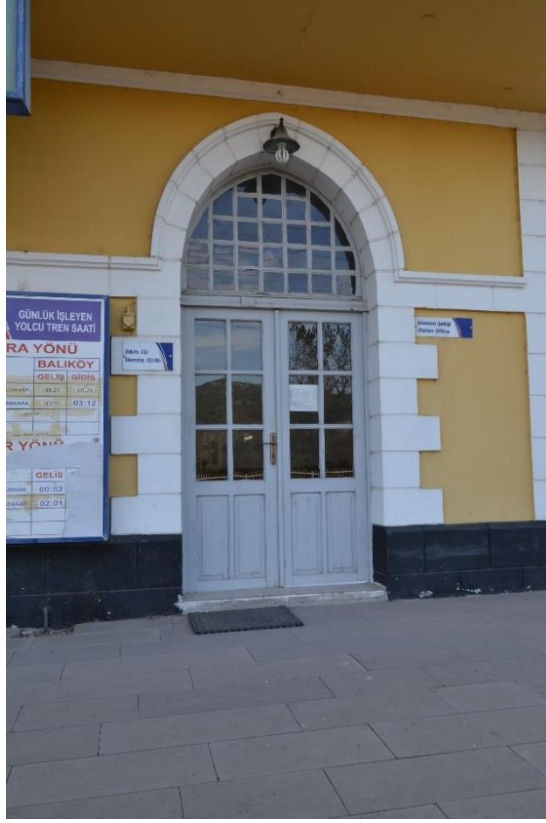
Fotoğraf 124: Değirmisaz İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 125: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Zemin Kat Ofis Görünüşü.



Fotoğraf 126: Balıköy İstasyonu Yolcu Bekleme Salonu ve Bilet Gişesi Görünüşü.



Fotoğraf 127: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Kapı Örneği.



Fotoğraf 128: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Alt Kat Pencere Örneği.



Fotoğraf 129: Balıköy  stasyonu Yolcu Binası Güney Cephe G r n   .



Fotoğraf 130: Balıköy  stasyonu Yolcu Binası Kuzey Cephe G r n   .



Fotoğraf 131: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 132: Balıköy İstasyonu Yolcu Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 133: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 134: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 135: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 136: Balıköy İstasyonu Lojman Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 137: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Güney Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 138: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 139: Balıköy İstasyonu Kısım Şefliği Binası Batı Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 140: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Güney Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 141: Balıkköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Kuzey Cephe Görünüşü.



Fotoğraf 142: Balıkköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Doğu Cephesi Görünüşü.



Fotoğraf 143: Balıköy İstasyonu Amele Barakası ve Çavuş Lojmanı Batı Cephesi Görünüşü.

ÖZ GEÇMİŞ

KİMLİK BİLGİLERİ

Adı Soyadı : Anıl GÖKTAŞ

Doğum Yeri : İstanbul

Doğum Tarihi : 16.10.1990

E-posta : anil_goktas@hotmail.com

EĞİTİM BİLGİLERİ

Lise : İstanbul Fındıklı Lisesi (2005-2009)

Lisans : Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü (2010-2016)

Yüksek Lisans: Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Sanat Tarihi Programı (2017-2020)

Doktora : -

Yabancı Dil ve Düzeyi: İngilizce - Orta

İŞ DENEYİMİ : -

ARAŞTIRMA ALANLARI: Türk-İslam Sanatları, Osmanlı Mimarisi, Cumhuriyet Mimarisi

TEZDEN ÜRETİLEN TEBLİĞ VE YAYINLAR: -