

Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları

Mustafa S. AKPOLAT

Özet

Tanzimat'ın ilanı, Osmanlı devletinin Batılılaşma çabalarında önemli bir aşamayı, bir dönüm noktasını işaret etmektedir. Tanzimat'tan sonra Batı ile bütünleşme için, her alanda çaba harcanmış ve bu amaca ulaşmak için yeni kurumlar oluşturulmuş, yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu bağlamda demiryolu taşımacılığında da dikkate değer gelişmeler gözlenmektedir. Bu Makale'nin konusu Osmanlı devletinin ilk demiryolu projelerinden biri olan 67 km. uzunluğundaki Adana-Mersin demiryolunun tarihsel gelişmesini ve bu demiryolu üzerindeki istasyon binalarının mimarisini inceleyip değerlendirmektir. 1886 yılında İngilizler tarafından ticari amaçla kurulan Adana-Mersin demiryolu üzerinde Adana ve Mersin dahil altı istasyon bulunuyordu. Bu ilk demiryolundan sadece Adana ve Mersin istasyon binaları günümüze gelebilmiştir. 1911 yılında, Konya tarafından gelen İstanbul-Bağdat demiryolu, Adana-Mersin demiryolu ile Yenice istasyonunda birleşmiştir. Böylece Bağdat demiryolu üzerinde yer alan Yenice, Zeytinli ve Adana istasyon binaları yeni mimarileri ile farklı bir konuma yükseldiler. Bu üç yapı da, o dönemin geçerli üslubu olan ve titizlikle uygulandığı görülen I. Ulusal Mimarlık üslubunda tasarlanmışlardır. Bölgenin yönetim ve ticaret merkezi durumundaki Adana'nın 450 00 m²lik bir alanı kaplayan istasyonu ise garı, lojmanları, sağlık binaları, güvenlik binaları, sosyal binaları ve çeşitli bakım-onarım binaları ile bir yerleşke görünümündedir. Özellikle I. Ulusal Mimarlık Üslubu'nun bütün mimari ve bezeme özelliklerini yansıtan gar binası ayrıntılı olarak tanıtılmakta ve değerlendirilmektedir.

Anahtar Sözcükler: Osmanlı Demiryolları, Tren İstasyonları, Birinci Ulusal Mimarlık, Osmanlı Mimarlığı, Tanzimat Sonrası

Abstract

Proclamation of the Tanzimat marks the beginning of an important stage, a turning point when efforts of the Ottoman Empire directed at Westernisation are concerned. Following the Tanzimat, in order to integrate with the West, efforts were exerted in all fields, focusing on the introduction of new institutions and legal arrangements. Within this framework, remarkable deve-

* Dr., Hacettepe Üniversitesi, Sanat Tarihi Bölümü

lopments in rail transportation can be observed. This Article aims at evaluating the history of the 67 km. long Adana-Mersin railway which is one of the first railway projects of the Ottoman Empire, and the architecture of the station buildings along this railway. Six stations, including Adana and Mersin, existed along the Adana-Mersin railway which was constructed by the English in 1886 for commercial purposes. Only Adana and Mersin station buildings have been maintained until today. The Istanbul-Baghdad railway coming from Konya direction and Adana-Mersin railway were connected at Yenice Station in 1911. Yenice, Zeytinli and Adana station buildings, now taking place along the Baghdad Railway were reconstructed to exhibit a new architectural style to reflect their new status. All of these three buildings were designed in the I. National Architectural Style which was well accepted and meticulously practiced during that period. The station of Adana which is the commercial and administrative center of the region, looks more like a campus with the station building, lodgements and various buildings reserved for health, security, social and repair-maintenance services situated on an area of 450 000 m². The Adana station building which reflects all the architectural and ornamental characteristics of the I. National Architectural Style has been described and evaluated in detail.

Key Words: Ottoman Railways, Train Stations, I. National Architecture, Ottoman Architecture, After Tanzimat

1) Giriş

Mimarlık yapıtları ait oldukları dönemlerin yalnızca mimarlık anlayışlarını göstermezler. Bu yapıtlar, aynı zamanda dönemlerinin siyasal, sosyal ve ekonomik özelliklerini de bünyelerinde barındırırlar. Osmanlı İmparatorluğu'nun Tanzimat Sonrası Mimarlığı (1839-1923) yapıları da bu genel kurala uygun olarak dönemin mimarlık anlayışı yanında diğer alanlarda da bilgiler sergilerler.

Tanzimat reformları Osmanlı kentlerini ve mimarlığını derinden etkilemiştir. Batılı kent planlama yöntemleri ve mimarlık anlayışları Tanzimat sonrasında birlikte uygulamaya konulmuştur. Ancak, uzman eleman, teknik alt yapı ve malzeme eksikliği nedeniyle, mimarlık ve kent planlama uygulamaları çoğunlukla yabancı uyruklu veya azınlıklara mensup gayrimüslim uzman ve ustalar eliyle yapılmıştır.

Osmanlı ekonomisinin, 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması ile tam olarak Batı'ya açılışı ve 1839 Tanzimat Fermanı ile simgelenen yeni yönetim anlayışı 19. yüzyılın ikinci yarısında kent yapısında önemli dönüşümlere neden olmuştur. Batı'dan alınmış yasalar, yönetmelikler ve yöntemler, yine Batı'dan alınmış kurumlar aracılığı ile Osmanlı kentlerinde uygulanmaya başlamıştır.

Osmanlı yönetiminin, kentleri Batılı kurallara göre yeniden planlamasının ve örgütlenmesinin bir diğer amacı da bu dönemde iyice zayıflayan merkezi devlet otoritesini güçlendirmektir. Bu amaç Osmanlı İmparatorluğu ile ekonomik, siyasi ve kültürel ilişkisi olan Batılı sanayileşmiş ülkelere de aynı derecede önemseniyordu. Çünkü ticaret etkinlikleri için bir çeşit engel oluşturan, feodal özellikler taşıyan kişi ve kurumların etkileri böylelikle en az düzeye iniyordu.

Gerçekten de bu yıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası saygınlığı azalırken merkezi yönetimin ülkenin her yerindeki otoritesi güçlenmiştir. Sonuçta 19. yüzyıl Avrupa kent planlamasının üç temel ayağı olan "güvenlik", "güzellik" ve "sağlık" Osmanlı kentlerinde de belirli ölçülerde sağlanmıştır (Yerasimos 1994:4).

Batılılaşma döneminde, Osmanlı yönetiminin benimsemiş olduğu "Batılı Mimarlık Anlayışı"na ayak uyduramayan "Hassa Mimarları Ocağı" ortadan kalkmıştır. Çünkü 19. yüzyılda Avrupa'da ortaya çıkan "tarihselci-seçmeci" mimarlık anlayışı ile tasarım yapmak ve uygulamak için akademik mimarlık eğitimi almış olmak gerekiyordu. Bu dönemde mimarlık işlerini Avrupa'da eğitim görmüş yabancı uyruklu ve azınlıklara mensup mimarlar üstlendiler. Örneğin, 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı yönetiminin nazarında ayrıcalıklı bir yere sahip mimarlar yetiştiren Ermeni asıllı Balyan ailesinden bir çok kişi başta Paris olmak üzere Avrupa kentlerindeki mimarlık okullarında eğitim görmüşlerdir.

İstanbul'da başta İtalyanlar olmak üzere Fransız, İngiliz ve Alman mimarlar bir çok önemli yapı tasarlamış ve uygulamışlardır. 1883 yılında İstanbul'da resim, heykel, mimarlık ve gravür bölümlerinden oluşan Sanayi-i Nefise Mektebi'nin açılmasıyla mimar sorunu bir ölçüde çözülebilmıştır (Akpolat 1995:192).

2) Adana-Mersin Demiryolu Hattı'nın Tarihçesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk demiryolu hattı 1851 yılında Mısır'da gerçekleştirilmiş ve bu hat geliştirilerek 1869 yılında 1300 km. uzunluğa erişmiştir. Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hatlarını ise İzmir-Aydın ve İzmir-Turgutlu arasında 1866'da İngilizler inşa etmişlerdir. 1873 yılında açılan Haydarpaşa-İzmit hattı da İngiliz şirketlerince yapılmıştır (Quataert 1985:1630).

Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına hız kazandıran önemli bir gelişme ise 1888 yılında tamamlanan Viyana-İstanbul bağlantısıdır. Bu olaydan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli iki demiryolu projesi olan İstanbul-Bağdat ve Hicaz demiryolları planlanmış ve gerçekleştirilmiştir. İstanbul-Bağdat demiryolu projesinin habercisi gibi olan İstanbul-İzmit hattının Ankara'ya kadar uzatılması işinin 1888 yılında Almanlara verilmesi Avrupa'da şok etkisi yapmıştır. Çünkü, o tarihe kadar Osmanlı İmparatorluğu-Almanya ilişkileri yalnız askeri alanları kapsıyordu (Özyüksel 1988:24,25; Barillari, Godoli 1997:17-19).

Adana-Mersin arasındaki 67 km. uzunluğundaki demiryolunun yapım ve işletme imtiyazı 1883 yılında İngilizlere verilmiş ve hattın yapımı 1886'da tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bu hattın yapılış amacı Çukurova'nın, başta pamuk olmak üzere, tarım ürünlerini Mersin limanına taşımaktı. İngiliz demiryolu şirketinin ilk yıllarda kuraklık ve sel felaketleri nedeniyle zarar ettiği bilinmektedir (Varlık 1977:27).

1903 yılında İstanbul-Bağdat demiryolunun yapım ve işletme hakkının Almanlara verilmesinden kısa bir süre sonra, ilerde bu hattın bir parçası olacak Adana-Mersin demiryolu da Almanlar tarafından satın alındı .O 1911 yılında Adana-Mersin hattının Bağdat hattı ile birleşmesiyle Alman demiryolu da Akdeniz'de bir limana, Mersin'e ulaşmış oldu. Böylece, 1911 yılında Adana-Mersin hattı en çok gelir sağlayan hat durumuna gelmiştir (Varlık 1977:27).

Adana-Mersin hattı ilk kurulduğunda, hat üzerinde Adana'dan başlayarak Zeytinli, Yenice, Tarsus ve Taşkent olmak üzere dört ara istasyon bulunuyordu(Şekil:1). Hattın Konya tarafından gelen Bağdat hattı ile birleşmesi ile Yenice, Zeytinli ve Adana istasyonlarının statüleri yükselmiş ve özellikle 1912 yılında tamamlanan Adana istasyonu I. Ulusal Mimarlık Üslubu'nda inşa edilmiş olan ana binası, lojmanları, bakım-tamir atölyeleri ve dökümhanesi ile kentin kuzeyinde yaklaşık 450 000 m2 büyüklükte bir kampus görünümüne kavuşmuştur. 1886 yılında yapılmış olan eski Adana istasyonu çevresindeki alan, yeni istasyon binası ve eklentileri için yeterli olmadığından eski istasyon terkedilmiş ve yeni istasyon kentin kuzeyinde o dönemde boş olan alana kurulmuştur. Bağdat hattının eski Adana-Mersin hattı ile birleştiği noktadaki Yenice istasyonu ile Adana yönündeki Zeytinli istasyonu da I. Ulusal Mimarlık Üslubu'nda yeni binalara kavuşmuştur.

Yenice istasyonunun batısında bulunan Tarsus'a 1949 yılında II. Ulusal Mimarlık Üslubu (1940-1955)'nda yeni bir istasyon binası yapılmıştır. Mersin'de ise 1886 yılında inşa edilmiş olan ilk istasyon binası bugün de varlığını sürdürmektedir. Eski istasyonun 100 m. kadar batısında ise 1955 yılında Mersin limanının genişletilmesine koşut olarak II. Ulusal Mimarlık Üslubu'nda mermer kaplanmış yeni bir istasyon binası yapılmıştır. Adana-Mersin demiryolu günümüzde de çift-hat olarak hizmet sunmayı sürdürmektedir.

3) Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üstündeki İstasyonlar 3.1.

Adana İstasyonu

Açık tarafı önündeki meydana bakan U planlı, geniş saçaklı kırma çatı ile örtülü yapı üç katlıdır (Şekil 2). Meydana üç büyük sivri kemerle açılan geniş ve yüksek bir mekana sahip olan orta bölüm, bekleme salonu, bilet gişeleri ve danışma gibi yolculara hizmet işlevlerine ayrılmıştır (Şekil 5). Kendi içinde de üç bölüme ayrılan orta bölümün sağdaki iki bölümü iki kat yüksekliğindedir. Soldaki bölümün üst katında gar pastanesi

1) Sayın Mehmet Yavuz, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi'nde yayımlanacak olan "Mimar Jasmund Hakkında Bilmediklerimiz" başlıklı yazısında, kendisinin Bochum Ruhr Üniversitesi, Sanat Tarihi Enstitüsü'nde "Anadolu ve Bağdat Demiryolları Üzerindeki İstasyon Binaları ile Bunların Almanya'daki Öncü Modelleri Arasında Mukayeseli Bir Çalışma" konulu doktora tezini hazırlamakta olduğunu belirtmektedir.

yer almaktadır. Alt katı ise gişeler ve eşya emanet yeri olarak düzenlenmiştir. Pastanenin girişi üst katta birinci perondadır(Şekil 3).

Gar binasının doğudaki ve batıdaki yan kollarının kuzeye, birinci perona bakan bölümlerin zemin ve birinci katları büro olarak düzenlenmiştir. Bürolardan, birinci perona açılanlardan batıdakiler gar müdürü ve yardımcısına, doğudakiler ise güvenlik ve diğer hizmetlere ayrılmıştır. Yan kanatların, bürolara ayrılan mekanların dışındaki bölümlerine 2 lojman yerleştirilmiştir(Şekil 4). Binanın üst katına ise değişik boyutlarda 6 tane lojman yerleştirilmiştir. Bu lojmanlardan yan kanatlardaki ikisi, orta bölümde, bekleme salonunun üstüne yerleştirilen dört lojmandan daha büyüktür. Orta bölümdeki lojmanlara da, yan kanatlardaki iki kollu merdivenlerden ulaşılmaktadır.

İstasyonun özellikle iki kat yüksekliğindeki geniş bekleme salonu mekan kalitesi açısından dikkat çekmektedir. Kuzey duvarının üst bölümündeki 1. perona açılan dörtlü pencere grupları bu mekana bol ışık sağlamaktadır. Ayrıca tavanda doğu-batı yönünde uzanan geometrik biçimlerle kaplanmış bantlar mekan kalitesini olumlu yönde etkilemektedir(Şekil 6). Yan kanatlardaki merdiven boşluklarına çatıdan ışık alınması ilginç bir uygulama olarak görülmektedir. Yapının özenle tasarlanmış olan giriş cephesinin üst bölümü, çepeçevre dolaşan saçağı, onun hemen altındaki ikiz pencere dizisi ile ortadaki büyük kemerlerin üstünde boydan boya uzanan geniş saçak, yatay elemanların ağırlıkta olduğunu göstermektedir. Yan kanatların cephelerinde ise zemin ve birinci katların pencereleri düşey bir çerçeve içine alınarak, bu bölümlerde daha dengeli bir görünüm oluştururlar. Pencereleri çevreleyen düşey etkili öğelerin üstte, üç dilimli ikiz kör kemerlerle bitişi düşey etkiyi artırmaktadır(Şekil 7). İkinci kattaki ikiz pencerelerin hemen altında, tüm yapıyı kuşatan ince silme, köşelerdeki yüzeyden taşkın kesmetaşlar ile geniş saçağın ahşap payandaları cephenin mimari kimliğini oluşturan diğer öğelerdir.

Yapının birinci perona bakan kuzey cephesi iki katlıdır. Saçak ve üst kat pencereleri ön cephede olduğu gibi tekrarlanır. Birinci perona aynı kattaki büroların kapı ve pencerelerinin üstüne de ön cephede olduğu gibi üç dilimli ikiz kör kemerler yerleştirilmiştir. Bu cephenin diğer öğeleri ise aşağıdaki bekleme salonuna yukarıdan görüş sağlayan iki tane dörtlü pencere grubudur. Bu cepheye sonradan eklenen geniş saçak cepheyi bölerek bütün olarak algılanmasını engellemektedir.

Yapının yan cepheleri ön cepheye nazaran çok daha yalın bir anlayışla biçimlenmiştir. Dilimli kemerlerle oluşturulan öğeler bu cephelerde kullanılmamıştır.

Yapının bezeme öğeleri olarak giriş cephesinde ana girişin iki yanındaki büyük boyutlu dikdörtgen iki çini pano, yan kanatların taşkın kısımlarının girişe bakan yüzlerindeki birer niş içine yerleştirilmiş çiniler ile saçakların alt yüzeylerindeki çatalı geometrik biçimli bezeme öğeleri dikkat çekmektedir(Şekil 8,9).

Adana Garı'nda ana bina dışında, çeşitli boyutlarda lojman binaları, depolar, bakım

ve tamir atölyeleri ile birlikte kültür varlığı özellikleri gösteren, bugün kullanılmayan çok sayıda araç gereç bulunmaktadır.

3.2. Adana'nın Eski İstasyon Binası

Bugünkü Gar Binasının 2 km. kadar güneybatısındaki, iki bölümden oluşan Eski İstasyon basit bir yapıdır. Bugün özel ilköğretim okulu olarak kullanılan binanın. Eski İstasyon'un ana binası diyebileceğimiz bölümü iki katlı, yaklaşık kare planlı ve basık bir tonozla örtülmüştür. Yapının bugün mevcut olmayan demiryoluna bakan kuzey cephesi ile güney cephesi birbirinin tekrarıdır. Alt katta ortada bir kapı ve iki yanında birer dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Üst katta ise aynı büyüklükte üç tane dikdörtgen pencere yerleştirilmiştir. Bunların üstünde ise ortada çatı aralığına açılan dikdörtgen bir pencere daha vardır. Batı cephesinde alt katta sağda bir dikdörtgen pencere ile üst katta ise bugün ahşap bir merdivenle ulaşılan bir kapı ile farklı boyutlarda iki dikdörtgen pencere yer almaktadır(Şekil 10).

Yapının doğusuna, yapıya bitişik olarak yapılmış olan tonoz örtülü uzun bir bölüm eklenmiştir. Yapının kuzey ve güney cephelerinde demir payandaların desteklediği saç levhalardan oluşan saçaklar bulunmaktadır. Tuğla duvarlı yapının kapı ve pencere boşlukları duvardan taşkın kesme taşlarla çerçevelenmiştir. Aynı şekilde, yapının köşeleri de yüzeyden taşkın kesme taşlarla vurgulanmış ve güçlendirilmiştir.

33. Zeytinli İstasyonu

Zeytinli, Adana'dan sonra, Bağdat Demiryolu üzerinde 1910'larda inşa edilen ana bina ile ona bitişik depodan ibaret küçük bir istasyondur(Şekil 11). Ana binanın zemin katında, gişe, bekleme salonu ve bir büro bulunmaktadır. Üst katta ise özgününde bir aile için planlanmış, günümüzde iki ailenin oturacağı şekilde değiştirilmiş lojman bulunmaktadır. Yapının kuzeye bakan ön cephesine, düz çatısı üst kattaki lojmanın balkonu olarak kullanılan dört kemerli bir revak eklenmiştir. Yapının batısında bir depo, doğusunda ise lojmana çıkış sağlayan merdiven ile ona bitişik kemerli bir bölüm bulunmaktadır. Kemerli bölüm, simetrik bir anlayışla düzenlenen cephenin batısındaki depo kütesini dengelemek için inşa edilmiştir. Ayrıca lojmana çıkan merdivenin altındaki bir kapıdan bodrum kata inilmektedir.

Ana binanın ortasına konulan revak ile revak kemerlerinin üzengi hizasına kadar kesme taşla yapılan ayaklar simetrik tasarımı vurgulamaktadır.

Yapının arka cephesinde sadece üst kattaki lojmanın dört adet sivri kemerli penceresi bulunmaktadır. Yapının geniş saçaklı kırma çatısı marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır. Saçakların alt yüzeyi Adana Garı'nda olduğu gibi, çatalı geometrik biçimlerin kullanıldığı bezeme öğeleri ile kaplanmıştır.

3.4. Yenice İstasyonu

Yenice İstasyonu Bağdat hattının Adana-Mersin hattı ile birleştiği kavşakta bulunmaktadır. Boyut itibari ile Zeytinli'den daha büyük bir istasyondur. ²)

İstasyonun ana binası iki katlı dikdörtgen bir kütlede ibarettir(Şekil 12), Burada da alt katta bekleme salonu, gişe ve büro mekanları yer almaktadır. Üst katta ise aynı büyüklükte iki lojman bulunmaktadır. Lojmanlara binanın arka cephesindeki birer kollu iki ayrı merdivenle ulaşılmaktadır. Merdivenlerle önce geniş bir hole, oradan da iki yandaki lojmanlara girilmektedir. Yenice İstasyonu'nun giriş cephesinde de, Zeytinli'de olduğu gibi aynı büyüklükte, yapıya anıtsal etki kazandıran bir revak bulunmaktadır. Aynı şekilde yapının arka cephesinde bulunan simetrik anlayışla düzenlenmiş olan merdiven de bu cepheye olumlu katkı sağlamaktadır(Şekil 13). Ayrıca merdivenlerin ulaştığı sahanlığın tam altında, simetri ekseninde sivri kemerli bir açıklıktan büro mekanlarına ulaşılmaktadır.

Yapının yan cepheleri ise ön ve arka cepheye göre daha yalın bir anlayışla düzenlenmiştir. Yapının geniş saçaklı çatısı Zeytinli İstasyonu'nun çatısı ile aynı anlayışla düzenlenmiştir.

3 J.Tarsus İstasyonu

Tarsus'da, 1886 Adana-Mersin hattından kalan herhangi bir yapı bulunmamaktadır. Bugün kullanımda olan istasyon binası 1949 yılında II. Ulusal Mimarlık Üslubu'nda(3) sapılmıştır (Şekil 14). Yapının, plan ve cephe düzenlemesi simetrik bir anlayışla biçimlenmiştir. Bekleme salonunun ve gişelerin yer aldığı 6rta bölüm, iki yanındaki bölümlerden daha yüksektir. Yapı geniş saçaklı bir kırma çatı ile örtülmüştür.

3.6. Taşkent İstasyonu

Bu istasyon 1886 yılından kaldığı anlaşılan iki küçük ahşap barakadan ibarettir.

3.7. Mersin İstasyonu

Mersin İstasyon'u, 1955 yılında Mersin Limanı'nı genişletme çalışmalarına koşut

- 2) İkinci Dünya Savaşı sırasında 30 Ocak 1943 tarihinde Türkiye Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile İngiltere Başbakanı Winston Churchill, Yenice tstasyonu'nun 1.5 km. kadar batısında biraraya gelerek, tarihi görüşmelerini bir tren vagonunda yapmışlardır. Onarılmış olan tarihi vagon bugün içinde yer aldığı müzenin en önemli tarihsel elemanıdır.
- 3) II. Ulusal Mimarlık Üslubu (1940-1950) Avrupa'da 1930'lu yıllarda özellikle Almanya ve İtalya'daki ulusalcı siyasal ideolojilerin mimarlığa yansması sonucunda ortaya çıkan bir mimarlık anlayışının ürünüdür. Türk mimarlık ortamı, 1930'lu yılların ortalarında, Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nde başlatılan Milli Mimarlık Seminerleri'nin yanı sıra, Uluslararası Mimarlık Üslubu'na ve yabancı mimarlara duyulan tepkilerle II. Ulusal Mimarlık Üslubu'na elverişli durumda bulunuyordu. II. Ulusal Mimarlık Üslubu'nun uygulandığı yapılarda, Osmanlı klasik dönem mimarlığının sütun başlıkları ve diğer bazı mimari öğeleri ile geleneksel Türk evlerinin saçakları, cumbaları, payandaları, pencereleri gibi mimarlık ve bezeme öğeleri yoğun olarak kullanılmıştır.

olarak yenilenmiştir. Mersin İstasyon'u da Tarsus İstasyon'u gibi II. Ulusal Mimarlık Üslubu'nda tasarlanmıştır(Şekil 15). Mermer kaplanmış bina özenli bir işçilik göstermektedir. İstasyon'un çeşmesi üzerine 1955 tarihi işlenmiştir.

1886 yılında inşa edilmiş olan eski istasyon binası bugün kullanılan binanın 100 m. kadar doğusundadır. Eski istasyon binası, yapı malzemesi dışında, Adana'daki ile aynı özellikleri taşımaktadır. Mersin eski istasyon binası tamamen taş malzeme kullanımı ile inşa edilmiştir(Şekil 16).

4) Değerlendirme

1886, 1910'lar ve 1950'ler olmak üzere üç farklı dönemde inşa edilen Adana- Mersin demiryolu üzerindeki istasyon binaları mimarlık anlayışı bakımından da birbirinden farklılık göstermektedir. 1886 yılında işletmeye açılan, yolcu taşımaktan çok ekonomik ve ticari işlevli ilk hattın binaları işlevine uygun olarak küçük boyutlu ve gösterişsiz yapılardır. Tip proje niteliğindeki iki bina Adana'da tuğla ve taş kullanılarak, Mersin'de ise yalnız taş kullanılarak yapılmıştır. Bu durum, hangi malzeme daha kolay sağlanıyorsa o malzemenin kullanıldığını düşündürmektedir. Bu iki istasyon yapısının, koloniyal mimarlığın Anadolu'daki küçük ve ilginç örneklerini oluşturduğu söylenebilir.

1910'lu yıllarda yapılan İstanbul-Bağdat demiryolu hattı üzerindeki Adana, Zeytinli ve Yenice İstasyonları ise çok farklı bir anlayışla üretilmiştir. Bu yapılar mimarlık anlayışı açısından bir üslup birliğini ve demiryollarının o dönemdeki hiyerarşik düzenini yansıtır.

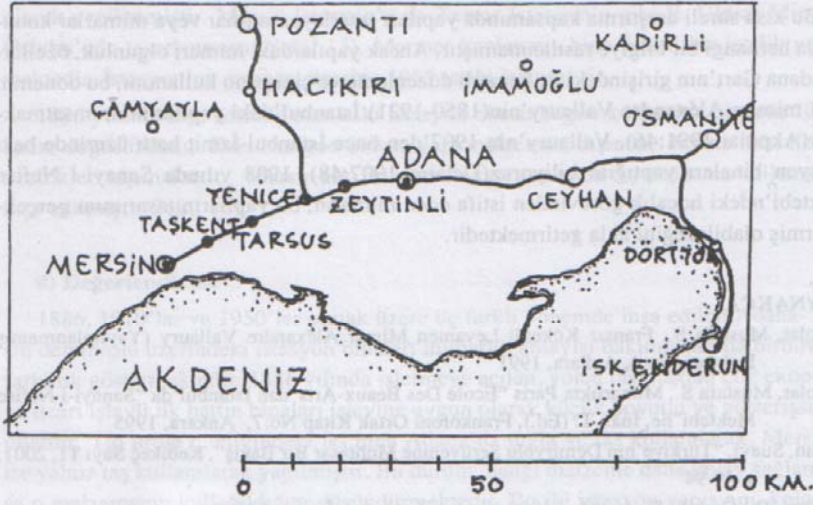
Yapıların tasarımında titizlikle uygulanan I. Ulusal Mimarlık Üslubu, dönemin her alanda olduğu gibi mimarlığa da müdahaleci anlayışını yansıtmaktadır. Dönemin ulusalcı siyasi ideolojisinin kuramcısı olan Ziya Gökalp'in düşünceleri yapılarda rahatlıkla görülebilmektedir (Sözen 1984:27). Yapılarda uygulanacak üslup, kullanılacak mimari elemanların türleri ve biçimleri konusunda siyasi yönetimin belirleyici olduğu söylenebilir. Adana Garı'nda görülen ahşap payandalarla desteklenmiş olan çatalı geometrik motiflerle bezenmiş saçaklar, bekleme salonunun meydana açılan büyük boyutlu teğet-li sivri kemerleri ile bu kemerlerin arasında yerleştirilmiş dikdörtgen çini panolar I. Ulusal Mimarlık Dönemi yapılarında sıkça rastlanan mimari öğelerdir. Ancak, gerek ön cephede, gerekse peronlara bakan kuzey cephede kullanılan üç dilimli ikiz kör kemerler bu dönemin diğer yapılarında görülmez. Çoğunlukla Selçuklu ve Osmanlı mimarlığını esin kaynağı olarak kabul eden I. Ulusal Mimarlık Üslubu tasarım anlayışının, bu yapıda güneydoğu Anadolu ve doğu Akdeniz bölgelerinde değişik yapılarda karşımıza çıkan üç dilimli ikiz kör kemerlere yer vererek, yöresel mimariye de göndermeler yaptığı görülmektedir.(4)

Bu kısa süreli araştırma kapsamında yapıları tasarlayan mimar veya mimarlar konusunda herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Ancak yapılardaki mimari olgunluk, özellikle Adana Garı'nın girişindeki üç kemerli düzenleme ve çini pano kullanımı, bu dönemin ünlü mimarı Alexandra Vallaury'nin(1850-1921) İstanbul'daki yapılarını anımsatmaktadır(Akpolat 1991:46). Vallaury'nin 1907'den önce İstanbul-İzmit hattı üzerinde bazı istasyon binaları yaptığını biliyoruz(Delaire 1907:48). 1908 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi'ndeki hocalık görevinden istifa eden mimarın, bu yapıların tasarımını gerçekleştirmiş olabileceğini akla getirmektedir.

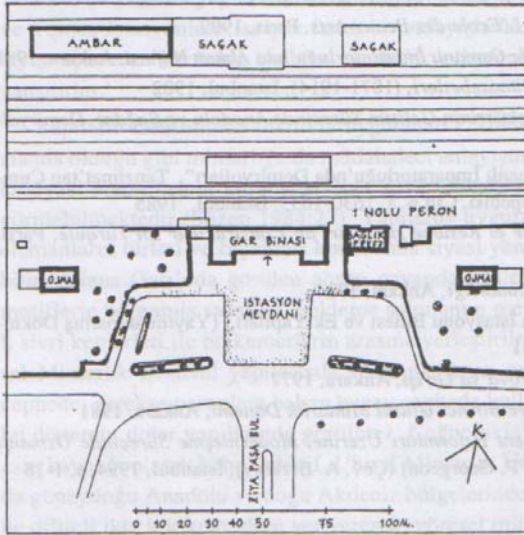
KAYNAKÇA

- Akpolat, Mustafa S., Fransız Kökenli Levanten Mimar Alexandra Vallaury (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1991 Akpolat, Mustafa S., Mimarlıkta Paris "Ecole Des Beaux-Arts"dan İstanbul'da "Sanayi-i Nefise Mektebi"ne, İnal, T. (Ed.), Frankofoni Ortak Kitap No:7, Ankara, 1995 Aydın, Suavi, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", Kebikeç Sayı 11,2001, s. 49-94
- Barüleri, D., Godoli, E., *istanbul 1900* (Çev. Aslı Ataöv), İstanbul,1997 Çelebi, Funda(Proje Koordinatörü), *Dekovilin Peşisıra Uray'dan Çıktık Yola, Uray Caddesi'nin Mersin Tarihindeki Yeri Üzerine Bir Sergi*, Mersin, 2001 Delaire, E., *Les Architects Eleves de L'Ecole des Beaux-Arts*, Paris, 1907 Ortaylı, İlber, *Abdülhamid Döneminde Osmanlı İmparatorluğu 'nda Alman Nüfuzu*, Ankara, 1981 Önsoy, Rifat, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri*, (1871-1914), İstanbul, 1982 Özyüksel, Murat, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988 Quataert, Donald, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 6, s. 1630-1635, İstanbul, 1985 Raymond, Alexandra, *Notes Pratique et Resumi sur L'art du Constructeur En Turquie*, Paris, 1909
- Sözen, Metin, *Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı*, Ankara, 1984
- Temple, Çiğdem, Adana TCDD Tren İstasyonu Binası ve Ek Yapılan, (Yayımlanmamış Doktora Semineri), Ankara, 2001
- Varlık, Bülent, *Emperyalizmin Çukurova'ya Girişi*, Ankara, 1977 Yavuz, Yıldırım, *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*, Ankara, 1981 Yerasimos, Stefanos, *Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* (Ed.: P. Dumont, F. Georgeon) (Çev. A. Berktaş), İstanbul, 1994, s. 1-18

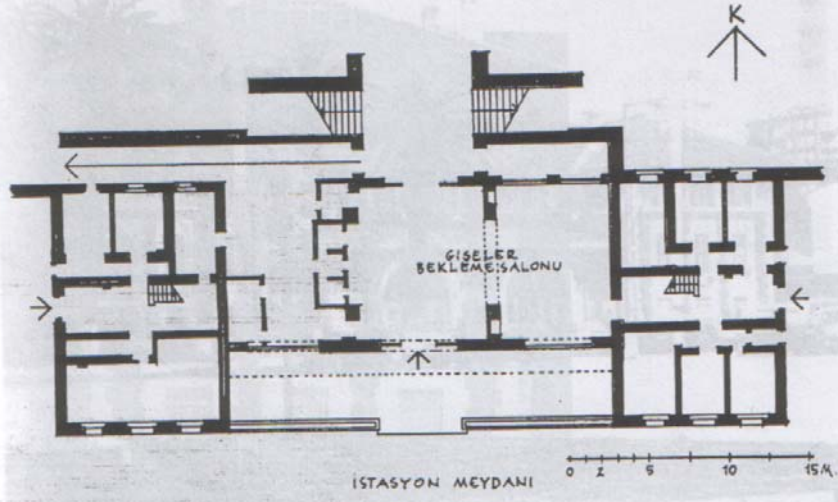
4) Bu kemerler Eyyubi, Memluk, Ramazanoğulları, Dulkadirli ve Artuklu yapılarında karşımıza çıkmaktadır. Örnek olarak, ilk akla gelen yapılar arasında Gaziantep Kalesi, Elbistan Ulu Camisi, Adana Ulu Camisi, Mardin Sultan İsa Medresesi ve Mardin Latifiye Camisi sayılabilir.



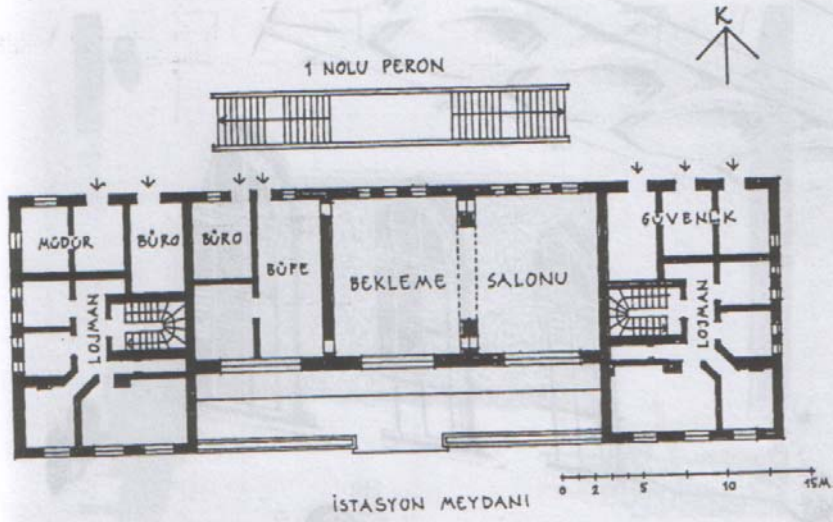
Şekil 1: Adana-Mersin Hattı ve Çevresi



Şekil 2: Adana Garı Vaziyet Planı



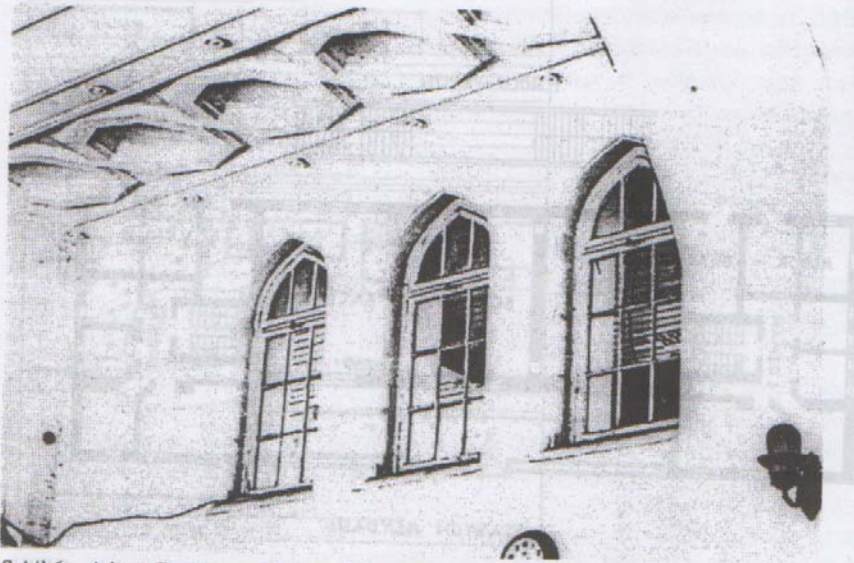
Şekil 3: Adana Gar Binası Zemin Kat Planı (TCDD Arşivinden)



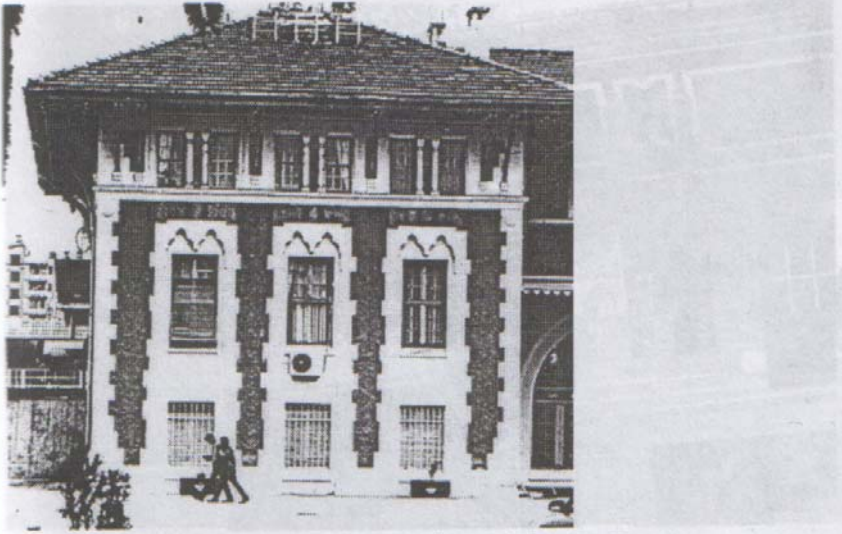
Şekil 4: Adana Gar Binası Birinci Kat Planı (TCDD Arşivinden)



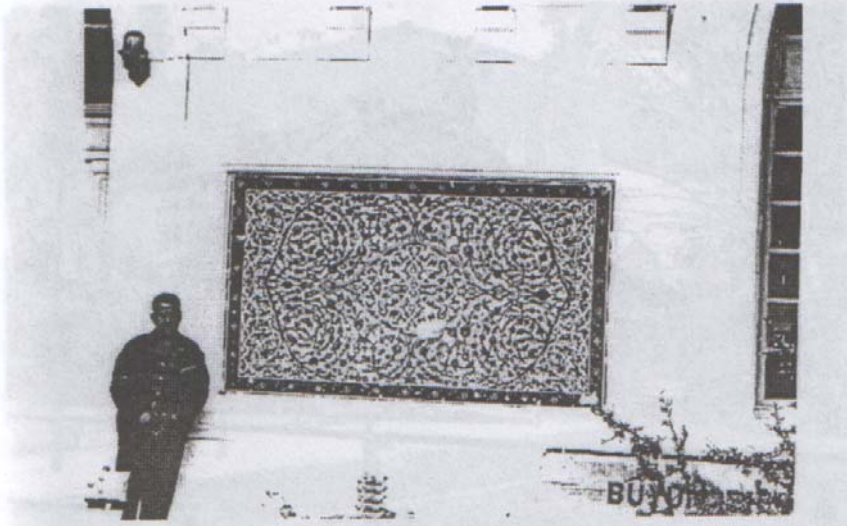
Şekil 5: Adana Gar Binası, Meydan Cephesi



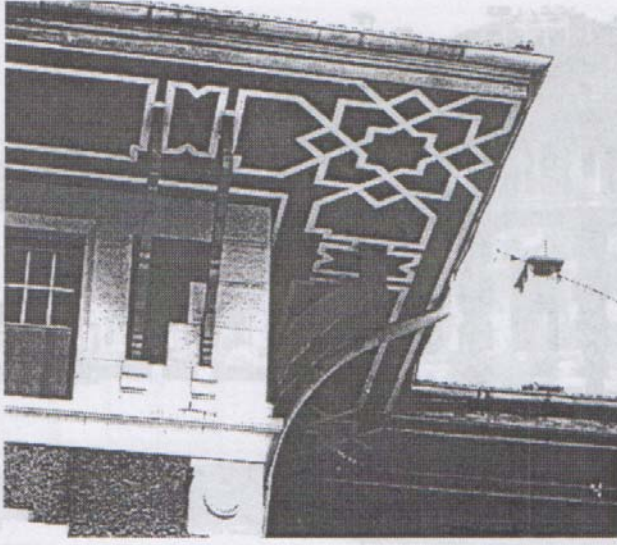
Şekil 6: Adana Gar Binası, Bekleme Salonu Tavanı



Şekil 7: Adana Gar Binası, Giriş Cephesindeki Üç Dilimli İkiz Kör Kemerler



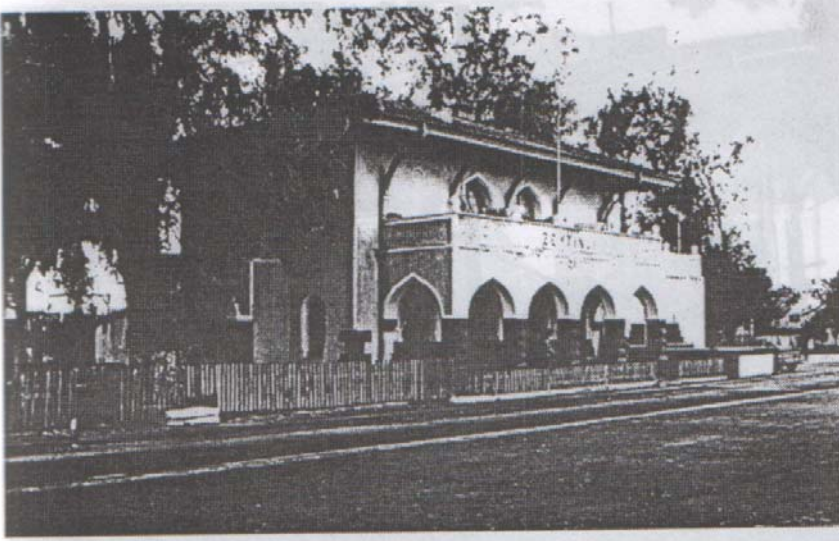
Şekil 8: Adana Gar Binası, Girişin İki Yanında Yeralan Dikdörtgen Çini Panolardan Biri



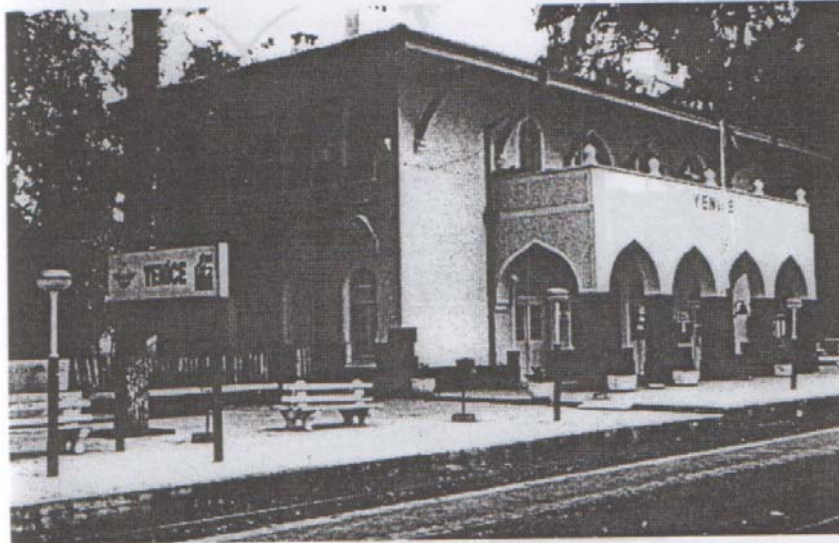
Şekil 9: Adana Gar Binasi, Saçak Altındaki Çıtalı Geometrik Bezeme



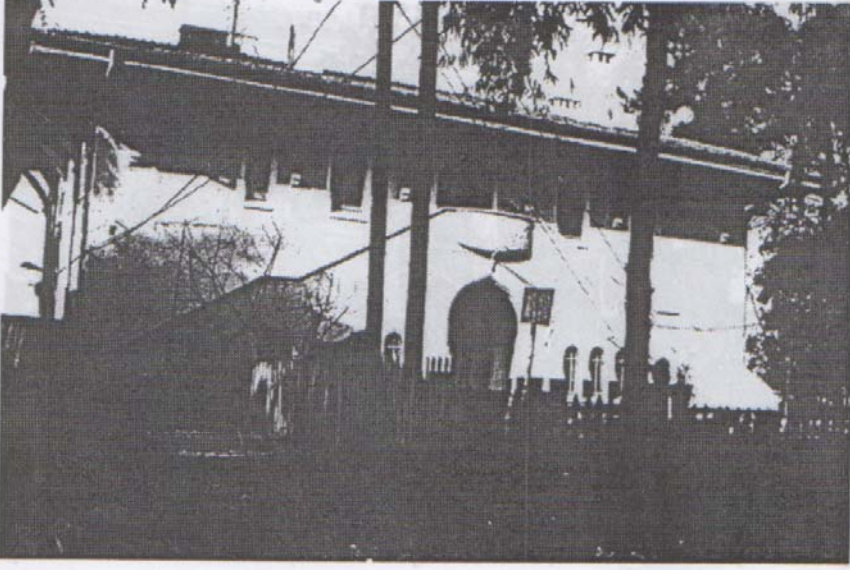
Şekil 10: Adana Eski İstasyon Binasi, Genel Görünüş



Şekil 11: Zeytinli İstasyon Binası, Genel Görünüş



Şekil 12: Yenice İstasyon Binası, Ön Cephe



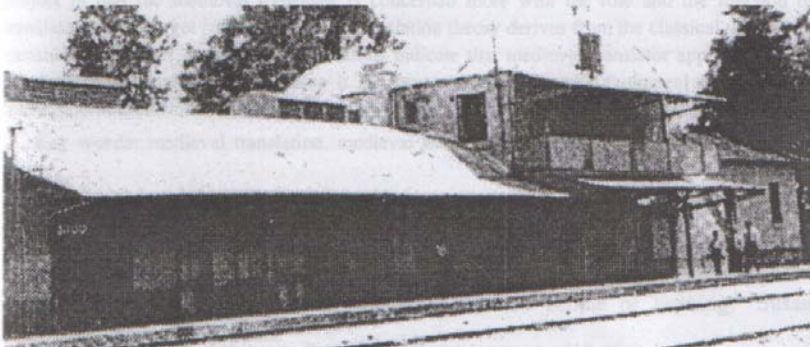
Şekil 13: Yenice İstasyon Binası, Arka Cephe



Şekil 14: Tarsus İstasyon Binası, Genel Görünüş



Şekil 15: Mersin İstasyon Binası, Genel Görünüş



Şekil 16: Mersin'in Eski İstasyon Binası (Çelebi 2001:8)