KÜTAHYA-BALIKESİR DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON YOLCU BİNALARI

2020
YÜKSEK LİSANS TEZİ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI

Yasin ÇAĞIL

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA

KÜTAHYA-BALIKESİR DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON YOLCU BİNALARI

Yasin ÇAĞIL

Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA

T.C.

Karabük Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Sanat Tarihi Anabilim Dalında

Yüksek Lisans Tezi

Olarak Hazırlanmıştır

KARABÜK

Temmuz 2020

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER 1
TEZ ONAY SAYFASI 3
DOĞRULUK BEYANI 4
ÖNSÖZ 5
ÖZ 6
ABSTRACT 7
ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ 8
ARCHIVE RECORD INFORMATION 9
KISALTMALAR 10
ARAŞTIRMANIN KONUSU 11
ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ 11
KAPSAM VE SINIRLILIKLAR 11
ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ 12
ARAŞTIRMA VE YAYINLAR 13
GİRİŞ 18
1. KÜTAHYA-BALIKESİR BÖLGESİ 19
1.1.Bölgenin Tarihi Coğrafyası 19
1.1.1.Balıkesir İli Tarihçesi 21
1.1.2. Dursunbey İlçesi Tarihçesi 23
1.1.3. Kütahya İli Tarihçesi 24
1.1.4. Tavşanlı İlçesi Tarihçesi 26
1.2. Sosyoekonomik, İdari ve Demografik Yapısı 27
2. DEMİRYOLLARI 31
2.1. Osmanlı Döneminde Yapılan Hatlar 31
2.1.1. Osmanlı Döneminde Demiryolu Yapımının Önemi 34
2.2. Erken Cumhuriyet Döneminde Yapılan Hatlar 36
2.3. Kütahya Balıkesir Demiryolunun İnşa Süreci 39
3. GAR VE İSTASYON MİMARİSİ 43
3.1. Osmanlı Döneminde İnşa Edilen Gar ve İstasyon Binaları 43
3.2. Erken Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen Gar ve İstasyon Binaları 46

4. KÜTAHYA-BALIKESİR DEMİRYOLU HATTINDA BULUNAN İSTASYON BİNALARI 50

4.1. Alayunt Tren İstasyonu 51

4.2. Köprüören Tren İstasyonu 56

4.3. Emirler Tren İstasyonu 61

4.4. Değirmisaz Tren İstasyonu 66

4.5. Balıköy Tren İstasyonu 71

4.6. Gökçedağ Tren İstasyonu 76

4.7. Piribeyler Tren İstasyonu 80

4.8. Dursunbey Tren İstasyonu 86

4.9. Gazellidere Tren İstasyonu 92

4.10. Mezitler Tren İstasyonu 97

4.11. Balıkesir Tren Garı 103

5. DEĞERLENDİRME 107

5.1. İstasyonların Tarihlendirilmesi 108

5.2. Plan ve Mimari Özellikler 110

5.3. Cephe Düzeni 126

5.4. Malzeme, Teknik ve Örtü Sistemi 129

5.5. Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki Gar ve İstasyon Binalarının Kent Gelişimine Etkileri 130

SONUÇ 140

KAYNAKÇA 144

ÖZGEÇMİŞ 153

TEZ ONAY SAYFASI

Yasin ÇAĞIL tarafından hazırlanan "Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Yolcu Binaları" başlıklı bu tezin Yüksek Lisans Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA .....

Tez Danışmanı, Sanat Tarihi Anabilim Dalı

Ünvanı, Adı SOYADI (Kurumu)		**İmzası**
Danışman : Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA	(KBÜ)	.....
Başkan : Prof. Dr. Abdullah Şevki DUYMAZ	(SDÜ)	.....
Üye : Doç. Dr. Anar AZİZSOY	(KBÜ)	.....

Savunma sınavı tarihi 20/07/2020

KBÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu bu tez ile Yüksek Lisans Tezi derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Hasan SOLMAZ .....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

DOĞRULUK BEYANI

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı herhangi bir yola başvurmadan yazdığımı, araştırmamı yaparken hangi tür alıntıların intihal kusuru sayılacağını bildiğimi, intihal kusuru sayılabilecek herhangi bir bölüme araştırmamda yer vermediğimi, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bu eserlere metin içerisinde uygun şekilde atıf yapıldığını beyan ederim.

Enstitü tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak ahlaki ve hukuki tüm sonuçlara katlanmayı kabul ederim.

Adı Soyadı: Yasin ÇAĞIL

İmza :

ÖNSÖZ

Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Yolcu Binaları adlı tez çalışmasında, Cumhuriyet döneminde inşaat politikası kapsamında, 1927-1932 yılları arasında inşa edilen Kütahya Balıkesir demiryolu hattı ile hat üzerindeki gar ve istasyon binaları ele alınmıştır.

Kaynak taramalarında Türkiye'de gar ve istasyon mimarisi üzerine yapılan çalışmaların sınırlı olduğu görülmüştür. Bu çalışmalardan Sanat Tarihi bilimi kapsamında ele alınan yayın sayısı ise yalnızca bir tanedir. Kütahya Balıkesir demiryolu hattı özelinde yapılan bilimsel araştırmalara bakıldığında; demiryolu hattının tarihine kısaca değinilen bir tane kitap ve bir tane tez dışında çalışma yoktur. Hat üzerinde Osmanlı dönemine ait Kütahya ve Balıkesir Garları ile Alayunt İstasyonu'ndan birkaç cümle ile söz edilen tez çalışması dışında hattın genelini kapsayan, istasyon binalarının da incelendiği ayrıntılı bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmada; söz konusu bölgede yapıldığı dönemde bölgenin sosyoekonomik gelişiminde en önemli etken olan demiryolu hattı ile gar ve istasyon binaları ayrıntılı şekilde incelenmiş ve önemleri vurgulanarak bilim dünyasına tanıtılmıştır.

Çalışma kapsamında hat üzerinde bulunan 20 tane gar ve istasyon binasından 11 tanesi incelenmiştir. İki farklı döneme tarihlenen yapıların; plan, cephe düzeni, malzeme, teknik ve örtü elemanları açısından farklılıkları ortaya konmuş ayrıca istasyon binalarının Cumhuriyet dönemindeki tip projelerden oldukları görülmüştür. Gar ve istasyon binalarının zaman içerisinde plan ve cephelerinde bazı değişiklikler olmasına karşın genel anlamda özgünlüklerini korudukları belirlenmiştir. Hat üzerindeki gar ve bazı istasyon binalarının bulundukları yerleşim yerlerinde kent gelişimine ve iş olanaklarına etki ettikleri gözlemlenmiştir.

Lisans dönemimde beni bu konuya yönlendiren, tezimin her aşamasında bilgi ve deneyimleriyle bana yol gösteren danışman hocam, Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA'ya teşekkür ederim. Görüş ve önerilerinden faydalandığım Tez Savunma Sınavı Jüri Üyeleri Prof. Dr. Abdullah Şevki DUYMAZ ve Doç. Dr. Anar AZİZSOY hocalarıma da teşekkür borçluyum. Demiryolu hattında araştırma yapma kolaylığını sağlayarak, kurum arşivlerini açan T.C.D.D. 7. Bölge Müdürlüğü'ne ve kurum çalışanı, arkadaşım Emre KARACA'ya ayrıca teşekkür etmeliyim. Son olarak bu süreçte sabır ve desteklerinden dolayı aileme ve sevdiklerime de teşekkür ederim.

ÖZ

Sanayi Devrimi'nin gerçekleştirilmesi Avrupa başta olmak üzere bütün dünyada yeni bir ekonomik ve siyasi düzenin zeminini oluşturmuştur. Sanayileşme sürecinde farklı coğrafyalardan hammadde sağlanması ve bunların hızlı bir şekilde taşınması ihtiyacı doğmuştur. 19. yüzyılın ilk yarısında, İngiltere'de geliştirilen buharlı lokomotif ve demiryolu ulaşım modeli bu ihtiyaçları karşılayarak modernleşmenin önemli birer unsuru olmuşlardır. Avrupa'daki demiryolu gelişmeleri Osmanlı İmparatorluğu tarafından yakından takip edilmiştir. Osmanlı yöneticileri, demiryolunun siyasi, askeri ve ekonomik nedenlerden dolayı yapılması gerektiğini düşünmektedirler. Ancak demiryolu yapımı için gerekli mali ve ekonomik alt yapısı bulunmayan imparatorlukta demiryolları ilk defa batılı ülkelere verilen imtiyazlar sonucu ülkeye gelmiştir. İlk olarak İngilizler, ardından Fransızlar ve özellikle II. Abdülhamid döneminden itibaren Almanlar demiryolu imtiyazlarından faydalanarak demiryolu hatlarını işletmişlerdir. Demiryolları ile birlikte gar ve istasyon mimarisi ortaya çıkmıştır. Tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da gar ve istasyon binaları inşa edilmiştir. Bu dönemde inşa edilen bazı gar ve istasyon binalarının plan ve cephe karakterleri, hattı yapan ülkelerin mimari özelliklerini yansıtırken bazılarının tasarımında I. Ulusal Mimarlık Akımı etkin olmuştur. Cumhuriyet döneminde bir yandan Osmanlı döneminden kalan hatlar satın alınarak millileştirilirken diğer yandan yeni hatlar inşa edilmiştir. Bu dönemde inşa edilen hatlardan birisi de Kütahya Balıkesir demiryolu hattıdır. Çalışmada Kütahya Balıkesir demiryolu hattının inşa süreci incelenmiş, hat üzerinde bulunan gar ve istasyon binaları plan, cephe düzeni, malzeme ve teknik, örtü elemanları açısından değerlendirilmiştir. Hat üzerindeki istasyon binaları Cumhuriyet döneminde yapılan diğer gar ve istasyon binaları ile karşılaştırılmış, Cumhuriyet dönemindeki gar ve istasyon binalarında tip projeler uygulandığı görülmüştür. Hat üzerindeki Cumhuriyet döneminde inşa edilen istasyon binalarının Osmanlı döneminde inşa edilen gar ve istasyon binaları ile olan farklılıkları da incelenmiştir. Buna göre her iki döneme ait yapıların farklılıkları saptanmıştır. Ayrıca gar ve istasyon binalarının bulundukları yerleşim yerlerindeki kent gelişimine, nüfusuna ve iş olanaklarına olan etkileri ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolları, Osmanlı Demiryolları, Cumhuriyet Demiryolları, Kütahya-Balıkesir Demiryolu, Gar ve istasyon Binaları, Modernizm.

ABSTRACT

The realization of the Industrial Revolution, has formed a new economic and political system all over world, especially in Europe. During the process of industrialization, have needed to raw materials from different areas and to move them quickly. In the first half of the 19th century, steam locomotive engine developing in England and railways have met the need of that and it has become one of the most important element of modernization. Developments of railways in Europe were closely followed by the Ottoman administrators. They have thought, it was essential the railways for reason of economic, political and military. However, Ottoman Empire has no enough financial and economic infrastructure for build a railways, for this reason they have given many capitulation to western countries. Firstly British, then French's and especially Germens, in the period of Abdulhamid II., have taken advantages of these railway concessions, after then they have built railways at the lands of Ottoman Empire. Along with the railways, architecture of railway station emerged. In this period the characters of facade and building plan of some railway station and buildings have been reflecting the architectural models of countries building the station and some of buildings has been architectural models of First National Architecture Movement. In the Republican period, some railways, legacy of the Ottoman, has been bought from the foreign companies and nationalized, and new railways has been built. Kütahya-Balıkesir railway is one of the railway that built during this period. In this study, the process of the building of Kütahya-Balıkesir railway was examined after that the building plans, characteristic of the facade, material and technique and revetment of the railway stations on the Kütahya-Balıkesir railway. The buildings on the railways was compared with the other station that built during the Republican period such as station, and it has observed that the typical project were implemented while building process of the stations that built during Republican period. The differences between the stations that built during the Republican period and stations that built during the Ottoman period were also examined in this study. It is determined that there are many differences between the stations that built during different periods. In addition the effects of railways and station buildings on the urban development, population and employment situation were discussed.

Keywords: Railways, Ottoman Railways, Republican Railways, Kütahya-Balıkesir Railway, Station Buildings, Modernism.

ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ

Tezin Adı	KÜTAHYA-BALIKESİR DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ İSTASYON YOLCU BİNALARI
Tezin Yazarı	Yasin ÇAĞIL
Tezin Danışmanı	Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA
Tezin Derecesi	Yüksek Lisans
Tezin Tarihi	20.07.2020
Tezin Alanı	SANAT TARİHİ
Tezin Yeri	KBÜ/LEE
Tezin Sayfa Sayısı	153
Anahtar Kelimeler	Demiryolları, Osmanlı Demiryolları, Cumhuriyet Demiryolları, Kütahya-Balıkesir Demiryolu, Gar Binaları, İstasyon Binaları, Modernizm.

ARCHIVE RECORD INFORMATION

Name of the Thesis	THE STATİON PASSENGER BUİLDİNGS ON KÜTAHYA-BALIKESİR RAİLWAY
Author of the Thesis	Yasin ÇAĞIL
Advisor of the Thesis	Prof. Dr. Lütfiye GÖKTAŞ KAYA
Status of the Thesis	Master Degree
Date of the Thesis	20.07.2020
Field of the Thesis	ART HİSTORY
Place of the Thesis	KBU/LEE
Total Page Number	153
Keywords	Railways, Ottoman Railways, Republican Railways, Kütahya-Balıkesir Railway, Station Buildings, Modernism.

KISALTMALAR

a.g.e.: Adı Geçen Eser

a.g.m.: Adı Geçen Makale

B.C.A: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri

Çiz: Çizim

D.İ.K.: Devlet İstatistik Kurumu

Fot: Fotoğraf

T.C.D.D.: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

ARAŞTIRMANIN KONUSU

Araştırmanın ana konusunu, Cumhuriyet döneminde inşa edilmiş olan Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerinde bulunan tarihi istasyon yolcu binalarının; plan ve mimari özellikleri, cephe düzenleri, malzeme ve teknikleri ile örtü elemanlarının incelenmesi oluşturmaktadır. Kütahya Balıkesir demiryolu güzergahında bulunan yerleşim yerlerinin tarihsel gelişimi, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde gelişen demiryolları ile Türkiye tarihi gar ve istasyon binalarının gelişim ve değişim sürecinin ele alınması da araştırmanın konuları arasında yer almaktadır.

ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

"*Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Yolcu Binaları"* adlı tez çalışmasında, hat üzerinde bulunan Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine ait gar ve istasyon binalarının; malzeme ve tekniklerinin, plan ve mimari özelliklerinin, cephe düzenlerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmanın bir amacı da Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki farklı dönemlere ait gar ve istasyon binalarının kendi aralarındaki farklılıklarının vurgulanması ve bu yapıların ait oldukları dönemde inşa edilen diğer gar ve istasyon binaları içerisindeki yerlerinin saptanmasıdır. Çalışmada ayrıca gar ve istasyon binalarının demiryolları ile birlikte bulundukları bölgenin kent ve nüfus gelişimine, iş olanaklarına olan etkilerini incelemek de amaçlanmıştır.

Kütahya Balıkesir demiryolu hattındaki istasyon binaları ile ilgili kaynak taramaları yapıldığında, Osmanlı dönemine ait Alayunt İstasyonu ile Kütahya ve Balıkesir Gar binalarından söz eden iki tane tez çalışması dışında hattın geneliyle ilgili yayın ya da tez bulunmamaktadır. Bu tez çalışması Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki gar ve istasyon binaları hakkında yapılan ilk ve ayrıntılı çalışmadır. Çalışmada; hat üzerinde iki farklı dönemde inşa edilen gar ve istasyon binaları, Sanat Tarihi bilimi kapsamında gerek kendi içlerinde gerekse ait oldukları dönemde yapılan diğer gar ve istasyon binaları ile karşılaştırılarak önemleri vurgulanmıştır.

KAPSAM VE SINIRLILIKLAR

"*Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Yolcu Binaları"* adlı tez çalışmasında, hat üzerindeki 20 gar ve istasyon binasının 11 tanesi incelenmiştir. Çalışma yalnızca yolcu binalarını kapsamaktadır. İstasyon alanında yer alan lojmanlar, ambarlar, su kuyuları, tuvaletler çalışmaya dahil edilmemiştir. Hat üzerinde 20 tane

gar ve istasyon binası olmasına karşın bunlardan Kütahya Garı ile Demirciören, Tavşanlı, Dada ve Selimağa İstasyon binaları yıkılıp günümüze ulaşamadığından, Demirli, Sindirler, Nusrat ve Çandır İstasyonları ise demiryolu hattı üzerindeki sinyalizasyon çalışmaları nedeniyle istasyon şefliklerinin kapalı olmasından dolayı incelenememiştir. Ayrıca Balıkesir Gar binası, T.C.D.D. 3. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olup araştırma izni kapsamında olmadığından yapıda iç mekân fotoğraf çekimleri yapılamamıştır. Tez çalışması kapsamındaki istasyon binalarının zemin katları incelenmiş, lojman olarak kullanılan birinci katlar ele alınmamıştır.

ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki yolcu binalarının ele alındığı tez çalışmamızda şehir, üniversite ve sanal kütüphanelerden bölge tarihi, Osmanlı dönemi demiryolları, Cumhuriyet dönemi demiryolları ile gar ve istasyon mimarisi başlığı altında, genel ve özel yayınlar taranarak veriler toplanmıştır. Bu yayınların yanı sıra; Devlet Cumhuriyet Arşivleri, T.C.D.D. 7. Bölge Müdürlüğü Arşivleri, İ.B.B. Atatürk Kitaplığı taranmış, ayrıca kurumsal arşivler dışında kişi arşivlerinden de yararlanılmıştır. Yayın ve tüzel/kişi arşiv taramalarından, gar ve istasyon binalarına ait arşiv belgeleri, eski plan, fotoğraf, kartpostal, vb. elde edilmiş, elde edilen malzemeler alan çalışmasına altlık oluşturmuştur. 29.04.2019- 06.05.2019 tarihleri arasında alan çalışması gerçekleştirilmiştir. Alan çalışmasında, ilgili yapıların ölçüleri alınmış, fotoğrafları çekilmiştir. İstasyon binaları hakkında ilgili kurumda çalışan insanlardan sözlü bilgiler edinilmiş, istasyon şefliklerinde bulunan brifing dosyaları incelenmiştir. Alan çalışması sonrasında yapıların rölöve çizimleri yapılmıştır. Araştırmada elde edilen bulgular tezde "Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki Gar ve İstasyon Binaları" başlığı altında katalog yöntemiyle sunulmuştur. Katalogdaki gar ve istasyon binalarının sıralanması Kütahya'dan Balıkesir'e doğru yapılmıştır. Katalogda gar ve istasyon binaları; tanım, plan ve mimari özellikler, cepheler, malzeme ve teknik olarak alt başlıkları ile sunulmuştur. Gar ve istasyon binalarına ait fotoğraf ve çizimler katalogdaki metin içinde verilmiştir. Tezin değerlendirme bölümünde, hat üzerindeki gar ve istasyon binaları, yayın ve arşiv taramalarından elde edilen veriler ile alan çalışmasında elde edilen veriler karşılaştırılmıştır. Ayrıca yapılar kendi dönemlerindeki diğer gar ve istasyonlarla karşılaştırılarak özelden genele doğru değerlendirme yöntemi kullanılmıştır.

ARAŞTIRMA VE YAYINLAR

Tez çalışmamızda yararlanılan yayınlar konularına göre; Osmanlı demiryolları, Cumhuriyet demiryolları, Kütahya-Balıkesir bölgesi tarihi ve gar ve istasyon mimarisi olarak gruplandırılabilir.

Osmanlı dönemindeki demiryolları ile ilgili yayınlardan birisi olan Esin Kahya'nın *Belleten Dergisi'*nin 52. Cilt ve 202. sayısında yer alan 1988 tarihli "Türkiye'de İlk Demiryolları" adlı makalesinde lokomotiflerin tarihi süreçteki gelişimi, dünyadaki ilk demiryollarının ortaya çıkışından bahsedilmiş, Türkiye'ye demiryolunun ilk girişi ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Bu konu ile ilgili bir başka yayın, Murat Özyüksel'in 1988 tarihli *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* kitabıdır. Yayında; Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve bağlantılı hatların yapım süreci ele alınmıştır. Türk-Alman siyasi ilişkileri başta olmak üzere, dönemin emperyalist güçlerinin Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazı alabilmek için giriştikleri mücadelelere yer verilmiştir.

Vahdettin Engin'in, Eren Yayıncılık tarafından 1993 yılında basılan *Rumeli Demiryolları* adlı kitabı Osmanlı dönemindeki demiryolları ile ilgili yayınlar arasında başvuru kaynaklarından birisidir. Kitapta Rumeli demiryolları hakkında verilen bilgiler arşiv belgeleriyle de desteklenerek istatistik tabloları ile birlikte sunulmuştur. Kitabın içeriğinde; Rumeli demiryolunun yapımının öncesi, ihale detayları, yapım aşamasındaki yaşanan gelişmeler ve demiryolunun tamamlanmasından sonraki durum ile ilgili bölümler bulunmaktadır. Ayrıca hattın inşaatı ile ilgili görsellerle yayın zenginleştirilmiştir.

Gülpınar Akbulut, demiryollarını inceleyen siyasi coğrafya uzmanıdır. Bu alanda yazdığı *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı* adlı 2010 tarihli kitapta, dünyada demiryollarının ortaya çıkması, gelişmesi ve demiryollarının siyasi coğrafyadaki öneminden söz edilmektedir. İngiliz, Fransız ve Almanların Türkiye'deki demiryolu yapımına olan etkileri anlatılmaktadır. Yayın tablolar ve çizelgelerle desteklenmiştir.

İkici grup yararlanılan kaynaklar; Cumhuriyet dönemindeki demiryolları ile ilgili çalışmalardır. Bu dönem ile ilgili yayınlar Osmanlı dönemindekilere göre daha azdır. Bu çalışmaların başında İsmail Yıldırım tarafından yazılan, 2001 yılında Atatürk Araştırma Merkezi tarafından basılan, *Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryolları (1923-1950)* adlı kitap gelmektedir. Demiryollarının Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerindeki politikalarının karşılaştırıldığı, Cumhuriyet dönemindeki hatlar hakkında bilgilerin verildiği ve arşiv belgeleri ile desteklenmiş bir çalışmadır. Yayında; demiryollarının yapımında etkili olan askeri, siyasi, ekonomik, toplumsal nedenlere de yer verilmiştir.

M. Serhan Yücel ve M. Murat Taşar'ın 2016 yılında, *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi'*nde yayımladıkları "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti" isimli makale bu konudaki bir başka çalışmadır. Çalışmada, demiryollarının stratejik açıdan önemi ve geç Osmanlı-erken Cumhuriyet dönemlerinde demiryollarının geçirdiği evreler incelenmiştir.

Bölge tarihi ile ilgili yayınlar tez çalışmamızdaki üçüncü grup kaynakları oluşturmaktadır. Araştırma kapsamındaki bölgelerin tarihi süreci ile ilgili yayınlanan eserlere bakıldığında, bölge ile doğrudan ilgili ya da dolaylı bilgiler sunan yayınlar yeterli orandadır. Strabon'un *Geographika* adlı eseri bu yayınların başında gelmektedir. Adnan Pekman tarafından çevirisi yapılan Arkeoloji ve Sanat Yayınları tarafından basılan kitap Antik Anadolu coğrafyası ile ilgili ilk elden bilgiler sunmaktadır. Yayında; Anadolu'nun çeşitli bölgeleri, bölgelerin sınırları, yaşanan siyasi gelişmeler, insanların kültür ve yaşam biçimleri anlatılmıştır.

Araştırma kapsamında yer alan Kütahya ili ile ilgili en eski yayınlardan birisi İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın 1932 yılında kaleme aldığı, *Kütahya Şehri* adlı kitabıdır. Kitapta şehrin Antik dönemden başlayarak sırasıyla Roma, Bizans ve Türk dönemlerindeki durumundan söz edilmektedir. Aynı yazarın 1937 yılında Türk Tarih Kurumu Yayınları tarafından basılmış olan *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri* adlı kitabında, araştırmamız kapsamında incelenen; Kütahya ve Balıkesir'de hüküm sürmüş olan Karesioğulları ile Germiyanoğulları hakkında bölümler vardır. Bu bölümlerde siyasi olayların yanı sıra ilgili şehirler ve bu şehirlerde yaşayan halkların yaşam biçimleri hakkında bilgiler verilmiştir.

Kütahya-Balıkesir ve çevresi ile ilgili bir başka yayından söz edilecek olursa, Veli Sevin'in 2007 tarihli *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası* isimli kitabı, antik dönemdeki Anadolu coğrafyası hakkında önemli bilgiler veren, antik dönem yazarlarından aktarımlar yapan başvuru eserlerdendir. Antik dönemde Anadolu'daki coğrafi bölgeler ve bu bölgelerde hüküm süren topluluklar kitabın içeriğini oluşturmaktadır.

Yayınlanan kitaplar dışında yayınlanmayan tez çalışmalarına Ahmet Akşar'ın 2008 yılında "Eskiçağ Literatüründe Mysia: Coğrafya, Kentler, Kültler" isimli çalışması örnek gösterilmektedir. Özellikle antik dönem tarihçilerinin eserlerinin çevirilerine yer verilen çalışmada bu bölge ile ilgili yayınlar derlenmiştir.

Ömer Faruk Dinçel'in *Harmancık Tarihi* kitabı, antik dönemden Bizans dönemine, Osmanlı döneminden Milli Mücadele zamanına kadar bölgenin tarihini, yöresel özelliklerini anlatan en önemli yayınlardan birisidir. Aynı yazar 2012 yılında *Tavşanlı Tarihi* isminde bir kitap yayımlamıştır. Kronolojik olarak Tavşanlı ilçesinin tarihini, arkeolojisini, buluntularını, arşiv belgelerini yayınlamıştır. Yazarın yayınları Tavşanlı, Domaniç, Harmancık, Emet gibi bölgeye ait yerleşim yerlerinin tarihi ile ilgili yayımlanan önemli çalışmalardır.

Mustafa Şahin tarafından bölgede yapılan arkeolojik yüzey araştırmalarının 2014 yılında kitap haline getirildiği, Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları tarafından basılmış olan, *Bursa'nın Dağ İlçelerinin Tarihi ve Kültürel Mirası Envanteri* adlı kitap; dağ yöresi olarak bilinen Bursa'nın Harmancık, Keles, Orhaneli, Büyükorhan gibi ilçelerin tarihi, coğrafi özellikleri, arkeolojik buluntuları, sosyoekonomik özellikleri ve folkloru hakkında bilgiler veren bir cep boy kitapçıktır.

02-03 Eylül 2002 tarihinde, Dursunbey'de "Alaçam Dağları ve Dursunbey I. Ulusal Sempozyumu" düzenlenmiştir. Araştırma bölgesi sınırları içerisinde olan Balıkesir'in Dursunbey ilçesi ile ilgili yapılmış birçok araştırma, bu sempozyumda bildiri olarak sunulmuştur. Sempozyum bildirileri, Abdullah Soykan'ın editörlüğünde, 2003 yılında kitaplaştırılmıştır. Bu bildiri kitabında yer alan, Bülent Özdemir ile İsmail Arslan'ın "Temettuat Defterleri Işığında 1844-1845'li Yıllarda Dursunbey'in Sosyo-Ekonomik Durum" adlı bildiride, Dursunbey'in kısa tarihçesinden söz edilerek ilgili konu hakkındaki bilgiler verilmiştir.

Türkiye İstatistik Kurumu'nun dijital kitaplığından erişilen, *Genel nüfus sayımı, 20 ilk teşrin 1935 Kati ve mufassal neticeler Balıkesir vilayeti ve Genel nüfus sayımı, 20 ilk teşrin 1935 Kati ve mufassal neticeler Kütahya vilayeti* adlı eserler, 1935 yılında bu iki şehirde yapılan nüfus sayımı ve buna bağlı olarak demografik yapı, meslek kolları, gelir durumu vb. gibi verileri sunmaktadır. Bu eser araştırmamız için önemli bilgilere erişmememize olanak sağlamıştır.

Araştırmamızın dördüncü grup kaynaklarını gar ve istasyon mimarisi ile ilgili yayınlar oluşturmaktadır. Bu yayınlardan gar ve istasyon binalarının ele alındığı kitap çalışmaları yok denecek kadar azdır. Bunun dışında kimi gar, istasyonlar ile ilgili yapılmış makale veya sunulmuş bildiri sayısı nispeten daha fazladır.

Yonca Kösebay Erkan, 2007 yılında tamamladığı Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimarı ve Korunması adlı doktora tezi, bu alanla ilgilenen mimarlık ve sanat tarihçileri için en önemli yayınlardan biridir. 2008 yılında, Zeynep Ahunbay ile birlikte Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması adlı makaleleri, *İTÜ Mimarlık, Planlama, Tasarım Dergisi'*nde yayımlanmıştır. Bu iki çalışmanın ortak özelliği; gar ve istasyon binalarının "demiryolu mirası" olarak görülmesi ve bu mirasın korunması ile ilgili olmalarıdır. İlgili yayınlarda bu yapıların korunması ile ilgili öneriler de sunulmuştur.

Konusu gar ve istasyon binaları ile ilgili olan yayınlardan bir diğeri, 2009 yılında yayımlanan, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları" isimli makale çalışmasıdır. Mehmet Emin Başar ve Hacı Abdullah Erdoğan tarafından yayımlanan bu yayında Türkiye'deki istasyon ve gar binaları, kronolojik sıraya göre anlatılarak tipolojik değerlendirmelere yer verilmiştir.

2016 yılında *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Orta Doğu özel sayısında yer alan, Mehmet Top'un kaleme aldığı "Hicaz Demiryolu ve Ürdün'deki Osmanlı Dönemi Tren İstasyonları" adlı yayında II. Abdülhamid döneminde demiryolunun önemi ve Hicaz Demiryolu'nun yeri anlatılmıştır. Ardından Ürdün'de, hac yolu üzerinde yer alan istasyonlar hakkında bilgiler verilmiştir.

2016 yılında Sakarya Üniversitesi'nde düzenlenen ve 2017 yılında basılan, *20. Uluslararası Orta Çağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu Bildiriler Kitabı'*nda yer alan, Lütfiye Göktaş Kaya tarafından yazılan

“Karabük Kent Kimliği İçinde İstasyon Binasının Yeri” isimli yayında; Cumhuriyet döneminde inşa edilen Irmak-Filyos hattı üzerindeki Karabük Tren İstasyonu, plan ve mimari özellikleri açısından değerlendirilmiştir. Ayrıca istasyon binasının Karabük kent kimliğine ve gelişimine olan katkıları ortaya konmuştur.

GİRİŞ

M.Ö 2000'de Babil'de taşlara oyulan yollar rayların kökenidir. Roma döneminde sıklıkla rastlanan bu raylar 15. yüzyılda ahşaptan yapılmıştır. 17. yüzyılda İngiltere'de kömür raylar üzerinde taşınmıştır. 18. yüzyılda ahşap rayların yerine demir kullanılmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s. 7). Avrupa başta olmak üzere Amerika ve tüm dünyada büyük bir gelişme gösteren demiryolları, 19. yüzyılın ortalarında modern anlamda İngiltere'de ortaya çıkmış, döneminin en önemli ulaşım modeli olmuştur (Yıldırım, 2001, s. 5). Fransız Devrimi (1789) ile birlikte Avrupa'daki toplum yapısında değişmeler meydana gelmiş ve Avrupa'daki bu değişimlerin sonucunda Sanayi Devrimi gerçekleştirilmiştir. Sanayi Devrimi ile birlikte hammadde arayışları ve ürünlerin taşınması sorununun ortaya çıkmasıyla demiryolları büyük önem kazanmıştır. Modern anlamda demiryolu ilk kez 1830 yılında, Sanayi Devrimi'ni gerçekleştiren İngiltere'de görülmektedir. Demiryolu yapımı hızla devam eden İngiltere'de, 1850 yılında demiryolunun ulaşmadığı üç kent kalmıştır (Akbulut, 2010, s. 2). 1860-1914 yılları arasında dünyada demiryolu ağında hızlı bir artış görülmektedir. Başlangıcında 51.800 kilometrelik demiryolu ağına sahip Avrupa kıtasında 1914 yılında değişen bu rakam 390.000 kilometreye ulaşmıştır. Dünyada ise bu rakam 1.339.000 kilometre olarak ölçülmüştür (Kösebay Erkan, 2007, s. 8).

Demiryolunun gelişmesiyle raylar, köprüler, viyadükler ve istasyon binaları ortaya çıkmış, işçi semtleriyle şehirlerin görünümü, nüfusu, iş gücü ve sermayesi yeniden şekillenmiş, kültürel peyzaj hızla değişmeye başlamıştır. Demiryolları, Avrupa ülkelerinin pazar ve hammadde arayışlarına çözüm getirmiş, zaman ve mekân kavramlarını değişime uğratarak ulaşımda büyük bir atılım gerçekleştirmiştir. 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde demiryolları ile birlikte dünyadaki ekonomik faaliyetlerde büyük bir artış görülmüştür (Akbulut, 2010, s. 2). Dünyada demiryollarındaki gelişmeleri takip eden Osmanlı İmparatorluğu'nda siyasi, askeri ve ekonomik nedenlerle demiryolu yapımı gerekli görülmüştür. Ancak demiryolu yapımında gerekli teknik donanımı bulunmayan Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu yabancı şirketler kanalıyla gerçekleşmiştir. Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, bir yandan Osmanlı'dan kalan demiryolu hatları satın alınarak millileştirilirken diğer yandan yeni demiryolu hatları inşa edilmiştir. İnşa edilen bu hatlardan birisi de Kütahya Balıkesir demiryolu hattıdır.

1. KÜTAHYA-BALIKESİR BÖLGESİ

1.1.Bölgenin Tarihi Coğrafyası

Kütahya (Alayunt)-Balıkesir demiryolu hattı Kütahya il sınırlarından başlayıp, hat güzergahı; Tavşanlı, Dursunbey, Büyükorhan ve Kepsut ilçelerinden geçerek, Balıkesir il merkezi sınırlarında sonlanmaktadır. Hat güzergahının sınırlarından geçtiği, Kütahya'nın Tavşanlı, Bursa'nın Büyükorhan, Balıkesir'in Dursunbey ve Kepsut ilçeleri, tarih boyunca birbirlerine yakın coğrafyada yer almış farklı medeniyetleri içerisinde barındırmış önemli birer yerleşim yerleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yerleşim yerlerinden Kütahya'nın Tavşanlı ve Balıkesir'in Dursunbey ilçeleri, bağlı bulundukları illere olan uzaklıklarının yanı sıra, onlardan bağımsız sosyoekonomik ve nüfus özellikleri taşımaktadırlar. Ayrıca hat güzergahının önemli bir kısmı, büyük yüzölçümüne sahip bu iki ilçenin sınırlarından geçmekte olup ilçe sınırlarında birden fazla istasyon binası yer almaktadır. Bu nedenle Tavşanlı ve Dursunbey ilçelerine ayrıca değinilmiştir.

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı güzergahı üzerindeki yerleşim yerlerinin tarihi coğrafyasını belirlerken Antik dönem ve Eskiçağ yazarlarının bölgeye ait çizdikleri coğrafi sınırları incelemek gerekmektedir. Araştırma bölgemiz olan Balıkesir ve Kütahya'nın bir bölümünün, sınırları içerisinde yer aldığı bölgenin adı eski kaynaklarda Mysia olarak geçmektedir.

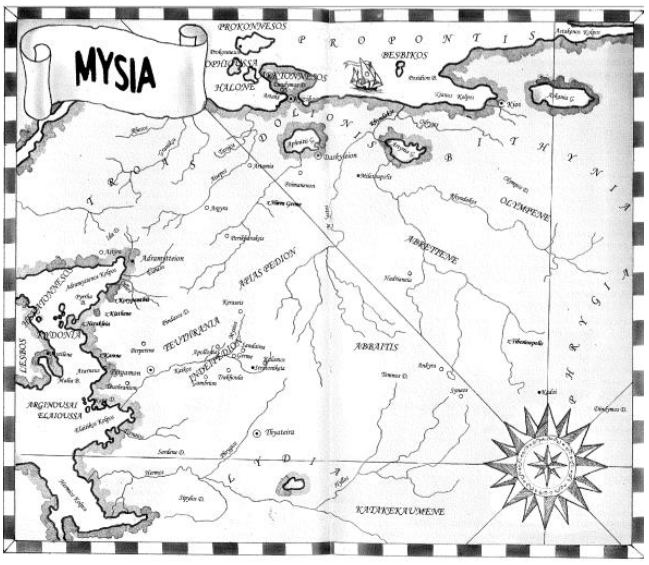
Mysia bölgesinin sınırları; Olympos dağının (Uludağ) güneyinden başlayıp Dağardı olarak adlandırılan bölge ve takip eden Eğrigöz Dağları boyunca, Kütahya'nın Gediz ilçesi yakınında bulunan Şaphane Dağı'na doğru uzanan bölgedir. Mysia'nın doğusunda Phrygia vardır. Phrygia ile arasındaki doğal sınır, Orhaneli çayı olarak bilinen Rhyndakus Nehri ve Olympos dağına doğru giden bir bölgedir (Sevin, 2007: 41). Strabon, (2000, s. 81)'de Kütahya'yı (Cotyoeum) Phrygia Epiktetos bölgesi içine dahil etmiştir.

Mysia bölgesi (Fot.1) sınırları ile ilgili dönem kaynaklarındaki bilgilerin çok sağlıklı olmamasının yanı sıra buranın idari bir bölge olmayıp Mysia topluluğunun yaşadığı coğrafi bir sınırı ifade etmesinden dolayı bölgenin coğrafyasını belirlemek

güçtür. Mysia'nın diğer bölgelerle olan sınırını kabaca belirlemek gerekirse; batısı Troas ve Aolis, güneyi Lydia, doğusu Phrygia ve Bithynia'dır (Sevin, 2007, s. 44-45).

Bölge sınırı ile ilgili bir başka görüş, M.Ö V. yüzyılda Karyanda'da yaşayan Skylaks'a aittir. Skylaks, *Periplus* adlı eserinde Mysia bölgesini kuzeyde Thrakia'dan sonra gelen yer olarak ifade etmiştir. Yazar Olbia'dan (İzmit Körfezi) başlayıp Propontis (Marmara Denizi) kıyısı boyunca devam ederek Kios'un (Gemlik) doğusunda bulunan Ekheleos'a (Parmaklar Deresi) kadar uzanan bölgeyi Mysia olarak tanımlamaktadır. Mysia'nın batısındaki Troas ile olan sınırını, Aisepos nehri belirlemektedir. Nehrinbatısı Troas, doğusu Mysia'dır. Nehrin güney batısı Aiollerin yaşadığı Aiolis'tir. Yaşadıkları alan ile ilgili çeşitli görüşler vardır. Aiollerin yerleşme alanları Strabon'a göre Kyzikene yöresinden başlayıp güneyde Magnesia Ad Meandrium'a (Ortaklar/Tekinköy) kadar ulaşmıştır. Mysia bölgesinin güneydeki sınırını, batıdan doğuya kadar Lydia bölgesi oluşturmaktadır. Bu sınır doğal bir sınırdır. Anadolu'nun batısında dağlar doğudan batıya doğru uzanmış derin vadiler ve zengin ovalar meydana getirmiştir. Bu geniş düzlükler pek çok kralın zenginlik kaynağı olan tarımsal üretimin merkezleri olmuşlardır. Bölgenin zenginliği paylaşılmasını da zorlaştırmış ve zenginlik kaynağı olan topraklarda halklar iç içe yaşadığından sınırlar önemini yitirmiştir. Phrygia-Mysia sınırı güneydoğuda bulunan Dindymos Dağı'ndan başlayarak doğanın belirlemiş olduğu çizgilerle kuzeydeki Olympos Dağı'na ulaşmaktadır (Akşar, 2008, s. 19-24).

Mysia bölgesi genel olarak bakıldığında kuzeyde Propontis, batıda İda Dağı, güneyde Asperdone Dağı, Temnos Dağları ve Katakekaumene yöresi ile doğuda Olympos Dağı arasında kalmaktadır (Akşar, 2008, s. 27). Günümüzde Mysia; kuzeyde Marmara Denizi, batıda Kaz Dağları, güneyde İzmir'in Menemen İlçesi sınırlarındaki Temnos Dağları ve doğuda ise Uludağ'ın arasındaki bölgede yer almaktadır.



Fotoğraf 1. Mysia Bölgesi (Sevin, 2007).

1.1.1. Balıkesir İli Tarihçesi

Balıkesir ve çevresinde bilinen ilk yerleşim tarih öncesi çağlara dayanmaktadır. Roma döneminde Mysia adıyla var olan yerleşim, pek çok imparatorluğun egemenliğinde yer almıştır. 11. yüzyıla gelindiğinde bölgede Türk fetihlerinin başladığı bilinmektedir. 1300 yılı civarlarında Balıkesir'in beylik merkezi olduğu Karesi Beyliği'nin kurulmasıyla, günümüz kent merkezinde ilk yerleşim başlamıştır. Karesi Beyliği'nin Osmanlı'ya bağlanmasıyla sancak ilan edilen kent, Cumhuriyetin ilanı ile beraber günümüzdeki il konumuna gelmiştir.

Antik dönem ve Roma dönemi Balıkesir ili ve yakın çevresinde yapılan arkeolojik kazılarda bugüne dek bulunan en eski eserler Paleolitik, Neolitik ve Kalkolitik döneme ait eserlerdir (Ayhan, 1997, s. 1). Bölgede bulunan antik döneme ait 8 höyük, 15 tümülüs,13 yerleşim yeri ve 10 tane mağara M.Ö. 8000 ile M.Ö. 3000 yılları arasında yerleşik hayatın var olduğuna işaret etmektedir (Özşen, 2008, s. 9).

Antik dönemde Mysia adıyla var olduğu bilinen yerleşim idari bir güce sahip olmayıp, sırasıyla Frigler, Lydialılar, Persler, Büyük İskender İmparatorluğu, Pergamon Krallığı ve Roma İmparatorluğu'nun egemenliğine girmiştir (Türk, 2008, s. 9-31). Bölgede Türk varlığı 1080 yılına kadar görülmeyip ilk seferler Selçuklu Sultanı Süleyman Şah'ın Kyzikos (Erdek), Poimanenos (Manyas), Adramyttion (Edremit) yerleşimlerini ele geçirmesi ile başlamıştır.

1300 yılı civarında Kalem Bey ile oğlu Karesi Bey Mysia bölgesinde yaptıkları fetihler sonucunda Balıkesir ve çevresini ele geçirmişlerdir. Günümüz kent merkezindeki ilk yerleşim de bu dönemde Balıkesir'i beylik merkezi yapmalarıyla gerçekleşmiştir (Uzunçarşılı, 1937, s. 33-35). Ayrıca, İbn. Battuta Seyahatnamesi'nde Kara İsa Bey'in oğlu Demurhan döneminde kentin geliştiğini ve nüfusun arttığı anlatılmaktadır. Balıkesir kentinde ilk yapılaşma kentin güvenliğini sağlamak amacıyla inşa edilen kaledir (Battuta, 2000, s. 300; Öntuğ, 2003, s. 20).

Günümüzde kent içinde herhangi bir sur kalıntısı bulunmasa da Ünlüyol 1996, s. 79'da kale ile ilgili, Hisariçi Mahallesi sınırları içinde yapılan bir inşaatta 2,5-3 metre derinlikte 60-70 cm eninde sur kalıntısı çıktığını belirtmektedir.

Ernst Egli'nin 1944 yılı imar planı raporunda; kentte en eski yerleşimin Hisariçi Mahallesi civarlarında kare biçiminde bir alanı kapsadığı yazmaktadır. Bu alanın dört girişli ve ortasında merkezi bulunan Roma dönemi "castrum" planına benzediği yazmaktadır. Aynı rapora göre; bahsedilen kale ile Çamlık Tepesi arasında bir pazar yerinin gelişmiş olabileceği belirtilmektedir. Pazar yeri Edremit, Bursa ve İzmir yönlerinin kesişiminde Çamlık Tepesi'nin eteklerinde yer almaktadır (Dönmez, 2015, s. 5-6).

Battuta (2000, s.300)'de Balıkesir şehrinin 1330-1340 yıllarındaki yapılaşması ile ilgili, "*Şehir, kalabalık bir nüfusa, zengin ve şirin çarşılara sahip ama halkın Cuma namazlarını kılacağı büyük bir camii yok. Bu yüzden şehir dışında bir mabet inşa etmeye kalkışmışlar. Duvarlarını örmüşlerse de henüz çatıyı örtememişler"* ifadelerini kullanmıştır.

Karesi Bey'in ölümünden sonra beyliği oğulları Demirhan ile Yahşi Bey beraber yönetmişlerdir. Demirhan'ın sert idaresi halk tarafından hoş karşılanmamış, yerine Karesi Bey'in üçüncü oğlu Dursun Bey'in getirilmesi için Demirhan'a baskıda bulunulmuştur. Beylik içinde yaşanan yönetim boşluğu esnasında Osmanlı Beyliği de Karesi Beyliği yönünde ilerlemektedir. Osmanlılara karşı gelecek güce sahip olmayan Karesi Beyliği 1341 yılında Osmanlı himayesine girmiştir (Su, 1937, s. 8-9).

Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasının ardından Beylik Anadolu Eyaletine bağlı, merkezi Balıkesir olan bir sancak haline gelmiştir. Orhan Bey fethin

ardından sancağın yönetimini oğlu Süleyman Paşa'ya teslim etmiştir (Öntuğ, 2003, s. 23).

Osmanlı Döneminde 16. yüzyıl ve sonrası tahrir defterleri ve nüfus sayımlarına göre kentte yer alan mahalle sayısında büyük değişiklikler olmamıştır. 1600'lü yıllarda şehrin mahalle sayısı 22'ye ulaşmıştır (Su, 1937, s. 10-13).

17. yüzyılda kent içinde birçok cami ve mescit bulunmakta olup, bunların başlıcaları Fatih Sultan Mehmet döneminde inşa edilen Zağnos Paşa Camii, Yıldırım Beyazıt döneminde inşa edilen Yıldırım Camii, Kayabey ve Umurbey Mescidi'dir. Ayrıca, Zağnos Paşa Bedesteni ile 92 tane dükkânın kentin en işlek yerleri olduğu bilinmektedir (Su, 1937, s. 16). Akkuş (2001)'e göre kent 19. yüzyıl ortalarında 20 mahalleden ibarettir.

1.1.2. Dursunbey İlçesi Tarihçesi

Kütahya-Balıkesir demiryolunun geçtiği güzergahlardan birisi de Dursunbey'dir. İlçe Balıkesir merkezine 82 km uzaklıktadır. İlçe sınırlarında, Dursunbey başta olmak üzere; Gökçedağ, Gazellidere ve Selimağa İstasyonları bulunmaktadır. Ayrıca Dursunbey, Balıkesir merkezinden bağımsız ayrı bir nüfus yoğunluğu olan ilçedir. Bu nedenle araştırmamızda ayrı başlık altında ele alınmıştır.

Demiryolu hattının geçtiği Dursunbey İlçesi, Veli Sevin'in ilgili yayınında sınırlarını çizdiği Mysia bölgesi içerisinde yer almaktadır. Bursa'nın Orhaneli ve Harmancık ilçelerinin Roma Dönemi'ndeki adı olan Hadrianeia adının Dursunbey için de kullanıldığı yayınlardan anlaşılmaktadır (Anonim, 1997, s. 7; Özdemir ve Arslan, 2002, s. 213).

Türklerin 11. yüzyılda Anadolu'ya girmeye başladığı tarihten başlayıp özellikle 13. yüzyılda Anadolu'nun uç bölgelerine yapılan göçlerle birlikte bölgenin yoğun Türk yerleşmelerine ev sahipliği yaptığı görülmektedir.

Anadolu Beylikleri döneminde Karesi Beyliği sınırları içerisinde yer alan Dursunbey, beyliğin Osmanlı hakimiyetine girmesiyle Osmanlı sınırları içerisine dahil olmuştur. Bu dönemde Dursunbey "Balat" ismiyle bilinmektedir. Balat kelimesi

Latince veya Grekçe “palatium” kelimesinden türemiş olup anlamı düzlük taş köşeli zemin, taş yol, kaldırım taşıdır (Özdemir ve Arslan, 2002, s. 213).

Balat 16. yüzyılın ilk yarısında, Kanuni dönemindeki bir sayımda, Hüdavendigar livasının Kepsut Kazası’na bağlı bir köy olarak geçmektedir. Temettuat defterlerine göre Balat, 19. yüzyılda da Kepsut Kazası’na bağlı bir kasaba konumundadır. 1864 yılındaki vilayet düzenlemesi kapsamında Bigadiç Kazası’na bağlı bir nahiye olan Balat, Karesi’nin vilayet statüsüne erişmesiyle birlikte Balıkesir’e bağlı merkez nahiye olmuştur. Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Dursunbey’in 1925 yılında kaza statüsüne sahip olduğu görülmektedir (Özdemir ve Arslan, 2002, s. 213-214). Günümüzde Dursunbey, Balıkesir İline bağlı bir ilçedir.

1.1.3. Kütahya İli Tarihçesi

Kütahya’nın ne zaman kurulduğu kesin bilinmemekle birlikte antik kaynaklarda Ezop’un doğduğu memleket olarak adı geçmektir. Buna göre M.Ö 6. yüzyılda şehrin var olduğu anlaşılmaktadır. Şehir tarih boyunca Kotiaion, Kotiaeion, Cotyaeium, Cotyaeum ya da Cotyaium adları ile anılmıştır (Yıldız, 1981, s. 35).

Kütahya’da tarihte yerleşmiş ilk topluluklar Frigyalılardır. Bunların yaşamlarını sürdürdükleri yerlerin sınırları; kuzeyde Paflagonya ve Bitinya, güneyde Likaonya, Pisidya, Karya, doğuda Kapadokya ve Peterya, batıda Mysia bölgeleridir. Bu sınır zamanla Ege Denizi’ne kadar yayılmış, içerisinde 200’e yakın şehir barındıran bir coğrafyaya ulaşmıştır. Kütahya ve çevresinde, Frig dönemine ait Kadi (Gediz) başta olmak üzere; Ansir, Sinaus, Akmonya ve Trianapolis gibi şehir ve harabeler bulunmaktadır (Uzunçarşılı, 1932, s. 1; Yeşil, 1937, s. 5). Fakat bir başka görüşe göre, Kütahya’da uygarlık tarihinin, elde edilen arkeolojik verilere göre Kalkolitik döneme kadar dayandığı ifade edilmektedir (Tulay, 1981, s. 53).

Roma döneminde Kütahya Hristiyanlık için önemli bir merkez olmuş ve Hristiyanlar burada sığınma imkânı bulmuşlardır. Bu nedenle Kütahya’nın gelirleri kesilerek şehre yatırım yapılmamıştır. Roma İmparatorluğu’nun ikiye ayrılmasıyla Bizans hâkimiyetine giren şehrin önemi yeniden artmış ve burası piskoposluk merkezi haline gelmiştir. Bizanslılar şehre hâkim kale ve bunun içine şato ve burçlar yapmışlardır (Yeşil, 1937, s. 8; Yıldız,1981, s. 35-36).

Kütahya kalesinin günümüzde de mevcut Yukarı Hisarı ismiyle bilinen kısmı Bizans dönemi yapısıdır. 1832 yılında şehre gelen Fransız seyyah Charles Texier *Küçük Asya* adlı eserinde Kütahya Kalesi'nden bahsetmektedir. Kalenin içinde bir kilise ve tahrip olmakla birlikte bazı resim ve işlemelerin olduğunu söylemektedir. Ayrıca soylu kişilerin gömüldüğü bir mağara ve bu mağaradaki lahitlerden söz etmektedir (Texier, 2002, s. 285). Bizans döneminde yapılan şato Germiyanoğlu ve Osmanlı dönemlerinde kalenin merkezini oluşturmuştur (Uzunçarşılı, 1932, s. 2; Yeşil, 1937, s. 8).

Malazgirt Zaferi ve takip eden yıllarda Anadolu'ya giren Türkler hızla batıya doğru ilerlemişlerdir. İznik'in fethiyle birlikte Anadolu'da kurulan Selçuklu devletiyle eş zamanlı olarak Marmara ve Batı Anadolu'daki birçok şehir ve kaleler ele geçirilmiştir. Kütahya'nın da bu fetihlerle birlikte (1075-1078) Türk hakimiyetine girdiği düşünülmektedir. Bu tarihten I. Haçlı Seferi'ne kadar Kütahya Türk hakimiyetinde olup seferle birlikte Anadolu Selçuklu'nun Orta Anadolu'ya çekilmesiyle Kütahya şehri Haçlılar ile Bizans arasındaki anlaşmadan dolayı Bizans hakimiyetine girmiştir. 1176 yılındaki Miryakefalon Savaşı'nı kazanan Anadolu Selçuklular takip eden yıllarda taarruzları artırmış ve 1182 yılında Sultan II. Kılıçarslan Kütahya'yı fethetmiştir. 1196 yılına kadar Türk hâkimiyetinde kalan şehir, Anadolu Selçuklu devletindeki taht kavgalarını fırsat bilen Bizanslılar, şehri ele geçirmişlerdir. Şehir Türkler tarafından üçüncü ve son kez 1233 yılında Alâaddin Keykubat tarafından fethedilmiştir (Yıldız, 1981, s. 37-38).

Germiyanoğlu Beyliği idaresinde Kütahya ve çevresinde üç yüz bin civarında Türkmen bulunmaktadır. Germiyan beylerinden Muzafferiddin Bin Ali Şir, 1239 yılında dönemin Selçuklu emirlerinden birisidir. Kendisinden sonra gelen beyler de taht kavgasında Gıyaseddin tarafında yer almış ve özellikle Babailer isyanını bastırmakta görevlendirilmişlerdir. Böylece bu dönemde Germiyanoğulları Selçuklulara bağlanmışlardır.

Anadolu Selçuklu'nun zayıfladığı dönemlerde bunu fırsat bilerek Kütahya ve çevresini yağmalayan Germiyanoğulları, 1243 yılından sonra Selçuklu ile mücadele etmişlerdir. Bu mücadeleler 1291 yılında Selçuklulara yenilmeleri ile son bulmuştur.

Germiyanoğulları'nın Kütahya'yı asıl hakimiyeti Cimri isyanından sonra başlamış, 1302 yılından 1428 yılına kadar sürmüştür. Bu tarihten sonra şehir Osmanlıların hakimiyetine geçmiştir (Yeşil, 1937, s. 10-12).

Kütahya en parlak dönemini Germiyanoğulları döneminde yaşamıştır. Şehir ekonomik ve ilmi açıdan büyük gelişmeler göstermiştir. Beylik merkezi sıfatıyla Kütahya'da birçok mimari eserler inşa edilmiş, şair, edip ve fikir adamları bu şehirde yaşamışlardır. Bu özellikleriyle Kütahya, Anadolu'nun önemli merkezlerinden birisi olmuştur (Yıldız, 1981, s. 43).

Germiyanoğulları topraklarının Osmanlı hakimiyetine geçmesinden sonra Kütahya sancak merkezi olmuş, kısa sürede önemini artırarak şehzade sancak merkezi özelliği kazanmıştır. Bu tarihten sonra Kütahya bazı önemli siyasi olaylara sahne olmuştur. 1451 yılından sonra Anadolu'daki Karamanoğlu ve Menteşeoğulları etkisi ortadan kalkınca, Kütahya Anadolu eyaletinin bir sancağı iken artık Anadolu eyaletinin merkezi olmuştur. II. Beyazıd dönemindeki şehzade kavgalarından faydalanarak isyan eden Şâhkulu Kütahya önlerinde, Anadolu Beylerbeyi Karagöz Ahmet Paşa'yı yenerek idam etmiştir. Şehri kuşatıp ele geçiremeyen Şâhkulu sur dışındaki mahalleleri tahrip ederek Bursa taraflarına çekilmiştir.17. yüzyılda Celali İsyanlarında şehrin dış surlarındaki evler yağmalanmıştır. 1833 yılında isyancı Kavalalı Mehmed Ali Paşa ile Sultan II. Mahmud arasında Kütahya Barışı imzalanmıştır (Yıldız, 1981, s. 38-47).

Birçok önemli olaya sahne olan Kütahya'da, Sultan Abdülmecid döneminde başlatılan, Sultan Abdülaziz ve II. Abdülhamid döneminde de yapımına devam edilen Anadolu demiryollarından Eskişehir-Kütahya-Konya hattı, Alman sermayeli Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından 1896 yılında tamamlanarak hizmet vermiştir (Yıldız, 1981, s. 43-48).

1.1.4. Tavşanlı İlçesi Tarihçesi

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı güzergahında yer alan bir diğer yerleşim yeri Tavşanlı ilçesidir. Demiryolu hat güzergahının, Tavşanlı ilçesi sınırlarında, başta Tavşanlı olmak üzere; Emirler, Demirli, Değirmisaz ve Balıköy İstasyonları bulunmaktadır.

Tavşanlı'da uygarlık tarihi M.Ö 4.000'li yıllara kadar gitmektedir. Antik dönemde Tavşanlı, Frigya Epiktetos yöresinde, Frigya ile Mysia arasında sınır bir bölgede bulunmaktadır. Tavşanlı ovasında İlk Madenler Çağı olarak adlandırılan M.Ö 4000-3000 yıllarında yerleşimlerin olduğu belirtilmektedir (Özgüç, 1946, s. 558).

Bölgedeki kazılarda Tunç dönemine (M.Ö 3000-2000) ait bazı buluntulara rastlanmıştır. Bu buluntular günümüzde Tavşanlı'nın Kayı Köyü'nde çıkartılmıştır. Bölgedeki kazılarda Hititlere ait (2000-1200) kale kalıntıları ile Frig dönemine (1200-600) ait buluntular elde edilmiştir. Roma dönemine (M.Ö.30- M.S. 4.yy) ait bugünkü Çatmacık mevkiindeki antik bir yerleşim kalıntılarından çıkan mozaikler Roma dönemine ait bir başka kültürel zenginliği ifade etmektedir. Asartepe, Akkepez, Mülayim Tepe (Tavşanlı) Kaleleri Roma döneminden kalmadır.

Bölgede Türk hakimiyeti, İznik'i fetheden Süleyman Şah'ın bölgedeki tekfurların iç çatışmalarından faydalanarak buraları ele geçirmesiyle başlamıştır. Tavşanlı ve çevresinde Türk nüfusu ve hakimiyeti bu tarihlerden itibaren görülmeye başlamıştır. Germiyanoğulları döneminde Tavşanlı'ya ilk gelenler Yörük ve Türkmen grupları olmuştur. Buradaki Kavaklı Camii bir Yörük tarafından yaptırılmıştır.

Osmanlı döneminde Tavşanlı ismine ilk kez 1381 yılında kroniklerde rastlanmaktadır. Buna göre Tavşanlı Osmanlı'ya çeyiz olarak geçmiştir. II. Murad döneminden sonra Tavşanlı Osmanlı'nın subaşıları ile yönetilmiştir. İlk subaşılar Beceroğlu ismiyle bilinen bir sülaledir.

Tavşanlı 1530 yılında nahiyedir. 16. yüzyıldan sonra zaman zaman kaza statüsüne de erişmiştir. 1841 yılından itibaren Bursa'nın Kütahya Sancağı'na bağlı bir nahiye olmuştur. 1906 yılında Kütahya'ya bağlı bir nahiye olmuştur (Dinçer, 2012, s. 61-111). Tavşanlı günümüzde ise Kütahya'ya bağlı bir ilçedir.

1.2. Sosyoekonomik, İdari ve Demografik Yapısı

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının geçtiği alanı içerisinde barındıran Mysia Bölgesi'nin antik dönemdeki başlıca doğal zenginliklerini maden ve kereste oluşturmaktadır. Kütahya ve çevresinde rastlanan ilk topluluklardan olan Frigyalılar, o dönem tarih sahnesinde önemli rol oynamışlardır.

(Yeşil, 1937, s. 6)'da bölgeye yerleşen Frigyalılar için şu ifadelere yer verilmiştir: (...) *bunlar sulh ve sükûnetten hoşlanan, ziraati seven, kanunlara riayet etmesini bilen insanlardan müteşekkildi. Çift hayvanlarını ve çift aletlerini mukaddes addederler; bunlardan biri çalınırsa çalan idam edilirdi. Yemin etmeyi en büyük şehadet sayarlardı. Dört tekerlekli araba, gemi demiri madenlere su vermek, ten-tene örme veya işleme san'atı, Frikyalıların icadı olduğu gibi ilk manzum hikayeyi de Frikyalı şairler yazmışlardır. (...) bu tarz manzum hikayelerile ün almış olan (Ezop) Frikyalıdır."*

Roma döneminde Kütahya en parlak dönemlerini yaşamıştır. Bizans döneminde ise piskoposluk merkezi olarak dini açıdan önem kazanmıştır. Bugünkü kale Bizans döneminden kalmadır (Yeşil, 1937, s. 7-8).

Kütahya ve çevresi Malazgirt Zaferi'ni takip eden yıllarda, Süleyman Şah'ın İznik'i fethetmesiyle aynı yıllarda batıya Türkmen akınları gerçekleşmiştir. Kütahya'da 1075-78 yıllarında bölgeye gelen Türklerin tam olarak bölgeye hâkim olmaları Sultan Alâaddin Keykubat dönemine tarihlenmektedir. Bu dönemde Kütahya ve çevresinde üç yüz bin Türkmen yaşamaktadır (Yıldız, 1981, s. 36-38).

19. yüzyılda yapılan sayımlarda Kütahya'nın kır nüfusu yoğunluğunun şehir nüfusu yoğunluğuna oranı fazla bir kent olduğu görülmektedir. Kent merkezi nüfusunun 19. yüzyıl sonlarında 27000 ile 35000 arasında olduğu tahmin edilmektedir. 1927 yılı sayımlarında 17300 olan nüfus 1950'de 19500'dür. Nüfus 1950 yılına kadar çok değişiklik göstermemiştir. 1950 yılından sonra nüfus artışı hız kazanmıştır. 1955 yılında 27000; 1960 yılında 39700; 1965 yılında 49300; 1970 yılında 62200; 1975 yılında 82400; 2000'li yıllara gelindiğinde bu sayı 99400'e ulaşmıştır. Kütahya, halı, seccade, deri ve çini işlerinde önemli merkezlerden birisi olmuştur (Tuncel, 1981, s. 23).

Tavşanlı ilçesi, Kütahya'dan sonra ikinci büyük yerleşim yeridir. Kütahya'nın batısındadır. 1530 yılında Tavşanlı 55 haneden oluşmaktadır. 1831 yılında nahiye statüsündeki Tavşanlı'da Müslüman erkek nüfusu 2689'dur. 1885 yılında nüfusun 13550'si Müslüman iken gayrimüslim nüfusu 221'dir (Dinçel, 2012, s. 3).

Tavşanlı'nın kent nüfusu 1927 yılında 4688 iken kır nüfusu 30.495'tir. Kentli nüfusu sırasıyla; 1935 yılında 5355, 1960 yılında 11600, 1965 yılında 16600 olmuştur.

1975 yılına gelindiğinde bu rakam 19600 olurken 1980 yılında 23800 kişilik nüfusa ulaşmıştır. İlçenin en önemli geçim kaynakları arasında kır nüfusunun da fazlalığından ötürü tarımdır. Ayrıca kerestecilik ve leblebicilik de ilçenin önemli geçim kaynakları arasında yer almaktadır. Demiryolunun Tavşanlı'ya gelmesiyle birlikte özellikle madencilik faaliyetlerinde artış yaşanan ilçede, linyit kömürü çıkartılarak iç pazara nakliyatı demiryolu ile sağlanmıştır (Tuncel, 1981, s. 21-30).

Demiryolu hattının diğer başlangıç noktası olan Balıkesir şehri bağlarla kaplı yeşil bir ovanın ortasında bulunmaktadır. 15. yüzyıl ortalarında nüfusu fazla, çarşısı ve pazarı bulunan bir şehir olarak karşımıza çıkmaktadır. Balıkesir bölgesinde bu dönemde bağlardan elde edilen üzümler Rum illerine ihraç edilmektedir. Karesioğulları ve Osmanlı Devleti zamanlarında şehir, birçok cami, hamam, tabhane, medrese, bedesten ve dükkanların inşa edilmesiyle imar edilmiştir. Şehirde bugünkü gibi 11. yüzyılda da Salı günleri kurulan pazar şehir hayatını canlandırmaktadır (Su, 1937, s. 10-27). Karesi sancağı olarak, 1393 yılında kurulan Anadolu Beylerbeyliğine bağlı olan Balıkesir, 1836 yılındaki düzenlemelerle Hüdavendigar Eyaletine bağlanmıştır (Şimşir, 2002, s. 76).

Osmanlı Devleti'nde ilk modern nüfus sayımı olarak bilinen 1831 yılındaki nüfus sayımına göre, Karesi Sancağına bağlı Balıkesir Kazasının merkez nüfusu 8405'dir (Karal, 1943. s. 202). 1877-78 yılında Karesi Sancağının nüfusu, kendisine bağlı altı kaza ile birlikte toplamda 28721'dir (Karpat, 1985, s. 119).

1914 yılında Karesi merkez nüfusu 161,744 vilayetin genel nüfusu 472,970'dir (Karpat,1985, s. 186). 1927 yılı sayımında ise bu sayı 421,066'dır. 1935 yılına gelindiğinde Balıkesir Vilayeti'nin 481,372 nüfusa sahip olduğu görülmektedir.[1] 1940 yılında bu sayı 482.827'dir.

Kütahya Balıkesir demiryolu hattı güzergahında bulunan bir diğer yerleşim yeri de Balıkesir'in Dursunbey ilçesi olup 190,600 hektarlık alanıyla Balıkesir'in en geniş alana sahip ilçesidir. Dursunbey 16. yüzyılda Balat ismiyle, Hüdavendigar Livasının Kepsut kazasına bağlı bir köydür.

[1]D.İ.K. (1936a) *Genel nüfus sayımı, 20 ilk teşrin 1935 Kati ve mufassal neticeler Balıkesir vilayeti*, İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.

1844-45 yıllarında ise Kepsut Kazasına bağlı bir kasaba olan Balat, 1864 yılındaki vilayet düzenlemesi ile Bigadiç Kazası'na bağlı bir nahiye olmuştur. 1882 yılında Karesi'nin vilayet olmasıyla Balıkesir'e bağlı merkez nahiye statüsüne kavuşmuştur. 1844-45 yılında Balat nüfusu 2165'tir. 1887 yılında 8532, 1890 yılında ise bu sayı 9540 olarak görülmektedir (Özdemir ve Arslan, 2002, s. 213-223).

Günümüzde Dursunbey adıyla bilinen ilçenin daha yakın tarihlerdeki nüfus sayılarına bakıldığında, 1892 yılında 9374 olan nüfusu1898 yılında ise 9449 olmuştur. 20. yüzyıl başında nüfusun hızlı bir artışı söz konusu olmuş ve bu sayı 1904 yılına gelindiğinde 14252'ye ulaşmıştır (Şimşir, 2002, s. 86).

1925 yılında ilçe statüsüne sahip olan Dursunbey'de, Cumhuriyet döneminin ilk nüfus sayımı olan 1927 yılında nüfus sayımı yapılmıştır. Kesin olmayan sonuçlara göre ilçenin nüfusu 16880'dir. 1935 yılında 28534 olan sayı, 1940 yılında 31214, 1945 yılında ise 33397 olmuştur (Çamurcu, 2002, s. 163).

Dursunbey ilçesi, başta Alaçam Dağları olmak üzere ormanlarla kaplı bir bölgededir. Bu nedenle kerestecilik önemli geçim kaynağıdır. Bunun dışında,1844-45 yılındaki temettuât defterlerine göre bölgede başlıca meslek kolları arasında en fazla; ziraat (çiftçi), ırgat, terzi, değirmenci, debbağ, dülger, kalaycı, bıçakçı, demirci gibi meslekler bulunmaktadır (Özdemir ve Arslan, 2002, s. 224) (Fot.2).



Fotoğraf 2. Kütahya Balıkesir Uydu Görüntüsü
(Google Maps: 25.04.2020 tarihinde erişildi)

2. DEMİRYOLLARI

2.1. Osmanlı Döneminde Yapılan Hatlar

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu, batıdaki teknolojik gelişmeleri takip edememiştir. Ülkedeki çeşitli iç isyanlar ve ekonominin gerilemesiyle imparatorluk eski gücünü yitirmiştir (Akbulut, 2010, s. 66).

Osmanlı İmparatorluğu Avrupa'daki demiryolu gelişimine öykünmüştür. Devletin kuruluşundan itibaren yol yapımının birinci önceliği askeri ihtiyaçları karşılamak olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle II. Abdülhamid Dönemi'nde demiryollarının yapılmasının başlıca nedenleri askeri, siyasi amacının yanı sıra Türk tarımını dünya pazarı ile buluşturma düşüncesidir. Bununla birlikte Osmanlı devlet adamları ülkede demiryollarının yapılmasıyla tarımın ve madenciliğin gelişeceğini, dolayısıyla buradan elde edilecek gelirin artacağını düşünmüşlerdir. (Yıldırım, 2001, s. 5-6).

Bu düşünceden hareketle, Osmanlı topraklarında hızla demiryolu inşası planlanmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin, ekonomik olarak yetersiz bir durumda olması demiryolu yapımına engel oluşturmaktadır. Bu nedenle ülkeye demiryolu, ilk olarak batılı gelişmiş ülkeler yoluyla, Tanzimat Fermanı'ndan sonra girmiştir. İngiltere Almanya ve Fransa'ya demiryolu yapımı için ayrıcalıklar tanınmıştır. Osmanlı topraklarının, doğu ile batı arasındaki ticaretin gerçekleştirilmesi için oldukça önemli olduğunu bilen İngilizler, Osmanlı Hükümetine demiryolu yapımı için teklifte bulunmuşlardır (Kahya, 1988, s. 211; Akpınar, 2010, s. 85).

Avrupalı şirketler Osmanlı topraklarında yapılacak demiryolları güzergahlarını kendileri belirlemişlerdir. Ayrıca Osmanlı Hükümeti, demiryolu yapımı için şirketlere, Tanzimat Fermanı ile birlikte kurulan Duyun-ı Umumiye İdaresini teminat olarak göstermiştir. Devlet Avrupalı şirketlere kilometre garantisi vermiş, bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun sürekli borçlanmasına neden olmuştur. Öte yandan Avrupalı şirketler yüksek karlar elde edeceklerinden, demiryolu yapımı ayrıcalığını kazanmak için büyük bir rekabete girişmişlerdir (Yıldırım, 2001, s. 5-9).

Osmanlı topraklarında ilk demiryolu hattı 1851 yılında Mısır valisi Abbas Paşa tarafından imtiyazı İngilizlere verilen İskenderiye-Kahire hattıdır. 211 kilometre uzunluğa sahiptir. 1856 yılında yapımı tamamlanmıştır. Mısır'daki demiryolu uzunluğu 1869 yılında 1.300 kilometre, 1905 yılında ise 4.400 kilometreyi bulmuştur. Avrupa kıtasındaki ilk hatlar, 1859-60 yılları arasında Köstence-Çernovada (Boğazköy) ve 1863-66 yılları arasında yapımı tamamlanan Rusçuk-Varna hatları İngilizler tarafından yapılmıştır. İngilizler, özellikle Ege ve Balkanlardaki tarım potansiyelini değerlendirmek için bu bölgelerde demiryolu yapımını önemsemişlerdir. Buradan demiryoluyla İngiltere'ye gelecek olan ürünlerin maliyeti bu sayede ucuzlayacağı düşünülmüştür (Engin, 1993, s. 36-41).

Demiryolları ile ilgili yapılan bilimsel çalışmalara göre Anadolu'daki ilk demiryolu hattı 1856 yılında imtiyazı alınan İzmir-Aydın demiryoludur (Akyıldız, 1987; Kahya, 1988; Engin; 1993; Quataert, 2000; Uzuntepe, 2000). Ancak son yıllardaki araştırmalarda, Anadolu'nun ilk işletmeye açılan demiryolu hattının İzmir-Kasaba hattı olduğu ortaya konmuştur. 19 Nisan 1864 yılında yapımına başlanan ve dört yılda bitirilmesi için süre verilen İzmir (Kasaba)-Turgutlu arasındaki demiryolu hattı, belirtilen süreden önce tamamlanmıştır. Bu demiryolu hattından çok daha önce, 1856 yılında imtiyazı verilen İzmir-Aydın demiryolu hattı ise bu tarihte henüz işletmeye açılamamıştır (Kolay, 2017, s.104) (Fot. 3).



Fotoğraf 3. 1860 Yılı Anadolu'daki Demiryolu Haritası (Akbulut, 2010).

İngilizlerin ardından demiryolu yapımında Fransız sermayesi, Anadolu'da ilk kez; Belçika, Avusturya ve İsviçreli ortalarıyla Şark Demiryolu hattını (1869-1913) inşa ederek ortaya çıkmıştır. Yine Anadolu'da Bursa-Mudanya hattı (1872-92)

Fransızlar tarafından inşa edilmiştir. Bundan sonra demiryolu yapımında daha etkin bir konuma erişen Fransızlar, Suriye Bölgesi'nde; Beyrut-Şam-Muzeyrib (1892-94), Yafa-Kudüs (1889-92), Riyak-Halep (1900-06), Trablusşam-Humus (1909-11) hatları olmak üzere 779 kilometrelik demiryolu yapmışlardır (Quataert, 2000, s. 1630-1635).

Osmanlı dönemindeki ilk demiryolu hatlarının yapımında İngilizler etkin olmuştur. İlerleyen yıllarda Osmanlı demiryollarında Fransızlar etkinliğini artırmışlardır. II. Abdülhamid Dönemi'ne bakıldığında, demiryolu yapımı imtiyazlarında Alman nüfusu görülmeye başlanmıştır (Özyüksel, 1988, s. 250). Bunun en önemli nedeni, sultanın Alman İmparatoru II. Wilhelm ile olan yakın ilişkileri olarak gösterilmektedir. Yapılan birçok hat için gümrük vergisi ödemeyen Almanlar, bazı devlet ormanlarından da yararlanma ayrıcalığını sağlamışlardır. Bu hatların inşası için Osmanlı Devleti, Alman yatırımcılara kilometre garantisi vermiştir (Albayrak, 1995, s. 6-20). Almanlar tarafından yapılan hatlar arasında; İzmit-Ankara (1892), Arifiye- Adapazarı (1898-99), Eskişehir-Konya (1893-95), Konya-Ulukışla-Karapınar (1904-12), Durak-Mamure (1904-12), Toprakkale-İskenderun, İslahiye-Resuleyn (1911-14), Bağdat-Samarra (1912-14) gösterilmektedir. Bu hatların uzunluğu yaklaşık 2000 kilometre civarındadır (Özyüksel, 1988; Quataert, 2000, s. 1633) (Fot. 4).



Fotoğraf 4. 1890-1900 Yıllarında Anadolu'daki Demiryolu Haritası (Akbulut, 2010).

Sultan II. Abdülhamid tarafından, 1900-1908 yıllarında, yerli sermaye ile Şam-Medine arasına demiryolu hattı yapılmıştır. Askeri, siyasi ve dini sebeplerden dolayı yapılan hat 1564 kilometre uzunluğundadır. Dünyadaki bütün müslümanlardan toplanan yardım paralarıyla hattın inşası tamamlanmıştır (Yıldırım, 2001, s. 21-22).

Bunlar dışında Rusların, işgal zamanlarında yaptığı demiryolu hattı olan Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum hattı, Osmanlı yönetimi dışında Anadolu coğrafyasında yapılan tek hattır. Üç aşamalı yapılan hattın ilk bölümü Gümrü-Kars arasında 1899 yılında, 60 kilometrelik ikinci bölümü 1910 yılında, 170 kilometrelik üçüncü bölüm olan Sarıkamış-Erzurum hattının ise 1914 yılında yapımına başlanmıştır (Yavuz ve Tavukçu, 2012, s.295)

(Karabulut, 1993, s. 167)'de 1853 yılından Cumhuriyet'in ilanına kadar olan sürede, inşa edilen demiryollarını üç gurupta incelemektedir. Birinci gurupta, Anadolu'nun batısını kapsayan, 609 kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın hattı ile 703 kilometrelik İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı yer almaktadır. İkinci gurup demiryolları, kısmen İstanbul'u birinci gurup hatlarına ve Güney Anadolu'ya bağlayan hatlardır. Üçüncü gurup hatlarını ise İstanbul'u Balkanlar'a bağlayan, uzunluğu 2000 kilometreden fazla olan Rumeli ve Şark Demiryolları oluşturmaktadır (Karabulut, 1993, s. 167).

Osmanlı döneminde, Rus işgalinde inşa edilen 356 kilometre uzunluğuna sahip olan Erzurum-Sarıkamış-Sınır demiryolu hattı dışında Osmanlı İmparatorluğu'nun öz sermayesi ile yaptığı 1564 kilometre uzunluğundaki Hicaz demiryolu ve Avrupalı şirketler tarafından inşa edilmiş olan 6778 kilometre demiryolu ağı ile birlikte toplam 8343 kilometrelik demiryolu hattı inşa edilmiştir. 1918 yılında Anadolu'da 3756 kilometrelik Avrupalı şirketlerden 356 kilometre, Ruslardan da 4112 kilometre demiryolu ağı bulunmaktadır. Bu demiryollarının özelliği, hattı yapan şirketlerin isteklerine göre yapılması, ağaç dalı şeklinde limanlardan iç kesimlere ulaşmasıdır. Dolayısıyla bu hatlar Osmanlı'nın çıkarlarından çok Avrupalı devletlerin amacına hizmet etmiştir. Bu özelliğiyle Osmanlı demiryollarında milli bir demiryolu politikası görülmemektedir (Yıldırım, 2002, s. 322).

2.1.1. Osmanlı Döneminde Demiryolu Yapımının Önemi

Osmanlı Devleti, ulaşım ağından yoksun olmasının güvenlik ve ekonomik nedenlerle çıkardığı sorunları demiryolu ile aşmaya amaçlamıştır. Tarıma dayalı ekonomiye sahip ülkede, siyasi entegrasyon modeli olarak ortaya çıkan demiryolları

ile asker sevkiyatı başta olmak üzere, vergilerin toplanması, tarım alanlarından ürünlerin pazarlara nakliyesi, dolayısıyla üretimi arttıracak etki yapması ve buna bağlı olarak ekonominin canlanması hedeflenmiştir (Özyüksel, 1988, s. 252- 253).

Osmanlı döneminde demiryolları yapımının bir diğer nedeni, ayrılıkçı akımların etkisiyle gayrimüslim toplumların imparatorluktan kopmalarının arifesinde, müslüman halklara yönelik (Arabistan, Mezopotamya, Mısır ve Suriye) en önemli entegrasyon aracı olarak dinin birleştirici gücüne demiryolları ile ulaşma düşüncesidir. Hicaz demiryolu bu gerekçe ile inşa edilen hatlardandır. Dönemin en hızlı ve güvenilir ulaşım türü olan demiryolu modeli, Osmanlı devleti için ekonomik ve askerî açıdan büyük bir önem taşımaktadır (Yücel ve Taşar, 2016, s. 318). 1890'lı yıllardan itibaren Konya-İstanbul ve Ankara-Eskişehir demiryolu hatlarının hizmete açılması ile birlikte, iç pazarlara hububat üretiminde önemli artışlar görülmüştür. İç Anadolu bölgesi İstanbul'un tükettiği buğdayın bir bölümünün tedarikçisi olma özelliğine kavuşmuştur (Pamuk, 2007, s.218). Ulaşım sorunu çözülünce üretim ve dolayısıyla aşar gelirlerinin artacağı öngörülmüştür. Ayrıca demiryolu sayesinde ticaretin gelişeceği, buna bağlı olarak tarıma dayalı vergiler ile gümrük vergilerinde de artışa neden olacağı düşünülmüştür. Nitekim 1889-1891 yılları arasında tarımsal faaliyetler Osmanlı topraklarının tamamında %63 artış gösterirken, demiryolu güzergahındaki bölgelerdeki bu artış %114 olmuştur (Pamuk, 1994, s. 35- 37).

Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa'daki demiryolu gelişimine öykünmüştür. Devletin kuruluşundan itibaren yol yapımının birinci önceliği askeri ihtiyaçları karşılamak olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle II. Abdülhamid Dönemi'nde demiryollarının yapılmasının başlıca sebepleri askeri, siyasi amacının yanı sıra Türk tarımını dünya pazarı ile buluşturma düşüncesidir. Osmanlı devlet adamları, ülkede demiryollarının yapılmasıyla tarımın ve madenciliğin gelişeceğini, dolayısıyla buradan elde edilecek gelirin artacağını düşünmüşlerdir (Yıldırım, 2001, s. 5-6).

2.2. Erken Cumhuriyet Döneminde Yapılan Hatlar

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte devlet eliyle ülkenin her alanında kalkınma ve yenilik hareketleri gerçekleştirilmiştir. Bu kalkınma hareketlerinin başında yurdun dört bir yanına demiryolları yapmak gelmektedir.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Anadolu'da Osmanlı Devleti'nden kalma 4112[2] kilometre demiryolu hattı bulunmaktadır. Bu demiryollarının 3756 kilometresi yabancı şirketler tarafından inşa edilmiştir. Doğu Anadolu'daki 356 kilometrelik işgal yıllarından kalma, Rusların inşa ettikleri hat ile birlikte Anadolu'nun geçmiş dönemden demiryolu ağı böylece şekillenmiştir.

Demiryollarının önemi gerek Mustafa Kemal Atatürk tarafından gerekse de Başbakan İsmet İnönü tarafından sıklıkla dile getirilmiştir. Atatürk, 1924 yılındaki meclis konuşmasında demiryolları ile ilgili *"Medeniyetin bugünkü vesaitini, hatta bugünkü fikriyatını, demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryolu, REFAH VE UMRAN tevlit eder."*[3] diyerek düşüncelerini yansıtmıştır.

Başbakan İsmet İnönü de demiryolları ile ilgili politikalarını şu sözlerle dile getirmiştir: *"Bütün memleketi baştan başa demir ağlarla örülmüş görmek en büyük arzumuzdur."*[4]

Bu dönemde izlenecek demiryolu politikası, Osmanlı dönemindeki gibi dış güçlerin baskılarından farklı olarak; milli ve bağımsız, ülke çıkarlarına hizmet eden bir çizgide oluşturulmuştur. Demiryolları, 1924-1948 yılları arasında ülkenin en önemli politikalarından birini oluşturmaktadır.

Geçmiş dönemden kalma demiryolları, ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılamamaktadır. Bu durumda ülkenin demiryolu politikalarında iki farklı model görülmektedir. Bu politikaların başında, inşaat politikası doğrultusunda yeni demiryolları yapmak gelmektedir. Diğer izlenen politika ise yabancı sermayesindeki demiryollarını millileştirmektir (Yıldırım, 2001: 38-39).

---

[2] Bu rakam bazı yayınlarda farklı ele alınmıştır. Karabulut, 1993,s. 168'de H. Cillov'dan alıntıladığına göre bu sayı 4018 kilometre olarak verilmiştir.
[3] T.C.D.D, *Erzurum'un İşletmeye Açılışı 20.X.1939*, s.23, T.C.D.D Genel Müdürlüğü Yayınları, Tıpkı Basım, Ankara, 2006.
[4] T.C.D.D, 2006. a.g.e., s.29.

24 Mayıs 1924 yılında hükümete verilen yetki ile Anadolu Demiryolları Şirketi'nin alınması kararlaştırılmış, Anadolu hattının satın alınması 1928 yılında sağlanmıştır. 1931 yılında Mersin- Adana, Bursa-Mudanya, Samsun-Çarşamba hatları millileştirilmiştir.

1934 yılına gelindiğinde İzmir-Kasaba ve uzantılarının, 1935 yılında Aydın demiryollarının, 1937 yılında Şark Demiryolları ile Feyzi Paşa- Meydan-ı Ekber hattının ve 1948 yılında ise Çobanbey-Nusaybin-Şenyurt-Mardin hattının satın alındığı görülmektedir. Böylelikle yabancılardan satın alınarak millileştirilen hatların uzunluğu 4060 kilometreyi bulmuştur (Tekeli ve İlkin, 1983, s. 2761).

Millileştirilen hatlar dışında yeni hatların yapımı da bir taraftan devam etmektedir. Cumhuriyet Hükümeti'nin ilk projeleri, başkent Ankara'yı Anadolu'nun diğer şehirleriyle buluşturmak amacıyla; Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır- Kurtalan, Malatya-Yolçatı-Elazığ-Genç Demiryolu hatlarının yapılması olmuştur (Fot. 5).



Fotoğraf 5. 1936 Yılında Türkiye Cumhuriyeti Demiryolu Haritası (Karadeniz ve Akpınar, 2014).

Hem askerî açıdan avantaj sağlaması hem de ülke içinde mal dolaşımının sağlanması için Osmanlıdan kalmış olan yabancı şirketlerin inşa ettikleri hatlar ile İç Anadolu'daki hatlara bağlantıyı sağlayan yeni demiryolları inşa edilmiştir. Bunlar; Kütahya-Balıkesir (1927-32), Afyon-Karakuyu, Ulukışla-Kayseri, Malatya-Çetinkaya hatlarıdır. Bunların dışında Orta Anadolu'da gelişen hatları limanlara taşıyan hatlar

yapılmıştır. Bu hatlar arasında; Irmak-Filyos ve Samsun-Kalın hatları yer almaktadır (Demirhan, 1995, 57-94).

Bu bağlantı hatları ile birlikte Türkiye Demiryolları, Osmanlı döneminden kalma ağaç dalları şeklindeki görünümünden ağ şekline dönüşmüştür. Cumhuriyet döneminde yapılan demiryollarının; askeri, iktisadi, siyasi ve sosyo-kültürel hedefler doğrultusunda yapıldıkları görülmektedir (Demirhan, 1995, s.57- 94; Yıldırım, 2001, s. 43- 54).

II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de demiryolu yapım çalışmaları yavaşlamıştır. Bu dönemde Diyarbakır-Kurtalan Hattı bitirilmiştir. 1939 yılına gelindiğinde 7324 kilometre olan demiryolu uzunluğu, 1945 yılında 7515 kilometreye çıkmış, artış 6 yıl içinde 191 kilometre ile sınırlı kalmıştır. Bu dönemde yabancı şirketlerin elindeki hatların küçük bir kısmı daha devletleştirilmiş ve yabancı şirketlerce işletilen demiryolu uzunluğu 1945 yılında 405 kilometreye düşmüştür. 1948 yılına gelindiğinde, bütün yabancı sermayesindeki hatlar millileştirilmiştir (As, 2006, s. 245-246).

1950 yılında yabancı sermayelerden alınan 3840 kilometre demiryolunun yanı sıra, Ruslardan kalan 256 kilometre demiryolu hattı ve devlet sermayesiyle inşa edilen 3579 kilometre ile toplamda 7675 kilometre demiryolu ağına ulaşılmıştır. Yapılan demiryollarının %75'i Ankara'nın doğusuna, %25'i ise batısına inşa edilmiştir. 1923-1950 yılları arasındaki demiryolu politikasının hedefine önemli ölçüde ulaşılmıştır. 1950'li yıllardan sonra, Türkiye'de karayolları ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu nedenle demiryolları 1924-1948 yılları arasındaki önemini yitirmeye başlamıştır (Yıldırım, 2001, s. 192-196).

Demiryolları 23 Mayıs 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi kurularak buraya devredilmiştir. Kurumun yapılandırılması ile birlikte önceleri Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) bütçesi tarafından karşılanan demiryolu inşaat giderleri buradan karşılanmıştır. 1931 yılında Demiryolları İnşaat Dairesi, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'nden ayrılarak tekrar Nafia Vekaleti'ne bağlanmasıyla, bütçe yeniden Nafia Vekaleti'nden karşılanmıştır. Bu durum 1950 yılına kadar devam etmiştir (Yıldırım, 2001, s. 148-149).

Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresinin oluşum yapısında zaman zaman değişiklikler meydana gelmiştir. 1953 yılına değin katma bütçeye sahip devlet idaresi olan kurum, 29.07.1953 tarih ve 6186 sayılı yasa ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı ile Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü statüsüne kavuşmuştur. Daha sonra yürürlüğe giren 233 sayılı KHK ile Kamu İktisadi Teşekkülü özelliğini kazanmıştır (Çağlıyan ve Bozkurt, Yıldız, 2013, s. 469).

2.3. Kütahya Balıkesir Demiryolunun İnşa Süreci

Osmanlı Devleti zamanında köylü fazla ürününü pazarlara götürmekte ulaşım zorlukları yaşadığından üretim yapmamış, üretilen mallar da çoğu zaman çürümüştür. Bir bölgede bazı ürünlerin bolluğu yaşanıp, hatta fazlası çürürken diğer bir bölgede aynı ürünlere duyulan ihtiyaç ülkedeki ulaşım alanındaki imkansızlıkların en önemli göstergesi olmuştur. Osmanlı döneminde büyük sanayi tesisleri kurulamamış, dışa bağımlı Osmanlı ekonomisi içinde halkın tüketim imkanları kısıtlı kalmıştır (Pamuk, 1994, s. 35-37)

Bu dönemde yollar batı bölgelerinde toplandığından Anadolu'nun orta ve doğu bölümleriyle bağlantı sınırlı kalmıştır. Sanayi ve tarımsal üretim artışının sağlanması ancak geniş bir demiryolu ağının kurulması ile mümkün olacağından, köyün ürünlerinin kente, kent ürünlerinin köye taşınmasıyla, kapalı biçimdeki ekonomi anlayışının terk edilebileceği ön görülmüştür. Ekonomide ulusal bütünlüğün sağlanması ve tüketim fazlası ürünlerin ihracatının üretim merkezleri ile ihraç limanları arasında kurulacak demiryolu bağlantısı ile yapılması hedeflenmiştir (Yıldırım, 2001, s. 52).

Cumhuriyet döneminde demiryolu inşaatlarının nedenleri; iktisadi, askeri, siyasi ve kültürel nedenler şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Mustafa Kemal Atatürk'ün 1924 tarihli Erzurum'daki konuşmasında ülkenin doğusu ile batısını birbirine bağlamanın öneminden bahsedilmektedir. Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolu inşa etme nedenlerinden birisi de yurdun her bir bölgesini birbirine bağlantılı demiryolları ile kültürel ve toplumsal açıdan bağlamaktır. Bu düşünceyle Kütahya-Balıkesir Demiryolu hattı inşa edilmiştir. Osmanlı döneminden kalma Anadolu Demiryolu hattı ile İzmir-Kasaba hattının bir uzantısı konumundaki Soma-Bandırma hattı, Kütahya-Balıkesir hattının inşa edilmesiyle birbirine bağlanmıştır. Böylece yurdun batı kesimi

ile başkent Ankara arasındaki mesafe kısalmıştır. Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı, bu özelliğiyle, cumhuriyet döneminde inşa edilen iltisak (bağlantı) hatlarından birisi olmuştur.

Kütahya-Balıkesir demiryolunun yapımından çok önce, bölgede demiryolu inşa etme düşüncesi, 1923 tarihli bir arşiv belgesinden anlaşılmaktadır.[5] Belgede Kütahya'dan Marmara Denizi'ne ve Mudanya'dan Bandırma'ya kadar demiryolu inşa ettirmek için görüşmelerde bulunmak üzere Nafîa Vekâleti'ne yetki verilmesine dair bilgiler yer almaktadır.

Demiryolu hattı Kütahya, Bursa ve Balıkesir illerini takip ederek uzanmaktadır. Hattın inşa edilmesinin nedenleri arasında Tavşanlı'dan çıkartılan kömürün ve kromun, yine Harmancık'tan (Bursa) elde edilen kromun kolay ve hızlı bir şekilde taşınması amaçlanmıştır. Emirler istasyonu (Kütahya-Emet) ile Dursunbey (Balıkesir) istasyonu arasında çam ve meşe ağaçlarının yanı sıra Dursunbey ile Nusret (Balıkesir) istasyonları arasındaki ormanlarda bulunan palamut ağaçlarının taşınmasında, demiryolu hattı sayesinde artış hedeflenmektedir. Krom ve kömür ihracat sahasında olan Değirmisaz İstasyonu'ndan sıklıkla yük katarları çalışmaktadır. Dursunbey, Piribeyler, Balıköy, Gökçedağ durağı ve Tavşanlı istasyonlarının bulunduğu çevrede ruhsatlı 63 maden ocağı bulunmaktadır. Bu madenlerden Dağardı krom madeni eskiden beri faaliyettedir. Bu maden Bahriye Vekaleti adına, imtiyazı Almanlara ait olan Türk Maadin Şirketi tarafından işletilmektedir.[6]

Hattın geçeceği güzergâh belirleme çalışmaları 1924 yılında başlayan bu hattın inşası için 16 Nisan 1925 yılında 625 nolu kanun çıkartılmıştır. Mecliste görüşülen kanun teklifi ile Kütahya-Tavşanlı demiryolu ve hattın uzatılması öngörülmüştür. Hattın üç yılda tamamlanması kararlaştırılmıştır. Hattın inşası için Nafia (Bayındırlık) ve Maliye Vekilleri görevlendirilmiş ve 16 milyon Türk Lirası bütçe ayrılmıştır.[7]

Hattın Kütahya-Tavşanlı arasındaki Demirciören durağına kadar olan 13.700 kilometrelik bölümü Türk müteahhitler tarafından yapılmıştır (Demirhan, 1995, s. 72; Yıldırım, 2001, s. 80). Fakat hattın bundan sonraki inşaâtı, gerek ekonomik gerekse

[5] B.C.A. 30-18-1-1/7-38-5
[6]Anonim (1932). "Kütahya- Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması (23.4.932)" *Demiryolları Dergisi, 8* (88), 268.
[7] 625 Nolu Kanun teklifi ile ilgili meclis oturumundaki tutanaklar: www.tbmm.gov.tr

araç- gereç imkanlarının yetersizliğinden dolayı hattın Türk müteahhitler tarafından gerçekleştirilemeyeceği anlaşıldığından yabancı şirketlerle görüşmelere başlanmıştır (Yıldırım, 2001, s. 80). Görüşmelerde en iyi teklifi veren Alman Julius Berger Şirketi ile mali destekçi olarak Alman Bankalar Sendikası ile anlaşılmıştır. Arşivlerde 8 Haziran 1927 tarihli kararnamede yer alan bilgiye göre Kütahya-Tavşanlı-Balıkesir ve Boğazköprü-Ulukışla demiryollarının inşasına talip olan firmalarla anlaşma imzalanması, Cumhurbaşkanı ve bakanların onayından geçmiştir.[8] 15 Haziran 1927 yılında Alman şirket ile onu mali yönden destekleyen Alman Bankalar Sendikası ile anlaşma imzalanmıştır.[9]

Anlaşmaya göre şirket, Kütahya-Balıkesir ile birlikte Bağdat Demiryolu ile Ankara-Sivas demiryolunu birbirine bağlayacak olan Ulukışla-Boğazköprü hatlarını inşa edecektir. Her iki hattın inşa masrafı 110 milyon Türk lirasını geçmeyecektir. Hattın inşası, anlaşmaya bağlı kalınarak 45 gün sonra başlamıştır. Anlaşmaya göre ilk yıl 50 kilometre, ikinci yılda 75 kilometre, üçüncü yıl ise hattın tamamı inşa edilecektir. İnşaata ray döşeme, diğer hatlarla birleşme makasları dahil olduğu gibi garların, istasyonların, depoların ve atölyelerin inşası da dahildir. İnşaat Ağustos 1927 yılında Kütahya'dan ve 29 Kasım 1927'de ise Balıkesir tarafından başlamıştır. Kütahya-Tavşanlı arasındaki 50 kilometrelik bölüm 1 Aralık 1928 yılında tamamlanarak açılışı Nafia Vekili Recep (Peker) Bey'in katılımıyla gerçekleşmiştir (Yıldırım, 2001, s.81). 1928 yılında Tavşanlı'dan sonraki 13 kilometrelik bölümde, Balıkesir tarafındaki 36 kilometrelik bölümün inşaat işleri bitmiş ve raylar döşenmeye hazır hale gelmiştir.[10] Hattın Tavşanlı-Değirmisaz bölümü 11 Mart 1930'da işletmeye açılmıştır. Kütahya'dan itibaren 187 kilometrelik kısım 22 Şubat 1931'de tamamlanmış ve 26 Mart 1931'de iki tarafın inşaatı da aynı noktaya gelerek birleşmiştir (Demirhan, 1995, s.73). Hattın açılışı 23 Nisan 1931'de yapılması gerekirken, hat üzerindeki tünel ve köprülerin sayıca çok olmasının yanı sıra bazı tünellerin çökmesi nedeniyle bir yıl gecikmiştir.[11] Bu nedenle açılış 23 Nisan 1932 yılında gerçekleşmiştir.[12] Hattın inşaatı 22.370.00 liraya mal olmuştur. Vagon ve

[8] B.C.A. 30-18-1-1/24-35-16.
[9] İBB Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı, *Kütahya-Tavşanlı (Soma-Bandırma İltisakına Kadar) ve Boğazköprü- Ulukışla İnşaat Mukavelenamesi (1927)*, Tıpkı Basım, İstanbul, 2012.

[10] Anonim,1932. a.g.m., s.58- 86.
[11] B.C.A. 30-10-0-0/151-70-12
[12] 23 Nisan 1932 tarihli Akşam Gazetesi Haberi.

lokomotiflere ise 32.600.000 lira para harcanmıştır. Toplamda 242 kilometre uzunluğundaki Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde 1 m'den 10 m'ye kadar çeşitli uzunluklarda 743 kargir köprü ve menfez, 20 m'den 40 m'ye kadar çeşitli uzunluklarda 21 demir köprü ile 2 viyadük bulunmaktadır. 37 tane tünel yer almaktadır. Kütahya-Balıkesir hattı inşaat müfettişi Ali Galip Bey, hattın tamirat mühendisi Halil Şakir Bey'dir. Balıkesir yönündeki inşaatları Haydar Bey, Balıkesir hattı mühendisi Fehmi Bey'dir. Kütahya da dahil olmak üzere hat üzerindeki istasyon sayısı 20'dir. Bunlar; Kütahya, Demirciören, Köprüören, Güzelyurt, Tavşanlı, Emirler, Demirli, Değirmisaz, Balıköy, Gökçedağ, Piribeyler, Çınar, Dursunbey, Selimağa, Gazellidere, Dada, Mezitler, Nusret, Çandır ve Balıkesir'dir.[13] Başlangıçta adı Çınar olan istasyon, başka bir istasyon ile aynı adı taşıdığı gerekçesiyle, 22 Eylül 1945 tarihli karar ile ismi Sindirler olarak değiştirilmiştir.[14]

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı yapılmadan önce Balıkesir-Ankara demiryolu arası 954 kilometre iken hattın yapılmasıyla 362 kilometre kısalarak 592 kilometreye inmiştir. Böylece hat Türkiye'nin en önemli hatlarından birisi olmuştur (Yıldırım. 2001, s. 82).

Demiryolu hattı bölgenin ekonomik açıdan kalkınmasını sağlamıştır. Balıkesir'in zeytin ürünlerinin İç Anadolu'ya ulaştırılması sağlanmıştır. Eskiden develerle gerçekleştirilen, Kütahya yöresinin krom madeninin taşınması hızlı ve kolay hale gelmiştir. Ayrıca bölgedeki orman ürünlerinin taşınması kolaylaşmıştır. Ayrıca hattın açılmasıyla birlikte Batı Anadolu Bölgesi, Bandırma Limanı'na bağlanarak önem kazanmıştır (Demirhan, 1995, s. 73-151).

[13] Anonim,1932. A.g.m., s.267- 269.
[14] B.C.A. 30-11-1-0/178-26-19

3. GAR VE İSTASYON MİMARİSİ

3.1. Osmanlı Döneminde İnşa Edilen Gar ve İstasyon Binaları

19. yüzyılda Avrupa'da gelişim gösteren demiryollarının etkisi kısa bir süre sonra tüm dünyada hissedilmiştir. Dünyadaki bu gelişmeler Osmanlı topraklarında da kendine yer bulmuştur. Demiryolları ile birlikte gar ve istasyon mimarisi kavramları ortaya çıkmıştır.

İstasyon Fransızcadan dilimize yerleşen ve bekleme anlamına gelen bir kelimedir. İstasyonlar demiryolu ağındaki konumlarına göre ara, uç, kavşak, kesişme yeri ya da rıhtım istasyonu olarak isimlendirilmektedir. Trenlerin her iki yönde gidiş gelişlerine olanak sağlayan istasyonlara ara istasyonlar, trenlerin yalnızca bir yönde giriş çıkışlarına hizmet eden istasyonlara ise uç istasyonlar denmektedir (Kösebay, Erkan, 2007, s. 119; Gürsoy, 2016, s. 5).

İstasyon yolcu binalarında bilet alma, bagaj verme, tren bekleme gibi hizmet birimleri yer almaktadır. Ayrıca personele ait haberleşme odası, makasçı odası ve tuvaletler de bulunmaktadır. Yolcu binaları I, II, III. sınıf ve durak olarak sınıflandırılmaktadır. I. sınıf yolcu binaları daha çok büyük merkezlerde yer almaktadır. II. Sınıf yolcu binaları 19. yüzyılda yapılmışlardır. III. sınıf yolcu binalarında büro, gişe, bekleme salonu, mal deposu ve tuvalet bulunmaktadır (Meissner, 1936, s. 185). Yolcu ve idareye ait bölümlerin çoğu zemin katta yer alırken üst kat genellikle lojman olarak değerlendirilmektedir. İstasyonların dahilinde, ambarlar, vagon bakım atölyeleri, lojmanlar, su depoları, makasçı odaları, tuvalet binaları gibi yapılar da yer almaktadır (Kösebay, Erkan, 2007, s. 120; Gürsoy, 2016, s. 5).

Türkiye'deki gar ve istasyon binaları, kimi zaman geleneksel yapı sisteminden farklı olarak, demiryolu yapımını üstlenen ülkelerin mimari kültürünü yansıtmaktadır. Bu binalar kimi zaman da geçmiş dönemdeki mimari anlayışların yeniden yorumlanmasıyla meydana gelmişlerdir (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32).

Osmanlı dönemindeki gar ve istasyon binaları, kârlarını korumak isteyen yabancı şirketler tarafından, daha küçük boyutlu planlanmışlardır. Avrupa'daki anıtsal

gar ve istasyonlara göre küçük olsalar da biçimsel olarak tasarımlarına önem verilmiştir.

Yılmazyiğit'e (1991)'e göre; Anadolu'da Fransız sermayesiyle yapılan, İzmir-Kasaba hattı üzerindeki ilk demiryolu mimarlık örnekleri, Batı Avrupa şehirlerinin ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde tasarlanmışlardır. Bu dönemde istasyon binalarında yerli mimarlar yerine yabancı mimarlar görev almıştır. Cephede yuvarlak kemerli pencereler ve simetrik aksı iki kat yükseltilmiş olarak planlanan bu yapılar; Fransa'daki Napolyon döneminin mimari karakterini yansıtan, Fransa güneyinden kesme taş hatlara sahip, basık kemerli, kilit taşlı ve dik çatılı kurgulanmışlardır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32).

Anadolu'daki ilk demiryolu mimarisi olarak Alsancak (1858-1861) ve Basmane Garları karşımıza çıkmaktadır. İzmir-Aydın hattı üzerindeki bu yolcu binaları İngiliz örneklerine benzemektedir. İngiliz yolcu binalarında kullanılan peronların üstünü örten geniş açıklıklı çatı örtüleri kullanılmışsa da bu örnekler daha küçük boyutlu ele alınmışlardır (Kösebay, Erkan, 2007, s. 120).

Alsancak Garı kendine özgü bir plan şemasına sahip, iki yönden hizmet veren bir mimari karakter yansıtmaktadır. Avrupa'da bu tipte birçok istasyon bulunmaktadır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 33).

Basmane Garı giriş holü oldukça geniş tasarlanmış olup dikdörtgen planlı, simetrik bir yapıdır. İki katlı binada, yuvarlak ve basık kemer açıklıklara sahip pencereler yer almaktadır. Kesme taş malzemeyle inşa edilen gar binasında dikdörtgen çatı örtüsü dikkat çekmektedir (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 33).

Fransızların inşa etikleri demiryolu hattı üzerindeki istasyon binaları, tip projeler şeklinde karşımıza çıkmaktadır (Kösebay, Erkan, 2007, s. 120). Almanların inşa ettikleri hatlarda istasyon binaları, ekonomik kaygılar nedeniyle düşük bütçeler ayrılarak yapılmıştır. Almanlara ait olan Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından 1899 yılında belirlenen 4 tip plan görülmektedir.

Almanların inşa ettiği Haydarpaşa Garı, Anadolu'daki diğer Alman sermayeli gar ve istasyon binalarından farklı olarak anıtsal boyutlarda ele alınmış özellikli bir yapıdır. Haydarpaşa Garı, bir kolu diğerinden kısa olup U planlıdır. Beş katlı binada

oryantalist çizgileri barındıran Orta Avrupa tarzı barok üslup özellikleri ve seçmeci bir anlayış gösteren, Anadolu'daki ünik yapılardandır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 33).

1908'li yıllara gelindiğinde Anadolu'da, I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkisinde gar ve istasyonlar yapılmıştır. Selçuklu ve Osmanlı döneminin biçimsel özelliklerinin yeniden canlandırıldığı bu dönemde şehirlerde karakteristik gar ve istasyon binaları yükselmiştir. Hatta yabancı şirketlerin inşa ettikleri demiryolu hatları üzerindeki binalarda da bu üslup özellikleri görülmektedir (Kösebay, Erkan, 2007, s. 120).

Almanların inşa ettiği İstanbul-Bağdat hattı üzerinde yer alan Adana Garı 1911 yılında yapılmıştır. I. Ulusal Mimarlık Akımı çizgilerini taşıyan istasyon binası taş ve tuğladan iki katlı olarak düzenlenmiştir. Giriş, bekleme salonu, lojmanlar ve bürolardan oluşmaktadır. Bina U biçiminde plana sahip olup giriş cephesi içe girinti yapmaktadır. Giriş bölümü, güney cephe aksının ortasında konumlandırılmış olup üç tane sivri kemer açıklığıyla vurgulanmıştır. Girişin üzeri alttan ahşap taşıyıcılar üzerine oturtulmuş eğimli bir çatı ile kapatılmıştır. Batı ve doğudaki dışa çıkıntı yapan kütlede dikdörtgen biçiminde pencereler yer almaktadır. Bu bölümdeki pencerelerin alınlıkları, üç dilimli kör kemerler ile düzenlenmiştir. Beden duvarları geniş bir saçak ve kırma çatı ile sonlanmaktadır (Akpolat, 2004, s. 80).

Bir diğer I. Ulusal Mimarlık Akımı dönemi eseri olan Edirne Gar Binası 1912-1913 yılları arasında yapımına başlanmıştır. Dikdörtgen plan şemasına sahip yapıda giriş bölümü simetri aksında konumlanmış olup bu bölüm yüksekçe tutulmuştur. Girişin iki yanında iki katlı kütleler yer almaktadır. Sivri kemer açıklığına sahip pencereleri, dışa çıkını yapan saçakları ve girişin iki yanındaki kubbesiyle döneminin özelliklerini yansıtmaktadır (Durak, 2003, s. 120).

1900-1908 yılları arasında II. Abdülhamid tarafından, Şam ile Medine arasına inşa ettirilen Hicaz Demiryolları üzerinde 96 tane istasyon binası bulunmaktadır. Bu istasyonların çoğunluğu Ürdün topraklarında yer almaktadır (Top, 2016, s. 138). Hicaz Demiryolu üzerinde yer alan istasyonlara bakıldığında, Anadolu toprakları dışında inşa edilen istasyon binalarında, bulundukları bölgenin mimari karakterlerinden de izler taşıdıkları görülmektedir. Hat üzerindeki en anıtsal binalarından birisi olan Medine Tren Garı'nın yapımına 1908 yılında başlanmış, bazalt taşı yapının inşasında

kullanılmıştır. 1910 yılında ikinci kez inşaat başlamış, üst katların yapımına devam edilmiştir. 68,30x21 metre uzunluğa sahip dikdörtgen planlı bir yapıdır.[15] Revaklı düzenlemesi, cephe boyunca sıralanmış pencere açıklıkları ve iki renkli taş işçiliğiyle güney bölgesinin özelliklerini taşımaktadır. Giriş cephesinin ortası ve köşeler vurgulanarak anıtsal bir görünüm kazandırılmıştır. Cephenin ortasındaki alınlık barok tarzdadır.

3.2. Erken Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen Gar ve İstasyon Binaları

Osmanlı hükümeti tarafından destek gören. I. Ulusal Mimarlık Akımı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da etkisini sürdürmüş bu mimari anlayış doğrultusunda İstanbul ve Ankara başta olmak üzere ülkede birçok bina yapılmıştır (Sözen, 1994, s. 27-28).

Bu dönemin gar ve istasyon binalarında dönemin anlayışı bir süre daha hâkim olmuştur. Cumhuriyet döneminin ilk istasyon binalarından birisi olan, 1926-1928 yılları arasında Ahmed Burhaneddin Tamcı tarafından inşa edilen Ankara Gazi İstasyonu da bu dönemin mimari karakterini yansıtmaktadır. Dikdörtgen plan şemasına sahip simetrik bir yapıdır. Girişin iki yanında yükselen kuleleri, saçakları ve cephedeki pencere köşeliklerindeki çini süslemeler dikkat çekmektedir (Durak, 2003, s. 129).

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte inşa edilen yapılar, imparatorluğun feodal yapısını ortadan kaldırmak, yeni rejimin gerekliliklerini ve dönemin kamusal ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla oluşturulmuştur. Şehirleri birbirine bağlayan demiryolları ve bu demiryolları üzerindeki istasyon binalarının yükselmesi bu dönemde yoğun olarak görülmektedir (Aslanoğlu, 2010, s. 35). Türkiye'de 1927 yılından sonra I. Ulusal Mimarlık Akımı etkilerini yitirmeye ve mimarlıkta Modern yaklaşımların temelleri atılmaya başlamıştır. Bu tarihlerde başkent Ankara'da Modern mimarlığın temsili niteliğinde binalar inşa edilmiştir (Batur, 1983, s. 1389-1390). Dönemin mimarlık alanındaki değişim ve dönüşüm süreci gar binalarında da görülmeye başlanmıştır. Aynı tarihlerde I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın cephe özelliklerini devam ettiren Kayseri Gar (1932) binasının dışında yeni mimariye uygun gar binaları da yapılmaya devam etmektedir. Cumhuriyet döneminde inşa edilen

[15] Medine Gar Binası. Tarihsiz. http://ottoman.mfa.gov.tr/eser.aspx?g=e9d6fdaf-9767-4659-b02f-fdd3b2f1522a adresinden 05.02.2020 tarihinde erişildi.

demiryolu hatlarında bulunan istasyon binalarında birkaç tip plan görülmeye başlanmıştır. Büyük merkezlerde bulunan gar ve istasyon binaları, şehirlerin simge yapıları olup kırsalda ve daha küçük yerleşim yerlerindeki istasyon binalarından daha anıtsal boyutlarda inşa edilmişlerdir.

Büyük merkezlerde bulunan gar binalarından birisi olan Sivas Garı 1930-1934 yılları arasında yapılmıştır. Türkiye'de 1930'lu yıllarda hâkim olmaya başlayan II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın cephelerde benimsediği uygulama biçimi olan Art Deco[16] tarzı bu dönemin gar ve istasyon binalarında da etkilerini göstermiştir. Art Deco tarzının tipik bir örneği olan Sivas Gar binası; dikdörtgen planlı, kesme taş bodrum, zemin ve birinci kat olmak üzere üç katlıdır. Kuzey ve güneyde iki ana giriş kapısından orta kısımda yer alan yan mekânlardan daha yüksek tutulan giriş holüne ulaşılmaktadır. Bu kapıların üzerinde dikdörtgen kapı üstü pencerelerine yer verilmiştir.[17] Aynı tarihlerde hizmete açılan Malatya, Manisa ve Diyarbakır Garları da Sivas Garı ile tip projelerden olup cephelerinde benzer özellikler göstermektedirler.

Büyük merkezler dışında, yapıldığı tarihlerde daha küçük yerleşim yerlerinde inşa edilen istasyonlardan olan, 1930'lu yıllarda yapımı tamamlanan Karabük İstasyonu, 1934 yılında kullanıma açılmıştır. İdari bina iki katlı, diğer bölümler tek katlıdır. Dikdörtgen planlı kârgir yığma tekniğinde yapılmıştır. Bekleme salonu, idari bina ve ambar olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. İdari binanın içindeki merdivenlerle üst kattaki lojmana çıkılmaktadır. Bekleme salonunun kapı ve pencereleri sivri kemerli diğer bölümlerdeki kapı ve pencereler basık kemerlidir. İdari binanın üst katındaki pencereler ise dikdörtgen biçimindedir (Göktaş Kaya, 2017). Bu tip istasyonlar, büyük merkezlerde bulunan gar ve istasyon binalarına göre daha küçük boyutlu yapılardır. Fakat her iki yapı tipi de cephe karakteri bakımından bazı ortak özellikler göstermektedir.

Bunların dışında, Cumhuriyet döneminde inşa edilen istasyonlar içerisinde, şehir merkezlerinden uzakta, küçük yerleşim yerlerinde yer alan bir başka istasyon binası tipiyle daha karşılaşılmaktadır. Bu istasyonlarda idari bina iki katlı olup idari

[16] Art Deco: 1920 ile 1930 arasında egemen olan ve mimarlık, uygulamalı sanatlar ve iç mimarlık ürünlerinde görülen bir üslup. Geometrik bezeme ve süsleme ögeleri kullanılan bu üslupta eski üslup ögelerinin yalınlaştırılarak geometrikleştirildiği gözlemlenmektedir.

[17] Sivas Gar Binası. 1932. https://www.sivaskulturenvanteri.com/sivas-gar-binasi/#more-1007 adresinden 05.02.2020 tarihinde erişildi.

binaya herhangi bir yönden bitişik olarak düzenlenmiş tek katlı ambar bölümü bulunmaktadır. İstasyonlar kısıtlı bütçeler ile inşa edildiğinden bu tip istasyonlar daha sade yapılardır. Bu tipteki istasyonlara araştırma kapsamında incelenen Kütahya-Balıkesir hattı başta olmak üzere, Cumhuriyet döneninde inşa edilen diğer hatlarda da rastlanmaktadır.

1934-1939 yılları arasında yapımı gerçekleştirilen Afyon Ali Çetinkaya İstasyon Binası, II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın karakteristik özelliklerini taşımaktadır. Modern bir görünüme sahip olan istasyon binası, yatayda uzanan, süslemeye yer verilmeyen, geometrik bir cephe düzenine sahiptir. Teras çatı ve saat kulesine sahip cephe karakteriyle farklı bir mimari oluşturmaktadır. İstasyon cephe karakteri olarak, aynı tarihlerde inşa edilen Stuttgart Tren İstasyonu'na benzemektedir. (Haştemoğlu, 2013, s.47).

1950'li yıllarda karayolunun gelişmesi, demiryollarına verilen önemin azalması gibi nedenlerden dolayı, yeni hatlar inşa edilmemiştir. Demiryollarındaki bu duraklama, gar ve istasyon binalarına da yansımıştır. Bu dönemde inşa edilen gar ve istasyon binalarında üslup kaygısının olduğu söylenememektedir. Osmanlı döneminden 1950'li yıllara kadar geçen sürede inşa edilen istasyon binalarını kendi içinde gruplandırmak zordur. (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 40-41)'de Türkiye'deki gar ve istasyon binalarının gruplandırılması şu şekilde yapılmıştır:

1. Cephesinde Kuleleri Olan Anıtsal Garlar:
   Girişin İki Yanında Kuleleri Olanlar; Ankara Gazi İstasyonu,

   Binanın İki Köşesinde Kuleleri Olanlar; Haydarpaşa Garı, Mersin Garı, İzmit Garı

   Hem Köşelerinde Hem de Girişin İki Yanında Kuleleri Olanlar; Sirkeci Garı, Edirne Garı

2. Giriş Bölümleri İki Katlı, Yan Bölümleri Tek Katlı Garlar:
   Asimetrik Planlı; Maltepe Garı, Bostancı Garı, Kartal Garı

   Simetrik Planlı; Erenköy Garı

3. İki Katlı Dikdörtgen Planlı, Kırma Çatılı Garlar; Yenice Garı, İskenderun Garı
4. İki Katlı Simetrik Planlı, Orta Bölümü Çıkıntılı Garlar; Ankara ve Eskişehir Garları, Kayseri Garı, Malatya- Diyarbakır- Sivas Garlar, Konya Garı, Kırklareli Garı

5. Tek Katlı Asimetrik Planlı, Girişi Üçgen Alınlıklı Garlar; Hamam Garı, Suadiye Garı

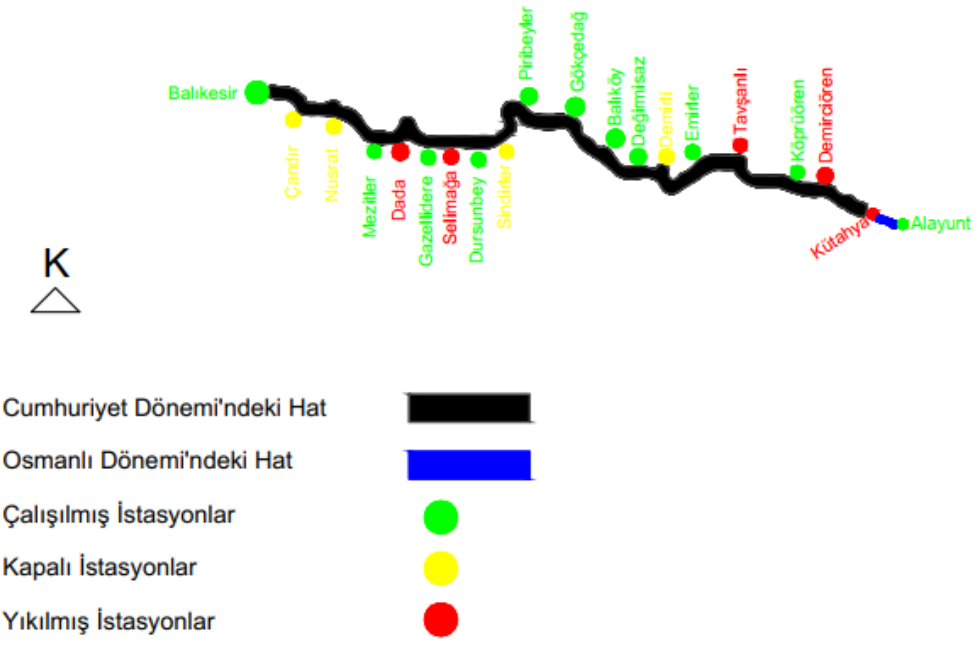
İstasyonlar ilk yapıldıklarında şehrin dışına doğru inşa edilmelerine rağmen, zamanla önemli cazibe merkezi olmuşlardır. Bu binalar şehirlerin gelişmesinde önemli rol oynayan endüstri yapıları olarak karşımıza çıkmaktadır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 30). Anadolu'nun birçok noktasında yabancı mimarlar kendi birikimlerini Osmanlı kültürüyle sentezleyerek gar ve istasyon binaları yapmışlardır. Cumhuriyet dönemine gelindiğinde yerli mimarlar tarafından yapılan istasyon binaları milli kültürü yansıtma amacı taşımıştır.

1950 yılına gelindiğinde devlet politikası gereği demiryolundan karayoluna geçiş süreci başlamıştır. Demiryolu inşaatları azalmış yerine karayolu yapımına ağırlık verilmiştir. Ulaşım politikalarındaki bu durum yeni yapılan istasyon binalarının daha sade görünüm kazanmasına ve herhangi bir üslup kaygısından çok uzak niteliklerde istasyon binalarının oluşmasına neden olmuştur (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 41-42).

4. KÜTAHYA-BALIKESİR DEMİRYOLU HATTINDA BULUNAN İSTASYON BİNALARI

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı güzergahı Kütahya il merkezine bağlı Alayunt Mahallesi'nden başlayarak, Kütahya merkez ve Tavşanlı İlçesi'nden, Bursa'ya bağlı Harmancık ve Büyükorhan İlçeleri ile Balıkesir'in Dursunbey ve Kepsut İlçe sınırlarından geçerek Balıkesir merkezine ulaşmaktadır. Demiryolu hattı Cumhuriyet döneminde 1927-1932 yılları arasında Alman Julius Berger Konsorsiyumu tarafından inşa edilmiştir. Demiryolu Kütahya tarafından, Osmanlı döneminde inşa edilen Anadolu Demiryolu'nun Eskişehir-Konya Hattı'na, Balıkesir tarafından Soma-Bandırma Hattı'na bağlanarak iltisak (bağlantı) hattı özelliğine sahip olmuştur.

Demiryolu hattındaki gar ve istasyon binaların iki farklı dönemde inşa edilmiştir. Alayunt İstasyonu, Balıkesir Gar binası ve günümüze ulaşamayan Kütahya Gar binası Osmanlı döneminde inşa edilmiş olup araştırma kapsamında incelenen istasyon binaları Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir.



Çizim 1. Kütahya Balıkesir Demiryolu Hat Güzergahı ve İstasyon Binaları Mevcut Durumları

4.1. Alayunt Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Kütahya Merkez, Alayunt Mahallesi

Rakım: 934

İnceleme Tarihi: 30.04.2019

İnşa Tarihi: 1894

Tanım

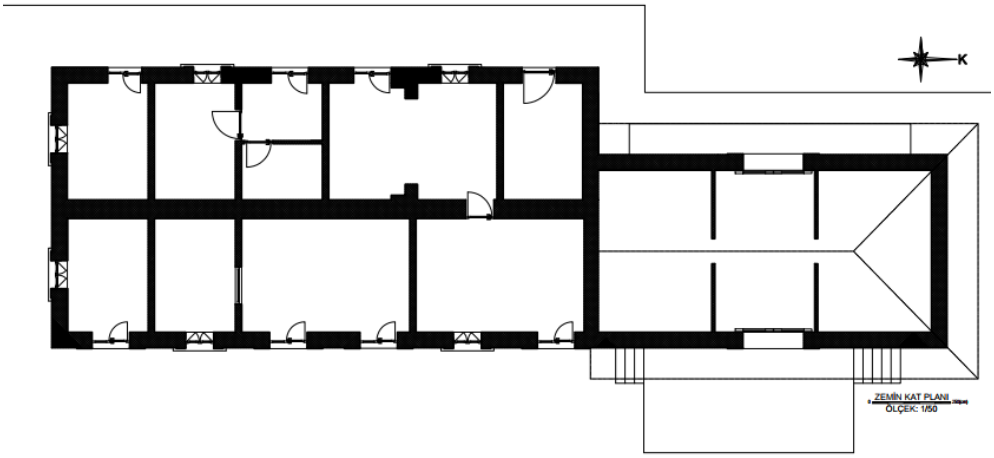
Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının Kütahya yönündeki başlangıç (uç) istasyonudur. Kuzey-güney doğrultusunda dıştan 17,55 m x 9,00 m ölçülerinde dikdörtgen planlı, iki katlı olarak düzenlenen idari binanın giriş cephesi doğudadır. İdari binanın kuzey cephesine bitişik, dıştan 11,20 m x 6,20 m ölçülerinde tek katlı ambar bölümü yer almaktadır. İdari binada eğimli tavanla örtülen yatakhane dışında diğer bölümler içten tavan, dıştan beşik çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümü içten ahşaptan asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş olup dıştan beşik çatı ile örtülmüştür.

İstasyon binası, Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 03.07.1998 tarih ve 610 sayılı karar ile tescillenmiştir.

İstasyon binası; bekleme salonu, hareket şefliği, yatakhane, lojman dairesi ve ambar olmak üzere beş bölümden oluşmaktadır (Fot 6; Çiz 2).



Fotoğraf 6. Alayunt Tren İstasyonu Genel Görünüm. (2019)



Çizim 2. Alayunt İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

Yapının hat yönünden (doğu yönünden) bakıldığında (Fot. 7), güneyden kuzeye doğru sırasıyla; yatakhane, mescit olarak kullanılan bir oda, bekleme salonu, hareket şefliği ve ambar düzenlemesi görülmektedir.



Fotoğraf 7. Hat Yönünden Yatakhane, Mescit, Bekleme Odası, Hareket Şefliği ve Ambar. (2019)

Yatakhane (Fot. 8) doğu batı doğrultusunda 3,65 m x 2,60 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Mescit olarak kullanılan oda doğu batı doğrultusunda uzanan dikdörtgen plana sahiptir.

Yapıda bekleme salonu (Fot. 9), kuzey güney doğrultusunda 5,40 m x 3,65 m ölçülerinde dikdörtgen planlı olup odanın güney bölümündeki kapı açıklığı mescide açılmaktadır.

Hareket Şefliği (Fot. 10) iki bölümlü olup giriş cephesi yönündeki kısım kuzey güney doğrultusunda, 5,40 m x 3,65 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Odanın batı duvarındaki kapı açıklığından diğer servis bölümlerine geçilmektedir. Bu servis bölümlerinden kuzeydeki geçiş olup buradaki merdiven ile üst kata çıkış sağlanmaktadır. Güneydeki bölümlerde ise ardiye olarak kullanılan oda düzenlemesi ile üst kata çıkışı sağlayan merdivenli bir başka geçiş mekânı vardır.

Ambar (Fot. 11) bölümü iki katlı istasyon binasının kuzeyine bitişik ve tek katlıdır. Doğu ve batı cepheden iki tane geniş kapıdan girilmektedir. Kuzey güney doğrultusunda 10,60 m x 5,20 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır.



Fotoğraf 8. Yatakhane. (2019)



Fotoğraf 9. Bekleme Salonu. (2019)



Fotoğraf 10. Hareket Şefliği. (2019)



Fotoğraf 11. Ambar kapısı, Batı Cephe. (2019)

Cepheler

Yapının hat (Fot. 12) cephesi olan doğu cephesinde; zemin katta basık kemerli iki tane pencere, dört tane kapı yer almaktadır. Birinci katta eşit aralıklarla yerleştirilmiş basık kemerli altı tane pencere bulunmaktadır.

Güneydeki yan cephede (Fot. 13), zemin katta iki tane basık kemerli pencere, birinci katta iki tane basık kemerli pencere yer almaktadır. Bu pencerelerin üzerinde küçük boyutlu yan yana iki tane tuvalet penceresi vardır.



Fotoğraf 12. Alayunt İstasyonu, Hat Cephesi. (2019)



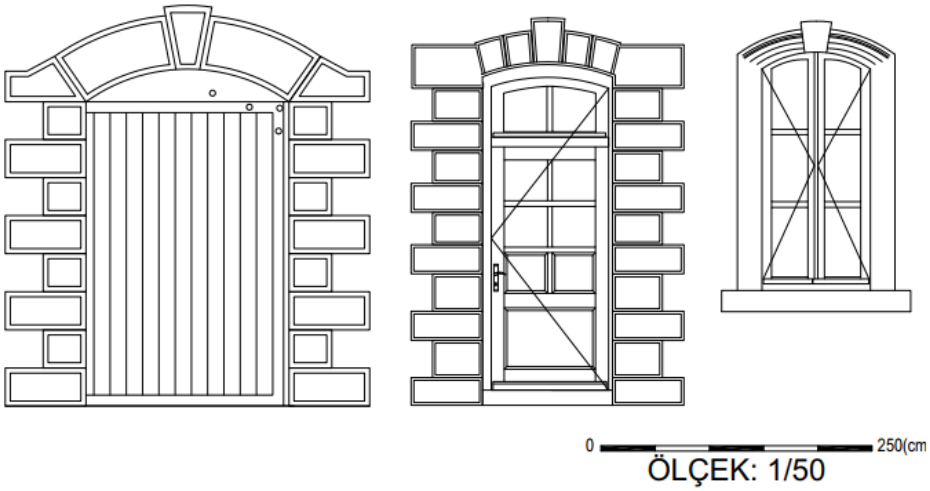
Fotoğraf 13. Güney Cephesi. (2019)

Yapının batı cephesinde (Fot. 14), doğu cephesindeki gibi zemin katta iki tane basık kemerli pencere ve dört tane basık kemerli kapı, birinci katta da altı tane basık kemerli pencere bulunmaktadır.

Yapının doğu ve batı cephesinin zemin kat kapı ve pencere söveleri taş kaplı olup alınlıklarındaki kilit taşları ile cephe hareketlendirilmiştir. Birinci kat pencerelerinde kilit taşları bulunmamaktadır. Pencerelerin söve ve alınlıkları silmelerle düzenlenmiştir (Çiz. 3). Binanın cephesini, zemini ve üst katı ayıran yatay bir silme dolanmaktadır. Yapının birinci kat doğu ve batı cephelerinde saçak düzenlemesi görülmektedir.



Fotoğraf 14. Güneybatı Cepheden Görünüm. (2019)



Çizim 3. Alayunt İstasyonu, Zemin Kat Kapı ve Pencere Biçimleri
(M. Pekdemir, 2020).

Malzeme ve Teknik

Bina moloz taşlardan yığma tekniğiyle inşa edilmiş olup köşelerde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Cepheler sıvanmıştır. Kapı ve pencere sövelerinde kaplama taşlar görülmektedir. Ambar kapıları ahşaptandır.

4.2. Köprüören Tren İstasyonu

İşlevi: İstasyon Binası

Yer: Kütahya merkez ilçesine bağlı Köprüören Beldesi

Rakım: 1035

İnceleme Tarihi: 02.05.2019

İnşa Tarihi: 1929

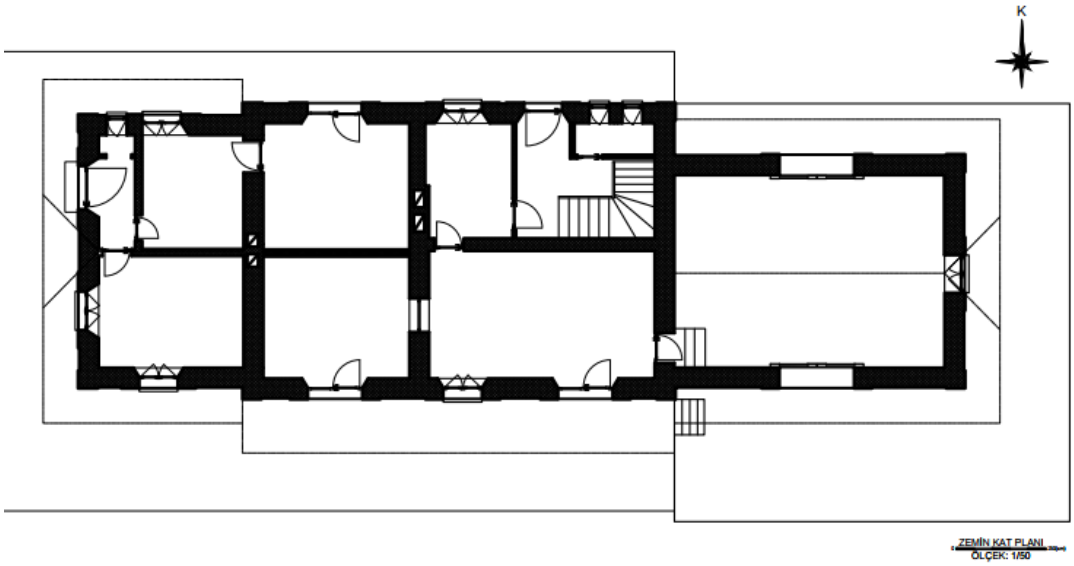
Tanım

Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattının Kütahya bölümündeki istasyonlarındandır. Kütahya Gar ile Tavşanlı Gar arasında olup ara istasyonlar grubuna girmektedir. İstasyon binası doğu batı doğrultusunda uzanmaktadır. İki katlı olarak düzenlenen idari bina dıştan 10,10 m x 8,17 m ölçülerindedir. Tek katlı bölümlerden doğudaki ambar bölümü dıştan 7,94 m x 6,59 m ölçülerinde dikdörtgen planlı, batıdaki bölüm dıştan 7,54 m x 4,60 m ölçülerindedir. Yapının ambar hariç bütün bölümleri içten tavan, dıştan ise kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümünün üzeri içten ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş dıştan kırma bir çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 02.05.2003 tarih ve 2352 sayılı karar ile tescillenmiştir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu, ambar, lojman dairesi ve işçi barakalarından oluşmaktadır (Fot. 15; Çiz. 4).



Fotoğraf 15. Köprüören Tren İstasyonu Hat (Güney) Cephesi. (2019)

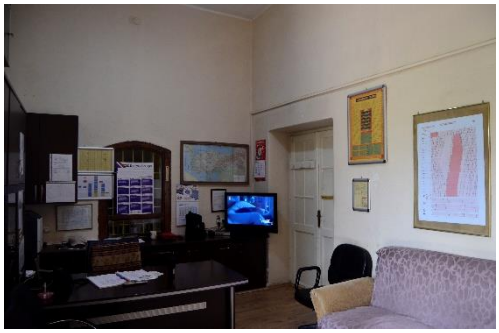


Çizim 4. Köprüören İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binadaki bölümlerden olan hareket şefliği, kareye yakın dikdörtgen planlıdır (Fot. 16). Batı duvarındaki basık düz atkı kemerli pencere, bekleme salonuna bakmakta olup gişe işlevinde kullanılmıştır. Hareket Şefliği bölümünün kuzeyinde şef odasına ve mutfağa açılan kapı vardır. Bu bölümden de doğu yönüne açılan kapı ile üst kata çıkılan merdivenin olduğu geçiş mekanına ulaşılmaktadır. Hareket Şefliğinin doğu duvarındaki kapı açıklığı ambara çıkmaktadır.

Bekleme salonu (Fot. 17) 3,95 m x 3,47 m ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Batı duvarındaki gişe penceresi hareket şefliğine bakmaktadır.



Fotoğraf 16. Hareket Şefliği. (2019)



Fotoğraf 17. Bekleme Salonu. (2019)

Yapının tek katlı bölümlerinden, doğudaki ambar, batıdaki ise lojman dairesidir. Ambar (Fot. 18) doğu batı doğrultusunda 7,32 m x 5,35 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Batıdaki lojman dairesi iki tane oda bir tuvaletten oluşmaktadır.



Fotoğraf 18. Ambar. (2019)

Cepheler

Yapının hatta bakan güney cephesinde; iki katlı idari binanın zemin katında iki tane sivri kemerli kapı bir tane pencere bulunmaktadır. Bunların üzerinde sundurma tipinde bir çatı yer almaktadır. Birinci katta üç tane dikdörtgen pencere vardır. Aynı cephedeki tek katlı bölümlerden olan ambarda, basık kemerli bir kapı, şeflik ofisinde de sivri kemerli bir pencere bulunmaktadır. Cephenin zemin katındaki kapı ve pencerelerin söveleri taş kaplama olup alınlıkları silmelerle düzenlenmiştir. Cephede ambar dışında, kapı ve pencere aralarında yatay bir kuşak bulunmaktadır.

Yapının doğu cephesinde (Fot. 19) ambar bölümüne ait bir tane küçük boyutlu basık düz atkı kemerli pencere vardır. Yapının kuzeye bakan (arka) cephesinde; iki katlı idari binanın zemin katında, sivri kemerli iki pencere ve bir tane kapı vardır. Pencerelerden birinin üzeri, sundurma tipinde çatı ile örtülmüştür. Ayrıca zemin katta dikdörtgen biçiminde iki tane de tuvalet penceresi yer almaktadır. Cephenin birinci katında üç tane dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Cephede tek katlı bölümlerden olan ambarda basık kemerli bir kapı, şeflik ofisinde de sivri kemerli bir pencere vardır. (Fot. 20). Hat cephesinde olduğu gibi kuzey cephesinde de ambar kapısı dışında zemin kat kapı ve pencerelerin söveleri taş kaplama olup alınlıkları silmelerle düzenlenmiştir. Cephede ambar dışında kapı ve pencere aralarında yatay bir kuşak bulunmaktadır.



Fotoğraf 19. Kuzeydoğu Cephe Görünüm. (2019)



Fotoğraf 20. Kuzey Cephe Görünüm. (2019)

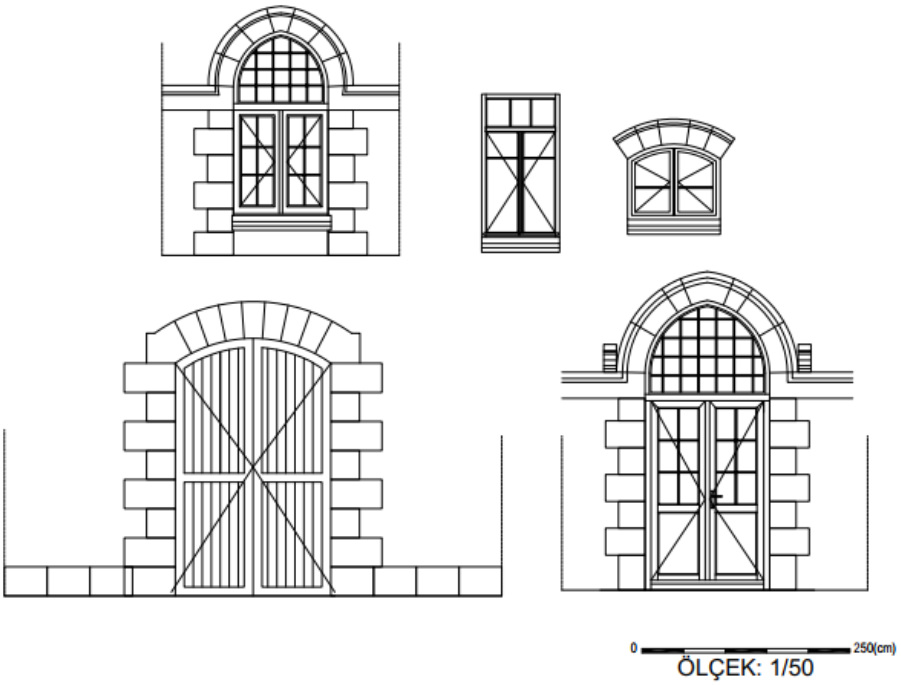
Yapının diğer kısa cephesi olan batı cephesinde, sivri kemerli bir kapı ile bir pencere vardır. Bunların söveleri de taş kaplı olup kapı ve pencerelerin alınlıkları silmelerle düzenlenmiştir. Kapı ve pencere aralarında yatay bir kuşak yer almaktadır (Fot. 21; Çiz. 5).



Fotoğraf 21. Kuzeybatı Cephe Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle örülmüş beden duvarları dıştan sıvalıdır. Köşelerde düzgün kesilmiş taşlar kullanılmıştır. Yapı kırma çatısı kiremitlerle kaplıdır.



Çizim 5. Köprüören İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (Mert, Pekdemir, 2020).

4.3. Emirler Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Tavşanlı, Emirler Köyü

Rakım: 863

İnceleme Tarihi: 03.05.2019

İnşa Tarihi: 1928

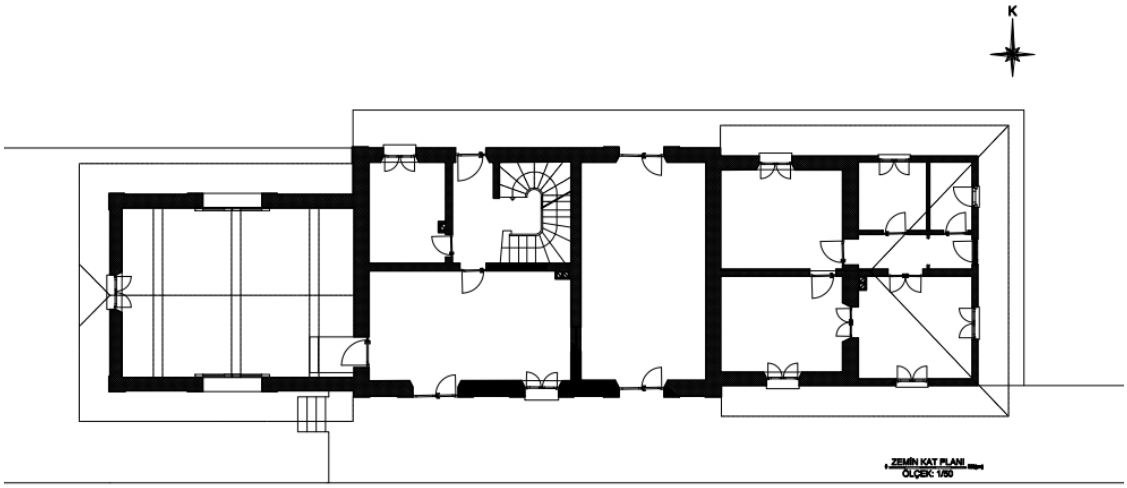
Tanım

Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattının Tavşanlı kısmında yer alan, ismini bulunduğu köyden alan Emirler İstasyonu, Tavşanlı Gar ile Demirli İstasyonu arasında yer almakta olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyon binasında iki katlı idari bina dıştan 11,97 m x 8,10 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Tek katlı yan mekanlardan doğudaki özgününde şeflik ofisi olup günümüzde lojman olarak kullanılan bölümdür. Bu bölüm dıştan 8,34 m x 8,11 m ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Batıdaki ambar dıştan 7,95 m x 6,45 m ölçülerindedir. Yapının ambar hariç bütün bölümleri içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümü, ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş kırma bir çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu, ambar, lojman mekanlarından oluşmaktadır (Fot. 22; Çiz. 6).



Fotoğraf 22. Emirler İstasyonu Hat Cephesi Genel Görünüm. (2019)

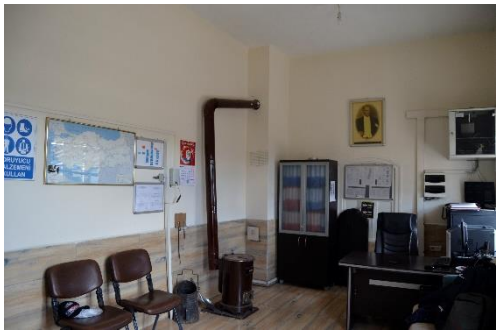


Çizim 6. Emirler İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binada bulunan bölümlerden birisi olan hareket şefliği (Fot. 23), doğu batı doğrultusunda 6,57 m x 3,58 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Mekânın batı duvarının güneyindeki kapıdan ambara geçilmektedir. Kuzey duvardaki kapı, mutfağa ve geçiş mekanına açılmaktadır. Doğu duvarındaki gişe penceresi, bekleme salonuna bakmaktadır. Güney duvarında bir tane pencere bulunmaktadır.

İdari binada bulunan bir diğer bölüm bekleme salonudur (Fot. 24). Kuzey güney doğrultusunda 7,09 m x 4,07 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Kuzey ve güney duvarında birer tane kapı açıklığı bulunmaktadır. Batı duvarındaki pencere, hareket şefliğine bakmaktadır.



Fotoğraf 23. Hareket Şefliği. (2019)



Fotoğraf 24. Bekleme Salonu. (2019)

İki katlı idari binanın batısına bitişik olarak inşa edilmiş ambar bölümü (Fot. 25) tek katlı, 7,54 m x 5,52 m ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Ambarın kuzey ve güney duvarında iki tane kapısı, batı duvarında bir tane penceresi bulunmaktadır.



Fotoğraf 25. Ambar. (2019)

İki katlı idari binanın doğu cephesine bitişik olan tek katlı şeflik ofisine batı cephedeki kapıdan girilmektedir. Kapı ortada uzanan dar ve uzun bir koridora açılmaktadır. Koridorun solunda; doğu batı doğrultusunda uzanan iki tane dikdörtgen planlı oda bulunmaktadır. Sağında ise sırasıyla tuvalet, mutfak ve dikdörtgen planlı daha küçük bir oda bulunmaktadır.

Cepheler

Yapının hat cephesi olan güney cephesinde zemin katta; sivri kemerli iki kapı ile bir tane pencere bulunmaktadır. Bu kapı ve pencere kemerlerinin içleri kapatılarak kör niş görünümü kazandırılmıştır. Kapı ve pencere söveleri taş kaplıdır. Kapı ve pencere aralarında, yatay bir kuşak bulunmaktadır. Birinci katında üç tane dikdörtgen pencere vardır. Cepheye bakan tek katlı mekanlardan batıdaki ambarda basık kemerli bir kapı, doğudaki lojmanda iki tane dikdörtgen pencere vardır.

İstasyonun kuzey cephesinde (Fot. 26), iki katlı idari binanın zemin katında, sivri kemerli iki tane kapı bir tane pencere yer almaktadır. Güney cephesindeki gibi kapı ve pencere söveleri taş kaplı olup kemer içleri kapatılarak kör niş görünümü kazandırılmıştır. Birinci katta dört tane dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Arka cepheye bakan tek katlı bölümlerden batıdaki ambarda basık kemerli bir kapı,

doğudaki lojmanda iki tane dikdörtgen biçiminde pencere bulunmaktadır. Yapının kısa kenarlarından batı cepheye bakan ambarda, bir tane basık kemerli bir pencere vardır. Pencerenin üzerinde istasyon isminin yazılı olduğu bir çini levha bulunmaktadır (Fot. 27).



Fotoğraf 26. Kuzey Cepheden Görünüm. (2019)



Fotoğraf 27. Batı Cepheden Görünüm. (2019)

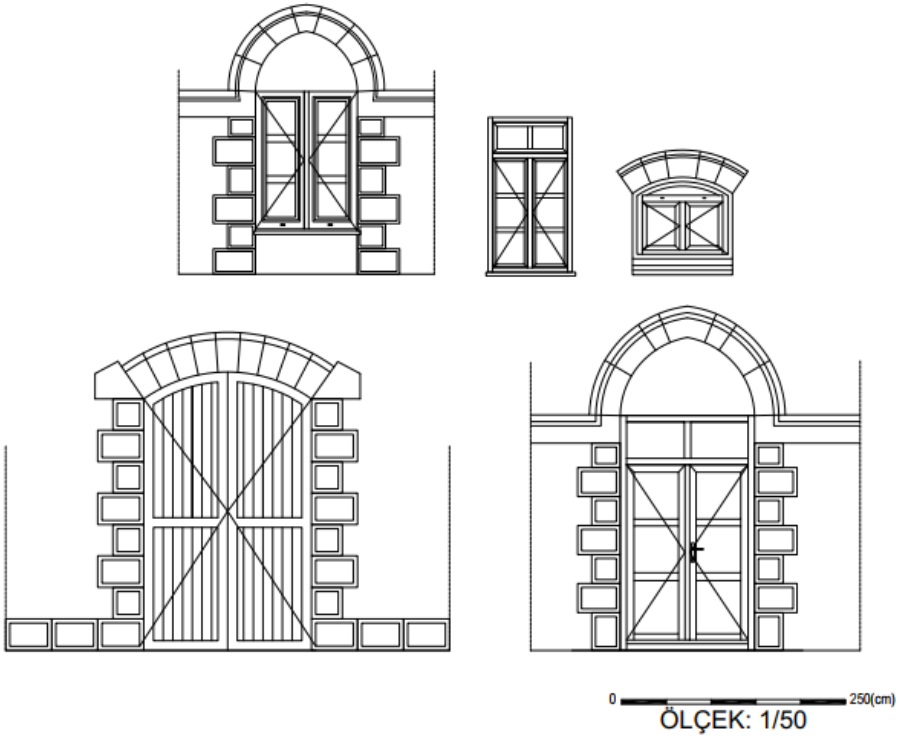
Yapının diğer kısa kenarı olan doğu cepheye bakan lojmanda, dikdörtgen bir tane kapı ve bir pencere bulunmaktadır. Ayrıca cephede daha küçük boyutlu, bir de tuvalet penceresi vardır (Fot. 28; Çiz. 7).



Fotoğraf 28. Doğu Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle örülmüş beden duvarları dıştan sıvalıdır. Kapı ve pencere kenarları tuğladan yapılmıştır. Binanın köşelerinde düzgün kesme taşlar kullanılmıştır. Kırma çatı kiremitlerle kaplıdır.



Çizim 7. Emirler İstasyonu. Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.4. Değirmisaz Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Tavşanlı, Değirmisaz Köyü

Rakım: 521

İnceleme Tarihi: 03.05.2019

İnşa Tarihi: 1930

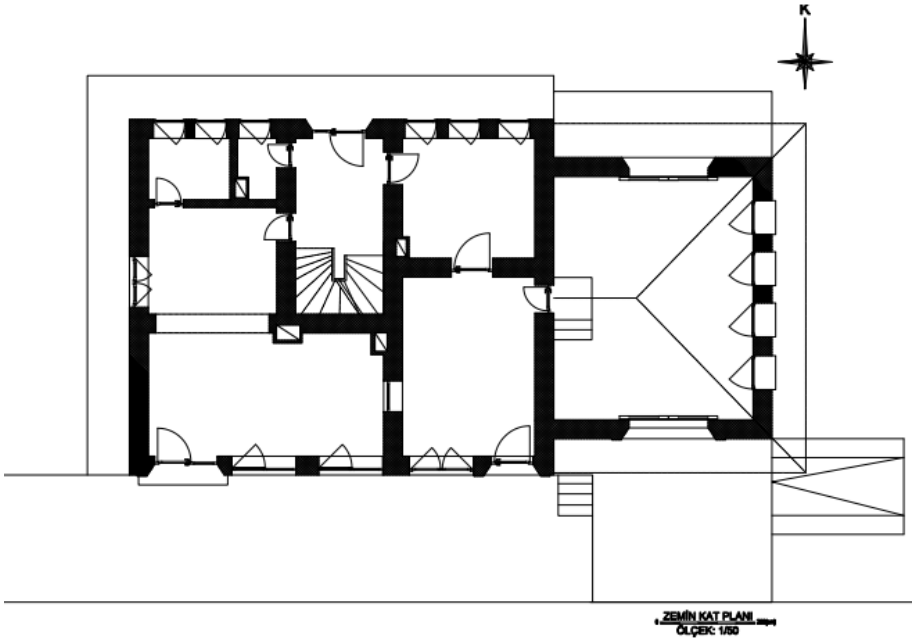
Tanım

Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattının Tavşanlı kısmında yer alan, ismini bulunduğu köyden alan Değirmisaz İstasyonu, Demirli ile Balıköy İstasyonları arasında yer almakta olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyonda iki katlı idari bina dıştan 11,26 m x 9,43 m ölçülerinde dikdörtgen plandır. İdari binanın doğusuna bitişik ambar bölümü tek katlı olup dıştan 7,22 m x 5,79 m ölçülerindedir. Yapıda idari bina içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümü, içten betonarme kirişler üzerine oturan bir tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası tarihi tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu ve ambar bölümlerinden oluşmaktadır (Fot. 29; Çiz. 8).



Fotoğraf 29. Değirmisaz Tren İstasyonu.
Hat Cephesi Genel Görünüm. (2019)



Çizim 8. Değirmisaz İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

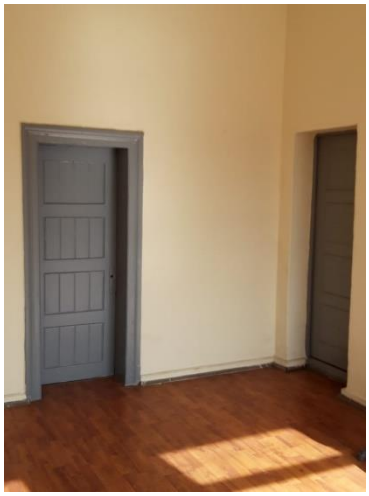
Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binanın zemin katında yer alan bölümlerden birisi olan hareket şefliği (Fot. 30), doğu batı doğrultusunda 6,07 m x 3,27 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Hareket şefliği mekanının kuzey duvarındaki lentolu açıklıktan servis bölümüne geçilmektedir. Hareket şefliği bu haliyle "L" planlı mekân özelliği göstermektedir. Doğu duvarda yer alan gişe penceresi, bekleme salonuna bakmaktadır. Hareket şefliğinin kuzeyindeki servis bölümünde mutfak bulunmaktadır. Servis bölümünün doğu duvarındaki kapıdan tuvalet, günümüzde yatakhane olarak kullanılan bir oda ve üst kattaki lojman dairesine çıkılan merdivenin olduğu mekâna geçilmektedir.



Fotoğraf 30. Hareket Şefliği. (2019)

İdari binanın zemin katta bulunan bir diğer bölüm ise bekleme salonudur. Kuzey güney doğrultusunda 4,75 m x 3,51 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Kuzey duvardaki kapıdan, hareket şefliği ile bağlantısı bulunan yatakhaneye geçilmektedir (Fot. 31). Bekleme salonunun doğu cephesinin kuzeyinde bulunan bir kapı ile ambar bölümüne geçilmektedir. Batı duvarındaki pencere ise hareket şefliğine bakmaktadır (Fot. 32). Ambar bölümü, kuzey güney doğrultusunda 6,46 m x 5,29 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Kuzey güney duvarında birer kapı, doğu duvarında dört tane penceresi bulunmaktadır. Ambarın üzeri tavanla örtülmüştür.



Fotoğraf 31. Bekleme Salonundan Diğer Bölümlere Geçişi Sağlayan Kapılar. (2019)



Fotoğraf 32. Bekleme Salonu Bilet Gişesi. (2019)

Cepheler

İki katlı idari binanın hatta bakan güney cephesinin zemin katında, boyuna dikdörtgen iki tane kapı ile üç pencere bulunmaktadır. Birinci katta dört tane enine dikdörtgen biçiminde pencere yer almaktadır. İdari binada zemin ile birinci kat arası, yatay düzlemde cepheyi dolanan silme ile ayrılmaktadır. Güney cepheye bakan diğer bölüm olan ambarda bir tane dikdörtgen kapı bulunmaktadır.

Ambarın doğuya bakan cephesinde dört tane küçük boyutlu pencere sıralanmaktadır. İdari binanın üst kat doğu cephesinde enine dikdörtgen biçimli bir pencere açıklığı yer almaktadır (Fot. 33).

Yapının arka tarafı olan kuzey cephesinin zemin katında; boyuna dikdörtgen biçiminde altı tane pencere, bir tane kapı vardır. Cephenin birinci katında ise üç tane küçük boyutlu dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Zemin ile birinci kat arasında, yatay bir silme bulunmaktadır. Kuzey cephede ayrıca bir tane de dikdörtgen ambar kapısı yer almaktadır (Fot. 34).

Yapının batı cephesinin (Fot.35) zemin katında; cephenin ortasına konumlandırılmış boyuna dikdörtgen bir pencere bulunmaktadır. Birinci katta yan yana sıralanmış enine dikdörtgen üç tane pencere yer almaktadır.

Yapının doğu cephesinde; zemin katta dört tane ambara ait pencere bulunurken, idari binanın aynı cepheye bakan birinci katında, cephenin kuzey köşesine yerleştirilmiş enine dikdörtgen bir tane pencere yer almaktadır (Çiz. 9).



Fotoğraf 33. Güneydoğu Cepheden Görünüm. (2019)



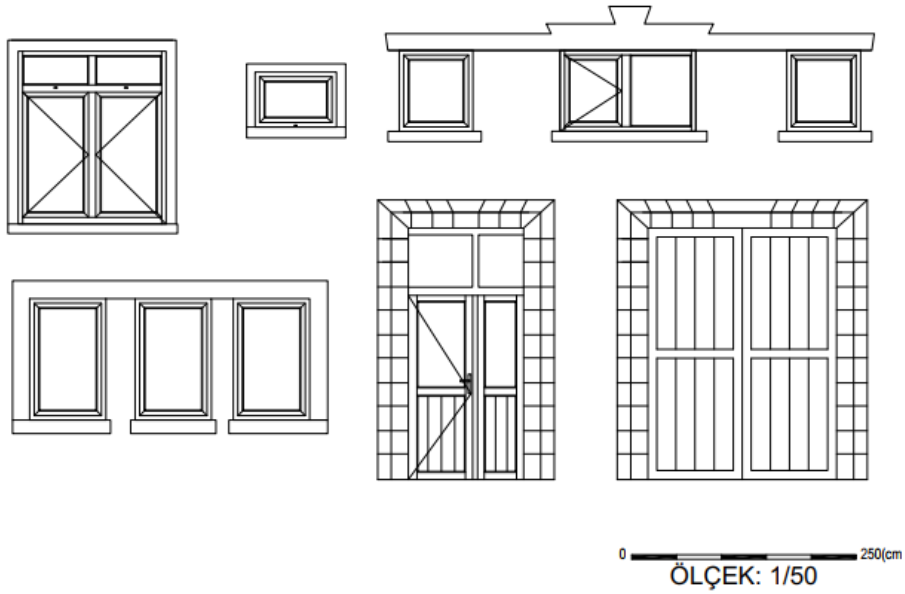
Fotoğraf 34. Kuzey Cepheden Görünüm. (2019)



Fotoğraf 35. Kuzeybatı Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle örülen beden duvarlarında, köşelerde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kapı ve pencere kenarları tuğladan olup, alt kattaki kapı ve pencere kenarları 45 derece açıyla yerleştirilerek dıştan içe doğru daraltılmıştır. İdari binanın çatısı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş olup dıştan kiremitlerle kaplanmıştır. Ambarın üzeri içten betonarme kirişler üzerine oturan tavan, dıştan kırma çatı ile kapatılmıştır.



Çizim 9. Değirmisaz İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.5. Balıköy Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Tavşanlı, Balıköy Beldesi

Rakım: 500

İnceleme Tarihi: 03.05.2019

İnşa Tarihi: 1929

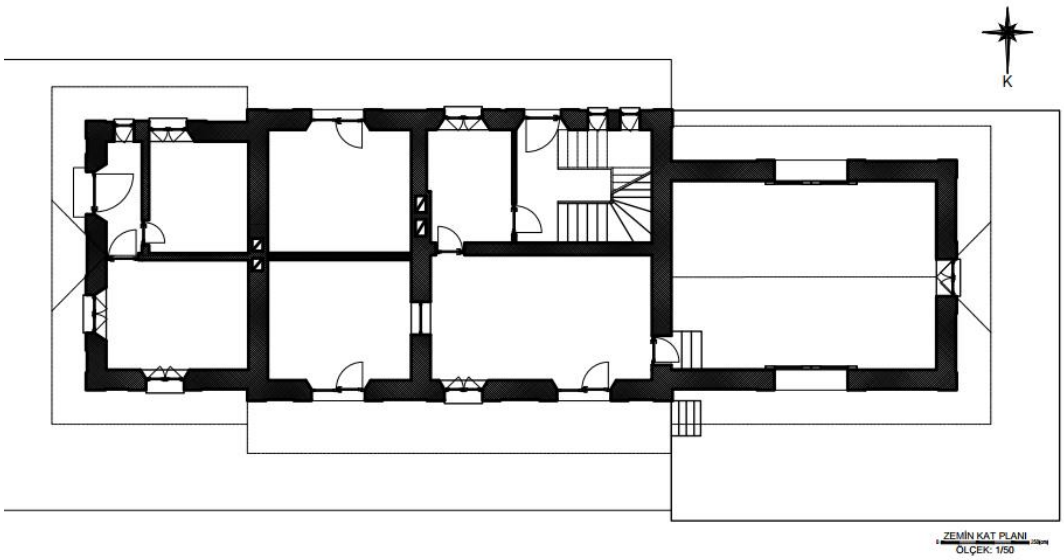
Tanım

Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattının Tavşanlı kısmında yer alan, bulunduğu beldenin ismini taşıyan Balıköy Tren İstasyonu, Değirmisaz ile Gökçedağ İstasyonları arasında yer almakta olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyonda iki katlı idari bina, dıştan 12,09 m x 8,28 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğu cepheye bitişik olan tek katlı lojman dıştan 7,65 m x 4,59 m, batıdaki tek katlı ambar dıştan 8,09 x 6,54 m ölçülerindedir. Yapının ambar hariç bütün bölümleri içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümünün üzeri içten ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 07.05.1999 tarih ve 835 sayılı karar ile tescillenmiştir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu, ambar bölümlerinden oluşmaktadır (Fot. 36; Çiz. 10).



Fotoğraf 36. Balıköy Tren İstasyonu, Hat (Kuzey) Cephesi.
(2019)



Çizim 10. Balıköy İstasyonu Zemin Kat Planı (Mert, Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binanın bölümlerinden birisi olan hareket şefliği (Fot. 37), doğu batı doğrultusunda 6,30 m x 3,56 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğu duvarındaki pencere bekleme salonuna açılmaktadır. Batı duvarındaki kapıdan ambara geçilmektedir. Güney duvarının doğusundaki kapıdan önceden şef odası olup sonradan yatak odasına dönüştürülen odaya, odanın batısındaki kapıdan üst kata çıkılan merdivenin bulunduğu geçiş mekanına ulaşılmaktadır. Bu geçiş mekanına ayrıca yapının güney cephesindeki kapıdan da girilmektedir.

İdari binada bulunan bir diğer bölüm olan bekleme salonu (Fot. 38), 3,95 m x 3,5 m ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Batı duvarındaki basık düz atkı kemerli gişe penceresi hareket şefliğine açılmaktadır.



Fotoğraf 37. Hareket Şefliği. (2019)



Fotoğraf 38. Bekleme Salonu. (2019)

İdari binanın doğusuna bitişik olan şeflik ofisine güney ve doğu cephelerdeki iki kapıdan girilmektedir. Bu kapılardan güneyde bulunanı idari binaya, doğusundaki ise lojmanın mutfağına geçiş sağlamaktadır. Mutfağın kuzeyinde lojmanın bir başka odası yer almaktadır.

İdari binanın batısındaki ambar (Fot. 39) bölümü, doğu batı doğrultusunda 7,54 m x 5,38 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Kuzey ve güney duvarının ortasında birer kapı açıklığı yer alan ambara aynı zamanda hareket şefliğinden açılan bir kapı ile de ulaşılmaktadır. Mekânın batı duvarında bir tane pencere açıklığı bulunmaktadır.



Fotoğraf 39. Ambar. (2019)

Cepheler

İki katlı idari binanın hatta bakan kuzey cephesinin zemin katında; sivri kemerli iki kapı ile bir pencere yer almaktadır. Kapı ve pencere söveleri taş kaplı olup aralarından yatay düzlemde bir kuşak geçilmiştir. Zemin kat kapı ve pencerelerin üzerinde sundurma tipinde çatı düzenlemesi görülmektedir. Kuzey cephenin birinci

katında dikdörtgen biçiminde üç tane pencere vardır. Kuzey cephesine bakan diğer bölümlerden olan ve idari binanın doğusuna bitişik şeflik ofisinde bir tane sivri kemerli pencere bulunurken, batıdaki ambar bölümünde basık kemerli bir kapı vardır.

Yapının arka cephesi olan ve kent dokusuna bakan güney cephesinde zemin katta; sivri kemerli iki kapı ve bir tane pencere bulunmaktadır. Kapılardan birisinin üzerinde sundurma tipinde bir çatı yer almaktadır. Kapı ve pencere söveleri taş kaplamalıdır. Kapı ve pencere aralarında yatay düzlemde bir silme uzanmaktadır (Fot. 40). Ayrıca zemin katta iki tane küçük boyutlu tuvalet penceresi ile birinci katında üç tane dikdörtgen pencere vardır.

Yapının kısa kenarlarından birisi olan doğu (Fot. 41) cephesinin zemin katında; sivri kemerli bir kapı ve bir pencere bulunmaktadır. Bunların söveleri taş kaplamalı olup aralarından yatay düzlemde bir silme uzanmaktadır. Cephe bitiminde saçak düzenlemesi görülmektedir.

Yapının bir diğer kısa kenarı olan batı cephesinde, ambara ait bir tane basık kemerli pencere bulunmaktadır. Aynı cepheye bakan idari binanın birinci katında ise iki tane küçük tuvalet penceresi vardır (Fot. 42; Çiz. 11).



Fotoğraf 40. Doğu Cepheden Görünüm. (2019)

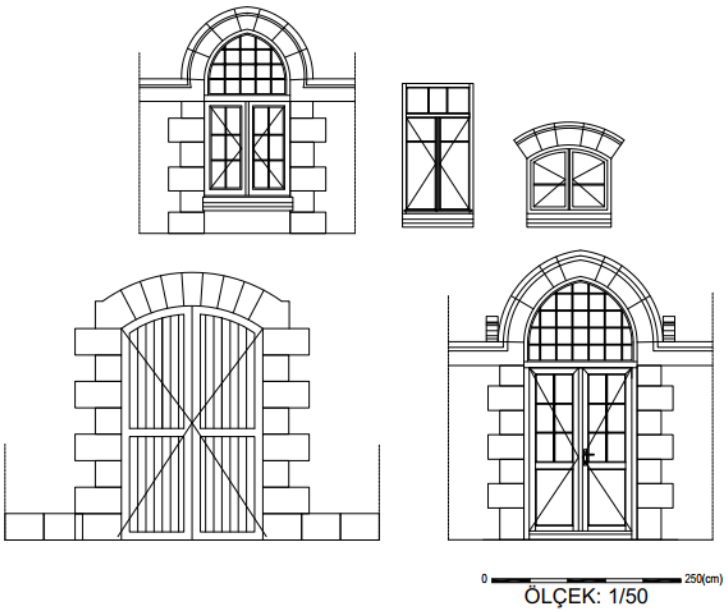

Fotoğraf 41. Güney Cepheden Görünüm. (2019)



Fotoğraf 42. Güneybatı Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle inşa edilen beden duvarlarının köşelerinde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kapılar ahşaptandır. Kapı ve pencere içleri tuğla ile örülmüş söveleri taş kaplamadır. Yapı içten tavan ile örtülmüştür. Çatı ahşap desteklerle asma oturtma sistemiyle inşa edilmiştir. Hat cephesindeki sundurma çatı betonarme yığma tekniğiyle inşa edilmiştir. Yapının iç mekânı ve cepheler sıvalı ve boyalıdır.



Çizim 11. Balıköy İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.6. Gökçedağ Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası

Yer: Dursunbey, Gökçedağ Bucağı

Rakım: 361

İnceleme Tarihi: 25.10.2016

Tanım

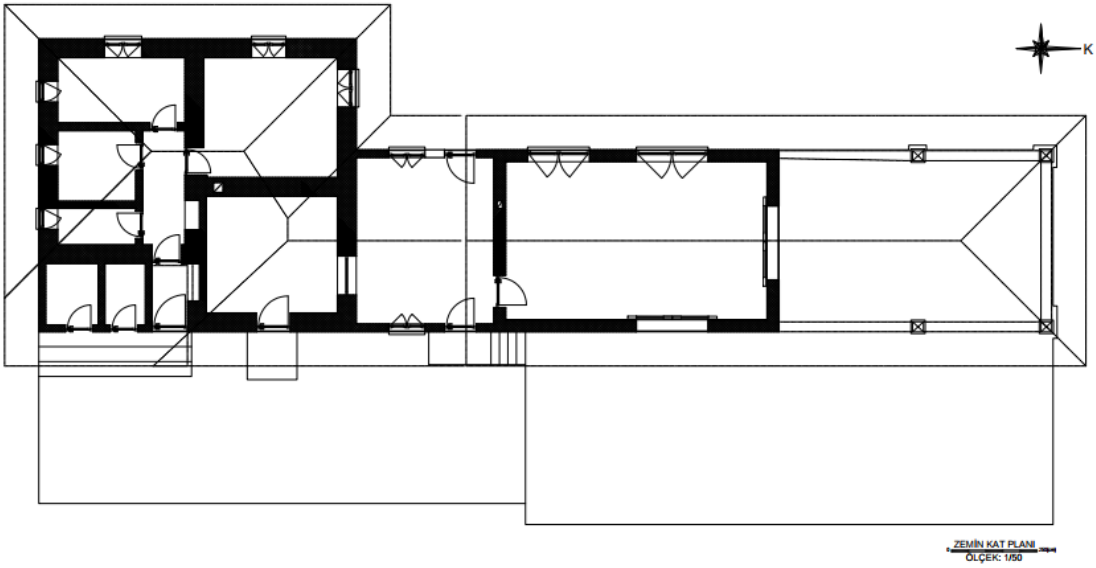
Kütahya Balıkesir demiryolu hattının Dursunbey kısmında bulunan, bulunduğu bucağın ismini taşıyan Gökçedağ İstasyonu, Balıköy ile Piribeyler İstasyonları arasında olup ara istasyonlardandır. İstasyon binası kuzey güney doğrultusundadır. Kuzey cephenin doğusu dışarıya doğru çıkıntı yapmaktadır. Yapı tek katlı asimetrik bir plan özelliği göstermektedir. Yapının hatta bakan batı cephesi 21,55 m, kuzey cephesi (Balıkesir yönü) 8,60 m, güney cephesi (Alayunt yönü) 6,08 m[18] ölçülerindedir. Yapıda ambar bölümü dışında diğer bölümler içten tavan dıştan kırma çatı ile, ambar ve sundurma ise beşik çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu, ambar ve işçi barakası olmak üzere dört bölümden meydana gelmiştir (Fot. 43; Çiz. 12).



Fotoğraf 43. Gökçedağ Tren İstasyonu Hat (batı) Cephesi Genel Görünüm. (2016)

[18] Bina ölçüleri, T.C.D.D. 7 Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden elde edilen çizimlerden alınmıştır.



Çizim 12. Gökçedağ Tren İstasyonu Planı. (M. Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

Hat yönünden bakıldığında, istasyon binası kuzeyden güneye doğru sırasıyla; tuvalet, işçi barakası, bekleme salonu, hareket şefliği ve ambar bölümlerinden oluşmaktadır.

Yapının kuzeyinde işçi barakası olarak kullanılan bölüm, doğu batı doğrultusunda 8,60 m x 9,20 m[19] ölçülerinde, kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Dikdörtgen kapı ile girilen bölüm, doğu-batı doğrultusunda uzanan dar bir hole sahiptir. Holün tam karşısındaki bölüm mutfak olarak düzenlenmiştir. Doğu duvarında bir tane pencere vardır. Holün güney doğusunda bir oda yer almaktadır. Bu odanın doğu ve güvey duvarında birer pencere bulunmaktadır. Baraka günümüzde kömürlük olarak kullanılmaktadır.

İşçi barakasının güneyinde bekleme salonu (Fot. 44) yer almaktadır. Dikdörtgen bir kapı ile girilen bu bölüm 3,35 m x 3,45 m ölçülerinde, kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Güney duvarda vezne bilet gişesi olarak açılmış pencere açıklığı görülmektedir.

[19] Bina ölçüleri, T.C.D.D. 7 Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden elde edilen çizimlerden alınmıştır.

Hareket şefliği (Fot. 45) 4,62 m- 4,02 m[20] ölçülerinde, kareye yakın dikdörtgen planlıdır. Dikdörtgen biçimindeki açıklığa sahip kapı ile girilen bölümün güney duvarında ambara açılan kapı yer almaktadır. Günümüzde ambarın bir bölümü yazıhaneye katılarak oda şeklini almıştır. Hareket şefliğinin doğu duvarında iki tane pencere yer almaktadır. Bu bölümün üzeri de tavan ile örtülmüştür.



Fotoğraf 44. Bekleme Salonu. (2016)



Fotoğraf 45. Hareket Şefliği. (2016)

Hareket Şefliğinin güneyinde ambar yer almaktadır. Özgününde 7,55 m 4,25 m[21] ölçülerinde dikdörtgen planlı olan mekândan duvar örülerek 3 metrelik alan hareket şefliğine dahil edilmiştir. Ambarın üzeri kırma çatı ile örtülüdür (Fot. 46).

Ambar bölümünün güneyinde yer alan peron sundurma şeklindedir. Dört tane ahşap ayak üzerine inşa edilmiş ve üzeri beşik çatı ile örtülmüştür.



Fotoğraf 46. Ambar ve Sonradan Eklenmiş Duvar. (2016)

[20] Bina ölçüleri, T.C.D.D. 7 Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden elde edilen çizimlerden alınmıştır.
[21] Bina ölçüleri, T.C.D.D. 7. Bölge Müdürlüğü Arşivinden elde edilen çizimlerden alınmıştır.

Cepheler

İstasyon binasının hatta bakan batı cephesinde; biri ambar kapısı olmak üzere toplamda altı tane dikdörtgen kapı ve bir tane pencere bulunmaktadır. Yapının kısa kenarlarından olan kuzey cephede üç pencere açıklığı bulunmaktadır (Fot. 47). Yapının arkaya bakan doğu cephesinde, çeşitli boyutlarda altı tane pencere yer almaktadır. Yapının güney cephesinde bir tane ambar kapısı vardır. Ayrıca güney cephede, peron olarak kullanılan beşik çatılı bir sundurma düzenlemesi görülmektedir (Fot. 48).



Fotoğraf 46. Kuzey Cephe Görünüm. (2016)



Fotoğraf 47. Doğu Cephe Görünüm. (2016)



Fotoğraf 48. Güney Cephe, Ambar ve Sundurma Görünüm. (2016)

Malzeme ve Teknik

İstasyon binası moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Taban döşemelerinde ahşap ve mermer kullanılmıştır. Çatı ahşap karkas tekniğiyle inşa edilmiştir. Dıştan Marsilya kiremitli çatı ile örtülmüştür. Yapının iç mekânı ve dış cephesi sıvalı ve boyalıdır.

4.7. Piribeyler Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Bursa/Büyükorhan, Piribeyler Köyü

Rakım: 311

İnceleme Tarihi: 06.05.2019

İnşa Tarihi: 1929

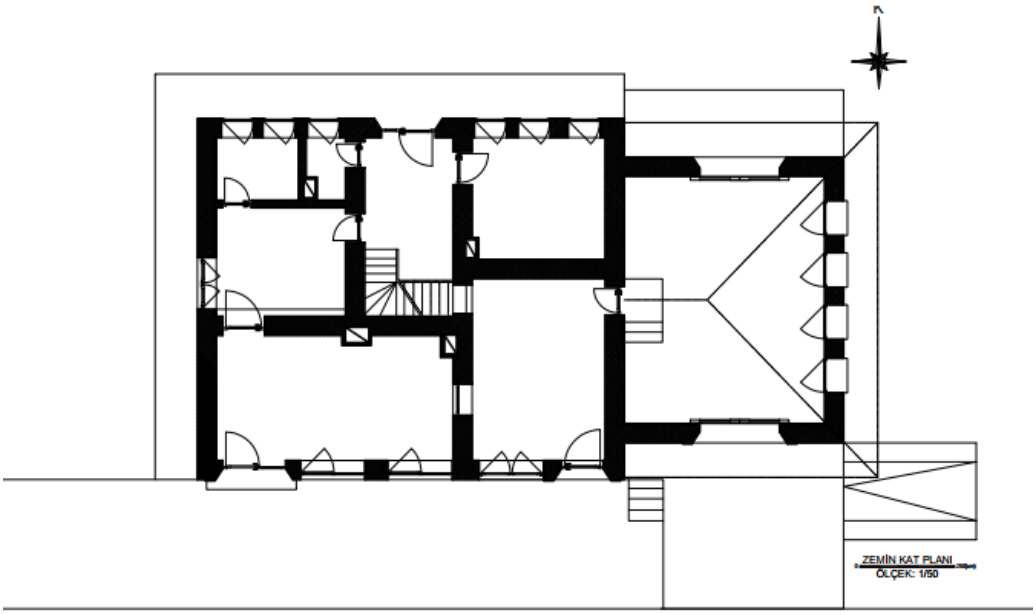
Tanım

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının geçtiği Büyükorhan ilçesi sınırlarında yer alan, bulunduğu köyün ismini taşıyan Piribeyler Tren İstasyonu, Gökçedağ ile Sindirler İstasyonları arasında yer almakta olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyonda iki katlı idari bina dıştan 11,26 x 9,43 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğusuna bitişik ambar bölümü tek katlı olup dıştan 7,22 m x 5,79 m ölçülerindedir. Yapıda idari bina içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar içten betonarme kirişler üzerine oturan bir tavan, dıştan da kırma çatı ile örtülüdür. İstasyon binası tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu ve ambar bölümlerinden oluşmaktadır (Fot. 49; Çiz. 13).



Fotoğraf 49. Piribeyler Tren İstasyonu Güney (Hat) Cephesi Genel Görünüm. (2019)



Çizim 13. Piribeyler İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binanın zemin katında yer alan bölümlerden birisi olan hareket şefliği (Fot. 50), doğu batı doğrultusunda 6,07 m x 3,27 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğu cephesindeki pencere bekleme salonuna açılmaktadır. T.C.D.D. arşivindeki plandan farklı olarak, hareket şefliği bölümünün kuzey duvarına kapı açılmıştır. Bu kapıdan kuzeyde bulunan mutfağa geçilmektedir. Bu bölümün doğusundaki bir başka kapıdan, tuvalet ve yatak odasının bulunduğu hizmet birimine ulaşılmaktadır. Yine T.C.D.D. arşivindeki plandan farklı olarak, bu bölümde üst kata çıkılan merdivenin olduğu kısım kapatılmış olup, merdiven, bekleme salonuna bağlanmıştır.



Fotoğraf 50 Hareket Şefliği. (2019)

İdari binada zemin katta yer alan bir diğer bölüm bekleme salonudur (Fot. 51). Kuzey güney doğrultusunda 4,75 m x 3,50 m ölçülerinde dikdörtgen plana sahip mekanda, batı duvarın güneyinde bir tane gişe penceresi, aynı duvarın kuzeyinde ise üst kattaki lojmana çıkışı sağlayan merdivene geçilen bir kapı bulunmaktadır. Salonun doğu duvarının kuzeyinde ambara açılan bir kapı daha yer almaktadır.



Fotoğraf 51 Bekleme Salonu. (2019)

Ambar (Fot. 52) bölümü idari binanın doğusuna bitişik olarak inşa edilmiştir. 6,46 m x 5,29 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Batısındaki bekleme odasıyla ortak kapıya sahip olan ambara aynı zamanda kuzey ve güney cephedeki büyük kapılardan giriş yapılmaktadır. Doğu duvarda dört tane art arda sıralı pencereleri bulunmaktadır.



Fotoğraf 52. Ambar. (2019)

Cepheler

İki katlı idari binanın hatta bakan güney cephesinin zemin katında, iki tane boyuna dikdörtgen kapı ile üç pencere bulunmaktadır. Birinci katta dört tane enine dikdörtgen biçiminde pencere vardır. İdari binada zemin ile birinci kat arası, yatay düzlemde cepheyi dolanan silme ile ayrılmaktadır. Güney cepheye bakan diğer bölüm olan ambarda bir tane dikdörtgen kapı bulunmaktadır.

Ambarın doğuya bakan cephesinde dört tane küçük boyutlu pencere sıralanmaktadır. İdari binanın üst kat doğu cephesinde bir tane enine dikdörtgen biçimli pencere açıklığı yer almaktadır (Fot. 53).

Yapının arka tarafı olan kuzey cephesinin zemin katında; boyuna dikdörtgen biçiminde altı tane pencere ile bir kapı vardır. Cephenin birinci katında ise üç tane küçük boyutlu dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Zemin ile birinci kat arasında yatay bir silme bulunmaktadır. Kuzey cephede ayrıca bir tane de dikdörtgen ambar kapısı yer almaktadır (Fot. 54).

Yapının batı cephesinin (Fot. 55) zemin katında; cephenin ortasına konumlandırılmış bir tane boyuna dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Birinci katta yan yana sıralanmış enine dikdörtgen biçimli üç tane pencere yer almaktadır.

Yapının doğu cephesinde; zemin katta dört tane ambara ait pencere bulunurken, idari binanın aynı cepheye bakan birinci katında cephenin kuzey köşesine yerleştirilmiş bir tane enine dikdörtgen pencere bulunmaktadır (Çiz. 14).



Fotoğraf 53. Doğu Cepheden Görünüm. (2019)



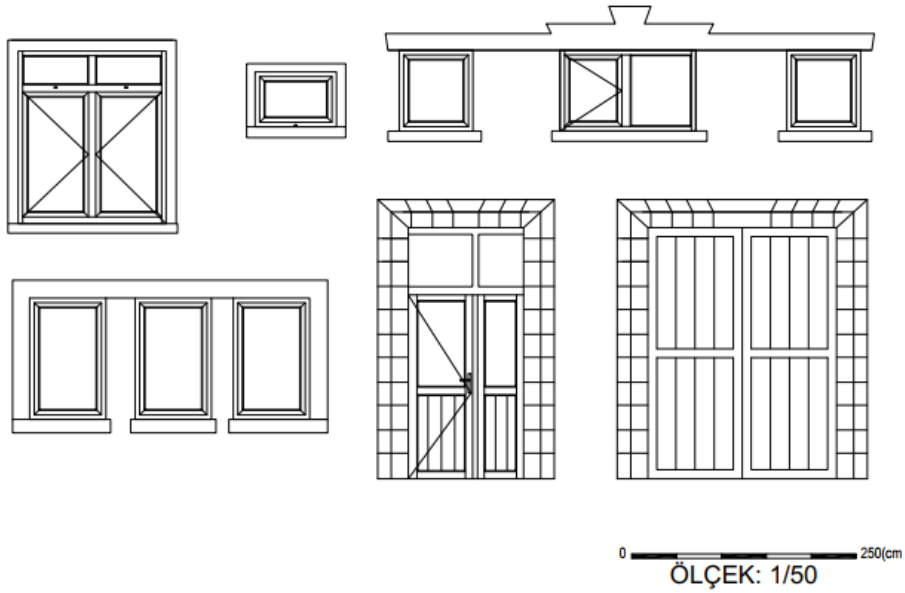
Fotoğraf 54. Kuzey Cepheden Görünüm. (2019)



Fotoğraf 55. Batı Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle örülen beden duvarlarında köşelerde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kapı ve pencere kenarları tuğladan olup, alt kattaki kapı ve pencere kenarları 45 derece açıyla yerleştirilerek dıştan içe doğru daraltılmıştır. İdari binanın çatısı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş olup dıştan kiremitlerle kaplanmıştır. Ambarın üzeri içten betonarme kirişler üzerine oturan tavan, dıştan kırma çatı ile kapatılmıştır.



Çizim 14. Piribeyler İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.8. Dursunbey Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Dursunbey

Rakım: 406

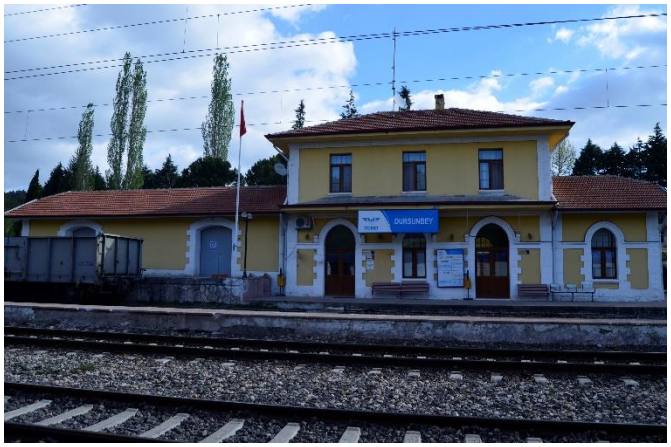
İnceleme Tarihi: 07.05.2019

İnşa Tarihi: 1929

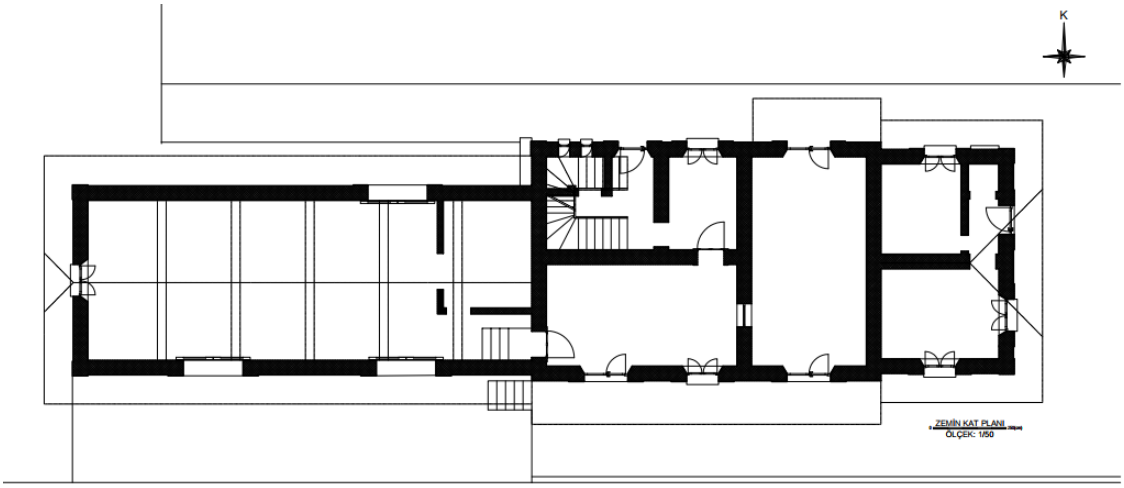
Tanım

Kütahya Balıkesir Demiryolu Hattının Dursunbey kısmında bulunan, bulunduğu ilçenin ismini taşıyan Dursunbey Tren İstasyonu, Sindirler ile Gazellidere İstasyonları arasında olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyon binasında iki katlı idari bina dıştan 12,03 m x 8,20 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Tek katlı bölümlerden ambar, dıştan 15,75 x 6,75 m ölçülerinde, diğer tek katlı bölüm olan doğu cepheye bitişik lojman dairesi dıştan 7,76 m x 4,58 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Yapının ambar hariç bütün bölümleri içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümünün üzeri içten ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş dıştan kırma bir çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası tarihi tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu ve ambar bölümlerinden oluşmaktadır (Fot. 56; Çiz. 15).



Fotoğraf 56. Dursunbey Tren İstasyonu Hat (Güney) Cephesi Genel Görünüm. (2019)



Çizim 15. Dursunbey İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

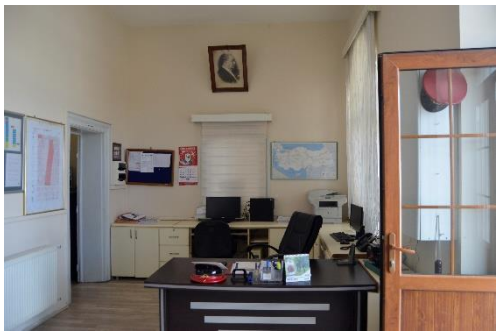
Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binada bulunan bölümlerden birisi olan hareket şefliği (Fot. 57), doğu batı doğrultusunda 6,55 m x 3,50 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğu duvarındaki pencere bekleme salonuna bakmaktadır. Kuzeydeki kapı açıklığından mutfak ve üst kata çıkılan merdivenin bulunduğu servis bölümüne geçilmektedir. Hareket şefliğinin batı duvarının güneyindeki kapı ambara açılmaktadır.

İdari binanın bir diğer bölümü hareket şefliğinin doğusunda bulunan bekleme salonudur (Fot. 58a,b). Kuzey güney doğrultusunda 7,20 m x 3,95 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Kuzey ve güney cephelerinde birer tane kapısı bulunmaktadır.

İdari binanın doğusuna bitişik tek katlı şeflik ofisi doğu batı doğrultusunda dar bir hol ve 4,05 m x 3,10 m ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen planlı oda ve mutfak ile lavabodan oluşmaktadır.

Yapının batı cephesine bitişik, 15,25 m x 5,50 m ölçülerinde uzun, dikdörtgen planlı bir ambarı bulunmaktadır (Fot. 59). Ambara kuzeyden bir, güneyden iki tane kapı ile girilmektedir. Ayrıca doğu duvarında hareket şefliğiyle bağlantılı bir kapı daha yer almaktadır.



Fotoğraf 57 Hareket Şefliği. (2019)



Fotoğraf 58a. Bekleme Salonu. (2019)



Fotoğraf 58b. Bekleme Salonu, Bilet Gişesi. (2019)



Fotoğraf 59. Ambar. (2019)

Cepheler

Yapının hatta bakan güney cephesinde; iki katlı idari binanın zemin katında iki tane sivri kemerli kapı ile bir pencere bulunmaktadır. Bunların üzerinde sundurma tipinde bir çatı yer almaktadır. Birinci katta üç tane dikdörtgen pencere yer almaktadır. Aynı cephedeki tek katlı bölümlerden olan ambarda, basık kemerli iki tane kapı, şeflik

ofisinde de sivri kemerli bir pencere bulunmaktadır. Cephenin zemin katındaki kapı ve pencerelerin söveleri taş kaplama olup alınlıkları silmelerle düzenlenmiştir. Cephede ambar dışında kapı ve pencere aralarında yatay bir kuşak bulunmaktadır.

Yapının kuzey cephesine bakan bölümlerinden idari binanın zemin katında; sivri kemerli iki pencere ve bir tane kapı vardır. Pencerelerden birinin üzeri sundurma tipinde çatı ile örtülmüştür. Ayrıca zemin katta dikdörtgen biçiminde iki tane de tuvalet penceresi yer almaktadır. Cephenin birinci katında üç tane dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Cepheye bakan tek katlı bölümlerden olan ambarda basık kemerli bir kapı, şeflik ofisinde de sivri kemerli bir pencere vardır (Fot. 60). Yapının doğu cephesinde (Fot. 61) bir tane sivri kemerli kapı ve bir pencere vardır. Cephenin üzerinde saçak düzenlemesi görülmektedir. Batı cephesinde ise bir tane basık kemerli ambar kapısı vardır. İdari binanın batı cephesine bakan birinci katında iki tane tuvalet penceresi bulunmaktadır (Fot. 62; Çiz. 16).



Fotoğraf 60. Kuzey Cepheden Görünüm. (2019)



Fotoğraf 61. Kuzeydoğu Cepheden Görünüm. (2019)



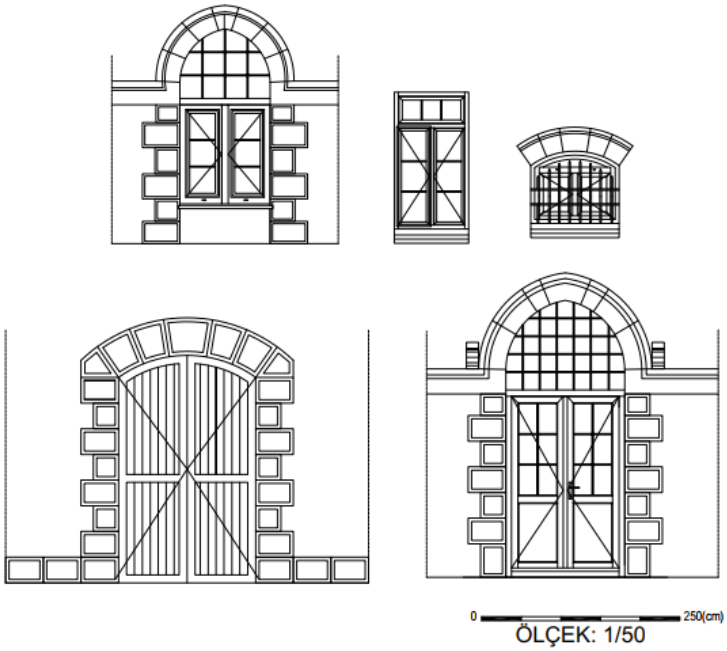
Fotoğraf 62. Kuzeybatı Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Beden duvarları moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Beden duvarlarının köşelerinde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kapı ve pencere içleri tuğlalarla örülmüştür. Yapı içten ve dıştan sıvalıdır. Çatılar asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş (Fot. 63), dıştan kiremitlerle kaplanmıştır.



Fotoğraf 63. Ambar, Örtü. (2019)



Çizim 16. Dursunbey İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.9. Gazellidere Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Dursunbey, Gazellidere Köyü

Rakım: 604

İnceleme Tarihi: 06.05.2019

İnşa Tarihi: 1929

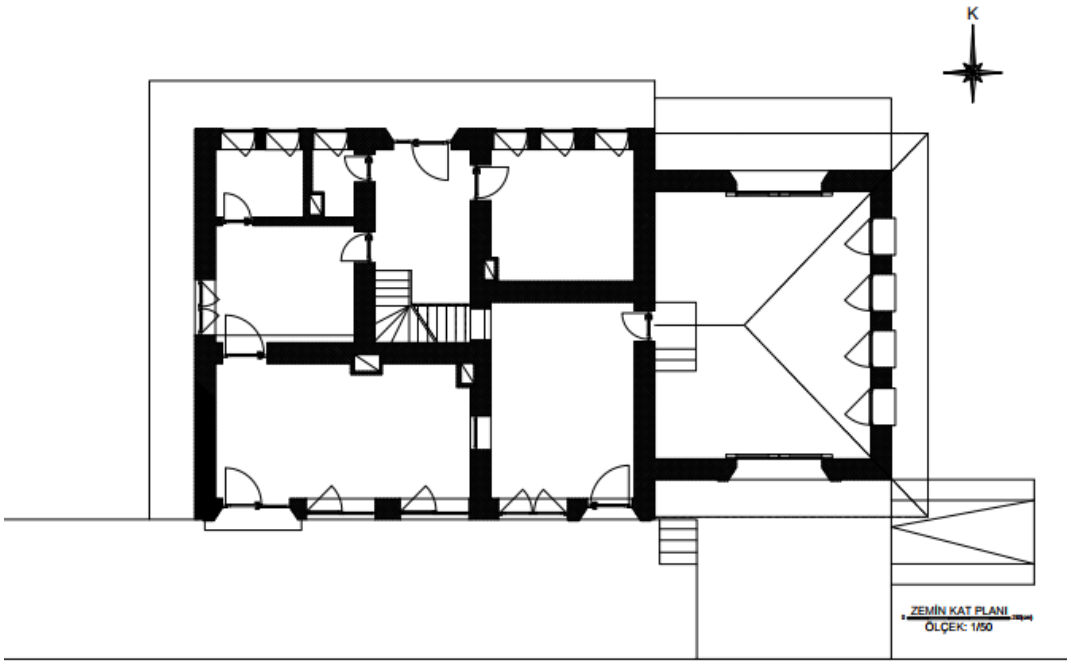
Tanım

Kütahya Balıkesir Demiryolu Hattının Dursunbey kısmında bulunan, bulunduğu köyün ismini taşıyan Gazellidere Tren İstasyonu, Dursunbey ile Mezitler İstasyonları arasında olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyonda iki katlı idari bina dıştan 11,26 m x 9,43 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğusuna bitişik ambar bölümü tek katlı olup dıştan 7,22 m x 5,79 m ölçülerindedir. Yapıda idari bina içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümü içten betonarme kirişler üzerine oturan bir tavan, dıştan kırma çatı ile örtülüdür. İstasyon binası tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu ve ambar bölümlerinden oluşmaktadır (Fot. 64; Çiz. 17).



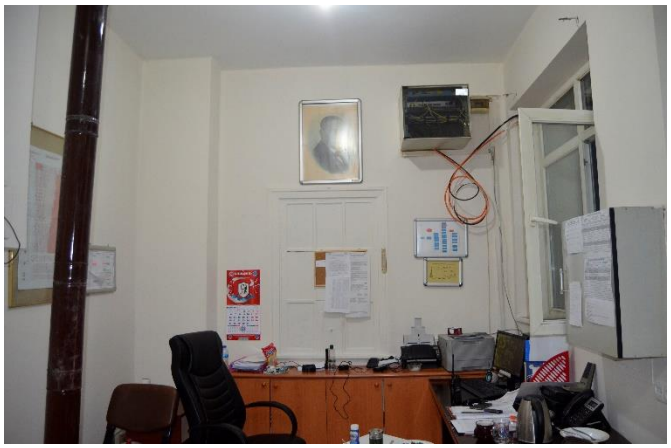
Fotoğraf 64. Gazellidere İstasyonu Hat (Güney) Cephesi Genel Görünüm. (2019)



Çizim 17. Gazellidere İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020)

Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binanın zemin katında yer alan bölümlerden birisi olan hareket şefliği (Fot. 65) doğu batı doğrultusunda 6,07 m x 3,27 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğu cephesindeki pencere bekleme salonuna bakmaktadır. T.C.D.D. arşivindeki plandan farklı olarak hareket şefliği bölümünün kuzey duvarına kapı açılmıştır. Bu kapıdan kuzeyde bulunan mutfağa geçilmektedir. Bu bölümün doğusundaki kapıdan geçiş mekanına ulaşılmaktadır. Burada karşılıklı olarak konumlanmış tuvalet ve yatak odası vardır.



Fotoğraf 65. Hareket Şefliği. (2019)

İdari binanın zemin katında yer alan bir diğer bölüm bekleme salonudur (Fot. 66). Kuzey güney doğrultusunda 4,59 m x 3,51 m ölçülerinde dikdörtgen plana sahip mekânda batı duvarın güneyinde bir tane pencere, aynı duvarın kuzeyinde üst kattaki lojmana çıkışı sağlayan merdivene açılan kapı bulunmaktadır. Salonun doğu duvarının kuzeyinde ise ambara açılan bir kapı daha vardır.

Ambar bölümü idari binanın doğusuna bitişik olarak inşa edilmiştir. 6,46 m x 5,29 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Batısındaki bekleme odasıyla ortak kapıya sahip olan ambara aynı zamanda kuzey ve güneydeki büyük kapılardan giriş yapılmaktadır. Doğu duvarda dört tane art arda sıralı pencereler bulunmaktadır (Fot. 67).



Fotoğraf 66. Bekleme Salonu. (2019)



Fotoğraf 67. Ambar. (2019)

Cepheler

İki katlı idari binanın hatta bakan güney cephesinin zemin katında, boyuna dikdörtgen iki kapı ile üç tane pencere bulunmaktadır. Birinci katta dört tane enine dikdörtgen biçiminde pencere yer almaktadır. İdari binada zemin ile birinci kat arası yatay düzlemde cepheyi dolanan silme ile ayrılmaktadır. Güney cepheye bakan diğer bölüm olan ambarda bir tane dikdörtgen kapı bulunmaktadır.

Ambarın doğuya bakan cephesinde dört tane küçük boyutlu pencereler sıralanmaktadır. İdari binanın üst kat doğu cephesinde bir tane, enine dikdörtgen biçiminde pencere açıklığı yer almaktadır (Fot. 68).

Yapının arka tarafı olan kuzey cephesinin zemin katında; boyuna dikdörtgen biçiminde altı tane pencere, bir tane kapı vardır. Cephenin birinci katında ise üç tane küçük boyutlu dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Zemin ile birinci kat arasında, yatay bir silme bulunmaktadır. Kuzey cephede ayrıca bir tane de dikdörtgen ambar kapısı yer almaktadır (Fot. 69).

Yapının batı cephesinin (Fot. 70) zemin katında; cephenin ortasına konumlandırılmış bir tane boyuna dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Birinci katta yan yana sıralanmış üç tane enine dikdörtgen pencere yer almaktadır.

Yapının doğu cephesinde; zemin katta dört tane ambara ait pencere bulunurken, idari binanın aynı cepheye bakan birinci katında, cephenin kuzey köşesine yerleştirilmiş bir tane enine dikdörtgen pencere görülmektedir (Çiz. 18).



Fotoğraf 68. Doğu Cepheden Görünüm. (2019)



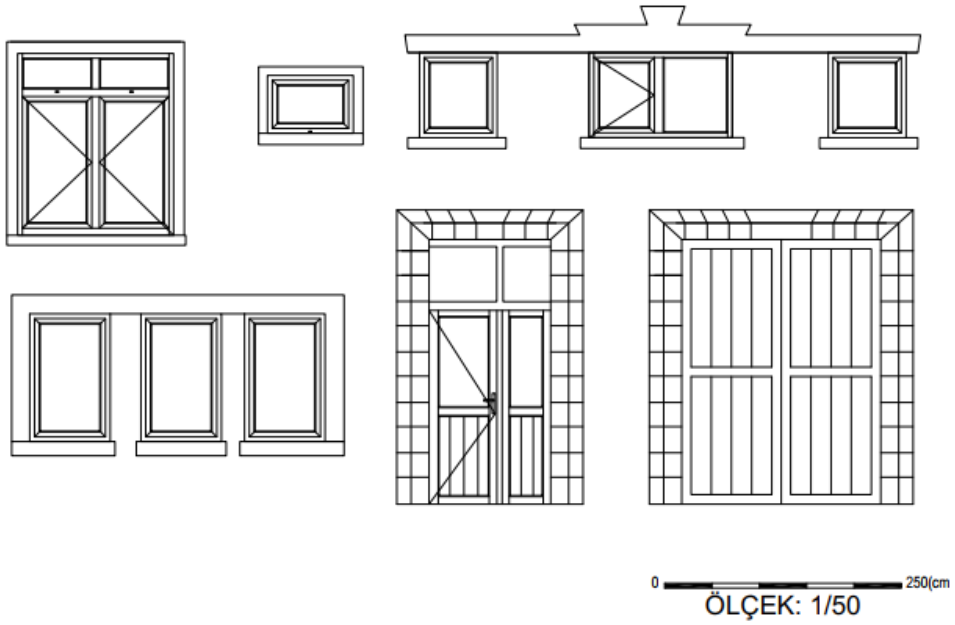
Fotoğraf 69. Kuzey Cepheden. Görünüm. (2019)



Fotoğraf 70. Batı Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle örülen beden duvarlarında, köşelerde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kapı ve pencere kenarları tuğladan olup, alt kattaki kapı ve pencere kenarları 45 derece açıyla yerleştirilerek dıştan içe doğru daraltılmıştır. İdari binanın çatısı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş ve dıştan kiremitlerle kaplanmıştır. Ambarın üzeri içten betonarme kirişler üzerine oturan tavan, dıştan kırma çatı ile kapatılmıştır.



Çizim 18. Gazellidere İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.10. Mezitler Tren İstasyonu

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Balıkesir İli Kepsut İlçesi, Mezitler Köyü

Rakım: 230

İnceleme Tarihi: 05.05.2019

İnşa Tarihi: 1936

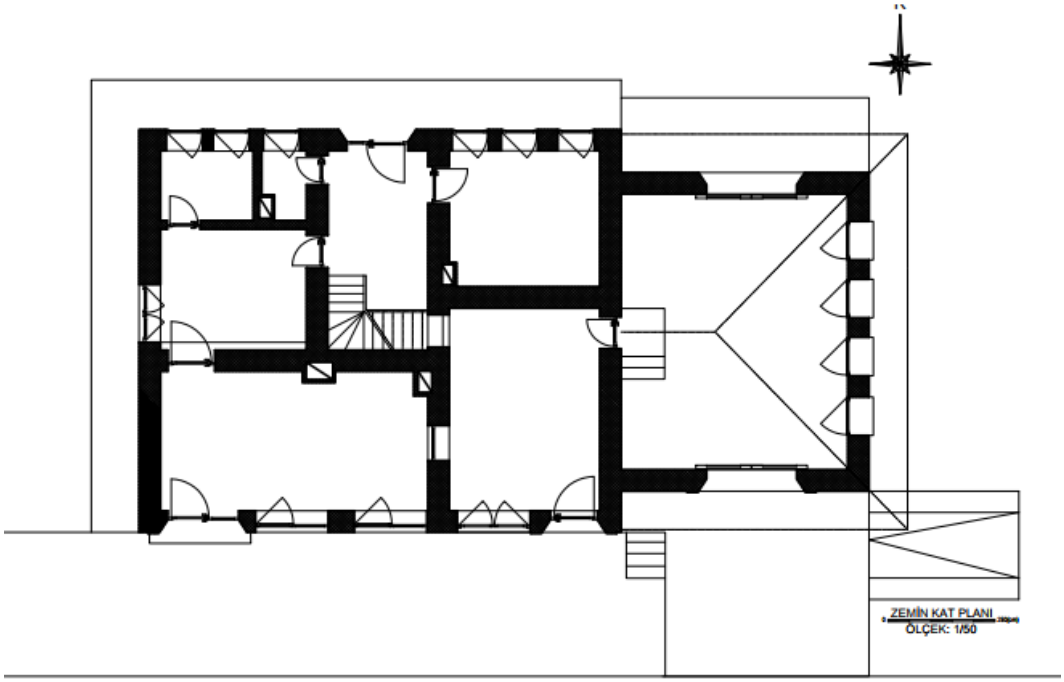
Tanım

Kütahya Balıkesir demiryolu hattının geçtiği Kepsut ilçesi sınırlarında bulunan, bulunduğu köyün ismini taşıyan Mezitler Tren İstasyonu, Gazellidere ile Nusrat İstasyonları arasında olup ara istasyonlardandır. Doğu batı doğrultusunda uzanan istasyon binasında iki katlı idari bina dıştan 11,26 m x 9,43 m ölçülerinde dikdörtgen planlı, tek katlı ambar bölümü dıştan 7,22 m x 5,79 m ölçülerindedir. Yapıda idari bina içten tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambar bölümü içten betonarme kirişler üzerine oturan bir tavan, dıştan da kırma çatı ile örtülmüştür. İstasyon binası tescilli değildir.

İstasyon binası; hareket şefliği, bekleme salonu ve ambar bölümlerinden oluşmaktadır (Fot. 71; Çiz. 19).



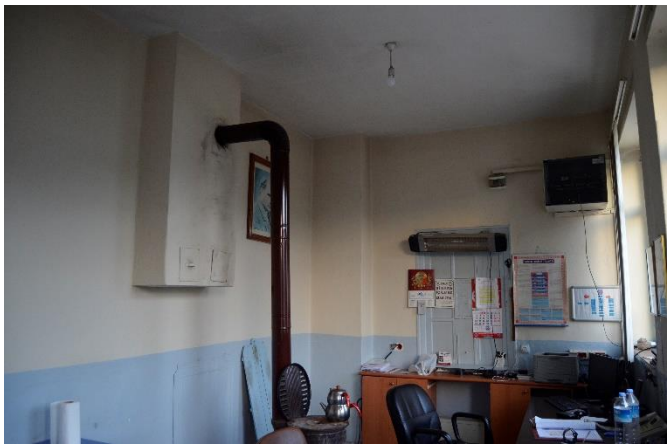
Fotoğraf 71. Mezitler Tren İstasyonu Hat (Güney) Cephesi Genel Görünüm. (2019)



Çizim 19. Mezitler İstasyonu Zemin Kat Planı (M. Pekdemir, 2020).

Plan ve Mimari Özellikler

İki katlı idari binanın zemin katında yer alan bölümlerden birisi olan hareket şefliği (Fot. 72), doğu batı doğrultusunda 6,07 m x 3,27 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Doğu cephesindeki pencere bekleme salonuna açılmaktadır. T.C.D.D. arşivlerindeki plandan farklı olarak, hareket şefliği bölümünün kuzey duvarına kapı açılmıştır. Bu kapıdan kuzeyde bulunan mutfağa geçilmektedir. Bu bölümün doğusundaki kapıdan geçiş mekanına ulaşılmaktadır. Burada karşılıklı olarak konumlanmış tuvalet ve yatak odası vardır.



Fotoğraf 72. Hareket Şefliği. (2019)

Yine T.C.D.D. arşivindeki plandan farklı olarak, bu bölümde üst kata çıkılan merdivenin olduğu kısım kapatılmış olup, merdiven, bekleme salonuna bağlanmıştır. Bu haliyle Mezitler İstasyonu, iç mekânda Değirmisaz İstasyonundan bazı farklılıklar gösterirken Piribeyler İstasyonu ile bakımından benzer özellikleri göstermektedir.

İdari binada zemin katta yer alan bir diğer bölüm de bekleme salonudur (Fot. 73). Kuzey güney doğrultusunda 4,75 m x 3,51 m ölçülerinde dikdörtgen plana sahip mekanda batı duvarın güneyinde bir tane pencere, aynı duvarın kuzeyinde ise üst kattaki lojmana çıkışı sağlayan merdivene açılan kapısı bulunmaktadır. Salonun doğu duvarının kuzeyinde ambara açılan bir kapı daha bulunmaktadır.



Fotoğraf 73. Bekleme Salonu. (2019)

Ambar bölümü idari binanın doğusuna bitişik olarak inşa edilmiştir. 6,46 m x 5,29 m ölçülerinde dikdörtgen planlıdır. Batısındaki bekleme odasıyla ortak kapıya sahip olan ambara aynı zamanda kuzey ve güneydeki büyük kapılardan giriş yapılmaktadır. Doğu duvarda dört tane art arda sıralı pencere bulunmaktadır (Fot. 74).



Fotoğraf 74. Ambar. (2019)

Cepheler

İki katlı idari binanın hatta bakan güney cephesinin zemin katında, boyuna dikdörtgen iki tane kapı, üç tane pencere bulunmaktadır. Birinci katta dört tane enine dikdörtgen biçiminde pencere yer almaktadır. İdari binada zemin ile birinci kat arası yatay düzlemde cepheyi dolanan silme ile ayrılmıştır. Güney cepheye bakan diğer bölüm olan ambarda bir tane dikdörtgen kapı bulunmaktadır.

Ambarın doğuya bakan cephesinde dört tane küçük boyutlu pencere sıralanmaktadır. İdari binanın üst kat doğu cephesinde bir tane enine dikdörtgen biçimli pencere açıklığı yer almaktadır (Fot. 75).

Yapının arka tarafı olan kuzey cephesinin zemin katında; boyuna dikdörtgen biçiminde altı tane pencere ile bir kapı vardır. Cephenin birinci katında ise üç tane küçük boyutlu dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Zemin ile birinci kat arasında yatay bir silme dolanmaktadır. Kuzey cephede ayrıca bir tane de dikdörtgen biçimli ambar kapısı vardır (Fot. 76).

Yapının batı cephesinin (Fot. 77) zemin katında; cephenin ortasına konumlandırılmış bir tane boyuna dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Birinci katta yan yana sıralanmış üç tane enine dikdörtgen pencere yer almaktadır.

Yapının doğu cephesinde; zemin katta dört tane ambara ait pencere bulunurken, idari binanın aynı cepheye bakan birinci katında, cephenin kuzey köşesine yerleştirilmiş bir tane enine dikdörtgen pencere vardır (Çiz. 20).



Fotoğraf 75. Doğu Cepheden Görünüm. (2019)



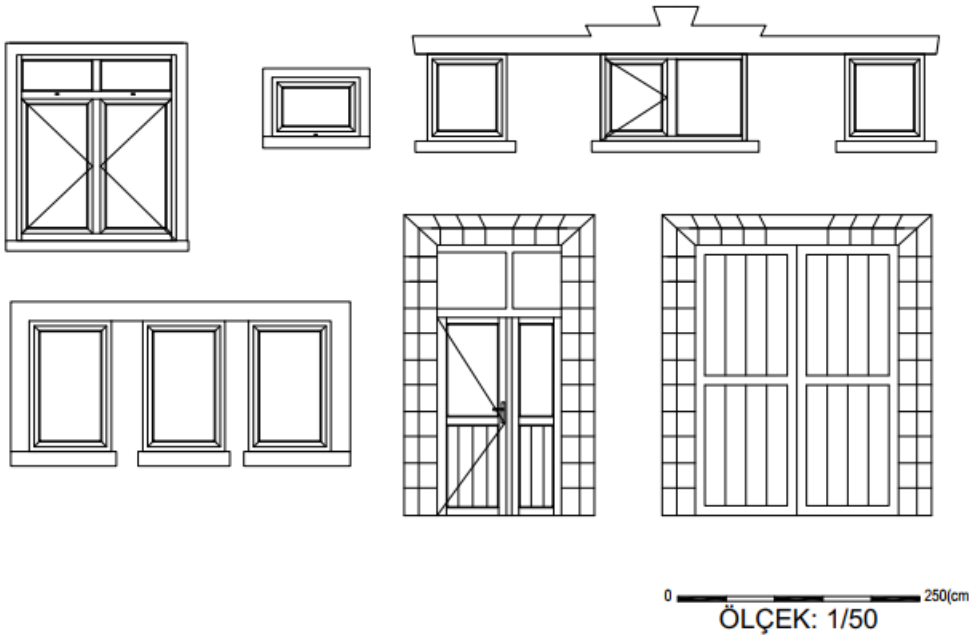
Fotoğraf 76. Kuzey Cepheden Görünüm. (2019)



Fotoğraf 77. Batı Cepheden Görünüm. (2019)

Malzeme ve Teknik

Moloz taşlardan yığma yapım tekniğiyle örülen beden duvarlarında köşelerde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kapı ve pencere kenarları tuğladan yapılmış, alt kattaki kapı ve pencere kenarları 45 derece açıyla yerleştirilerek dıştan içe doğru daraltılmıştır. İdari binanın çatısı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş ve dıştan kiremitlerle kaplanmıştır. Ambarın üzeri içten betonarme kirişler üzerine oturan tavan, dıştan kırma çatı ile kapatılmıştır.



Çizim 20. Mezitler İstasyonu Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

4.11. Balıkesir Tren Garı

İşlevi: Yolcu Binası ve Lojman

Yer: Balıkesir Merkez

Rakım: 131

İnceleme Tarihi: 06.05.2019

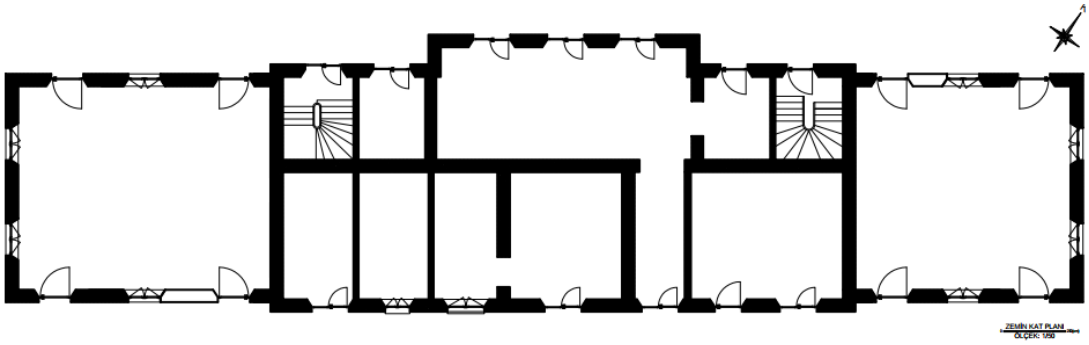
İnşa Tarihi: 1912

Yayın: Sobutay, Lale (1996).

Tanım

Kütahya Balıkesir demiryolu hattının Balıkesir tarafındaki başlangıç istasyonudur. Balıkesir Garı, kuzeyden Bandırma yönüne, güneyden İzmir yönüne ve doğudan Kütahya yönüne giden demiryolu ağının birleşiminde olduğundan kesişim istasyonları gurubundadır. Gar binası; iki katlı, dikdörtgen planlıdır (Çiz. 21). Zemin katta hareket şefliği, bekleme salonu ve idari birim vardır. Birinci kat lojman olarak kullanılmıştır.[22] Yapının üzeri beşik çatı ile örtülmüştür.

Gar binası, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Kurulu tarafından 14.03.1986 tarih ve 2134 sayılı kararı ile tescillenmiştir.



Çizim 21. Balıkesir Gar Planı (M. Pekdemir, 2020).

[22] Balıkesir Gar binası, T.C.D.D. 3. Bölge Müdürlüğüne bağlı olduğundan dolayı araştırma izin kapsamında değildir. Bu nedenle iç mekân çekimlerine izin verilmemiştir.

Plan ve Mimari Özellikler

Gar binasının meydana bakan cephesi kuzeybatı yönündedir. Meydan cephesi (Fot. 78) ve hat cephesindeki (Fot. 79) kapılardan bekleme salonuna girilmektedir. Bekleme salonu kareye yakın dikdörtgen planlı olup yapının en büyük bölümüdür. Bekleme salonu I.ve II.-III. sınıf olarak ayrılmıştır. Ayrıca kadınlara ait bekleme salonu da vardır. Durak (2003, s.126)'da bekleme salonunda ahşap bir asma tavandan söz etmektedir.

Yapının zemin katında bekleme salonundan başka gar şefliği ve hareket şefliği ve gişe mekanları vardır (Fot. 80). Üst kata içerideki merdivenlerden çıkılmaktadır. Yapının tek katlı bölümlerinde ise bagaj, gar müdürlüğü ve bürolar bulunmaktadır.

Cepheler

İki katlı gar binasının meydan cephesi; dışa taşkın ve üzeri dik bir çatı ile örtülerek vurgulanmıştır. Simetrik bir görünüme sahip olan gar binasında iki katlı bölümlerin yanları tek katlı olup tek katlı bölümlerin üzeri teraslıdır. Gar binasında bütün cephelerde basık kemerli, kilit taşları vurgulanmış kapı ve pencereler bulunmaktadır. Kapı ve pencere söveleri ile yapının beden duvarlarında köşeler kaplama taşlarının farklı şekilde dizilmesiyle hareketlendirilmiştir (Fot. 81; Çiz. 22).

Malzeme ve Teknik

Gar binası, yığma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Yapının kapıları ahşaptandır. Çatısı kiremitlerle kaplanmıştır. Yolcu bekleme salonunun zemini mozayik kaplıdır.



Fotoğraf 78. Balıkesir Gar, Meydan Cephesinden Görünüm.

(2019)



Fotoğraf 79. Balıkesir Garı. Hat Cephesinden Görünüm.

(2019)

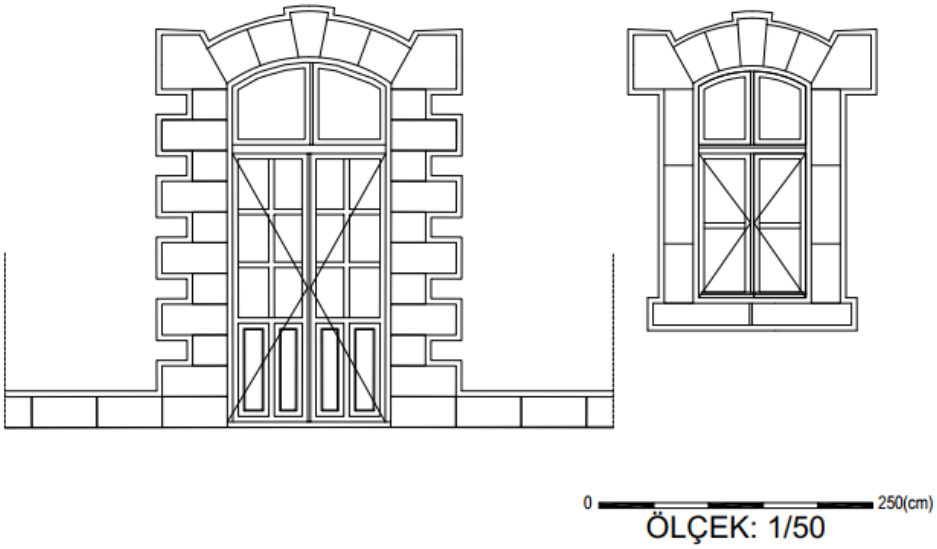


Fotoğraf 80. Hat Cephesi. Gar Müdürlüğü, Büro, Hareket Şefliği, Bekleme Salonu.

(2019)



Fotoğraf 81. Kapı. Ayrıntı. (2019)



Çizim 22. Balıkesir Garı, Kapı ve Pencere Biçimleri (M. Pekdemir, 2020).

5. DEĞERLENDİRME

İngiltere'de Sanayi Devrimi'nin gerçekleşmesiyle başlayan süreçte hammadde arayışları ve ürün taşımacılığında ortaya çıkan sorunlar, 19. yüzyılın ortalarında yine İngiltere'de modern anlamda ilk demiryolunun ortaya çıkmasıyla çözüme kavuşmuştur. Bu ulaşım modeli önce ABD ve Avrupa'ya ardından bütün dünyaya yayılmıştır. Demiryolları sayesinde zaman ve mekân kavramı değişime uğramış, ürünlerin taşınması daha hızlı olurken bir yerden bir yere gitmek de daha hızlı hale gelmiştir. Yeni bir ulaşım modeli olarak demiryolu büyük ilgi görmüş, yapımı dünya genelinde hız kazanmıştır. Böylece 1860-1914 yılları arasında toplamda 1.339.000 km. demiryolu inşa edilmiştir (Kösebay Erkan, 2007, s. 8).

Dünyadaki gelişmelere ayak uyduramayan, ekonomik ve siyasi anlamda zor durumda olan Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu yapımı Avrupalı şirketler yoluyla olmuştur. Osmanlı döneminde demiryolu yapımı ekonomik, askeri, siyasi ve dini nedenlerden dolayı önemli bir devlet politikası olmuştur. İngilizler tarafından 1851 yılında yapımına başlanan Kahire-İskenderiye hattı Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu hattıdır. Yine İngilizler tarafından 1856 yılında yapımına başlanan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) hatları Anadolu'daki ilk demiryolu hatları olarak karşımıza çıkmaktadır (Kahya, 1988, s. 211; Akpınar, 2010, s. 85). Osmanlı döneminde demiryolu yapımında daha sonra Fransızlar ve özellikle II. Abdülhamid döneminde Almanlar etkin rol oynamışlardır. Osmanlı Devleti yabancı şirketlere demiryolu yapımı için çoğu zaman kilometre garantisi vermiştir. Ayrıca demiryolu güzergahlarında bulunan maden yataklarının imtiyazı da yabancı şirketlere verilmiştir (Albayrak, 1995, s. 6-20).

Böylece şirketler bu anlaşmalardan büyük kazançlar elde ederken Osmanlı hazinesi ise zarar etmeye başlamıştır. Osmanlı döneminde, Rus işgalinde inşa edilen 356 kilometre uzunluğuna sahip olan Erzurum-Sarıkamış-Sınır demiryolu hattı dışında Osmanlı İmparatorluğu'nun öz sermayesi ile yaptığı 1564 kilometre uzunluğundaki Hicaz demiryolu ve Avrupalı şirketler tarafından inşa edilmiş olan 6778 kilometre demiryolu ağı ile birlikte toplam 8343 kilometrelik demiryolu hattı yapılmıştır (Yıldırım, 2002, s. 322).

Cumhuriyet dönemi demiryolu politikalarının, Osmanlı döneminden farklı olduğu görülmektedir. Bu dönemde, yabancı şirketlerin yapmış oldukları hatlar bir yandan satın alınarak millileştirilirken, diğer taraftan inşaat politikası gereğince yeni demiryolu hatları yapılmıştır. Bu hatlardan birisi de tez çalışmamızın konusunu oluşturan Kütahya-Balıkesir demiryolu hattıdır. 1927 yılında başlayan inşaat 1932 yılında tamamlanarak hattın açılışı gerçekleştirilmiştir. Hattın açıldığı tarihlerde hat üzerindeki istasyon sayısı 20'dir.

Kütahya-Balıkesir Demiryolu hattı üzerindeki istasyon yolcu binalarına bakıldığında iki farklı mimari dönem özelliği görülmektedir. Soma-Bandırma hattı üzerinde bulunan Balıkesir Gar binası, Eskişehir-Konya hattı üzerinde yer alan Alayunt İstasyonu ile demiryolunun Kütahya'ya uzatıldığı şube hattı üzerindeki Kütahya Gar binası Osmanlı döneminde inşa edilmiştir. Kütahya (Alayunt)-Balıkesir hattı üzerinde bulunan diğer istasyon binaları Cumhuriyet döneminde inşa edilmişlerdir.

5.1. İstasyonların Tarihlendirilmesi

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının Kütahya tarafındaki başlangıç istasyonu olan Alayunt İstasyonu, Osmanlı döneminde yapılan Anadolu Demiryolları'nın bir bölümü olan Eskişehir-Konya hattı üzerinde bulunmaktadır. Hattı yapacak olan Anadolu Demiryolu Şirketi 1894 yılının Mart ayında kurulmuştur. Demiryolu inşaatı 29 Temmuz 1896 tarihinde tamamlanmıştır (Özyüksel, 1988, s. 87-90). Eskişehir-Konya arasındaki demiryolu güzergahında bulunan Alayunt İstasyonu'ndan, 1894 yılında Kütahya'ya doğru dal şeklinde uzatılan bir şube hattı yapılmıştır. Alayunt İstasyonu'nun inşaatının da bu tarihlerde tamamlandığı düşünülmektedir. İstasyon binalarının inşası, genellikle üzerinde bulundukları hattın döşenmesinden sonra gerçekleşmektedir. Bu nedenle Alayunt İstasyon Binası'nın 1894 yılından sonra inşaatına başlandığı anlaşılmaktadır. Alayunt İstasyonu ile aynı plan tipine sahip olan Kütahya Gar Binası da bu tarihlerde yapılmış olmalıdır. T.C.D.D. 7. Bölge Müdürlüğü Emlak Beyannamelerinde[23] hat üzerindeki binaların yapım tarihleri verilmiştir. Günümüzdeki gar binası özgün değildir. Beyannamelere göre günümüzdeki gar binası

[23] T.C.D.D. 7. Bölge Müdürlüğü Emlak Beyannameleri devam eden metinde "kurum arşivi" olarak kısaltılarak ifade edilecektir.

1972 tarihlidir. Gar sahasında yer alan ambar binaları ile hangar binası 1895 yılında yapılmıştır. Buradan hareketle eski Kütahya Gar Binası'nın 1895 yılında yapıldığı anlaşılmaktadır.

Cumhuriyet döneminde inşa edilen Kütahya-Balıkesir hattının Kütahya tarafındaki inşaatı 1927 yılı Ağustos ayında başlamıştır. İnşaat 1 Aralık 1928 yılında Tavşanlı'ya ulaşmıştır. Kütahya Gar ile Tavşanlı İstasyonu arasında bulunan Köprüören İstasyonu, kurum arşivine göre 1929 yılında hizmete girmiştir. Dolayısıyla istasyon binasının, hattın tamamlanmasından sonra ya da tamamlanmasına yakın inşa edilmeye başlandığı anlaşılmaktadır. Hat güzergahında Köprüören İstasyonu'ndan sonra Tavşanlı İstasyonu gelmektedir (Fot. 82). Günümüzdeki bina kurum arşivine göre 1972 yılında yapılmıştır. Yıkılan eski istasyon binası hakkında inşa tarihi bulunmamaktadır. Fakat 1 Aralık 1928 yılında hattın inşaatının Tavşanlı'ya gelmesiyle hizmete açıldığı bilinmektedir. Ayrıca kurum arşivinde istasyon sahasında bulunan yapıların yapım tarihleri verilmiştir. Buna göre; 1929 yılında makasçı kulübesi, 1930 yılında lojman olarak kullanılan konut binasının yapıldığı yazmaktadır. İstasyon binası da bu tarihlerde yapılarak hizmete girmiş olmalıdır.



Fotoğraf 82. Tavşanlı İstasyon Binası İnşaat Fotoğrafı.
Tarihi Bilinmiyor (Metin Ertekin Arşivi)

Hat üzerinde bulunan bir diğer istasyon olan Emirler İstasyonu kurum arşivine göre 1928 yılında inşa edilmiştir. Hattın Tavşanlı-Değirmisaz bölümü 11 Mart 1930'da işletmeye açılmıştır. Yine kurum arşivinde Değirmisaz İstasyon Binası'nın inşa tarihi olarak 1930 yılı geçmektedir (Fot. 83).



Fotoğraf 83. Değirmisaz İstasyonu. 1947
(Gülümser Korukoğlu Yetenç Arşivi).

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının Tavşanlı ilçe sınırları içerisindeki bir diğer istasyonu da Balıköy İstasyonu'dur. Kurum arşivine göre yapı 1929 yılında inşa edilmiştir. Aynı arşivde Gökçedağ İstasyonu 1954, Piribeyler İstasyonu 1929, Dursunbey İstasyonu 1929, Gazellidere İstasyonu 1929, Mezitler İstasyonu 1936 yılında inşa edilmiştir.

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının son durağı olan Balıkesir Gar Binası, Osmanlı döneminde yapılan İzmir-Kasaba Demiryolu hattının bir uzantısı olan Soma-Bandırma hattı üzerinde bulunmaktadır. Gar binası 1911 yılında tasarlanmış, 1912 yılında hizmete girmiştir (Sobutay, 1996; Durak, 2003, s.126).

5.2. Plan ve Mimari Özellikler

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki gar ve istasyon binaları Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi olmak üzere iki farklı dönemde yapılmıştır. Osmanlı dönemine ait olan Alayunt İstasyonu ile eski Kütahya ve Balıkesir Gar Binalarının ortak özellikleri; iki katlı, dikdörtgen planlı, beşik çatılı örtü sistemine sahip olmalarıdır. Bunlardan Balıkesir Gar Binası'nda, meydan cephesindeki giriş ekseninin üzeri üçgen alınlıklı olup anıtsal bir görünüme sahiptir. Bu plan ve cephe tipi, Uşak, Konya ve eski Afyon Şehir Gar Binalarında da görülmektedir (Fot. 84a,b).



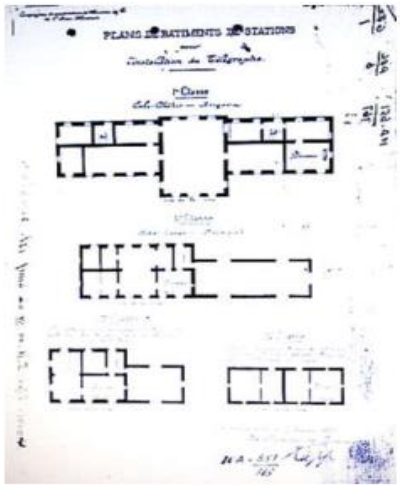


Solda: Fotoğraf 84a. Balıkesir Garı, Meydan Cephesi. (2019)

Sağda: Fotoğraf 84b.Afyon Şehir Garı, Meydan Cephesi.

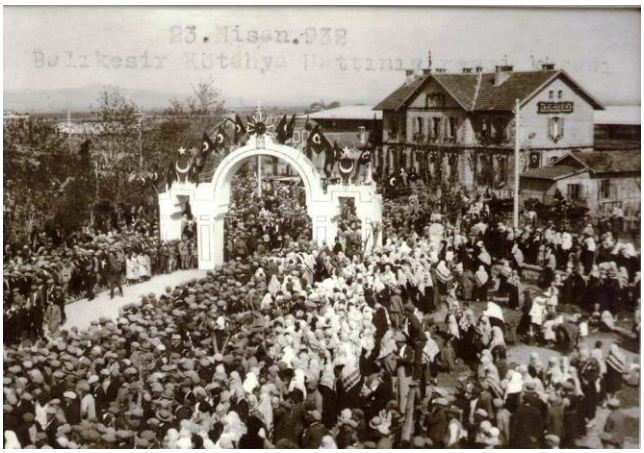
(https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/afyonkarahisar/kulturenvanteri/afyon-sehr-zmr-stasyonu (Erişim Tarihi: 21.04.2020)

Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından 1899 yılında hazırlanan çizimde dört tip istasyon planı görülmektedir (Çiz. 23). Balıkesir Gar binası I. sınıf tipindedir. Bu tip gar ve istasyonlar büyük merkezlerde inşa edilmişlerdir.



Çizim 23. Almanların 1899 tarihli planları
(Kösebay, Erkan, 2007, s. 119).

Balıkesir Gar Binası'nın eski fotoğraflarına bakıldığında (Fot. 85a, b) batı cephedeki terasın olmadığı, sonradan eklendiği, doğu cephedeki teras bölümünün de ilerleyen yıllarda genişletildiği anlaşılmaktadır.

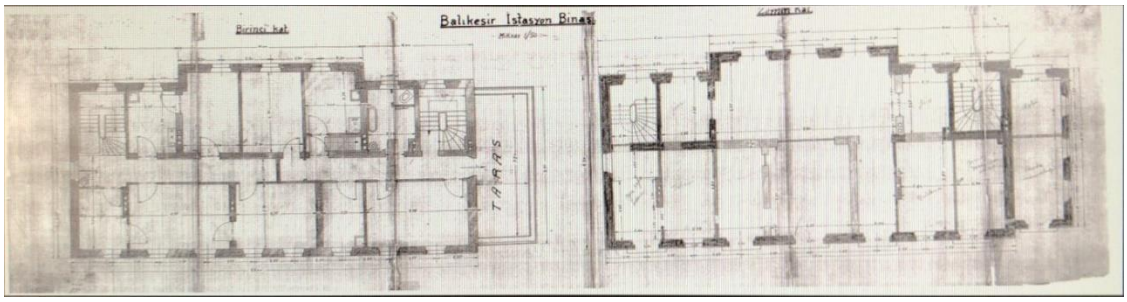


Fotoğraf 85a. 1932 yılında Balıkesir Gar Binası.
(http://www.eskiturkiye.net/2945/balikesir#lg=0&slide=0)
(Erişim Tarihi: 21.04.2020)



Fotoğraf 85b. 1930'lu yıllarda Balıkesir Gar Binası.
(http://balikesirtarihkultur.blogspot.com/2018/11/balikesir-eski-resimleri.html)
(Erişim Tarihi: 21.04.2020)

Balıkesir Gar Binası'nın mekân örgütlenmesine bakıldığında, meydan cephesi girişindeki kapı büyük bir bekleme salonuna açılmaktadır. T.C.D.D. arşivlerinden elde edilen planda (Çiz. 24) bekleme salonu yapının simetrik aksına konumlandırılmış, iki yanında diğer birimler yer almıştır. Üst kat lojman olarak kullanılmaktadır. Günümüzdeki planda yapının doğu ve batı yönünden genişletildiği görülmektedir. Gar binası geçici bir süre bölge müdürlüğü hizmeti binası olarak da kullanıldığından mekân kurgusunda değişmeler yaşandığı gözlenmektedir.



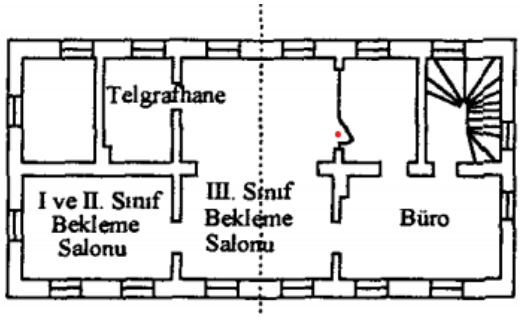
Çizim 24. Balıkesir Gar Binası Zemin Kat ve Birinci Kat Planı. (T.C.D.D. Arşivi)

Alayunt İstasyonu ve eski Kütahya Garı (Fot. 86a, b) aynı plana sahip, iki katlı, beşik kemerli örtü sistemine sahip yapılardır. Eski Kütahya Gar Binası günümüze ulaşamamıştır. Durak (2003, s. 188)'da eski Kütahya Garı'nın planı yer almaktadır (Çiz. 25). Bu plana göre; zemin katta I.- II. Sınıf ve III. sınıf iki tane bekleme salonu bulunmaktadır. Hat üzerinde bulunan Cumhuriyet dönemine ait istasyon binalarının bekleme salonlarında sınıf ve kadın erkek ayrımı görülmemektedir.





Fotoğraf 86a. Kütahya Gar, 1920'li yıllar. Fotoğraf. 86b. Kütahya Gar, 1935 yılı. (Metin Ertekin Arşivi)



Çizim 25. Kütahya Gar Planı. (Durak, 2003, s.188).

Aynı yayında Alayunt İstasyonu ile ilgili planda, dikdörtgen planlı istasyon binasının girişi, güney cephedeki kısa kenardan sağlanmaktadır. Bekleme salonuna bu giriş kapısından geçilmektedir. Günümüzde ise giriş doğu cepheden sağlanmaktadır. Yine

bekleme salonu yapının doğu cephesine alınmıştır. Kuzey cepheye bitişik olan ambar bölümünün ise sonradan eklendiği anlaşılmaktadır. Yapının üst katı lojman olarak kullanılmaktadır. Kütahya Gar ve Alayunt İstasyon binaları Almanların planlarındaki II. Sınıf istasyon tiplerine örnektir.

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattındaki Cumhuriyet dönemine ait istasyon binaları genellikle hattın inşaatıyla birlikte yapılmışlardır. 1954 yılında inşa edilen Gökçedağ Tren İstasyonu dışında incelenen diğer istasyonlar iki farklı tip proje olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu plan tiplerinden ilki; idari binanın iki katlı, yan mekanların tek katlı olduğu yapılardır. Hat üzerindeki istasyonlardan, Köprüören, Emirler, Balıköy, Dursunbey İstasyonları ile incelenemeyen; Tavşanlı, Demirli, Nusrat ve Çandır İstasyonları bu tipe örnektir. Bu plan tipleri Cumhuriyet dönemindeki diğer hatlarda bulunan istasyonlarda da görülmektedir (Fot. 87) (Fot. 88) (Fot.89). Diğer plan tipi; idari binanın iki katlı olup bitişiğinde tek katlı ambarın bulunduğu plan tipidir. Bu plan tipi hat üzerinde; Değirmisaz, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonlarında görülmektedir. Bunlar ara istasyonlardır. Almanların planlarından III. Sınıf istasyon plan tipi bu istasyonlarda uygulanmıştır. Cumhuriyet döneminde yapılan istasyon binalarında bu plan tipinde birçok örnek bulunmaktadır (Fot. 90)



Fotoğraf 87. 1934 yılında Niğde İstasyonu (tarihtarih.com).
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)



Fotoğraf 88. 1930'lu Yıllarda Karabük İstasyonu (Göktaş Kaya, 2017).



Fotoğraf 89. Şarkışla Tren İstasyonu.
(https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Sarkisla_Tren_Istasyonu.jpg)
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)



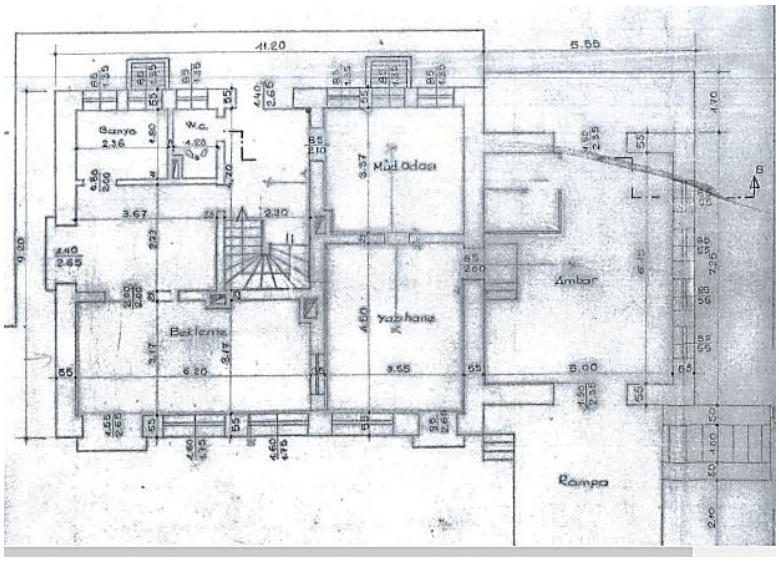
Fotoğraf 90. İncesu Tren İstasyonu.
(https://mapio.net/pic/p-43998776/)
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)

Anadolu'daki gar ve istasyon binaları, Avrupa'daki yapılara göre daha küçük boyutlu binalardır. Osmanlı dönemindeki istasyon binaları, hattı inşa eden batılı şirketler tarafından, maliyetleri düşürüp yüksek kârlar elde etmek üzere tasarlanmıştır. Kütahya-Balıkesir hattındaki istasyon binaları ise inşa edildikleri yıllarda dünya genelindeki ekonomik kriz dönemi[24] ve II. Dünya Savaşı'na denk gelmiştir. Bu nedenle bu binalar küçük boyutlu sade yapılar şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

[24] 1929 yılı ekonomik buhranı için bknz: Tekeli, İ., İlkin, S. (1983). *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadî Politika Arayışları.* Ankara: ODTÜ Yayınları.

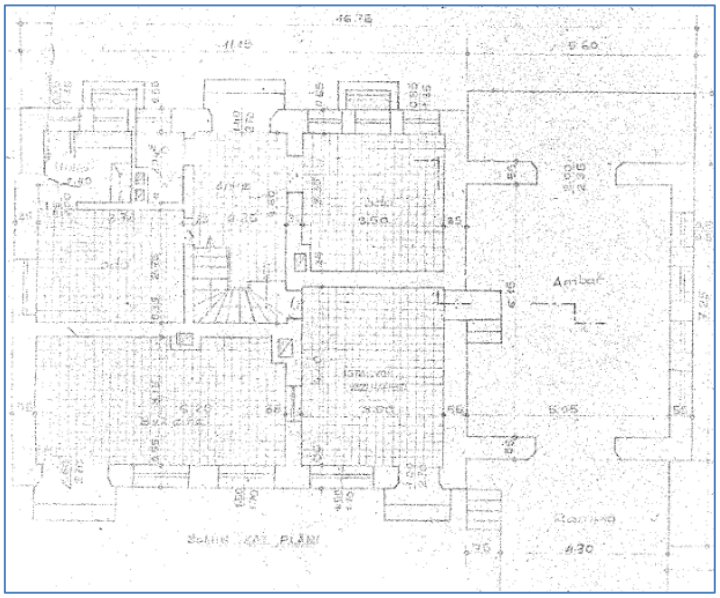
Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki incelenen istasyon binalarında, iki katlı idari binada; zemin kat bekleme salonu, hareket şefliği ve servis mekanları, üst kat lojman olarak kullanılmıştır. Ambar bölümleri yapıyla birlikte inşa edilmişlerdir. Bekleme salonlarında sınıf ayrımı ya da kadınlara ait haremlik bölümlere rastlanmamıştır.

Kurum arşivindeki planlar ile araştırmada elde edilen rölöve çizimleri karşılaştırıldığında bazı istasyonlarda yer değişikliklerine rastlanmıştır. Aynı plan tipine sahip olan Değirmisaz, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyon Binalarının mekân örgütlenmesinde farklılıklar görülmektedir. Bu istasyonlarda günümüzde hareket şefliği olarak kullanılan mekânın, kurum arşivinde Değirmisaz İstasyonu'na ait 1969 tarihli plana göre önceden bekleme salonu olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. İstasyonların günümüzde bekleme salonu olarak kullanılan bölümün kuzeyindeki odalar, plana göre müdür odasıdır. Ayrıca yapının batı yönünde servis bölümlerine açılan kapısı yer almaktadır (Çiz. 26). Değirmisaz İstasyonu'nun hareket şefliği bölümü, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonlarından farklılık göstermektedir. Özgününde doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı olan hareket şefliği, günümüzde kuzey duvarın yıkılıp betonarme bir kirişle kuzeydeki servis bölümlerine açılmasıyla "L" plan özelliğine sahip olmuştur. Bekleme salonu günümüzde 1969 yılı planıyla aynı plan özelliğini göstermektedir.



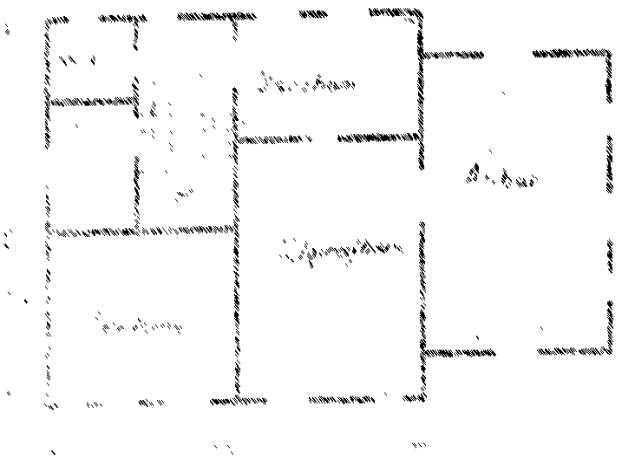
Çizim 26. Değirmisaz İstasyonu 1969 yılı Planı (T.C.D.D.).

Kurum arşivinde Piribeyler İstasyonu'na ait 1969 tarihli bir başka plan daha vardır (Çiz. 27). Plana göre; bekleme salonu olarak belirtilen mekân günümüzde hareket şefliği olarak kullanılmaktadır. Doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı olan bölüme sonradan kapı açılarak kuzeydeki servis birimlerine geçiş sağlanmıştır. Planda yapının batı cephesindeki kapı da günümüzde duvarla örülerek kapatılmıştır. Kurum arşivindeki plana göre, günümüzdeki bekleme salonunda değişiklik yapılmamıştır. Bu haliyle Değirmisaz İstasyonu bekleme salonu ile aynı plandadır.



Çizim 27. Piribeyler İstasyonu 1969 Planı (T.C.D.D.).

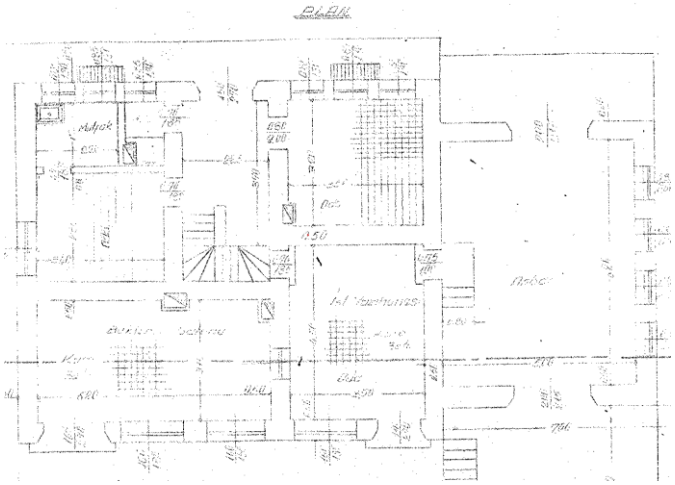
Kurum arşivlerinde Gazellidere İstasyonu'na ait temel planı yer almaktadır (Çiz. 28). Kısmen anlaşılan ve tarihi belirsiz plana göre günümüzde hareket şefliği olan bölüm bekleme salonudur. Doğu batı doğrultusunda dikdörtgen planlı olan bölüme güney cephedeki kapıdan geçilmektedir. Günümüzde kuzey cephede kapı açıklığı vardır. Aynı plana göre; günümüzde bekleme salonu olan bölümün kuzey duvarı müdür odasına açılmaktadır. Günümüzde kuzey duvardaki kapı duvarla örülerek kapatılmış, batı duvara açılan kapı üst kata çıkılan merdivene geçişi sağlamaktadır.



Çizim 28. Gazellidere İstasyonu Planı. Tarihi bilinmiyor (T.C.D.D.).

Bu plan tipindeki son istasyon Mezitler İstasyonu'dur. Kurum arşivlerinden istasyona ait tarihi bilinmeyen bir plan elde edilmiştir (Çiz. 29). Plana göre; günümüzdeki hareket şefliğinin önceden bekleme salonu olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Doğu batı doğrultusunda dikdörtgen planlı bekleme bölümünün kuzey duvarının batısında kapı açıklığı bulunmaktadır. Plana göre günümüzde bekleme salonu olarak kullanılan bölüm hareket şefliğidir.

Ayrıca aynı tipteki diğer üç istasyona ait planlardan farklı olarak Mezitler İstasyon planında; yapının batı cephesinde kapı açıklığı yerine pencere açıklığı olduğu görülmektedir. T.C.D.D. arşivindeki 1969 tarihli Değirmisaz ve Piribeyler İstasyonu'na ait planlardaki kapı açıklığı özgün planda penceredir. Kurum arşivindeki tarihsiz Mezitler İstasyon planının 1969 yılındaki planlardan farklı olmasından dolayı 1969 yılından sonraki onarımlarda istasyonların batı cephesindeki kapıların pencereye çevrildiği anlaşılmaktadır.



Çizim 29. Mezitler İstasyonu Planı. Tarihi bilinmiyor (T.C.D.D.)

Cumhuriyet döneminde yapılan birçok hat üzerindeki istasyonda bu plan tipine rastlanmaktadır. 1899 tarihli Alman planlarına göre III. sınıf istasyonlar grubunda olan bu tip istasyonlar, Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı güzergahında daha çok küçük yerleşim yerlerinde tercih edilmişlerdir. Bu plan tipinin farklı tasarımlarına da rastlanmaktadır. Elazığ'ın Baskil ilçesindeki Baskil (Fot. 91) ve Kuşsarayı (Fot. 92) İstasyonları ile Fevzipaşa-Diyarbakır hattı üzerinde bulunan Nurdağ (Fot. 93) İstasyonu bu plan tipinin farklı tasarlanmış biçimleridir. Bu istasyonların ambar bölümünün üzeri teras şeklinde düzenlenmiştir. Teras uygulamasının, bölgenin iklim koşullarından dolayı olduğu düşünülebilmektedir. Benzer uygulama başka plan tiplerinde de görülmektedir.



Fotoğraf 91. Baskil Tren İstasyonu 1930'lu yıllar.
(https://www.facebook.com/baskil023/posts/1200514410100196/)
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)



Fotoğraf 92. Kuşsarayı Tren İstasyonu.
(https://mapio.net/pic/p-63067151/)
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)



Fotoğraf 93. Nurdağ Tren İstasyonu.
(https://tr.foursquare.com/v/nurdagtrenistasyonu)
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerinde, Cumhuriyet döneminde yapılan diğer istasyon plan tipi; idari binanın iki katlı, yan mekanların tek katlı olduğu istasyonlardır. Hat üzerindeki Köprüören, Emirler, Balıköy, Dursunbey ile incelenemeyen; Demirli, Tavşanlı, Nusrat ve Çandır İstasyonları bu plan tipindedir. İncelenemeyen istasyonlardan Tavşanlı İstasyonu, günümüze ulaşamamış olup günümüzdeki yapı 1972 tarihlidir. Köprüören, Emirler, Balıköy ve Dursunbey İstasyonları'ndaki mekân örgütlenmesine bakıldığında; iki katlı idari binada alt kat hareket şefliği ve bekleme salonu, üst kat lojman olarak kullanılmaktadır. Tek katlı yan bölümlerden birisi ambar, diğeri idari ofis olarak değerlendirilmiştir.

Bu plan tipinde hareket şefliği ve bekleme salonunun yerleri, hat üzerindeki diğer plan tipindeki Değirmisaz, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonlarındaki gibi değişiklik göstermemiş, özgün planını korumuştur. Köprüören, Emirler, Balıköy İstasyonları, idari binadaki mekân kurgusu bakımından diğer tip plandaki istasyonlara göre özgünlüğünü daha iyi korumuşlardır. Fakat yan bölümlerde özgün plandan farklı eklemeler görülmektedir. Bu eklemelerden birisi Dursunbey İstasyonu'nda görülmektedir. İstasyonun ambar bölümü sonraki yıllarda genişletilmiştir. Hat üzerinde bulunan ve günümüze ulaşamayan Tavşanlı İstasyonu ile Türkiye geneline bakıldığında, Karabük (Göktaş Kaya, 2017) (Fot. 94) ve Niğde (Özmertyurt, 2018) (Fot. 95) Tren İstasyonlarının da zamanla eklemelerle genişletildiği anlaşılmaktadır.

Hat üzerindeki bu plan tipine sahip istasyonlardan olan Emirler İstasyonu'nda da bazı değişiklikler görülmektedir. İstasyonun kuzey ve güney cepheleri, hat üzerindeki aynı plana sahip istasyonlardan farklıdır. İstasyon binasının zemin katında bulunan kemer içleri doldurulmuştur. Yapının doğu cephesindeki ofis kısmı ise sonraki yıllarda genişletilerek lojman mekânına dönüştürülmüştür.



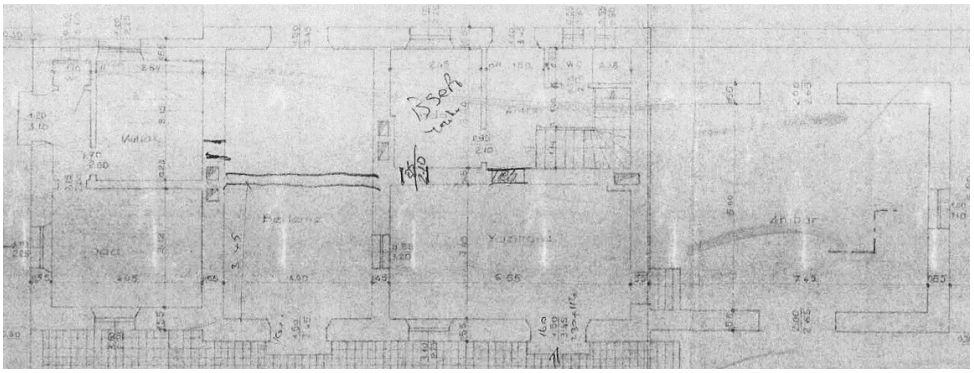
Fotoğraf 94. Günümüzde Karabük İstasyonu (Göktaş Kaya, 2017).



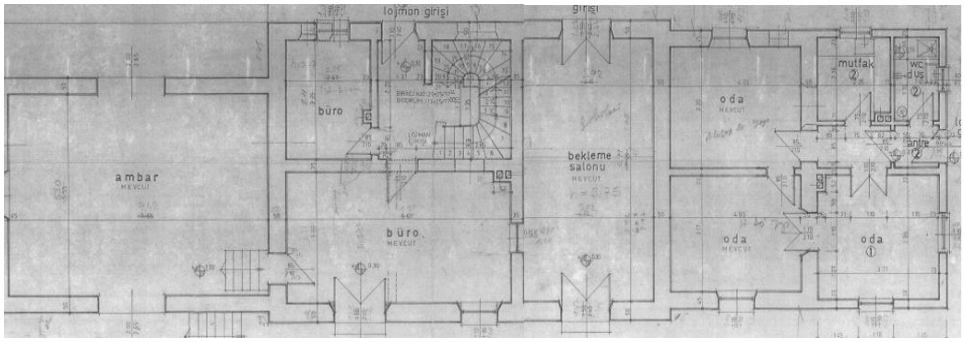
Fotoğraf 95. Günümüzde Niğde İstasyonu
(https://www.neredekal.com/nigde-tren-gari/) (Erişim Tarihi: 25.05.2020)

Kurum arşivlerindeki Balıköy İstasyon planı (Çiz. 30) ile saha çalışması sırasındaki gözlemler ve çıkartılan rölöve çizimleri karşılaştırıldığında, mekân örgütlenmesindeki en önemli değişiklik Balıköy ve Köprüören İstasyonlarının bekleme salonlarında görülmektedir. Bu iki istasyonun bekleme salonları, özgün plana göre kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı iken günümüzde dikdörtgen planlı mekanların duvarla ayrıldığı tespit edilmiştir. Bekleme salonlarının boyutları küçülürken duvarın diğer tarafları iki katlı idari binanın yanındaki tek katlı mekanlara bağlanmıştır. Kurum arşivindeki 1969 tarihli bu planda, bekleme salonunun değiştirilmeden önceki durumu görülmektedir. Plan üzerinde sonradan el yazısı ile değiştirmeler yapıldığı görülmektedir. Buna göre; Balıköy İstasyonu'nun bekleme salonu, 1969 yılı ya da sonrasında gerçekleşen onarımlarda bölünerek, özgün plandan farklı bir görünüm kazandırıldığını düşündürmektedir.

Emirler ve Dursunbey İstasyonlarının bekleme salonları ise günümüzdeki durumlarına bakıldığında, kurum arşivindeki planlardan (Çiz. 31) farklılık göstermeyip özgünlüklerini korumuşlardır.



Çizim 30. Balıköy İstasyon Planı. 1969 tarihli (T.C.D.D.).



Çizim 31. Emirler İstasyonu Planı. Tarihi bilinmiyor (T.C.D.D.).

Hat üzerindeki istasyonlardan günümüze ulaşamayan Tavşanlı Tren İstasyonu da iki katlı idari bina ve yan bölümleri tek katlı mekanlardan meydana gelmiştir. İstasyona ait eski fotoğraflarda, özgün planda sonradan eklemeler yapıldığı görülmektedir (Fot. 96a,b,c).



Fotoğraf 96a. 1930'lu Yıllarda Tavşanlı İstasyonu
(Alihan Özbey Arşivi).



Fotoğraf 96b. Tavşanlı İstasyonu Meydan Cephesi
(Serdar Mümtazoğlu Arşivi).



Fotoğraf 96c. Tavşanlı İstasyonu, Meydan Cephesi. Yan Mekân Eklentileri (Metin Ertekin Arşivi).

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerinde bulunan, Köprüören, Emirler, Tavşanlı, Balıköy ve Dursunbey İstasyonları, III. sınıf istasyonlardan farklı olarak, ilçe merkezlerinde ve daha kalabalık yerleşim yerlerinde tercih edilmişlerdir. Bu istasyonlardan özellikle Tavşanlı ve Dursunbey İstasyonları zaman içerisinde eklentilerle genişletilmiştir. Cumhuriyet döneminde inşa edilen diğer hatlarda da bu plan tipi uygulanmıştır. Uygulanan bu plan tipi, ilkim özelliklerine göre de tasarlanmışlardır. Kahramanmaraş ve Gaziantep gibi güney bölgesi iklim özelliklerine sahip illerde bu tasarım uygulanmıştır. Bu tasarıma, Fevzipaşa İstasyonu (Fot. 97), Türkoğlu İstasyonu (Fot. 98), Gölbaşı (Fot. 99) ve Yolçatı (Fot. 100) İstasyonları örnektir.



Fotoğraf 97. Fevzipaşa İstasyonu (https://mapio.net/pic/p-10104433/).

(Erişim Tarihi: 25.05.2020)



Fotoğraf 98. Türkoğlu İstasyonu.
(https://vymaps.com/TR/T-rko-lu-Tren- stasyonu-87812/)
(Erişim Tarihi: 25.05.2020)



Fotoğraf 99. Gölbaşı İstasyonu.
(https://mapio.net/pic/p-47678602/) (Erişim Tarihi: 25.05.2020)



Fotoğraf 100. Yolçatı İstasyonu.
(https://www.elazigsonhaber.com/) (Erişim Tarihi: 25.05.2020)

Türkiye'de demiryolları 1950 yılından sonra etkisini yitirip yerini karayollarına bırakmıştır. Yeni hat inşaatlarının yapılmadığı bu dönemde inşa edilen istasyon binalarında herhangi bir üslup kaygısı güdülmemiştir. Gökçedağ İstasyonu ile incelenemeyen Sindirler İstasyonu bu istasyonlardandır. Tek katlı sade tasarlanmış olan bu iki istasyon, hat güzergahında yer alan Cumhuriyet dönemine ait iki farklı tip istasyon projelerinden farklıdır. Gökçedağ İstasyonu; hareket şefliği, bekleme salonu ve ambardan meydana gelmektedir.

5.3. Cephe Düzeni

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki Osmanlı dönemine ait gar ve istasyon binaları ile Cumhuriyet dönemine ait istasyon binalarının cephe düzenlerinde farklılıklar görülmektedir. Osmanlı döneminde Alman sermayesiyle yapılan Eskişehir-Konya hattı üzerinde bulunan Kütahya Gar ve Alayunt İstasyon binası; kilit taşlı, basık düz atkı kemerli kapı ve pencereleriyle hareketli cephe düzenine sahiptir. Bu yapılar 19. yüzyılda Fransızların yaptıkları istasyonların genel cephe karakterini yansıtmaktadırlar. Osmanlı döneminde Anadolu demiryolları üzerinde bulunan, Almanların belirlediği plan tipiyle inşa edilip cephe kurgusunda Fransız cephe anlayışının tercih edildiği başka istasyonlar da (Fot. 101) görülmektedir. 1911 yılında tasarlanan Balıkesir Gar binası da iki katlı, giriş bölümü vurgulanmış, düzgün kesme taş kaplamalı, kilit taşlı, basık düz atkı kemerli kapı ve pencere açıklıklarıyla tipik Fransız cephe karakterine sahiptir.[25]

[25] Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32'de Yılmazyiğit, 1991'e yapılan atıfta, Türkiye'de Fransız sermayesi ile yapılan İzmir-Kasaba demiryolu hattında yer alan binaların Fransa'daki Napolyon döneminin mimari karakterini yansıtan, Fransa güneyinden kesme taş hatlara sahip, basık kemerli, kilit taşlı ve dik çatılı kurgulandıkları ifade edilmektedir. Kütahya Gar ve Alayunt İstasyon binalarında da benzer cephe düzeni görülmektedir. Engin, 1993, s. 65'de Osmanlı döneminde yabancı şirketler tarafından inşa edilen hatlarda, şirket bünyesinde farklı milletlerden teknik elemanların çalıştığı bilinmektedir. Örneğin Avusturyalı Yahudi banker Baron Hirsch'in finansörü olduğu, Paris merkezli Fransız şirketin yaptığı Rumeli Demiryolu'nun geçeceği güzergahta incelemeler yapan ekibin içerisinde, Fransız, Alman ve Avusturyalı mühendislerin olduğu belirtilmektedir. Bu durum Osmanlı döneminde demiryolu inşaat faaliyetleri gösteren yabancı şirketlerin bünyesindeki çok uluslu teknik ekip varlığını göstermektedir. Anadolu Demiryolları'nın bir bölümü olan Eskişehir-Konya hattı üzerinde bulunan Kütahya ve Alayunt binaları, çok uluslu yapıya sahip Alman şirketin bünyesinde yer alan Fransız bir mühendis tarafından

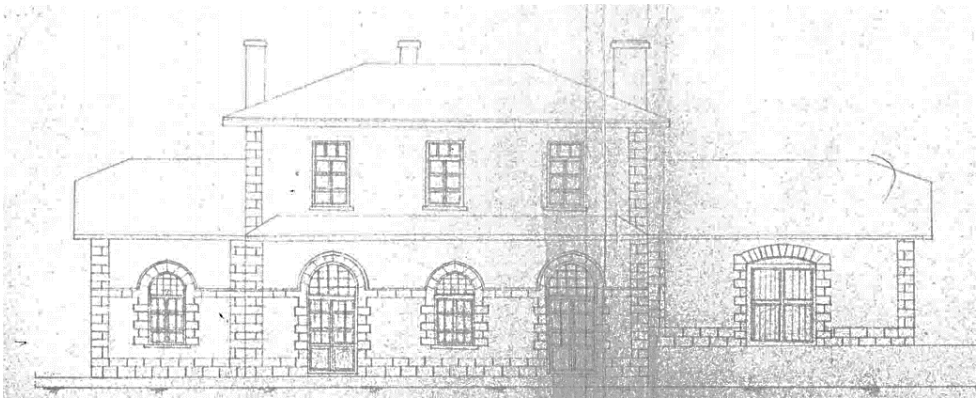


Fotoğraf 101. 1914 Yılında Çiftehan/Ulukışla Tren İstasyonu.
(http://www.eskiturkiye.net/3943/ciftehan-istasyonu-ulukisla-nigde-1914)
(Erişim Tarihi: 26.05.2020)

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki Cumhuriyet dönemine ait istasyon binaları plan açısından iki tipte görülmektedir. Bu iki plan tipine sahip istasyon binalarının cephe düzenleri de birbirinden farklılıklar göstermektedir. İdari binanın iki katlı, yan mekanların tek katlı olduğu Balıköy (Çiz. 32), Köprüören, Dursunbey, Emirler ve Tavşanlı İstasyonlarında zemin katlarda sivri kemerli kapı ve pencereler, üst katlarda boyuna dikdörtgen biçimli pencereler vardır. Zemin kat kapı ve pencerelerin söveleri taş kaplıdır. Yine zemin katlardaki kapı ve pencere açıklıklarının arasında, yatay düzlemde bir kuşak dolanmaktadır. Emirler İstasyonu dışında diğer istasyonların hatta bakan cephelerinde, sundurma şeklinde çatılar bulunmaktadır. Bu plan tipindeki istasyonların ambar kapıları basık düz atkı kemer biçimindedir. Bu tip istasyonların genel plan ve cephe kurgusuna bakıldığında, iki katlı merkezi kütle yanlara doğru tek kat biçiminde genişlemektedir. Zemin kattaki sivri kemer biçimindeki açıklıklar, sövelerdeki taş kaplama ve yatay dolanan kuşak, üst kata

tasarlanmış olabilir. Nitekim Ayla Efe tarafından yazılan Eskişehir Demiryolu adlı tez çalışmasında, hat üzerindeki istasyonların Fransız mimari stilinde olduğu belirtilmektedir (Efe, 1998, s. 64). Bir Alman şirketin inşa ettiği demiryolu hattı üzerindeki istasyonların cephe düzenlerinde Fransız üslubu tercih edilmesinin nedeni; batılılaşma döneminden itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi, toplumsal açıdan olduğu gibi sanatsal ve mimarlık faaliyetleri bakımından da Fransız etkisine girmesinde de aranabilir.

yumuşak bir geçiş görünümü kazandırmaktadır. Bu haliyle diğer plan tipine göre daha biçimsel kaygılarla tasarlandıklarını düşündürmektedir. Bu tipteki istasyonların cephelerinde görülen sivri kemerli kapı ve pencerelerinin yanı sıra, sundurma ile vurgulanmış giriş bölümleri ve dışa taşkın saçakları, o yıllarda arayış sürecindeki Cumhuriyet Mimarlığının henüz I. Ulusal Mimarlık Akımı etkilerini yitirmediğini göstermektedir.



Çizim 32. Balıköy Tren İstasyonu, Hat Cephesi Görünüşü (T.C.D.D.).

Demiryolu hattı üzerinde bulunan iki katlı idari binanın yanında tek katlı ambar bölümü bulunan plan tipine sahip; Değirmisaz (Çiz. 33), Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonları'nda zemin kat, boyuna dikdörtgen biçiminde kapı ve pencere açıklıklarına sahiptir. Üst katlardaki pencereler enine dikdörtgen biçimindedir. Bu istasyon binalarında ambar kapıları da dikdörtgen biçimindedir. Bu plan tipindeki cephe karakteri, diğer plan tipine göre daha sert ve keskin hatlara sahiptir. İstasyonlar kübik cephe karakterini barındırmaktadır. Önceki dönem gar ve istasyon binalarında görülen biçimsellik kaygısından uzak işlevsellik anlayışıyla tasarlanmışlardır. Bu plan tipinde cephe düzeni 1930'lu yıllardan itibaren etkisini göstermeye başlayan II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın küçük yerleşim yerleri ölçeğindeki yansımalarıdır.



Çizim 33. Değirmisaz Tren İstasyonu Hat Cephesi Görünüşü (T.C.D.D.)

5.4. Malzeme, Teknik ve Örtü Sistemi

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerinde bulunan Osmanlı dönemine ait Alayunt İstasyonu ile Kütahya Gar binası, moloz taş malzemeden yığma tekniğiyle inşa edilmişlerdir. Köşeler düzgün kesme taşlarla kaplanmıştır. Ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş, dıştan kiremit kaplı beşik çatı ile örtülmüşlerdir. Balıkesir Gar binası ise düzgün kesme taş kaplamalı beşik çatı ile örtülmüştür.

Demiryolu hattı üzerinde bulunan, Cumhuriyet dönemine ait istasyon binaları, moloz taş malzemeden, yığma tekniğiyle inşa edilmişlerdir (Fot. 102). Kapı ve pencere içlerinde tuğla malzeme kullanılmıştır. Köprüören, Emirler, Balıköy, Dursunbey İstasyonlarının idari binaları içten tavan dıştan kırma çatı ile, ambar bölümlerinin üzerleri içten ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş olup dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Çatılar Marsilya kiremitleri ile kaplanmıştır. Köprüören, Balıköy, Dursunbey İstasyonlarının hat cephesindeki sundurma çatılar betonarme yığma tekniğiyle inşa edilmiştir. Değirmisaz, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonları içten ahşap taşıyıcılı asma oturtma sistemiyle inşa edilmiş olup dıştan kırma çatı ile örtülmüştür. Ambarları ise içten betonarme kirişler üzerine oturan tavan, dıştan kırma çatı ile örtülmüş, ambar kapıları ahşap malzemeden yapılmıştır.

Cumhuriyet dönemindeki istasyonlarda yapı malzemesi olarak betonarme de kullanılmıştır. Bu durum istasyonların buhran döneminde inşa edilmelerine karşın yapım teknolojisindeki gelişmelerin yakından takip edilip uygulandığını

göstermektedir.



Fotoğraf 102. Bir Tren İstasyonu İnşaatı (Tarihi Bilinmiyor)
(Atatürk Kitaplığı).

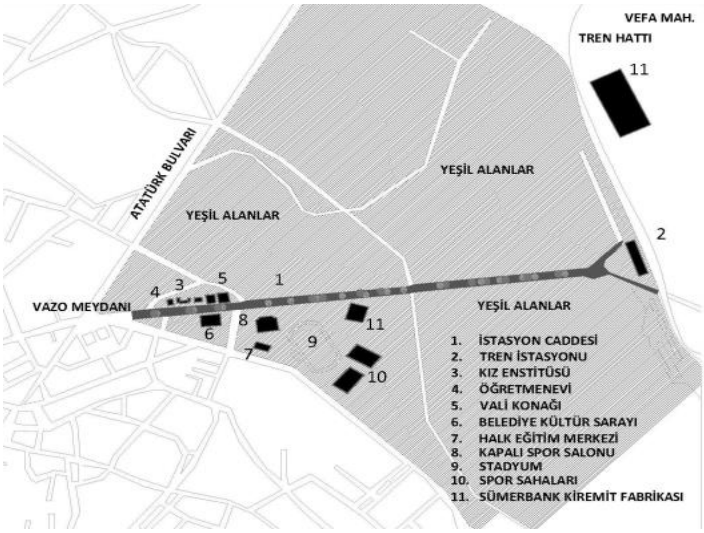
5.5. Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki Gar ve İstasyon Binalarının Kent Gelişimine Etkileri

Anadolu'da demiryolu yapımında istasyon binalarının inşa edileceği yerler belirlenirken ekonomik, politik ve stratejik açıdan önemli noktaların seçilmesine dikkat edilmiştir. İki istasyon arasındaki uzaklık 20 kilometre olarak belirlenmiştir (Kahya, 1988, s. 213-214). İstasyon binaları ilk yapıldıklarında kent merkezlerinin dışında konumlandırılmışsa da zamanla kentler istasyonlara doğru gelişmiştir. İstasyonlar bulundukları yerleşim yerlerinde, meydan, cami, çeşme, çarşı gibi eski kent dokularına benzer bir merkez oluşturmuş, kentlerin yeni odak noktaları olmuşlardır (Akdemir ve Keskin, 1993, s. 60-75).

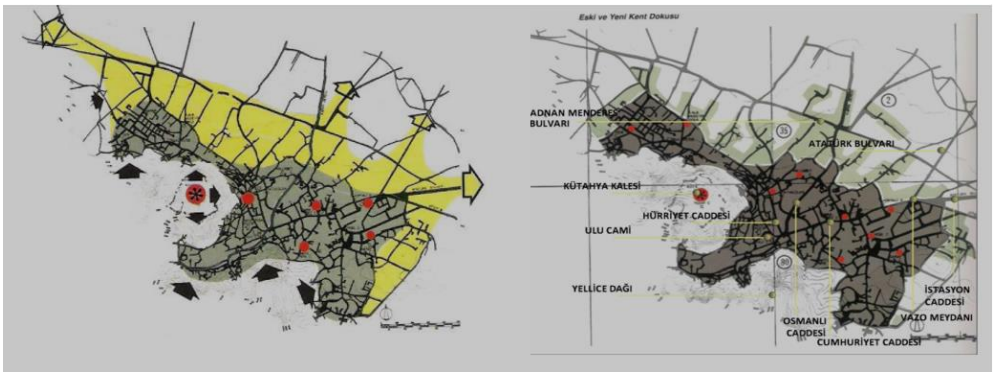
Kütahya'nın imar planlarına (Çiz. 34a,b,c) ve şehrin güncel haritasına bakıldığında, kent gelişiminin yıllar içerisinde tren istasyonuna doğru gerçekleştiği görülmektedir. Eski ismi İstasyon Caddesi olan Abdurrahman Kara Bulvarı (Fot. 103), istasyon ile kent merkezi arasında organik bir bağ kurmaktadır. Bulvar üzerinde inşa edilen kamusal yapılar ile tren istasyonu şehrin odak noktalarından birisi olmuştur.

Demiryolu boyunca kurulan sanayi kuruluşları, şehrin ekonomik olarak kalkınmasına katkı sağlamıştır. Azot İşletmeleri, Sümerbank Tuğla-Kiremit Fabrikası,

Şeker Fabrikası bölgede istihdamın artmasını sağlamıştır. 1927 yılı nüfus sayımında, Kütahya kent merkezi nüfusu 17.300, 1950 yılında 19500 olmuştur. Demiryolunun yapımı Kütahya kent nüfusunu etkilememiştir. Kentin nüfus artış hızı 1950 yılından sonra gerçekleşmiştir.

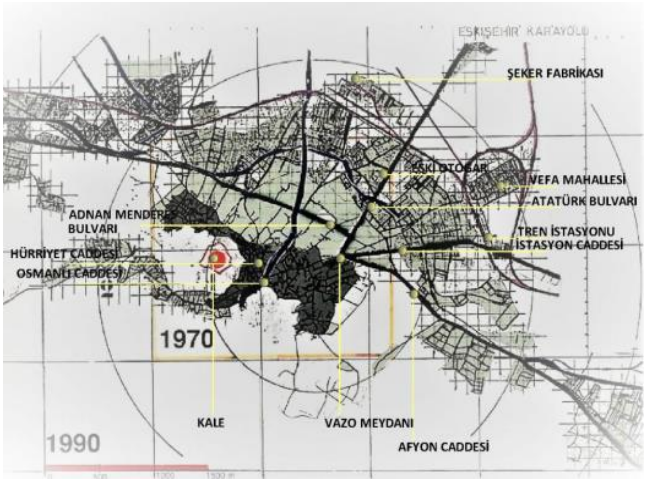


Çizim 34a. Lami Eser'in 1955 Yılı Kütahya İmar Planı'ndan Düzenlenmiş (Özbudak, 2018, s.104).



Çizim 34b. Kütahya İli Gelişim Yönleri. Aru[26] 1998'den işlenmiştir (Özbudak, 2018, s.118).

[26] Aru, K., A. (1998). *Türk Kenti: Türk Kent Dokularının İncelenmesine ve Bugünkü Koşullar İçinde Değerlendirilmesine İlişkin Yöntem Araştırması*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.



Çizim 34c. 1970-90 Yılları Arasında Kütahya Kent Gelişimi (Özbudak, 2018, s. 119).



Fotoğraf 103. 1930'lu Yıllarda İstasyon Caddesi'nden (Abdurrahman Kara Bulvarı) Kent Merkezi Görünümü (Atatürk Kitaplığı).

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı güzergahının Kütahya tarafındaki bir diğer önemli istasyon Tavşanlı İstasyonu'dur. Eski fotoğraflarda (Fot. 104a,b,c) istasyon binasının inşa edildiği yıllarda Tavşanlı Ovası'nda birkaç yapıdan biri olduğu görülmektedir. İstasyon binası bulunduğu caddeye adını vermiştir. İstasyon Caddesi istasyon ile kent merkezini birbirine bağlamaktadır. Yine eski fotoğraflarda kent yapılaşmasının yıllar içerisinde istasyon bölgesine doğru gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Demiryolunun gelmesiyle Tavşanlı'da Garp Linyit İşletmeleri kurulmuştur. İlçe sınırlarında yer alan Değirmisaz İstasyonu (Fot. 105) yakınındaki madenlerde linyit kömürü çıkartılmaktadır. Çıkartılan kömürler Tavşanlı'ya, Tavşanlı'dan da ülkenin çeşitli bölgelerine taşınmaktadır. Tavşanlı ilçe merkezinin

nüfusu 1927 yılında 4688 iken kır nüfusu 30.495'tir. Demiryolu inşaatından sonra kentli nüfusu sırasıyla; 1935 yılında 5355, 1960 yılında 11600, 1965 yılında 16600 olmuştur. Kütahya'daki gibi Tavşanlı İlçesi'nin de merkez nüfusundaki artış sınırlı kalmıştır.



Fotoğraf 104a. 1930'lu yıllarda Tavşanlı Ovası ve İstasyon Binası (Mümtaz Serdaroğlu Arşivi).



Fotoğraf 104b. İstasyon Caddesi Etrafındaki Yapılaşma (Mümtaz Serdaroğlu Arşivi).

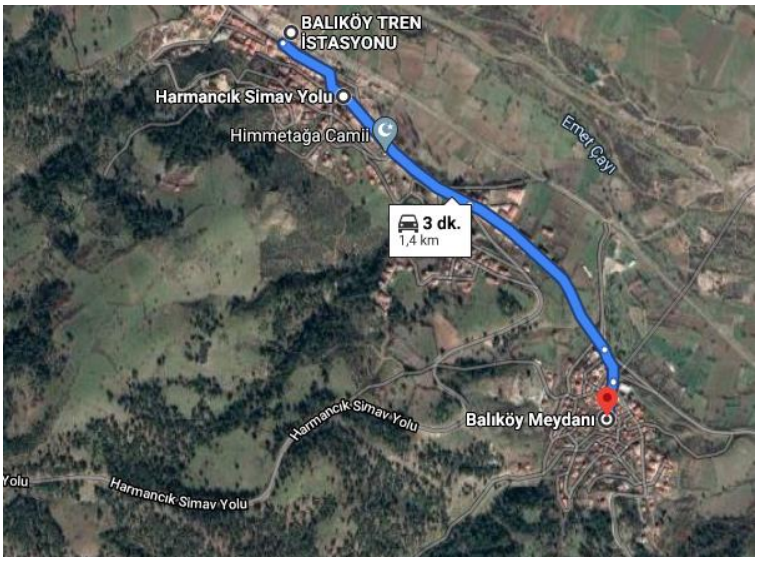


Fotoğraf 104c. Demiryolu Hattından Tavşanlı Kent Dokusu Görünüşü (Fevzipaşa İlkokulu Arşivi).



Fotoğraf 105. Değirmisaz İstasyonu'nda Maden Kömürleri Vagonlara Yüklenirken (Atatürk Kitaplığı).

Tavşanlı İlçesi sınırlarında yer alan bir diğer istasyon binası bulunduğu beldenin adını taşıyan Balıköy İstasyonu'dur. 1935 yılı nüfus sayımında, Tavşanlı Kazası'na bağlı bir köy olan Balı Köyü'nün nüfusu 214'tür (Anonim, 1936b, s.14). Balıköy merkezi Eğrigöz Dağı eteklerinde, Emet Çayı havzasında bulunmaktadır. Coğrafi konumunun elverişli olmasının yanı sıra, Kütahya-Balıkesir demiryolu ve çevre illerle olan karayolu bağlantıları sayesinde önem kazanan Balı Köyü, 1992 yılında belde olmuştur. 2000 yılında nüfusu 2862 olan nüfusu günümüzde 3000'i geçmiştir (Dinçel, 2012, s. 338-339). İstasyon binası, belde merkezinden 1400 metre uzakta olup çevresinde ayrı bir yerleşme bulunmaktadır (Fot. 106, Fot. 107).



Fotoğraf 106. Balıköy Beldesi ve İstasyon Çevresi Uydu Görüntüsü (Google Maps).



Fotoğraf 107. Balıköy İstasyonu Çevresinde Gelişen Kent Dokusu (http://portalojistik.blogspot.com/2014/03/balikoy-istasyonu.html).

(Erişim Tarihi: 27.05.2020)

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı güzergahında bulunan bir diğer önemli istasyon binası Dursunbey Tren İstasyonu'dur. Dursunbey İlçe merkezine uzaklığı 8 kilometre olan istasyon, bulunduğu mahalleye adını vermiştir. 1929 yılında istasyonun açılmasıyla birlikte, bulunduğu yerleşim yerinin adı İstasyon Mahallesi olmuştur. Demiryoluyla birlikte, Dursunbey ormanlarından elde edilen, palamut ve meşe ağaçlarının taşınması kolaylaşmıştır. Ağaç ürünleri dışında ilçenin çeşitli bölgelerinde bulunan madenlerden çıkartılan; linyit, krom, gümüş madenlerinin taşınması da

sağlanmıştır. 1935 yılında ilçe merkezi nüfusu 3278, 1950 yılında 4856'dır.[27] Nüfus artış hızı Kütahya ve Tavşanlı'da olduğu gibi düşüktür. Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının, hizmete açıldıktan sonra yol güzergahı üzerinde bulunan yerleşim yerlerindeki nüfusa etkisi olmadığı görülmektedir.

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattının Balıkesir tarafındaki başlangıç istasyonu olan, 1912 yılında Soma-Bandırma hattında hizmet veren Balıkesir Gar Binası, Cumhuriyet döneminde kentin odak noktası haline gelmiştir. Gar binasının önündeki meydan Cumhuriyet Meydanı olarak isimlendirilmiştir. Gar binası üzerinde bulunduğu demiryolu hattıyla birlikte, Balıkesir kent merkezinin sınırını oluşturmuştur.[28] Ernst Egli'nin 1941 yılında hazırladığı imar planı raporunda, İstasyon Meydanı'nın (Cumhuriyet Meydanı) şehrin beş ana meydanından birisi olduğu belirtilmiş, ana meydanların yanı sıra kentteki sekiz dolaşma alanının iyileştirilmesi gerektiği yazılmıştır. Ayrıca yeni konut alanlarının kentin dışına yapılması da raporda geçmektedir. 1944 yılında Egli'nin planı uygulanmıştır (Çiz. 35). Demiryoluna paralel uzanan Vasıf Çınar Caddesi ile Cumhuriyet (İstasyon) Meydanı'ndan iki kol halinde çarşıya doğru uzanan Gazi Bulvarı ve Milli Kuvvetler Caddesi genişletilmiştir (Fot. 108). Kentin bu plana göre gelişmesinden sonra demiryolu hattı kenti ikiye bölmüştür. Cumhuriyet döneminden itibaren Balıkesir Gar çevresinde kamu yapıları inşa edilmiştir. Balıkesir Gar Binası kentin en önemli simgelerinden birisi olmuştur. Balıkesir Garı konum olarak bir yönden İzmir Limanı'na giden İzmir-Kasaba hattına, diğer yönü Bandırma Limanı'na giden Soma-Bandırma hattına bağlıdır. Bu özelliğiyle kesişim istasyon tipindedir. Demiryolu Balıkesir'de ticaret hayatını canlandırmıştır. Bunun dışında kentte 1950 yılından sonra Pamuklu Dokuma Fabrikası ve Çimento Fabrikası açılarak yeni iş olanakları artmıştır.

[27] Devlet İstatistik Enstitüsü Nüfus Verileri.

[28] Lynch (1960)'da kentsel imgeyi oluşturan ögelerden biri olan sınır kavramını açıklarken demiryollarını da sınır kapsamında ele almıştır.



Çizim 35. Egli'nin 1944 Yılı Balıkesir İmar Planı (Balıkesir B.Ş.B. Arşivi).



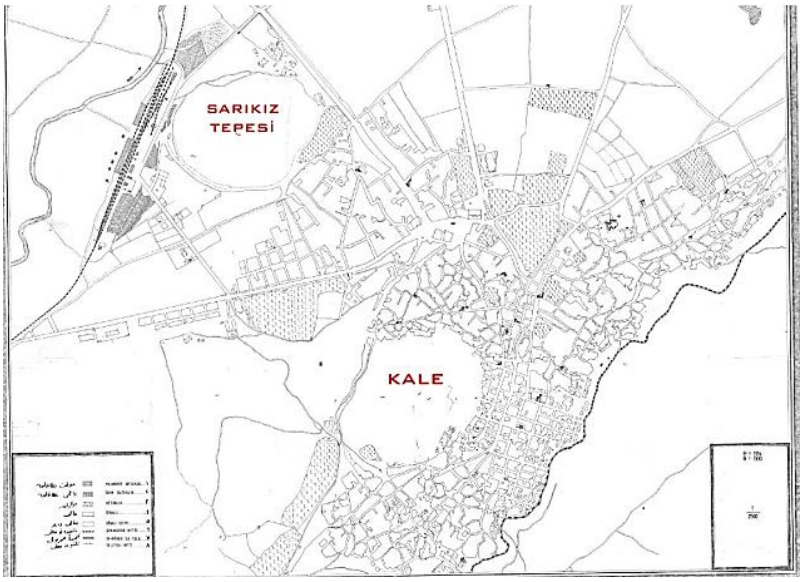
Fotoğraf 108. 1930'lu Yıllarda ve Günümüzde Cumhuriyet Meydanı ve Kent Dokusu. (Birol, 2009)

Gar ve istasyon binalarının şehirlerde zamanla odak noktası haline gelmesi yalnızca Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki örnekler ile sınırlı kalmamıştır. Gar ve istasyon binalarının şehirlerin gelişmesindeki etkileri, Türkiye'nin çeşitli yerlerindeki örneklerde izlenmektedir. Bu örneklerden birisi Afyon ilidir. Afyon'da Osmanlı dönemine ait iki tane istasyon binası bulunmaktadır.[29] Afyonkarahisar'da

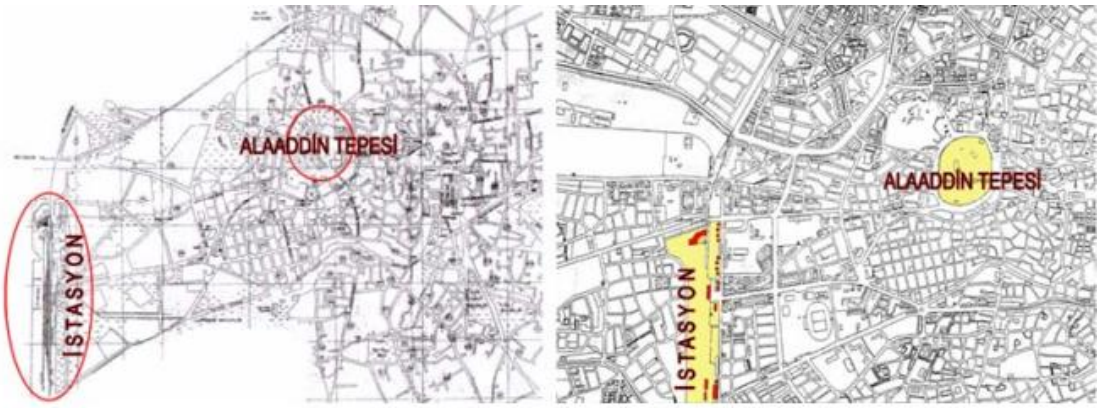
[29] Bunlardan birisi İngiliz şirketi tarafından İzmir-Kasaba demiryolu hattının uzantısı olarak yapılan İzmir-Uşak-Afyon hattının son istasyonu olan Afyon Şehir İstasyonu'dur. Halk arasında İzmir İstasyonu olarak anılmaktadır. Diğeri günümüzde Ali Çetinkaya Gar Binasının olduğu, Almanların yaptığı Anadolu Demiryolları'nın bir parçası olan istasyon binasıdır. Bu istasyon da İstanbul İstasyonu olarak anılmaktadır. Birbirlerine 1800 metre uzaklıkta olan bu iki istasyon binası arasında, iki şirketin rekabeti nedeniyle bağlantı hattı yapılmamış, bu durumdan en fazla Afyon halkı zarar görmüştür. Cumhuriyet'in ilanından sonra 1934 yılında bu iki istasyon arasına demiryolu hattı döşenerek birbirlerine bağlanmıştır. Daha fazlası için bkz: Özpunar, H. (2010, 5 Ocak). Afyonkarahisar Tren İstasyonları. https://www.afyonhaber.com/afyonkarahisar-tren-istasyonlari/153740/

kentin 1914 yılı imar planına göre (Çiz. 36) istasyon binasına doğru geliştiği görülmektedir. Planda ayrıca demiryolunun kent merkezinin sınırlarını oluşturduğu da anlaşılmaktadır. Cumhuriyet'in ilanından sonra 1939 yılında, Anadolu demiryolu üzerinde bulunan istasyonun yerine modern bir bina olarak Ali Çetinkaya Gar Binası yapılmıştır. Afyon'daki şehir gelişimi, Kütahya ve Balıkesir şehirlerindeki gibi kalenin odak noktasını oluşturduğu eski kent yerleşimi ile istasyona doğru gelişen kent özelliği göstermektedir.

İstasyona doğru gelişim gösteren bir başka kent örneği Konya'dır. Şehrin 1922 yılından 1985 yılına kadar geçen süre boyunca tren istasyonuna doğru gelişim gösterdiği görülmektedir (Çiz. 37).



Çizim 36. 1914 Yılı Afyonkarahisar İmar Planı
(Afyonkarahisar Belediye Arşivi).



Çizim 37. Konya Şehri'nin 1922 yılından 1985 Yılına Kadar Olan Gelişimi (Başar ve Erdoğan, 2009).

Demiryolları ile birlikte işçi kentlerinin meydana geldiği görülmektedir. Özellikle Avrupa'da karşılaşılan bu yapılanmanın Türkiye örneği Karabük'tür. Hizmete girdiği 1934 yılında Karabük Vadisi'nde tek başına bulunan istasyon binası ve çevresinde ilerleyen yıllarda yapılaşmalar görülmüştür. Demiryolu ve demir-çelik fabrikasının varlığından dolayı hızla nüfusun arttığı Karabük'te yönetim statüsü değişerek nahiye merkezi olmuştur (Kütükçüoğlu, 2009, 136-137). Demiryoluna bağlı olarak oluşan yeni yerleşim merkezinde istasyon binasının çevresinde cami, hastane, okul, haddehane gibi sosyal ve ticari yapılar yoğunlaşırken, konutlar demiryolu ve istasyon binasından uzakta konumlanmıştır. Zamanla Karabük İstasyon Binası kent dokusunda bir odak noktası oluşturmuştur (Göktaş Kaya, 2017, s. 510). Bu örnekler de Kütahya ve Balıkesir kentlerinde olduğu gibi kentin demiryolu ve istasyon binaları yönünde gelişim gösterdiğini desteklemektedir.

SONUÇ

Bu çalışmada 1927-1932 yılları arasında Cumhuriyet Hükümeti tarafından açılan ihale sonucu, Alman Julius Berger Şirketi tarafından inşa edilen Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki tarihi istasyon yolcu binaları ele alınmıştır. Araştırmada hat üzerinde bulunan 20 tane gar ve istasyon yolcu binasından 11 tanesinde incelemeler yapılmıştır.

Günümüzde Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerinde bulunan bu gar ve istasyon binaları iki farklı dönemde inşa edilmişlerdir. Soma-Bandırma hattı üzerinde bulunan, 1912 tarihli Balıkesir Gar Binası ile Anadolu Demiryolları'nın Eskişehir-Konya hattı üzerinde bulunan 1894 tarihli Alayunt İstasyonu ve 1895 tarihli Kütahya Gar binaları Osmanlı döneminde inşa edilmişlerdir. Balıkesir Gar Binası, 19. yüzyılda Fransız gar ve istasyon binalarının cephe karakterini yansıtan, düzgün kesme taş malzemeden, basık kemerli kapı ve pencere dizilerine sahip bir cephe düzenine sahip olup I. sınıf istasyonlar grubundadır. Hattın diğer ucu olan Kütahya Garı ve Alayunt İstasyon binası, tip proje olup tasarımlarını hattı inşa eden Alman şirketin belirlediği, düşük bütçeli, II. sınıf istasyonlar grubundadırlar. Fakat cepheleri Balıkesir Gar binasına benzer şekilde, Fransız cephe karakterini yansıtmaktadırlar. Osmanlı döneminde yabancı şirketlerce inşa edilen diğer gar ve istasyon binalarında olduğu gibi bu üç yapının da plan ve cephe tasarımları şirketlerin inisiyatiflerindedir. Ancak Osmanlı döneminde II. Meşrutiyet'in ilanından (1908) sonra, I. Ulusal Mimarlık Akımı da gar ve istasyon binalarının tasarımında etkin olmuştur.

Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki Osmanlı döneminde yapılan gar ve istasyon binaları Cumhuriyet döneminde inşa edilen Köprüören, eski Tavşanlı, Emirler, Değirmisaz, Balıköy, Gökçedağ, Piribeyler, Dursunbey, Gazellidere ve Mezitler İstasyon Binalarından; plan, cephe düzeni, malzeme ve örtü sistemi bakımından farklılık göstermektedir. Hat üzerindeki Osmanlı dönemine ait yolcu binaları iki katlı, cephelerde basık düz atkı kemerli kapı ve pencereleriyle simetrik bir düzene sahip, kargîr binalardır. Üzerleri beşik çatı ile örtülüdür. Balıkesir Gar Binası'nda giriş bölümü dışa taşkın olup üzeri üçgen alınlıkla vurgulanmıştır. Yapı Afyon Şehir İstasyonu ve Uşak Gar Binası'yla aynı plan tipine sahiptir. Kütahya Gar ile aynı plan tipine sahip olan Alayunt İstasyonu II. sınıf istasyonlar grubuna

girmektedir. Bu gar ve istasyon binalarında zemin kat, kadın-erkek ayrımıyla düzenlenmiş, I.-II ve III. sınıf bekleme salonları, idari ofisler, bagaj, telgrafhane gibi geniş çapta işleve uygun mekânlardan oluşurken üst katlar lojman olarak değerlendirilmiştir

Cumhuriyet'in ilk yıllarında inşa edilen gar ve istasyon binalarında I. Ulusal Mimarlık Akımı etkileri devam etmiştir. 1927 yılında açılan Amasya Garı, 1933 yılında açılan Kayseri Garı ve 1928 yılında hizmete giren Ankara Gazi İstasyonu I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. 1930'lardan sonra gar binalarında modern eğilimler görülmektedir. Yeni Ankara Garı ile Afyon Ali Çetinkaya Garı modern gar binalarından en dikkat çekici olanlarıdır. İmparatorluğun feodal yapısını ortadan kaldırma düşüncesinin hâkim olduğu bu dönemde, Cumhuriyet'in ulus kimliğini yansıtan modern gar binaları yapılmıştır. Art Deco tarzı da bu dönemde gar binalarında etkin olmuştur. Sivas, Malatya, Manisa ve Diyarbakır Gar binaları bu dönemde yapılmış olup bunlar tip proje şeklindedir. Cumhuriyet dönemindeki gar binalarında yalnızca iki tane örneği olan ikiz projeler de uygulanmıştır. Isparta ve Burdur Gar binaları ile Erzurum ve Erzincan Gar binaları ikiz projelerdir.

Hat üzerinde Cumhuriyet döneminde yapılan istasyon binalarında iki farklı tip proje görülmektedir. Gar ve istasyon binalarında tip proje kavramı, ikiden fazla uygulanan plan tipini ifade etmektedir. Hat üzerindeki tip projelerden en çok idari binanın iki katlı olup yan bölümlerin tek katlı olduğu istasyon binaları uygulanmıştır. Zemin katta sivri kemerli kapı ve pencerelerin bulunduğu istasyonların üst katları dikdörtgen pencerelerden meydana gelmektedir. Ambar bölümleri basık düz atkı kemerli kapılara sahiptir. Bu tip istasyonlarda zemin katta bekleme salonu, hareket şefliği ve servis birimleri yer alırken üst katlar lojman olarak değerlendirilmiştir. Bu plan tipi hat üzerinde, Köprüören, eski Tavşanlı, Emirler, Balıköy, Dursunbey ile incelenemeyen Demirli, Nusrat ve Çandır İstasyonlarında uygulanmıştır. Bu istasyon tipi hat üzerinde genellikle önemli yerleşim yerlerinde görülmektedir. Bu plan tipi Cumhuriyet döneminde inşa edilen hatlardaki istasyon binalarında uygulanmıştır.

Hat üzerindeki Cumhuriyet döneminde yapılan diğer tip proje iki katlı idari binaya bitişik olarak düzenlenen tek katlı ambar bölümünden oluşan istasyonlardır. Bu plan tipindeki istasyonlarda zemin kat, ambar ve üst katın kapı ve pencereler

dikdörtgen biçimindedir. Zemin katları bekleme salonu ve hareket şefliği ile servis birimlerinden meydana gelen bu tip istasyonlarda üst katlar lojman olarak kullanılmıştır. Bu plan tipi hat üzerinde Değirmisaz, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonlarında görülmektedir. Bunlar III. sınıf istasyonlar grubunda olup daha çok küçük yerleşim yerlerinde uygulanmışlardır. Cumhuriyet döneminde yapılan hatlardaki birçok istasyonda bu plan tipi görülmektedir. Cumhuriyet döneminde yapılan bu iki tip projeye sahip istasyon binaları moloz taş malzeme ile yığma tekniğiyle inşa edilmişlerdir. İstasyon binalarında yer yer betonarme malzeme kullanılmış olup bu bakımdan Kütahya, Balıkesir Garı ile Alayunt İstasyonu'ndan farklıdır. Ayrıca hat üzerindeki Cumhuriyet dönemi istasyon binalarının üzerleri kırma çatı ile örtülmektedir. Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki gar ve istasyon binaları büyük ölçüde özgünlüklerini korumuşlardır. Hat üzerinde özgün planında değişiklikler gösteren yapılara bakıldığında; Balıkesir Gar Binası zamanla iki yönden eklemelerle genişletilmiştir. Emirler İstasyonu'nun kuzey ve güney cephelerindeki kapı ve pencere kemer içleri özgün cephe düzeninden farklı olarak kapatılmıştır. Ayrıca idari binanın doğusundaki şeflik ofisi genişletilerek lojman mekânına dönüştürülmüştür. İstasyon bu haliyle, hat üzerinde cephe düzeni açısından en fazla müdahale görmüş istasyon binası durumundadır. Hat üzerindeki bir başka istasyon olan Dursunbey İstasyonu'nda ambar bölümü sonraki yıllarda genişletilmiştir. Kütahya Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki gar ve istasyon binalarında en fazla değişiklik mekân kurgusunda gerçekleşmiştir. İstasyon binalarında ihtiyaca yönelik bazı mahal değişiklikleri meydana gelmiştir.

Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı Cumhuriyet döneminin önemli ekonomik girişimlerinden birisidir. Demiryolu hattı çevresindeki maden ve orman ürünlerinin iç pazara taşınmasında etkili olmuş, ayrıca hat güzergahında yer alan küçük yerleşim yerlerindeki nüfusun, Ankara-İzmir gibi büyük kentlere ulaşmalarına olanak sağlamıştır. Bulundukları yerleşim yerlerinin adını taşıyan istasyon binaları, o yerleşim yerlerinin simge yapıları olmuştur.

Gar ve istasyon binalarında Kütahya ve Balıkesir Garları ile Tavşanlı, Balıköy, Dursunbey İstasyon Binaları, çevresindeki kent gelişimine etki etmişlerdir. Kütahya, Balıkesir ve Tavşanlı'da istasyon binaları ile kent merkezleri arasında organik bağ kuran bulvar düzenlemeleri görülmekte olup istasyon ve demiryolu buralarda kentsel

sınırları belirleyen unsurlar olmuşlardır. Dursunbey ve Balıköy İstasyonları ise bağlı bulundukları yerleşim yerlerinden uzakta, istasyon çevresinde ayrı bir yerleşim kurulmasına etki etmişlerdir. Hat üzerinde bucak ve köy gibi daha küçük yerleşim yerlerinde bulunan Köprüören, Emirler, Değirmisaz, Gökçedağ, Piribeyler, Gazellidere ve Mezitler İstasyonları'nın kentsel gelişime olan etkileri, coğrafi konumları gereği sınırlı olmuştur. Ancak bu istasyonlar, bölgedeki yer altı zenginlikleri ve orman ürünlerinin iç pazara ulaştırılmasıyla ekonomik açıdan önemini sürdürmüşlerdir.

Hat üzerindeki istasyonlarda görev alan demiryolu çalışanları genellikle o bölgenin yerli halkıdır. Bu kişiler, gerek yolcu binalarının üst katlarındaki lojmanlarda, gerekse istasyon alanında inşa edilen lojman ve binalarında aileleri ile birlikte yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı üzerindeki istasyon binaları özgünlüğünü koruyarak günümüze kadar gelmişlerdir. Ancak şu ana kadar hat üzerindeki Balıkesir Gar binası ile Alayunt, Köprüören ve Balıköy İstasyon Binaları tescillenmiştir. Hat üzerinde tescillenmemiş istasyon binaları da gerek inşa edildikleri çevrenin ekonomik gelişimine olan katkıları, gerekse bölge insanının dış dünya ile olan bağlantısını sağlaması açısından korunması gereken kültür varlıklarıdır. Bölgenin son yüzyılına tanıklık etmiş olan bu istasyon binalarının bir an önce tescillenerek koruma altına alınmaları gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Akbulut, G. (2010*). Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı.* Ankara: Anı Yayıncılık.

Akbulut, G. (2012). Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939). *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi,* 1 (1), 225-257.

Akpolat, M. S. (2004). Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, *21* (1), 77-93.

Akşar, A. (2008). Eskiçağ Literatüründe Mysia: Coğrafya, Kentler, Kültler. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Balıkesir Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Balıkesir.

Akyıldız, A. (1992). Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği). *Yeni Toplum*. 1, 114-12.

Albayrak, M. (1995). Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryollarının Yapımı. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, *6,* 1-38.

Alsaç, Ü. (1973). Türk Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Devrindeki Evrimi. *Mimarlık Dergisi*, 11-12, Kasım-Aralık, 12-25.

Anonim (1932). Kütahya-Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması (23.4.932). *Demiryolları Dergisi*, *8* (88), s.267- 270, Ankara.

Anonim (2006). "1923- 1940 Dönemi Demiryolları" *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, *442-443*, 25.

Anonim (2006). *Erzurum'un İşletmeye Açılışı 20.X.1939*, T.C.D.D Genel Müdürlüğü Yayınları, Tıpkı Basım Ankara.

As, E. (2006). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960) (Yayımlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi/Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.

Aslanoğlu, İ. (2010). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı (1923-1938)*. İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.

Avcı, R. (2015). Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi. *Mukaddime Dergisi, 6* (2), 263-282.

Aydın, S. (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. *Kebikeç Dergisi, 11*, 49- 94.

Başar, M. E., Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyete Türkiye'de Tren Garları. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, *24* (3), 30-44.

Battuta, İ. (2000). *Seyahatname I* (Çev. A. S. Aykut). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Batur, A. (1983). Cumhuriyet Döneminde Türk Mimarlığı. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* içinde (3. Baskı. Cilt. 5, s. 1380-1413). İstanbul: İletişim Yayınları.

Birol, G. (2004). Bir Batı Anadolu Kasabasının Modern Bir Kente Dönüşümünün Hikayesi: 1940-1960 Yılları Arasında Balıkesir'de İmar Etkinliklerine Genel Bir Bakış. *Ege Mimarlık Dergisi, 51* (3), 10-16.

Birol, G. (2011). Cumhuriyet Dönemi Modern Mimarlık Pratiğinin Balıkesir'deki İzleri. *Cumhuriyetin Mimari Mirası Sempozyum ve Sergisi Bildirileri (26-27 Şubat 2019)* (s. 273-290). Ankara: Mimarlar Odası Yayınları.

Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Cumhuriyet Türkiyesi'nde Mimari Kültür* (1. Baskı). Tuncay Birkan (Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.

Çabuk, S., Demir, K., Gökyer E. (2016). Cumhuriyet'in Yeni Kenti Karabük'ün 1937-1988 Dönemi Mekânsal Gelişimi ve Şehir Planları. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Özel Sayı 2,* 20-39.

Çağlıyan, A., Bozkurt, A. Y. (2013). Türkiye'de Demiryolu Güzergahları Jeomorfolojik İlişkisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, *28,* 466-486.

Çavdar, E. (2009). Geleneksel Dursunbey Evlerinin Malzeme ve Taşıyıcı Sistemlerinin İncelenmesi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, Yapı Eğitimi A.B.D., Afyonkarahisar.

Demirhan, N. (1995). Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları. (Yayımlanmamış doktora tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi A.B.D., İstanbul.

D.İ.K. (1936a). *Genel Nüfus Sayımı 20: İlk Teşrin (Ekim) 1935, Balıkesir Vilayeti*. İstanbul: Hüsnü Tabiat Basımevi.

D.İ.K. (1936b). *Genel Nüfus Sayımı 20: İlk Teşrin (Ekim) 1935, Kütahya Vilayet.* İstanbul: Hüsnü Tabiat Basımevi.

Dinçel, Ö. F. (2011). *Harmancık Tarihi*, Bursa: Harmancık Kaymakamlığı Yayınları.

Dinçel, Ö. F. (2012). *Tavşanlı Tarihi.* Kütahya: Tavşanlı Kaymakamlığı Yayınları.

Dönmez, M. B. (2015). Balıkesir Aygören, Dumlupınar, Karaoğlan Mahalleleri Sivil Mimarlık Örneklerinin İncelenmesi ve Koruma Önerileri Geliştirilmesi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü. Mimarlık A.B.D., İzmir.

Durak, S. (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Uludağ Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü. Mimarlık A.B.D., Bursa.

Efe, A. (1998). Eskişehir Demiryolu. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Anadolu Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Eldem, S. H. (1973). "Elli Yıllık Cumhuriyet Mimarlığı" *Mimarlık Dergisi, 11- 12, Kasım- Aralık*, 5-11.

Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları.* İstanbul: Eren Yayıncılık ve Kitapçılık.

Erdoğan, H. A. (2005). Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Selçuk Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık A.B.D., Konya.

Erkan, İ., Haştemoğlu, H. Ş. (2013). Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu, *Mimarlık, Kasım-Aralık.*

Gürbüz, A. K. (1999). Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2* (3), 169-193.

Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*. İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları.

Haştemoğlu, H Ş., Erkan, İ. (2013). Tarihsel Süreçte Türkiye'de Demiryolu İstasyon Binaları ve Isparta-Burdur Örnekleri. *Tarih Çalışmaları Uluslararası Tarih Dergisi, Balkan Savaşları Özel Sayısı, 5* (6), 166- 181.

İBB Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı. (2012). *Kütahya-Tavşanlı(Soma-Bandırma İltisakına Kadar) ve Boğazköprü-Ulukışla Hatları İnşaat Mukavelenamesi(1927)* (Tıpkıbasım). İstanbul.

Kahya, E. (1988). Türkiye'de İlk Demiryolları. *Belleten Dergisi, 52* (202), 209- 218.

Karabulut, Y. (1993). 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 Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3* (1), 13-40.

Karal, E. Z. (1943). *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Nüfus Sayımı 1831* (Birinci Baskı). Ankara: T.C. Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü Yayınları.

Karpat, K. (1985). *Ottoman Populiton 1830-1914 Demografic and Social Characteristics.* Wisconsin: The University of Wisconsin Press.

Kasarcı, R. (1996), Türkiye'de Nüfus Gelişimi. *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi. 5*, 247-266.

Kaya, L. G. (2017). Karabük Kent Kimliği İçinde İstasyon Binasının Yeri. *XX. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu Bildirileri* (*02-05 Kasım 2016)* (s. 504- 518). Sakarya: Sakarya Üniversitesi Yayınları.

Kocaman, M. (2006). 1845 (H.1261) Tarihli Temettü'ât Defterlerine Göre Hüdavendigâr Eyaleti Kütahya Kazası Tavşanlı Nahiyesine Bağlı Moymul Tepecik ve Kara Köylerinin İktisadi ve İçtimai Durumu. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Dumlupınar Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih A.B.D., Kütahya.

Koçan, N. (2011). Tarihi Mekanlarda Kültürel Dönüşüm: Uşak Tarihi Tren Garı Örneği. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 11* (2), 130-137.

Kolay, A. (2011). İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863- 1897). Yayımlanmamış doktora tezi). Marmara Üniversitesi/Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi A.B.D., İstanbul.

Kolay, A. (2017). Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu Hattı: İzmir- Kasaba (Turgutlu) Demiryolu. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi,* 54, 89- 106.

Kolay, A. (2018). Türkiye'de İşletmeye Açılan İlk Demiryolu: İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı. Umut Düşkün (Ed.), *İki İstasyon Arası Tren Yazıları* içinde (s. 48- 75). İstanbul.

Kösebay, Y. E. (2011). Yirminci Yüzyılın Başında Lüleburgaz Tren İstasyonu. *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi, 28* (1), 41-53.

Kösebay, Y. E. (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması. (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık A.B.D., İstanbul.

Kösebay, Y. E., Ahunbay, Z. (2008) Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması. *İtü mimarlık, planlama ve tasarım Dergisi*, *7* (2), 14-25.

Küçükuğurlu, M., Saylan, G. F. (2008). Şimendiferin Erzurum Yolculuğu. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi***,** *38*, 313-342.

Kütükçüoğlu, M. (2009). Milli Şef Dönemi'nde Karabük. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi/Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul.

Meissner, H., A. (1936). *Demiryollar **İ**nşaatı* (Çev. İ. Bingüler). İstanbul: Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası.

Merdol, A. (1983). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* içinde (Cilt. 10, s. 2769-2772). İstanbul: İletişim Yayınları.

Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfusu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 409.

Öntuğ, M. M. (2003). XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Balıkesir Şehrinin Fiziki, Demografik ve Sosyo-Ekonomik Yapısı. (Yayımlanmamış doktora tezi). Selçuk Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Konya.

Özbudak, Ö. (2018). Kütahya'nın Kent İmgesi Bağlamında İncelenmesi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık A.B.D., İstanbul.

Özdemir, B. ve Arslan, İ. (2003). Temetuat Defterleri Işığında 1844- 1845'li yıllarda Dursunbey'in Sosyo-Ekonomik Durumu. *Alaçam Dağları ve Dursunbey 1. Ulusal Sempozyumu (02-03 Eylül 2002)* (s. 213-226). Balıkesir: Dursunbey Belediyesi Yayınları.

Özdemir, N. (2006). Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960). (Yayımlanmamış doktora tezi). Ankara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih A.B.D., Ankara.

Özdemir, E. S. (2019). Afyonkarahisar Kent İmajı ve Mimari Kimliğinde Modern Dönem İzlerinin Tespitine Yönelik Bir Araştırma. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü. Mimarlık Anabilim Dalı, Isparta.

Özgüç, T. (1946). Anadolu'da Arkeoloji Araştırmaları. *Belleten Dergisi, 10* (40). 557-597.

Özkılınç, A., vd. (1995). *166 Numaralı Muhâsebe-i Vilayet-i Anadolu Defteri (937/1530) Hudâvendigâr, Biga, Karesi, Saruhân, Aydın, Menteşe, Teke ve Alâiye Livâları*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın No: 27. (Dizin ve Tıpkıbasım)

Özmertyurt, G. (2018). Niğde Tren Garı Kompleksinin İncelenmesi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Konya Teknik Üniversitesi/Lisansüstü Eğitim Enstitüsü. Mimarlık A.B.D., Konya.

Özşen H. (2008). *Balıkesir'in Sosyo-Ekonomik Yapısı.* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Sakarya Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü. Sosyoloji Anabilim Dalı, Sakarya.

Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı- Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları.* İstanbul: Arba Araştırma ve Basın Yayın.

Pamuk, Ş. (1994). Türkiye'de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın. *Toplumsal Tarih Dergisi, 1* (5), 35-37.

Pamuk, Ş. (2007). *Osmanlı- Türkiye İktisadi Tarihi 1500- 1914* (4. Baskı). İstanbul. İletişim Yayınları.

Quatert, D. (2000). 19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları. *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Aniklopedisi* içinde (Cilt. 6, s. 1630- 1635). İstanbul: İletişim Yayınları.

Sevin, V. (2007). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I.* Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Sobutay, L. (1996). Eski İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze İrdelenmesi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Gazi Üniversitesi. Ankara.

Sözen, M. (1996). *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı*. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Strabon (2000). Geographika Antik Anadolu Coğrafyası XII, XIII, XIV Adnan Pekman (Çev.). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları (Dördüncü Baskı).

Su, K. (1937). *XVII ve XVIII inci Yüzyıllarda Balıkesir Şehir Hayatı.* İstanbul: Resimli Ay Matbaası.

Şahin, M. (2014). *Bursa'nın Dağ İlçelerinin Tarihi ve Kültürel Mirası Envanteri*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü Yayınları I.

Şenyiğit, Ö. (2002). Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Çukurova Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü. Mimarlık A.B.D., Adana.

Şimşir, N. (2003). 19. Yüzyıl Sonları ve 20. Yüzyıl Başlarında Balat (Dursunbey) Nahiyesi'nin İdari ve Demografik Özellikleri (1897 Tarihli Sicil-i Nüfus Kayıtlarına Göre). *Alaçam Dağları ve Dursunbey 1. Ulusal Sempozyumu (02-03 Eylül 2002)* (s. 75-92). Balıkesir: Dursunbey Belediyesi Yayınları.

T.C.D.D. (2006). *Erzurum'un İşletmeye Açılışı 20.X.1939*. Ankara: T.C.D.D Genel Müdürlüğü Yayınları. (Tıpkı Basım)

Tekeli İ., İlkin, S. (2001). "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması. *Kebikeç Dergisi, 11,* 125-163.

Tekeli, İ., Selim, İ. (1983). Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, içinde (Cilt. 10, s. 2758-2768). İstanbul: İletişim Yayınları.

Texier (2002). Küçük Asya, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi (Cilt. 2) Ali Suat (Çev.). Ankara: Özkan Matbaacılık.

Top, M. (2016). Hicaz Demiryolu ve Ürdün'deki Osmanlı Dönemi Tren İstasyonları. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Özel Sayı,* 135-164.

Tulay, A. S (1981). Kütahya Arkeolojisi. *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan Kütahya.* İstanbul: Formül Matbaası, 53-68.

Tuncel, M. (1981). Kütahya İlinin Beşeri ve İktisadî Coğrafyası. *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan Kütahya.* İstanbul: Formül Matbaası, 21-34.

Türk, M. (2008). Antik Çağ'da Mysia ve Arkeolojisi. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Balıkesir Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih A.B.D., Balıkesir.

Uzunçarşılı, İ. H. (1932). *Kütahya Şehri,* İstanbul: Devlet Matbaası.

Uzunçarşılı, İ. H. (1937). *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri,* Ankara: TTK Yayınları.

Ünlüyol, A. (1996). *Şeriyye Sicillerine Göre XVIII. Asrın İlk Yarısında Balıkesir (1700-1730).* (Yayımlanmamış doktora tezi). Uludağ Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Bursa.

Yavuz, M., ve Tavukçu, A. Y. (2012). Doğukapı, Akyaka, Kars, Sarıkamış Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması. *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 29* (1), 293-312.

Yeşil, M. (1937). *Kütahya İlinin Kısa Tarihi.* İstanbul: Matbaai Ebüzziya.

Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950).* Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 12* (1), 311-324.

Yıldız, H. D. (1981). Kütahya'nın Tarihçesi. *Atatürk'ün Doğumunun 100. Yılına Armağan Kütahya.* İstanbul: Formül Matbaası, 35-51.

Yücel, M. S., Taşar, M. (2016). Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti. *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, 1,* 297- 346.

ÖZGEÇMİŞ

1995 yılında Kocaeli'nin Körfez ilçesinde doğdu. İlköğrenimini Çelik Sanayi İlköğretim Okulu'nda, orta öğrenimini Atatürk Ortaokulu'nda tamamladı. 2013 yılında Körfez Anadolu Teknik Lisesi'nden mezun oldu. Aynı yıl Karabük Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü'nde lisans eğitimine başladı. 2017 yılında mezun oldu. Aynı yıl Karabük Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı.