

# Adana'da Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne Ait Bir Yapı Örneği; Adana Tren Gari\*

Ayşe Durukan Kopuz  
Namık Kemal Üniversitesi

Öz  
19. yüzyılda tüm dünyada etkili olan endüstrileşme ve modernleşme hareketleri, İngiltere'de demiryollarının inşa edilmesiyle daha yaygın bir hale gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu ve genç Türkiye Cumhuriyeti'nde de 19. yy.'da inşa edilen demiryollarının büyük bir çoğunluğu İngiltere, Almanya, Fransa ve Rusya gibi yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu farklı yatırımcılar tarafından yapılan Anadolu demiryolu hattı ve yapıları da bu yüzden çeşitlilik göstermektedir.

Bu makalede, 19. yy. başında Anadolu demiryolu hattı üzerinde yer alan Adana tren istasyonu yapıları tespit edilerek, mimarlık tarihi kavramı ışığında incelenmekte ve Adana kentinde yaşayan ve dışarıdan ziyarete gelen insanların belleğinde yer eden mimari yapıların en dikkat çekicilerinden biri olan istasyon bir yerleşke olarak değerlendirilmektedir. Adana Tren istasyonu; garı (*yołcu salonu*), sosyal tesisleri, lojmanları ve bakım-onarım binalarından oluşmaktadır. Türkiye'de ana demiryolu istasyonları genellikle kent için önemli bir odak noktası olma özelliğindedir. Adana'nın kuzey demiryolu istasyonu ve binaları da kentin önemli odak noktası olma özelliğini taşımaktadır. Bugün "Sular Meydanı"nın kuzey cephesini oluşturan yapı grubu, görsel olarak da oldukça etkileyici bir şekilde, kente mimari bir anlam/ ifade katmaktadır.

## Abstract

Industrialization and modernization movements affecting the whole world, has become more common with the construction of railways in the UK in 19th century. The railways that were constructed in the Ottoman Empire and the early years of Republic of Turkey in 19th century, were also held by foreign investors from England, Germany, France and Russia. Anatolian railway and buildings shows a diversity by these variable investors.

This article focuses on the buildings of Adana railway station which is on the Anatolian railway line in the 19th century on the light of the architectural history. Railway station covers; station (concourse), social facilities, housing and maintenance building. The main railway station in Turkey generally is characterized as an important focal point for the city. North railway station and the building of Adana also carries the distinction of being the major focus of the city. Today it makes an architectural urban sense by constituting the northern front assembly as "Sular Meydanı".

## Anahtar Kelimeler:

Adana Tren İstasyonu, Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, Tren Garları, Adana

## Keywords:

Adana Train Station, First National Architectural Period, Train Stations, Adana

## Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi ve Özellikleri

Batı'dan başlayarak dünyayı saran milliyetçilik ve uluslaşma hareketleri, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Türkiye'de de etkili olmaya başlar. İkinci Meşrutiyet sonrasında 1908 yılında, İttihat ve Terakki Fırkası'nın siyasal, toplumsal ve ekonomik görüşleri, dönemin mimarlık ortamını belirler. Bu konuda özellikle İttihat ve Terakki Fırkası'nın başlıca düşünürlerinden olan Ziya Gökalp, Türk Milliyetçiliğinin ana ilkelerini belirlemeye yönelik çalışmalar yapmıştır. Milliyetçilik düşüncesi etrafındaki çalışmalar dönemin mimarlık ortamını etkilemiş ve bu etkiler sonucunda yeni bir mimarlık dönemi oluşmuştur. Yüzyıl başından 1930'lara kadar olan dönem, mimarlık söylem ve pratiğinde, "Birinci Ulusal mimarlık üslubu", neo-klasik üslup veya o dönemde kullanılan adıyla "Milli Mimari Rönesansı" olarak adlandırılmaktadır (Sözen, 1984, 27). Cephaneçigil ve Akın (2010), dönem mimarlığının belirlenmesinde, Milliyetçilik ve Türkçülük düşüncelerinin etkili olduğunu savunurlar. Burada milliyetçi cemiyetlerin etkinlik kollarından birine dönüşen Türkçülüğün gündeminde mimarlığın var olduğunu ifade ederler (Cephaneçigil ve Akın, 2010, 32). Akın (2003, 22), ayrıca, Birinci Ulusal Mimarlık üslubunu anlamlandır-

mak için kullanılan temel çerçevenin ulus devlete yönelme süreci ve ona refakat eden ulusçuluk söyleminin olduğunu ekler. Bu söylem çerçevesinde gelişen dönemde savaştan yeni çıkmış ülkede, yeni yapı gereksinimleri ve yapı programları uygulamaya koyulur. Kentlerin modernleşmesi için ulaşım sistemleri en önemli adımlardan biridir ve ülkeyi "demir ağlarla örmek" hedeflenir. Bu anlamda üretilen çeşitli projeler çerçevesinde kamu binaları, iskele ve tren garları inşa edilir.

Çağdaş Türk mimarlık tarih yazımında Birinci Ulusal Mimarlık Hareketi hakkında özellikle 1970'lerden sonra yazımlar daha önem kazanmıştır. İnci Aslanoğlu, Metin Sözen ve Yıldırım Yavuz gibi tarihçiler bu dönem mimarlığının özellikle Batı mimarlığından ayrı, sadece biçim ve ideoloji çerçevesinde ele alındığını öne sürerler (Cengizkan, 2002, 61). Bozdoğan (2001) da söz konusu dönemin Türk mimari kültüründe ilk "modern" söylemin başladığı yıllar olarak değerlendirir. Bu mimarının özellikle eski üslupların yeniden canlandırılmasını hatırlatan bir tarzda, Osmanlı revivalizminin/canlandırmacılığının etkili olduğu, modern hayatın iş amaçlı binalarında, tren istasyonu, trafo binası ve vapur iskelelerinde görüldüğünü belirtir (Bozdoğan, 2001, 31). Hükümetin de bu mimarlığı onaylıyor olduğu görülür.

\* Bu makalenin ilk versiyonu, 02-03 Nisan 2009'da Edirne Trakya Üniversitesi'nde "An Urban Icon Building Example; Adana Train Station, 5th International Sinan Symposium, Design Language on Urban Areas, Poster session" poster bildiri olarak sunulmuş ve 24.02.2016 tarihinde Arkitera mimarlık web sitesinde yayınlanmıştır (Url 1).

Celal Esat Arseven bu durumu şu cümlelerle anlatır;

“...Hemen hemen bütün mimarlar Vedat ve Kemalettin'in açtıkları çığırda yürüdüler. Hükümet de bu hareketi teşvik etti; okul, kışla, tren istasyonu, vb. bütün binaların milli üslupla yapılmasını ısrarla istedi. Hatta özel kişileri milli üslupta binalar yapmaya zorlayacak bir kanun çıkarılması bile istendi” (Aslanoğlu, 1980, 13).

Dönemin üslupsal özellikleri şu şekilde sıralanabilir: Simetrik olarak düzenlenmiş iki ve çoğunlukla üç katlı binalar, Batı mimarlığından alınan yatay katlar kornişlerle ayrılmış, girişin bulunduğu orta kısım köşeler kulemsi görünüm verilerek çıkıntı şeklinde tasarlanmış ve bu çıkıntılar ahşap veya ahşap görünümünde dökme demir destekleriyle taşınan ayrı çatılarla örtülmüşlerdir. Simetri aksında yer alan girişler Osmanlı taç kapı veya portik biçimlenmesine benzetilir. Rönesansta yalnızca ana yol ve meydana bakan cephenin işlenmesi gibi, bu dönem yapılarının ön cephesi daha özenli tasarlanmıştır. İç süslemeler ise, banka giriş holleri, otel girişleri ya da istasyon bekleme salonları gibi halk tarafından sık kullanılan mekânlarda kullanılmıştır. Kemer alınlıkları ve altlarını çini panolarla bezeme, alınlara rozetlerin yerleştirilmesi de bu döneme ait özelliklerdir (Aslanoğlu, 1980). Bu dönem mimarları biçimsel olarak seçmeci bir yöntemle, geçmişe ait mimarlık öğelerini inceleyerek, yapılarda, özellikle de yapıların cephelerinde oldukça detaylı çalışmalar gerçekleştirmişlerdir. Cepheler ayrıntılarına kadar çözümlenirken yerleşim ve planlar, gerekli işleve göre tasarlanmıştır. Çini motiflerinin kullanımı, mermer sütunların baklavalı ve mukarnaslı sütun başlıklarıyla değerlendirilmesi, bazen köşe kubbelerin hareketlendirilmesi ve düşey çizgilerin kuvvetlendirilmesi bu döneme ait diğer mimari özelliklerdir (Sözen, 1984, 31).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, tüm bu sayılan mimari özellikler doğrultusunda, yapıların tümü neredeyse aynı kurguyla tasarlanmış ve bu durum homojen bir mimarlığı kurgulamıştır. Ağırlıklı olarak resmi binalara yer verilmiş ve her noktası

bir 'vatan' oluşturma çabasıyla hareket edilmiştir (Çıtık, 2011, 47). Döneme ait bu binaların belirli Osmanlı motifleriyle süslenmesi ve diğer benzer öğelerle bezelenmesi bazı mimarlar tarafından da eleştiri konusu olmuştur. Bu konuda Mimar dergisinde şunlar yazılır;

“Dıştan Osmanlı stili, bütün binalar aynı şekilde yapıldı. Yalnız milli duygu ile hareket edildi. Oysa mektebi bir hükümet binasına benzetmekte fayda yoktur” (Selah, 1931, 254).

Bu durumu Aslanoğlu (1980) da benzer şekilde, gerçekten bir lise yapısının, bir postanenin, bankanın, hükümet konağının, otelin, bakanlık binasının ya da bir tren istasyonunun arasında görünüşte hem kütle düzeni hem de dış bezeme açısından fazla bir farkın olmadığını ifade eder. Çünkü bu dönemde belirlenen amacın klasik Osmanlı yapı öğelerinin ulusal hisleri yansıttığı kanısıyla kullanıldığını savunur (Aslanoğlu, 1980, 14).

Çalışmada ele alınan Adana Tren İstasyonu'nda bulunan özellikle gar binası ve lojmanları, Adana Demiryolları Müdürlüğü arşivinde bulunan projeler ışığında ortaya çıkarılmaya çalışılacak ve Birinci Ulusal Mimarlık Döneminin özellikleri göz önünde bulundurularak, dönem mimarlığını ne kadar yansıttığı değerlendirilecektir. Ayrıca Adana kentinin istasyon binası etrafındaki kentsel gelişimi, Berlin Teknik Üniversitesi Mimarlık Müzesi'nden (Technical University of Berlin Architekturmuseum) ulaşılan projelerinin ışığında değerlendirilecektir.

Bu dönemi her iki bakış açısıyla, hem Osmanlı revivalizmi etkisinde hem de modern bir söylem olarak değerlendirmek mümkündür. Bunun nedeni olarak, bu dönemde kent bütününe yeni yapı tipleri, inşaat teknikleri ve tasarım ilkeleri getirildiği ve bu yapıların kullanımıyla kent yaşamına yeni unsurlar eklendiği görülür. Bu yapılar, modernleşme yolunda kentle birlikte kentliyi de değiştirmiştir.

#### **Adana-Mersin Demiryolu Hattı Tarihi**

Osmanlı Devleti'nde demiryolları inşaatı, özel girişimciler tarafından 19. yüzyılın ortalarında açılmıştır (Kösebay Erkan,

Ahunbay, 2008). Rumeli demiryolundan sonra; Karadeniz, Akdeniz ve Basra'ya bağlanması hedeflenen İstanbul-Bağdat demiryolunun devlet eliyle inşa edilmesine karar verilmiş ve 1871 yılında yapımını öngören irade yayınlanmıştır (Özyüksel, 1999). Ancak plansız bir şekilde başlayan bu çalışma, hattın tamamlanamayacağı bilgisinin üzerine daha önce Rumeli Demiryolları'nda görev yapmış olan Alman mühendis Wilhelm von Pressel, 1872 yılında padişahın isteği üzerine yeni bir proje için görevlendirilmiştir. Pressel'in 1873 yılında padişaha sunduğu proje 4.670 kilometre uzunluğunda, Haydarpaşa'dan başlayıp Ankara-Sivas-Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya uzanan hattı göstermekteydi (Kösebay Erkan, Ahunbay, 1988).

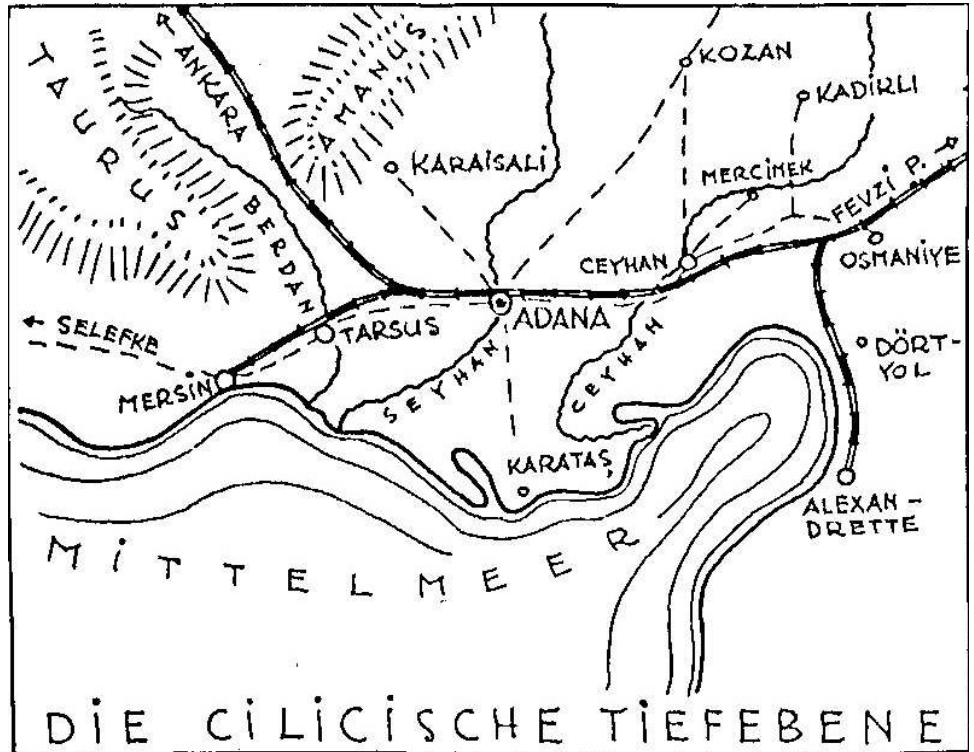
Haydarpaşa- Bağdat demiryolu hattı üzerinde bulunan ve bağlantı hatlarından biri olan Adana- Mersin demiryolu Türkiye'nin güneye açılan kapısı olarak önem göstermektedir. Söz konusu Adana-Mersin hattının yapımının ne zaman ve kime verildiği ile ilgili olarak birbirinden farklı görüşler vardır. Araz (1995), bu hattın imtiyazının 1883'te bir İngiliz gruba verildiğini, imtiyaz süresinin 72

yıl olduğunu, onların daha sonra bu haklarını *Baron Evain De Vandeuve* adlı bir Fransız'a sattıklarını belirtir. Bu kişi başkanlığında, hattın inşası için "*Tarsus, Toros and Adana Railroad*" adlı uluslararası bir şirket kurulmuştur. Araz'a göre bu şirket İngiliz, Türk ve Fransız ortaklardan oluşmaktadır. Daha sonra, 1906 yılında hat *Baghdad Railroad Company* tarafından satın alınmıştır (Araz, 1995, 14).

Adana Gar arşivinde de yukarıdaki bilgiler yer almaktadır. Bu arşivde, Adana-Mersin demiryolu hattının, 32. Osmanlı Padişahı Sultan I. Abdülaziz döneminde (1861-1876) Türk, İngiliz ve Fransız sermayesi ile 20 Ocak 1873'te Londra'da kurulan "*Mersin-Tarsus-Adana Şehir Demiryol İnşaat Şirketi*" temsilcisi *Baron De Vandeuve*'ye 72 yıl süre imtiyazla 31 Mayıs 1875'de izin verildiği belirtilir. Mersin-Yenice kısmı ise 1882 yılında Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa tarafından törenle açılmıştır. Yenice-Adana şehir kısmı ise Adana eşrafından Nahit Bey ile İstanbul'dan *Todori Bağosyan* Efendi'nin ortaklığı ile yapılarak 30 Temmuz 1886 yılında hizmete girmiştir (Adana Gar arşivi, 2016).

**Resim: 1**

Kilikya ovası, Adana ve çevresi tren hattı (Alfred Cuda, 1939, *Stadtaufbau in der Türkei*, Castle b.M.Hopfer Publication).



Adana – Mersin hattı hizmete girdiğinde, üzerinde Adana’dan başlamak üzere Zeytinli, Yenice, Tarsus ve Taşkent olmak üzere ara istasyonlar bulunuyordu (*Resim 1*). Adana ve Mersin yolcu binalarının inşaatı 1886 yılında tamamlanmıştır. Bu istasyonlar tip proje olup, Adana gar binasında tuğla-taş almalı örgü, Mersin yolcu binasında ise yalnızca kesme taş kullanılmıştır (*Akpolat, 2004*).<sup>10</sup>

Böylelikle, 1886 yılında İngilizler tarafından kurulan ve Osmanlı devletinin ilk demiryolu projelerinden biri olan 67 km uzunluğundaki Adana-Mersin demiryolu, Konya’dan gelen İstanbul Bağdat demiryolu ile birleşmiştir. Bu güzergâhta yer alan Adana İstasyonu, 450.00 m<sup>2</sup> lik alanda, garı, lojmanları, sağlık, güvenlik, sosyal aktiviteler ve çeşitli bakım-onarım binaları (*Akpolat, 2004, 77*) ile dönemin *modern* söylemine örnek oluşturacak bir yerleşke şeklinde tasarlanmıştır.

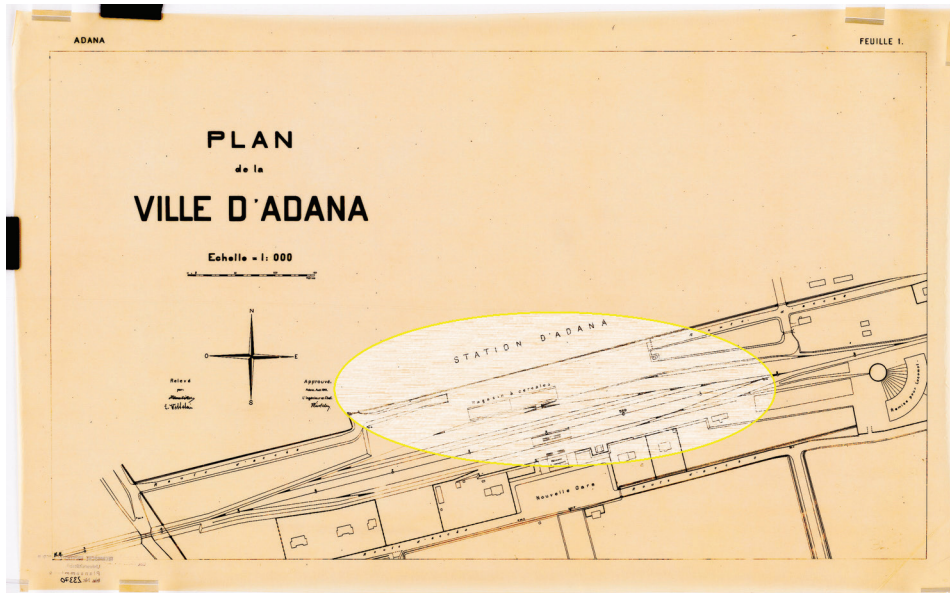
1902 yılında Konya’dan Yenice’ye kadar olan demiryolu ve 1912 yılında Adana Fevzipaşa hattı Haydarpaşa-İzmit hattını yapan Alman *Deutsche Orient Bank (DOB)* tarafından yapılmıştır (*Resim 1*). Kısaca, II. Abdülhamid (1876-1909) döneminde ünlü Anadolu- Bağdat demiryolu hattı da *Deutsche Orient Bank* tarafından yaptırılmış fakat Toros ve Amanos sıradağlarını doğal engeller karşısında aşmak çok zor

olmuştur. Bu yapımda çalışan insanlara altın, gümüş ve bakır madalyalar verilmiştir. Madalyaların bir yüzünde Ayyıldız ve Alman kartalı figürleri ile “*AMANUS TUNNEL 4905 M DURCHSLAG-Juli 1915*” yazılıdır. Diğer yüzünde ise başı sarıklı ve cüppeli bir Türk’e; genç, dekolte giyimli, kolları omuzdan açık, başında defne dalları olan bir kızın, hocaya bir buket çiçek takdim edişi resmedilmiştir. Arka planda da bir minare ve lokomotif ile “*BAGDAD-BARNBAU*” yazıları görülmektedir. Adana Tren İstasyonu binası da yine aynı firma olan Alman *Deutsche Orient Bank* desteğiyle 1911-12 yıllarında inşa edilmiştir. (*Balamir, 1998*). Bugün istasyonun yolcu trenleri için üç peronu bulunmaktadır. 20 Eylül 1912 yılında Adana Garı işletmeye açılmış ve 27 Nisan 1933 yılında da devletleştirilmiştir (*Adana Gar arşivi, 2016*).

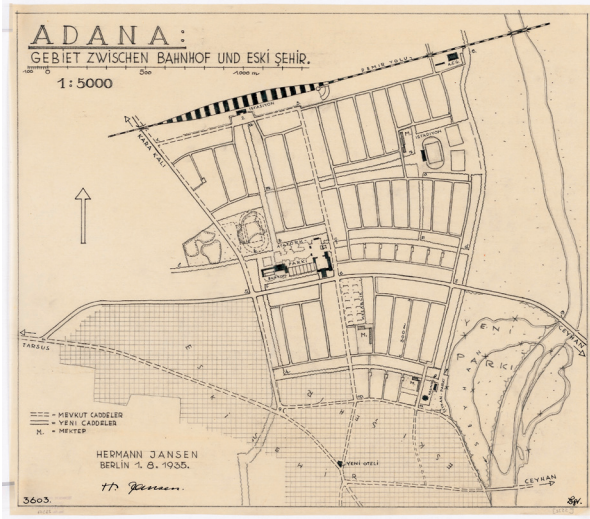
### **Adana Tren İstasyonunun Mimari Kurgusu**

Kösebay Erkan ve Ahunbay (2008), Anadolu demiryolu hattında bulunan yapıların mimari incelenmesinin farklı işletmeciler tarafından yapıldığı için çeşitlilik içerdiğini belirtirler. Hattın yönetimi, 1873-1880 arasında Osmanlı Devleti, 1880-1888 arasında İngiliz kiracılar ve 1888-1924 arasında ise Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından gerçek-

**Resim: 2**  
Adana Şehir Planı 1918, Tren İstasyonu (Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek, TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 23370).



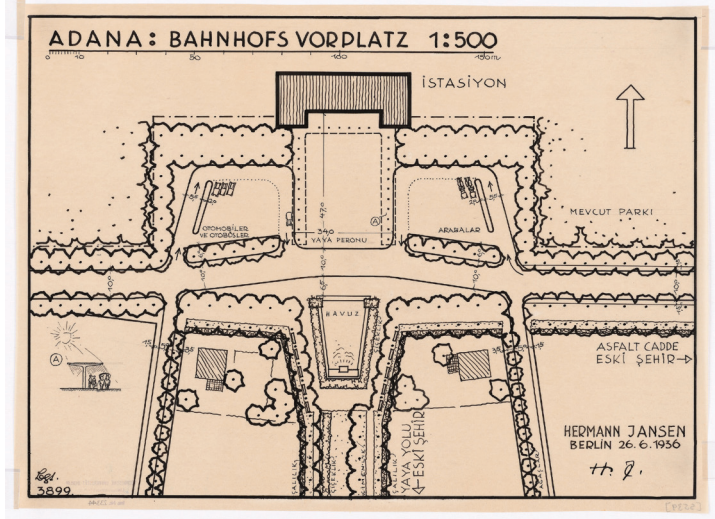
<sup>10</sup> Bu binaların yetersiz gelmesinden sonra Adana için 1911-1912 yılında, Mersin için de 1949 yılında yeni gar binaları inşa edilmiştir.

**Resim: 3**

Adana Eski Şehir ve İstasyon arası imar düzenlemesi, Jansen, 1935 (Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 23347).

**Resim: 4**

Adana, İstasyon Avlusu, Jansen, 1936 (Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 23344).



leştirilmiştir. Yazarlar, bu yüzden farklı inşaat etaplarından oluşan mimari yapıları ve mevcudu inceleyerek çözümlemenin oldukça zor olduğundan bahsederler. Ayrıca zamanla ek yapılar ve binalara yapılan çeşitli müdahaleler, binaların özgün niteliklerinin kaybolmasına sebep olmuş ve tarihe göre okunabilirliğini zorlaştırmıştır. Ancak tüm bu zorluk ve karışıklıklara rağmen elde edilen bilgiler ışığında Adana Tren Garı'nın mimarisi irdelenmeye çalışılacaktır.

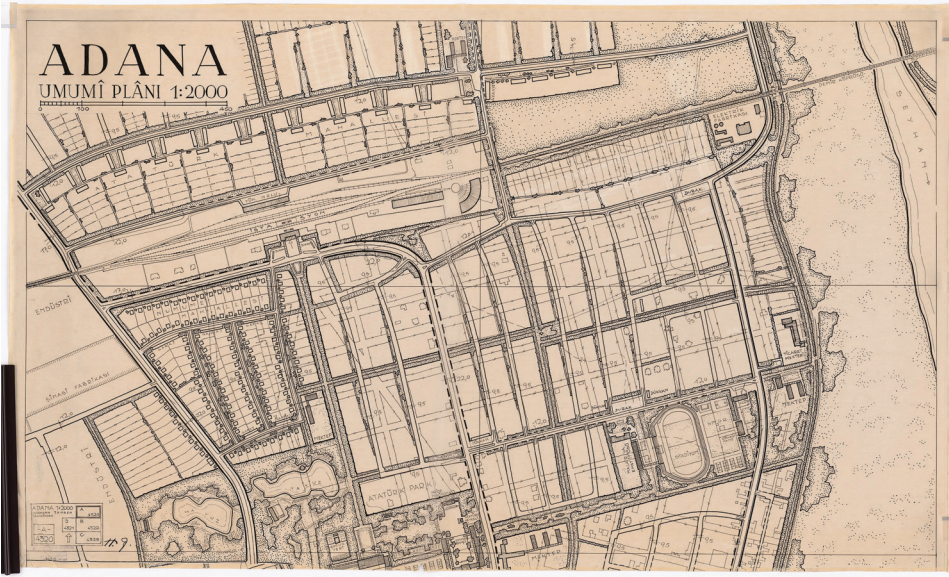
Adana Tren İstasyonunun konumu ve kentle kurduğu ilişki ve kentin biçimlenmesindeki rolü, kentin Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yapılmış olan imar planlarına ve gelişimine yön vermiştir. 1918 yılında Adana kent planlarında tren istasyonunun yeri ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir (Resim 2).

Yerleşkenin sahip olduğu konum, kentin planlamasının ana fikirlerinden birini oluşturmaktadır. 01.08.1935 tarihinde Alman mimar ve kent plancısı Hermann Jansen (1869-1945) Adana kenti için, "İstasyon ve Eskişehir arası" için hazırlanmış olduğu planda, istasyon yapısından Atatürk Parkı'na doğru yeni bir cadde düzenlemiştir (Resim 3). Ayrıca Jansen, istasyon binasının önünde 26.06.1936 tarihinde bir havuz düzenlemesi yapmıştır. Adana'nın iklimsel şartlarını göz önünde bulundurarak gar binasının önündeki meydana "U" şeklinde gölgeleme elemanı tasarlamıştır. Bu şekilde meydana da

otomobil ve otobüsler için, yaya peronu ve arabalar olmak üzere üç bölgeye ayırmış ve bu alanın karşısında yamuk dikdörtgen şeklinde bir havuz yerleştirmiştir. Bu arada yol kenarlarına bol yeşil alan ve çiçeklikler yerleştirmiştir (Resim 4).

Ayrıca 1937 yıllarında yine Jansen tarafından hazırlanan Adana kent planları incelendiğinde, kentin kuzeyinde yer alan istasyon yerleşkesinin, kent imar durumunda kuzey bölgesinin başlangıç alanı olarak kabul edildiği görülür. Sadece istasyonun kuzeyinde Atatürk Mahallesi tasarlanır ve güneye doğru bir büyüme sağlanır. Jansen planının hedefi kentin güneye doğru büyümesi ve açılmasıdır. Bunun için de başlangıç noktası olarak tren istasyonunu seçmiştir. Kentin yeni dokusu için, yenilik taşıyan lojmanları, sosyal tesisleri, sağlık birimleriyle birlikte bir yerleşke görünümünde kentin kuzeyinde yer alır. İstasyona yakın olarak düzenlenen "Numune Mahallesi" de kentle kurulan ilişkinin güçlenmesine yardımcı olan yeni bir mahalle olarak tasarlanmıştır (Resim 5).

Aslında tren istasyon yerleşkesinde en dikkat çekici öğelerden biri de gar binasının önünde bulunan "meydan"dır. Atatürk de 1937 yılında Adana'yı ziyaretinde gar binasının önünde görülür (Resim 6). Burası aynı zamanda toplanma, merasim düzenlemeleri (Cumhuriyet Bayramı kutlamaları), çeşitli söylev ve konuşmaların yapıldığı bir alan olarak tasarlanmıştır.



**Resim: 5**  
Adana Şehir Planı, 1937  
(Architekturmuseum der  
Technischen Universität Berlin in  
der Universitätsbibliothek TU Berlin  
Architekturmuseum, Inv. Nr. 23361).

Yapıldığı yıllarda, Adana'ya trenle gelen devlet büyüklerinin burada halka hitaben konuşmalar yaptığı izlenmiştir. Bugün hala çeşitli toplantıların burada yapıldığı görülür. Aslında bu meydanın, kullanıcı-sına sağladığı toplanma ve bir araya gelme deneyimiyle, toplum hafızasında önemli bir kentsel kültür ögesi olarak yer edindiği öne sürülebilir.

#### **Adana Gar Binası Mimari Özellikleri**

Gar binasının mekân organizasyonunda; yolcu salonu, gişeler, lojman ve yaya alt geçitleri temel mimari mekânlar olarak karşımıza çıkar. Arazi kotları, çevre dokuyula olan bağlantılar, belli bir ortak mimari dil içinde farklı yerleşim düzeleri oluşturur.



**Resim: 6**  
Atatürk Adana'da, 1937 (Hüseyin Batar  
arşivi).

Adana, 19 Kasım 1937.

**Resim: 7**  
Gar binası görünüşler, 2016 (Ayşe Durukan Kopuz arşivi).



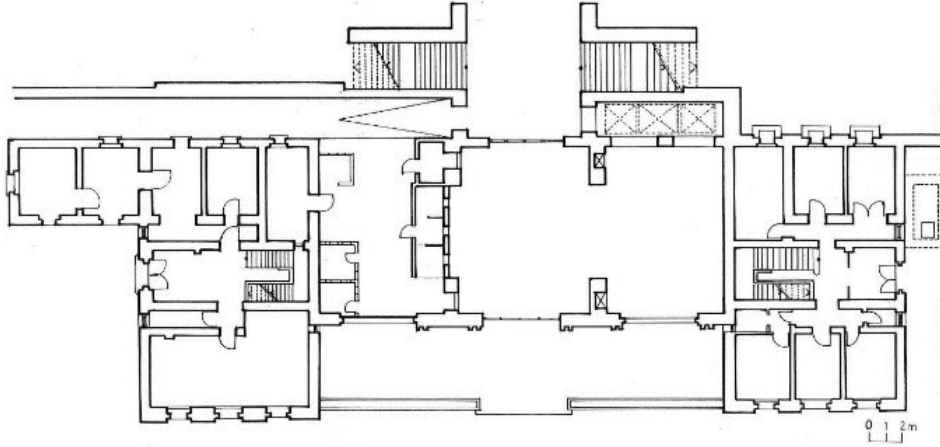
Ana Gar binasında, Birinci Milli Mimarlık Üslubu'nun belirgin mimari özelliği olan simetrik yapı tarzı ve aksiyal kitle düzenlemeleri, özellikle cephede belirginleşir. Eğimden faydalanılarak yapılmasından dolayı meydan kotundan (güneyden) üç katlı, peron kotundan (kuzeyden) iki katlı olarak görülmektedir (Resim 7). Binanın orta kısmı, bekleme salonunun kat yüksekliğinin fazla tutulduğu için iki kat, yandaki kule bölümleri ise üç katlı olarak yerleştirilmiştir. İlk yapıldığında orta kısım tek katlı olarak inşa edilmiş daha sonra mimari özelliklerine uygun şekilde bir kat ilave edilmiştir. Bu ilave edilen

kısım ilk yapıldığında Bölge Müdürlüğü olarak kullanılırken, 1976 yılında Bölge Müdürlüğü'nün karşı caddede yer alan sekiz katlı binaya taşınmasıyla bu kat lojman olarak kullanılmaya başlanmıştır. Binanın kuzeyinde kalan Şimendifer atölyesinin mimarisi de Birinci Ulusal Mimarlık dönemine uygun şekilde yapılmış oldukça dikkat çekici bir görünüşe sahiptir (Resim 8).

Gar binasının cephe düzenlemesi simetrik de olsa, plan şemasında aynı tutum görülmez. Çünkü mekân organizasyonda iki uç kanatlarının oda düzenlemeleri farklılık göstermektedir. Zemin kat planında girişte

**Resim: 8**  
Adana Bağdat Demiryolu hattı "Şimendifer İstasyon İmalathanesi" ve Adana Tren İstasyonu (1917), (Oğuz Baytok Arşivi).





Resim: 9

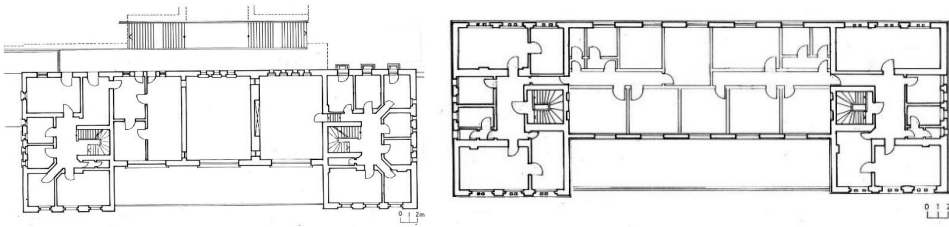
Adana Gar binası zemin kat planı (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).

yer alan büyük bekleme salonu oldukça geniş ve iki kat yüksekliğine sahiptir. Yan kısımlarda bekleme salonu, gişeler, danışma ve eşya emanet bölümü gibi mekânlar vardır. Girişin sol kanadının üst katında, hareket memurluğu, gar müdürlüğü ve VIP salonu yerleştirilmiştir (Resim 9, 10).

Cephenin orta kısmında üç tane kemer içindeki pencereler sövelerle çevrilmiş, aralarında dörder tane uzun ve eşit aralıklarla payandalar yerleştirilmiştir (Resim 11). Bu payandalar ahşap üstü kiremit kaplı çatıyı desteklemektedir. İkinci kat altındaki saçakların boyu daha kısa tutulmuştur. Bu saçakların alt yüzeylerinde klasik Osmanlı üslubunda geometrik şekilli süslemeler yer alır (Resim 12). Cephelerde yontma taş kullanılmış, pencerelerde de taş işçiliğine önem verilmiştir.

Yapı yığma yapım tekniği ile karkas ve taş malzemeden yapılmıştır. Dışarıya taşırılan taşıyıcı köşe taşları ve pencere kenarları, beyaz kesme taşla dekore edilmiş, duvarlar sarı boyalı serpmeye ile sıvanmıştır. Taşıyıcı sistemde ahşap döşeme putreller bağlan-

tır. Dışarıya taşırılan taşıyıcı köşe taşları ve pencere kenarları, beyaz kesme taşla dekore edilmiş, duvarlar sarı boyalı serpmeye ile sıvanmıştır. Taşıyıcı sistemde ahşap döşeme putreller bağlan-

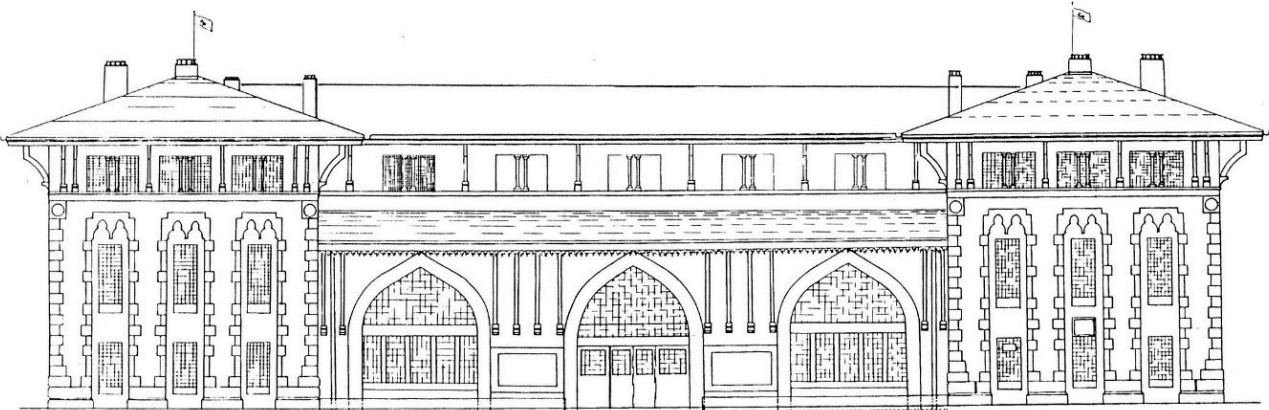


Resim: 10

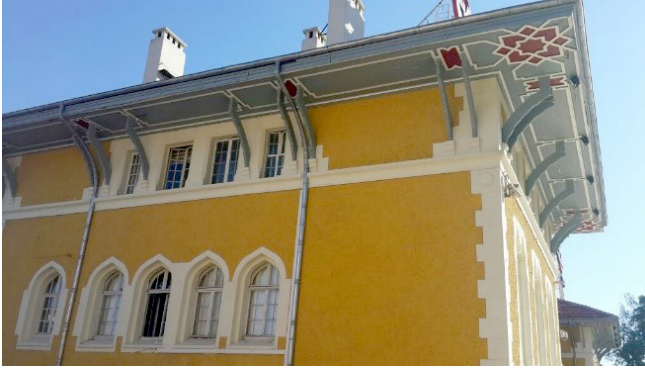
Adana Gar binası birinci ve ikinci kat planı (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).

Resim: 11

Adana gar binası ön görünüşü (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).







**Resim: 12**  
Adana Gar Binası saçak altı süslemeleri ve detayları, 2016 (Ayşe Durukan Kopuz arşivi).



miş, çatıda ise Almanya'dan getirtilen çelik çatı makası kullanılmıştır.

Yavuz'un (1981) belirttiği Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne ait mimari öğeler bu yapıda oldukça belirgin şekilde görülür. Bunlar; simetrik kütle organizasyonu, masif etkiye sahip, üçlü bölüntülü (*tripartite*) anıtsal giriş cephesi, Osmanlı ve Selçuklu Dönemi'ne ait süsleme öğeleri kullanımı şeklindedir. Adana Gar Binası'nın ön cephesinde üçlü bölüntülü "tripartite", yapının anıtsal girişinde belirgin bir şekilde görülmektedir. Ayrıca, devlet demiryolları ambleminin ön cephede kullanılması, yine bu döneme ait özelliklerdendir (Resim 13).

Gar binasının kuzey bölümünde bulunan şimendifer atölyesi gerek büyüklüğü gerekse de mimarisıyla belki de

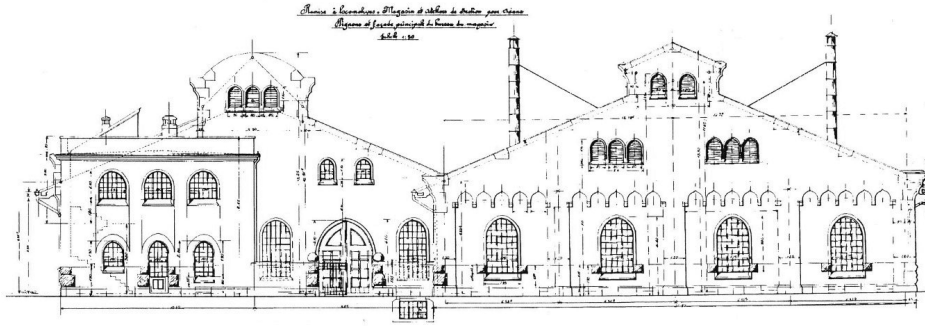
Anadolu'daki diğer tren istasyonlarından ayrılmaktadır. Lokomotif kazanları ve diğer makine aksanların bakımlarının ve onarımlarının yapıldığı oldukça büyük bir atölye olarak kullanılmaktadır. Çünkü istasyonda herhangi bir problemle karşılaşıldığında parça nereden alınmışsa oraya gönderilmektedir. (Örneğin Eskişehir'de buhar kazanları onarılmak için Almanya'ya gönderilmiştir, URL 2). Yapı cephesi oldukça özenli tasarlanmıştır. Alt katta tekli ve kemerli pencereler sövelerle güçlendirilirken üst katta üçlü ve yine daha küçük kemerli pencereler yarar alır. Bacaları oldukça narin durmaktadır (Resim 14).

### **Sosyal Tesisler ve Lojman Binaları**

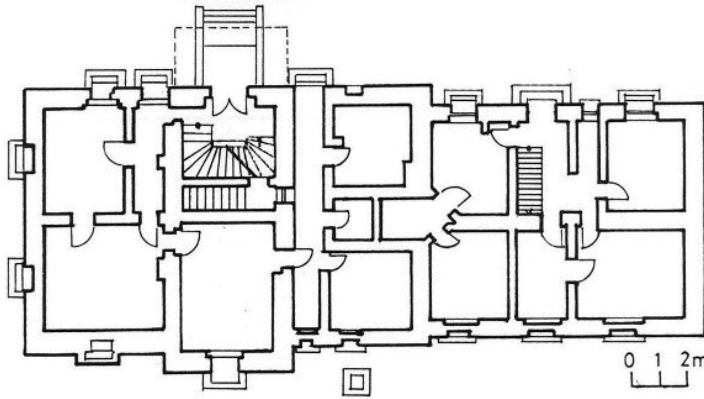
Gar binasının yanında inşa edilen sosyal tesisler kent için önemlidir. Burası,

**Resim: 13**  
Adana Tren garı, 1940'lar (Hüseyin Batar arşivi).

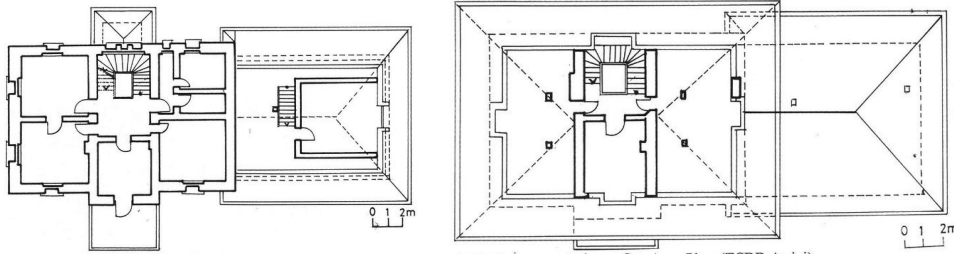




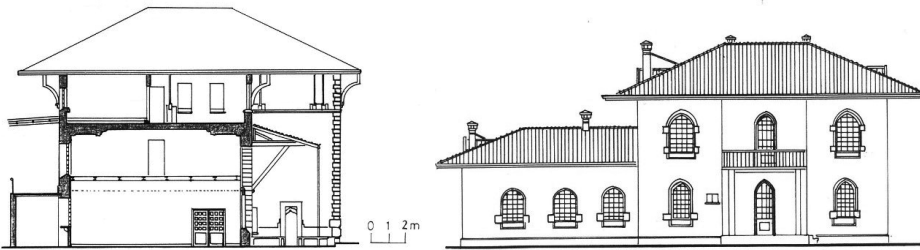
**Resim: 14**  
Adana tren istasyonu şimendifer atölyesi (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).



**Resim: 15**  
Gar lojmanı zemin kat planı (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).



**Resim: 16**  
Gar lojmanı birinci ve ikinci kat planı (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).



**Resim: 17**  
Gar lojmanı kesit ve görünüşü (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).



**Resim: 18**  
Gar lojmanı görünüşler, 2016 (Ayşe Durukan Kopuz, 1999).

kentliyi modern kent kimliğine göre dönüştürmeye çalışan, çağdaş eğlenme ve kadın-erkek bir arada sosyalleşebileceği bir mekân olarak değerlendirilir. Binanın doğusunda ve batısında demiryollarında çalışan insanların kullanabileceği lojmanlar yer alır. Lojmanlar da modern konut ve mekân için yeni bir örnek olarak gösterilir. Lojmanların mimari plan ve cepheleri de gar binasının cephelerine paralellik göstererek, ulusal mimarlık üslubunda düzenlenmiştir (Resim 15, 16, 17, 18).

Sivri kemerli pencereleri, çatı altındaki geniş saçakları ve payandaları, pencere kenarındaki çıkmalı söveleri ve çatısında yer alan çatı arası penceresiyle gar binasıyla uyum içerisinde inşa edilmiştir. Birinci Ulusal Mimarlık dönemi kamu ve konut yapılarında görülen balkonların korkuluklarında dikey yerleştirilmiş yalın parmaklıklar, lojman binasında da görülür. Ayrıca geniş saçakların alt yüzeyleri eski Türk mimarlığı saçak altı ve tavan süslemelerinin benzeri geometrik desenlerle süslenmiştir. Bugün hala gar müdürünün lojmanı olarak kullanılması işlevinin yıllardır değişmediğini göstermektedir.

### Sonuç

1903 yılında Almanlar Bağdat demiryolu projesini ele alarak ilk olarak Adana-Mersin hattını Fransızlardan almışlardır. Bu hat üzerindeki istasyon binaları incelendiğinde hacim ve büyüklük olarak Adana İstasyon binası en dikkat çekici örneklerden biri olduğu görülmektedir. 1910 yılında yapılan Zeytinli İstasyonu ve 1912 yılında yapılan Yenice İstasyonu, Osmanlı mimarisinin etkisinde, cephede belirgin kubbeleri, saçak altı ahşap payandaları ve geometrik desenleri ile Birinci Ulusal Mimarlık Üslubu'nda inşa edilmiştir. Her iki bina farklı plan tiplerine sahip olsa da cephe karakteristiği bakımından aynı yapılmışlardır. Eski Tarsus İstasyon Binası da Adana istasyonuna mimari olarak benzer fakat küçük ölçekli, kırma çatısı ve kesme taştan yapılmış cephesiyle ayrılır. Mersin İstasyonu, Adana eski istasyon binasıyla benzer mimari özelliklere sahiptir. Bunlar, kubbe şeklinde çatısı, dairesel yüzeyleri, demir payandalarla

desteklenmiş metal saçakları ve sade pencereleridir.<sup>11</sup> (Şenyiğit ve Erten, 2011).

1908-1918 yılları arasında Bağdat demiryolu hattı üzerinde inşa edilen istasyon binalarıyla karşılaştırıldığında Adana Tren Garı, Birinci Ulusal Mimarlık akımının milliyetçi ve ulusalcı yaklaşımlarının etkisi altında yapılarak, dönem mimarlığını yansıtan örneklerinden biri olarak görülmektedir.

Ayrıca Adana Tren İstasyonu'nun, kentin gelişiminde oldukça büyük etkileri olmuştur. Binanın yapılmasıyla birlikte kentin gelişimi güneye doğru bir gelişim gösteriyor. Şu an, Adana kentinin Kuzey Adana ve Güney Adana olarak ayrılmasında İstasyon binasının "röper noktası" olduğu düşünülmektedir. Geleneksel merkez olan Kuzey Adana'nın yeni yerleşim yeri olan Güney Adana ile olan bağlantısının yapılması, tren istasyonu ile birlikte sağlanmıştır.

Diğer bir önemi ise, istasyonun önünde bulunan meydanın "kentsel bir mekân" oluşturmasıdır. Çünkü 1936 yılında Hermann Jansen tarafından hazırlanan projede yer alan binanın önündeki açık alan bugün kamusal toplanma alanı olarak kullanılmaktadır. Bu meydan Cumhuriyet Bayramı kutlamaları, toplantılar ve konserler gibi çeşitli törenlerin yapıldığı mekân olarak, ilk kullanım amacını devam ettirmektedir.

Mimari olarak, Adana Gar binası anıtsal ifadesinin yanı sıra, simetrik yapısı, etkileyici giriş holü, dikdörtgen planlı dış meydanıyla, ilk yapıldığı yıllarda, Adana'nın giriş kapısı vazifesini görmüştür. Ayrıca binaların mekânsal organizasyonu kadar çevre dokusuyla olan etkileşimleri, kentsel mekânın örgütlenmesini etkilemiştir. Ulaşım imkânına bağlı olarak oluşan yeni merkezlerle birlikte istasyon binasının etrafındaki alanlarda, Jansen'in Adana ile ilgili hazırladığı şehir planlarından görüldüğü üzere değişim başlamıştır.

Birinci Ulusal Mimarlık döneminin temel ilkeleri olan klasik Osmanlı mimarisinden alınan dekoratif unsurlar, cephede yer alan üçlü bölüntü (*tripartite*), yarım küre şeklindeki Osmanlı kubbeleri, destekleyici

<sup>11</sup> Daha sonra 1949 yılında Tarsus ve Mersin için yeni istasyon binaları İkinci Ulusal Mimarlık Üslubunda yapılmıştır.



Resim: 19  
Adana Gar Binası, 2016 (yazar arşivi).

dirsekleri olan geniş çatı konsolları, sivri kemerler ve tezyini çini dekorasyonu ile revivalist bir tavır sergilemektedir. Ancak yeni inşaat teknikleri olan betonarme demir ve çelik birleşimi özellikleri yani taşıyıcı sistem ve inşâ yapım metodları olarak batılı bir tutum içerisindedir. Uzun yıllar sonra binanın, lojmanların, sosyal tesislerin ve meydanın aynı işlevle kullanılıyor olması da dikkat çekicidir.

Adana Tren İstasyonu 20. yy başında Türkiye’de toplumsal, mimari ve kültürel koşulları ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi’nin özelliklerini yansıtan kültürel bir varlık olarak, korunmaya değer bulunulmuştur. 15.07.1992 yılında Adana Koruma Kurulu tarafından 1251 sayılı kurul kararıyla istasyon tescil edilmiştir. Ayrıca doğuda Kasım Gülek Köprüsü ve batıda Devlet Demiryolları’na ait üst geçit arasında kalan bölge de, sit alanı olarak belirlenmiştir. Adana tren istasyon yapılarının koruma altına alınması ve yakın çevrenin sit alanı olarak ilan edilmesi yapıların ne derece önemli olduğunun göstergesidir. Tescil altına alınmaları, yapıların kentsel açıdan, mimarlık tarihi açısından, kent belleği açısından önemi

vurgulamaktadır.

Sonuç olarak, Erken Cumhuriyet döneminin Adana kentine kazandırdığı nadir yerleşkelerden biri olan Adana tren istasyonu ve yapıları, kurulduğu yıldan itibaren ilk kullanım özelliğini koruyarak yaklaşık yüzyıldır kente hizmet vermekte ve böylelikle kentin sembolik binalarından, simge bir yapı niteliğinde, kentin ilk modern yerleşkelerinden biri olarak görülmektedir (Resim 19).

**Not:** Bu makalede kullanılan plan ve cephe çizimleri, orijinal çizimlerin mavi ozalit kopyaları üzerinden Ayşe Durukan Kopuz tarafından hazırlanmış ve ilk olarak 1999 tarihli *Cumhuriyet Döneminde Mimarlık Akımları ve Adana’ya Yansımaları* adlı yüksek lisans tezinde kullanılmıştır.

**Kaynakça**

- Adana Gar arşivi 2016.
- Akın, Günkut, 2003. Sadece Başlamış Bir Proje Olarak 1908 Romantizmi ve Vedad Tek, *M. Vedad Tek: Kimliğinin İzinde Bir Mimar*, Ed. Afife Batur, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003, s.22.
- Akpolat, M. S., 2004. Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 21, Sayı.1, s. 77-93.
- Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 23370, Inv. Nr. 23347, Inv. Nr 23344, Inv. Nr. 23361.
- Aslanoğlu, İ., 1980, 1923-1938 *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı*. Doktora Tezi. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara.
- Araz, M., 1995. Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856-1950, Master of Arts, METU Graduate School of Social Sciences, Ankara.
- Balamir, Lütü, 1998. Emekli Demiryolları Müfettişi ile kişisel görüşme.
- Bozdoğan, Sibel, 2001. *Modernizm ve Ulusun İnşası*, Metis Yayınları, s.31.
- Cengizkan Ali, 2002. *Modernin Saati*. Mimarlar Derneği 1927 Ankara ve Boyut Yayınları, İstanbul.
- Cephanecigil, Gül, ve Akın, Günkut, 2010. Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde Milliyetçilik ve Mimarlık Tarihi. *İtü dergisi/a mimarlık, planlama, tasarım* Cilt: 9, Sayı: 2, 29-40 Eylül 2010.
- Cuda, A., 1939, Stadtaufbau in der Türkei, Castle b.M.Hopper Publication.
- Çıktı, Ş., 2011. Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi İzmir Konutu: Yerellik ve Melezlik. *METU JFA* 2011/2 (28:2) 45-61.
- Durukan Kopuz, Ayşe, 1999. *Cumhuriyet Döneminde Mimarlık Akımları ve Adana'ya Yansımaları*, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış YL tezi, Adana s. 144-151.
- Kösebay Erkan, Yonca, ve Ahunbay, Zeynep, 2008. Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması, *İTÜ dergisi/a*, Cilt:7, Sayı:2, 14-25, Eylül 2008.
- Özyüksel, M., 1988. *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, s. 15.
- Özyüksel, M., 1999. Anadolu ve Bağdat Demiryolları. *Osmanlı*. Sayı: 3, s. 663-677.
- Selah, Z., 1931, Mektep binalarında Estetik. *Mimar*. Sayı: 8, s. 254.
- Şenyiğit, Ö. ve Erten, E., 2011, Adana-Mersin Demiryolu hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi. *Çukurova Üniv. Üh. Mim. Fak. Dergisi*, Cilt 26, Sayı: 1, Adana.
- Yavuz, Yıldırım, 1981. *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara.
- Url 1: Durukan Kopuz, Ayşe, 2016, Modern Bir Yerleşke Olarak Adana Tren İstasyonu, 24.2.2016, <http://www.arkitera.com/gorus/734/modern-bir-yerleske-olarak-adana-tren-istasyonu> (Erişim tarihi: 24.08.2016).
- Url 2: <http://www.moment-expo.com/turkiyenin-ilk-lokomotifi-karakurt> (Erişim tarihi: 24.03.2016).