ASOS JOURNAL

The Journal of Academic Social Science

Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 102, Mart 2020, s. 7-36

ISSN: 2148-2489 Doi Number: <http://dx.doi.org/10.29228/ASOS.41657>

Yayın Geliş Tarihi / Article Arrival Date
7.02.2020

Yayımlanma Tarihi / The Publication Date
29.03.2020

Doç. Dr. Murat ÇERKEZ

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü
murat.cerkez@hbv.edu.tr

Muhammet Bahadır ARAR

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim
Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi
muhammet.arar@hbv.edu.tr

BAĞDAT DEMİRYOLLARININ AKDENİZ'E AÇILAN KAPISI:“ULUKIŞLA ÇİFTEHAN TREN GARI”

Öz

Çiftehan, Niğde ili Ulukışla ilçesinin bir beldesidir ve 30 km güneydoğusundadır. Konumuzu oluşturan istasyon tesisi, Sultan II. Abdülhamid Han dönemi imar faaliyetlerinin en önemlilerinden biri olan Bağdat demiryolu projesinin bir parçasıdır. Belde merkezinde doğu-batı yönünde uzanan bir arazi üzerine konumlanan istasyon sahası sırası ile batıdan doğuya gar binası, hela, su deposu ve işçi binasından müteşekkil iken yakın tarihlerde bir de lojman binası eklenmiştir. İnşasına 1910 yılında başlanmış, 1912 yılında işletmeye açılmıştır. Gar binası doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı, iki katlı, düz tavanlı, sivri beşik çatılı bir eserdir. İstasyon dâhilindeki yapılar özellikleri bakımından Anadolu-Bağdat Demiryolları kapsamındaki tesisler arasında, Alman tip projelerinin belirgin örneklerindendir ve dolayısı ile döneminin Alman-Türk eklektik özelliklerini sergileyen eserlerdir. Ayrıca inşa edildiği dönemi müteakip beldenin şehirleşmesinde önemli rol üstlenmiş, çevresindeki yerleşim mahallinin zamanla gelişmesinde ana etken olmuştur. Çiftehan garı coğrafi olarak orta Anadolu'nun güneyindeki son istasyon tesisidir ve bu sebeple demiryollarının Akdeniz'e açılan bir kapısı niteliğindedir. Çalışmamızda her bir

eserin plan, malzeme ve mimari özelliklerinin tek tek tanıtılması yanı sıra, kapsamlı bir karşılaştırma ve değerlendirme ile Türk mimarisi içerisindeki yeri ve öneminin belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar kelimeler: Çiftehan, İstasyon, Demiryolu, Mimari.

**THE DOOR OF BAGHDAD RAILWAYS TO THE MEDITERRANEAN:
"ULUKIŞLA ÇİFTEHAN TRAIN STATION"**

Abstract

Çiftehan is a town of Ulukışla district of Niğde province and is 30 km southeast of it. The station facility that constitutes our subject, Part of the Baghdad railway project, one of the most important reconstruction activities of the Sultan II. Abdulhamid Khan period. The station site, which is located on a land extending in the east-west direction in the center of the town, while is composed of from west to east a station building, toilet, water tank and worker building, a dwelling-house has been added recently. Construction began in 1910, opened for business in 1912. The station building is a rectangular planned two-storey building with flat ceiling and pointed barrel roof in the east-west direction. The structures within the station are among the facilities within the scope of Anatolian-Baghdad Railways in terms of their characteristics, and are among the prominent examples of German-type projects, and thus are the works that exhibit the German-Turkish eclectic features of its period. It also played an important role in the urbanization of the town following the period and also it has been the main factor in the development of the surrounding settlement over time. Çiftehan station is the last station facility of central Anatolia geographically and for this reason it is a gate of railways opening to the Mediterranean. In our study, besides the introduction of the plan, material and architectural features of each work one by one, it is aimed to determine its importance in Turkish architecture with a comprehensive comparison and evaluation.

Keywords: Çiftehan, Train Station, Railway, Architecture.

1. GİRİŞ

Çiftehan, Niğde İli Ulukışla İlçesi'ne bağlı eskiden bucak mahiyetinde olan bir kasabadır. Ulukışla'nın 30 km doğusunda, Niğde'nin ise 94 km güneydoğusundadır ve güneydeki son beldesidir. Ayrıca Adana ili Pozantı ilçesine 16 km mesafededir ve konumu itibarıyla Orta Anadolu'dan Akdeniz'e açılan bir kapı niteliğindedir (Harita: 1). Belde, Çakıt geçidi ve dağların arasında kalmış derin bir vadiye konumlanmıştır. Şeker pınarı ve Tekir yaylasına yakınlığı ile de termal ve kaynak suları bakımından zengin, kaplıcaları ile öne çıkan bir yerleşimdir. Nüfusu bakımından fazla kalabalık olmayan Çiftehan, Adana ve Mersin'den yaz sıcaklarında ovalara inen yazlıkçılar tarafından, kaplıcalar sayesinde ise belirli dönemlerde rağbet gören bir beldedir.

Harita-1 Ulukışla Haritası (S. Özsoylu'dan)

Çiftehan, ismini günümüzde bulunmayan iki Han'dan almıştır. Roma ve Bizans döneminde tedavi amaçlı hamamlar yaptırılmıştır. Osmanlı döneminde Konya Valisi Cem Sultan bu hamamların onarımları ile ilgilenmiştir (Gabriel, 1962:61).

Nüfus gelişimi incelendiğinde, köy yerleşmesi olarak ortaya çıktığı 1955 yılından 1965 yılına kadar artmış, 1970 nüfus sayımında kısmen azalmakla birlikte bu tarihten itibaren tekrar artmaya başlamış ve 1990 yılında en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu tarihten itibaren tekrar azalma eğilimine girmiştir (Toroğlu, 2006: 356).

2000 yılı DİE verilerine göre kasabada yer alan toplam 532 binanın %50'sini konut amaçlı meskenler oluşturur. Ayrıca meskenlerin %20'sinde konut ve ticari işyeri aynı binada yer almaktadır. Ana cadde üzerinde yer alan binaların alt katları ticari fonksiyon üstlenirken üst katları ikametgâh olarak kullanılmıştır. Bağımsız ticari işyerlerinin oranı ise %15 civarındadır. Sana-yi binaları birkaç tamir atölyesine tekabül etmektedir (Tablo: 1). Bu ölçekteki bir kasabada 22 kadar genel hizmet faaliyetlerine ait binanın bulunması sahip olduğu kaplıca ile ilgilidir (Toroğlu, 2006: 358).

Tablo-1 Çiftahan'da İmar Faaliyetlerinin Dağılımı (E. Toroğlu'dan)

İlk Demiryolu Çalışmaları

Ulaşım faaliyetleri toplumların yaşamlarına doğrudan etki eden temel faktörlerdendir. İlk çağlardan günümüze kadar milletlerin kaderlerine, kültürlerine, iktisadi ve idari mekanizmalarına katkı sağlamıştır. Demiryolları, bu endüstriyel faaliyetlerin başını çekmektedir. James Watt tarafından icat edilen buhar makineleri sanayi devrimi ile ivmeyi farklı bir alana taşıyarak lokomotifin prototipini oluşturmuştur.

İlk lokomotif 1804 yılında Richard Trevittick tarafından icat edilse de George Stephenson tarafından 1814'te yapılan lokomotif ilk kez İngiltere'de 18 Eylül 1825'te Stockton ile Darlington arasında sefer yapmıştır (Borak, 1969: 82). Bu seferde istenilen düzeyde randıman alınmadığı için çalışmalar sürmüş ve nihayetinde 6 Aralık 1829 tarihinde Liverpool- Manchester arasındaki hat tamamlanarak lokomotifler yük taşımacılığına uygun hale gelmiştir (Aydın, 2001: 49).

19. Yüzyılın en modern ulaşım aracına Osmanlı devlet adamları da kayıtsız değillerdi. Demiryollarının dünyada yaygınlaşmaya başladığı sıralar Osmanlı Tanzimat dönemini yaşamaktaydı. Başta Sultan Abdülaziz olmak üzere yöneticiler demiryolunun gerekliliğini anlamışlardı (Engin, 1993: 37).

İlk lokomotifin hareketinden otuz sene sonra Osmanlı İmparatorluğunda da raylar döşenmeye başlamıştır. Osmanlı'da kayda değer ilk demiryolu Çernovoda-Köstence arasında döşenen 65 km'lik demiryoludur ve 4 Ekim 1860'ta işletmeye açılmıştır (Özyüksel, 2013:10).

Anadolu'da ilk demiryolları İzmir-Aydın arasına döşenmiş ve bu kapsamda Sultan Abdülaziz'in hamiliğinde Britanyalı bir gruba verilen imtiyazla hattın temeli 22 Eylül 1856'da atılmış lakin 1 Temmuz 1866'da işletmeye açılmıştır (Satan, 2012: 212-213).

Bağdat Demiryolları ve Çiftahan

Bağdat demiryolunun hayata geçmesi, Alman imparatoru II. Wilhelm'in 1898 yılında Sultan II. Abdülhamit'i İstanbul'da ziyaretiyle başlamıştır. II. Abdülhamid, Alman imparatorundan Konya Bağdat demiryolunun Almanlar tarafından yapılmasını isteyerek, Bağdat demiryolu projesinin imtiyaz hakkının "Deutsche Bank" adlı Alman bankasına verilmesini teklif etmiş, Alman imparatoru da bu teklifi kabul ederek Bağdat demiryolunun hamiliğini üstlenmiştir (Alperen, 2018: 6). Daha sonraki yıllarda bütün demiryolu imtiyazları Alman şirketlerine verilmiştir. Alman imparatorunun ziyaretinin en önemli sonuçları; Türk ordusunun reorganizasyonu ve moderni-

zasyonu ile Türk-Alman ilişkilerinin derinleşmesi ve buradan doğan Türk-Alman ittifakı olmuştur (Alperen, 2018: 6).

Anadolu-Bağdat hattı askeri maksatla yapılmakla birlikte, hat belli başlı istikametlerden geçirilerek eski doğu medeniyetinin yeniden canlanmasına aracı olacaktı (Onur, 1953: 13).

1903'te Almanlara verilen ve Bağdat Demiryolları ayrıcalığı adı ile bilinen Konya-Bağdat Projesi'ne göre demiryolunun aşağıdaki güzergâhı izlemesi konusunda anlaşmaya varılmıştı. Bu güzergâh, Konya-Karaman-Ereğli-Ulukışla-Çiftahan-Adana-Hamidiye-Kilis-Tel Habeş-Nusaybin-Musul-Tekrit-Sadiye-Bağdat-Kerbela-Necef ve Zübeyir şeklinde uzanmaktadır (Albayrak, 1995: 32) (Harita: 2).

Harita-2 Bağdat Demiryolları (Yosul-Sahar'dan)

Konya-Bulgurlu hattı kolaylıkla tamamlanmış, üstelik demiryolu şirketine umulmadık ölçülerde kâr bırakmıştır. Osmanlı hükümetinin ödediği kilometre garantisi, inşaatın maliyetini bütünüyle karşıladığı gibi tahvil satışından sağlanan komisyonlarla birlikte altı milyon frank kazanç elde edilmiştir (Özyüksel, 2013: 209). Birinci bölümün süratle inşa edilebilmesi ve üzerinden tek bir tren geçmeden umulanın üzerinde kâr bırakması, Bağdat Demiryolu inşaatının hızla ilerleyebileceği beklentisini yaratmış ancak böyle bir beklenti içinde olanlar çok geçmeden yanıldıklarını anlamışlardır (Özyüksel, 2013: 210). Çünkü ilk 200 kilometrelik bölüm 19 ayda tamamlanmış fakat bundan sonraki beş sene içinde demiryolunda hiçbir gelişme sağlanamamıştır. Konya-Bulgurlu hattının kolaylıkla tamamlanabilmesinin en önemli nedeni, bölgenin coğrafi açıdan demiryolu yapımına son derece elverişli olmasıydı (Özyüksel, 2013: 210). Bu hattın sonra demiryolları, Bulgurlu'dan yapımı planlanan Akdeniz'e uzanacak, Ulukışla ve Çiftahan'a da ulaşmış olacaktı. Orta Toroslarda yer alan Ulukışla ve Çiftahan'da Konya'daki gibi düz arazilerin olmayışı Alman mühendisleri bir hayli zorlamıştır. Ayrıca eğimli arazilerin, vadilerin geçilmesi dağlardan geçitler açılmasını gerektirmiş, Toroslar ve Amanos dağlarının topografik yapısı (Harita: 3) nedeni ile proje uzamış, siyaseten de bir takım huzursuzlukların çıkmasıyla proje çıkmaza girmiştir.

Harita-3 Toros ve Amanos Dağlarının Topografik Demiryolu Haritası (E. Banse'den)

Demiryoluna yıllarca verilen ara artık sona ermiş, imtiyaz anlaşması yapıldıktan sonra, yapım çalışmalarına birçok yerde tekrar başlanmıştır. Bulgurlu'dan Torosların güneyine ve Bağdat'tan kuzeye doğru 1911-1914 yılları arasında aşağıdaki hatlar işletmeye açılmıştır. Bulgurlu-Ulukışla (38 km. 1 Temmuz 1911'de), Durak-Yenice (13 km. 27 Nisan 1912'de), Yenice-Mamure (97 km. 27 Nisan 1912'de), (Radşu-Halep-Trablusşam (203 km. 15 Aralık 1912'de), Ulukışla-Karapınar (53 km. 21 Aralık 1912'de), Toprakkale- İskenderun (59 km. Kasım 1913'de), Bağdat-Sumike (62 km. 2 Haziran 1914'de), Trablusşam -Tel Abyad (100 km. 11 Temmuz 1914'de), Sumike-Istabolat ve Istabolat-Samarra (57 km. 27 Ağustos 1914 ve 7 Ekim 1914'de). Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinde, 1715 kilometrelik Konya-Bağdat hattının 887 kilometresi tamamlanmıştır (Rathmann, 2001: 101-102).

Demiryolunun Ereğli'den Ulukışla'ya 1911'de; Ulukışla'dan Çiftehane'a ise 1912'de geldiği belirlenebilmektedir (Rathmann 2001: 101; Hennig, 1915: 9).

Ulukışla kaymakamlığından edinilen bilgilere göre 1910 yılında tren iskelesinin kurulması ve trenin buradan geçeceğinin anlaşılması üzerine nüfusun artış gösterdiği ortaya çıkmaktadır. Bu gelişmelerin ardından 1954'te de köy tüzel kişiliğine başvurulmuştur. Mustafa Kemal Atatürk'ün demiryolu vasıtası ile yaptığı yurt ziyaretlerinin arasında Çiftehane da yer almaktadır. Atatürk, 6 Şubat 1934'te Çiftehane'a demiryolu ile gelmiştir¹.

Çalışmamızda istasyon sahası kapsamında yer alan eserler plan, malzeme, mimari ve süsleme özellikleri bakımından ayrıntıları ile tanıtılarak Anadolu demiryolu mirası içerisindeki yeri ve önemi vurgulanacaktır.

2. Çiftehane Tren Garı

Çiftehane belde merkezinin takriben 400 metre doğusunda, 901 parselde, Turgut Özal Caddesi'nin kuzey tarafındaki düz bir araziye inşa edilen eser, Bağdat demiryolu hattının Niğde ilinde bulunan Ulukışla ile birlikte iki istasyonundan birisidir ve aynı zamanda güney cihetteki son

¹ Niğde Milletvekili Halit (Mengi) Bey, Niğde'ye bağlı Ulukışla ilçesi Çiftehane bucağında şifalı su olduğunu, sağlığa yararlı bu kaplıcanın geliştirilmesi gerektiğini söyledi. Atatürk, bununla çok ilgilendi ve "Yarın Çiftehane'a gidelim ve kaplıca'yı yerinde görelim, bu gibi kaplıcalara ehemmiyet vermek lazım. Ben de tedavimi Avusturya'da Karspat'da yaptım. Bana burada Doktor "Türkiye'de Karsbat gibi nice şifalı kaplıcalar var, Türkiye'den niye geldin" diye sordu. Utandım." dedi. Geceyi trende geçiren Atatürk, ertesi günü Ulukışla'ya hareket etti. Kısa bir sohbetten sonra tren hareket etti ve kaplıcaların bulunduğu Çiftehane'a geldi ve kaplıcanın durumunu yerinde gördü. Orada valiye verdiği talimatta: "Burayı hemen özel idare kanalıyla yaptırın, hem gelir kaynağı olur, hem de halkın sağlığına faydası dokunur. Bunu sizden bekliyorum" dedi. Atatürk, Çiftehane ziyaretinden sonra tekrar Ulukışla ve Ereğli üzerinden Konya istikametine doğru hareket etmiştir (ulukisla.gov.tr/ciftehan- Ulukışla Kaymakamlığı).

istasyon sahasıdır². Çiftahan'dan sonra Adana iline bağlı Pozantı istasyonu yer alır. İstasyon sahasının güneyinde Çakıt geçidi, ormanlıklar ve Adana otoyolu, kuzeyinde yerleşim merkezi, batısında lokantalar ve banka binalarının yer aldığı belde merkezi, doğusunda ise Toros tünellerinin başladığı demiryolu vardır (Fotoğraf: 1).

Çiftahan istasyon sahası; 1910 yılında iskelesi kurulmuş, belgelere göre 1912 yılında (Rathmann, 2001: 101-102; Hennig, 1915: 9) gar binası, hela, su deposu ve işçi binasından müteşekkil bir tesis halinde işletmeye açılmıştır (Fotoğraf: 2). İlerleyen yıllarda bir lojman binası daha eklenmiştir.

30 Temmuz 2018 tarihinde Nevşehir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından kültür varlığı statüsüne alınmış, gar binası, hela, su deposu ve işçi binası I. Grup yapı olarak tescillenmiştir. Sonradan inşa edilen lojman, gar sahası koruma alanı içerisinde değerlendirilmemiştir.

Tarihini belirleyemediğimiz muhtelif onarımlardan geçen eser, günümüzde asli fonksiyonunu yitirmiş olmakla birlikte durak işlevi ile hizmete devam etmektedir. Herhangi bir hareket memuru da görev yapmadığından sadece bekleme salonu açıktır³.

2.1. Gar Binası

Gar binası, istasyon sahasının en batısında yer almaktadır. Yapı, birbirine bitişik üç kütle halinde doğu-batı yönünde dikdörtgen planla uzanmaktadır (Çizim: 1). Ana kütle yapıya hâkim konumla ortada yer alır ve iki katlı bir kuruluşa sahiptir (Fotoğraf: 3). Alt kat kendi içerisinde her biri kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı, yaklaşık eş boyutlarda üç bölüme ayrılarak örtü sistemleri düz tavanla sağlanmıştır. İkinci kat, üç oda, bir hela, bir banyo ve bir mutfaktan ibaret lojman niteliğinde kullanılmıştır. İçeriden düz tavanlı dışarıdan ise Marsilya tipi kiremit kaplı sivri beşik çatılıdır. Her iki yandaki kütle ise ana kütleyle göre daha basık ve küçük birer gövdeye sahiptir. Doğu yandaki ünite yine kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olmakla birlikte, kuzey ve güney duvarları biraz içerlek örülmüştür. Batı yandaki ünite ise doğu-batı yönünde dikdörtgen planla uzanır ve kuzey duvarı 40 cm, güney duvarı ise 2 m girintili yapılmıştır. Her iki ünite de ahşap iskeletli sivri beşik çatı ile örtülerek Marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.

İnşa malzemesi olarak duvarlarda kaba yonu ve düzgün kesme taş ile birlikte tuğla, örtü sisteminde ahşap ve kiremit kullanılmıştır. Kapı ve pencereler ahşap malzemeden yapılmış olmakla birlikte dönüştürülen elektrik odasının kapıları kötü hava şartlarından ve nemden korunması istenerek metal ve çelik malzemeli kapılar ile değiştirilmiştir.

Cepheler her üç kütlede de iki kademeli bir görünüş sergiler. Alt kademeleri beden duvarları, üst kademeleri ise sivri beşik çatıdan ibaret örtü sistemleri teşkil eder. Örtü sistemine ait çatı uzantıları yanlarda biraz taşırılarak aynı zamanda alt kademeyi de sınırlandıran birer saçak nite-

² Niğde, Selçuklu döneminden başlayarak Cumhuriyet dönemine kadar uzanan geniş zaman dilimi içerisinde inşa edilmiş zengin mimari mirasa sahip önemli kentlerimizden biridir. Niğde tren garları, bu mirasa zenginlik katan önemli yapı gruplarından birisi olmakla birlikte üzerinde yeterince durulmamış ve tamamına yönelik derli toplu bir araştırma gerçekleştirilmemiştir. Bu eksikliği giderebilmek amacı ile tarafımızdan önerilerek danışmanlığı da yürütülen kapsamlı bir yüksek lisans tezi için kıymetli öğrencimiz Muhammet Bahadır Arar çalışmalarına halen devam etmektedir.

³ Röleve çalışmaları ve fotoğraf çekimleri Ulukışla Gar Müdürlüğü'nden alınan izinle bir memurun refakatinde gerçekleştirilmiştir. Ulukışla Gar Müdürü Zekeriya İrey'e ve Kadir Tunçkanat'a yardım ve katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

liğinde kullanılmıştır. Beden duvarları yığma tekniğinde kaba yonu taşlarla örülmüş, köşe bağlantıları ise bir büyük bir küçük devri sıra kesme taşlarla vurgulanmıştır. Bütün duvarlar ince bir tabaka halinde çimento harcı ile sıvanarak alt kenarlara kahverengi, üst yanlara sarı badana yapılmıştır (Fotoğraf:3).

Cepheler sade birer görünüşe sahip olmakla birlikte kapı ve pencere açıklıkları bu küteselliğe kısmen hareketlilik kazandıran unsurlardır. Ön cephe kuzeye yönelmektedir.

Doğu yandaki ünite de cephe aksı ile ortalanarak yerleştirilmiş basık kemerli büyük bir pencere açıklığı, batı yandaki ünite de ise yine cephe eksenine yerleşik basık kemerli büyükçe bir kapı açıklığı bulunmaktadır. Ana kütle alt katı hizmet binası, üst katı ise lojman olarak değerlendirilmiş iki katlı bir düzenlemeye sahiptir. Alt seviyede simetrik düzenle yerleştirilmiş üç kapı açıklığı ile iki pencere açıklığı yer alır. Kapı açıklıkları iki kenara ve ana eksene; pencere açıklıkları ise bunlar arasına konumlanmış basık kemerli birer açıklıktan ibarettir. Eksendeki kapı daha büyük ve geniş yapılmıştır. Üst seviyede aynı hizaya eş mesafelerle sıralanmış alttakilere oranla daha büyük üç pencere mevcuttur. Bu pencerelerin alt kenarları boyunca uzanan kesme taşlardan müteşekkil düz yüzeyli bir silme iki katı birbirinden ayırmaktadır. Doğu cephede basık kütlede iki kapı açıklığı, ana kütlede ise basık kütlede çatı seviyesinden itibaren görülebilen duvar yüzeyinde iki pencere açıklığı bulunur (Fotoğraf: 4). Batı cephe doğu cepheye göre farklı bir düzenleme sergiler. Burada basık kütlede eksende bir pencere açıklığı yer alır, ana kütlede ait duvarda ise doğu cephedekine benzer şekilde üst seviyede yine iki pencere yanı sıra bunların hemen altında bir kısmı basık kütlede çatı seviyesi altında kalmış üçüncü bir pencere daha dikkat çekmektedir (Fotoğraf: 5). Binanın güney cephesi kuzey cephe ile çok yakın benzerlikler sergilemektedir. Doğu yandaki pencere açıklığı yakın tarihlerde örülerek kapatılmıştır (Fotoğraf: 6).

Cephelerdeki kapı ve pencere açıklıklarının tamamına ait kemer ve söve taşları duvar yüzeyinden kısmen taşırılmış, kilit taşları ise daha da belirgin bir şekilde vurgulanmıştır. Köşe bağlantılarını sağlayan taşlar ile kapı ve pencerelere ait vurgulu yüzeylere de ayrıca beyaz yağlı boya yapılmıştır.

Ana kütlede alt katı üç bölüm halinde tanzim edilmiştir. Orta ve doğu yandaki bölümler yaklaşık eş büyüklükte kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı düz tavanlı birer hacimdir. Ortadaki mekân bekleme salonudur ve kuzey ile güney duvar eksenlerindeki kapı ile irtibat sağlanır (Fotoğraf: 7). Bu ünitenin doğu ve batı duvarlarında kuzey kenara yakın konumla simetrik düzenli birer açıklık mevcuttur. Bunlardan doğu yandaki boyuna dikdörtgen bir kapı iken sonradan örülerek kapatılmıştır. Batı yandaki ise esasen vezne işlevi gören camekânlı, kare bir açıklıktan ibarettir. Salonun iki uzun duvarı önüne yolcular için oturma yerleri hazırlanmış ve zemin döşemesi taraklanmış küçük taş levhalarla kaplanmıştır. Doğu yandaki ünite muhtemelen ofis olarak hizmet görmüş boş bir mekândır. Kuzey duvarında doğu kenarda kapı, batı kenarda pencere; güney duvarında da bir pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu ünitenin doğu duvarı kaldırılmış ve binanın doğu kenarındaki basık kütleli hacim ile birleştirilerek elektrik odası niteliğinde düzenlenmiştir (Fotoğraf: 8). Elektrik odası da dikdörtgen planlıdır. Güney duvar ekseninde örülerek kapatılmış bir pencere ve doğu duvara dışa doğru açılan muhdes iki kapı bulunmaktadır. Kuzey duvar ekseninde de bir pencere mevcuttur. Bekleme salonunun batı yanındaki mekân, kuzeydeki kuzey-güney, güneydeki doğu-batı yönünde olmak üzere kendi içerisinde iki bölüme ayrılmıştır. Güneydeki bölüm küçük bir hacimdir ve ikinci kata irtibat sağlayan merdiven kütesini ihtiva eder.

Kuzeydeki bölüm daha büyüktür ve şef odası/hareket memurluğu olarak hizmet görmüştür. Odaya irtibat kuzey duvar batı kenarındaki kapı ile sağlanmış ve bunun hemen doğu yanına da bir pencere yerleştirilmiştir. Güney duvarın doğu ucuna yine muhdes bir kapı açılarak ikinci kata çıkışı sağlayan, arkadaki merdiven boşluğu ile irtibatlandırılmıştır (Fotoğraf: 9). Zemin döşemesi seramik karolarla kaplanmıştır. Binanın batı yanındaki kütle ise ambar hizmeti gören doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı büyükçe bir hacimdir. Kuzey ve güney duvar eksenlerinde birer kapı, batı duvar ekseninde ise bir pencere açıklığına sahiptir. Gar binası dâhilindeki kapı ve pencereler, dış kütlede basık kemerli bir görünüşe sahip iken iç mekâna boyuna dikdörtgen birer açıklık şeklinde yönelmektedir. Ayrıca bütün mekânlarda duvarlar alt kısımlarda kahverengi, üst kısımlarda ise beyaz badanalı düz yüzeylere sahiptir.

2.2. Hela

Hela, gar binasının yaklaşık 15 metre doğusunda yer almaktadır ve kuzey-güney yönünde dikdörtgen bir kütle halinde uzanmaktadır (Çizim: 2). İçerden düz tavan, dışardan Marsilya tipi kiremit kaplı sivri beşik çatı ile örtülüdür (Fotoğraflar: 10). Tek katlı bir kuruluşa sahip olan bina kütlesi kendi içerisinde üç bölüme ayrılmıştır. Kuzey ve orta bölüm doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı birer hacimdir. Kuzey bölüm biraz daha büyükçedir ve depo işlevi görmektedir. Orta bölüm pisuarlı hela ünitesi olarak kullanılmaktadır. Güneydeki ünite ise yine esasen doğu-batı yönünde dikdörtgen bir plana sahip iken araya örülen ince bir duvarla kare planlı iki eş bölüme ayrılmış ve biri erkekler diğeri kadınlar için birer kabin teşkil edilmiştir.

İnşa malzemesi olarak duvarlarda kaba yonu kesme taş, örtü sisteminde ahşap ve kiremit kullanılmıştır. Ayrıca kapılar, pencereler ve şebekeler ahşap malzemeden yapılmıştır. Zemin ve iç duvar döşemeleri seramik karo kaplamadır.

Cepheler son derece sade bir görünüş sergiler. Duvarlar yığma tekniğinde kesme taşlarla örülmüş ancak alt seviyedeki köşe bağlantıları ile kapı söveleri üst üste yerleştirilmiş kaba yonu ikişer iri blok taşla vurgulanarak alt kısımlar kahve, üst bölümler ise sarı renkle boyanmıştır. Örtü sistemine ait çatı uzantıları yanlarda biraz taşırılarak duvarları sınırlandıran birer saçak niteliğinde kullanılmıştır. Kuzey cephede eksene yerleşik bir kapı açıklığı mevcuttur ve depo ile irtibatlıdır (Fotoğraf: 10). Güney cephede simetrik düzenli iki kapı açıklığı bulunmaktadır ve doğudaki erkekler, batıdaki kapı kadınlar kısmına giriş sağlar. Doğu cephede ortada bir kapı ile bunun her iki yanında simetrik düzenli birer pencere yer alır. Kapı pisuarlı üniteye, kuzeydeki pencere depoya, güney yandaki pencere ise erkekler kısmına ait birer açıklıktır. Batı cephede eşit aralıklarla aynı hizaya sıralanmış üç pencere vardır ve bunlardan kuzey kenardaki depo, ortadaki pisuarlı ünite, güney yandaki ise kadınlar kısmına açılır (Fotoğraf: 10). Güney cephe-deki kapı açıklıkları boyuna dikdörtgen; diğer bütün kapı ve pencere açıklıkları basık kemerli birer görünüşe sahiptir. Pencerelerle güney kenardaki kapı açıklıklarının üst bölümlerine enine ve boyuna yerleştirilmiş ince çıtalarla birer şebeke teşkil edilmiştir.

2.3. Su Deposu

Su deposu, gar binasından itibaren doğuya doğru sıralanan istasyon tesisinin üçüncü yapısıdır. Kare plan üzerine prizmatik bir kütle halinde yükselmektedir (Çizim: 3) Kütle tertibi bakımından üç kademeli bir görünüş sergilemektedir (Fotoğraf: 11). Alt kademeyi teşkil eden prizmal ana kütle, kesme ve kaba yonu taş malzemeden yığma tekniği ile inşa edilmiştir. Köşe bağlantıları gar binasında da olduğu gibi bir büyük bir küçük kesme taşın kısmen taşıntılı ve devri sıra yerleştirilmesiyle vurgulanmıştır. Ana kütle sarı, köşe bağlantıları ise beyaz badanalı düz yüzey-

lere sahiptir. Kuzey cephede iki pencere açıklığı mevcuttur ve bunlardan biri cephe aksına, diğeri üst seviyeye aynı eksenini paylaşarak yerleştirilmiştir (Fotoğraf: 11). Güney cephede, kuzeydeki üst seviye penceresi ile aynı görünüşte ve simetrik düzenle yerleştirilmiş bir; doğu cephede aynı aksı paylaşarak hemen üst üste açılmış iki pencere görülür (Fotoğraf: 12). Alttaki daha büyüktür ve kenarları kısmen taşırılarak beyaz badana ile vurgulanmıştır. Batı cephede ise sadece eksene yerleşik kapı açıklığı bulunmaktadır ve bunun da kenarları silme halinde taşırılarak yüzeyine beyaz boya yapılmıştır. Kapı ve bütün pencereler basık kemerli bir görünüş sergiler (Fotoğraf: 11).

İkinci kademe fonksiyon itibarıyla su tankını ihtiva eden depo ünitesidir ve dört yanda da kısmen çıkıntılı bir kütleyle sahiptir. Tamamen ahşap malzemeli bu ünite her hangi bir açıklık mevcut değildir.

Üçüncü kademe ise sac levhalarla kaplanmış sivri beşik çatılı örtü sisteminden ibarettir.

Ana kütle iki katlı olarak düzenlenmiştir. Alt kat kare plan sergilemekle birlikte kendi içerisinde dört bölümlüdür. Kare şema, kuzey ve güney yanlarda tuğla ve ahşap malzeme kullanılarak örülen ince duvarlarla ikişer bölüme ayrılmıştır.

Güney yandaki bölümler doğu-batı yönünde uzanan ve üst katlarla irtibatlanan merdiven kütlelerini ihtiva eden küçük birer alandır. Batıdaki merdiven ahşap malzemelidir ve ikinci kata çıkışı sağlar, doğudaki merdiven ise doğu duvarına bitişik yükselen, demir malzemedan yapılmış asma tarzı basit bir unsurdur ve depoya irtibatlanır (Fotoğraf: 13). Güneydeki bu iki bölümde de dışa yönelen herhangi bir açıklık mevcut değildir. Kuzey yandaki bölümlerin ikisi de kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı daha büyük birer hacimdir. Bunlardan batı yandaki ünite batı duvarında yer alan kapı açıklığı ile girilen bir hol niteliğindedir (Fotoğraf: 14). Doğru duvar ortasında yer alan boyuna dikdörtgen kapı açıklığından doğu yandaki üniteye, güney duvarın batı ucundaki açıklıktan ise merdivene irtibat sağlanır. Kuzeybatı köşesine depoya su sağlayan boru tesisatı döşenmiştir, ancak bu tesisat günümüzde tahribata uğramış vaziyettedir. Doğudaki mekân biraz daha büyüktür. Doğru duvar ekseninde pencere, güney duvar ekseninde merdiven boşluğuna geçiş sağlayan kapı açıklığı yer alır (Fotoğraf: 15). Her iki ünite de betonarme düz tavan ile örtülmüş, duvar yüzeyleri ve zemin döşemeleri çimento harcı ile sıvanmış olmakla birlikte duvar yüzeylerinde ve zemin döşemelerinde ciddi tahribatlar söz konusudur. İkinci kat doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı bir mekândır (Çizim: 4). Güney yanında merdiven boşlukları ile bunlara geçiş sağlayan birer kapı; kuzey ve doğu duvar eksenlerinde ise birer pencere açıklığı mevcuttur.

Örtü sistemi, duvarlar ve zemin döşemesi alt kat ile aynı özellikleri sergilemektedir (Fotoğraf: 16). Yapıdaki bütün kapı ve pencereler, dışardaki görünüşlerinden farklı olarak iç mekâna boyuna dikdörtgen birer açıklık şeklinde yönelir.

2.4. İşçi Binası

İşçi binası, istasyon sahasının en doğusunda bulunmaktadır. Doğru-batı yönünde dikdörtgen plan ve prizmal bir kütle halinde uzanmaktadır (Çizim: 5). Tek katlı olan yapı kendi içerisinde kuzey-güney yönünde üç bölüme ayrılmıştır. İçeriden düz tavan dışarıdan ise Marsilya tipi kiremit kaplı sivri beşik çatı ile örtülmüştür.

İki kademeli bir görünüş sergileyen cephelerde alt kademeyi beden duvarları, üst kademeyi ise sivri beşik çatıdan ibaret örtü sistemi teşkil eder ve çatı uzantıları yanlarda biraz taşırılarak aynı

zamanda saçak niteliğinde kullanılmıştır. Saçaklar alt kenarlarda ahşap malzemeli eli böğründe-
lerle desteklenmiştir.

Beden duvarları yığma tekniğinde kaba yonu taşlarla örülmüş ve bütün yüzeyler çimento harcı ile sıvanarak sarı renkli badana yapılmıştır. Cepheler son derece sade birer görünüş sergiler. Doğu cephede kuzey kenara yakın bir kapı ile güney kenara yakın bir pencere (Fotoğraf: 17); güney cephede üç pencere (Fotoğraf: 18); batı cephede ise bir pencere açıklığı mevcuttur. Güney cephede ayrıca doğudaki bölümün güney duvarına bitişik doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı küçük bir müstemilat ünitesi bulunmaktadır. Bu kütleinin doğu duvarında bir kapı, batı duvarında ise bir pencere açıklığı görülmektedir. Kuzeye yönelen ön cephesi simetrik bir düzenlemeye sahiptir. Cephe eksenine bir kapı açıklığı, bunun iki yanına da eş mesafelerle aynı hizada birer pencere açıklığı yerleştirilmiştir (Fotoğraf: 19).

Kapı ve pencere açıklıklarının hepsinde basık kemer kullanılmıştır. Ayrıca köşe bağlantılarının alt seviyeleri ile güney cephedeki pencereler dışında bütün pencere ve kapı sövelerinin alt yanlarında gar binasındakine benzer tarzda kısmen taşıntılı rüstik taşlar kullanıldığı dikkat çekmektedir.

Yapının iç mekânı üç bölümlüdür. Kuzey duvar eksenindeki kapıdan girilen orta bölüm, diğerlerine göre biraz daha küçüktür ve banyo, hela, mutfak gibi çeşitli servis hizmetleri için tanzim edilmiştir (Fotoğraf: 20). İki yandaki ünite ise yatakhane olarak değerlendirilmiştir. Ortadaki ünitenin batı duvar eksenindeki boyuna dikdörtgen kapı açıklığından batıdaki bölüme geçilir (Fotoğraf: 21). Doğudaki bölümün kapısı ise bina doğu duvarının kuzey kenarında yer alan açıklıktır. Yine yatakhane işlevi gören bu bölümün güney duvarının batı ucunda müstemilat ile irtibatlı büyük bir açıklık mevcuttur. Bu üniteye girilemediğinden fonksiyonu tam belirlenememektedir. Yapıda duvar ve tavanlar esasen çimento harcı ile sıvanmış beyaz badanalı yüzeylere sahip iken yatakhane tavanları tadilatlar sırasında pvc ile kaplanmıştır.

Ayrıca banyo ünitesinin tamamı ile (Fotoğraf: 22) holün zemini seramik kaplamalı, diğer bölümlerin zemini ise çimento sıvalıdır. Kapı ve pencereler istasyon tesisindeki diğer yapılarda olduğu gibi içeriye boyuna dikdörtgen birer açıklıkla yönelmektedir.

Çiftahan tren istasyonunda ihtiyaç dâhilinde sonradan yapılmış lojman binası vardır. Demiryolunun karşısına gar ile karşılıklı inşa edilen bu yapı günümüzde jandarmaya tahsis edilmiştir. Yeni bir bina olduğundan çalışmamıza dâhil edilmemiştir (Fotoğraf: 23).

DEĞERLENDİRME

II. Abdülhamid döneminde, Berlin'den Bağdat'a kadar uzanan kesintisiz bir demiryolu ağı tesisi hedeflenmiştir. Konya-Bağdat projesi olarak da anılan bu imtiyaz ile demiryolu ağı Konya'dan Çiftahan'a, Çiftahan'dan Akdeniz ve Bağdat'a ulaştırılmıştır. Çiftahan, İç Anadolu ve Akdeniz bağlantı noktasında yer alması sebebiyle tarihsel süreçte ulaşım faaliyetlerinin önemli bir merkezi haline gelmiştir (Fotoğraf: 24).

Demiryollarının inşası esnasında mimarlık alanında yeni gelişmeler yaşanmıştır. Bu hızlı süreçte, demiryolu hatları boyunca istasyonlar ve bu istasyonlarda farklı fonksiyonlara hizmet veren muhtelif binalar yapılmaya başlanmıştır. Yapılan bu binalar kimi zaman malzemesiyle, kimi zaman formu ve cephe karakterleriyle, kimi zaman da konumu itibarıyla geleneksel mimarlardan farklı bir üslup sergilemişlerdir (Başar-Erdoğan, 2009: 30).

Tarihsel, ekonomik ve politik ortam değerlendirildiğinde demiryolu hattı üzerinde yer alan yolcu binalarının, bulundukları coğrafyanın askeri ve ticari önemlerine göre inşa edildiği, gar binası, hangar, depo ve konaklama birimlerinin plan ve projelerinin asker ve mal taşıma kapasitesine göre şekillendiği (Yıldırım, 2012: 75) anlaşılmaktadır.

Çiftehan istasyon sahasında bulunan yapı toplulukları da farklı fonksiyon ve üslup sergilemektedir. İstasyonda bulunan gar binasının ikinci katı ile işçi binası özel konaklama birimleridir ve demiryolu çalışanları tarafından kullanılmak üzere tasarlanmıştır. Gar binası, tesisin esas hizmet fonksiyonunu üstlenen ana bina olmakla birlikte, su deposu ve hela ünitesi onu destekleme amacı ile imar edilmiş diğer sosyal mekânlardır.

Çiftehan gar binası, birbirine bitişik üç kütle halinde doğu-batı yönünde dikdörtgen planla uzanan, içerden düz tavan dışardan ise kiremit kaplı beşik çatılı bir yapıdır ve batısında yükleme merkezi olarak da kullanılmış ambar, doğusunda günümüzde elektrik odasına çevrilmiş bir oda, merkezde ise şef odası ve bekleme salonundan müteşekkildir. Ortadaki giriş ünitesi daha büyük bir unsurdur ve kütle tertibi itibarıyla giriş bölümü iki katlı yan bölümleri tek katlı garlar sınıfına girmektedir. Alman tip diğer proje gar binalarında da görüldüğü gibi tamamen ihtiyaca yönelik tasarlanmış bir eserdir. Alman yapısı olması nedeni ile sahip olduğu plan, kuruluş ve kütle tertibi bakımından Almanya'daki Siegburger ve Celle istasyonlarıyla (Yavuz, 2014: 328, 335) yakın benzerlikler sergilemektedir.

Konya Çumra, Konya Çakmak, Adana Pozantı, Adana Hacıkırı (Yavuz, 2014: 327, 328, 332, 333, 334) ve Karaman Böğecik garları plan, malzeme, kuruluş ve cephe özellikleri bakımından çok yakın benzerlikler sergileyen belli başlı eserlerdir. Cephelerdeki kapı ve pencere açıklıklarında basık kemer kullanılması, ayrıca bu kemer ve söve taşlarının duvar yüzeyinden kısmen taşırılması, köşe bağlantılarını sağlayan taşların vurgulanması, örtü sistemlerinin içerde düz tavan dışarda ise kiremit kaplı sivri beşik çatı ile sağlanması gibi unsurlar dönem özelliği olarak dikkat çekmekte ve söz konu yapıların çoğunda da görülmektedir. Bunlardan Hacıkırı istasyonu gar binası cephelerindeki kapı ve pencere açıklıkları boyuna dikdörtgen olması bakımından farklılık sergiler.

İstanbul'daki Feneryolu, Erenköy, Bostancı, Maltepe ve Kartal garları ise (Koçer, 1995: 54,65,72,75; Sobutay, 1996:142,144; Erdoğan, 2005:56; Yavuz, 2014: 289, 290, 291, 292, 294) plan itibarıyla yakın benzerlikler sergilemekle birlikte, cephe düzenlemeleri bakımından belirgin farklılıklara da sahiptir. Çatı ve saçak şekilleri, kapı ve pencere açıklıklarının yarım daire kemerli yapısı ve malzeme farklılıkları, pencere aralarına yerleştirilen plasterler en dikkat çekici farklılıklardandır.

İstasyon tesislerinde yer alan önemli yapılardan biri de su depolarıdır. Su depoları sadece tanktan oluşan bir hazne şeklinde yapıldığı gibi, silindirik biçimli ya da prizmal bir kütle halinde tek katlı, iki katlı veya kule tarzı olmak üzere çeşitli şekillerde yapıldıkları da görülmektedir. Çiftehan istasyonu, kare planlı, prizmal kütleli kule tarzı bir su deposuna sahip olması bakımından ayrı bir öneme sahiptir. Bu uygulamanın benzerlerine Bağdat demiryolu hattında yer alan istasyonların çoğunda da rastlanmaktadır. Niğde (Özmertyurt, 2018: 119), Bereket ve Ulukışla istasyonu su depoları, benzer uygulamanın yakın coğrafyadaki temsilcileri olarak gösterilebilir.

İstasyonların hizmet görevleri yanı sıra en önemli özelliklerinden birisi de şehrin fiziki yapısına olan etki ve katkılarıdır. Demiryollarının yerleşim merkezlerine yakın alanlardan geçmesiyle kent planlamasında ortaya çıkmış yol koridoru zamanla ana arter olarak gelişmiş ve çoğunlukla da İstasyon Caddesi adı ile anılmıştır (Özmertyurt, 2018: 138). Mal ve eşya sirkülasyonunun istasyon ile şehir merkezi arasında kolayca sağlanabilmesi yanı sıra demiryolu ile seyahat edecek kişilerin istasyona ulaşımının kolaylaştırılması için bağlantı yolu ihtiyacı doğmuş (Özmertyurt, 2018: 138) ve bu bağlamda İstasyon Caddeleri şehrin gelişiminde belirleyici unsur olmuştur. Ayrıca meskûn mahallerde demiryolu hattının geçmesi ve istasyon tesislerinin inşası ile birlikte yakın çevrede yerleşim alanları oluşmaya başladığı ve zamanla yerleşmenin bu çevrede şekillendiği anlaşılmaktadır. Benzer durum Çiftehan için de geçerlidir. Demiryolu inşası ile birlikte beldenin çehresi de değişmeye başlamıştır.

Avrupa ve Türkiye demiryolları ağırları ve istasyon binaları değerlendirildiğinde; ilk yapıldıkları dönemlerde kent merkezlerinden uzakta yer alsalar da zamanla gerçekleşen yapılaşma nedeniyle günümüzde bunların bir bölümünün kent merkezinde ya da merkeze yakın yerlerde kaldığı görülür (Kaya, 2018: 510).

Geçmişten günümüze, toplumlar gelenek ve görenek gibi sosyokültürel değerler ile yaşam biçimlerinin, ekonomik ve siyasi gelişmelerin izlerini barındıran kültürel miraslar aracılığıyla toplumsal kimliği oluşturmaktadır (Yıldırım-Özal-Özmertyurt, 2019: 285). Demiryolunun Çiftehan'a geldiği dönemde sadece istasyon yapılarından ibaret olan sahada ilerleyen yıllarda sivil imar faaliyetlerine başlanmış, yeni yerleşim birimleri kurulmuş, istasyon cihetinde yeni oteller açılmıştır. Caddenin ve istasyon sahasının yakınında sivil yapılar yoğunlaşmış, gar ekseninde gelişen bu imar faaliyeti dikey kentleşmeden azade istasyon ile bir bütünlük içerisinde tasarlanmıştır (Fotoğraf: 25). İstasyon ve çevresinin doğal alanları bozulmamış, kültür varlıkları, tabiat ile uyum içinde kalmıştır.

SONUÇ

Çiftehan İstasyonu plan, malzeme ve mimari özellikleri itibarıyla döneminin genel karakteristiklerini sergileyen tipik bir yapı grubu olmakla birlikte yansıttığı Alman mimari düzeni ile yerel üslupların bütünleşmesi doğrultusunda eklektik bir eser olarak değerlendirilebilir. Bu bağlamda özellikle aynı hat üzerinde ve aynı dönemde inşa edilen İç Anadolu ve Doğu Akdeniz'deki istasyon tesisleri ile mimari ve cephe kurgusu bakımından yakın benzerlikler sergilemektedir. Batı Anadolu'da ve Trakya'da inşa edilen İngiliz tipleri ile kurgu ve cephe tasarımı açısından belirgin farklılıklar göstermektedir. Tipoloji açısından asimetrik, giriş bölümü (ana kütle) iki, yan bölümleri tek katlı garlar sınıfına girmektedir. Bu tarzda inşa edilen garlar genellikle üçüncü sınıf gar binası statüsünde olup az nüfuslu iller, ilçeler ve belde mahiyetindeki bölgelerde uygulanmıştır. Gar binası, hela, su deposu ve işçi binasından müteşekkil bir külliye düzeninde inşa edilen Çiftehan İstasyonu, mimari yapısı ile birlikte çevresindeki kent dokusu modeline örnek teşkil eden, beldenin sosyokültürel seviyesine katkı sağlayan, bölge ekonomisine can veren ve ayrıca turizm ve kültürel faaliyetlerine ivme kazandıran önemli bir kamu yapısıdır. Demiryolu mirası ve endüstriyel sanat kavramını yansıtan bu tip eserler ayrıca kültürel mirasımıza da önemli katkılar sağlamaktadır.

KAYNAKLAR

- Albayrak, Mustafa, (1995), "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, S.6, s.1-38.
- Alperen, Altan, (2018), "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", 21. Yüzyılda Eğitim Ve Toplum Eğitim Bilimleri Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, C.7, S. 19, s.1-22.
- Aydın, Suavi, (2001), "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", Kebikeç Dergisi, S. 11, s.49-94.
- Banse, Ewald, (1913), Auf den Spuren der Bagdadbahn, Alexander Duncker Verlag, Weimar.
- Başar, Mehmet Emin; Erdoğan, Hacı Abdullah, (2009), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, C,24, S,3, s.29-44.
- Borak, Sadi, (1969), "Demiryolları Tarihi", Hayat Tarih Mecmuası, S.12 (98), s.82-86.
- Engin, Vahdettin, (1993), Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Erdoğan, Hacı Abdullah, (2005), Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Gabriel, Albert, (1962), Niğde Tarihi (çev. A.A.Tütenk), Bengi Matbaası, Ankara.
- Hennig, Richard, (1915), Die Deutschen Bahnbauten in der Türkei: ihr Politischer, Militärischer und Wirtschaftlicher Wert, Veit & Comn Verlag, Leipzig.
- Kaya, Lütfiye Göktaş, (2018), "Karabük Kent Kimliği İçinde İstasyon Binasının Yeri", XX. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu Bildirileri, 2 - 5 Kasım 2016, cilt.1, s.504-518, Sakarya.
- Koçer, Şule, (1995), Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19.Yüzyıl'da Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları, İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Onur, Ahmet, (1953), Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Basımevi, İstanbul.
- Özmertyurt, Gamze, (2018), Niğde Tren Garı Kompleksinin İncelenmesi, Konya Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Özsoylu, Soner, (2007), Ulukışla (Niğde) İlçesi'nin Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Özyüksel, Murat. (2013). Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadelesi, Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Rathmann, Lothar (2001), Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, Belge Yayınevi, İstanbul.
- Satan, Ali, (2012). "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", (ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan), Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz- Demiryolu, s.209-218, Çamlıca Yayınevi, İstanbul.

- Sobutay, Lale Çoygun, (1996), Türkiye’de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Toroğlu, Emin, (2006), Niğde İli Yerleşmeleri ve Lokasyon Planlaması, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Yavuz, Mehmet, (2014), Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Yıldırım, Ceylin; Özal, Gizem; Özmertyurt, Gamze, (2019), “Niğde Kalesi ve Çevresi Kültürel Mirasını Tehdit Eden İnsan Kaynaklı Riskler Üzerine Bir İnceleme”, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi (Asos Journal), Y.7, S.9, s.284-298.
- Yıldırım, Sercan, Özgencil, (2012), “Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A- ve Bağdat-Halep-Nusaybin -B.A.N.P Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler”, Beykent University Journal of Science and Engineering, S,5, s.69-93.
- Yosul, Sevda; Sahar, Kübra, (2015), “Die Baghdadbahn”, Fachhochschule Potsdam University of Applied Sciences, vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Fachhochschule Potsdam zur Erlangung des Leistungsnachweises im Ingenieurprojekt, Potsdam.

Web Kaynakları

www.ulukisla.gov.tr
<http://www.eskiturkiye.net>
<https://ciftehanli.wordpress.com/>

Çizimler

Çizim: 1 Çiftehan Gar Binası Planı

Çizim: 2 Hela Ünitesi Planı

Çizim: 3 Su Deposu Alt Kat Planı

Çizim: 4 Su Deposu Üst Kat Planı

Çizim: 5 İşçi Binası Planı

Fotoğraflar

Fotoğraf: 1 Çiftehan, Kuzeyden Bakışla Genel Görünüş (<https://ciftehanli.wordpress.com/>)

E. T. 20.01.2020 23:55

Fotoğraf: 2 Çiftehan Tren Garı İnşa Çalışmaları (<http://www.eskiturkiye.net>)

E.T. 09.12.2019 02:15

Fotoğraf: 3 Gar, Kuzey Cephe

Fotoğraf: 4 Gar, Doğu Cephe

Fotoğraf: 5 Gar, Kuzeybatı Görünüş

Fotoğraf: 6 Gar, Güney Cephe

Fotoğraf: 7 Gar, Bekleme Salonu

Fotoğraf: 8 Gar, Elektrik Odasına Çevrilen Mekân

Fotoğraf: 9 Gar, Şef Odası/ Hareket Memurluğu

Fotoğraf: 10 Hela, Kuzeybatı Görünüş

Fotoğraf:11 Su Deposu, Kuzeybatıdan Görünüş

Fotoğraf:12 Su Deposu, Güneydoğudan Görünüş

Fotoğraf: 13 Su Deposu, Merdiven

Fotoğraf: 14 Su Deposu, Hol

Fotoğraf: 15 Su Deposu, Doğudaki Oda ve Merdiven Boşluğuna Açılan Kapı

Fotoğraf: 16 Su Deposu, 2. Kat

Fotoğraf: 17 İşçi Binası, Kuzeydoğudan Görünüş

Fotoğraf: 18 İşçi Binası, Güney Cephe

Fotoğraf: 19 İşçi Binası, Kuzey Cephe

Fotoğraf: 20 İşçi Binası, Hol

Fotoğraf: 21 İşçi Binası, Yatakhane

Fotoğraf: 22 İşçi Binası, Banyo

Fotoğraf: 23 Yeni Lojmanlara Güneyden Bakış

Fotoğraf: 24 Çiftehan Tren Garı 1914 (<http://www.eskiturkiye.net>) E. T. 09.12.2019 22:45

Fotoğraf: 25 Çiftehan İstasyonu, Yapım Yılları Çevre Dokusu
(<https://nigdefoto.wordpress.com/>)

E. T. 20.01.2020 00: 49