 DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

TREN GARLARI RESİMLENİYOR

Nihat ŞİRİN

Dr. Öğr. Üyesi, Necmettin Erbakan Üniversitesi,
nihatsirin19(at)gmail.com

ÖZ

Anahtar kelimeler:
Kültür Bakalığı,
Tren Garları,
Tren Garı Resimleri

1856 yılında Osmanlı Devleti ile başlayan demiryolu çalışmaları Kurtuluş Savaşı ve sonrasında Türkiye Cumhuriyeti döneminde de devam etmiştir. Türkiye'nin birçok köşesine ulaşan demiryollarının istasyon ve gar binaları geleneksel mimarlıktan uzak, birbirlerinden farklı üslup özellikleri göstermiştir. Ülkemiz tarihi süreç içerisinde siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel değişimler geçirmiştir. Bu değişimler sırasında dönemlerine özgü sembol niteliğinde olabilecek eserler ortaya konmuştur. Bu eserlerden bazıları da tren garlarıdır. Bu tarihsel sembol niteliğindeki istasyon ve gar yapıları Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü' nün belirlediği ressamlar tarafından "Garlar Resimleniyor" projesi kapsamında resmedilmiştir. Bu çalışma TCDD Genel Müdürlüğü ve Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü ile yapılan görüşme ve literatür tarama yöntemleriyle elde edilen bilgilerle gerçekleştirilmiştir. Çalışmada ayrıca projeye imza atan kurumlar arasında imzalanan 24.07.2009 tarihli protokole ve proje sonucunda elde edilen yetmiş beş esere yer verilmiştir.

TRAIN STATIONS ARE ILLUSTRATED

ABSTRACT

Keywords:
Ministry of Culture,
Train Stations, Train
Station Paintings.

In 1856 which was The Ottoman State period, began railway works and also continued after the War of Independence and at the age of Republic of Turkey. The station buildings and the railway station buildings in many regions of Turkey are no relationship with the traditional architecture and they are different style characteristics from each other. Our country has developed in historical process about political, economic, social and cultural. Artifacts that could be characteristic symbols of the periods were made in this time. Some of these artifacts are train stations. The station and the railway stations which are historical symbol was painted by artists. They selected by the General Directorate of Fine Arts of the Ministry of Culture and Tourism. The project was named "The Stations are Painting". This study was conducted with the information obtained by interview method with the General Directorate of TCDD and the General Directorate of Fine Arts of the Ministry of Culture and Tourism and literature review method. The study also included seventy five works of art which are obtained at the result of this project accepted on July 24, 2009 with a protocol.

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

GİRİŞ

Toplumların tarihsel süreçte gelişimlerini izlemenin ve değerlendirmenin birçok yöntemi vardır. Gelişimleri günümüze taşıyan en önemli unsurların başında "sanat ve teknoloji" gelir. Sanat içinde mimari, heykel, resim, edebiyat, müzik gibi birçok unsuru barındırır. Günlük hayatımızı kolaylaştıran birçok şeyi içinde barındıran teknolojik unsurlardan biride "Trenler ve Garlar-İstasyonlardır".

Sanayi öncesi toplumlarda ulaşım, insanoğlunun tecrübelerinden elde ettiği araçlar ile yapılmaktaydı. Bu araçlar, toplumların birbirleriyle iletişim kurmalarına hizmet etmiştir (Özdemir, 2012: 117). Bu araçların önde gelenlerinden biride demiryolu taşımacılığıdır.

Demiryollarının yapılabilmesi, ortaya çıkan "teknolojik yeniliklerle" sağlanmıştır. Buna göre, çelik üretiminde Thomas yöntemlerinin bulunmasıyla, buhar devriminin lokomotiflere uygulanması, demiryollarına dayalı ulaştırma şeklini yapılabilir kılmıştır (Kaynak, 1992: 38). İlk modern demiryolları, buhar makinesinin keşfi sonucu bunun demiryollarına uygulanmasıyla meydana gelmiştir (Başar ve Erdoğan, 2009: 31). Demiryolu taşımacılığında buharlı makinelerin kullanılmasıyla taşıma kapasitesi yüksek değerlere ulaşmıştır (Güner, 2003: 34).

Çok önceleri makinistlerin "Kara gelin" adını verdikleri buharlı lokomotiflerin uzayıp giden raylar üzerindeki hareketi; ticareti, kültürü, sporu, sanatı ve edebiyatı özetle yaşama ait ne varsa hepsini etkiledi. Geçtiği her ülkeyi, her yerleşim yerini modern hayatla tanıştıran demiryolu, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeleri hızlandırdı. Devletlerin askeri ve ekonomik gücü, sahip oldukları demiryolu yollarıyla ölçülür duruma geldi (TCDD, 2018: 12).

On dokuzuncu yüzyılda demiryolları büyük kentlerin yapısal gelişmesinde etkili olmuş, kentler arasında etkili bağlantılar kurarak kentlerin büyümesini sağlamışlardır. Zamanla yayılarak büyüyen kentler istasyonların ve tamamlayıcı binaların çevresini sarmış, onları kentlerin içinde bırakmıştır (Güner, 2003. 4-34). Demiryollarının gelişmesinde her ne kadar politik ve askeri faktörler etkili olmuşsa da, asıl faktör, ekonomi ve teknoloji olmuştur (Kaynak, 1992: 26).

Osmanlı Döneminde Demiryolları: Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk demiryolları inşaatı 1851 tarihinde Mısır'da İskenderiye-Kahire arasında olmuş (Güner, 2003: 59), bugünkü milli sınırlarımız içindeki demiryollarının tarihi ise 19.yy. ortalarında 1856 tarihinde İzmir-Aydın Demiryolu hattının bir İngiliz gruba verilen imtiyazıyla başlamıştır. Peşinden gelen İzmir-Kasaba, Rumeli ve Anadolu-Bağdat Hattı ile demiryolları gelişimi 1880 yılına kadar devam etmiştir (TCDD, 2018: 16-18).

İngilizlere verilen imtiyazla başlayan demiryolları serüveni, Fransızlarla ve Almanlarla devam etmiştir. Tüm bu projeler arasında, esas büyük proje ise Anadolu'da başlayan ve İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan Anadolu-Bağdat demiryolu hattı, devamında ise Avrupa'dan başlayıp İstanbul'a, oradan da Hicaz'a kadar uzanan, sonrasında ise Basra körfezine kadar gidecek olan, Abdülhamid'in büyük Hicaz Demiryolu hattı projesi olmuştur (Başar ve Erdoğan, 2009: 31-32). Bu hattın çok büyük bir bölümü Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkmasıyla, ülke topraklarının dışında kaldı (TRT ve Anadolu Üniversitesi, t.y.: 50). Yollar uzun zaman bakımsız kalmış ve bu nedenle Kurtuluş Savaşı'nda ulaştırma bakımından büyük güçlüklerle karşılaşılmıştır (Güner, 2003: 69).

Cumhuriyet Döneminde Demiryolları: Türkiye, Osmanlı Devleti'nden kalan bu mirası ilk yıllarda önemli ölçüde arttırmıştır (Yücel ve Taşar, 2016: 339). Osmanlı Döneminde yabancı şirketler tarafından işletilen demiryollarının devletleştirilmesi adına 1924, 1928, 1934, 1935 ve 1937 yıllarında çıkarılan yasalarla değişmiş, demiryolu işletmeciliği millileştirilmiş (TCDD, 2018: 8), ulusal demiryolu politikası başlamıştır (Güner, 2003: 71). Demiryollarının ülkenin ekonomik kalkınması için zorunlu olduğuna inanılmaktadır. Cumhuriyet'in ilanından sonra 1924-1930 yılları arasında Ankara'yı doğuya bağlayacak olan Ankara-Sivas'a yapılmıştır(TRT ve Anadolu Üniversitesi, t.y.: 83).

Türkiye'de yapılan demiryollarının rayları Almanya'dan geliyordu ve ilk yerli ray da Kırıkkale'deki askeri demir-çelik fabrikasında üretildi (1930) (TRT ve Anadolu Üniversitesi, t.y.: 88).

Gazi Mustafa Kemal, demiryolu yapımının savaş esnasında asker ve lojistik sevkiyatı için tek sonuç olmadığını 1931'de, Malatya'daki konuşmasında, şöyle belirtiyordu: "Demiryolları tüfekten, toptan daha mühim bir müdafaa silahıdır ….Demiryolları Türk Milleti'nin refah ve medeniyet yollarıdır. Türkiye'de iktisadi hayatın yüksek gelişmeleri demiryollarıyla olacaktır. Milletin mutluluğu, bağımsızlığı bu yollardan geçecektir." Günümüzde hızlı tren rayı üretmekte olan Karabük Demir Çelik Fabrikası 1939'dan itibaren açıldı. Atatürk, çok görmek istediği Sivas-Erzurum Hattı'nın tamamlanması ve Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın açılışını göremeden hayatını kaybetti (TRT ve Anadolu Üniversitesi, t.y.: 85-89).

Demiryolları, 1950 sonrasında ulaşımın karayollarına kaymasıyla (Yücel ve Taşar, 2016: 339) birlikte bazı gelişmelerde yaşanmıştır. İlk Türk buharlı lokomotifin

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

(1961) Sivas Cer Atölyesinde üretilmesi, Eskişehir Demiryolu Fabrikasında yerli lokomotif üretimine başlanması (1968) ve Ankara-Haydarpaşa arasında elektrikli tren işletmeciliğine geçilmesi (1993) önemli gelişmelerden bazılarıdır. 2003 yılında demiryolu sektörü yeniden devlet politikası olarak kabul görerek, 2009-2014 yılları arasında yüksek hızlı tren hatları inşa edilerek işletmeye açılmıştır. Demiryolu sektörünün ihtiyaç duyduğu hızlı treni, lokomotifi, yük vagonunu üretebilmek için başlatılan "Milli Tren Projesi" kapsamında İlk Milli Elektrikli Lokomotif kullanıma sunulmuştur (TCDD, 2018: 38-47).

AMAÇ

Bu çalışmanın amacı "Garlar Resimleniyor" çalışmasında ortaya konulan eserlerin analizini yapmak ve sanat tarihi literatürü içerisinde yer almasını sağlamaktır.

ÖNEM

Ülkemizin kendine özgü mimari ve kültürel değerlerini içinde barındırdığı gar ve tren istasyon binaları; özellikle Osmanlının son dönemlerinin ve cumhuriyetin ilk dönemlerinin en öne çıkan eserleridir. Ülkeye ve ülkenin yörelerine ait bu eserler ve sosyolojik önemi gelecek kuşaklara aktarılacak unsurlarından birisidir.

Tren garlarımızın-istasyonlarımızın sanat türleri içinde ayrıca değerlendirilmesi önemli görevlerimizden biridir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlıklarının ortaklaşa projelendirdikleri "Garlar Resimleniyor" çalışma ülkemizin seçkin ressamları tarafından tuale aktarılmıştır. Ortaya çıkan eserler çeşitli tarihlerde sergilenerek toplumun beğenisine sunulmuştur.

Yapılan bu çalışmaların çeşitli arşivler ya da koleksiyonlarda kapalı kalması doğru değildir. Bu örnekler arasında adını fazla duymadığımız ancak önemli bir tarihi geçmişe sahip örnekler de bulunmaktadır. Bu çalışmada eserlerin değerlendirilip yazıya dökülmesi önemli bulunmuştur.

SINIRLILIKLAR

Bu çalışma T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlıklarının ortaklaşa projelendirdikleri "Garlar Resimleniyor" ile sınırlı tutulmuştur.

Demiryolları ve Sanat: Demiryollarındaki gelişmeler sadece ekonomik sonuçları doğurmamış, ulaşım ile medeniyet arasında yakın bir ilişki olduğu görüşmüştür. Demiryolu vasıtasıyla sadece mallar değil kültürler de taşınmış, istasyonlar kültürel etkileşimin yaşandığı mekânlar haline gelmiştir. Demiryolları, bir ülkenin iç iletişimini sağlamanın yanında onu dış dünyaya da açmıştır (Özdemir, 2012: 119).

Demiryolları mimarlık alanında gelişmelere sebep olmuş, demiryolları hatları boyunca istasyonlar ve farklı özelliklerde hizmet veren binalar yapılmaya başlanmıştır. Yapılan bu binalar bazen malzemesi, bazen formu ve cephe özellikleriyle, kimi zaman ise konumu itibariyle, geleneksel mimarlıktan farklı bir üslup sergilemişlerdir (Başar ve Erdoğan, 2009: 38). Örneğin, Haydarpaşa Garı, inşa edildiği 19. yüzyılın tüm ihtişamını yansıttığı gibi aynı oranda da dönemin biçimsel çeşitliliğini gösteren bir yapıdır. Mimari dili, içinde bulunduğu toplumsal yapı ile bütünlük içinde olmamasına karşın, kendi dönemi için önemli mesajları içerir. II. Abdülhamid yapının uzaktan bakıldığında dikkat çekmesini istemiş, bunun sonucunda ampir bezemeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'nun simgelerine sahip, ama aynı oranda demiryolu inşaatlarının teslim edildiği yeni dost Almanların izini taşıyan bir yapı ortaya çıkmıştır (Erkan, 2013: 108).

Anadolu'nun birçok noktasında inşa edilen istasyonlarda, yabancı mimarlar kendi kültürlerini Osmanlı kültürü ve mimari özellikleri ile birleştirerek yeni bir sentez ürün ortaya koymaya çalışmışlardır (Başar ve Erdoğan, 2009: 42).

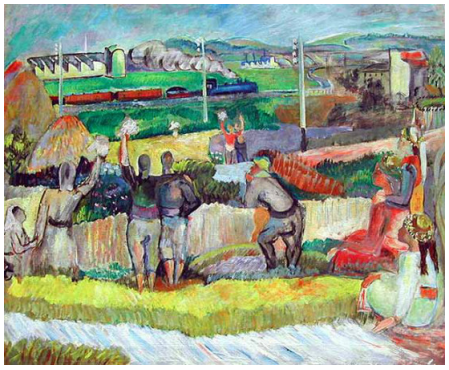
İcadından günümüze trenler ve mekânları, edebiyattan, sinemaya, resimden, şiire birçok sanat dalının konusu olmuştur. Onları ilgi konusu yapan şey modernleşmenin simgesi oluşu, görselliği, sosyal hayata yaşama, insana dokunabilmesinden kaynaklanmaktadır (Sönmez, 2007: 1153). Cumhuriyet döneminin şairlerinden Özdemir Asaf birçok şair gibi dizelerinde demiryolları bağlantılı mekânlara yer vermiştir. Sivas'ta bozkırın ortasında ve demiryolu hattının, sanatçının eseriyle aynı adı taşıyan 1936 yapımı en küçük İstasyonunu; istasyon müdürü, hareket memuru ve gişe memurunun aynı kişi olmasından hareketle 'yalnızlığı' anlatmıştır (Rekabet Kurumu, t.y.).

Edebiyatı sinema sanatıyla bir araya getiren Orhan Kemal'in Gurbet Kuşları romanı Anadolu insanının "taşı toprağı altın" düşüncesiyle İstanbul'a akın etmelerini anlatılır. Gelin Filminin ilk sahnelerinden biri Haydarpaşa Garı ile hafızalara kazınmıştır (Şilkan, 2016).

Mavi suların dört bir yanı denize çıkan kent dediği İstanbul' a, muhabir olarak gelen (1922-1923) tanınan yazar Ernest Hemingway, Sirkeci garında (Şehir-e arşiv, 1992: 17) "doğmak üzere olan Türkiye' ye merhaba" demiş, aradan geçen on yıl sonra Cumhuriyetimizin onuncu yılında Gazi Eğitim Enstitüsü Resim iş Bölümü gezici eğitim sergisi de tren katarıyla yurdu dolaşmıştır (Etike, 1991: 249). 1930 sonrası yurt gezileri için desteklenen sanatçılar arasında yer alan Bedri Rahmi Eyü

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

boğlu'nun (Hanay, 2009: 2) "İlk Geçen Treni Seyreden Köylüler" (Resim-1) adlı eseri; derinliklere sıralanmış elektrik direkleri, fabrika ve ekin yığınlarıyla ayrıntılı bir manzara içinden duman salarak geçen treni ve işlerini bir an bırakarak izleyen, trene el sallayarak selamlayan köylülerin umutlarının geleceğe demir ağlarla taşınmasını anlatır (Rekabet Kurumu, 2016).



Resim 1. Bedri Rahmi Eyüboğlu "İlk Geçen Treni Seyreden Köylüler"

Kaynak: http://www.leblebitozu.com/bedri-rahmi-eyuboglunun-resimleri-siirleri-ve-hayati/, 2018.

1960'lı yılların başında tren istasyonlarını göç konusuyla birlikte işleyen ressamlardan biri olan Nedim Günsür'ün çocukluk anılarından arta kalanlarla, istasyon temalarıyla birlikte Almanya'ya gidenlerin yan yana geldiklerini anlatır Nedim Günsür (Tanaltay, 1997: 154). Naif bir anlayışla işlediği eserlerinde bolca figürler yer alır. 'Tren' adlı eserin (Resim-2) kompozisyonunda İstanbul-Frankfurt hattında yolculuk yapacaklar ile yolcu edenler, sağdan sola uzayan vagonlar ve bir bölümünün görüldüğü istasyon binası bulunmaktadır. Resim, ayrılanlar ve yolcu edenler, bekleyenler ve gelenler açısından hüzün ve heyecanı birlikte yansıtmaktadır.



Resim 2. Nedim Günsür "Tren"
Kaynak: http://nina.bencoya.com/219/nedim-gunsuru-sever-misiniz/, 2018.

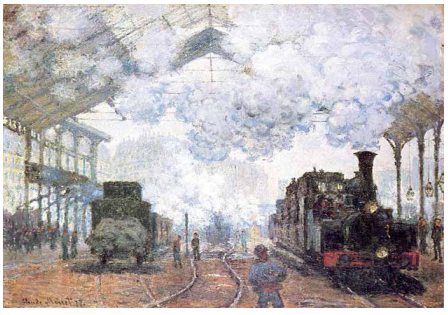
Dünya resim sanatı tarihine baktığımızda da birçok ünlü ressamın tren ve istasyon mekânlarına ilgi gösterdiği görülür.

Avrupa' da ki Sanayi Devrimi, Romantizmin yükselişindeki diğer bir etken olarak görülebilir çünkü bu akım, "doğal olmayan" mekanize güçler karşısında duyulan çaresizlik hisleri ve sosyal bozulma döneminde görülmeye başlamıştır (Farthing, 2012: 268). Sanayi Devrimi ile birlikte gelişen endüstrileşme, İngiltere'de çoğunlukla itici bulunmuş olsa da W. Turner için durum böyle olmamıştır. "Yağmur, buhar ve sürat" adlı eserinde hem dönemin en gelişmiş lokomotife, hem de tasarımıyla dikkat çeken Maidenhead Demiryolu Köprüsü'ne yer vermiştir (Rekabet Kurumu, 2015).



Resim 3. W. Turner "Yağmur, buhar ve sürat"
Kaynak: http://nukhetisikoglu.blogspot.com/2016/01/demiryolu-devrimi.html, 2018.

Empresyonist ressam Monet'in modern endüstri konusuna yöneldiği ve Paris'in alışıldık şehir hayatından bir sahneyi resmettiği çok nadir örneklerden biri "St. Lazare Garı" adlı eseridir (Resim-3). Yedi kez yeniden yaptığı, Paris'te bulunan ünlü tren garını gösteren bu resimde, buhar bulutları arasından yayılan ışık etkileri yansıtılır (Buchholz vd. 2012: 370). Sanatçının şehir yaşamından sahnelerin konu edildiği eserlerinden bir diğeri (Resim-5) "St. Lazare İstasyonu" dur.



Resim-4: Claude Monet "St. Lazare Garı"
Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/tag/claude-monet/, 2018.



Resim-5: Claude Monet "St. Lazare Tren İstasyonu"
Kaynak: https://www.arthipo.com, 2018.

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

Tren Garları ve İstasyonları Resimleniyor: Demir yollarının Türkiye' ye gelişinden yüz elli yıl sonra 18.12.2006 ile 11.02.2007 tarihleri arasında ve 24.07.2009 tarihinde ek olarak Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Genel Müdürlüğü ile T.C. Ulaştırma Bakanlığı Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ve T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü arasında altı maddeden oluşan protokol (Ek-1) imzalanarak "Garlar Resimleniyor" projesi gerçekleştirilmiştir. Protokole göre elli altı adet eser üzerine anlaşılmış, fakat proje sonucunda hazırlanan katalogda bu sayının artarak yetmiş beş, sanatçı sayısının ise yetmiş üç olarak gerçekleştiği görülmüştür. Eserler (Ek-2) 18.12.2006 tarihli protokolün 7. Maddesine göre TCDD koleksiyonuna sponsor marifetiyle alınamamış, imzalan 24.07.2009 tarihli ek protokolle eserler bedel karşılığında Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir (Garlar Resimleniyor Projesi protokolü, 2009: M. 2-3-4).

Garların resimlenmesi projesine Türkiye'nin çeşitli illerinden 73 sanatçı katılmıştır. Bu sanatçıların özgeçmişleri incelendiğinde çoğunluğu Üniversitelerin Güzel Sanatlar Fakülteleri, Eğitim Fakülteleri Resim Eğitimi Anabilim dallarında görev yapmaktayken önemli bir kısmı da serbest çalışmaktadırlar. Katılım Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü aracılığı ile davetle olmuştur (Mehmet Başbuğ ile kişisel iletişim 2007).

Katılan sanatçıların, EK'teki katalogda eserleriyle birlikte isimleri de yazılmıştır. Eserlerin kısa kenarları 70 cm'den küçük, uzun kenarı 200 cm'den büyük olmayacak şekilde olması istenmiştir. Bu ölçüler içinde olmak kaydıyla sanatçı konuyu istediği ebatta kompoze etmekte serbest bırakılmıştır (Mehmet Başbuğ ile kişisel iletişim, 2007). Katalog incelendiğinde bunu görmek mümkündür.

Dönemin Kültür ve Turizm Bakanı Atilla Koç projeyi, tarihimize ışık tutan, pek çok önemli olaya sahne olan, kişilerin anılarında yer eden, ayrılık ve buluşma mekânları, gar ve istasyonlarımızın sanatsal bir anlatımla belgelenmesi olarak değerlendirmiştir. Yine 2007 tarihinde TCDD Genel Müdürü olan Süleyman Karaman, gelecek kuşaklara demiryollarının tarihini, güzelliğini anlatmak için yapılan bu çalışmayı, kilometre taşlarından biri olarak nitelendirmiştir. Dönemin Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürü Mustafa Atalar ise projeyi; yetmiş üç çağdaş ressamın bir araya getirilerek, konu bütünlüğü içinde, ülkemizin simgesi olan demiryollarının, medeniyet durakları gar ve istasyonlarının, farklı teknik ve eğitim geleneklerini yansıtan bir resim koleksiyonuyla anlatılması sebebiyle, haklı bir gurur kaynağı olarak tanımlamıştır (Garlar Resimleniyor, 2007: 5-7).

SONUÇ

Projeye 73 sanatçı davetle iştirak etmiş kendilerine verilen çalışma zamanı içinde 77 eser ortaya koyduğu görülmüştür.

Ortaya çıkan koleksiyon, gar ve istasyonlarımızın, mimari çeşitliliğini, dönemsel değişimlerini ve taşıdıkları kültürel değerleri yansıtmıştır. Projede yer alan her ressamın üslup özelliklerindeki farklılıkların görülebilir olması, ayrıca bu özelliklerin yanında ülkeye yeni sanat eserlerinin kazandırılması ve sanatçılara yeni anlatımlar için olanak sağlaması bu projeyi değerli kılmış/kılmaktadır (Garlar Resimleniyor, 2007: 7-12).

Orta çıkan eserlerde çoğunlukla gar-istasyon binaları dikkate alınmış olduğu görülmüştür. Eserler incelendiğinde bulunduğu yerleşim yeri hakkında bir fikir vermemektedir. Ancak bazı sanatçılar garların bulunduğu yörenin özelliklerini eserlerine yansıtmışlardır. Bunlar; Bünyamin Balamir-Çankırı, İskender Altıparmak-Kayseri, İbrahim Çoban-Niğde, Mehmet Başbuğ-Diyarbakır, Şakir Şeyhoğlu-Tatvan ve Hasan Mutlu-Amasya şeklinde sıralanabilir.

Eserlerde bazı gar-istasyonların birden fazla kere çalışıldığı yada sanatçı tarafından resmedildiği görülmüştür. Haydarpaşa Garı Cahit Malkoç, Kargamış Tren İstasyonu Nejla Tosun tarafından ikişer kez çalışılmıştır. Mersin Garı Cengiz Keskiner ve Hikmet Uysal tarafından; Eskişehir Garı da Hüseyin Yıldırım ve Barış Cihanoğlu tarafında ayrı ayrı çalışılmıştır.

Gelişen dünyada belge niteliği taşıması ve dönemi ile ilgili kültürel ve ekonomik yapı açısından bu tür projelerin sıklıkla tekrarlanması önem arz etmektedir. Geçmişte yapılan "Yurt gezileri" projelerinde olduğu gibi birçok sanatçı kurum ve devlet koleksiyonlarına ulaşabilme imkânına kavuşmaktadır.

EK – GARLAR RESİMLENİYOR PROJESİ KATALOG RESİMLERİ

Resim-1	Resim-2	Resim-3
		
Mete SEZGİN (1948-Tavşanlı)	**İsmail Başer (1953-İstanbul)**	**Saim Erken Bozüyük(1965-Bileck)**
Babaeski (80 X 100 cm TÜYB)	**Bilecik (75 X 100 cam TÜYB)**	**(100 X 120 cm TÜYB)**

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

Resim-4



Nurettin Şahin Çerkezköy (70 X 100 cm TÜYB)

Resim-5



Mehmet Boztaş Çorlu (80 X 100 cm TÜYB)

Resim-6



Cevdet Batur Edirne (70 X 100 cm TÜYB)

Resim-7



Hüseyin Yıldırım Eskişehir (101 X 120 cm TÜYB)

Resim-8



Barış Cihanoğlu Eskişehir (110 X 130 cm)

Resim-9



Cahit Malkoç Haydarpaşa (90 X 130 cm)

Resim-10



Cahit Malkoç Haydar-paşa (90 X 130 cm)

Resim-11



Ahmet Atan Kırklareli (90 X 110 cm)

Resim-12



Figen Leman Sapanca (100 X 130 cm)

Resim-13



Hüseyin Şahbudak Sirkeci (100 X 150 cm)

Resim-14



Mehmet Ali Doğan Ankara (125 X 125 cm)

Resim-15



Bünyamin Balamir Çankırı (100 X 90 cm)

Resim-16



Erkan Geniş Çatalağzı (100 X 120 cm)

Resim-17



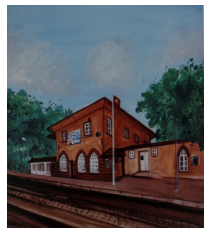
Osman Altıntaş Çerikli (70 X 100 cm)

Resim-18



Celal Binzet Gazi (80 X 100 cm)

Resim-19



Nihat Kahraman Kayaş (10 X 100 cm)

Resim-20



İskender Altıparmak Kayseri (100 X 150 cm)

Resim-21



İbrahim Çoban Niğde (98 X 152 cm)

Resim-22



Necla Gündüç Erpul Yerköy (89 X 108 cm)

Resim-23



Bedri Karayağmurlar Alsancak (90 X 100 cm)

Resim-24



Nevin Ardalı Aydın (90 X 120 cm)

Resim-25



Alp Tamer Ulukılıç Balıkesir (130 X 120 cm)

Resim-26



Selahattin Aydın Bandırma (90 X 116 cm)

Resim-27



Behçet Uygur Nazilli (100 X 140 cm)

Resim-28



Hatice Çöklü Ortaklar (90 X 120 cm)

Resim-29



Hüseyin Bulut Salihli (85 X 110 cm)

Resim-30



Hacı Demirci Selçuk (120 X 120 cm)

Resim-31



Zeki Serbest Susurluk (90 X 100 cm)

Resim-32



Turan Enginoğlu Tire (90 X 100 cm)

Resim-33



Emin Güler Uşak (100 X 140 cm)

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

Resim-34



Yavuz Bozkurt Akkaya (90 X 141 cm)

Resim-35



Hasan Mutlu Amasya (90 X 110 cm)

Resim-36



Mahmut Öztürk Artova (100 X 125 cm)

Resim-37



Kenan Demir Erzincan (94 X 135 cm)

Resim-38



Kadir Şişginoğlu Erzurum (120 X 100 cm)

Resim-39



Ekrem Kutlu Kavak (95 X 150 cm)

Resim-40



Sezai Kara Kemah (70 X 120 cm)

Resim-41



Hıdır Yağcı Sarıkamış (70 X 120 cm)

Resim-42



Celal Öztürk Selim (90 X 120 cm)

Resim-43



Veysel Acar Sivas (90 X 120 cm)

Resim-44



Ali Düzgün Elazıg (108 X 108 cm)

Resim-45



Hüseyin Sartaş Gölbaşı (70 X 100 cm)

Resim-46



Mehmet Göktepe. Van (84 X 124 cm)

Resim-47



Mehmet Başbuğ. Diyarbakır (140 X 200 cm)

Resim-48



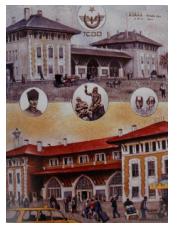
Ali Yağcı. Malatya (80 X 100 cm)

Resim-49



Şarkir Şeyihoğlu. Tatvan (90 X 109 cm)

Resim-50



Seyyit Bozdoğan. Adana (145 X 115 cm)

Resim-51



Haldun Özbudun. Mardin (88 X 108 cm)

Resim-52



Reva Kabael. Ceyhan (65 X 90 cm)

Resim-53



Erol Batırbek. Çiftehan (118 X 136 cm)

Resim-54



Halil Çoşkun. Çumra (86 X 108 cm)

Resim-55



Suzan Solmaz. Dörtyol (90 X 120 cm)

Resim-56



Oğuz Demir. Fevzipaşa (89 X 109 cm)

Resim-57



Ahmet Vural. Gaziantep (89 X 109 cm)

Resim-58



Ahmet Yeşil. Karaman (66 X 74 cm)

Resim-59



Necla Tosmur. Karkamış (90 X 110 cm)

Resim-60



Necla Tosmur. Karkamış (90 X 110 cm)

Resim-61



Leyla Onat. Konya (88X102 cm)

Resim-62



Cengiz Keskiner. Mersin (100X120 cm)

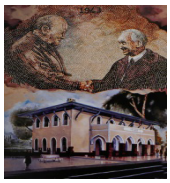
Resim-63



Hikmet Uysal. Mersin (90X120 cm)

Nihat Şirin - Tren Garları Resimleniyor

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

Resim-64	Resim-65	Resim-66
		
Gülay Yüksel Tarsus (100X120 cm)	Vural Yurdakul İskenderun (79X92 cm)	Önder Aydın Yenice (100X70 cm)
Resim-67	**Resim-68**	**Resim-69**
		
Akdoğan Topaçlıoğlu Alayunt (70X100 cm)	Atilla Erdoğan Dazkırı (80X100 cm)	Orhan Gazi Binboğa Dinar (90X120 cm)
Resim-70	**Resim-71**	**Resim-72**
		
Nur Gökbulut Dumlupınar (98X128 cm)	Kayhan Aybatlı Eğirdir (80X105 cm)	Durmuş Ali Akça Isparta (80X100 cm)
Resim-73	**Resim-74**	**Resim-75**
		
Ruhsar Uçar Kaklık (80X130 cm)	İbrahim Kuzey Karakuyu (80X100 cm)	Ünsal Kınıklı Keçiborlu (100X150 cm)

KAYNAKLAR

AŞKIN, Engin. "İşgal Altındaki İstanbul" Milliyet Gazetesi: Dizi Eki, 8 Ekim 1992, 17.

BAŞAR, Mehmet Emin & ERDOĞAN, Hacı Abdullah. "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları" *Selçuk Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24. 3 (2009), 31-42.

BUCHHOLZ, Elke L., BUHLER, Gerhard, HILLE, Karoline, KAEPPELE, Susanne & STOTLAND, Irina. *Başvuru Kitapları: Sanat* **(Çevir**en: Derya Nüket Özer). İstanbul: NTV, 2013.

ERKAN, Yonca Kösebay. "Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın (1) Kentin Bedeninde Bir Yara (2)" *METU JFA Orta Doğu Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 30. 1 (2013), 99-116.

ETİKE, Serap. *Türk Sanat Eğitiminin Tarihsel Gelişim Süreci İçinde Ortaokul Resim Eğitimi ve Resim Öğretmeni Yetiştirme (1923-1950)*. Doktora Tezi, ANKARA ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1991.

FARTHING, Stephen. *Sanatın Tüm Öyküsü*. (Çevirenler: Gizem Aldoğan ve Firdevs Candil Çulcu). İstanbul: Hayalperest Yayınevi, 2012.

GÜNER, Koray. *Demiryollarının Gelişimi ve Kentleşme Olgusuna Etkisi*. Doktora Tezi, YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2003.

HANAY, Aylin. *1930 Sonrası Türk Resminde Köylü Teması.* Yüksek Lisans Tezi, TRAKYA ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 2009.

KAYNAK, Muhteşem. Demiryolları ve Ekonomik Gelişme 19.yy. Deneyimi. Doktora Tezi, GAZİ ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1992.

ÖZDEMİR, Mehmet. "Tren gelir hoş gelir…Kara trenin hikayesi" *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23. Bahar (2012), 117-119.

ÖZSEZGİN, Kaya. *Türk Plastik Sanatçıları* (2.Baskı). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1999.

SÖNMEZ, Hüseyin. "Sanatçının Tuvalinden Geçen Trenler" İdil, 30. 1 (2007), 1153-1161.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü ve T.C. Ulaştırma Bakanlığı TCDD Genel Müdürlüğü. *TCDD Gar ve İstasyonların Resmedilmesi Projesi Protokolü. Madde 2., 3. ve 4*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü ve T.C. Ulaştırma Bakanlığı TCDD Genel Müdürlüğü. *Garlar Resimleniyor*. Ankara: Öz-El Matbaacılık, 2007.

TANALTAY, Erdoğan. *Sanat Ustalarıyla… Bir Gün* (3.Baskı). İstanbul: Tekin Yayınevi, 1997.

DOI: 10.7816 /idil-07-48-11

TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları). *Osmanlı'dan Bugüne Kara Trenden Yüksek Hızlı Trenlere*. Ankara: Özel Ofset, 2018.

TRT (Türkiye Radyo ve Televizyon Kurumu) ve Anadolu Üniversitesi. *Nafıa Türkiye'nin İnşa Tarihi* (Proje No: 210F164). http://studylibtr.com/doc/1379370/türkiye'nin-inşa-tarihi, Tarih Yok, Erişim Tarihi: 19.05.2018.

YÜCEL, Serhan M. & TAŞAR, Murat M. "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti". *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1. Mart (2016), 297-339.

Elektronik Kaynaklar:

dspace.yildiz.edu.tr:8080/xmlui/handle/20.500.11871/989, Erişim Tarihi: 15.05.2018.

http://dergipark.gov.tr/download/article-file/215844, Erişim Tarihi: 03.05.2018

http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/45177/001641639010.pdf?sequence=1&isAllowed=y, Erişim Tarihi: 13.05.2018

http://kentvedemiryolu.com/edebiyatimizda-tren/, Erişim Tarihi: 12.05.2018.

http://kentvedemiryolu.com/tag/claude-monet/, Erişim Tarihi: 12.05.2018.

http://nina.bencoya.com/219/nedim-gunsuru-sever-misiniz/, Erişim Tarihi: 19.06.2018.

http://nukhetisikoglu.blogspot.com/2016/01/demiryolu-devrimi.html, Erişim Tarihi: 12.05.2018.

http://www.leblebitozu.com/bedri-rahmi-eyuboglunun-resimleri-siirleri-ve-hayati/, Erişim Tarihi: 19.06.2018.

https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp, Erişim Tarihi: 12.05.2018.

https://www.arthipo.com, Erişim Tarihi: 12.05.2018

jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2013/cilt30/sayi_1/99-116.pdf, Erişim Tarihi: 10.06.2018.

www.sanatabasla.com/2015/01/20/yagmur-buhar-ve-surat-rain-steam-and-speed-turner/, Erişim Tarihi: 12.05.2018

Kaynak kişi: Mehmet Başbuğ ile kişisel iletişim 22 Nisan 2007, Konya.