



BİRİNCİ ULUSAL MİMARLIK AKIMI DEMİRYOLU LOJMAN BİNALARI İÇİN BİR TİPOLOJİ DENEMESİ

A TYPOLOGICAL SUGGESTION FOR RAILWAY LODGING BUILDINGS OF FIRST NATIONAL ARCHITECTURAL MOVEMENT

Serkan SUNAY 

Doç. Dr., Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
Sanat Tarihi Bölümü, ssunay@ankara.edu.tr

Makale Bilgisi

Türü: Araştırma makalesi
Gönderildiği tarih: 26 Ocak 2022
Kabul edildiği tarih: 9 Şubat 2022
Yayınlanma tarihi: 25 Haziran 2022

Article Info

Type: Research article
Date submitted: 26 January 2022
Date accepted: 9 February 2022
Date published: 25 June 2022

Anahtar Sözcükler

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı;
Demiryolu Binaları; Lojman; Tipoloji

Keywords

First National Architectural
Movement; Railway Buildings;
Lodgings; Typology

DOI

10.33171/dtcfjournal.2022.62.1.30

Öz

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyıldan itibaren demiryolu ulaşımına verilen önem artmaya başlamıştır. Bu yüzyıl içerisinde Osmanlı coğrafyasında ticari amaçlar doğrultusunda bir takım imtiyazlarla işletmesi yabancı sermaye kaynaklı demiryolu yatırımları yapılsa da, Mondros Antlaşması'ndan sonra sadece Anadolu, Rumeli ve Kafkas demiryolunun bir kısmı kalabilmiştir. Kurtuluş Savaşı'nı takiben Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde yabancı şirketlerin işlettiği hatların devletleştirilmesi yanı sıra memleketi demiryollarıyla donatmak milli bir politika haline gelmiştir. Böylece demiryolu hattı 1927'de Kayseri'ye, 1930'da Sivas'a ulaştırılmış, 1930'lu yıllar bitmeden ise Malatya, Niğde, Diyarbakır ve Erzurum'a götürülmüştür. Bu kapsamda yeni hatlar için yeni demiryolu binalarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu yıllarda ulus-devlet fikrinin mimarideki fiziki kanıtı gibi yorumlanabilecek Birinci Ulusal Mimarlık Akımı üslubunda, hattın ilerleyişine durak teşkil eden merkezlerde demiryolu binaları inşa edilmiştir. Yapılan bilimsel çalışmalarda genellikle istasyon binalarının mimarisine, yeniden işlevlendirilmesine, koruma ve onarımına değinildiği, istasyon sahasının silüetini oluşturan ambarlar, depolar, lojmanlar, su depoları, cendereleri, makasçı binaları, hangarlar gibi binalara yoğunlaşmadığı anlaşılmaktadır. Bu çalışmada demiryolu yapılarından önemli bir grubu teşkil eden lojman binalarının nasıl sınıflandırılması gerektiği sorunsalından hareketle, mevcut binalardan bir tip veya grup için seçilmiş eserler ışığında bir tipolojik sınıflandırma yapılmıştır. Bu tasnif neticesinde, müstakil lojmanların ve istasyon sahasında farklı fonksiyondaki başka bir binaya bitişik lojmanların üst çerçevede bütünü oluşturduğu görülmüş; sadece lojman fonksiyonuna sahip eserler veya lojman ve işyeri görevine yönelik çok fonksiyonlu binalar gibi kullanım amaçları, kat sayıları ve kaç kullanıcıya yönelik inşa edildikleri alt gruplar halinde irdelenmiştir.

Abstract

In the Ottoman Empire, the significance given to railway transportation started to increase since 19th Century. In this century, although some foreign capital sourced railway investments were made in the Ottoman lands for commercial purposes with some special privileges, only Anatolian, Caucasian and a part of the Roumelian railways remained after the Armistice of Mudros. After the War of Independence, it has become a national policy to equip the country with railways as well as nationalizing the lines which operated by foreign companies in the Republic of Turkey which was established under the leadership of Gazi Mustafa Kemal Atatürk. Thus, the railway line was brought to Kayseri in 1927, to Sivas in 1930 also Malatya, Niğde, Diyarbakır and Erzurum before the end of the 1930's. In this context, new railway buildings were needed for the new lines. In these years, in the style of the First National Architectural Movement which can be interpreted as the physical proof of the nation-state idea in architecture, railways buildings were built in the stations for new railway lines. Despite several buildings were constructed for different functions in the railway areas, the common interest is generally focused on the architecture, restoration and conservation and re-functioning of station buildings in the scientific studies. The buildings such as warehouses, lodgings, water tanks switchman buildings, hangars, which form the silhouette of the station site are not concentrated on. In this paper, a typological classification was made in the light of selected samples for a type or group of existing buildings based on the problem of "how these lodging buildings should be classified". As a result of this classification, it is seen that the detached lodgings and the lodgings adjacent to another building with a different function in the station area form the whole in the upper frame. There are buildings which constructed for lodging only, also there are multifunctional buildings for lodging and workplace. The purpose of use, the number of floors and number of users they built for examined in subgroups.

Giriş

Bu çalışma, Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi kapsamında inşa edilmiş demiryolu lojman binaları için geliştirilebilir bir tipolojik tasnif önermektedir. Lojmanların tasarımında sahip oldukları ortak ve farklı özellikleri anlayabilmek, binaların inşa edildiği dönem üslubunu ve koşullarını da idrak etmekten geçmektedir. Bu kapsamda Osmanlı'nın son dönemi ile cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarının durumu ve gelişimine kısaca değinildikten sonra Birinci Ulusal Mimarlık Akımı ile ilgili üslupsal göstergelere ve kuramsal çerçeveye dair bilgiler paylaşılmıştır.

Sınıflandırma ve karşılaştırma için yurt sathında farklı güzergâhlarda inşa edilen istasyon sahalarındaki demiryolu lojmanlarının plansal tasarımı ve mekânsal taksimatı için çok sayıda eser incelenmiştir. Eserlerin sayısı, bir araştırma makalesi sınırlarını aşacak nitelikte olduğu için incelenen binaların detaylı mimarisi üzerinde durmamız mümkün görünmüyor. Bu itibarla, kümülatif veriler ortaya koymak yerine, plan özellikleri bakımından bu repertuarın bir tipe örnek teşkil eden seçilmiş eserlerinden hareketle bir tümevarım hedeflenmiş; “*Ortak ve farklı hususlar nelerdir? Söz konusu binaları nasıl sınıflandırmak gerekir?*” gibi soruların cevabı olabilecek görüşler öne çıkarılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryollarının ticari öneminin daha iyi anlaşıldığı açıktır (Gülsoy, 2012, s. 237; Satan, 2012, s. 209; Yıldırım, 2001, s. 5).

Kapitalist amaçları doğrultusunda sermaye ihraç eden sömürgeci imparatorlukların da aynı dönemde hammadde ve pazar kaygılarıyla yeni anlaşmalar peşinde politikalar izledikleri, bunun için demiryollarına büyük yatırım yaptıkları görülmektedir (Ortaylı, 2006, s. 40). Hicaz hattı dışında inşa edilmiş demiryollarının tamamı yabancı sermaye kaynaklıdır. 1890'da dış borçlar haricinde Osmanlı'daki yabancı sermayenin %41'i, demiryolu yatırımlarında kullanılmıştır (Öztürk, 2009, s. 50). 1898 yılı itibariyle Osmanlı'nın Anadolu ve Doğu Akdeniz'deki 2726 km.lik hat uzunluğu Alman, Fransız ve İngiliz sermayesi ağırlıklıdır (Ortaylı, 2006, s. 122). Çeşitli imtiyazlar ve sözleşmelerle yapılan demiryolu hat uzunluğu 1922 itibariyle 8619 km.ye ulaşmıştır (Öztürk, 2009, s. 48).

Birinci Dünya Savaşı'nda yenilen ve imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması (30 Ekim 1918) sonrasında işgal edilen Osmanlı Devleti'ne, sadece Anadolu ve Kafkas demiryolları ile Rumeli demiryollarının bir bölümü kalabilmiştir. Antlaşma sonrasında demiryolu çalışmaları durdurulmuş, personeli dağıtılmış, itilaf

devletlerinin kontrol subayları ve kuvvetleri onların yerini almıştır (Öztürk, 2009, s. 83).

Millî mücadele yılları sonrasında Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde kurulan yeni Türk devletinde yurdun demir ağlarla örülmesi, ekonomik kalkınmanın, millî güvenliğin ve ulusal bütünlüğün memleket sathına yayılmasının temini bakımından devlet politikasını oluşturmuştur (Süreyya, 1933, s. 56; Turan, 1933, s. 198; Erem, 1938, s. 164; İybar, 1938, s. 844; Aslantepe, 2001; Aydın, 2001; Tekeli-İlkin, 2001; Yıldırım, 2001, s. 29).

Atatürk'ün *“Bir karış fazla şimendifer”* ülküsüyle hız kazanan politikada iki önemli husus dikkati çekmektedir. Birincisi, yabancı şirketlerin idaresindeki demiryolları işletmelerinin devletleştirilmesidir¹. İkincisi ise yurdun daha az gelişmiş bölgeleri ve millî öncelikler düşünülerek ivedilikle yeni hatların inşa edilmesidir (Yıldırım, 2001, s. 41).

Başta başkent Ankara'yı Kayseri üzerinden Sivas'a, Sivas'ı Samsun'a bağlamak gibi öncelikli hedefler belirlenmiş, 1924-1930 yılları arasında hızla devam eden demiryolu inşaatı 1929'daki küresel ekonomik buhranın memleketi etkilemesi sebebiyle yavaşlamış, planlanan yeni hatların inşasına da girişilememiştir (Yıldırım, 2001, s. 44). Buna rağmen bu süreçte demiryolu hattı 1927'de Kayseri'ye, 1930'da Sivas'a ulaştırılmış, 1930'lu yıllar bitmeden ise Malatya, Niğde, Diyarbakır ve Erzurum'a götürülmüştür (Yıldırım, 2001, s. 44-47).

Bizzat Atatürk'ün *“Siyasi ve askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsun, iktisadi zaferle tetviç edilemezse husule gelen zaferler payidar olamaz, az zamanda söner”* ifadesinden de anlaşılacağı üzere sınırlı imkânlarına rağmen her alanda yeniden yapılanmaya çalışan yeni Türk devleti için ekonomik kalkınma, yeni bir millî mücadele gibi idrak edilmiştir. Yeni fabrikalar ve tesisler kurulması, bunların yurt sathında ulaşımının sağlanması artık önceliklidir.

¹ 22 Nisan 1924 tarih ve 506 Sayılı Kanun gereği ve devamında alınan kararlarla Anadolu-Bağdat güzergâhı çerçevesinde Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı gibi hatların işletmeleri ile Haydarpaşa Limanı ve bağlı teşekkülleri satın alma yoluyla devletleştirilmesine karar verilmiş (imkânlar sebebiyle 1928'de gerçekleşebilmiştir) ve idaresi yeni kurulan Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi'ne bağlanmıştır. Bu kurum önce 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi”, 1929 yılından itibaren ise kurulmuş Vekâlet bünyesinde “Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü” adlarını alarak 1953 yılında kurulan TCDD'nin altyapısını ve kurumsal şemasını teşkil etmiştir (Öztürk, 2001, s. 90).

Bu dönemde demiryollarının memleket sathına yayılma politikasının sadece ülkenin ticari hacmini değil, aynı zamanda şehirleri de geliştireceği, kalkındıracağı, bununla birlikte memleketin bireylerinin yurttaş olma bilincini ve iletişimini geliştirmesi açısından da bazı sosyo-kültürel fırsatlara sebebiyet vereceği de isabetli bir şekilde öngörülmüştür.

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı Nedir?

Birinci Ulusal Mimarlık hareketi, ideolojik ve kuramsal boyutun geleneksel mimariyle ilişkileri kapsamında değerlendirildiğinde, salt ulus-devlet fikrinin fiziki kanıtları olmasının ötesinde, belirli bir dönemin koşullarını ve gereksinimlerini de gözetip içine alan bir söylem olarak gelişmiş, sınırlı tarihsel süreci içerisinde memleketin farklı yerlerinde çeşitli fonksiyonlara sahip anıtsal eserler ortaya koymuştur.

Bu akımın ekilen tohumları, Osmanlı İmparatorluğu'nun 20. yüzyılın başında pek çok sahada varoluş mücadelesi verdiği zor yıllarda filizlenmiş, millî mücadele sonrası yeni kurulan cumhuriyetin sahiplenmesi ve özeni ile genç bir fidan halinde gelişmiştir. 1908'den 1930'lu yılların başına kadar devam eden süreçte, millî bir üslup yaratma kaygılarının mimariye yansımaları halinde tanımlanabilecek bu hareket, gayr-ı millî kültürlerin geliştirdiği daha evvel tercih edilen mimari tarzları oyun dışı bırakarak, buna karşılık "Türk Mimarlık Mirası" kökenli form, yapı ve süsleme repertuarından seçilen öğelerin bilinçli kullanımını başrole taşımıştır.

Simetrik düzen, taşıntılı köşe kütleleriyle teşkil edilen kademeli algı, anıtsal etkili esas cephe, kırma çatılı, geniş saçaklı örtü sistemlerinin üst seviyede sınırladığı cephelerde Selçuklu, Osmanlı dönemlerine dair kemer formları, malzemede ağırlıklı taş kullanımı yanı sıra alt seviyede bosajlı taşlarla oluşturulan yatay etki, masif görünüme karşılık süslemeye önem verilmesi, bu üslubun belirleyici göstergelerindedir.

Süslemede palmet-rûmi kombinasyonları gibi "klasik"leşmiş motifler, geometrik varyasyonlar aynı tutarlılık ile tercih edilmiş; Türk süsleme sanatları içerisinde karakteristik hale gelen çini, alçı, ahşap, taş, metal ve kalem işleri, dekoratif açıdan üslubu tamamlayıcı nitelik kazanmıştır.

Bu kapsamda Ankara ve İstanbul gibi metropollerin dışında, taşrada da önemli eserler üretilmiş, genç cumhuriyetin ideasını ve politikasını pekiştirecek nitelikte, memleket ekseninde benzer bir tip yaratma gayreti ağırlık kazanmıştır. Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın bu yönünü bölgesel veya bireysel gereksinimleri

kısmen ikinci plana atan “*anatopik*” bir mimari hareket olarak değerlendiren görüşler de ileri sürülmüştür (Tanyeli, 2004, s. 28).

Bu akımın kendi içerisinde tekrarlanan belirgin özelliklerinin devamlılığı ve kurallarının katı hale geldiği, mimarlık tarihi yazınında da belirgin bir kanı olarak öne çıkmaktadır (Çıkış, 2011, s. 46). Bununla birlikte, Birinci Ulusal Mimarlık, yakın zamana kadar eleştirilmiş, eklektik bir üslup halinde nitelenmiştir (Aslanoğlu, 2001; Sözen, 1984; Yavuz, 1976). Tarihi formların, yapı elemanlarının kullanılması sebebiyle “modern” kriterleriyle tanımlanmamıştır. İkinci kuşak mimarlık tarihçileri ise bu hareketin salt kullanılan biçim ve tarihi öğelere göre değerlendirilemeyeceği görüşünden yola çıkarak, tarihsel bilincin ve bu akımın modern bir hareket olduğunu vurgulamışlardır (Tanyeli, 1998; Bozdoğan, 2002; Cengizkan, 2002). Bu akımın manifestosu İkinci Ulusal Mimarlık Akımı’nın ortaya çıkışında da etkili olmuştur².

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı’nın Türkiye Cumhuriyeti’nin ulus-devlet politikasının bütüncül bir mimari yansıması gibi görüldüğü, bu dönemde yerli ve yabancı birçok mimara farklı şehirlerde aynı üslupta kamu yapıları inşa ettirildiği görülmektedir.

Bahse konu yeni demiryolları hatlarının işletilebilmesi için hem istasyon sahalarına hem de hatlar boyunca bazı noktalara, çeşitli fonksiyonlara yönelik binaların bir düzen içerisinde tasarlanarak sistematik bir şekilde inşa edildiği anlaşılmaktadır.

Hattın ilerleyişine durak teşkil eden merkezlerde istasyon binalarından başka, pek çok yardımcı hizmet binası da yapılmıştır. İstasyon sahasının silüetini, istasyon binası, ambarlar, depolar, lojmanlar, su depoları, cendereleri, makasçı binaları, hangarlar gibi aynı amaç için yapılsa da farklı fonksiyonlara sahip yapılar teşkil edebilmektedir.

Bu yapılardan önemli bir grubu, lojmanlar meydana getirmektedir. Demiryolları arşiv belgelerinde bazen “çavuş lojmanı”, “çavuş evi”, “şef evi”, “şef lojmanı”, “amele ikametgâhı” gibi ifadelerle kaydedilmiş bu eserler, mimarlık ve

² 1930’lu yıllardan sonra görülen İkinci Ulusal Mimarlık Akımı ise bu süreçteki mimari anlayışın “*millî*” bir üslup oluşturmadığı savıyla doğmuştur. Burada “*millî*” olmayan tabirinin içeriği esasen daha eski Türk mirasının mimari öğelerinin yeni cumhuriyetin değerlerini temsil etmediği yönündeki görüşle açıklanabilir. Bir başka deyişle, İkinci Ulusal Mimarlık Akımı’nı, o dönemde dünyada değişen konjonktürel çerçeveyi de dikkate alarak moderniteyi esas millî olanla birleştirmeye gayret eden genç cumhuriyetin idealist mimarlarının, gerçek ulusal olanı arayış çabalarının sonucu olarak yorumlamak gerekmektedir (Balamir, 2003).

sanat tarihi kapsamında öneme sahip, incelenmeye değer zengin bir yapı grubunu oluşturmaktadır.

Demiryolları binalarıyla ilgili yapılmış çalışmalara bakıldığında son dönemde bilhassa mimarlık ve sanat tarihi anabilim dallarında hazırlanmış yüksek lisans ve doktora seviyesindeki tezlerin sayısının arttığı, fakat çalışmaların daha anıtsal veya belki daha dikkat çekici olarak ifade edilebilecek istasyon binalarına yoğunlaştığı görülmektedir.

Tek bir istasyon binasını veya belirli bir hattın bir veya birkaç il sınırına dâhil istasyon binalarını konu edinen monografik çalışmalar³ olduğu gibi, belirli bir tarih aralığındaki tüm istasyon yapılarını katalog sistematığında derleyen tezler üretilmiştir (Sezginalp, 2020). Koruma, restorasyon-konservasyon, yeniden işlevlendirme ile kentsel mekânın modernleşme sürecindeki değişimi temelinde yapılan çalışmalarda da ağırlıklı olarak istasyon binalarına veya caddelerine yoğunlaşmıştır⁴.

İstasyon binaları haricindeki diğer yapılar özelindeki araştırmalar buna oranla çok daha sınırlıdır. Lojmanlar ile ilgili yapılmış çalışmalarda ise genelde sanayi tesisleri veya fabrika siteleri bünyesinde tasarlanmış yapılara ve bunların kente olan etkileri üzerinde durulmuş; demiryolu lojmanlarına ayrıntılı değinilmemiştir⁵.

Esasen ülkemizde çok fazla araştırılmamış bir yapı grubu şeklinde nitelenebilecek lojmanların fonksiyonel menşei, Uğur Tanyeli'nin metropollerde Osmanlı konut tipolojileri ve barınma kültürünü yansıtan ve Türk tarihinden çeşitli belgelerle takdim edilmiş çalışmasında da belirttiği gibi sanayi devriminden çok daha eskiye dayanmaktadır (Tanyeli, 1996).

³ Bu çalışmalardan bazıları İstanbul başta olmak üzere (Koçer, 1995; Yavuz, 2001; Manap, 2019), Edirne, Kırklareli (Yıldız, 2008), Tekirdağ (Hasanbat, 2018), Adana-Mersin (Şenyiğit, 2002) illerindeki tarihi istasyon binalarına odaklanmıştır.

⁴ Kent odaklı gelişim bağlamında Ankara (Özten, 2001; Dedekargınoğlu, 2009) ve Kayseri (Ergen, 2011) ile ilgili çalışmalar mevcutken restorasyon alanında Samsun demiryolu lojmanını konu edinen bir çalışma yakın coğrafyadaki diğer lojmanlarla mukayeseli içeriği bakımından dikkat çekicidir (Güven, 2011). Anadolu demiryolu çevresinde gelişen mimari üzerinden koruma ile ilgili hususları (Kösebay Erkan, 2007) veya İzmir-Aydın hattındaki yapıların konservasyonunu konu edinen çalışmalar (Köşgeroğlu, 2005) belirli bir hattın eserlerine yönelmiştir. Yeni fonksiyon önerilerinin geliştirilmesi ile ilgili doktora tezi de yine istasyon binalarına odaklanmıştır (Haştemoğlu, 2012).

⁵ Cumhuriyet dönemi işçi yerleşkeleri ve lojman alanlarının kent üzerindeki etkisini irdeleyen çalışmalardan biri de Zonguldak örneğine odaklanan bir yüksek lisans tezidir (Akçadoğan, 2014). Bir diğer çalışma ise Cumhuriyet dönemindeki modern endüstri yerleşkeleri ve lojman yapıları tipolojisini konu edinmekle birlikte, Karabük, Nazilli, Alpullu, Kayseri'deki fabrika yerleşimi ve lojmanlarıyla sınırlı bir katalog içeriğine sahiptir (Laçinkaya, 2021). Lojmanlarla ilgili bir diğer tez çalışması da Oral Göktaş tarafından hazırlanan Türkiye'de lojmanların nasıl oluştuğu ve hangi temele dayandığını konu edinen yüksek lisans tezidir (Göktaş, 2009).

On beşinci yüzyıldan itibaren “hücerat”⁶ denilen bir odalı konutlardan başka, yeniçeriler, bekâr erkekler, hatta tersane ve donanma vazifelerinde çalışan işçiler tarafından tercih edilen, vakfiyelerde gelir getirmesi için kiraya verildiği bilgisi kayıtlı birer odanın birlikte dizisinden ibaret yaşam alanlarının varlığı bilinmektedir (Tanyeli, 1996, s. 64-67). Bu tarz barınak tipleri işçi konutunun veya lojmanlarının prototipini hazırlayan gelişmelerden biri olarak kabul edilebilir (Cengizkan, 2000, s. 29).

Sanayileşmenin her evresinde farklı yaşam tarzı kökenli sınıf veya katman ifadeli konut tiplerinin mimari tasarım sürecine konu olduğu bilinmektedir (Cengizkan, 2000, s. 30). Mimarların endüstriyel yerleşim alanları için kullandığı şema ve kalıpların bir parçası gibi yorumlanabilecek işçi konutları da “eşitlikçi” biçimde bu konut tiplerinin unsurudur (Cengizkan, 2000, s. 30). Bununla birlikte Sanayi Devrimi ile işbölümüne yansıyan “toplumsal anlaşma” netliğini bulandıran, “mimar evi”, “sanatçı evi” gibi mesleksel ayrımların olduğu da bir gerçektir (Cengizkan, 2000, s. 30). Bu noktada demiryolları arşivlerinde karşımıza çıkan yapı fişlerinde “istasyon şefi evi”, “makasçı evi” gibi ifadelerden demiryolu lojmanları için de benzer bir ayrımın yapılabileceği tespit edilebilmektedir.

Demiryollarının sağlıklı bir şekilde işletilebilmesi için dakikanın değil saniyelerin önemli olduğu açıktır. Bu yönüyle işletmenin sağlayacağı barınmanın işveren bakımından sürekliliği sağlayacağı aynı zamanda ucuz veya ücretsiz konut imkânı ile işgücünün işi bırakma riskini azaltacağı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte işçinin yaşadığı ev ile işyeri arasındaki ulaşım süresi en aza indirildiğinden iş gücü kaybı azaltılmış, randıman yükseltilmiştir.

Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi Demiryolu Lojman Binaları Tipolojisi

Bu dönemde inşa edilen demiryolu lojmanlarının istasyon sahası içerisindeki yerleşimi, plansal ve mekânsal bakımdan ortak ve farklı hususları dikkate alındığında şöyle bir tipoloji denemesi önerilebilir:

I- MÜSTAKİL LOJMANLAR

A) FONKSİYONU LOJMANDAN İBARET BİNALAR

1- Bir Katlı

- a) Bağımsız Bir Bölümlü
- b) Bağımsız İki Bölümlü

⁶ Hücreler anlamındadır.

2- İki Katlı

- a) Bağımsız Bir Bölümlü (Çizim 1, 2)
- b) Bağımsız İki Bölümlü (Çizim 3)
- c) Bağımsız Dört Bölümlü (Çizim 4)

B) LOJMAN VE İŞYERİ FONKSİYONUNA SAHİP BİNALAR

1- İki Katlı

- a) Bağımsız Bir Bölümlü (Çizim 5)

II- GAR / İSTASYON SAHASINDA FARKLI FONKSİYONDAKİ BİNAYA BİTİŞİK LOJMANLAR (Çizim 6, 7)

İnşa edilen binalar başlıca iki grup altında sınıflandırılabilir. Bunların bir bölümü müstakildir veya başka bir binayla bitişik vaziyeti yoktur. Diğerleri ise bağlı bulunduğu gar veya istasyon sahasında bir başka binaya veya binalara bitişik konumda, adeta bir yapı grubunun bir parçası halinde tasarlanmıştır.

Müstakil binalar sahip oldukları mekân taksimatı ve fonksiyonel özellikleri bakımından iki ana grupta toplanabilir.

Bunlardan birincisi örnekleri daha fazla olan “fonksiyonu lojmandan ibaret” yapılarıdır. Diğerleri ise hem lojman hem de işyeri amacına yönelik tasarlanan “lojman ve işyeri fonksiyonu taşıyan” karma amaçlı binalardır.

Müstakilen inşa edilen binaların bir⁷ katlı veya iki katlı olarak tasarlanabildiği ama ağırlıklı olarak zemin+1 kat olmak üzere iki kat düzeninin tercih edildiği dikkati çeken bir diğer husustur. Bu grup dahilinde bir katlı olup, bir bağımsız bölümden oluşan binalara Kayseri istasyon sahasındaki 25 ve 26 plan numaralı lojmanlar örnek verilebilir. Demiryolu lojmanları kapsamında bu tarzda bir kata sahip benzer binaların Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi öncesinde de mevcudiyetini Denizli Goncalı 3 plan numaralı bina gibi eserlerden hareketle bilmekteyiz. Ayrıca 1890'lı yıllardan itibaren çalışan işçilerin barınması için tasarlanan “*amele koğuşları*” ile “*çavuş lojmanı*”nı tek bir çatı altında birleştiren Denizli/Bozkurt, Çardak istasyonlarındaki binaların da varlığından haberdarız (Özyiğit, 2017, s. 381-392). Bu döneme ilişkin iki katlı eserler arasında ise Aydın Nazilli 2, 8 ve 15 plan numaralı binalar kullanıcı sayısı değişmekle birlikte dikkati çekmektedir.

⁷ Tipolojik tasnif yaparken tek katlı binalar için “bir katlı” ifadesi daha yerinde görünüyor. Zira tek katlı ibaresi, tek sayılı her hangi bir kat için de (1, 3, 5, 7, gibi) doğrudur.

Müstakilen ve sadece lojman fonksiyonuna sahip iki katlı binalar arasında yalnız bir bağımsız bölümden ibaret bir başka deyişle, yalnız bir kullanıcı için planlanmış eserler vardır. İncesu, Yerköy 26, Yerköy 29, Niğde Bor Lojmanı (Güven, 2011, s. 114-117) bu grupta değerlendirilmelidir.

İki katlı binaların bazıları ise daha büyük boyutludur. Bunlardan bir kısmı Kayseri'deki 27 ve 29 plan numaralı binalarda olduğu gibi benzer plan şemasını ve mekân taksimatını bina aksında ters simetrik bir anlayışla sunarak, iki bağımsız bölüm ortaya koyarlar.

İki katlı lojman yapılarının en anıtsal olanları, daha büyük oturma alanına sahip ve anıtsal görünüşleriyle dört bağımsız bölüm içeren eserlerdir. Bu grupta yapı aksında yine ayna simetrisinde birbiri ile aynı karakterde dört yaşam alanı tasarlandığı görülmektedir. Bu tip için Kayseri istasyon sahasında mevcut 45 ve 47 plan numaralı binalar ilk akla gelenlerdir.

Müstakilen inşa edilmiş olup, lojman ve işyeri fonksiyonunu birlikte taşıyan binalara Kayseri 24 plan numaralı bina örnek teşkil eder. İki katlı ve tek bağımsız bölümlüdür.

Gar veya istasyon sahasında başka fonksiyondaki binalara bitişik olarak tasarlanmış lojmanlar da müstakil lojmanlar kadar zengin bir yapı grubunu oluşturur. Demiryolunun hat istikametine paralel veya doğrusal yönelişinin, mimari repertuarın bu sahaya yayılışında önemli katkıları vardır. Demiryolu hattının uzunlamasına yönelişine uygun inşa edilen gar veya yolcu kullanımına ilişkin diğer binaların bazen arasında bazen de bir tarafına bitişik bazı lojman binalarının konumlandırıldığı anlaşılmaktadır.

Bu binalar genellikle iki katlı ve tek bağımsız bölümlü olup istasyon silüetini tamamlayıcı niteliktedir. Çankırı İstasyonu ve İncesu İstasyon Şefi Lojmanları, Ankara Kayaş İstasyonu Lojmanı (Güven, 2011, s. 111-113), Kırıkkale İstasyonu Lojmanı, (Güven, 2011, s. 118-123), Ladik İstasyonu Lojmanı, (Güven, 2011, s. 135), Havza İstasyonu Lojmanı, (Güven, 2011, s. 137), Amasya İstasyonu Lojmanı, (Güven, 2011, s. 138), Turhal ve Zile İstasyonları Lojmanları bu grupta sayılabilir.

Sonuç

Burada takdim edilen tipoloji denemesinin, önerilen gruplar için karakteristik özellikleri öne çıkaran seçilmiş binalardan ibaret tutulduğunun ve esasen üst çerçeveyi çizmeye çalışıldığının altının tekrar çizilmesi gerekmektedir.

Bu tasnif neticesinde, müstakil lojmanların ve istasyon sahasında farklı fonksiyondaki başka bir binaya bitişik lojmanların üst çerçevede bütünü oluşturduğu görülmüş; sadece lojman fonksiyonuna sahip eserler veya lojman ve işyeri görevine yönelik çok fonksiyonlu binalar gibi kullanım amaçları, kat sayıları ve kaç kullanıcıya yönelik inşa edildikleri alt gruplar halinde irdelenmiştir.

Farklı istasyonlarda veya güzergâhlarda benzer planlarla yapılar inşa edilmiştir. İncesu, Yıldızeli, Sivas, Yerköy istasyon sahaslarındaki lojman binalarından bazıları aynı plan şemasına sahip yapılardır veya çok küçük değişikliklerle birbirinin tekrarı niteliğindedir. Yine aynı istasyon sahası içerisinde tip olarak belirlenmiş plan şemasına bağlı kalınarak inşa edilmiş yapılara da rastlanmaktadır. Kayseri istasyon sahası dahilindeki 45 ve 46 plan numaralı binalar, aynı istasyon sahasındaki 27 ve 29 plan numaralı yapılar ortak bir tasarım şemasının göstergeleridir.

Lojman binaları ayrıca kat ve kullanıcı sayısı bakımından alt gruplara ayrıştırılabilir. Lojman binası tek bir aileye konut olabildiği gibi bu sayı, oturma alanı nispeten daha büyük yapılarda karşılıklı simetrik bir düzenlenişle ikiye, bazen ise dörde kadar çıkabilmektedir.

Kullanıcı sayısı dikkate alınırken binaların aslî plan şeması ve ilk tasarlandığındaki durumu dikkate alınmalıdır. Zirâ bahse konu binaların demiryolu arşivindeki “fiş” kayıtlarından özellikle 1940’lı yıllarda kullanıcı sayısının arttırıldığı ve mevcut binalarda bazı ara duvarların değişikliğe uğratıldığı, cephe düzenlerinde yeni kullanıcılar için depo, kapı, pencere, mutfak gibi bazı muhdes uygulamalar yapıldığı anlaşılmaktadır.

1930’lu yıllardan sonra demiryollarının işletilebilmesi için gerekli personel sayısının artışı ve lojman ihtiyacına yönelik tasarımsal çalışmaların varlığını bilmekle birlikte, bunların genelde proje olarak kaldığı ve uygulama aşamasına gelinemediği anlaşılmaktadır⁸.

Bazı lojman binalarında genellikle zemin kat planı ile örtüşen ve fakat ara duvarlarla bölümlendirilmiş bodrum katı mevcuttur.

Bu tipoloji içerisinde sınıflandırılmış en anıtsal müstakil binaların, iki katlı ve dört ayrı kullanıcı için tasarlanmış yapılar olduğunu ifade etmek mümkündür. Birinci Ulusal Mimarlık Akımı’nın mimari özelliklerini bu anlamda daha iyi gösteren

⁸ Bekir İhsan’ın 1933 yılında “Mimar” da önerdiği iki katlı, müstakil tasarımlar artık Birinci Ulusal Mimarlık Akımı çizgisinin dışında kalmaktadır (İhsan, 1933, s. 53-54).

bu eserlerde, cephesel karakteristikleri oluşturan unsurların dönemin üslubu içerisinde başkentteki veya İstanbul'daki diğer kamu yapılarıyla mukayese edebileceği açıktır.

Dekorasyon bakımından daha sade tarza sahip bu eserlerin, yalancı derzlerle yatay etkisi vurgulanmış duvar yüzeyleri, taşıntılı ve kademeli cephe kütleleri, sivri kemerli pencere açıklıkları, Marsilya tipi kiremitlerle kaplı örtü sistemi içerisinde nispeten geniş tutulmuş saçakları üslupsal göstergelerdendir. Cepheler sıvalı ve boyalıdır. Kullanılan renkler demiryolu için karakteristik hale gelmiş sarı ve tonlarıdır.

Diğer binalarda da Birinci Ulusal Mimarlık Akımı özelliklerini görmek mümkündür. Bilhassa cephelerde üst kat seviyesinde tercih edilen pencerelerin sivri kemerli formları, kemerlerin hatta bazen sövelerin cepheden taşıntılı bir profille vurgulanması dikkat çeken hususlardandır. Bununla birlikte işlevselliğin ve sadeliğin, dekorasyonun önünde tutulduğu anlaşılmaktadır.

İncelenen binaların büyük bir bölümü boş ve işlevsiz vaziyettedir. Günümüzde demiryolu mimarisine yönelik çalışmaların ağırlıklı olarak istasyon binaları özelinden çıkararak lojmanlar ve diğer binalara da yönelmesi, söz konusu mimari bütünün ve dolayısıyla etkilerinin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

Bu eserlerin restorasyon ve konservasyon kriterlerine bağlı kalınarak yapılacak uygulamalarla korunması, yeniden aslı durumlarına kavuşturulması ve işlevlendirilmesi, Cumhuriyet tarihimiz ve mimarlık mirası açısından anlamlı ve yerinde bir uygulama olacaktır.

Kaynakça

- Akçadoğan, M. (2014). *Cumhuriyet Dönemi İşçi Yerleşkeleri ve Lojman Alanlarının Kente Olan Etkileri: Zonguldak Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık, Şehir ve Bölge Planlama, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Disiplinler arası Kentsel Tasarım Programı.
- Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938*. Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi.
- Aslantepe, C. (2001). Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları/Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 11 (Dosya Demiryolları), 205-223.

- Aydın, S. (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 11 (Dosya Demiryolları), 49-94.
- Balamir, A. (2003). *Mimarlık ve Kimlik Temrinleri- I: Türkiye'de Modern Yapı Kültürünün Bir Profili*, *Mimarlık Dergisi*, 313 (Eylül-Ekim 2003) Erişim tarihi: 23.01.2022
<http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=6&RecID=66>
- Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve Ulusun İnşası, Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür* (T. Birkan, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Cengizkan, A. (2000). Türkiye'de Fabrika ve İşçi Konutları: İstanbul Silahtarağa Elektrik Santrali, *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, (20: 1-2), 29-55.
- Cengizkan, A. (2002). *Modernin Saati*, İstanbul: Mimarlar Derneği 1927 Ankara ve Boyut Yayınları.
- Çıkış, Ş. (2011). Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi İzmir Konutu: Yerellik ve Melezlik, *METU JFA* 2011/2 (28: 2), 45-61.
- Dedekargınoğlu, C. (2019). *Architecture of the State: Ankara İstasyon Caddesi in the Late Ottoman and Early Republic Periods*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Erem, A. R. (1938). Cumhuriyet 15-D.D. Yolları 11 Yaşında. *Demiryollar Dergisi*, C.14, 164,165 (*Cumhuriyetin XV inci Yıl Dönümünde Türkiye Demiryolları*), 831-843.
- Ergen, Z. (A). (2011). *Kayseri'de Kentsel Mekânın Değişimi Sürecinde Kamusal Alan Kullanımı Üzerine Bir Araştırma: İstasyon Caddesi Örneği*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Göktaş, O. (2009). *Türkiye'de Lojmanların Oluşumu ve Bu Oluşumun Temellendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı, Mimari Tasarım Bilim Dalı.

- Gülsoy, U. (2012). Hicaz Demiryolu. V. Engin, A. Uçar, O. Doğan (Editörler). *Osmanlı'da Ulaşım*, İstanbul: 237-260.
- Güven, R. F. (2011). *Samsun'da Bir TCDD Lojmanı Restorasyon Önerisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Hasanbat, B. (2018). *Edirne-Kırklareli-Tekirdağ İleri Sınırları Dahilindeki Tarihi İstasyon Binaları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi: Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı.
- Haştemoğlu, H. Ş. (2012). *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalı.
- İhsan, B. (1933). Küçük Ev Projeleri, *Mimar*, 1933-02 (26), 53-54.
- İybar, T. (1938). Demiryolu Tarihine Bir Bakış. *Demiryollar Dergisi*, C. 14, 164, 165 (Cumhuriyetin XV inci Yıl Dönümünde Türkiye Demiryolları), 844-845.
- Koçer, Ş. (1995). *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Köşgeroğlu, F. E. (2005). *An Approach for Conservation of Railway Heritage: Assessing and the Experiencing the İzmir-Aydın Railway Line*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Laçinkaya, E. (2021). *Cumhuriyet Dönemi Modern Endüstri Yerleşkeleri ve Lojman Yapıları Tipoloji Çalışması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne: Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Manap, H. N. (2019). *Haydarpaşa İstasyonu: Mimari Bir Değerlendirme*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı.
- Ortaylı, İ. (2006). *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Timaş Yayınları.

- Özten, M. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Anadolu Kentinde Bir Modernleşme Aracı Olarak İstasyon Caddesinin İncelenmesi: Ankara Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı.
- Özyiğit, H. (2017). Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14, 39, 379-407.
- Satan, A. (2012). Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi. V. Engin, A. Uçar, O. Doğan (Editörler). *Osmanlı'da Ulaşım*, İstanbul: 209-218.
- Sezginalp, Ş. (2020). *Station Buildings in the History of Turkish Railways: Catalogue of Buildings Constructed Between 1850s-1950s*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Sözen, M. (1984). *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Süreyya, A. (1933). Demiryolu Siyasetimiz. *Ülkü*, 1, 1, 56-62.
- Şenyiğit, Ö. (2002). *Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adana: Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.
- Tanyeli, U. (2004). Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak, İstanbul: Ofset Yayınevi.
- Tanyeli, U. (1998). Türkiye'de Mimari Modernleşmenin Büyük Dönemeci, *Arredamento Mimarlık*, 100+7, 64-67.
- Tanyeli, U. (1996). Klasik Dönem Osmanlı Metropolünde Konutun "Reel" Tarihi: Bir Standart Saptama Denemesi. Z. Ahunbay, D. Mazlum, K. Eyüpgiller (Derleyenler). *Prof. Dr. Doğan Kuban'a Armağan içinde* (s. 57-71). İstanbul: Eren Yayınları.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2001). Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 11 (Dosya Demiryolları), 125-165.

- Turan, K. (1933). Yeni Demiryollarımızın Büyük Hedefi. *Ülkü*, 1 (3), 198-200.
- Yavuz, Y. (1976). İkinci Meşrutiyet Döneminde Ulusal Mimari Üzerindeki Batı Etkileri. *O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 2 (1), 9-34.
- Yavuz, M. (2001). *19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Alman Mimarların Yaptıkları Mimari Eserler*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara.
- Yıldız, A. (2008). *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları: Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne: Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı.

Summary

In the Ottoman Empire, the significance given to railway transportation started to increase since 19th Century. In this century, although some foreign capital sourced railway investments were made in the Ottoman lands for commercial purposes with some special privileges, only Anatolian, Caucasian and a part of the Roumelian railways remained after the Armistice of Mudros.

In the period from 1908 to the early 1930's, First National Architectural Movement left the previously preferred architectural styles developed by non-national cultures out of play and brought the conscious use of selected elements from the building and ornament repertoire to the leading role which can be defined as the reflection of the concerns of creating a Turkish National Style on architecture.

Symmetrical layout, gradual perception formed by protruding corner masses, main façade with monumental effect, hipped roof, wide eaves covering systems limited at the upper level, arch forms from Seljuk and Ottoman periods, created horizontal effect with bossage stones at the lower levels are most important indicators for defining this style.

After the War of Independence, it has become a national policy to equip the country with railways as well as nationalizing the lines which operated by foreign companies in the Republic of Turkey which was established under the leadership of Gazi Mustafa Kemal Atatürk. Thus, the railway line was brought to Kayseri in 1927, to Sivas in 1930 also Malatya, Niğde, Diyarbakır and Erzurum before the end of the 1930's. In this context, new railway buildings were needed for the new lines.

In these years, in the style of the First National Architectural Movement which can be interpreted as the physical proof of the nation-state idea in architecture, railways buildings were built in the stations for new railway lines. Despite several buildings were constructed for different functions in the railway areas, the common interest is generally focused on the architecture, restoration and conservation and re-functioning of station buildings in the scientific studies. The buildings such as warehouses, lodgings, water tanks switchman buildings, hangars, which form the silhouette of the station site are not concentrated on.

In this paper, a typological classification was made in the light of selected samples for a type or group of existing buildings based on the problem of "how these lodging buildings should be classified".

As a result of this classification, it is seen that the detached lodgings and the lodgings adjacent to another building with a different function in the station area form the whole in the upper frame. There are buildings which constructed for lodging only, also there are

multifunctional buildings for lodging and workplace. The purpose of use, the number of floors and number of users they built for examined in subgroups.

It is also noteworthy that the detached buildings can be designed as one or two-storey, but the two-floor arrangement, mainly ground+1 floor is preferred. The lodgings with plan numbers 25 and 26 in the Kayseri station area can be given as examples for the buildings that have one storey and consist of an independent section.

There are buildings planned for only one user among the two-storey buildings that are detached and only have a lodging function. İncesu, Yerköy 26, Yerköy 29, Niğde Bor lodging should be evaluated in this group.

Some of the two-storey buildings are larger in size. Some of them present two independent sections by presenting the similar plan scheme and space division on the building axis with a reverse symmetrical approach, as in the buildings with plan numbers 27 and 29 in Kayseri.

The most monumental of the two-storey lodging structures are those that have larger areas and contain four independent sections with their monumental appearance. In this group, it is seen that four living spaces with the same character are designed in mirror symmetry on the building axis. For this type, the buildings with plan numbers 45 and 47 in the Kayseri station area are the first ones that come to mind.

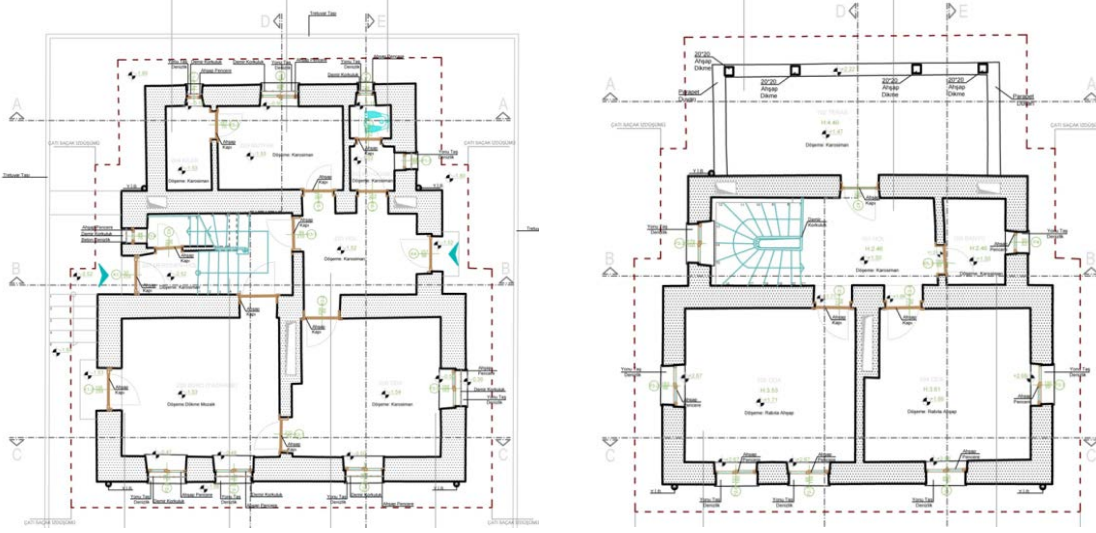
The building with plan number 24 in Kayseri is an example for the buildings that were built independently and carry the functions of lodging and workplace together. It has two floors and one independent section.

The lodgings designed adjacent to buildings with other functions at the station or station site form a rich building group as well as detached lodgings. The parallel or linear orientation of the railway to the direction of the line has important contributions to the spread of the architectural repertoire in this field. It is understood that some lodging buildings are located between the station or other buildings for passenger use, which were built in accordance with the longitudinal direction of the railway line, and sometimes adjacent to one side.

These buildings are generally two-storey and have a single independent section and complement the silhouette of the station. Çankırı Station and İncesu Station Chief Lodging, Ankara Kayaş Station Lodging, Kırıkkale Station Lodging, Ladik Station Lodging, Havza Station Lodging, Amasya Station Lodging, Turhal and Zile Station Lodging buildings can be counted in this group.

Ekler

Çizim 1) Fonksiyonu Lojmandan İbaret, Müstakil, İki Katlı, Bir Bağımsız Bölümlü Binalar

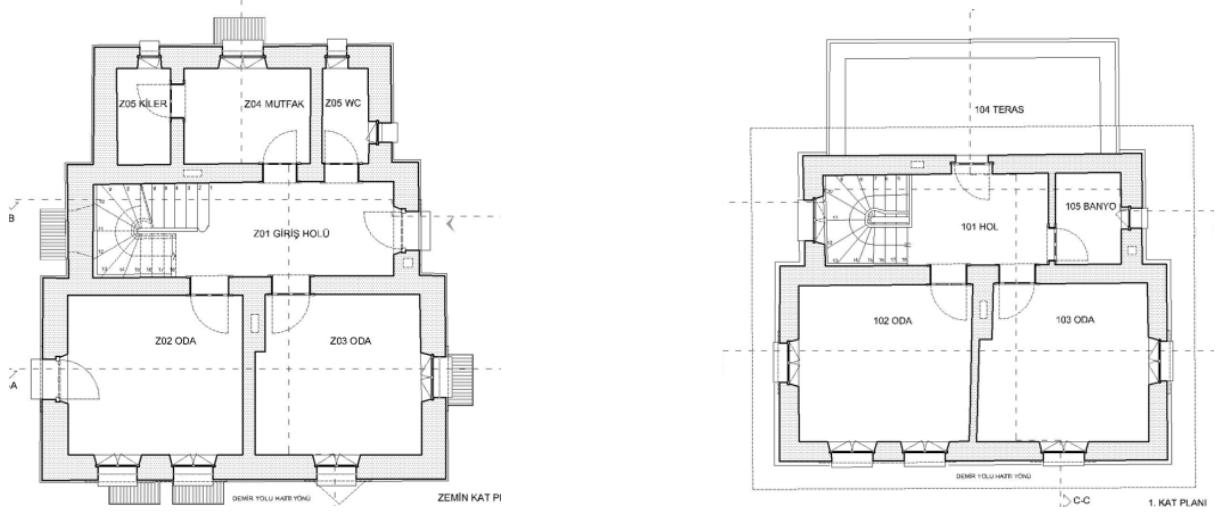


İncesu Lojmanı, Zemin Kat ve Birinci Kat Planı (Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)



İncesu Lojmanı Cephe Görünüşleri (Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)

Çizim 2) Fonksiyonu Lojmandan İbaret, Müstakil, İki Katlı, Bir Bağımsız Bölümlü Binalar

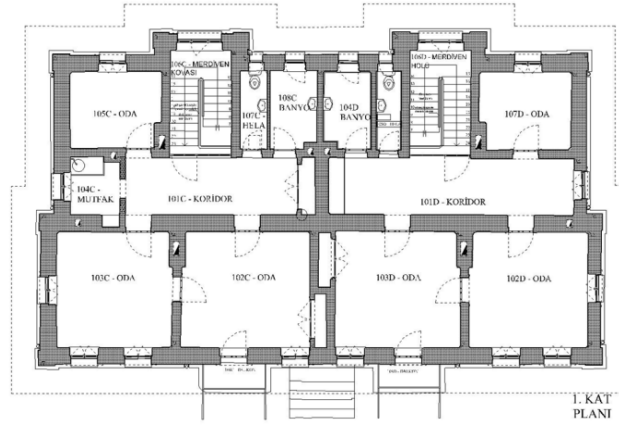
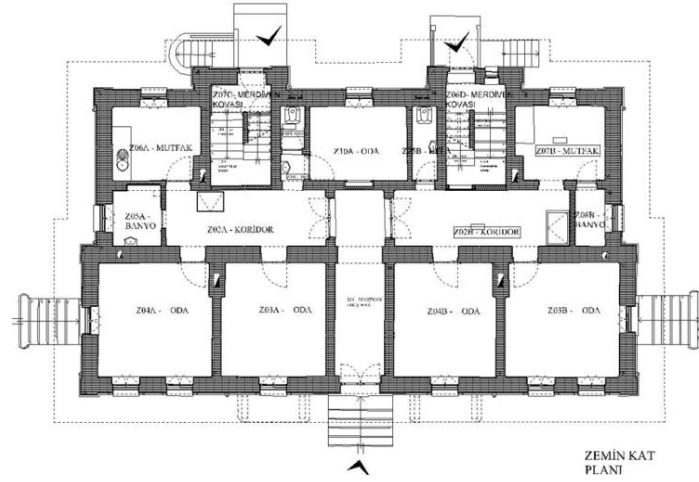


Yerköy 26 Plan No.lu Lojman Zemin Kat ve Birinci Kat Planı (Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)



Yerköy 26 Plan No.lu Lojman Cephe Görünüşleri (Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)

Çizim 3) Fonksiyonu Lojmandan İbaret, Müstakil, İki Katlı, İki Bağımsız Bölümlü Binalar



Kayseri 27 Plan No.lu Lojman Zemin ve Birinci Kat Planları ile Cephe Görünüşleri (Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)

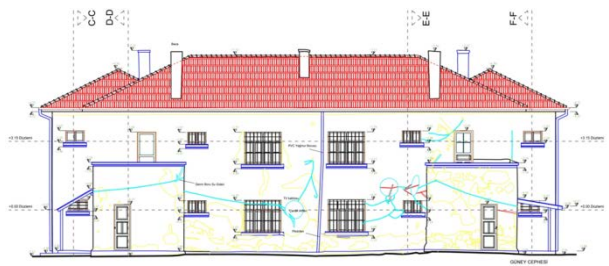
Çizim 4) Fonksiyonu Lojmandan İbaret, Müstakil, İki Katlı, Dört Bağımsız Bölümlü Binalar



Zemin Kat Planı

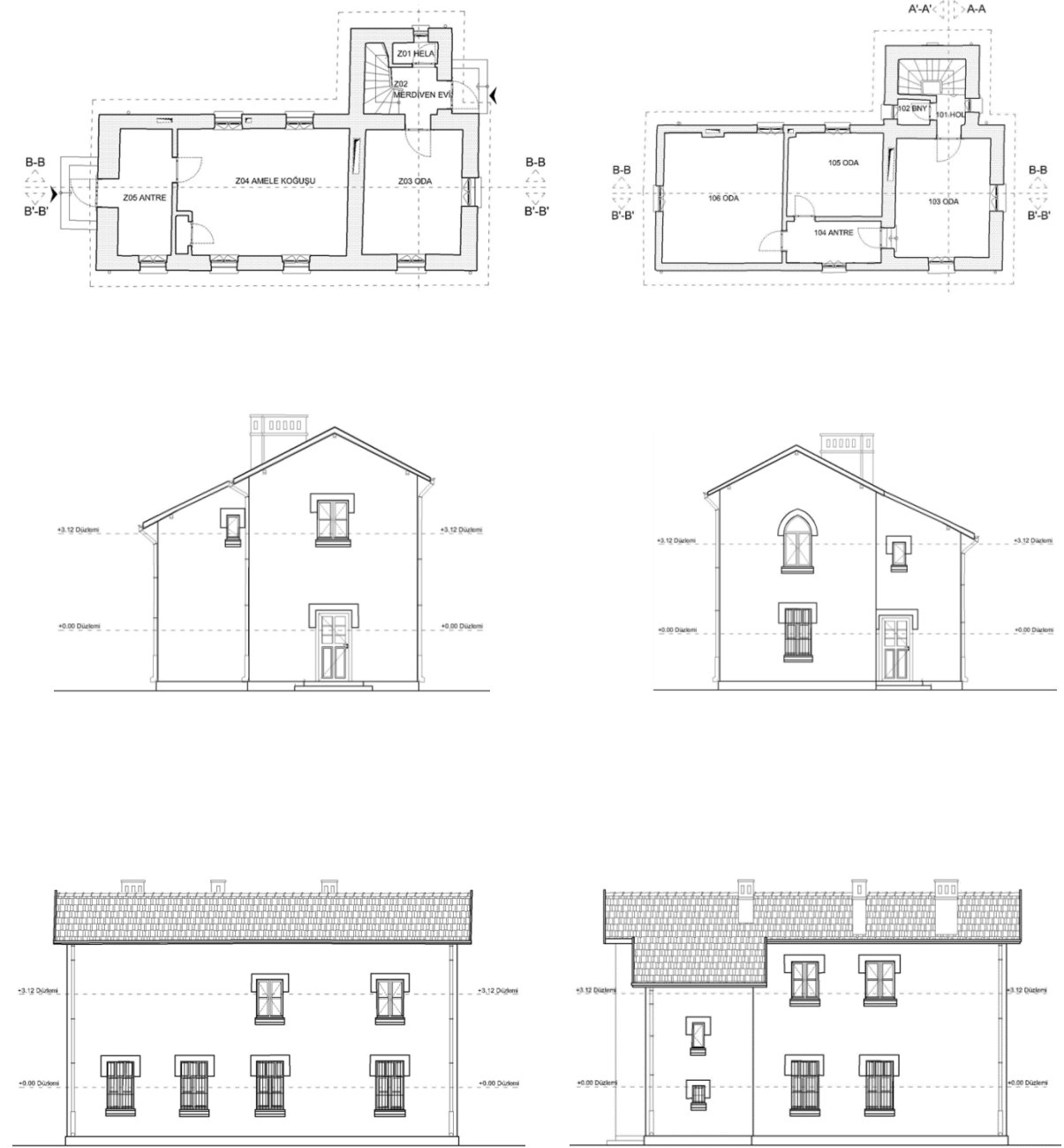


Birinci Kat Planı



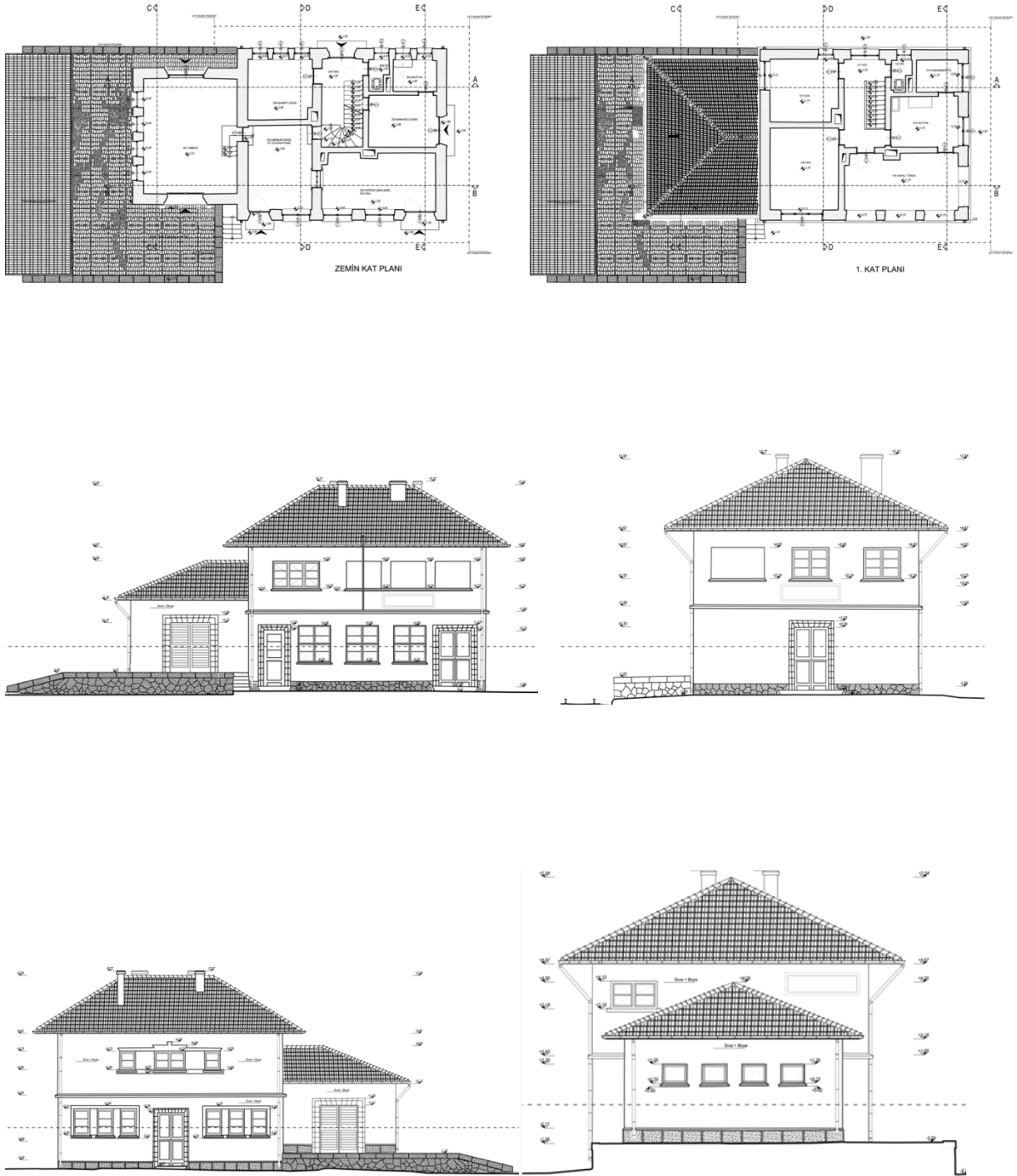
Kayseri 45 Plan No.lu Lojman Zemin ve Birinci Kat Planları ile Cephe Görünüşleri
(Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)

Çizim 5) Lojman ve İşyeri Fonksiyonuna Sahip, Müstakil, İki Katlı, Bir Bağımsız Bölümlü Binalar

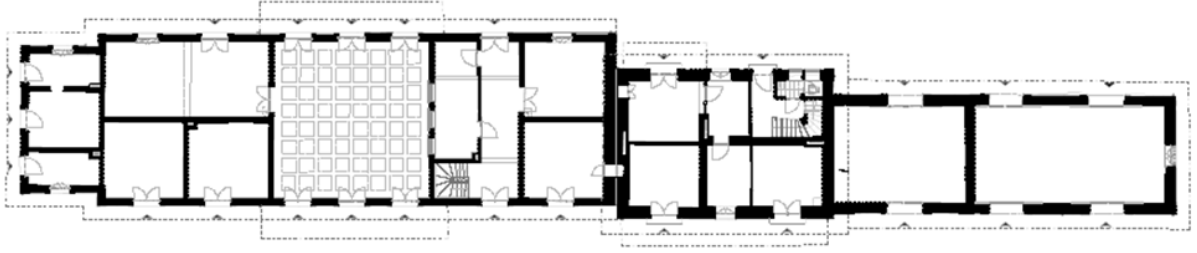
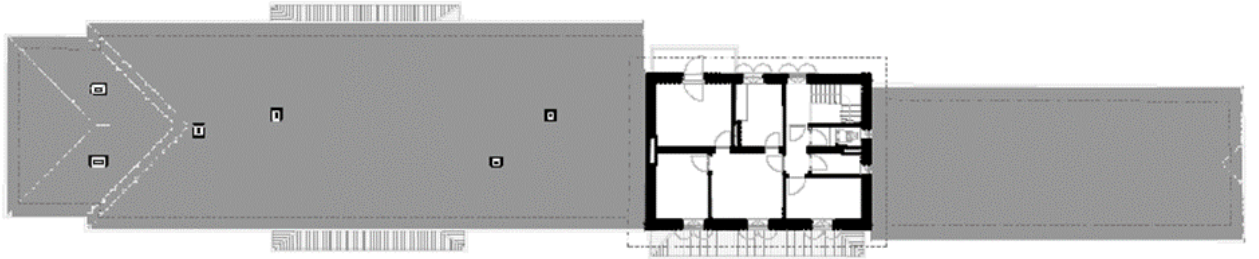
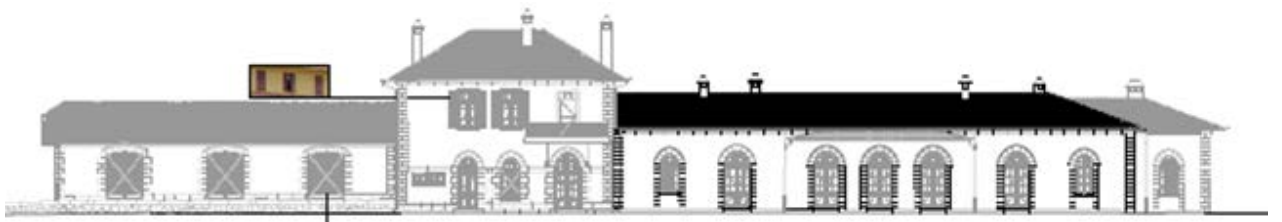


Kayseri 24 Plan No.lu Lojman Zemin ve Birinci Kat Planları ile Cephe Görünüşleri
(Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)

Çizim 6) Gar / İstasyon Sahasında Farklı Fonksiyondaki Binaya Bitişik Lojmanlar



İncesu İstasyonu ve Lojmanı Zemin ve Birinci Kat Planları ile Cephe Görünüşleri
(Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)

Çizim 7) Gar / İstasyon Sahasında Farklı Fonksiyondaki Binaya Bitişik Lojmanlar**Çankırı İstasyonu Yapıları Zemin Kat Planı(Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)****Çankırı İstasyonu Lojman Birinci Kat Planı(Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)****Çankırı İstasyonu Cephe Görünüşlerinden (Çizim ve Rölöve: GÖZ Mimarlık)**