

Çumra İrva ve İska İdaresi Yerleşkesinin Tarihsel Mirası

Mehmet Mutlu^{1,2}

ÖZET

Anadolu'nun coğrafi açıdan tarıma elverişli ve verimli bölgelerinden birisi olan İç Anadolu kesiminde yer alan Konya ili, aynı zamanda ülkemizin en kurak bölgesi olduğu için tarihin her döneminde sulama sorununa çözüm aramıştır. Bu sorunun çözümü için yapılan çalışmaların kapsamlılarından birisi de 20. yüzyılın başlarında hayata geçirilen Konya Ovası Sulaması Projesi'dir. Beyşehir gölünden alınan suyun kanallarla Çumra'ya taşınması çalışmalarını içeren proje, Osmanlı'nın son dönemindeki en önemli yatırımlarından birisidir. Dönemine göre iddialı ve büyük projenin idari yönetim binası da aynı ilçede oluşturulmuştur. Proje, bir Alman şirket tarafından hayata geçirilirken, yerleşke içerisine yine aynı firma tarafından inşa edilen idari bina ve lojmanlar adeta Almanların geleneksel konut anlayışının temsilcisi olarak inşa edilmişlerdir. Gerek tasarım ve gerekse estetik anlayış olarak dikkat çekici yapılar olan ve idari bina, lojmanlar ve atölye binasından meydana gelen yapılar, cephe özellikleriyle de birbiriyle uyum içindedirler. Yerleşkede yer alan idari bina çatı katı ile birlikte üç katlı olarak inşa edilmişken, başmühendis lojmanı çatı katı dahil 2 katlı olarak yapılmıştır. Mühendis lojmanları ise tek katlı olup, tüm lojmanlarda bodrum kat bulunmaktadır. Aynı zamanda ilçenin en eski yapıları olan bu binalar günümüzde de halen kullanılmaktadır. Bununla beraber bugüne kadar herhangi bir bilimsel çalışmada konu edilmemiştir. Çalışma, bu özel yapıların ilk kez literatüre kazandırılacak olması açısından önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çumra, Alman evleri, Su idaresi.

The Historical Legacy of the Irrigation Administration Settlement in Çumra

ABSTRACT

Konya province, located in Central Anatolia, one of the most fertile and geographically favorable regions of Turkey, has historically faced challenges related to irrigation due to its arid climate. One of the most comprehensive initiatives to address this issue was the Konya Plain Irrigation Project, implemented in the early 20th century. This project, which involved transporting

¹ İletişim Yazarı: mehmetmutlu@karabuk.edu.tr

² Doç. Dr., ORCID: 0000-0002-7351-0138

Teşekkür: Alan ve arşiv çalışmalarında desteklerini gördüğüm DSİ 4. Bölge Müdürü Sayın Mehmet ALP'e, 4. Bölge Müdür Yardımcısı Sayın Hasan DEVECİ'ye, Konya Ovası Sulaması (KOS) İşletme ve Bakım Şube Müdürü Sayın Ali ARIARSLAN beye ve DSİ Çumra yerleşkesi çalışanlarına şükranlarımı sunarım.

water from Lake Beyşehir to Çumra via canals, was among the most significant investments of the late Ottoman period. The administrative headquarters of this ambitious and large-scale project was also established in the same district. While the project was carried out by a German company, the administrative building and lodgings constructed within the project campus reflected the traditional German architectural approach to residential structures. These buildings, which include an administrative building, lodgings, and a workshop, are notable for their design and aesthetic coherence, exhibiting a harmonious facade composition. The administrative building was designed as a three-story structure with an attic, while the chief engineer's lodging was built as a two-story structure with an attic. The engineers' lodgings are single-story buildings, all of which include a basement. As the oldest surviving buildings in the district, they remain in use today. However, they have not yet been the subject of any scholarly research. This study aims to introduce these unique structures into the academic literature for the first time.

Keywords: Çumra, German houses, Water administration.

1. GİRİŞ

İlk çağlardan itibaren insanlar, su kaynaklarına yakın bölgelerde yerleşim kurarak, suyu hem içme hem de tarımsal faaliyetler için kullanmışlardır. Sulak alanların çevresinde tarım yapma arzusu, suya erişimin daha kolay olduğu göl ve nehir kenarlarında ilk tarımsal faaliyetlerin başlamasına neden olmuştur. Zamanla, suyun çeşitli kanallar aracılığıyla yerleşim birimlerine taşınması, tarımsal üretimde sürdürülebilirliği artırmıştır (Muşmal, 2015, s.12). Osmanlı Devleti'nde geniş ve verimli topraklar bulunmasına karşın, tarımsal faaliyetler bu alanların sınırlı bir kısmında gerçekleştiriliyordu. Buna rağmen, devletin ekonomisi büyük ölçüde geçimlik üretime dayalı tarımsal faaliyetlere bağlıydı (Güran, 1998, s. 67). Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde nüfusun yaklaşık %80'inin tarımla uğraşması, tarımsal alanlarda sulama sorununun çözümünü hayati bir mesele haline getirmekteydi (Muşmal, 2022, s. 10).

Karasal iklimin hüküm sürdüğü Konya Ovası'nda yıllık ortalama yağış miktarının yetersiz olması, tarımsal verimliliği sınırlamakta ve zaman zaman kuraklıkların yaşanmasına neden olmaktadır (Altan, 1940, s. 131). Bu durumun sonucu olarak da Konya Ovası, su kaynaklarına duyduğu ihtiyaç nedeniyle tarih boyunca sulama projelerinin odağında olmuştur. Bölgenin tarımsal üretimini maksimize etmek amacıyla sulu tarım çalışmalarına ilk olarak 1819 yılında başlanmış, özellikle Sultan II. Abdülhamid döneminde proje çeşitli aşamalarda ele alınmış ve kanal açma gibi somut adımlar atılmıştır (Yılmaz, 2010, s. 5). Bu süreç, tarihsel olarak insanlığın su kaynaklarını yönetme ve tarımsal verimi artırma çabasının bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

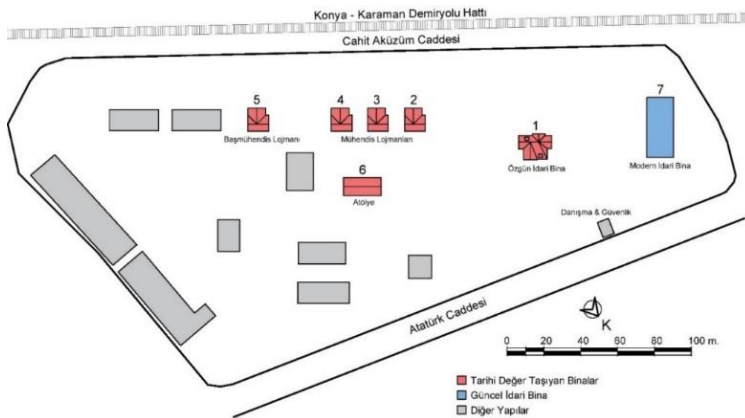
Avlonyalı Ferit Paşa, Konya valiliği görevini yürüttüğü dönemde bölgenin imarı adına çeşitli çalışmalar gerçekleştirmiştir (Tahsin Paşa, 1931, s. 66). 1898 yılında Konya valiliğine atanan Ferit Paşa, görevine başladıktan sonraki ilk yaz mevsiminde yaşanan kuraklık ve çiftçilerin karşılaştığı zorluklara tanık olmuş, bu durumun olumsuz etkilerini gidermek amacıyla çeşitli girişimlerde bulunmuştur (Kırmızı, 2014, s. 104). Konya valiliği sonrasında II. Abdülhamid zamanında Sadrazamlığa atanan Ferit Paşa, İstanbul'da da konu ile ilgisini sürdürmüş ve Konya Ovası Sulaması Projesi'nin ihalesini gerçekleştirmiştir

(Bildirici, 1994, s. 108-109; Turan, 1942, s. 54). Konya ovasını sulama projelerinin en kapsamlısı olan ve 1907 yılında ihale edilen bu proje (Yarıcı, 2010, s. 260), 1913 yılında tamamlanmıştır (Atam, 2020, s. 459). Proje, Türkiye'nin ilk modern ve o devirde dünyanın en önde gelen sulama projelerinden biridir (Yılmaz, 2010, s. 5). Proje kapsamında Beyşehir gölünden alınan su; üç ana isale hattı, buna bağlı kanallar ve taksim merkezleri (regülatörler) ile 217 kilometre uzaklıktaki Konya Ovası'na ulaştırılmıştır (Bildirici, 1994, s. 108; Yılmaz, 2010, s. 6).

Konya Ovası Sulaması inşaatı tüm fizibilite çalışmaları tamamlandıktan sonra ihaleye çıkarılmış ve % 4 tenzilatla Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne 19 Milyon 500 bin Frank, yani 850 bin Osmanlı altını keşif bedeli ile verilmiştir (Yılmaz, 2010, s. 5-6). Sözleşme 10 Kasım 1907 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. Projenin yapımını üstlenen "Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi" esasen Türkiye'de demir yolları inşa etmek amacı ile Alman ve İstanbul'daki iş adamları ortaklığında 1889 yılında kurulmuş bir şirkettir. Şirket hem yazışmalarda ve hem de projelerde Fransızca dil kullanmıştır (Mutlu, 2024, s. 571) (Şekil 10). Şirketin Fransızca olan ismi de "Societe du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie"dir (Bildirici, 1994, s. 112).

Sulama kanalları ve sanat yapıları da dahil olmak üzere bütün projeler müteahhit firma tarafından hazırlanmış ve Osmanlı Hükümeti'nce onanmıştır. Projelerde kullanılan dil Fransızcadır. Müteahhit firma iş sonunda bütün projelerin aydınlar ve ozalitlerini, çalışma konumuz olan İrva ve İska idaresi yönetim binasının arşivine bırakmıştır (Bildirici, 1994, s. 126). Osmanlının bir kurumu olan Konya Ovası İrva ve İska İdaresi, çalışma sahası ve yapılarıyla beraber Cumhuriyet döneminde kurulan Devlet Su İşleri (DSİ) Çumra Şube Müdürlüğü'ne devredilmiştir (URL 1).

Şekil 1. Yerleşkede bulunan tarihi binaların alandaki konumları³



³ Çalışma içerisinde kaynak gösterilmeyen tüm çizim ve fotoğraflar yazara ait olup, tamamı yapının 2024 yılındaki durumunu belgelemektedir.

DSİ Çumra İşletme Şefliği yerleşkesi içinde projenin idari merkezi olarak kullanılan bu merkez binasının dışında, bir adet başmühendis lojmanı, üç adet mühendis lojmanı ve bir adet de atölye binası olmak üzere altı farklı yapı yer almaktadır (Şekil 1). 3 adet mühendis lojmanı, aynı plan tipinde inşa edilmiştir. Günümüzde tescil edilerek koruma altına alınmış bulunan yapıların bazı kaynaklarda 1901 yılında inşa edildiği bilgisi bulunsa da (Karpuz, 2009, s. 1595; Durdu, 2011a, s. 376), çalışmamız esnasında bu tarihi veren herhangi bir bilgi ya da belgeye rastlanmamıştır. Bununla beraber, inşaatın yer tesliminin 1 Temmuz 1908 tarihinde, kesin kabulünün de 1913 yılı aralık ayında yapıldığı göz önüne alındığında (Mutlu, 2014, s. 456) en azından yerleşkedeki çalışmaların merkezi olan idari binanın bu tarihten daha önce, 20. yüzyılın başlarında yapılmış olduğu kesindir.

Şekil 2. İrva ve İska Projesinin idare ve lojmanlarının eski fotoğrafları



İdare binası

Kaynak: URL 2



İdare binası ve lojmanlar

Kaynak: DSİ Çumra Şube Müdürlüğü Arşivi

Yapıların bulunduğu alan, güncel tapu kayıtlarına göre, Baraj mahallesi, 241 ada ve 1 nolu parsel üzerinde yer almaktadır. Yerleşke, günümüzde 47.770 m²'lik bir alan üzerindedir. Çumra'nın 1926 yılında ilçe statüsüne kavuştuğu düşünüldüğünde (Durdu, 2011b, s. 363) bu yapıların hemen hemen çeyrek yüzyıl öncesinde inşa edilmiş olduğu anlaşılmaktadır. Yerleşkenin ilk fotoğraflarından anlaşıldığı kadarıyla alanda önce idare ve atölye binaları, daha sonra ise lojmanlar inşa edilmiştir (Şekil 2).

Tüm sulama projesinin maliyeti 19.500.000 frank olarak hesaplanmışken, bu bütçeden ne kadarlık kısmının İrva ve İska İdaresi yerleşkesinde bulunan yapılara ayrıldığı net olarak belli değildir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde kayıtlı 12 Şevval 1325 (18 Kasım 1907) tarihli ve İ.TNF. 17/35 sayılı belgenin 15. sayfasında proje bütçesinin harcamasının öngörüldüğü iş kalemleri sıralanmıştır (Muşmal, 2022, s. 67). Burada ilgili yapıların maliyeti ile ilgili doğrudan bilgi bulunmazken, "Memur ve müstahdemlerin ikametine mahsus binalar" işine ait ayrılan 150.000 franklık bütçe dikkati çekmektedir.

2. YERLEŞKE ALANINDAKİ TARİHİ YAPILAR

2.1. İdari Bina

Konya Ovası İrva ve İska Projesi idari binası, günümüze ulaşak eski fotoğraflardan anlaşıldığı kadarıyla merkez çalışmaları kapsamında inşa edilen yapıların ilk ve en erken

inşa edilen binasıdır (URL 2). İdari bina, yerleşke içindeki tarihi yapılar arasında kuzeybatı tarafa konumlandırılmıştır (Şekil 1). Kullanılan çatı arasıyla beraber üç katlı olarak inşa edilen binada bodrum katta bulunmaktadır. Yapının kademelerle hareketlendirilen cepheleri, kullanılan çatı arasını kapatan örtü ile birlikte yapıyı dinamik bir görüntüye dönüştürmüştür. Kat yükseklikleri her katta değişkenlik göstermektedir. Bodrum katta 2,20 m olan yükseklik, zemin katta 3,30 m, 1. katta ise 3,50 m olarak alınmıştır. Bu değişkenliğe bağlı olarak üç kollu çeyrek döner merdivenle çözülen düşey sirkülasyonda merdiven ölçülerinde her katta değişiklikler söz konusudur. Çatı katı kullanım amaçlı planlandığı için eğim %120 gibi oldukça fazla tutulmuş ve bu şekilde alt katlarda kullanılan tüm hacimlerin çatı katında da aynı şekilde kullanılabilir olmasına olanak sağlanmıştır (Şekil 3).

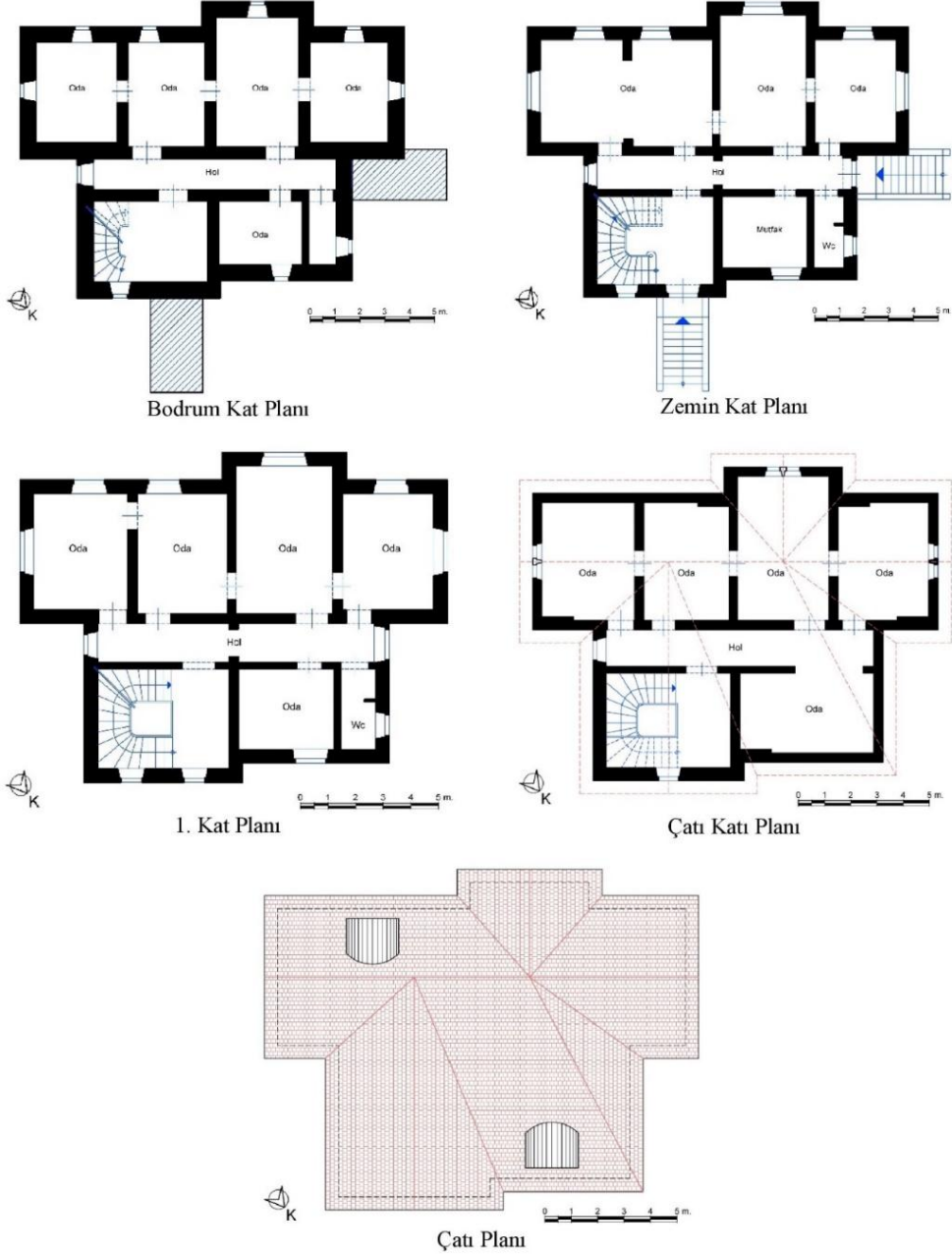
İdari binanın zemin katına hem kuzeydoğu, hem de kuzeybatı cephesinden giriş sağlanmaktadır. Her iki merdiven de +2,00 m kotundaki zemin kat döşemesine ulaşmakta olup, kuzeybatıdaki merdivenle doğrudan koridora ulaşılırken, kuzeydoğudaki merdiven ise merdiven evine açılarak buradan bir kapı ile aynı koridora bağlanmaktadır (Şekil 3). Yiğma sistem kurallarına göre inşa edilen yapıda bodrum katta dış duvarlar 60-80 cm arasında değişen kalınlıklarda, iç duvarlar ise yaklaşık 50 cm kalınlığında inşa edilmiştir. Zemin katta dış duvar kalınlıkları 60-70 cm'ye iç duvarlar ise 40 cm'ye düşürülmüştür. 1. katta ise dış duvarlar genellikle zemin kat ile aynı tutulurken iç duvar kalınlıkları 20-40 cm arasında değişen ölçülerde inşa edilmiştir. Çatı katı planında da 1. kat ile benzer kalınlıklarda duvarlar kullanılmıştır. Yapının doğu köşesine yerleştirilen üç kollu çeyrek döner merdiven, binadaki düşey sirkülasyonu sağlamaktadır.

İki farklı şekilde ulaşılabilen, güneydoğu-kuzeybatı doğrultusundaki holün kuzeydoğu ucunda binaya girişin sağlandığı kapılarından birisi yer alırken, güneybatı ucuna bir mazgal pencere yapılmak suretiyle holün aydınlatma sorunu çözülmüştür. Yaklaşık 13,35 m uzunluğa sahip hol, ortaya yakın bir kısımda dışlar yapılarak iki bölümlü hale getirilmiştir (Şekil 3).

Zemin kat holünün güneybatı tarafında dört adet bağımsız oda bulunmaktadır. Odaların her biri koridora açıldığı gibi, aynı zamanda iç duvarlara açılan kapılarla birbirleriyle de irtibatlı hale getirilmiştir. Bu odalardan güneydoğu tarafta bulunan iki tanesi, aradaki taşıyıcı duvar büyük oranda boşaltılarak tek mekâna dönüştürülmüştür. Hem bitişiğindeki oda da güneybatı tarafa yaklaşık 50 cm taşınarak suretiyle genişletilmiştir. Köşedeki odalar her iki yöne, aradaki odalar ise güneybatı yönlerine açılan birer adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 3).

Holün kuzeydoğu tarafında, merdiven evi dahil üç mekân yer almaktadır. Merdiven evi, buraya açılan kapının güneydoğu tarafına açılmış bir mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 5). Merdivenin bitişiğinde bulunan ortadaki oda günümüzde mutfak olarak kullanılmaktadır. Kuzeybatı taraftaki, yaklaşık 120 cm genişliğindeki mekân ise içten iki bölüme ayrılarak tuvalet ve lavabo olarak düzenlenmiştir. Bu bölüm kuzeybatı yönüne açılmış bir mazgal pencere ile, mutfak ise kuzeydoğu yönüne açılmış bulunan bir adet mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 3).

Şekil 3. İdare binasının planları



Yapıdaki bu mekân düzenlemesi, bodrum ve çatı katı da dahil olmak üzere her katta çok küçük değişikliklerle tekrar edilmektedir. 20 adet rıhtla ulaşılan 1. katın merdiven evinde,

alt kata giriş kapısının izdüşümüne üst katta pencere yapılmak suretiyle pencere sayısı ikiye çıkartılmıştır. Aynı şekilde alt katta doğrudan koridora ulaşılan kuzeybatı tarafındaki kapının olduğu bölüm de bu katta pencere olarak düzenlenerek koridorun her iki taraftan da ışık alması sağlanmıştır (Şekil 3).

Duvar kalınlığının değişmesine bağlı olarak farklılık gösteren küçük ölçü değişikliklerinin haricinde bu kattaki göze çarpan önemli farklardan birisi, güneybatı taraftaki dört adet odanın birbirleriyle irtibatlandırılmalarının alt kata göre farklılık göstermesidir. Alt katta aradaki duvarın büyük bir açıklık olarak boşaltılmasıyla tek mekân haline getirilmeye çalışılan iki oda, bu katta tamamen ayrılmış ve birbirlerine bir kapı ile bağlanmıştır. Holün kuzeydoğu tarafında bulunan mekânlarda da zemin kattaki düzenleme aynen korunmuştur. Tüm mekânların ışıklandırılmasında da zemin katta kullanılan pencereler aynen tekrar ettirilmiştir (Şekil 3).

İdare binasının çatı katında da alt kattaki düzenleme büyük oranda benzerdir. Bu katta hol yine güneydoğu tarafta bulunan mazgal pencere ile aydınlatılmışken, alt katta, holün kuzeybatı ucunda kullanılan pencere çatı katında kullanılmamıştır. Yine bu kata çıkan merdiven evinin ışıklandırılmasında, altta kullanılan iki adet pencere yerine, bu iki pencerenin ortasına gelen tek pencere tercih edilmiştir (Şekil 3).

Çatı katında holün güneybatı tarafına dizilen mekânlarda da konum ve büyüklük olarak çok büyük farklar gözlanmazken çatı sisteminden kaynaklı zorunluluklar sebebiyle bu mekânların aydınlatmalarında teknik ve ustalık gerektiren çözümlere gidilmiştir. Bu katta çatının eğimli yüzeylerinin izdüşümünde bulunan mekânların dış duvarları yaklaşık 1 m yükseltmek suretiyle çatı arasında çatı eğimi dolayısıyla sınırlanan yüksekliğin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Alt katta her iki yönden pencereler açılmak suretiyle aydınlatılan köşe mekânlar, bu katta çatı eğimi sebebiyle tek cepheden ışık almak durumunda kalmıştır. Bu sebeple güneydoğu ve kuzeybatı yöndeki odalar, duvar izdüşümünde alın duvarları olarak düzenlenerek hem çatı kırma-beşik çatı kombinasyonuna dönüşmüş ve hem de çatı alanında kullanılabilir alan artırılmıştır. Bu duvarlar üzerine daha dar çiftli pencereler yerleştirilmek suretiyle cephe görünümünde estetik düzenlemeye gidilmiştir. Aynı çözüm, bu yöndeki dışa taşırılan büyük odada da uygulanmıştır. Çatı eğiminden dolayı ışık alabileceği tek yön olan güneybatı yönü kullanım dışı kalmış olan güneydoğu yönündeki ikinci odanın ışık sorunu ise, çatı üzerine, izdüşüme yapılan bir kuş evi aydınlatması ile çözülmüştür (Şekil 3-4).

Holün kuzeydoğu tarafında, merdiven evinin dışındaki iki mekân bu katta birleştirilerek geniş bir odaya dönüştürülmüştür. Merdiven evinin, kuzeydoğu cephesinde kalkanduvlar kullanılmak suretiyle çatı arası yüksekliği sorunu çözülmüş ve bu kısım tek pencere ile aydınlatılma yoluna gidilmiştir. Kuzey köşede bulunan, birleştirilerek genişletilen odanın ışık sorunu çatı eğimi sebebiyle cephede çözümlenemediği için burada da kuş evi sistemi kullanılmak suretiyle ışık sorunu çatıdan çözülmüştür (Şekil 3).

Zemin kattan 12 rıhtla ulaşılan bodrum katta üst katlara benzer şekilde, bir hol ile birbirine bağlanan altı adet birimden meydana gelmektedir. Güneydoğu-kuzeybatı doğrultusundaki

hol, güneybatı tarafına açılmış bir mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Holün güneybatı yönüne sıralanmış dört birim içten birbirleriyle kapılarla irtibatlandırılmışken, sadece ortadaki iki mekânın holden bağımsız girişi bulunmaktadır. Birbirlerine yakın genişliklerdeki bu odalardan kuzeybatıdaki bağımsız girişli oda yaklaşık 50 cm dışarıya doğru genişletilmiştir. Bu kanatta köşelerdeki odalar her iki cepheye açılan pencerelerle aydınlatılırken, aradaki odalar ise güneybatı yöne açılmış birer pencereyle aydınlatılmaktadır. Kullanılan pencerelerin tamamı mazgal pencere şeklindedir (Şekil 3). Holün kuzeydoğu tarafında, merdiven haricinde iki adet bağımsız bölüm bulunmaktadır. Kuzeybatı tarafta bulunan küçük mekân yaklaşık 110 cm genişliğinde olup, yağma yapı inşa ilkeleri gereğince üst katlarda ıslak hacim olarak kullanılan birimlerin taşıyıcı fonksiyonlarını üstlenmek üzere ölçülendirilmiştir. Bu mekân kuzeybatı tarafına açılmış bulunan mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır. Bu birim ile merdiven arasında bulunan oda da diğer odalarla benzer ölçülerdedir. Bu oda da kuzeydoğu tarafında bulunan mazgal pencere ile aydınlatılmaktadır (Şekil 3).

Şekil 4. İdare binasının cephe görünüşleri



Kuzeyden Görünüş



Kuzeydoğu (Giriş) Cephesi



Güneyden Görünüş



Güneydoğu Cephesi

İdari binanın genelinde cepheyi etkileyen pencere düzenlemesi ve çatının yapı üzerindeki etkisi tüm cephelerde hissedilmektedir. Yapının kat izdüşümleri cepheyi çevreleyecek biçimde profilli silmelerle tüm cepheyi çevreleyecek biçimde vurgulanmıştır. Yapının subasman seviyesini sınırlayan silmenin alt kısmı farklı ölçülerdeki altıgen kabayonu

taşlarla, köşe kısımlar ise bosajlı (suyolu açılmış) prizmatik kesme taşların bir miktar dışarı taşırılarak vurgulanması ile örülmüştür. Köşe taşlarında, pencere denizlik, söve ve kemerlerinde andezit, diğer kısımlarda ise kireçtaşı kullanılmak suretiyle bu seviyede bir kontrast meydana getirilmiştir (Şekil 3-4). Bodrum kat pencereleri hem genişlik ve hem de yükseklik olarak üst kat pencerelerinden daha küçük tutulmuştur.

Bodrum kat pencerelerinin denizlik kısmı, yekpare andezit taşından yapılmıştır. Her iki taraftaki söveler ise iki parçadan meydana gelmektedir. Söveler, alt kısımdaki parça sade görünümde iken, üst bölümde söve ile kemer geçişini sağlayan kısımda basık kemere üzengi noktası oluşturacak biçim ve ölçüde şekillendirilmiştir. 3 parçadan meydana gelen basık kemer, ortada alt ve üste taşırılarak vurgulanmış kilit taşının her iki tarafındaki bir çift kemer taşı ile oluşturulmuştur (Şekil 5).

Şekil 5. İdare Binası merdiven ve cepheden detaylar



Merdiven



Bodrum kat penceresinden detay



Zemin kat penceresinden detay

Binanın subasman üzeri, her kat ve cephede benzer teknikte yapılmıştır. Pencere üstleri, katları sınırlayan profillerle birleşerek sonlanmaktadır. Hafif basık kemer formuyla yapılan üst kısım, dışa taşırılmış ve ölçü olarak vurgulanmış kilit ve üzengi taşlarının arasına yerleştirilen profilli birer kemer taşıyla geçilmiştir. Söveler yekpare görünümde iken, parapetin kısmı ise alt kısmı profillendirilmiştir. Pencerenin parapet altında kalan kısmı da yine pencere ile aynı renk olarak alt kısımdaki kat silmesi ile birleşmektedir.

Yapının özgün tasarımında girişlerin üzerinde saçak bulunmamaktadır. Ancak günümüzde ana giriş kapısı olarak kullanılan kuzeydoğu girişinin üzerinde muhdes saçak yer almaktadır. Yapıldığı süreç içerisinde uzun yıllar Konya Ovası İrva ve İska İdaresinin idari binası olarak hizmet vermiş bulunan bina, günümüzde Devlet Su İşleri 4. Bölge Konya Ovası Sulaması (KOS) Şube Müdürlüğü tarafından kamuya ve personele açık misafirhane olarak kullanılmaktadır.

2.2. Başmühendis Lojmanı

Yerleşkedeki tarihi yapı grubundan güneydoğu tarafta bulunan yapı başmühendis lojmanı olarak projelendirilmiştir (Şekil 1). Alandaki tarihi yapı gruplarından, mühendis lojmanlarıyla birlikte en geç inşa edilen yapılarıdır. Yerleşkenin erken tarihli fotoğrafında (URL 2) idari bina ve atölye binası görünmekteyken ne başmühendis ne de

mühendis lojmanları görünmemektedir. Bu durum, Atölye binasının özgün projesinin üzerinde bulunan 1912 tarihi ile birlikte değerlendirildiğinde (Şekil 10), lojmanların 1912 yılından sonraki dönemde inşa edilmiş olduğunu göstermektedir.

Yapı, bodrum, zemin ve çatı katı olmak üzere üç kattan meydana gelmektedir. Konutun esas kullanım katı olan zemin kata kuzeybatı ve güneybatı cephelerinde bulunan iki ayrı merdivenden ulaşılabilmektedir. Bununla beraber konutun esas girişi, güneybatı cephede bulunan giriştir (Şekil 6).

Altı adet rıhttan meydana gelen merdiven aracılığıyla ulaşılan güneybatı girişi, tek kollu ve iki tarafı çeyrek döner olarak düşünülmüş merdivenin bulunduğu merdiven evine açılmaktadır. Burada bulunan üç adet kapıdan güneydoğu ve kuzeydoğudaki kapılar iki ayrı odaya açılmaktadır. Güneydoğudaki oda, yaklaşık olarak 3,65 x 2,40 m ölçülerindedir. Odanın güneydoğu ve güneybatı duvarlarına açılmış olan iki adet pencere bulunmaktadır. Kuzeydoğudaki oda ise yaklaşık 4,00 x 4,00 m ölçülerinde, kare planlı bir mekândır. Bu odayı aydınlatan iki adet mazgal pencere, güneydoğu duvarında yer almaktadır. Yapının kuzeydoğu cephesi tamamen sağır bırakılmıştır.

Zemin katın kuzey köşesinde bulunan odası daha müstakil bir işlev üstlenecek özellikte işlevlendirilmiştir. Bu oda bir taraftan bitişiğindeki oda ile arasında bulunan bir kapı ile irtibatlı hale getirilmişken, öte yandan dışarıdan da bağımsız bir şekilde ulaşılabilecek özellikte planlanmıştır. Merdiven evinde bulunan üçüncü kapı, merdivenin altından yaklaşık 1,00 x 1,50 m ölçülerindeki bir hole açılmaktadır. Aynı zamanda yapının kuzeybatı tarafında bulunan merdiven ile bağımsız olarak da ulaşılabilen bu holün kuzeydoğu tarafında, yaklaşık 3,20 x 4,00 m ölçülerindeki odaya geçilebilmektedir. Odanın kuzeybatı duvarında iki adet mazgal pencere yer almaktadır. Holün güneybatı tarafında ise wc bulunmaktadır. WC'nin kuzeybatı duvarına açılmış bir pencere ile havalandırılması sağlanmıştır (Şekil 6). Konutun bu bölümünü oluşturan ve bir hol ile bağımsız olarak dışarıya bağlantısı bulunan oda ve ıslak hacim, bu bölümün konut içinde ofis olarak da kullanılmaya uygun tasarlandığını göstermektedir.

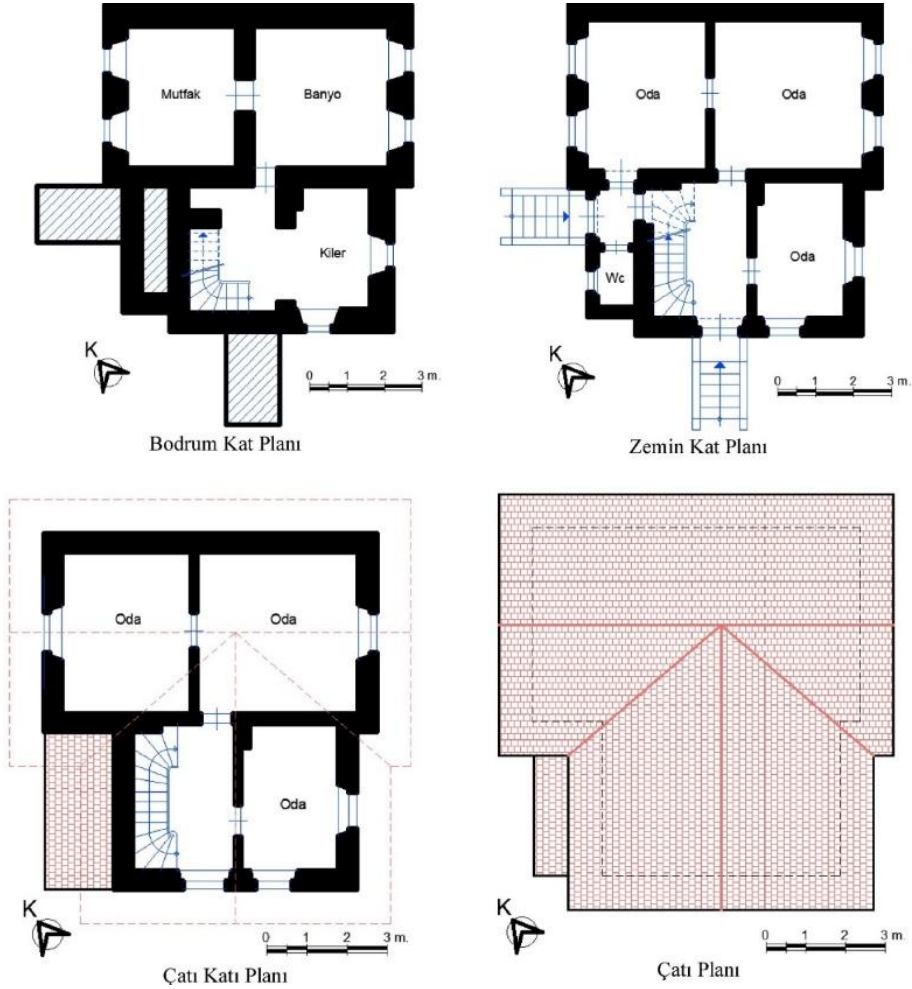
Zemin kat merdiveni ile yapının üst katını meydana getiren çatı katına ulaşılmaktadır. Üst katta, çatı arasının rahat bir şekilde kullanılabilmesi için eğim yönündeki dış duvarlar yaklaşık 1,0 m yükseltilmiştir. Çatı, kırma-beşik çatı kombinasyonu ile tasarlanarak, çatı arasındaki mekânların çatı eğiminden mümkün olduğunca az etkilenmesi sağlanmıştır (Şekil 6).

Çatı katında, güneydoğuda bulunan oda alt kattaki oda ile hem ölçü ve hem de pencereler bakımından aynıdır. Alt kattaki hol ve ıslak hacim, tek kat olarak planlanmış olduğu için bu katta bu mekânların üzeri, çatı olarak yapılmıştır⁴. Bu sebeple alt katta bağımsız girişi

⁴ Yapının özgün halinde böyle iken, bu kısım sonraki düzenlemelerde üst katta da ıslak hacim olarak düzenlenmiştir. Bu düzenlemenin sonradan yapıldığı, zemin ve çatı katını ayıran silmenin burada devam etmemiş olması, buraya açılan pencerelerin niteliğinin yapının diğer pencereleri ile uyumsuzluğu ve çatı düzenlemesinde görülen zorlama çözümlemelerden de açıkça anlaşılmaktadır (Şekil 7). Çalışmamızda, yapının özgün niteliği dikkate alınmış, yapının özgününde bulunmayan bu kısımlar değerlendirilmeye alınmamıştır.

de bulunan kuzeydeki odaya ulaşım sorunu, doğu köşedeki oda ile aralarına açılan bir kapı ile çözülmüştür. Kuzeybatı ve güneydoğu yönden oda cephelerini oluşturan kalkan duvarların yüksekliği dolayısıyla her iki odanın da dışarıya bakan cephelerine açılan birer pencere ile odalardaki ışık sorunu çözülmüştür.

Şekil 6. Başmühendis lojmanı planları



Zemin katta bulunan merdiven yardımıyla yapının bodrum katına ulaşılmaktadır. Yığma yapı inşa kuralları gereği bodrum katta iç duvarlarda kalınlık 50 cm olarak alınmıştır. Bodrum katta ıslak hacimlerin izdüşümünde bulunan kısım dolgu olarak geçilmiştir. Güney köşede bulunan oda, bodrum katta günümüzde kiler olarak değerlendirilmiştir. Kuzeydoğu yönde bulunan iki odanın ise günümüzde bir tanesi mutfak olarak kullanılmaktayken diğer oda ise yıkanma yeri (banyo) olarak değerlendirilmektedir (Şekil 6).

Başmühendis lojmanının cephe özellikleri, alandaki diğer tarihi yapılarla örtüşecek niteliktedir. İdari binada olduğu gibi başmühendis lojmanında da subasman kotuna kadar olan bölüm altıgen kabayonu taşlarla, köşe kısımlar ise bosajlı (suyolu açılmış) prizmatik kesme taşların bir miktar dışarı taşırılarak vurgulanması ile örülmüştür. Köşe taşları ve pencere denizlik, söve ve kemerleri bordo renge boyanmıştır. Pencerelelerde kullanılan teknik ve biçim de idari bina pencereleriyle aynı şekildedir. Bodrum ve zemin katı ayıran hatta herhangi bir kat silmesi kullanılmamışken, zemin kat ile çatı katını ayıran kat hizası basit profilli bir silme ile vurgulanmıştır (Şekil 7).

Yapının her iki girişinde de özgün saçak bulunmamaktadır. Ancak günümüzde güneybatı girişi niteliksiz bir camekân ile kapatılmış, kuzeybatı girişi ise üzeri saçaklı ve yine niteliksiz ahşap bölme ile rüzgârlık olarak düzenlenmiştir. Geniş saçaklı çatının üzeri marsilya tipi kiremit ile kaplıdır. Yapı günümüzde Devlet Su İşleri 4. Bölge Konya Ovası Sulaması (KOS) Şube Müdürlüğü tarafından yapıldığı dönemdeki tahsis durumunda olduğu gibi başmühendis lojmanı olarak kullanılmaya devam etmektedir.

Şekil 7. Başmühendis lojmanı cephe görünüşleri



Batıdan görünüş



Doğudan görünüş



Güneybatı cephesi



Kuzeydoğu cephesi

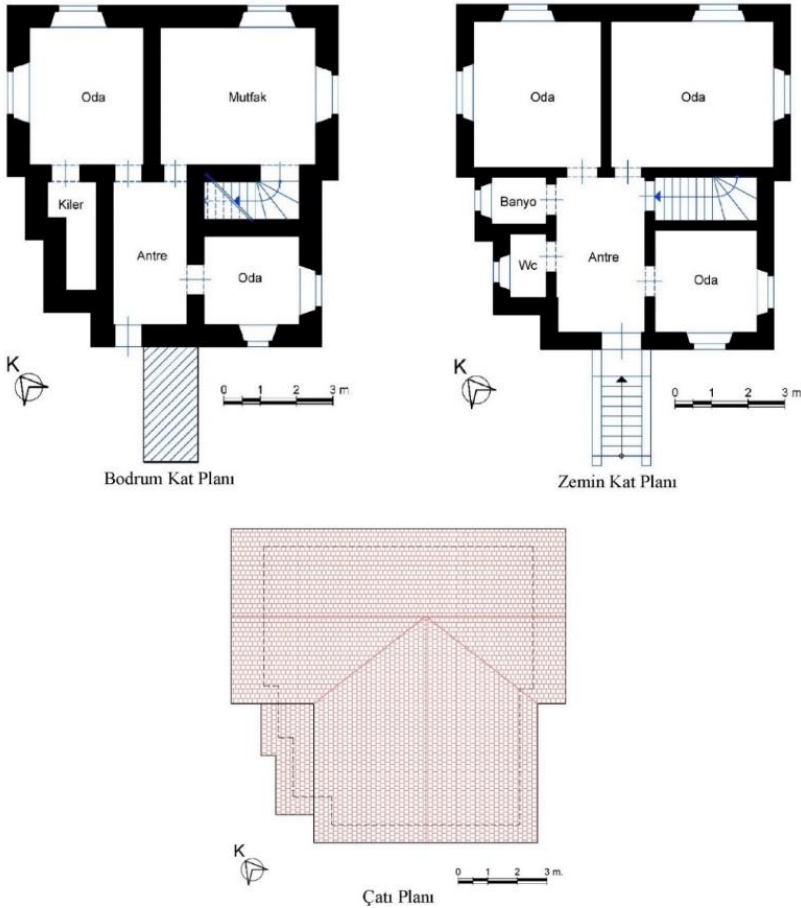
2.3. Mühendis Lojmanları

Yerleşkede idari bina ile başmühendis lojmanının arasına inşa edilmiş üç adet mühendis lojmanı bulunmaktadır (Şekil 1). Mühendis lojmanları, başmühendis lojmanı ile birlikte 1912 yılından sonraki dönemde inşa edilmiş olması kuvvetle muhtemeldir.

Her üçüde aynı plan tipine sahip mühendis lojmanları, diğer yapılar gibi günümüzde hizmet vermeye devam etmektedir. Mühendis lojmanlarının da esas kullanım alanları zemin ve bodrum katlarıdır. Bu yapılarda çatı araları kullanım alanı olarak değerlendirilmemiştir.

Yapılara giriş, güneybatı cepheden sağlanmaktadır. Bu cephede bulunan dokuz rıhtlı bir merdivenle zemin kata ulaşılırken, yine aynı cephede bulunan alçak bir kapı ile yapının bodrum katına bağımsız giriş yapılabilmektedir. Ayrıca, bodrum katta, doğu köşede bulunan ve mutfak olarak kullanılan mekânda bulunan bir iç merdiven ile zemin kat ile bodrum katın birbiriyle bağlantısı sağlanmıştır (Şekil 8).

Şekil 8. Mühendis lojmanları planları



Güneybatıda bulunan merdivenle ulaşılan kapı, antreye açılmaktadır. Antrenin güneydoğu tarafında 2,80 x 2,80 m ölçülerinde, kare planlı bir oda yer almaktadır. Odanın güneybatı ve güneydoğu duvarlarından dışarıya açılan pencereler, mazgal pencere olarak düzenlenmiştir. Bu odanın hemen bitişiğinde bulunan bir merdiven, zemin kat ile bodrum katın irtibatını sağlamaktadır. Antrenin kuzeybatı tarafında ise ıslak hacimler yer almaktadır. Bu bölümde giriş kapısı tarafına wc konumlandırılmışken, hemen yanında ise banyo yer almaktadır (Şekil 8). Yapının kuzeydoğu tarafında, kapıları doğrudan antreye açılan iki adet oda yer almaktadır. Bu odalardan güneydoğu tarafta bulunanı yaklaşık 4,00 x 4,50 m ölçülerindedir. Odayı, güneydoğu ve kuzeydoğu duvarlarına açılmış bulunan iki adet mazgal pencere aydınlatmaktadır. Kuzey köşedeki oda ise bu odaya göre daha küçük olup, yaklaşık 3,50 x 4,0 m ölçülerindedir. Bu oda da kuzeydoğu ve kuzeybatı duvarlarına açılmış iki adet mazgal pencere yardımıyla aydınlatılmıştır (Şekil 8).

Binanın bodrum katına güneydoğu taraftaki iki odanın arasında bulunan merdivenin yanı sıra, güneybatı cephede bulunan bağımsız kapı ile doğrudan da ulaşılabilir. Antreye açılan üç kapı, üç ayrı bağımsız bölüme ulaşmayı sağlamaktadır. Bodrum katta bulunan duvarların tamamı 50 cm kalınlığa sahiptir. Güney köşedeki oda, üst katta olduğu gibi güneydoğu ve güneybatı duvarlarına açılmış bulunan mazgal pencerelerle aydınlatılmaktadır. Antrenin kuzeydoğu tarafında yanyana bulunan iki kapıdan da iki ayrı odaya ulaşılmaktadır. Bunlardan kuzey köşede yer alan odanın içinden üst katta bulunan ıslak hacimlerin izdüşümünde bulunan mekân bağlantılı hale getirilmiş ve bu küçük mekân kiler, depo vs. olarak kullanılacak biçimde değerlendirilmiştir. Bu odanın aydınlatması, üst kattaki izdüşümünde bulunan odada olduğu gibi kuzeydoğu ve kuzeybatı duvarlarına açılmış mazgal pencerelerle sağlanmıştır. Bodrum katın doğu köşesinde bulunan oda, mutfak olarak kullanılmaktadır. Hem bu katta ve hem de üst katta yapının en geniş odası olarak dikkati çeken bu mekân, üst katın izdüşümüne yerleştirilmiş, kuzeydoğu ve güneydoğu duvarlarına yerleştirilmiş mazgal pencerelerle aydınlatılmaktadır. Bu mekânın güneybatı tarafında bulunan bir kapı ile ulaşılan merdivenle bu katın zemin katla bağlantısı sağlanmıştır (Şekil 8-9).

Mühendis lojmanları, cephe düzenlemesi olarak yerleşkede bulunan diğer binalarla tam bir uyum içindedir. Bu yapılar gerek idari bina ve gerekse başmühendis lojmanı ile benzer özellikler göstermesinin yanı sıra bazı önemli farklar da bulundurmaktadır. Mühendis lojmanlarının subasman seviyesine kadar olan bölümü, idari bina ve başmühendis lojmanı ile aynı tarzda, altıgen kesme taşlarla; köşe kısımlar ise bosajlı (suyolu açılmış) prizmatik kesme taşların bir miktar dışarı taşınarak vurgulanması ile örülmüştür. Köşe taşları ve pencere denizlik, söve ve kemerleri bordo renge boyanmıştır (Şekil 10).

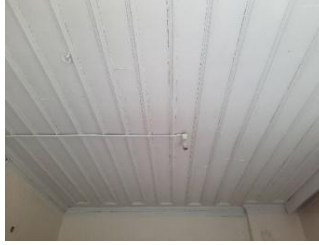
Mühendis lojmanlarının bodrum kat pencereleri, idari bina ve başmühendis lojmanının bodrum kat pencereleriyle aynı teknikte yapılmıştır. Ancak üst kat pencerelerinde tamamen farklı bir teknik kullanılmıştır. Üst katta (zemin katta) pencereler yine basık kemerli olarak yapılmışken, bu üç grup yapıda kemer, taş malzeme yerine tuğladan yapılmıştır. Bodrum ve zemin katı ayıran kat silmesi mevcutken, tek katlı yapıda üst katta kat silmesi bulunmaması sebebiyle üst kattaki kat silmesi uyumunu ortaya koyabilmek için

pencerelerin üst kısımlarına yakın bir bölümlerinden tüm cepheyi çevreleyecek şekilde iki sıra tuğladan örülen bir silme, tüm yapıyı dolanarak yapıya hareketlilik kazandırmaktadır.

Şekil 9. Mühendis lojmanlarının iç mekânından görüntüler



Zemin katta yer alan odadan görünüş



Zemin kat odasında tavan kaplaması



Mutfaktan 1. kata çıkış merdiveni

Şekil 10. Mühendis lojmanları cephe görünüşleri



Güneyden görünüş



Güneydoğu cephe



Kuzeyden görünüş



Doğudan görünüş

Yapıların çatılarında üçgen alınlıkla sonlanan cephelerde saçak mesafesi uzun tutularak bu bölümde yapılan uygulama ile cephelere hareketlilik kazandırılmıştır. Mühendis lojmanlarının cephelerinin en dikkat çeken yanı, o dönemde Osmanlı mimarisinde pek

rastlanmayan çıkıntılı saçakları ve alın süslemeleridir. Bu amaçla her iki tarafta saçak seviyesinde çiftli eliböğünde şeklindeki ahşap konsol elemanları tarafından desteklenen çıkmanın üst ve her iki yanda bulunan alt köşeleri izgara şeklinde kapatılmıştır. Orta kısım ise eliptik bir ahşap parça ile sınırlandırılarak estetik bir görünüm elde edilmiştir. Bu uygulamanın yapıldığı her cephede bu düzenlemenin orta kısmında, çatı arasını aydınlatmak amacıyla elips formlu pencereler kullanılmıştır.

Mühendis lojmanları günümüzde Devlet Su İşleri 4. Bölge Konya Ovası Sulaması (KOS) Şube Müdürlüğü tarafından personel lojmanı olarak kullanılmaktadır.

2.4. Atölye Binası

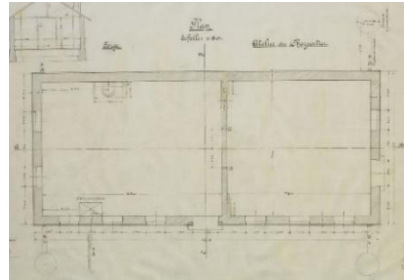
Yerleşkede, kuzeydoğu tarafta bulunan tek katlı ve uzunca yapı, atölye binası olarak inşa edilmiştir (Şekil 1). Yapının niteliği ve inşa amacı hakkında farklı söylemler bulunsa da günümüzde işletmenin arşivinde bulunan özgün projesine göre (Şekil 10) bu yapının atölye binası olarak projelendirilmiş olduğu kesindir. Yerleşkenin eski fotoğraflarında da görüldüğü üzere, alanda ilk inşa edilen iki yapıdan (ilki idari binadır) birisi bu atölye binasıdır (Şekil 2).

Yapı, dıştan dışa yaklaşık olarak 18,15 x 7,65 m ölçülerindedir. Yapının duvarları 45 cm kalınlığındadır. Yapı günümüzde tek yapı durumundadır. Ancak özgün planında birbiriyle irtibatı bulunmayan iki ayrı bağımsız bölüme sahip bir yapı olarak düzenlendiği görülmektedir. Özgün projesine göre kuzeybatı kanatta yer alan mekâna güneybatı duvarında bulunan; güneydoğu kanatta yer alan mekâna da güneydoğu cephede bulunan bir kapı ile girilmektedir (Şekil 10).

Şekil 10. 1912 tarihli orijinal projeden kapak sayfası, plan ve cephe görünüşü



Orijinal projenin kapağı



Orijinal projenin kat planı



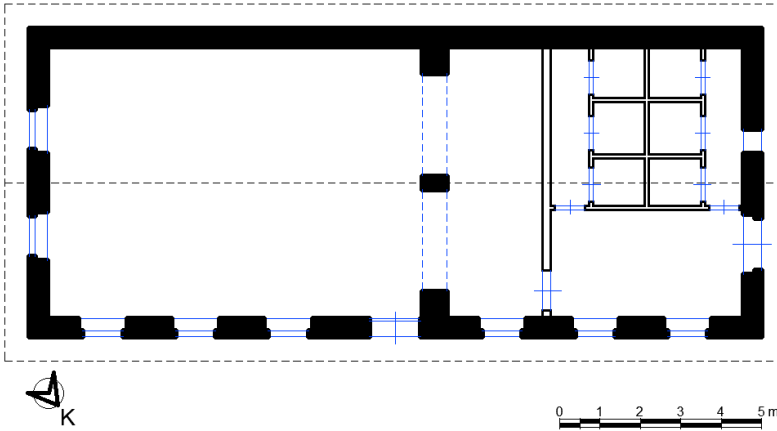
Orijinal projenin cephe görünüşü

Kaynak: DSİ Çumra Şube Müdürlüğü Arşivi

Günümüzdeki durumunda, aradaki duvarın kaldırılmasıyla tek birime dönüştürülmüştür (Şekil 11). Yapının örtü sisteminde de zaman içinde önemli değişiklikler yapıldığı anlaşılmaktadır. Orijinal projesine göre yapıda tavan döşemesi bulunmayıp doğrudan beşik çatı ile örtülmüş durumdayken, mevcut durumda ise tavanın betonarme döşemeyle geçildiği ve üzerine de sarkan saçaklı beşik çatı yapıldığı görülmektedir. İç bölümde yapılan düzenlemeler ve kapı ve pencerelerde orijinal projeye göre yapılmış olan köklü değişiklikler, yapının muhtemelen asıl işlevini tamamladıktan sonra, ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden düzenlemeden geçirildiğini göstermektedir.

Yapının her iki bağımsız bölümü de içteki duvarın kaldırılmasıyla birleştirildikten sonra bina, iki girişe sahip bir yapı haline gelmiştir. Bu girişlerden ilki güneybatı cephesindedir. Bu cephede orta kısımda bulunan kapının her iki tarafına simetrik vaziyette üçer adet pencere yerleştirilmiştir. Yapının kuzeydoğu cephesi tamamen sağır bırakılmışken, kuzeybatı cephesinde alt bölümde iki adet standart pencerenin yanısıra, üst bölümde beşik çatının kalkan duvarına açılmış daha küçük ölçekli bir pencere daha bulunmaktadır (11-13).

Şekil 11. Atölye binasının mevcut planı



Kuzeydoğu ve kuzeybatı cephelerinde bulunan pencereler parapet, söve ve kemer olarak değerlendirildiğinde, orjinalinde daha büyük ölçüdeyken, mevcutta pencere boşluklarının alt bölümleri belli bir yüksekliğe kadar örülme suretiyle üst bölümde iki kanatlı küçük ölçüde bir pencere olarak yeniden düzenlendiği anlaşılmaktadır (Şekil 12).

Yapının güneydoğu cephesinin üst bölümünde de kuzeybatı cephesindekiyle benzer biçimde bir tepe penceresi bulunmaktadır. Alt kısımda ise kuzeydoğu tarafta, kapı yüksekliğinde, içi duvar örülerek kapatılmış lento ve söve ile sınırlandırılmış kısım, buranın da bir zamanlar kapı olarak kullanıldığını göstermektedir. Bu kapının, atölyeye malzeme giriş çıkışına elverişli ölçüde düşünüldüğü anlaşılmaktadır (Şekil 13).

Şekil 12. Atölye binası iç mekân ve cepheden görünüm



Saçak



Pencerelerden detay



Atölye iç mekânı görünümü

Günümüzde yapıya girişler bu cepheden sağlanmaktadır. Bu kısımda yapılmış olan muhdes camekânlı bölme ile rüzgârlık oluşturulmuş ve buradaki kapı ile binaya giriş sağlanmıştır. Özgün planında bu kısım, 130 cm genişliğinde bir kapı olarak tasarlandığı görülürken, yapının kapı ve pencerelerinde görülen lento ve söve vurgularının bu kısımda bulunmaması, kapının özgün niteliğinin değiştirilmiş olma ihtimalini güçlendirmektedir (Şekil 10-13).

Şekil 13. Atölye binası cephe görünümleri



Kuzeydoğu cephe



Kuzeybatı cephe



Kuzeyden görünüş



Güneyden görünüş

Atölye binasının kuzeybatı mekânı, orinal projesinde 9,30 m uzunluğa sahipken günümüzde betonarme bir kirişle ayrılmış olan kısmın uzunluğu 9,50 m'dir. Buradan da yapının her iki bölümünü ayıran duvarın kaldırılarak, betonarme tavan inşa edildiği dönem, bu bölümün kiriş olarak geçildiği anlaşılmaktadır. Kiriş, ortada kısmında betonarme bir kolonla desteklenmiştir. Yeni düzenlemede bina, güneydoğu tarafından yaklaşık 4,80 m uzaklıkta bir duvar ile bölünerek bu kısma wc ve duşlardan müteşekkil ıslak hacimler oluşturulmuştur.

Çatısı marsilya tipi kiremitle kaplanmış olan yapı, günümüzde spor salonu olarak değerlendirilmektedir.

3. Değerlendirme ve Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde gerçekleştirilen en büyük ve en önemli projelerden biri olan Konya Ovası İrva ve İska Projesi, dönemin teknolojik ve ekonomik olanakları çerçevesinde kapsamlı bir altyapı yatırımı olarak değerlendirilmektedir. Bu proje, özellikle tarımsal verimliliği artırmak amacıyla sulama sistemlerinin inşa edilmesini hedeflemiştir. Bununla birlikte, projenin etkin bir şekilde yürütülebilmesi için yalnızca sulama sistemleriyle sınırlı kalmamış, idari ve teknik personelin koordinasyonunu sağlayacak idare binaları, lojmanlar ve atölyeler gibi destekleyici yapılar da projeye entegre edilerek inşa edilmiştir. Bu yapılar, yalnızca projenin başarılı bir şekilde yürütülmesine katkı sağlamakla kalmamış, aynı zamanda bölgedeki tarımsal ve ekonomik faaliyetlerin sürekliliğini temin eden idari merkezler olarak da fonksiyon görmüştür.

Günümüzde hala kullanımda olan bu yapılar, tarihsel ve kültürel miras açısından önemli birer belge niteliğindedir. Konya Ovası İrva ve İska Projesi, yalnızca sulama altyapısının modernizasyonuna katkı sunmakla kalmamış, aynı zamanda bölgenin sosyo-ekonomik gelişimine de önemli katkılar sağlamış ve Osmanlı tarım politikalarının somut bir örneği olarak tarih sahnesindeki yerini almıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun tarımsal altyapıyı modernize etme amacıyla hayata geçirdiği bu projeye ait yapıların tamamı Almanlar tarafından inşa edilmiştir. Çalışmamıza konu olan yerleşkedeki yapılar, neo-klasik ve "heimatstil" olarak bilinen Alman yerel mimari tarzının bir kombinasyonu ile inşa edilmiştir. Dolayısıyla, bu yapılar ilçenin en eski yapılarından biri olmanın yanı sıra, 19. yüzyıl geleneksel Alman konut mimarisinin bölgedeki temsilcileridir (Bozkurt, 2012, s. 365).

Konya özelinde değerlendirilen bu yapılar, Anadolu'nun farklı bölgelerinde de benzer örneklerle temsil edilmektedir. Bağdat ve Hicaz Demiryolu projeleri kapsamında Osmanlı-Alman iş birliği sonucu, Alman mühendis ve işçileri için inşa edilen lojmanlar, Konya'daki yapılarla benzerlik göstermektedir. Bauhaus öncesi mimari anlayışın etkisiyle kırma çatılar, tuğla-taş kombinasyonlu cepheler ve ahşap detaylar bu yapıların ortak mimari unsurları arasında yer almaktadır. 1892-1920 yılları arasında inşa edilen Ankara Garı lojmanları (Sunay, 2020, s. 741-763), Eskişehir İstasyonu lojmanları (tuğla cepheli ve

yüksek tavanlı), Uşak (Gürsoy, 2016), Adana ve Mersin (Akpolat, 2004, s. 77-93) lojman yapıları, bu mimari ekolün Anadolu'daki önemli temsilcileridir.

Konya Ovası İrva ve İska İdaresi yerleşkesinde yer alan Mühendis Lojmanları, Konya il merkezinde aynı dönemde Almanlar tarafından inşa edilen Konya İstasyon yerleşkesi lojmanları (No: 37 ve No: 40) ile benzer mimari unsurlar taşımaktadır. 20. yüzyılın ilk çeyreğine tarihlenen bu yapılar, birebir aynı planlama anlayışını takip etmese de cephe düzenlemeleri açısından çarpıcı benzerlikler göstermektedir. Özellikle ahşap payandalarla taşınan saçakların tepe noktasında kemerle sonlandığı detaylar, Konya Envanteri'nde (2010, s. 561) ve diğer akademik kaynaklarda belirtilmiştir (Erdoğan, 2005, s. 132-137).

Bu yapılar, inşa edildikleri tarihten günümüze kadar kesintisiz hizmet vermeye devam etmektedir. Ancak, günümüzdeki değişen konfor standartlarına uyum sağlamakta güçlük çekmektedirler. Yapılarda zamanla kapı ve pencere doğrultusunda niteliksiz müdahaleler gerçekleşmiş, özellikle ıslak hacimlerde belirgin değişiklikler meydana gelmiştir. Buna ek olarak, binaların girişlerine eklenen rüzgârlıklar ve saçaklar, orijinal mimari dokuyu bozarak yapıların estetik bütünlüğünü olumsuz etkilemektedir. Bununla birlikte, yapıların 100 yıldan uzun süre boyunca korunarak günümüze ulaşabilmesi, büyük ölçüde resmi kurumlar tarafından kullanılmasına bağlanabilir. Ancak, bu yapıların ihtiyaç duyduğu restorasyon çalışmaları için finansal kaynak bulma konusundaki sorunlar, sürecin en büyük engellerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Makalenin tüm süreçlerinde Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi'nin araştırma ve yayın etiği ilkelerine uygun olarak hareket edilmiştir.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Makalenin tamamı yazar tarafından kaleme alınmıştır.

Çıkar Beyanı

Yazarın herhangi bir kişi ya da kuruluş ile çıkar çatışması yoktur.

KAYNAKÇA

- Akpolat, M. S. (2004). Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 21(1), ss. 77-93.
- Altan, M. (1940). *Konya'nın İktisadi Bünyesine Bir Bakış*, Hüsnütabiat Basımevi, İstanbul.
- Atam, Ş. (2020). *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Bildirici, M., (1994). *Tarihi Su Yapıları*, DSİ Yayınları, Ankara.
- Bozkurt T., (2012). İstasyon Lojmanları. *Konya Ansiklopedisi*, (C. 4). Konya Kültür A.Ş. Yayınları, Konya, ss. 365-366.
- Durdu, M., (2011a). Çumra-Su İdaresi Binası, *Konya Ansiklopedisi*, (C. 2). Konya Kültür A.Ş. Yayınları, Konya, ss. 376.
- Durdu, M., (2011b). Çumra, *Konya Ansiklopedisi*, (C. 2), Konya Kültür A.Ş. Yayınları, Konya, ss. 363-365.
- Erdoğan, H. A., (2005). *Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi* (Yüksek Lisans tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya). Erişim Adresi: <https://tez.yok.gov.tr/>
- Güran, T. (1998). *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, Eren Yayıncılık, İstanbul.

- Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.
- Karpuz, H., (2009). *Türk Kültür Varlıkları Envanteri Konya 42*, (C. 2), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Kırmızı, A. (2014). *Avlonyalı Ferit Paşa Bir Ömür Devlet*, Küre Yayınları, İstanbul.
- Konya İl Merkezi Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, (2010). Konya Kültür A.Ş. Yayınları, Konya.
- Muşmal, H. (2015). Konya Ovası Sulama Projesi Fikrinin Ortaya Çıkışı ve Projeye İlgili İlk Çalışmalar. *International Journal of Social Science*, 33, ss. 11-28. DOI: 10.9761/JASSS2705
- Muşmal, M. (2022). *Osmanlı Arşiv Kaynaklarına Göre Konya Ovası Sulama Projesi* (Doktora tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya). Erişim Adresi: <https://tez.yok.gov.tr/>
- Mutlu, M., (2014). *Konya'da Su Mimarisi* (Doktora tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Van). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/>
- Mutlu, M., (2024). Konya Tarihi Sulama Sistemi ve Sulama Yapılarından Örnekler. *Karadeniz 16. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi*, 16-18 Ağustos 2024, Academy Global Publishing House, ss. 568-585.
- Sunay, S. (2022). Birinci Ulusal Mimarlık Akımı Demiryolu Lojman Binaları İçin Bir Tipoloji Denemesi. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 62(1), ss. 741-763. DOI: 10.33171/dtefjournal.2022.62.1.30
- Tahsin Paşa (1931). *Abdülhamit ve Yıldız Hatıraları*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul.
- Turan, K. (1942). Konya Sulamasının Kahramanı Kuru Kafa. *Konya Halkevi Dergisi*, II. Teşrin, ss.52-54.
- URL 1: goKonya (05.10.2024) DSİ Çumra Şube Müdürlüğü Misafirhane ve Lojmanları <https://www.gokonya.com/tr/dsi-cumra-sube-mudurlugu-misafirhane-ve-lojmanlari>
- URL 2: Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi (16.08.2024) <https://www.eskiturkiye.net/tag/%C3%A7umra/>
- Üstün, B. (2016). Eskişehir Devlet Demir Yolları Yerleşkesi Lojman Konutları Plan Tipolojileri Üzerine Bir Çalışma. *Tasarım + Kuram*, 7(11), ss. 40-66. DOI: 10.23835/tasarimkuram.240890
- Yarç, G. (2010). Beyşehir Gölü'nden Su Getirilerek Konya Ovası'nı Sulama Projesi ve Finansmanı. *Su Medeniyeti Sempozyumu*, Konya, ss.254-299.
- Yılmaz, Ö.F., (2010). *Osmanlı'nın Konya Ovası Sulama Projesi*, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.