



BİRİNCİ ULUSAL MİMARLIK AKIMININ TAŞRADA İZLERİ: CUMHURİYETİN DEMİRYOLU ANITLARINDAN “KAYSERİ İSTASYONU 31 PLAN NUMARALI LOJMAN”

TRACES OF THE FIRST NATIONAL ARCHITECTURAL STYLE IN PROVINCE: “31 PLAN NUMBER LODGING BUILDING OF REPUBLIC'S RAILWAY MONUMENTS IN KAYSERİ STATION”

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: 21 Ekim 2021
Kabul edildiği tarih: 8 Aralık 2021
Yayınlanma tarihi: 28 Aralık 2021

Article Info

Type: Research article
Date submitted: 21 October 2021
Date accepted: 8 December 2021
Date published: 28 December 2021

Anahtar Sözcükler

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı;
Demiryolu Binaları; Kayseri Tren İstasyonu; Lojman

Keywords

The First National Architecture Movement; Railway Buildings; Kayseri Train Station; Lodging Building

DOI

10.33171/dtcjournal.2021.61.2.21

Öz

Osmanlı'nın son döneminde Avrupa mimarisinden yansıyan üsluplara bir karşı duruş olarak gelişen söylemler ve milli bir üslup yaratma çabaları neticesinde gelişen Birinci Ulusal Mimarlık Akımı, 1908'den 1930'lu yıllara kadar etkisini hissettirmiştir. Bu anlamda yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin idealleri ile de örtüşen bu akım, sadece cumhuriyetin metropollerini donatan bir üslup olarak nitelendirilemez. Ayrıca taşradaki birçok kamu yapısının mimari karakterine de yön vermiştir. Bu taşradaki kamu binalarından bir grubu da demiryolu binalarıdır. Genç cumhuriyetin demiryolu altyapısını süratle tesis etmek istemesi bir tesadüf değildir. Memleketin savunması ve ekonomik kalkınması için bu gereksinim, olmazsa olmaz bir politika olarak görülmüş; gerekli adımlar atılmıştır. Bu kapsamda istasyon binaları, lojmanlar, su depoları, gibi demiryolunun ihtiyaçlarına yönelik pek çok eser yapılmışsa da bunlar arasında görece istasyon binaları araştırma ve inceleme konusu olmuş, diğer eserlere büyük ölçüde değinilmemiştir. Lojman binalarının mekânsal tasarım yönü, mimari özellikleri ve tipolojik sınıflandırmasının anlaşılabilmesi adına belirli bir tip tercih edilerek inşa edilen bu eserlerin daha iyi analiz edilmesi gerekmektedir. İstasyon binaları haricindeki diğer binalar, demiryolu taşımacılığının sürdürülebilir olmasını sağlamakla kalmaz; aynı zamanda fiziki yapıları ile istasyonun silüetini tamamlayıcı bir rol de üstlenirler. Bu çalışmada, Kayseri tren istasyonu sahasında mevcut, asli halinde iki katlı ve iki kullanıcı için tasarlanmış 31 plan numaralı lojman binası rölevelleriyle birlikte mimari ve sanatsal yönü vurgulanarak tanıtılacak, söz konusu binanın mimari öyküsü ile Birinci Ulusal Mimarlık Akımı kapsamındaki yeri ortaya çıkarılacaktır.

Abstract

The First National Architecture Movement, which developed as a result of the discourses that developed as a stance against the styles reflected in the European architecture, in the last period of the Ottoman Empire, and the efforts to create a national style, made it's impact felt from 1908 to the 1930's. In this sense, this trend, which also coincides with the ideals of the newly established Republic of Turkey, can not be described as a style that only equips the metropolises of the republic. It also shaped the architectural character of many public buildings in the countryside. A group of public buildings in this province are railway buildings. It is not a coincidence that the young republic wanted to establish the railway infrastructure quickly. This need for the defense and economic development of the country was seen as an indispensable policy; necessary steps have been taken. In this context, although many works such as station buildings, lodgings, water tanks have been built for the needs of the railway, relatively station buildings have been the subject of research and examination, and other works have not been mentioned to a large extent. In order to understand the spatial design aspect, architectural features and typological classification of residential buildings, these works, which were built by choosing a certain type, should be analyzed better. Other than the station buildings, other buildings not only ensure the sustainability of rail transport; they also play a complementary role to the silhouette of the station with their physical structures. In this study, the lodging building with plan number 31 existing in the Kayseri train station area, originally two-storey and designed for two users, will be introduced, emphasizing it's architectural and artistic aspects, and the architectural story of the building in question and it's place within the scope of the First National Architecture Movement will be revealed.

Giriş

Osmanlı'da II. Meşrutiyet'ten 1930'lu yıllara dek uzanan süreçte Türk Mimarisi içerisinde ayrı bir önemi olan Birinci Ulusal Mimarlık Akımı, yeni kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti'nin başkentinde ve diğer merkezlerinde de önemli eserlerle karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı'nın son döneminde inşa edilmiş bazı binalarda beliren ve Avrupa mimarisinden devşirilen yabancı üsluplara bir tepki halinde yansıyan bu milli üslup (Yavuz, 1976, s. 14), Ziya Gökalp'ın prensipleri ve çağın yükselen Türkçülük değerleri temelinde, başta Selçuklu ve Osmanlı mimarisinde görülen ve Türk mimari mirası içerisinde öne çıkan karakteristik yapı elemanlarının eklektik anlayışla bir bedende toplanması halinde yorumlanabilir. Buna ek olarak bu binalar, yine aynı prensipler dikkate alınarak Türk süsleme sanatları içerisinde öne çıkan çini, alçı, kalem işi gibi süslemelerle dekore edilmiştir. Mimar Vedat ve Kemalettin Bey'lerin öncülük ettiği bu akımda Muzaffer Bey, Arif Hikmet Koyunoğlu, Tahsin Sermet, Ahmet Kemal, Falih Ülkü, Necmettin Emre gibi yerli mimarlar yanı sıra Gulio Mongeri gibi yabancı mimarlar da görev alarak, yeni cumhuriyet için çeşitli eserler üretmişlerdir (Aslanoğlu, 2001, s. 30; Sözen, 1984, s. 39).

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın hangi sebep ve koşullarda ortaya çıktığı, Türk Mimarisi içerisinde nasıl yorumlanması gerektiği, bu konuda birinci ve ikinci hatta üçüncü kuşak mimarlık tarihçilerinin konuyu nasıl ele aldığı, yeni cumhuriyet ideolojisinin bütünleştirici bir mimari eğilim oluşturma gayreti ve tercihi ile desteğinin sebepleri ve sonuçlarının hangi ideallerle örtüşüp örtüşmediği kuşkusuz çok daha kapsamlı ve farklı bir çalışmanın konusudur. Bununla birlikte şu vurguyu yapmak yerinde olacaktır.

Başlangıçta batıdaki mimariden bağımsız, salt "biçim ve ideoloji" çerçevesinde ele alınan Sözen, Aslanoğlu, Yavuz gibi ilk kuşak mimarlık tarihi çalışmalarında, söz konusu hareket, modern mimarinin toplumsal temellerinden kısmen yoksun bir temsili olduğu görüşüyle eleştirilmiş ve daha çok eklektik bir üslup halinde yorumlanmıştır (Çıkış, 2011, s. 46). Kullanılması tercih edilen tarihi mimari elemanların seçmeci bir üslupla bir arada yorumlanmasının yeniden değerlendirilmesi gerektiğini vurgulayan Bozdoğan, Cengizkan, Tanyeli gibi ikinci kuşak mimarlık tarihçileri ise tarihi unsurların ve biçimlerin mimari içinde bilinçli kullanımının modern bir bakış açısı getirdiğini vurgulamışlardır (Çıkış, 2011, s. 46). İdeolojiler ve değişen dünya siyasetinin İkinci Dünya Savaşı arifesinde getirdiği sosyo-

kültürel başkalaşım, yeni cumhuriyetin devrimleri ideolojisinde yetişen genç ve heyecanlı mimarların tarihi ve gelenekçi olana uzak yaklaşımı (Balamir, 2003), yabancı mimarlara artan tepki, o günün koşulları içerisinde moderniteden kopmamak gibi kaygılar, daha yeni ulusal mimariyi arama çabalarını tetiklemiş ve İkinci Ulusal Mimari olarak tanımlanan hareketin ortaya çıkmasında önemli rol oynamıştır.

Bir yandan kent merkezlerinde Birinci Ulusal Mimarlık Akımı doğrultusunda yeni cumhuriyetin mimari silüetinin nüvesi filizlenirken diğer taraftan Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde, savaştan çıkmış yorgun ülkeyi ekonomik açıdan ileriye taşıyacak atılımlar ve politikalar uygulanmaya başlanmıştır.

Bu itibarla memleketi demiryollarıyla donatmak, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk hedefleri arasında kabul edilmiştir (Süreyya, 1933, s. 56: Turan, 1933, s. 198; Erem, 1938, s. 164; İybar, 1938, s. 844; Yıldırım, 2001, s. 29). Erken Cumhuriyet döneminin sınırlı imkânlarıyla gerçekleştirilen bu hedef sayesinde değişen ve gelişen ticaret, endüstriyel ve ekonomik alanlarda önemli gelişmeler sağlamış; buna paralel olarak da kentsel mekânların ve yeni yapılaşmaların önü açılmıştır.

Osmanlı'nın son döneminden itibaren demiryolları ve ulaşım ile ilgili uygulanan politikalar (Gülsoy, 2012, s. 237: Satan, 2012, s. 209: Yıldırım, 2001, s. 5) ve devamında yeni cumhuriyetin bu konuyu nasıl bir milli bir mesele halinde gördüğü düşünüldüğünde (Turan, 1933, s. 198; Süreyya, 1933, s. 56; Erem 1938, s. 164; İybar, 1938, s. 844: Yıldırım, 2001, s. 29) , bu imar hareketinin aynı zamanda memleket savunmasının ve kalkınmasının temelini oluşturacağı, şuurla idrak edilmiştir. Memleketi demir ağlarla donatmayı amaçlayan bu imar hareketi kapsamında kuşkusuz yeni istasyon binaları ve demiryolu hizmetinin sürdürülebilirliği için diğer binalara da gereksinim doğmuş; Osmanlı'nın son döneminde yapılan Rus ve Alman karakterli birtakım binaların (Yavuz ve Tavukçu, 2014, s. 568-582 ; Bozkurt, 2012, C.4, s. 363-364) tarzından farklı olarak dönemin hâkim mimari üslubu Birinci Ulusal Mimarlık Akımı anlayışında istasyon sahalarına çeşitli diğer binalar da inşa edilmiştir.

Bunlardan bir kısmı, demiryolu taşımacılığında hizmet verecek istasyonlarda görevli personelin hem istasyon alanı içerisinde yaşamasının avantajı hem de dakikanın önemli olduğu böyle önemli bir görevde aksaklıklar yaşanmaması için inşa edilen “*çavuş lojmanı*”, “*hizmetevi*” veya “*amele ikametgâhi*” namıyla anılan binalardır.

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı ile hakkında yapılan bütüncül çalışmalar (Aslanoğlu, 2001; Sözen, 1984; Yavuz, 1976; Bozdoğan, 2002) ve kavramsal tartışmalar (Güngören ve Tuztaş, 2014; Ergut, 2009) dâhilinde gerek istasyon binalarının gerekse bağlantılı diğer binaların yeterince irdelenmediği ve henüz belgelenmediği anlaşılmaktadır. Kayseri ile ilgili yayınlanmış eski fotoğraflar, (Karakaya, 2006; Erkiletlioğlu, 2006) modernleşme sürecinde demiryolunun önemini belirterek kentin gelişimindeki katkısını ortaya çıkaran çalışmalar (Sönmez ve Selçuk, 2018), Kayseri istasyon lojmanlarına yönelik poster bildiri (Kılıç ve Van, 2007) gibi araştırmalar, kent gelişiminde önemli transit popülasyonun sosyolojik boyutlarını da içeren değerli bilgiler verse de mevcut binanın ayrıntılı niteliğini, mimari ve sanatsal yönünü konu edinmemektedir.

Bu çalışmada Kayseri İstasyon Sahası içerisinde mevcut, Birinci Ulusal Mimarlık Akımı üslup özelliklerini taşıyan 31 plan numaralı Lojman hakkında detaylı mimari ve sanatsal inceleme yapılacak, söz konusu binanın rölöveleri, arşiv belgeleri, restorasyon aşaması öncesi mevcut durumu bilim dünyasına takdim edilecektir.

Yeri, Konumu, İnşa Tarihi ve İnşayı Hazırlayan Süreç

Eser, Kayseri İli, Kocasinan İlçesi, İstasyon Mahallesi sınırları dâhilinde kuzeydoğu-güneybatı aksında uzunlamasına dikdörtgen bir alanı kaplayan istasyon sahası içerisinde, Bağdat Caddesi'nin doğu tarafında kalan 2968 Ada 1 Parsel'de yer almaktadır¹.

Mülkiyeti TCDD'na ait söz konusu bina, ilgili istasyon sahasındaki diğer binalar arasında demiryolları kayıtlarına göre 31 plan numarası ile tanımlı olup, istasyon binasının yaklaşık 300 m. batısında konumlandırılmıştır.

Kayseri İstasyonu içinde yer alan hâlihazırda lojman fonksiyonunda olan 31 plan numarasıyla kayıtlı bina Erken Cumhuriyet Döneminin sanatsal ve mimari vasıflarını halen taşıyan ve bu anlayışla inşa edilmiş özgün fonksiyonu lojman olan dikkat çekici bir binadır.

Eserin, kesin inşa tarihi bilinmemekle beraber ne zaman yapıldığının tespiti, demiryolu hattının faaliyete geçtiği dönemden, hattın yönelişi ile paralel diğer istasyon binalarının takip edilebilen inşa sürecinden ayrıca mevcut binanın TCDD arşivindeki bina fişleri üzerindeki bilgiler ile sanatsal ve mimari bakımlardan üslup tetkiki neticesinde kabaca yıl olarak mümkündür.

¹ Bina, korunması gerekli kültür varlığı kıstaslarını taşıması nedeniyle, Kayseri Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunca 27.04.2006 tarihli toplantıda 515 karar sayısıyla tescillenmiştir.

1924 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde alınan kararlar² sonrasında Ankara Kayseri hattının Türk müteahhitler tarafından yapıldığı, hattın Kayseri ve Sivas arasında kalan bölümünün önce Belçikalı bir işletmeciye verildiği (Yıldırım, 2001, s. 75) daha sonra işin bazı yerli taşeronlara dağıtıldığı ve ilk trenin Kayseri'ye dönemin Başvekili İsmet Paşa'nın (İnönü) katılımı ile 29 Mayıs 1927'de geldiği çeşitli kaynaklardan bilinmektedir (Yıldırım, 2001, s. 76).



Fotoğraf 1. 29 Mayıs 1927 tarihinde Kayseri'ye trenin gelişi (Karakaya 2006'dan)

Bununla beraber Halit Erkiletlioğlu'na ait arşivden edinilmiş fotoğrafların neşrinden ve buradaki detaylardan, ilk trenin geldiği 1927'den iki yıl sonra bile söz konusu istasyon binalarının henüz inşa aşamasında olduğu, istasyon binalarının ise 1930-1931 yıllarında tam anlamıyla faaliyete geçtiği anlaşılmaktadır.

² T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 2, C.17, Sıra No:28, s.6 da kayıtlı ifadelerden ve bu bilgileri nakleden İsmail Yıldırım'ın çalışmasından (Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Ankara 2001, s. 76) söz konusu Ankara ile Sivas'ı birbirine bağlayacak ve Kayseri'den geçecek demiryolunun inşası ile ilgili 1924 yılı bütçesinden gerekli ödeneğin ayrılarak malzemelerin tedarik edildiği ve 10 Ekim 1924'de Ankara-İzzettin dar demiryolunun normal hatta dönüştürülmesi ile Ankara-Musaköy demiryolunun inşasına başlanıldığı öğrenilmektedir.



Fotoğraf 2. 7 Temmuz 1929 tarihli fotoğraf (Halit Erkiletlioğlu Arşivi'nden)

Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleşen hızlı inşaatın amacı demiryolunun faaliyete bir an evvel geçmesi yanı sıra süregelen demiryolu binaları inşaatı için lojistik devamlılığı ve kolaylığı sağlamak açısından da önemlidir. TCDD arşiv kayıtlarındaki bina fişleri bu bakımdan değerli bilgiler barındırmaktadır. Bu fişlerde binaların inşa tarihlerine dair kıymetli ipuçlarına rastlanmaktadır. Söz konusu bina ile ilgili arşiv fişinde şu anda 31 plan numaralı lojman olarak kayıtlı eserin vaktiyle 30 plan ve 13, 15 kapı numarasıyla kaydedildiği dikkat çeken bir husustur.

Buradaki diğer bilgilerden binanın 1928 yılında inşa edildiği ve esas fonksiyonunun “Lojman” olarak tanımlandığı tespit edilmektedir. Yapının cinsi bölümünde binanın kargir ve iki katlı olduğu bilgisi de verilmektedir. Ayrıca binanın lojman kısmının iki bağımsız bölümden oluştuğu görülmektedir. 21/7/1947 tarihli T.C.D.D. Arşiv Fişinde anılan tarihte söz konusu binanın lojman fonksiyonunun yanında ayrıca “Hareket Müfettişi Yazıhanesi” olarak kullanıldığı da bir diğer önemli veridir. Bu bilgilerde binanın bu dönemde hangi demiryolu mensupları tarafından kullanıldığı da mevcuttur. Buna göre 1947’de binanın 11037 sicil no.lu Cer Müfettişi Kerim Bulğun ve 2884 sicil no.lu Hareket Müfettişi Arif Altan’a tahsis edildiği açıktır.

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fiş No. 187	
3 üi İşletme mülkasında Kayseri da 379+508 Km. de bulunan Kârgir lojman a ait			
F İ Ş			
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	K A D A S T R O	
		Ada No.	Parsel No.
yeni 31 eski 30	yeni 15, 13 eski 13, 15		
		C İ N S . İki katlı kârgir lojman	
Kilometre mevki	Câri hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi
379+508 sağda	120.00		1938
		İnşa ve istinâk bedeli	veya Tahmin olunan değeri
			33721.00
Mukayyet kaymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		Şâhlinin adı, vazifesi	
		11037 Cer müfettişi Kerim Bulğun 2884 Hareket müfettişi Arif Altan	
Ne olarak kullandığı		İçerde ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı
Lojman ve hareket müfettişi yazıhanesi			120.00
Hangi tabakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	Buhran vergisi miktarı	
kayseri: 295	Bina 11.52	Buhran müdafaa 3.84 3.84	
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı		
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 21/7/947	
Ekib şefi Muhasebe müfettişi 21065 Cevat Üyegil	Mühendis S.2 Fen Memuru 43462 Osman KÜkbudak	Mühendis Şube 32 şefi 39815 Osman Kağan	
<i>C. Üyegil</i>	<i>Osman Kükbudak</i>	<i>Osman Kağan</i>	

Fotoğraf 3. 31 numaralı binaya ait TCDD Arşivindeki I87 numaralı belge

PLAN NO 31

TAPU SENEDİ SURETİ

İLİ	İLÇESİ	BUCAĞI	MAHALLESİ
K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti

Me

Plan:31, Fig: 187

Sonradan yapılan tadilatla üç lojman haline getirilmiştir.

1 numarada : Altta üstte iki koridor, altta bir oda (Mutf. yazıhanesi) bir mutfak, bir hela, bir kiler, bir merdiven, üstte, iki oda, bir banyo, bir hela, bodrumda bir kömürlük, bir çamaşırık ve bir merdiven altı.

2 " : Bir koridor, iki oda, bir hela, bir kiler bodrumda bir mutfak, ve bir merdiven altı.

3 " : Bir merdiven, bir koridor, iki oda, bir mutfak, bir hela bodrumda bir kömürlükten ibarettir.

20/4/1950

3/IV. Eylem Amiri
15090 Salih Kozak

Bölge Mühendisi
34537 Nihat Aykan

Şube 32 Mühendisi
39615 Osman Kayman

Evsaf

Tasdik Olunur.
3. İşletme Müdürü, N
28150, Sami Cingi

Şahitler :

1 Numara : 2884 V. Müfettişi Arif Altan

2 " : 8470 Vesnedar Abdulkadir Gürbora

3 " : 9125 Teknikel Celal Şorman

Hudud

İhtisaf

Vukuat

Mal sahibinin adı, soyadı

Senedi veren tapu sicil muhafızlığı

Senedin tarihi

D Ü Ş Ü N C E L E R

İki taraflı lojman olup bir tarafı 2 koridor, 3 oda, 1 mutfak, 1 kiler
1 banyo, 2 hela, Diğer tarafı, 2 koridor, 3 oda (birisi müfettiş yazıhanesi)
1 mutfak, 1 kiler, 2 hela dan ibarettir.

Not: İlgili Binanın kayseri Tapu dairesinde bina olarak kaydı yoktur.

20. kat 138.62
I kat 138.62

Fotoğraf 4. 31 plan numaralı binanın Tapu Senedi Sureti (TCDD Arşivi)

Tapu Senedi 1928'den sonra binanın mekân taksimatında ve kullanıcı sayısında nasıl değişikliklerin yaşandığına dair bir fikir vermektedir. Burada kayıtlı bilgilerden, 20.04.1950 tarihinden önce özgün halinde iki kullanıcı için tasarlanmış binanın, üçüncü bir kullanıcı için yeniden düzenlendiği anlaşılmaktadır. İlgili belgede her bir kullanıcıya tahsis edilmiş mekânların sayıları ve fonksiyon bilgileri de

belirtilmiştir. Buna göre özgün halinde her bir aileye üçer oda düşmekteyken artık bu düzenleme ile üç kullanıcıya ikişer oda paylaştırılmıştır. Bir süre üç kullanıcıya hizmet veren bina, ihtiyaç hâsıl olduğu için şu anda dört ayrı lojman birimine sahiptir. Buna yönelik olarak iç mekân taksimatında da kısmî değişiklikler yapılmıştır.

Kütle, Siluet, Genel Cephe Karakteristikleri

Bina ilk izlenimde bodrum üzerine iki katlı, plan özellikleriyle uyumlu dikdörtgen biçiminde prizmalı gövdesi ve Marsilya tipi kiremitlerle kaplı kırma çatısıyla sade bir bina olup, gar sahasındaki benzerleri arasında fazla dekorasyondan uzak, yalın tarzdadır. Kondisyonu pek de iyi olmayan duvar yüzeyleri sarı renkte boyalı ve sıvalıdır.

Gövde ve bölme duvarları yığma tekniği ile elde edilmiştir. Tabliye betonları ve katlar arası ulaşımı sağlayan merdiven kolu ise betonarme inşa edilmiş olup karma yapım tekniğine sahiptir.

Kapı ve pencere açıklıkları; zemin katta lentolarla, birinci kat düzlemindeki pencere açıklıklarında ise sivri kemerlerle geçilmiştir. Gerek kemerli gerekse lentolu olarak geçilmiş kapı ve pencere açıklıklarının üst kısımlarında yer alan profilsiz yarım söveler betondan yapılmıştır. Birinci kat düzlemindeki sivri kemerli pencere açıklıklarını üst başından saran yarım söveleri üzengi noktasında birbiri ile bağlayan betondan imal edilmiş silmeler oluşturulmuştur. Pencereleri birbirine bağlayan silmenin yanı sıra, cephelerde yatay izlenim oluşturmak için saçak altında, kat arasında ve subasman kotunda betondan imal edilmiş silmeler yer almaktadır. Yatay izlenimi pekiştirmek üzere silmelere paralel, yalancı derzler görülmektedir.

Dış denizliklerin alt kısımları profilli olup beton ve tuğla malzeme kullanılarak imal edilmiştir. Ahşap malzemedен imal edilmiş doğramalar özgün olmasına karşın yapılan tadilatlar esnasında kısmen karakterini yitirmiştir. Kapı ve pencerelerde mevcut ispanyolet, mandal, kapı kolu, tutamak gibi aksesuarlar genelde özgün halini korumaktadır.

Kırma çatısı Marsilya kiremitlerle kaplıdır. Saçak altında lambri şeklinde kaplama mevcut olup, alın tahtası da saçak altı gibi düz ahşaptan imal edilmiştir. Gerek saçak altı kaplaması gerekse alın tahtası yapılan tadilatlarda değiştirilmiş olup, işçilikleri çok niteliksiz ve malzemedeki bozulmuşluk oranı hayli yüksektir. Saçak alnında hali hazırda çok büyük ölçüde deforme olmuş çinko oluklar ile

uzantısında pek çoğu PVC malzemeden yağmur iniş boruları yer almaktadır. Kimi iniş borularının ucunda pikdöfen demir boru yer almaktadır.

Zemin kat ve birinci kat plan şemalarında da görüleceği üzere çatı üzerinde 6 grup halinde dikdörtgen prizma formunda bacalar yer almaktadır. Bu bacaların uç kısmında birbiri ardı sıra elde edilmiş olan profilli bileziklerle bacaya şapka oluşturulmuştur. Deformasyonları uzaktan algılanmasına rağmen yüzey kaybı çok büyük olmayan bacalar sıvalı ve boyalıdır.

Plan Tasarımı ve Mekân Taksimatı

Kayseri Gar sahası içerisinde mevcut 31 numaralı lojman binası, planı bakımından anahatlarıyla doğu-batı doğrultusunda boyuna dikdörtgen bir oturma alanına sahip olmakla birlikte bu dikdörtgen şemaya, dik açılı bir geometri teşkil ederek kuzeybatı ve kuzeydoğu köşelere konumlu ve kuzey ve yan cephelere taşınılı daha geniş birer kare biçimli bölümler ile güney kenarının her iki yanına kare biçiminde bitişik mekânların teşekkülünden meydana gelen kuzey-güney aksında muntazam simetri arz eden kademeli bir plana sahiptir.

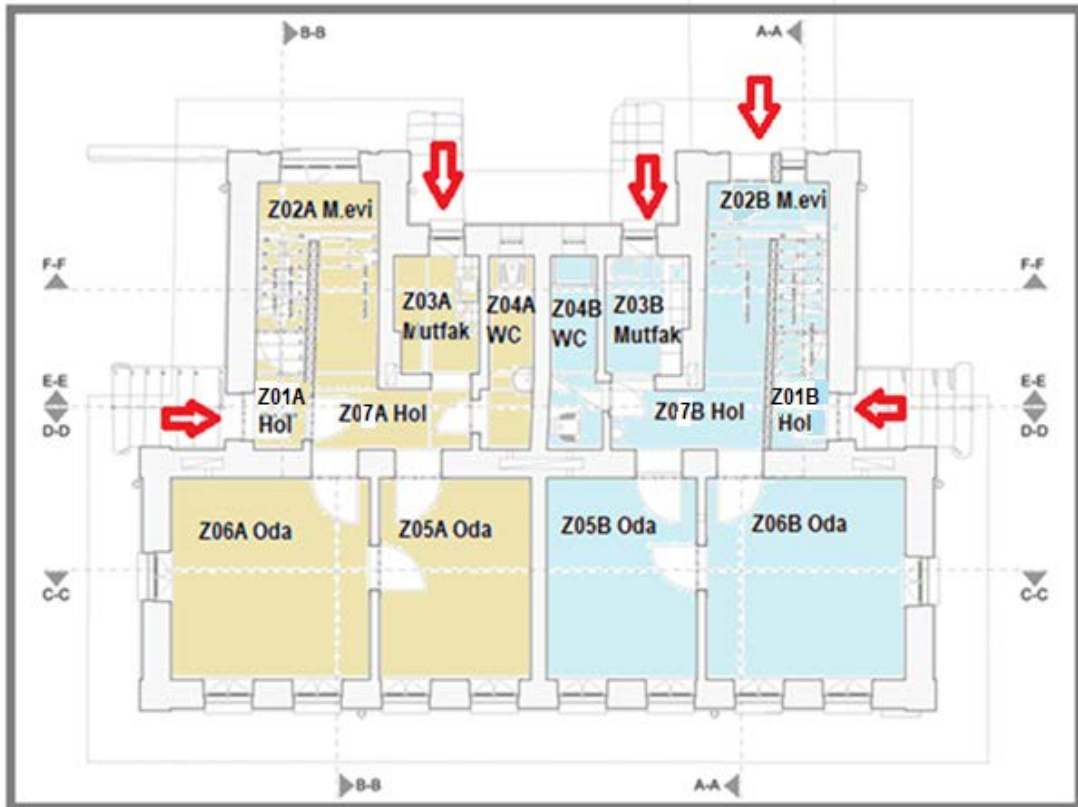
Hâlihazırdaki kullanımı 4 dairesel lojman fonksiyonundaki yapının, önceki kullanımının (1950'li yıllarda) 3 kullanıcı, özgününde ise 2 kullanıcı lojman olduğu TCDD arşivinden elde edilmiş bina fişlerinden anlaşılmaktadır. Her ne kadar fonksiyonda değişiklik yapılmamakla birlikte, kullanıcı sayısındaki artış sebebiyle cephe düzeninde bazı değişiklikler yapıldığı, aynı zamanda iç mekân taksimatı için ilave edilmiş bir takım bölme duvarları nedeniyle aslı plan şemasının kısmen farklılaştığı görülmektedir. Zemin ve birinci katta 2'şer bağımsız bölüm olmak üzere toplam 4 kullanıcıya göre tadil edilmiş yapının tamamı boş ve atıl durumdadır.

Dikdörtgen formunda ve uzun kenara göre ters simetrik düzeni içinde elde edilmiş plan şemasında zemin kat düzleminden yapıya iki ayrı giriş verilmiştir. Kuzeydoğu-güneybatı aksına uzun kenarı ile paralel konumlandırılmış yapıda, girişlerden biri kuzeydoğuya, diğeri güneybatıya konumludur. Özgününde bodrum kat dâhil 3 kat boyunca 1 kullanıcıya hizmet eder durumdaki kısmına bu kapılardan ulaşılmaktaydı. Hali hazırda her bir kapısından zemin kata ve birinci katta konumlandırılmış iki ayrı bağımsız bölüme ulaşılmaktadır.



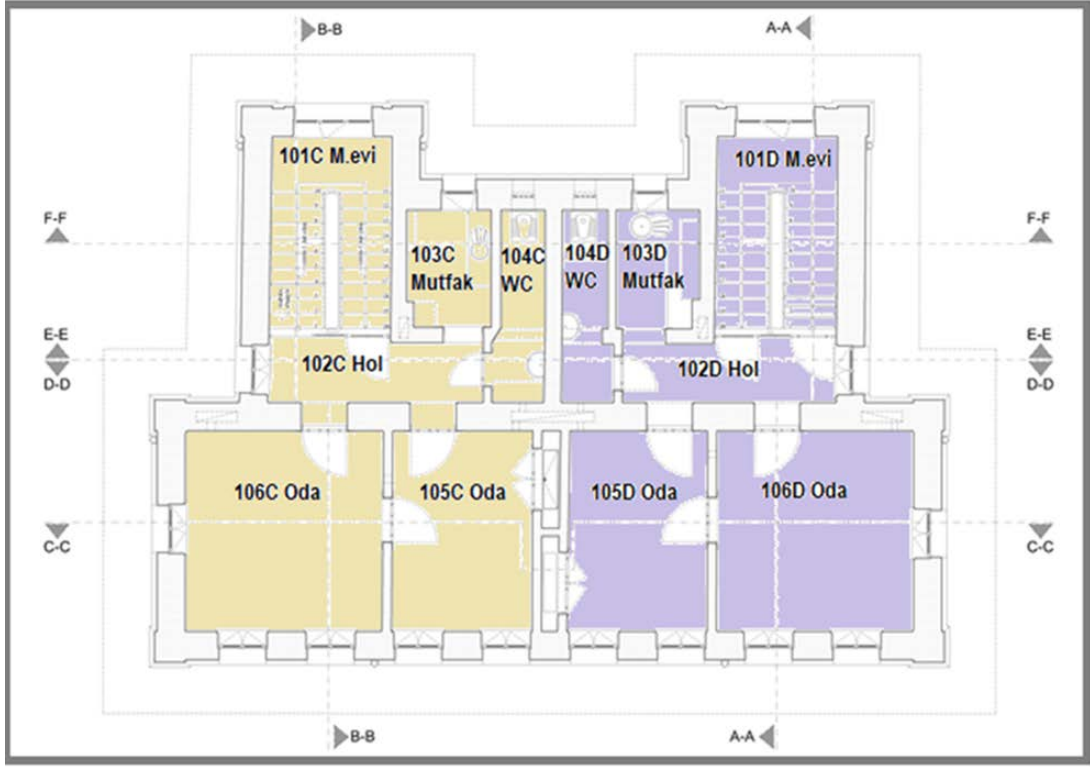
Çizim 1. Bodrum Kat Planı

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)



Çizim 2. Zemin Kat Planı

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)



Çizim 3. Birinci Kat Planı

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)



Çizim 4. E-E Kesiti

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)

Cepheler

Kuzeybatı cephe, Depo Caddesi'ne paralel binanın uzun kenarını teşkil etmektedir. Alt seviyede bodrum kata dair altı adet dikdörtgen biçiminde pencere görülmektedir. Zemin katta ve birinci katta birbiri ile aynı aksı paylaşarak sekizer pencere açıklığı vardır. Her bir kattakiler kendi içinde eş ölçülerde olup zemin kattakiler dikdörtgen biçiminde ve üst kısmı "U" biçiminde profilli birer açıklıktır. Üst kattakiler ise sivri kemerli pencereler olup, kemer kavsi ve pencereler arasındaki mesafeler beyaz renkte profilli silmelerle dekore edilmiştir. Binada kat ayırımının vurgulandığı ve saçakların genişçe cephe hizasından taşıntı yaptığı görülmektedir. Karma teknikle inşa edilmiş binada bütün cepheler sıvalı ve boyalıdır. Yapı bütününde olduğu gibi cephe bütününde boyada ve sıvada yer yer dökülmeler mevcuttur. Kıрма çatı formuna sahip yapıda mahya kotu farklılık arz etmektedir. Bununla beraber 5 adet baca, cephe üstünde algılanan unsurlar arasındadır.

Saçak altı kaplaması ahşap yapıda saçak uçlarında çinko malzemedan yapılmış oluklar yer almaktadır. Deformasyon oranı hayli yüksek oluk uçlarında bir kısmı mevcudiyetini yitirmiş PVC malzemedan mamül yağmur iniş boruları bulunmaktadır. Ayrıca muhdes bir takım kablolar (telefon, anten, elektrik gibi) ile anten çanakları ve sac elektrik panosu bulunmaktadır.



Fotoğraf 5. Kuzeybatı Cepenin Genel Görünüşü



Çizim 6. Kuzeybatı Cephe

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)

Güneydoğu cephe özgün yapısında simetrik bir cephe düzenlenişine ve karakterine sahiptir. Cephenin yan sınırlarına hakim taşıntılı kütleler ve orta bölümün gerideki silueti kademeli bir algı ortaya koymaktadır. Binanın tüm cephelerinde olduğu gibi sarı renkli duvar yüzeyleri, pencere söveleri, lentoları ile üst kat pencerelerindeki sivri kemerlerin beyaz rengi ile kontrast teşkil etmektedir. Alt kat seviyesinde yan kütlelerin genişçe birer pencereye sahip tasarlandığı görülse de bunlardan güneybatıdaki değişikliğe uğratarak daraltılmış, ve kazanılan duvar yüzeyine muhdes ve niteliksiz bir kapı açıklığı ve sundurma yapılmıştır. Cephenin orta kısmında alt seviyede, bodrumdaki mekanlara dışardan intikali sağlamak üzere yapılmış iki adet kapı açıklığı yine muhdesdir. Alt kat seviyesinde ıslak hacimlerin cepheye yansıyan pencere açıklıkları vardır. Toplamda dört adet olan bu pencerelerden iki yandakiler boyuna dikdörtgen formda ve daha geniş, ortadakiler ise benzer formda fakat bunlara oranla daha küçük birer açıklıktır. Kat ayırımı cephe boyunca bir silme ile geçilmiş; yan taraftaki taşıntılı kütlelerin dış ve alt kenarları ise cepheden az taşıntılı derzli taş örgü görünümünde malzeme ile vurgulanmıştır. Üst katın orta bölümünde aşağıdaki pencerelerle aynı düzen, boyut ve aksı paylaşan dört adet pencere mevcuttur. Bu kısımda alt kattakilerden farklı olarak beyaz renkte betondan imal pencere söveleri, arasında kalan duvar yüzeyi boyunca aynı doğrultuda birleştirilerek dekoratif bir etki yaratılmıştır. Yan taraftaki taşıntılı

kütlelerin aksına sivri kemerli birer pencere açıklığı yerleştirilmiştir. Beyaz renkteki taşınılı dekorasyonun her iki kemer için de kavsi boyunca ve üzengi hizasından dışa doğru sürdürüldüğü görülmektedir.



Fotoğraf 6. Güneydoğu Cephenin Genel Görünüşü



Çizim 7. Güneydoğu Cephe

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)

Kuzeydoğu cephe, pencere ve kapı açıklıklarına sahip olup kuzey taraftaki taşınılı küttleden dolayı kademeli bir düzende algılanır. Cephenin kuzey tarafındaki kısımda bodrum, zemin ve birinci kat seviyesinde aynı aksı paylaşan üç adet pencere farklı boyutlardadır. Bodrum kat seviyesindeki enine dikdörtgen biçimindedir. Zemin kat seviyesindeki diğer cephelerde aynı seviyedeki pencerelerle ortak özellikler taşır. Birinci kattaki ise sivri kemerlidir. Cephenin doğu tarafında alt kat seviyesinde ise yüzeyi dökme taşlı mozaik kaplı yedi basamaklı bir merdiven ve gerisinde kapı açıklığı, bunun yukarısına üst kata ise kapı ile aynı aksı paylaşan sivri kemerli bir pencere yerleştirilmiştir. Kapı, tek kanatlı ve ahşaptır. Diğer cephelerde olduğu gibi bu cephede de katlar arasında betondan mamül kat silmesi ve zemin kat düzleminde kat silmesinin yatay izlenim bırakan mevcudiyetine paralel yalancı derzler mevcuttur. Cephe sıva ve boyasında yer yer dökülmeler gözlenmektedir. Cephenin üst seviyesinde Marsilya tipi kiremit örtülü kırma çatı, yüzeyi sıvalı ve boyalı şapkalı bacalar ve bir kısmı muhdes bir kısmı deforme olmuş yağmur oluk ve iniş borularının betimlemesi de diğer cephelerle benzer karakterdedir.



Çizim 8. Kuzeydoğu Cephe

(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)

Güneybatı cephe kuzeydoğu cephe ile benzer özelliklerde olup bodrum kat seviyesinde enine dikdörtgen formunda bir adet pencere açıklığı mevcuttur. Zemin ve birinci kat seviyelerinde profilasyonlu beton silmeler, sivri kemerli pencereler gerek adet gerekse konumu bakımından simetriği olan kuzeydoğu cephedeki gibidir. Binanın diğer cephelerinde olduğu gibi bu bölümde de kat silmesinin yatay hattına uygun yalancı derzlerin yapıldığı, denizliklerin betondan imal edildiği anlaşılmaktadır. Örtü sisteminin kırma çatısı Marsilya tipi kiremitlerle kaplı olup, yüzeyi boyalı ve sıvalı şapkaklı baca kütleleri, bir kısmı mevcudiyetini yitirmiş olsa da yağmur iniş ve oluk borularının genel karakteri diğer cephelerle ortak özellikler taşımaktadır.



Çizim 9. Kuzeydoğu Cephe

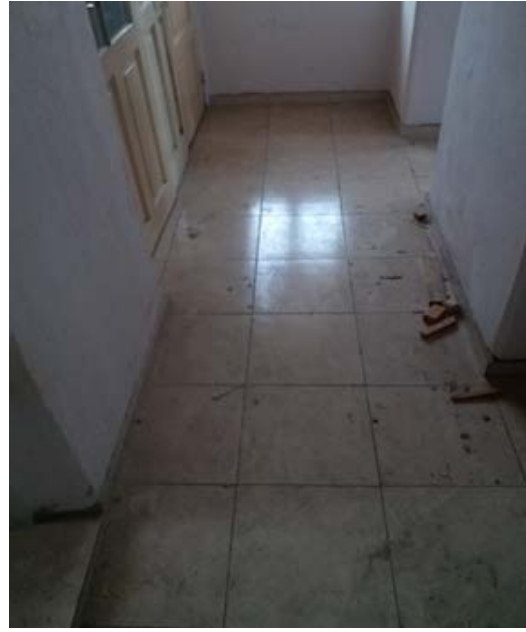
(Rölöve ve Çizim: Göz Mimarlık)

Binanın iç mekânlarına dair genel durumu pek de iyi değildir. Bodrum katta duvar yüzeylerinin sıvalı olduğu fakat sıvaların iyi durumda olmadığı, alt seviyelerin bordo boya, üst seviyelerin ise beyaz kireçle badanalandığı görülmektedir.

Zemin kata dair mekânların duvar yüzeylerinde ve tavan kısmında da yer yer nemden kaynaklanan bozulmalar mevcuttur. Zemin katın koridor bölümlerinde karo mozaik uygulaması görülmektedir. Bununla birlikte ıslak hacimlerde niteliksiz

seramik kaplamalar dikkati çekmektedir. Oda fonksiyonu taşıyan birimlerde döşemenin süpürgelikli ve perdahlı beton olduğu görülmektedir.

Birinci kata dair mekânlar da zemin katla benzer döşeme ve duvar yüzeyi özelliklerine sahiptir. Çift kollu ve ara sahanlıklı merdiveni, yüzeyi dökme mozaik kaplamalı ve demir korkulukla donatılmıştır. Sivri kemerli pencerelerin ahşap doğramalı olduğu, iç denizliklerinin de yine ahşaptan yapıldığı görülmektedir. Tek kanatlı kapılar özgün karakterini sergilemekte olup yüzeyler yağlı boyalıdır.



Fotoğraf 7-10 İç Mekândan Görünüşler

Sonuç

Cumhuriyetin ilk yıllarında inşa edilen demiryolları için yapılan binalar fonksiyonları bakımından çeşitlilik göstermektedir. İlk akla gelmesi çok doğal olan istasyon binalarından başka yapılar da önem arz etmektedir. Zira su depoları, su cendereleri, makine depoları, atölyeleri, lojman binaları gibi çeşitlenebilen fonksiyonlarıyla bu eserler, demiryolu taşımacılığının sürdürülebilir olmasını sağlamakla kalmaz; aynı zamanda fiziki yapıları ile istasyonun silüetini tamamlayıcı bir rol de kazanırlar.

Bu anlamda I.Ulusal Mimarlık Akımı üslubunca inşa edilmiş lojmanlar, ne yazık ki istasyon binalarına nazaran daha önemsiz gibi algılanmıştır. Bu dönemde yurt sathında inşa edilen lojmanların ve diğer yapıların genel tip, mimari ve sanatsal özellikleri ile ilgili belgeleme ve sınıflandırma çalışmalarımız devam etmekte olup, kapsamlı bu çalışmanın neticesinde daha fazla eserle tipolojik bir tasnif yapabilmek amaçlanmaktadır.

Birinci ulusal mimarlık akımının genel üslubu ve özellikleri içerisinde karşımıza çıkan simetrik planlar, taşıntılı köşe kütleleri, kademeli cephe algısı, Türk mimarisinde kullanılan ve karakteristik haline gelen kemer formları ve diğer dekoratif öğelerin kullanımı lojman binaları için de geçerlidir.

Genel olarak dikdörtgen biçiminde bir oturma alanına sahip demiryolu lojman binaları içerisinde kat ve asli halindeki kullanıcı sayısı ile birlikte, sadece lojman veya hem lojman hem de demiryolu işi için tasarlanmış binaları da dikkate alarak buna göre bir sınıflandırma yapmak yerinde olacaktır. Tek katlı lojmanlar, sadece lojman olarak tasarlananlar, bir kısmı lojman bir kısmı ofis olanlar, iki katlı olanlar, kullanıcı sayısına göre düzenlenen şekillenen mekân taksimatı binaların da tasarım kriterlerini teşkil etmiştir.

Kayseri Gar sahasında yer alan 31 numaralı lojman binası TCDD arşiv kayıtlarında da belirtildiği üzere 1928 yılında inşa edilmiştir. Erken Cumhuriyet Döneminin demiryolu yapıları arasında kemerli ve vurgulu sövelerle oluşturulan yalın dekorasyonu ile dönem üslubu içerisinde arkaik bir örnek gibi algılanabilirse de fonksiyon özellikleriyle önem kazanarak öne çıkan, sahip olduğu plan ve mekân tasarımıyla dönemi içinde lojman olarak tasarlanan iki katlı, iki kullanıcıya göre inşa edilmiş tip yapılarıdır. Bu tipin kat ve kullanıcı sayısı bakımından benzerlerini bulmak mümkündür. Nazilli'de 15 plan numaralı lojman binası, yine Kayseri istasyon sahasında mevcut 27 ve 29 plan numaralı lojmanlar buna örnek verilebilir.

Kaynakça

- Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938*. Ankara: O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi.
- Balamir, A. (2003). *Mimarlık ve Kimlik Temrinleri- I: Türkiye’de Modern Yapı Kültürünün Bir Profili*, *Mimarlık Dergisi*, 313(Eylül-Ekim 2003) Erişim tarihi: 1.12.2021
<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. Tuncay Birkan (Çev.). İstanbul: Metis.
- Bozkurt, T. (2012). İstasyon Lojmanları Son Dönem Osmanlı Yapıları. *Konya Ansiklopedisi*. (C.4: 365-366).Konya: Erman Ofset.
- 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.
- 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.
- Ergut, E. A. (2009). Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı: Tanımlar, Sınırlar, Olanaklar. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 7. 13: 121-130.
- Erkiletlioğlu, H. (2006). *Geniş Kayseri Tarihi*. Kayseri.
- Gülsoy, U. (2012). Hicaz Demiryolu. V.Engin-A.Uçar-O.Doğan (Editörler). *Osmanlı’da Ulaşım*, İstanbul: 237-260.
- Güngören, E.-Tuztaşı, U. (2014). Türk Mimarlık Tarihi Yazıcılığında Ulusal/Milli Olanın Eklektisizm ve Modernizm Ekseninde Ayrış (-tırıl-)ması Üzerine, *Tasarım Kuram*,18, 117-133.
- İybar, T. (1938). Demiryolu Tarihine Bir Bakış. *Demiryollar Dergisi*, C.14,164,165 (*Cumhuriyetin XV inci Yıl Dönümünde Türkiye Demiryolları*), 844-845.
- Karakaya, N. (2006). *Fotoğraflarda Kayseri: 1880–2006*, Kayseri: Kayseri Kocasinan Belediyesi Kültür Yayınları.

- Kılıç, F.- Van, D. (2007). Kayseri İstasyon Lojmanları, (Poster Bildiri)DOCOMOMO (Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement) Erişim Tarihi: 1.12.2021
<http://www.docomotr.org/uploads/2020/02/e550bcc98750b069ad289c71230d47d1.pdf>
- Satan, A. (2012). Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi. V.Engin-A.Uçar-O.Doğan (Editörler). *Osmanlı'da Ulaşım*, İstanbul: 209-218.
- Sönmez, F.,-Selçuk ,S.A. (2018). Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma, *Megaron*, 13, 1, 85-101.
- Sözen, M. (1984). *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı*. Ankara: Türkiye İş Bankası.
- Süreyya, A. (1933). Demiryolu Siyasetimiz. *Ülkü*, C.1, 1, 56-62.
- Tanyeli, U. (1998) Türkiye'de Mimari Modernleşmenin Büyük Dönemeci, *Arredemento Mimarlık*,100+7,64-67.
- Turan, K. (1933). Yeni Demiryollarımızın Büyük Hedefi. *Ülkü*, C. 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-Tavukçu, A.Y. (2014) Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (II) Mimari Eserler. *Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 7,34, 568-582.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara.

Summary

The First National Architecture Movement, which has a special importance in modern Turkish Architecture, appears with important buildings in the capital and the other centers of the newly established republic in the period from the IInd Constitutional Monarchy of Ottoman Empire to the 1930's.

This movement, which also coincides with the ideals of the newly established Republic of Turkey, can not be described as a style that only equips the metropolises of the republic; it also shaped the architectural character of many public buildings in the countryside. A group of public buildings are railway buildings. It is not a coincidence that the young republic wanted to establish the railway infrastructure quickly. This need for the defense and economic development of the country was seen as an indispensable policy. In this context, although many works such as station buildings, lodgings, water tanks have been built for the needs of the railway, relatively station buildings have been the subject of research and examination, and other works have not been mentioned to a large extent.

In order to understand the design aspect and architectural and typological classification of residential buildings, which were built by choosing a certain type, should be analyzed better. Other buildings not only ensure the sustainability of rail transport. They also play a complementary role to the silhouette of the station with their physical structures.

In this study, the lodging building with plan number 31, existing in the Kayseri train station area, originally two-storey and designed for two users, will be introduced, emphasizing

it's architectural and artistic aspects. The architectural story of the building in question and it's place within the scope of the First National Architecture Movement will be revealed.

In this sense, the lodgings built in the style of the First National Architecture Movement were unfortunately perceived as less important than the station buildings. The symmetrical plans, protruding corner masses, gradual façade perception, arch forms used in Turkish architecture and the use of other decorative elements, which we encounter in the general style and features of the First National Architectural Movement, are also determinative for residential buildings.

It would be appropriate to make a classification accordingly, taking into account the number of floors and main users, as well as only lodging or buildings designed for both lodging and railway work.

The lodging building number 31, located in Kayseri railway station location, was built in 1928 as stated in the TCDD archive records. It is understood from the building receipts obtained from the TCDD archive that the current use of the building, which functions as a four user lodging, was previously used as a three user lodging (in the 1950's) and originally a 2 user lodging. Although there is no change in the function, it is seen that some changes have been made in the facade layout due to the increase in the number of users, and at the same time, the main plan scheme has been partially differentiated due to some partition walls added for the interior division. The building, which has been modified for a total of four users, two independent sections on the ground and first floor, is completely empty and abandoned.

Two separate entrances to the building are given from the ground floor in the plan scheme obtained in rectangular form and in reverse symmetrical order with long side. In the structure, which is positioned parallel to the northeast-southwest axis with it's long side. One of the entrances is located to the northeast and the other to the southwest. Originally, the part that served single user throughout three floors, including the basement, was accessed through these doors. At present, one can reach the ground floor and two separate independent sections located on the first floor from each door.

Although it can be perceived as an archaic example in the style of the period with it's plain decoration created with arched and accented jambs among the railway structures of the Early Republic Period, it is one of the two-storey type structures built for two users. It stood out with its functional features and was designed as the lodging of the period with it's plan and space design. It is possible to find similars of this type in terms of floor and number of users. The lodging building with plan number 15 in Nazilli and the lodgings with plan number 27 and 29 in the Kayseri station area can be given as examples.