



**T.C.**  
**NEVŞEHİR HACI BEKTAŞ VELİ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ GAR BİNALARI:**  
**YOZGAT ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

Gamze BENDİ

Danışman  
Doç. Dr. Savaş MARAŞLI

Nevşehir  
Eylül 2024





T.C.  
NEVŞEHİR HACI BEKTAŞ VELİ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ GAR BİNALARI:  
YOZGAT ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

Gamze BENDİ

Danışman  
Doç. Dr. Savaş MARAŞLI

Nevşehir  
Eylül 2024

## **BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK**

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

**Tezi Hazırlayan**

Gamze BENDİ

## TEZ YAZIM KLAVUZUNA UYGUNLUK

“Erken Cumhuriyet Dönemi Gar Binaları: Yozgat Örneği” adlı Yüksek Lisans tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzu’na Uygun olarak hazırlanmıştır.

**Tezi Hazırlayan**

Gamze BENDİ

**Danışman**

Doç. Dr. Savaş MARAŞLI

**Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Başkanı**

Prof. Dr. Besim Tolga UYAR

## KABUL VE ONAY SAYFASI

Doç. Dr. Savaş MARAŞLI danışmanlığında Gamze BENDİ tarafından hazırlanan “Erken Cumhuriyet Dönemi Gar Binaları: Yozgat Örneği” adlı bu çalışma, jürimiz tarafından Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

05/09/2024

### JÜRİ

Danışman : Doç. Dr. Savaş MARAŞLI

Üye : Doç. Dr. Alper ALTIN

Üye : Doç. Dr. Sibel YILDIZ

### İMZA

.....

.....

.....

### ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun ..... / ..... / ..... tarih ve.....  
Sayılı Kararı ile onaylanmıştır.

..... / ..... / .....

.....

Enstitü Müdürü

## TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleőtirilmesinde ilk aőamalarından son anına kadar, süreç boyunca ihtiyaç duyduğum her anda bilgisiyle ve ilgisiyle yanımda olan, her tez toplantısında beni cesaretlendiren ve destekleyen danışman hocam Doç. Dr. Savaş MARAŞLI'ya teşekkür etmek isterim. Ayrıca desteğini ve yardımını hiçbir zaman esirgemeyen, kaynak konusunda arőivini benimle paylaőan Doç. Dr. Elif GÜRSOY'a ve Dr. Öğr. Üyesi Enes KAVALALAN'a teőekkürlerimi sunarım. TCDD'deki arşiv araőtırmalarımnda yönlendirici olan Mimar Fadime İSKENDER'e, sabrı ve desteği için sevgili arkadaőım Nazlı H. KOÇ'a teşekkür ederim. Son olarak eğitim hayatım boyunca desteklerini ve sevgilerini hiçbir zaman esirgemeyen baőtta dedem Arslan (Osman) YURTSEV olmak üzere her zaman yanımda olan ablam Gülsüm YURTSEV'e, teyzem Hatice CANSIZ'a, annem Ayfer BENDİ'ye, arazi çalıőmalarımnda yanımda olan teyzem İkbal KAYADİBİ'ye, eniőttem Osman KAYADİBİ'ye, dayım Soner HALICI'ya, bu günleri göremeyen babam Neőat BENDİ ve Bekir CANSIZ'a sonsuz dualarımı ve őükranlarımı sunarım.

Bizlere Dünya üzerinde hr ve müstakil bir Türkiye Cumhuriyeti Devleti bırakan Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'e ithafen...

# ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ GAR BİNALARI:

## YOZGAT ÖRNEĞİ

Gamze BENDİ

Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2024

Danışman: Doç. Dr. Savaş MARAŞLI

### ÖZET

Bu tez çalışması günümüz Yozgat ili sınırlarında bulunan Erken Cumhuriyet Dönemi gar binalarını konu almaktadır. Dünya genelinde 19. Yüzyılda ilk uygulanmasından itibaren demiryolu ulaşımına verilen önem artmaya başlamıştır. Bu yüzyıl içerisinde Osmanlı topraklarında askeri, siyasi ve iktisadi amaçlar doğrultusunda yapılmak istenen demiryolu inşası, yabancı şirketlere verilen birtakım imtiyazlarla hayata geçirilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde kurulan yeni Türkiye Cumhuriyeti devletinde, milli demiryolu politikası kapsamında; yabancı şirketlerin idaresinde olan demiryolları devletleştirilmiş ve bu politikadan hedefle ülke demir ağlarla donatılmıştır. Bu çalışmaya konu olan Yozgat gar binaları, Türkiye Cumhuriyeti'nin milli politika çerçevesinde hayata geçirdiği ilk uygulamalardan olsa da yapılan bilimsel çalışmalar Kayseri, Sivas, Erzurum gibi büyük kent merkezlerine yönelmiştir. Yozgat tren garları bünyesinde 1925 yılından itibaren farklı işlev ve mimari özelliklerde binaların inşası gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında Yozgat gar tesislerinde bulunan ve bazıları günümüze ulaşmayan binalar, mimari olarak tanıtılmış, dönemin sosyal-iktisadi aracı olarak arka plan çalışması üzerine değerlendirilmiştir. Bölge ve gar binası ile ilgili yapılacak çalışmalara kaynaklık edeceği düşünülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Yozgat, Demiryolları, Gar Binaları, Mimari, Cumhuriyet Dönemi

**EARLY REPUBLICAN PERIOD STATION BUILDINGS:  
YOZGAT SAMPLE**

**Gamze BENDİ**

**Hacı Bektaş Veli University, Institute of Social Sciences Department  
of Art History, Master's Thesis, 2024**

**Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Savaş MARAŞLI**

**ABSTRACT**

This thesis is about the Early Republican Period railway station buildings located on the borders of modern-day Yozgat province. The importance given to railway transportation began to increase worldwide since the 19th century. In this century, the railway construction, which was intended to be built for military, political and economic purposes in the Ottoman lands, was carried out with some privileges given to foreign companies. In the new Republic of Turkey established under the leadership of Mustafa Kemal Atatürk, within the scope of the national railway policy; The railways managed by foreign companies were nationalized and the country was equipped with railways as a target of this policy. Although Yozgat station buildings, which are the subject of this study, are among the first applications within the national policy framework of the Republic of Turkey, scientific studies have generally focused on large city centers such as Kayseri, Sivas and Erzurum. Since 1925, buildings with different functions and architectural features have been constructed within the Yozgat train stations. Within the scope of the study, the buildings in the Yozgat station facilities, some of which have not survived to the present day, were introduced architecturally and evaluated as a background study as a social-economic tool of the period. It is thought that it will be a source for future studies on the region and station buildings.

**Keywords:** Yozgat, Railways, Station Buildings, Architectural, Republic Period

## İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK .....	ii
TEZ YAZIM KLAUZUNA UYGUNLUK .....	iii
KABUL VE ONAY SAYFASI .....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZET .....	vi
ABSTRACT .....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
KISALTMALAR.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ .....	xiv
EKLER LİSTESİ .....	xviii
GİRİŞ.....	1
Amaç ve Kapsam .....	3
Yöntem .....	4
Yararlanılan Kaynaklar .....	5

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### DEMİRYOLU FAALİYETLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

1.1.Demiryolu Faaliyetlerinin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi .....	7
1.2. Osmanlı Dönemi'nde Demiryolu Faaliyetlerinin Gelişimi .....	11

### İKİNCİ BÖLÜM

#### CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU POLİTİKASI

2.1. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası ve Uygulamalar .....	19
--	----

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### YOZGAT'IN KISA TARİHİ

3.1 Yozgat'ın Kısa Tarihi.....	33
--------------------------------	----

3.2. Coğrafi Özellikleri.....	36
3.3.Yozgat'ın Etnik Yapısı ve Ekonomi .....	36

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **YOZGAT GAR BİNALARI**

4.1.Yozgat'ta Cumhuriyet Dönemi Tren Garları .....	41
4.1.1.Yeniyapan Tren İstasyonu.....	41
4.1.1.1.Yeniyapan Yolcu Binası PN.1 .....	42
4.1.1.2. Yeniyapan Tren İstasyonu Ek Binalar .....	43
4.1.2. Sekili Tren İstasyonu ve Yolcu Binası .....	45
4.1.2.1. Açık Hangar Binası.....	48
4.1.2.2. Sekili Tren İstasyonu Ek Binalar .....	49
4.1.3.Tatbekirli Tren İstasyonu ve Yolcu Binası .....	50
4.1.3.1. Tatbekirli Tren İstasyonu Ek Binalar.....	52
4.1.4.Yerköy Tren Garı .....	54
4.1.4.1. Yerköy Yolcu Binası PN. 11.....	55
4.1.4.2. Vagon Muayene Binası PN.3, Lojman PN. 4 .....	58
4.1.4.3. Lojman PN. 5 .....	60
4.1.4.4. Revizörlük Binası PN. 12.....	61
4.1.4.5. Yerköy Apartmanı PN. 19 .....	62
4.1.4.6. Makine Şefliği Deposu PN. 32.....	63
4.1.4.7. İstasyon Ambarı PN. 16 .....	65
4.1.4.8. Prefabrik Lojman PN.67-68 (PN.77-78).....	66
4.1.4.9. Büvet- Tuvalet PN.15, PN. 66 .....	68
4.1.4.10. Yerköy Tren İstasyonu Ek Binalar.....	69

4.1.4.10.1. Yerköy Amele-Çavuş Evi PN. 1 .....	69
4.1.4.10.2. Lojman PN. 6.....	69
4.1.4.10.3. Lojman PN. 7.....	70
4.1.4.10.4. Eski Yatakhane Lojmanı PN. 9.....	71
4.1.4.10.5. Büfe-Otel Binası PN. 10 .....	73
4.1.4.10.6. Lojman- Lokal Binası PN. 13 .....	73
4.1.4.10.7. Amele- Çavuş Binası PN. 20 .....	73
4.1.4.10.8. Lojman PN. 21 .....	74
4.1.4.10.9. Lojman PN. 22.....	74
4.1.4.10.10. Çavuş Evi PN. 23 .....	75
4.1.4.10.11. Lojman PN. 24.....	76
4.1.4.10.12. Lojman PN. 26 (PN.15) .....	76
4.1.4.10.13. Lojman PN. 29-31.....	77
4.1.4.10.14. Lojman PN. 32.....	77
4.1.4.10.15. Lojman PN. 33 .....	78
4.1.4.10.16. Lojman PN. 36 (PN. 46) .....	78
4.1.4.10.17. Lojman PN. 44 .....	78
4.1.4.10.18. Kömürlük PN. 50-51.....	79
4.1.4.10.19. Personel Hizmeti İçin Vagon PN. 55 .....	79
4.1.4.10.20. İşçi Barakası ve Poz Otosu Garajı PN. 60 .....	80
4.1.4.10.21. TMO Ambarı-Taş Ambar PN. 60 .....	80
4.1.4.10.22. Makasçı Kulübesi PN. 69, (PN. 45).....	81
4.1.4.10.23. Açık Hangar- PN. 18, PN. 43 .....	82

4.1.4.10.24. Kantar Binası- Vagon Kantarı .....	83
4.1.4.10.25. Kerpiç Lojman Binaları PN. 34 .....	83
4.1.4.10.26.Makinist Nezaret Odası ve Yağhane Binası PN.37..85	
4.1.4.10.27.Kısım Hekimliği Binası ve Lojmanı .....	85
4.1.5.Karaosman Tren İstasyonu.....	86
4.1.5.1. Karaosman Yolcu Binası .....	87
4.1.5.2. Kara Osman Tren İstasyonu Ek Binalar.....	88
4.1.6.Caferli Tren İstasyonu.....	90
4.1.6.1. Caferli Yolcu Binası.....	90
4.1.6.2. Caferli Tren İstasyonu Ek Binalar.....	92
4.1.6.2.1. Memur Lojmanı .....	92
4.1.6.2.2. Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası .....	93
4.1.6.2.3. Umumi Tuvalet Binası.....	93
4.1.7.Şefaati Tren İstasyonu.....	94
4.1.7.1. Şefaati Yolcu Binası.....	95
4.1.7.2. Kısım Lojmanı .....	98
4.1.7.3. Şefaati Tren İstasyonu Ek Binalar .....	99
4.1.7.3.1. Bekçi Evi ve Lojman .....	102
4.1.7.3.2. Çavuş ve Makasçı Evi.....	102
4.1.8.Sarıkent (Çılbah) Tren İstasyonu .....	103
4.1.8.1. Sarıkent Yolcu Binası .....	104
4.1.8.2. Sarıkent Tren İstasyonu Ek Binalar .....	106
4.1.8.2.1. Çavuş Evi .....	106

4.1.8.2.2. Makasçı Lojmanı.....	107
4.1.8.2.3. Makasçı Kulübesi-Baraka.....	107
4.1.9.Karasenir Durağı .....	107
4.1.10.Kanlıca Tren Durağı.....	109
4.1.11.Yenifakılı Tren İstasyonu.....	110
4.1.11.1. Yenifakılı Yolcu Binası .....	111
4.1.11.2. Yenifakılı Tren İstasyonu Ek Binalar .....	114
4.1.11.2.1. Amele-Çavuş Lojmanı .....	114
4.1.11.2.2. Malzeme Garajı ve Poz Otopark Binası.....	114
4.1.11.2.3. EST- CTC Yol Bakım Şefliği Binası ve Lojmanı.....	115
4.1.12.Fehimli Durağı- Askeri Durak .....	119
4.1.12.1. Fehimli Yolcu Binası .....	120
4.1.12.2. Diğer Tesis Yapıları .....	120

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **DEĞERLENDİRME**

5.1. Genel Değerlendirme .....	122
5.2. Yolcu Binalarının Plan ve Tipolojisi.....	125
5.3. Cephe Özellikleri.....	128
5.4.Malzeme Kullanımı ve Süsleme .....	131
<b>SONUÇ .....</b>	<b>134</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>137</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>143</b>
<b>ÖZ GEÇMİŞ .....</b>	<b>174</b>

## KISALTMALAR

<b>Bkz.</b>	: Bakınız
<b>cm.</b>	: Santimetre
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>H.</b>	: Hicri
<b>km.</b>	: Kilometre
<b>M.</b>	: Miladi
<b>M.Ö.</b>	: Milattan Önce
<b>M.S.</b>	: Milattan Sonra
<b>NOHAB</b>	: NYDQVIST-HOLM
<b>Pn. PN.</b>	: Plan Numarası
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>Vb.</b>	: ve benzeri
<b>YTA</b>	: Yerköy Tarihi Anıları
<b>Yy.</b>	: Yüzyıl

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1. Richard Trevithick'in İmal Ettiği Buharlı Lokomotif.....	8
Şekil 1.2. Richard Trevithick'in İmal Ettiği Buharlı Lokomotifin Bir Kopyası.....	8
Şekil 1.3. Manchester Tren İstasyonu.....	9
Şekil 1.4. Osmanlı Dönemi'nde İnşa Edilen Demiryollarını Gösterir Harita.....	13
Şekil 2.1. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Haritası (1927) .....	21
Şekil 2.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Haritası (1936) .....	26
Şekil 2.3. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk 10 Yılında Demiryolu Hatları .....	27
Şekil 2.4. Cumhuriyet Dönemi Tip Proje Örnekleri.....	29
Şekil 2.5. NOHAB 3.Sınıf Yolcu Binalarına Ait Plan Örneği.....	30
Şekil 2.6. NOHAB 4.Sınıf Yolcu Binalarına Ait Plan Örneği.....	31
Şekil 2.7. A Tipi Yolcu Binası Planı.....	32
Şekil 2.8. B Tipi Yolcu Binası Plan .....	32
Şekil 3.1. Yozgat İl Haritası.....	33
Şekil 3.2. Yozgat Genel Manzara.....	36
Şekil 4.1. Yenişehir Tren İstasyonu Uydu Görüntüsü.....	42
Şekil 4.2-5. Yenişehir Yolcu Binası .....	43
Şekil 4.6. İki Daireli Lojmana Ait Plan .....	44
Şekil 4.7. Takım Ambarı Vagonu.....	45
Şekil 4.8. Makasçı Kulübesine Ait Plan .....	45
Şekil 4.9-10. Sekili Tren İstasyonu .....	46
Şekil 4.11. Sekili Yolcu Binası Zemin Kat Planı .....	47
Şekil 4.12-13. Sekili Yolcu Binası Hat Cephesi Görünümü .....	48
Şekil 4.14. Sekili Açık Hangar Binası .....	49
Şekil 4.15. Sekili Pompa Binası ve Lojman.....	49
Şekil 4.16. Sekili Makasçı Kulübesi .....	50
Şekil 4.17. Tatbekirli Tren İstasyonunu Gösterir Vaziyet Planı .....	51
Şekil 4.18-19. Tatbekirli Yolcu Binasına Ait Birinci Kat Planı .....	52
Şekil 4.20. Tatbekirli Makasçı Kulübesi .....	53
Şekil 4.21-23. İşçi Barakası ve Lojman .....	54
Şekil 4.24-25. Yerköy Tren İstasyonu .....	55

Şekil 4.26. Yerköy Yolcu Binasına Ait Plan .....	56
Şekil 4.27-29. Yerköy Yolcu Binası Cephe Görünümü.....	57
Şekil 4.30-31. Yerköy Yolcu Binası .....	57
Şekil 4.32-33. Yerköy Lojman .....	58
Şekil 4.34-35. Yerköy Vagon Muayene Şefliği .....	59
Şekil 4.36-37. Lojmanların Kuzey-Güney Cepheleri .....	60
Şekil 4.38. Yerköy 5 Pn. Lojman Binası .....	61
Şekil 4.39. Revizörlük Binasına Ait Plan .....	61
Şekil 4.40. Revizörlük Binası Cephe Görünümü .....	62
Şekil 4.41. Yerköy Apartmanı .....	63
Şekil 4.42-46. Depo Binası .....	64
Şekil 4.47-48. Ambar Binası .....	66
Şekil 4.49. Prefabrik Lojman Binası Vaziyet Planı .....	67
Şekil 4.50-52. Prefabrik Yapıların Plan ve Cephesi .....	67
Şekil 4.53-55. Büfe Binasına Ait Plan .....	68
Şekil 4.56-57. Amele-Çavuş Evi .....	69
Şekil 4.58-60. 6 Plan Numaralı Lojmana Ait Plan .....	70
Şekil 4.61. 7 Plan Numaralı Lojmana Ait Plan .....	71
Şekil 4.62. Eski Yatakhane Lojmanı .....	72
Şekil 4.63-64. Lojman 22 PN. ....	75
Şekil 4.65. Lojman 26PN. ....	77
Şekil 4.66. Lojman 36 PN .....	78
Şekil 4.67. Lojman 44 PN .....	79
Şekil 4.68. Kömürlük 50-51 PN .....	79
Şekil 4.69. Personel Hizmet Vagonu .....	79
Şekil 4.70. Poz Otosu Garajı .....	80
Şekil 4.71-72. Taş Ambar Binası .....	81
Şekil 4.73. Makasçı Kulübesi .....	81
Şekil 4.74-78. Açık Hangar Binası.....	82
Şekil 4.79. Kerpiç Lojman.....	84
Şekil 4.80. Yağhane ve Nezaret Odası .....	85
Şekil 4.81. Kısıım Hekimliği Binası .....	86

Şekil 4.82-84. Karaosman Tren İstasyonu.....	87
Şekil 4.85-86. Karaosman Yolcu Binası .....	87
Şekil 4.87. Makasçı Kulübesi.....	89
Şekil 4.88. Dinamit Deposu.....	89
Şekil 4.89. Caferli Tren İstasyonu Vaziyet Planı.....	90
Şekil 4.90. Caferli Yolcu Binası Zemin Kat Planı.....	91
Şekil 4.91-93. Caferli Yolcu Binası.....	92
Şekil 4.94. Memur Lojmanı.....	92
Şekil 4.95. Çavuş Lojmanı.....	93
Şekil 4.96. Umumi Tuvalet Binası.....	93
Şekil 4.97-99. Makasçı Kulübesi.....	94
Şekil 4.100-101. Şefaatli Tren İstasyonu.....	95
Şekil 4.102-104. Şefaatli Yolcu Binası.....	96
Şekil 4.105-106. Şefaatli Yolcu Binası Peron Cephesi.....	97
Şekil 4.107-109. Şefaatli Yolcu Binası Kapı ve Pencere Detayı.....	98
Şekil 4.110. Kısım Lojmanı.....	99
Şekil 4.111-112. Kısım Lojmanı Cephe Görünümü.....	99
Şekil 4.113-114. Çavuş Lojmanı.....	100
Şekil 4.115. Poz Otosu Garajı .....	101
Şekil 4.116. Umumi Tuvalet Binası .....	101
Şekil 4.117. Ahşap Barakaya Ait Plan.....	102
Şekil 4.118. Bekçi Evi.....	102
Şekil 4.119. Çavuş ve Makasçı Evi.....	103
Şekil 4.120. Sarıkent Tren İstasyonu Vaziyet Planı.....	104
Şekil 4.121. Sarıkent tren İstasyonu Uydu Görünümü.....	104
Şekil 4.122. Yolcu Binasına Ait Plan.....	105
Şekil 4.123-124. Sarıkent Yolcu Binası.....	105
Şekil 4.125-126. Sarıkent Çavuş Evi.....	106
Şekil 4.127. Makasçı Lojmanı.....	107
Şekil 4.128-129. Ahşap Makasçı Kulübesi.....	107
Şekil 4.130-133. Karasenir Tren İstasyonu ve Yolcu Binası.....	108
Şekil 4.134-136. Kanlıca Tren İstasyonu ve Yolcu Binası.....	109
Şekil 4.137. Kanlıca Çavuş Lojmanı.....	110

Şekil 4.138-139. Yenifakılı Tren İstasyonu.....	111
Şekil 4.140-142. Yenifakılı Yolcu Binası.....	112
Şekil 4.143-145. Yenifakılı Yolcu Binası Cephe Detayı.....	113
Şekil 4.146-147. Yenifakılı Çavuş Lojmanı.....	114
Şekil 4.148-149. Malzeme Garajı.....	115
Şekil 4.150-151. Şeflik Binası .....	116
Şekil 4.152-153. Lojman Binası Cephe Görünümü.....	117
Şekil 4.154. Santral Binası .....	117
Şekil 4.155. Tek Daireli Lojman Batı-Kuzey Cephe Görünümü.....	118
Şekil 4.156-157. Yenifakılı Apartmanı .....	119
Şekil 4.158-159. Umumi Tuvalet Binası .....	119
Şekil 4.160. Fehimli Tren İstasyonu Uydu Görünümü .....	120
Şekil 4.161-162. Fehimli Yolcu Binası .....	120
Şekil 4.163. Fehimli Su Deposu .....	121
Şekil 5.1. Gökçebey Yolcu Binası .....	126
Şekil 5.2. Eskipazar Yolcu Binası .....	126
Şekil 5.3. Hanlı Yolcu Binası .....	127
Şekil 5.4. Yerköy Yolcu Binası .....	127
Şekil 5.5. Uşak Yolcu Binası .....	127
Şekil 5.6. 1980’li yıllarda Yerköy Yolcu Binası .....	132
Şekil 5.7-8. 1970’li yıllarda Yerköy Yolcu Binası .....	133

## EKLER LİSTESİ

<b>Ek 1.</b> Bozok Sancağında İskân Edilen Boy, Aşiret ve Oymaklar .....	143
<b>Ek 2.</b> Ankara-Yerköy-Kayseri Demiryolunu Gösterir Harita .....	157
<b>Ek 3.</b> Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarını Gösterir Harita .....	158
<b>Ek 4.</b> Yozgat Gar Binalarını Gösterir Tablo .....	159
<b>Ek5.</b> Yenişarhan Yolcu Binasına Ait Bina Fişi .....	163
<b>Ek 6.</b> Sekili Yolcu Binasına Ait Bina Fişi.....	164
<b>Ek 7.</b> Tatbekirli Yolcu Binasına Ait Bina Fişi.....	165
<b>Ek 8.</b> Yerköy Tren Garı 1997 Tarihli Vaziyet Planı.....	166
<b>Ek 9.</b> Yerköy Yolcu Binasına Ait Bina Fişi.....	167
<b>Ek 10.</b> Yerköy Tren İstasyonu Açılış Töreni (1925) .....	168
<b>Ek 11.</b> Karaosman Yolcu Binasına Ait Bina Fişi.....	169
<b>Ek 12.</b> Caferli Yolcu Binasına Ait Bina Fişi.....	170
<b>Ek 13.</b> Sarıkent Yolcu Binasına Ait Bina Fişi.....	171
<b>Ek 14.</b> Yenifakılı Yolcu Binasına Ait Bina Fişi .....	172
<b>Ek 15.</b> Fehimli Yolcu Binasına Ait Bina Fişi .....	173

## GİRİŞ

Bir ülkenin ulaşım ağı, siyasi, sosyal, kültürel ve iktisadi gelişimini etkileyen, aynı zamanda bölgenin sosyal, kültürel ve iktisadi seviyesini gösteren önemli bir araçtır. Demiryolu ulaşımı, insan ve eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasını sağlayan “ulaştırma araçları” içinde önemli bir yere sahiptir. Demiryolu; ulaşım amacına hizmet eden araçların tekerleklerinin raylardan ayrılmadan hareket edebilecekleri şekilde düzenlenen hatlar olarak tanımlanabilmektedir. İnsan ve hayvan gücünden yararlanılarak taş ve ahşap raylar üzerinde gerçekleştirilen taşımacılık yerini demir raylara bırakmıştır. Maden ocaklarında yük taşımak amacıyla kullanılan demiryollar, ilk olarak 1630’da İngiltere’de kullanılmış, Endüstri Devrimi sonucunda Avrupa’da hızla gelişim göstermiştir. Yapılacak bölgenin gelişmişlik durumuna göre farklılık gösteren demiryolunun projelendirilmesi Osmanlı Devleti’nde 1830’lu yıllara rastlansa da inşa çalışmaları yüzyıl ortalarında gerçekleşmiştir. 18.yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı Devleti’nde yaşanan askeri, ekonomik, sosyal bozulmalar ve gerekli bilgiye sahip teknik elemanların olmayışı km garantili demiryolu inşasında, yabancı devletlere çeşitli imtiyazlar verilmesine sebep olmuştur.

Cumhuriyet Dönemi’nin ilk yıllarında Türkiye’nin ulaşım altyapısı incelendiğinde Osmanlı’nın son dönemlerinde ihmal edilen yollarda, I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında oluşan tahribatlarla mücadele edildiği anlaşılmaktadır. Cumhuriyet yöneticileri, demiryolu ulaşımını siyasi, iktisadi, askeri, sosyal ve kültürel alanda ülkeyi ayağa kaldıracak planlamaların aracı olarak görmüşlerdir. Bunun neticesinde 17 Şubat 1923’te toplanan İzmir İktisat Kongresi’nde ele alınan konular arasında demiryolu inşa faaliyetlerine de yer verilmiştir. Dolayısıyla 1924-1939 yılları arasında yeni hatların inşası ve mevcut demiryollarının millileştirilmesi hedeflenmiştir. 4112 km’lik mevcut demiryolu hattının Başkent Ankara’nın

doğusunda yer alan önemli şehirlere bağlanmıyor olması, Cumhuriyetin ilk yıllarında Yapılması planlanan demiryollarının doğu yönünde gelişmesini sağlamıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk milli faaliyetlerinden birisi Ankara-Sivas demiryolu hattıdır. Söz konusu hattın hiçbir önemli merkeze uğramadan Sivas'a ulaşmasına karar verilse de çeşitli gerekçelerle güzergâh değiştirilmiş ve Kayseri üzerinden Sivas'a bağlanmıştır. Hattın Ankara-Kayseri kısmı 380 km'lik alanı kapsamaktadır. Söz konusu hat inşa edildiği dönemde 179-309 km'ler arasında Yozgat'tan Kayseri'ye ulaşmaktadır.

Bu tez çalışması, Yozgat sınırlarında bulunan gar binalarını incelemektedir. Yapılan çalışma sonucu inşa tarihinde Yozgat sınırlarında bulunan istasyonlarla birlikte çoğu günümüze ulaşmayan on üç durak ve gar binası tespit edilmiştir.

Bu tezin bölümleri şu şekildedir: GİRİŞ bölümünde genel bir konuya giriş metni, konunun amacı, kapsamı ve yönteminden bahsedilmiştir. BİRİNCİ BÖLÜM'de demiryolunun ortaya çıkışı ve Osmanlı Dönemi'nde demiryolu gelişimi hakkında bilgilere yer verilmiştir. İKİNCİ BÖLÜM'de Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikası ve uygulamaları ile dönemin siyasi, sosyal ve ekonomik koşullarına değinilmiştir. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM'de Yozgat'ın tarihçesi, coğrafi özellikleri ve etnik yapısı ele alınmıştır. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM'de Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Yozgat'ta inşası gerçekleşen gar binaları ayrı başlıklar altında, hat üzerindeki sıralarına göre ele alınmıştır. Bu başlıklar altında istasyonlar bünyesinde inşa edilen farklı işlevdeki yapıların mimari özellikleri, malzeme ve bezeme unsurları detaylı bir şekilde açıklanmıştır. BEŞİNCİ BÖLÜM'de Yozgat gar binaları ile ilgili bulgular, yolcu binaları ve diğer tesis yapıları değerlendirilmiştir. Bölümlerin sonrasında çalışmanın sonuçları, kullanılan kaynak listesi ve ekler kısmı yer almaktadır.

Bu tez ile Yozgat sınırlarında bulunan gar binalarının sayısı, inşa malzemesi ve yapım tekniği, yapıların inşa ve kullanım amaçları, mimari plan ve cephe düzenlemeleri gibi özellikleri belirlenmiştir. Özellikleri belirlenen yapıların benzerlik ve/veya farklılıkları karşılaştırılmış ve demiryolunun bölgenin gelişimine katkısı irdelenmiştir. Yapıların tarihsel, estetik ve kültürel değerleri ortaya konmuştur. Bu

yapıların korunma, tanıtım ve kullanılabilirliğini sürdürmesi için öneriler sunulmuştur.

Bu çalışma ile günümüz Yozgat ili sınırlarında yer alan, Cumhuriyet Dönemi gar binalarına odaklanılmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye sınırlarında inşası gerçekleşen diğer gar binaları bu çalışmanın kapsamına dahil değildir. Yozgat il sınırları dışında, Osmanlı Dönemi'nde ve Cumhuriyet Dönemi'nde Anadolu veya diğer bölgelerde inşası gerçekleşen demiryolları bu çalışmaya konu edilmemiştir.

### **Amaç ve Kapsam**

Tarih boyunca ulaşım, insanın hayatında önemli bir yere sahip olmuştur. Canlı veya nesnenin bir yerden başka bir yere taşınması için hızlı ve az maliyetli yollar aranmıştır. Zaman içerisinde kara, deniz, hava ve demiryolu bu ihtiyaç neticesinde değişim ve gelişim göstermiştir. Bu gelişmeler ulaşım ihtiyacını karşılamanın yanı sıra mimari, kültürel ve sanatsal estetik bakımından bir etki yaratmıştır. Örneğin; dönemin şartları göz önüne alındığında kara yolları bazı bölgelerde kervan güzergâhı olarak düzenlenmiş ve bu yolların geçtiği bölgelerde kervansaraylar gibi çeşitli mimari yapılar inşa edilmiştir. Dünyada yaşanan gelişmeler ulaşım alanında da kendini göstermiştir. Sanayi Devrimi ile buhar gücü yalnızca deniz taşımacılığında değil, lokomotiflerde de uygulama alanı bulmuştur. Önceleri insan veya hayvan gücünden yararlanan demiryolu ulaşımı, buhar gücünün kullanımı ile hız ve önem kazanmıştır. 19.yüzyılla birlikte hayatımızda geniş bir yer edinen demiryolu çalışmaları yalnızca sosyal ve siyasal anlamlar taşımayıp, o dönemin mimari kültürünü de yansıtmaktadır.

Osmanlı Dönemi'nde ulaşım açılan demiryolları ve demiryolu yapıları, yabancı şirketler imtiyazında ve çoğunlukla bu şirketlerce hazırlanan projelere göre mimari kimlik kazanmıştır. Araz (1995)'in aktarımına göre; "*istasyon binalarının, Orta Çağ'ın şehir kapıları ile aynı öneme sahip olduğunu; şehire ulaşanlar üzerinde olumlu veya olumsuz ilk izlenim etkisi yarattığını*" belirtir. Bu etki neticesinde demiryolunun geçtiği şehir, ticari ve sosyal yönden gelişebilme olasılığı taşır. Sadece ekonomik ve kültürel yönden değil içinde buldukları dönemin mimari özellikleri açısından da önemli bilgiler sunmaktadır (Yıldız, 2013). Bu nedenle gar binaları

üzerine literatüre eklenen her bir kaynak, yapılacak olan çalışmalara temel olacaktır. Yapılan araştırmada çalışmaların çoğunlukla, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen gar binalarında tip projelere ve büyük merkez yapılarına yönelmesi, demiryolu mimarisinin taşra uygulamalarına ait çalışmaların az olması; araştırmayı bu yöne çekmiştir.

Yozgat ili sınırlarından geçen demiryolu hattı üzerindeki yapıların inşa faaliyetleri ve kullanımı ile ilgili şimdiye kadar hiçbir çalışma yapılmamış olması neticesinde bölgede yer alan gar binalarının tespiti, dönemin mimari anlayışı, inşa sürecinden günümüze kadar olan süreçte yapıların işlev ve kullanım durumları ile bölgesel önemlerini araştırılması tezin bir diğer amacını oluşturur.

Bu amaçlar çerçevesinde tezin kapsamı Yozgat gar binaları ile sınırlı tutulmuş ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşası gerçekleşen bu gar binaları, Sanat Tarihi açısından ele alınmıştır.

## **Yöntem**

Kapsamlı bir şekilde yapılan literatür taramasında belirlenen konu üzerine daha önce yazılmış bir kaynağa rastlanmamıştır. Literatür taraması lokomotifin icadı, Sanayi Devrimi, Dünyada yaşanan gelişmeler, Osmanlı Dönemi ve bu dönemde gerçekleşen demiryolu çalışmaları, Cumhuriyet Dönemi ve dönemin demiryolu politikalarına ek Yozgat ve ilçelerinin tarihi üzerine yapılmıştır. Bu doğrultuda sadece Sanat Tarihi, Mimarlık Tarihi, Restorasyon değil aynı zamanda Coğrafya, Sosyoloji ve İktisat gibi alanlarda yazılan kaynaklar da taranmıştır.

Tez kapsamında araştırılacak gar binaları yerinde incelenmiş, yapılan restorasyon çalışmaları ve değişiklikler tespit edilmeye çalışılmıştır. T.C. Devlet Demiryolları (TCDD)'nin internet veri tabanı ve arşiv kaynakları incelenmiştir. Ayrıca Ankara, Eskişehir ve İstanbul gibi merkezlerde bulunan demiryolu müzelerinde sergi ve arşiv öğeleri araştırılmış, TBMM Kütüphanesi'nde yapılar ile ilgili belgeler taranmıştır. Yozgat gar binalarını çözümlmek adına Ankara- Kayseri demiryolu hattı boyunca ve Eskişehir, Konya, Niğde gibi bazı istasyonlardaki gar binaları incelenmiştir.

Bununla beraber BCA ve TBMM arşivlerinde Yozgat gar binaları ve Cumhuriyet dönemi demiryolu politikaları üzerine inceleme yapılmıştır.

Araştırmalar neticesinde çalışma kapsamında ulaşılan veriler TCDD arşiv kaynakları ile sınırlı kalmıştır. Ele alınan gar binalarından büyük bir çoğunluğunun günümüze ulaşmamış olması arazi çalışmaları ve arşiv belgelerindeki bazı uyumsuzluklar, istasyon yapılarının mevcut konumları üzerine bir harita çıkarmaya imkân tanımamaktadır. Özellikle yoğun yapılaşmanın yaşandığı Yerköy tren istasyonunda gar binalarının inşa edildikleri noktaları tespit etmek oldukça güçtür. Günümüze ulaşan yapılardan bazılarının ise erken tarihli gar binaları yıkıldıktan sonraki yıllarda farklı işlevlerle inşa edildiği görülür. Bu sebeple farklı bir zamanda, ele alınan gar binaları ile ilgili yapılacak bir restorasyon- restitüsyon çalışmasında bilgi kirliliğine yol açmamak adına, yapıların plan numaraları TCDD envanterine uygun olarak kullanılmıştır.

### **Yararlanılan Kaynaklar**

Çalışmamız kapsamındayapılan araştırma sonucunda, birçok yurt dışı ve yurt içi kaynak bulunmuştur. Bunlardan bilimsel olanlarının bir kısmı aşağıda sunulmuştur;

Aydemir (1993), doktora tezinde Osmanlı dönemini de kapsar şekilde Cumhuriyet Türkiye'sinde demiryolları üzerine alınan ve uygulanan politik kararlardan, açılan demiryolu hatlarından, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın oluşumundan ve bu konulardaki gelişmelerden bahseder. Cumhuriyet sonrası süreçte devletin önemli araçlarından olan demiryollarının kalkınma planındaki etkisini geniş bir şekilde ele almıştır.

Araz (1995), doktora tezinde 1856 tarihinde Osmanlı Dönemi'ndeki girişimlerden itibaren demiryolunun 1950 yılına kadar olan sürecinde; demiryolu mimarisini tanıtır, yolcu binaları üzerindeki değişimleri çizimler ve fotoğraflarla belgelemiştir. Demiryolu hatlarını ve mimarisini dönemlere ayırarak, yapıların strüktürel özelliklerini, malzeme, form-kütle kurgusu üzerinden tanımlamıştır.

Bozkurt (1988), kitabında demiryollarından bahsederek demiryolu kavramını açıklar. İstasyonların hatlara göre hangi kısımda bulunması gerektiği bilgisini sunarken, istasyon yapılarını fonksiyonellik bağlamında açıklar.

Erkan (2007), doktora tezinde demiryolu mimarisini geniş kapsamlı olarak incelemiş ve analiz etmiştir. Osmanlı Dönemi'nde inşası gerçekleştirilen Anadolu Demiryolu'nun inşa süreci ve kent kimliğine etkisinden bahsederek, Anadolu Demiryolu hattını bütüncül olarak ele almıştır.

Erkan ve Ahunbay (2008), makalelerinde Osmanlı İmparatorluğu'nda 1872-1896 yılları arasında Haydarpaşa-Konya arasındaki Anadolu Demiryolu üzerindeki yapıların korunma sorunlarını incelemektedir. Makalede öncelikle demiryolu mirası ve bu hat üzerindeki yapılardan hangilerinin bu kavram altında değerlendirilmeleri gerektiği tartışılmıştır. Anadolu Demiryolu mirası ve korunması üzerine önerilerde bulunulmuştur.

Yıldırım (2001), kitabında, 1923-1950 yılları arasında yapımı gerçekleşen demiryolu hatlarını, Cumhuriyet Dönemi'nin ulaşım politikalarını ele almıştır. Bununla birlikte 19. Yüzyıldan itibaren ulaşım açılan demiryollarını hatlar özelinde incelemiş, demiryollarının işletilmesi ve mali kaynakları hakkında detaylı bilgiler sunmuştur.

## BİRİNCİ BÖLÜM

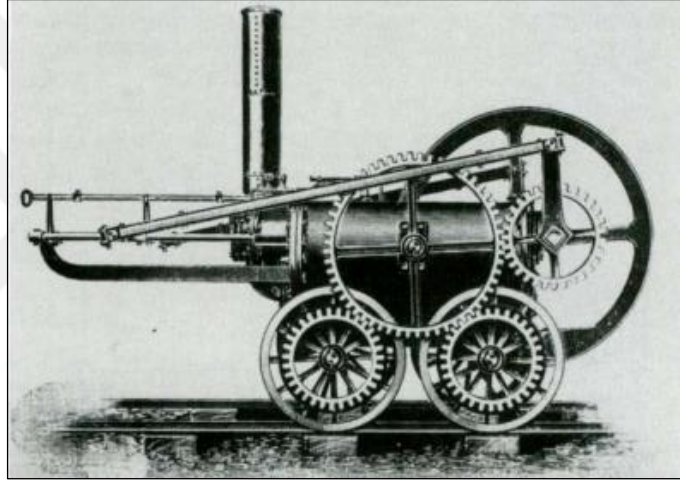
### DEMİRYOLU FAALİYETLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

#### 1.1.Demiryolu Faaliyetlerinin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Demiryolu, taşıtların demir raylar üzerinde hareket ettiği ulaşım sisteminin adıdır. Canlı veya nesnenin bir yerden başka bir yere taşınmasını sağlamak amacıyla, aracın tekerleklerinin raylardan ayrılmadan hareket etmesini sağlayan hatlardır (Erkan, 2007:7). Demiryolu uygulamasında kullanılan malzemelerde geçmişten günümüze farklılıklar görülmektedir. M.Ö. 2.bin yılda Babil’de saltanat arabaları için taş üzerinde yollar olduğu ve Roma İmparatorluğu’nda da benzer uygulamaların kullanıldığı bilinmektedir (Gürsoy, 2016:3). M.Ö. 6. yüzyılda Peloponnes’te taştan yapılmış “Diolkos” yolu, gemilerin taşınması amacıyla kullanılmıştır. 15.yüzyılda ahşap raylar kullanılırken ilerleyen yıllarda İngiltere’de maden ocaklarında demir yollar tercih edilmiştir. 17.yüzyıl başlarında İngiltere madenlerinde kömür, vagonlar vasıtasıyla raylar üzerinde taşınmıştır. Teknik bakımdan ilk demiryolu taşımacılığı, 1630’da “Tramvays” adı verilen araçla İngiltere’de sağlanmıştır (Erkan, 2007:7; Gürsoy, 2016:3). 18.yüzyıl başlarında kullanılan ahşap raylar sac levhalarla kaplanmış, yüzyıl ortalarında ahşap raylar yerini demir ray ve tekerleklere bırakmıştır. İlk demir ray 1767 yılında Shropshire’de Colebrook Dale’de kullanılmaya başlanmıştır (Erkan, 2007:7).

Modern anlamda ilk demiryolunun İngiltere’de ortaya çıkmasının ana nedeni Endüstri Devrimi’dir. Endüstri Devrimi sonucu hızla artan nüfus, açılan fabrikalar, limanlar ve kurulan yeni şehirlerin tüketimi tetikleme sonucu yeni ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyulmuştur. Sanayi Devrimi’yle farklı alanlarda kullanılan buhar gücü, 1802 yılında Richard Trevithick’in yaptığı lokomotifle demiryolu

ulaşımına uygulanmıştır (Akbulut, 2010:10) (şekil 1.1-2). Bu sayede tren ilk keztaşıma aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır (Kâhya, 1988:210). Christopher Blacket, Trevithick'in lokomotifini geliştirerek 1812'de kendi kendine hareket eden lokomotide dönüştürmüştür. Buharlı lokomotifler zaman içerisinde gelişen teknolojiyle 1851 yılında elektrikli, 1896'da ise dizel lokomotiflere dönüşür (Temizer, 2011:1193). Sanayi Devrimi'yle artan hammadde ihtiyaı ve yeni pazar arayışları demiryolu ile karşılık bulmuştur. Demiryolunun kullanımı ile hammadde temini hızlanmış, üretilen mamul yeni pazar alanlarına hızla taşınmıştır. Bununla birlikte demiryolunun geçtiği köy, kasaba ve şehirlerde hızlı kentleşme, üretim ve istihdamın artması, kültürel alışveriş gibi etkiler görülür.



şekil 1.1 Richard Trevithick'in İmal Ettiği Buharlı Lokomotif  
<https://belleten.gov.tr/tam-metin/2014/tur>



şekil 1.2. Richard Trevithick'in İmal Ettiği Buharlı Lokomotifin Bir Kopyası: National Waterfront Museum.  
<https://museum.wales/articles/1012/Richard-Trevithickrsquo-s-steam-locomotive/>

Stockton- Darlington hattının 1825 yılında açılması, modern anlamda ilk demiryolu örneği olarak literatürde genel kabul görmektedir. 1829 George Stephenson tarafından üretilen lokomotif, Liverpool-Manchester arasında hizmet vermeye başlamıştır (Şekil 1.3). İngiltere'den sonra demiryolu 1830 yılında Amerika'da, 1835'te Almanya ve Belçika'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da ise İtalya'da kullanılmaya başlanmıştır (Erkan, 2007:9). Yapıldıkları bölgenin ekonomisine göre gelişen demiryollar, Avrupa ve Amerika'da hızla gelişme göstererek büyük bir ulaşım ağı oluşturmuştur. 1860-1914 yılları arasında dünya genelinde demiryolu inşasının hız kazandığı görülür. 1860'lı yıllarda 108.000 km. olan demiryolu ağı 1914 yılına gelindiğinde 1.339.000 km. uzunluğa ulaşmıştır (Onur, 1953:7-61).



Şekil 1.3. Manchester Tren İstasyonu

<https://www.scienceandindustrymuseum.org.uk/about-us/we-are-changing#current-closures>

Ulaşımında demiryolunun kullanımı ve yaygınlaşmasında endüstriyel gelişmelerin etkili olduğu muhakkaktır. Erken örnek olarak değerlendirilen Liverpool-Manchester hattı, pamuğun merkezi olan Liverpool ile tekstil üretiminde öne çıkan Manchester arasında inşa edilmiştir (Schivelbusch,1986:90). Amerika'da ise tarım ve ulaşım, endüstrileşmeyi etkilemiş, demiryolu aracılığıyla yeni yerleşim alanları oluşturulmuştur. İngiliz mühendisler demiryolu inşasının önemini kavrayarak, 19.

yüzyılın ikinci yarısını İngiltere dışındaki ülkelerde demiryolu inşa etmekle geçirir. 19.yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen İskenderiye-Kahire, Rusçuk-Varna, Köstence-Çernavoda, İzmir-Aydın gibi Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu inşası İngilizler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu hatlarda kullanılacak malzemenin üretimi, İngiltere'nin endüstriyel gelişimine de hız kazandırmıştır (Erkan, 2007:10).

Fransızca'dan dilimize geçen ve beklemek anlamına gelen "istasyon"; bir demiryolu ağında trenlerin program gereği durabildiği, yolcu ve yük taşımacılığının sağlanması, işletme hizmetlerinin yerine getirmesi amacıyla hizmet eden yerlerdir. İstasyonların küçüklerine "durak", büyük yolcu tesis ve donatılarını içerenlerine ise "gar" denilmektedir. İstasyonların yerlerinin belirlenmesi işlevleriyle doğrudan ilgilidir. Bu bağlamda yük ve yolcu taşımacılığına ağırlık verilecek istasyonlar için yerleşim alanlarına yakın noktalar belirlenmiş ve hat üzerindeki yerlerine göre "ara, uç, kavşak, kesişme yeri" ya da "rıhtım-iskele" olarak isimlendirilmiştir. Buna göre ara istasyonlar, trenlerin her iki yönde gidiş-dönüş yapmalarına olanak tanır. Uç istasyonlar, trenlerin bir yönde giriş-çıkış yaptıkları istasyonlardır (Haydarpaşa Garı). Kavşak istasyonlar, bir hattın diğer hattan ayrıldığı noktalarda yer alan istasyonlardır. Kesişme yeri istasyonlarında ise iki ya da daha fazla hat kesişmektedir (Afyon Garı). Rıhtım istasyonlar, nehir, göl ya da deniz kenarlarına konumlanan istasyonlardır (Alsancak Garı), (Bozkurt, 1988:149).

Yolcu binaları 1., 2. ve 3. olarak üç gruba ayrılır. 1. sınıf yolcu binaları, büyük merkezlerde yerel ihtiyaca göre şekillenirler ve belirli bir tipe bağlı inşa edilmezler. 19.yüzyılda inşa edilen 2. sınıf binalarda yolcu ve haremlik bekleme salonları ayrıdır, mal deposu bulunur. 3. sınıf yolcu binalarında ise büro, gişe, bekleme salonu, mal deposu ve hela yer alır (Erkan, 2007:119). Yolcu binalarında zemin katta çoğunlukla gişe, bagaj yeri, bekleme salonu, makasçı odası, haberleşme yeri, personel odaları vardır. Binanın üst katları ise lojman olarak işlevlendirilmiştir. İstasyonlar çevresinde bulunan diğer yapı türleri ambarlar, vagon bakım ve tamir atölyeleri, su depoları, büfe ve lojmanlardır. Yolcu binaları istasyon arazisinin yerleşime yakın bölümlerine konumlanır (Bozkurt, 1988:151). Bir cephesi önünde yer alan cadde ile yerleşim yerine bağlanırken hat cephesinde yolcuların trene binme, inme ve beklemelerine

olanak tanıyan peronlar bulunur. Peronların üstü markiz (saçak) denilen örtülerle korunmuştur (Erkan, 2007:120).

Örneğin Alsancak-Basmane hatlarında inşa edilen yolcu binalarında İngiliz istasyonlarında olduğu gibi peronlarda, geniş açıklıklı çatı örtüleri (lal) kullanılmıştır. Fransız ve Almanların inşa ettikleri istasyon binalarında tip projeler uygulanmıştır. Takip eden yıllarda I. Ulusal Mimarlık Akımı gibi dönemini temsil eden yapılar inşa edilmiştir. Edirne ve Bandırma istasyonları bu gruba örnektir.

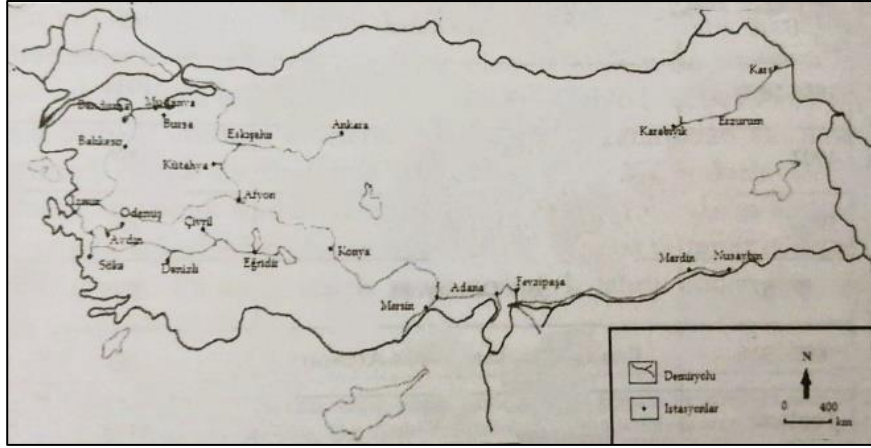
Osmanlı döneminde uygulanan 1., 2., 3. sınıf projelere ek olarak Cumhuriyet döneminde 4. sınıf proje ve bu sınıf projelerin alt tipleri uygulanmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen istasyon binalarında I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisi görülmektedir. Ancak 1926'dan sonra bu akımın Cumhuriyet ideolojisini tam yansıtmaması dolayısıyla, Modern Mimari Akım çerçevesinde yapılar tasarlanmaya başlanmıştır. Sivas, Malatya ve Diyarbakır istasyonları bu uygulamaya örnek oluşturur. Modern Mimari'nin etkisi 1940'lardan sonra azalmış ve II. Ulusal Mimarlık Akımı etkisinde yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. 1950'li yıllardan sonra karayolunun etkisi giderek artmış, demiryolu saf dışı bırakılmıştır (Erkan, 2007:120).

## **1.2. Osmanlı Dönemi'nde Demiryolu Faaliyetlerinin Gelişimi**

İlk örneklerinde taş veya ahşap kirişler üzerinde insan ve hayvan gücüyle hareketi sağlayan vagonlar olarak karşımıza çıkan demiryolu taşımacılığı, inşa edilecekleri ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre uygulama alanı bulmuştur. Demiryollar ilk andan itibaren Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmişse de teknik ve ekonomik yetersizlik sebebiyle hayata geçirilmesinde gecikmeler yaşanmıştır. Demiryollarının nakliyatta sağladığı kolaylık, Osmanlı devlet adamları tarafından yaşanan buhrandan kurtuluş vasıtası olarak görülmüştür. Osmanlı'da ilk teşebbüsler 1830 Haziran'ında başlamışsa da Devlet topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk demiryolu olan 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire hattı 1856 yılında kullanıma açılmıştır (Engin, 1993:37). İngiliz sermayesine bağlı bu ilk hattın ardından 4 Ekim 1860 tarihinde 66 kilometrelik Köstence- Çernova (Boğazköy) hattı, 7 Kasım 1866'da Rusçuk-Varna hattı 224 km. olarak işletmeye açılmıştır.

Anadolu'da hayata geçirilen ilk demiryolu İzmir-Aydın hattıdır. 1856'da yapımına başlanan bu hattın İzmir- Torbalı kısmı 1860 yılında, Torbalı-Celadkahve kısmı ise 1861 yılında ve hattın geri kalanı 1866 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır (Akbulut, 2010:107). İzmir'de faaliyet gösteren bu demiryolları zaman içerisinde Dinar, Denizli, Bandırma ve Afyon'a ulaşır. Osmanlı sınırlarında yabancı sermayeli bu hatlar dışında 1855 yılında Rumeli Demiryolları'nın inşası kararlaştırılmıştır. İstanbul'dan Belgrad'a uzanması istenilen hattın inşası Avrupa, Rusya ve Osmanlı arasında çıkar çatışmalarını beraberinde getirmiştir. Rusya'nın karşı çıkmasına rağmen 4 Haziran 1870'te Yedikule- Küçükçekmece hattıyla Rumeli Demiryolları yapımına başlanmıştır (Engin, 1993:65). Ancak Avusturyalı banker Baron Maurice Hirsch'e verilen imtiyazların uygulanmasında yaşanan aksaklıklar ve yüksek maliyet sebebiyle devlet eliyle demiryolu inşa etme düşüncesi öne çıkmıştır. Bu yaklaşım neticesinde İstanbul'u Basra'ya da bağlaması planlanan Haydarpaşa-İzmit hattı 91 km. olarak Ağustos 1873'te kullanıma açılmıştır.

Yapımına 1874'te başlanan Bursa-Mudanya hattının inşası, ekonomik sebeplerle yabancı sermayeye devredilmiş, söz konusu hat 1892'de işletmeye açılmıştır. Bunun yanında yapımına 1883 yılında başlanan Mersin-Adana hattı 1886'da (67 km), Selanik-İstanbul hattı 1896'da, Alaşehir-Afyon hattı ise 1897'de hizmete açılmıştır. İstanbul'u Paris, Viyana ve Berlin gibi Avrupa şehirlerine bağlayan Rumeli Demiryolları inşasıyla birlikte Anadolu'da devlet eliyle demiryolu inşa faaliyetleri başlamıştır. Aynı zamanda İstanbul'u Basra'ya bağlayan 4760 kilometrelik yolu tamamlayıcı ve geliştirici hatlar olarak 1890'da İzmit-Adapazarı, 27 Kasım 1892'de İzmit-Ankara (486 km), 1892'de Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara ve 1896'da Eskişehir-Konya hattı ulaşıma açılmıştır. Bu hatları takiben Alaşehir- Afyon hattı 1897'de (252 km), Afyon-Konya, Manisa-Soma-Bandırma hattı 1912'de kullanıma açılmıştır (Yılmaz, 2011:10), (Şekil 1.4).



**Şekil 1.4.** Osmanlı Dönemi'nde İnşa Edilen Demiryollarını Gösterir Harita, (Akbulut, 2010).

Osmanlı Devlet sınırlarında işletmeye açılan demiryollarının büyük bir çoğunluğu Devlet'in teknik ve ekonomik yetersizliği sebebiyle yabancı sermaye kaynaklı inşa edilmiştir. Demiryollarının inşa süreci ulaşımdaki hızı ve kolaylığı, büyük devletlerin çıkar çatışmalarını yönlendirdiği ve bu yolla imtiyaz elde etmek istediği bir alan haline gelmiştir. Örneğin İngiliz büyükelçisi Henry Layard, İstanbul'u Basra ve Bağdat'a bağlayacak yolun İngilizler tarafından inşa edilmesi durumunda; bölgenin emniyet altında olacağı ve Ruslara karşı korunacağını temin etmiştir. Osmanlı Devleti ise yabancı sermayeli inşa edilecek demiryollarının, inşa edileceği bölgede daha az tehlikeli gördüğü devletlere ihale etme eğilimindedir. Nitekim Suriye ve Lübnan bölgesinde yapılması planlanan demiryolunun inşası, daha az tehlikeli görülen Fransızlara verilmiştir (Akçakaya, 2022:37).

Yabancı sermayesi demiryolu aracılığı ile 19. yy'dan itibaren dış borçlanma ve sermaye yatırımı ile Osmanlı İmparatorluğu'na girmeye başlar. Yüzyılın ilk yarısında Avrupalı devletlerle imzalanan ticari sözleşmeler, Avrupa'nın aleyhine olan birtakım kısıtlamaları ortadan kaldırmış ve yabancı sermayeye ortam hazırlamıştır (Akçay, 2005:47; Sükan, 2014:198). Bu dönem imzalanan ve çeşitli imtiyazlara yol açan antlaşmaların başında 16 Ağustos 1838 tarihli Baltalimanı Antlaşması (1838 Serbest Ticaret Anlaşması) gelmektedir. Anlaşma 8 ana madde ve 3 ek maddeden oluşur. Maddelerin bazıları şunlardır:

*“ ...İkinci madde: İngiltere Kraliçesi ve Padişah'ın uyruğunda olanlar ve bunların hizmetlerinde bulunanlar bundan sonra Osmanlı ülkesinin her tarafında istisnasız*

*olarak Osmanlı Devleti mahsulü ve kaynak olarak (maden ocağı gibi) her cins ve çeşit satılacak ticari mal ve eşyayı satın alma hakkına sahiptir... ticaret malı satın alınması yahut satın alınmış ticaret malının bir yerden başka bir yere nakledilmesi için şehirdeki zabıta kuvveti ve yetkililer tarafından resmi yazı istenmesi ve alış usulü Osmanlı Devleti tarafından tamamen terk olunacaktır...*

*Üçüncü madde: İngiltere tüccarından veya adamlarından biri Osmanlı Devleti'nde yetişen bir mahsulü satın alıp yine Osmanlı Devleti toprakları içinde tüketilmek üzere satacağı ticaret malının, alım-satım zamanında alınması gereken vergiyi... Padişahlığın iç ticaretiyle ilgilenip daha çok ticaret yapma izni olan tüccar sınıfı gibi ödemelerine karar verilmiştir.*

*Dördüncü madde: İngiltere tüccarlarından yahut taraflarından biri başka bir bölgeye götürmek için Osmanlı Devleti'nde üretilen mahsulü ve kaynak olarak bir ticaret malı satın aldığı anda (maden gibi) o ticaret malına hiçbir vergi ve başka bir şey vermeden uygun bir iskeleye indirmeye izinli olup...iskeleye ulaştırdığında her türlü vergi vesaireye uygun olmak üzere kıymetinden %9 ve o ticaret malının iskeleden çıkışı sırasında eskiden olduğu gibi başkaca %3 gümrük vergisi alınması antlaşma ile kararlaştırılmış olmakla ancak bir iskelede satın alınıp adı geçen iskeleye ulaşması zamanında ticaret malı vergisi ödenmiş olan maldan çıkış sırasında yalnız gidiş vergisi olarak %3 vergi alınacaktır... ” (Muahedat Mecmuası, 1294).*

İngiltere ile yapılan bu ilk sözleşmeden sonra aynı haklardan yararlanmak isteyen diğer devletler de Osmanlı'ya yakınlaşmıştır. İmzalanan sözleşmelerle imtiyaz elde edenlerin bazıları şunlardır:

- 25 Kasım 1838 Fransa
- 18 Mayıs 1839 Lübeck, Bremen, Hamburg
- 31 Ocak 1840 İsveç- Norveç
- 14 Mart 1840 Hollanda
- 22 Ekim 1840 Prusya (18 Alman devleti adına)
- 1 Mayıs 1841 Danimarka, (Yücekök, 1969:406).

Başta İngiltere olmak üzere bu devletlerin, yalnızca hammadde üzerinden ticari çıkarlarla yetinmediği yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı topraklarındaki demiryolu çalışmaları ile İmparatorluktaki ulaşımı ele geçirmek istedikleri ve kazanmış oldukları ayrıcalıkları demiryolu inşası ile devam ettirme amacıyla oldukları görülür. Nitekim Anadolu'daki ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolu, İngilizler tarafından yapılmıştır. Bununla birlikte yabancı devletler demiryolu yapımı üzerinden kendi siyasi ve iktisadi menfaatlerini öne çıkarırken Osmanlı Devleti, sermayeci devlet ve Osmanlı'nın siyasi, iktisadi ve askeri çıkarları arasında bir denge kurmaya çalışmıştır. Bu yaklaşım sonucu Bağdat Demiryolları yapımı, Avrupa'da yeni bir denge unsuru olan Almanlara verilmiştir.

Osmanlı'da demiryolunun hizmet amaçları arasında, geçtiği noktalarda üretim ve ticaretin artırarak devlet gelirlerinin artması, iç ve dış tehditlere karşı merkezi otoritenin güçlenmesi düşüncesi öne çıkar. Bu düşüncelerle yapılması istenilen demiryollar için yabancı şirketlere çeşitli imtiyazlar verilmiştir. Yatırımcısı için büyük kâr garantili imtiyaz sözleşmeleri, 50-99 yıllık dönemler için imzalanmıştır.

Şirketlere demiryolu inşası için gerekli malzemenin Avrupa'dan gümrüksüz gelmesi, hattın geçtiği arazinin şirkete bedelsiz verilmesi, hat boyunca bazen 40-45 kilometrelik alandan çıkacak madenlerin işletme hakkı, devlet ormanları, yıllık kâr garantisi gibi imtiyazlar verilmiştir. Örneğin; İzmir-Aydın demiryolu inşası için hattın iki yanında 45 km alanda çıkacak madenlerin işletmesi 50 yıllığına sermayedarına bırakılmıştır<sup>1</sup> (Yıldırım, 2001:13). Rumeli demiryolları için imtiyazlar 99 yıl süreyle verilmiş, kilometre başına 15.500 bin frank garanti edilmiştir (Yıldırım, 2001:12). Osmanlı topraklarında yapımı tamamlanan hatlardan bazıları, verilen kilometre başı kâr garantisini karşılamamış olsa da demiryolu inşasında hedeflenen ekonomik katkı kısmen sağlanmıştır. 1840-1870'li yıllar arasında tarımsal gelir 8 kat artmıştır. Tarımsal üretimdeki artış ekonomik açıdan kısa sürede

---

<sup>1</sup> Sermayedar şirketle imzalanan sözleşme maddelerine göre değişmekle birlikte İzmir-Aydın hattı için 45 kilometrelik alan kullanım ve işletme hakkı verilmiştir. Osmanlı devleti tarafından km garantisi verilme de şirket sermayesinin %6'sı kadar kâr garanti edilmiştir. Bu oranın %7'den fazla olması halinde taraflar arasında eşit paylaşılacaktır. 50 yıl ve her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti şirketle anlaşarak demiryolunu satın alabilecektir.

bazı faydalar sağlamışsa da demiryolu aracılığıyla hammadde çıkışı, ülke içine mamul mal girişini hızlandırmıştır (Tamçelik, 2000:490).

Demiryolları yabancı ülkelerin Osmanlı Devleti üzerinde imtiyaz kazanma aracına dönüşmüştür. 19.yüzyılda demiryolunun hızla gelişim gösterdiği Avrupa’da demiryolu inşa çalışmaları, ihtiyaç duyulan hammaddeye ulaşma fırsatı sağlamıştır. Osmanlı Devleti iç sorunlar yaşadığı bu dönemde, emperyal devletler tarafından hammadde ihtiyacını karşılamak üzere yeni bir pazar olarak görülmüş ve Osmanlı’nın jeopolitik ve lojistik imkanları bu devletlerin hedef noktası olmuştur (Eşiyok, 2010:72). Örneğin Fransa; Suriye’yi ve Lübnan bölgesini, İngiltere; İskenderiye-Süveyş hattını, Almanlar ise Anadolu ve Bağdat hattını nüfuz kazanma aracı haline getirmişlerdir. Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz kazanma politikaları, sermayeci ülkeler arasında demiryolu inşası tartışmalarını başlatmıştır. 1892’de tamamlanan İzmit-Ankara hattı sonrası Osmanlı, Eskişehir-Konya demiryolu hattını da Almanlara ihale etmiştir. Hattın Afyon-Dinar üzerine uzatılma düşüncesi, İngilizler tarafından Aydın Demiryolu Şirketi’nin haklarını çiğnemiş olacağı baskılarıyla iptal edilmiştir (Ortaylı, 2008:49). Bu baskılar Anadolu’yu Bağdat ve Basra’ya bağlayacak hat üzerinde de devam etmiştir. Bağdat Demiryolu inşası için Osmanlı Devleti Alman Deutsche Bank ile anlaşmıştır<sup>2</sup> (Karal, 1988:466). Söz konusu hat için İngilizler Anadolu’yu İskenderun üzerinden daha cazip koşullarla Bağdat ve Basra’ya bağlamayı teklif etmişlerse de Almanların Konya-Bağdat projesi kabul edilmiştir. Nitekim 1899’da Bağdat Demiryolları için Almanlarla anlaşmaya varıldığı görülür. Ortadoğu’yu kendi nüfuz alanı olarak gören İngiltere söz konusu hattın Basra’ya ulaşacak olmasına karşı çıkmış ve hat Bağdat’ın ötesine geçememiştir.

Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleşen diğer demiryolları gibi Bağdat Demiryolu’nda da kilometre garantisi, hattın geçtiği devlet arazilerinin bedelsiz olarak şirkete devri, 20 kilometrelik alan içerisinde bulunan madenlerin işletilmesi, hat boyunca arkeolojik kazı yapma izni, Bağdat ve Basra’da liman yapma hakkı 99

---

<sup>2</sup>İzmit-Ankara hattı imtiyazı Deutsche Bank adına Alfred Kaula’ya verilmiştir. Bu banka bir diğer Alman bankasıyla anlaşarak “Anadolu Demiryolları Şirketi”ni kurmuştur.

yıl süreyle Almanlara verilmiştir. Bu imtiyazlara rağmen Bağdat Demiryolu sözleşmesi İngiliz ve Fransızlarla yapılan sözleşmelerden farklı maddeler de içermektedir. Sözleşmeye göre şirketin Osmanlı Devleti ve kurumlarıyla yapacağı yazışmaların dilinin Türkçe olması, şirket, kurum ve kişiler arasında yaşanacak anlaşmazlıkların Osmanlı mahkemesinde görülmesi, şirketin Harbiye Nezareti ile anlaşarak uygun yerlerde istasyonlar açması, isyan ve savaş durumunda önceliğin asker sevkiyatına verilmesi gibi konularda Osmanlı Devleti'nin önceki anlaşmalara göre daha dikkatli davrandığı anlaşılmaktadır (Taş, 2021:108-111).

Bağdat Demiryolu ihalesinin Almanlara verilmesinin ardından Osmanlı tarafından uzun zamandır planlanan, Hicaz Demiryolu yapım hazırlıklarına 2 Mayıs 1900 tarihinde başlanmıştır. Osmanlı topraklarındaki diğer demiryollarının aksine Hicaz Demiryolu'nun tamamen milli kaynaklarla finanse edilmesi ve Bağdat hattıyla birleşmesi planlanmıştır. II. Abdülhamid'in kendi hazinesinden 50 bin lira vermesi ile başlayan bağış kampanyası çok sayıda devlet erkanı, Hindistan, Fas, Rusya, Afrika, Avrupa, Amerika, Rumeli, Orta Asya'daki müslümanlar (Yılmaz,2011:16) ve ilk masraflar için Ziraat Bankası'ndan alınan kredi ile Hicaz Demiryolu inşa çalışmaları için gereken sermayenin bir bölümü sağlanmıştır (Gürsoy, 2016:2016). Tarihi Hac yolu boyunca yapılması planlanan hat için çalışmalar 1 Eylül 1900 tarihinde Kadem (Şam) mevkiinde yapılan resmî törenle başlamıştır. Hicaz Demiryolu'nda ilk olarak 1 Eylül 1901 tarihinde 11 kilometrelik Müzeyrib-Der'a hattı ulaşıma açılmıştır. Ardından 1 Eylül 1902 tarihinde Der'a-Zeka (79 km) hattı, 19 Kasım 1902'de Zeka-Amman hattı, 1 Eylül 1903'te Şam-Der'a (Müzeyrib) hattı açılmıştır. 460 km. uzunluğundaki Şam-Ma'an hattı 1 Eylül 1904'te tamamlanmıştır. Der'a-Hayfa hattının yapımına 1903 yılında başlanmış hat, Eylül 1905 tarihinde bitmiştir. 1906 yılına kadar Hicaz Demiryolu 750 kilometreye uzatılmıştır. Tebük-El-Ulâ (288 km) hattı ise 1907'de ulaşıma açılmıştır (Yılmaz,2011:18).

1900 yılında II. Abdülhamid tarafından Hicaz Demiryolu'nun yerli malzeme ve müslüman işçiler tarafından yapılacağı açıklanmışsa da sermaye ve malzeme temininde sorunlar yaşanmış, Amerika, İngiltere, Almanya ve Belçika'dan ray ve travers ithal edilmiştir. Hattın inşasında, teknik eleman eksikliği sonucu Alman ağırlıklı yabancı mühendisler çalıştırılmıştır. Demiryolunun ulaştığı El-Ulâ,

gayrimüslimlerin ayak basması yasak olan bölgenin başlangıcıdır. Bu sebeple hattın 323 kilometrelik El-Ulâ-Medîne-i Münevvere kısmı müslüman mühendisler tarafından inşa edilmiştir. Demiryolunun Medine-i Münevvere'ye yaklaştığı noktadan itibaren kutsala saygı düşüncesiyle ahşap traversler kullanılmış, rayların ses çıkarmasını engellemek amacıyla keçe döşenmiştir. Hattın bu kısmı 31 Temmuz 1908'de tamamlanmış, hat 1 Eylül 1908'de ulaşımına açılmıştır. Eylül 1908'de Hayfa hattının açılmasıyla birlikte Hicaz Demiryolu, 1464 kilometreye ulaşır (Akbulut, 2010:164).

Yapımı tamamlanan tüm bu hatlarla birlikte Osmanlı Dönemi'nde 4481 kilometresi Anadolu dışında kalan, toplamda 8619 km. uzunluğunda demiryolu inşa edilmiştir

## İKİNCİ BÖLÜM

### CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU POLİTİKASI

#### 2.1. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası ve Uygulamalar

Ulusal sınırlarda yapımı tamamlanan demiryolları 1856 yılından Cumhuriyet'in ilanına kadar olan süreçte siyasal, ekonomik, sosyal ve askeri hedeflerden uzak, Osmanlı'nın Avrupalı devletler tarafından sanayileşme hedeflerinin dışında tutulduğu ve sömürgeleştirildiğinin önemli kanıtlarından biridir. Avrupa ülkelerinde demiryolu inşası özellikle demir çelik sanayisinin büyümesini sağlarken, yeni pazarlar oluşmuş ve sermaye birikmiştir. Osmanlı sanayileşmesi Batı'da olduğu gibi gelişim gösterememiştir.

Türkiye Cumhuriyeti tarım ülkesi olmasına rağmen kendine yetemeyen, sanayisi çökmüş, madenleri yabancılar tarafından işletilen, dış borçlarla varlığını sürdüren, yabancıların elinde sömürgeye imkân sağlayan birbirine bağlanmamış demiryollarla, düşük milli gelir ve Osmanlı Devleti'nin çeşitli cephelerde savaşmak zorunda kalmasıyla yoksun yarı sömürgeleştirilmiş bir mirası devralmıştır. Kapalı bir ekonomik yapıya sahip ülkenin kaynaklarını kullanabilmesi ve kalkınması için iki önemli ilke benimsenmiştir. Bunlardan ilki yabancılar verilen imtiyazların kaldırılması, ikincisi ise ekonomik ve siyasi açıdan tam bağımsız bir ülke olmaktır.

Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasını anlamak için Türk Kurtuluş Savaşı yıllarında ülke ve demiryollarının koşullarına bakılmalıdır. Amerikan Komiseri Lewis Heck'in raporu Kurtuluş Savaşı başlarında ülkenin durumu hakkında

bilgiler sunar. Rapora göre; “Temmuz 1917’den itibaren hayat pahalılığında büyük bir artış yaşanmıştır. Birçok maddenin fiyatı yaklaşık %1000 oranında artış göstermiş, kaynakların azlığı, enflasyon ve abluka gibi nedenlerle ithal malların stokları erimiştir. Mütarekeden sonra Almanya’dan gelen kömürler ve stoklar tükenmiş, tramvay hizmeti Aralık ayının başlarında durmuştur. Hem kömür taşıması durmuş hem de tramvay kumpanyası tarifelerine %400 zam yapılmaması halinde çalışmayı durduracaklarını belirtmiştir. Kömürün olmayışından Boğaziçi ve diğer vapur seferleri kısıtlanmıştır” (Duru, 2020:3-7). Yakıt kıtlığı demiryolu taşımacılığını da etkilemiştir. Demiryollarının kısıtlı çalışması, kentin yiyecek ihtiyacını karşılaması bakımından önemlidir. Bununla birlikte raporda Konya’ya kadar demiryolu boyunca yeteri kadar hububat olduğu bilgisi aktarılır.

Yine 18.09.1919 tarihli bir rapor göre İstanbul ve Anadolu vergi ve gıda bakımından birbirinden ayrılmıştır. Komiser Ravndal raporunda; Anadolu demiryolunda bir köprünün asi kuvvetler tarafından havaya uçurulduğundan bahseder (Duru, 2020:37). 24. Tümen Komutanı Mahmut Bey’in 24.03.1919 tarihli raporundan bu köprünün Lefke (Osmaneli) Köprüsü olduğu ve İngiliz birliklerinin bölgeden çekilmesi sırasında tahrip edildiği anlaşılır (Gürel, 1989:4). 1920 yılına gelindiğinde ise İngiliz destekli Yunan ordusu Anadolu’nun içine doğru ilerlemeye başlamıştır. Yunan orduları 22 Haziran 1920 tarihli emirle Afyon’daki demiryolu kavşağını ele geçirmek için harekete geçmiştir (Duru, 2020:85). Uşak yönünde saldırıların başlaması sonucu Uşak-Afyon hattının işletmesi aksamaya başlar.

Garp Cephesi’nden gelen gizli ve zata mahsus emirde “*hattın Eskişehir-Ankara ve Alaşehir-Konya olacak şekilde iki bölük kalabilecek hatlara taşınacak malzemelerin cins ve miktarının Genel Müdürlüğe bırakılması ve Yunanlıların eline geçebilecek hatlarda vagon veya lokomotif kalmaması ve Eskişehir-Ankara hattının her zaman güvenle işletilmesi gerektiği*” bildirilmişse de iki lokomotif ve yetmiş vagon Uşak’ta kalmış ve Yunan ordusunun eline geçmiştir (Gürel, 1989:18-19). Yunan ordusu Alaşehir’den geri çekilme yollarını kesmiştir. Ayrıca burada lokomotif ve vagonlar, savaş malzemeleri, geniş ölçüde yiyecek ve giyecek malzemeler Yunan ordusunun eline geçmiştir (Duru,2020:117). Yunan orduları demiryolu boyunca İzmir’den Bandırma’ya ilerlemiş burada karaya çıkan kuvvetlerle birleşmiştir. Türk ordusu

İzmir-Bandırma demiryolunun kontrolünü kaybetmiş, Bandırma-Balıkesir demiryolu üzerinde 15 ağır top, yüz kadar vagon, beş büyük lokomotif ve çok sayıda savaş malzemesini kaybetmiştir.

Ülkenin işgal altında geçen yıllarında demiryollarında meydana gelen bazı olaylar yukarıda bahsedildiği gibidir. Kurtuluş Savaşı yıllarında asker sevkiyatı, silah sevkiyatı ve tahıl sevkiyatı gibi konuların hızla ve güvenle gerçekleşmesi gerekliliği; dönemin şartlarına göre bunun en hızlı yolunun demiryolu aracılığıyla sağlanıyor olması, demiryollarının bu süreçte kritik öneme sahip olsalar da yabancı sermaye ile yapılıp işletiliyor olması Türk ordusunun çeşitli zorluklar yaşamasına sebep olmuş ve demiryollarının millileştirilmesi önemle dikkat çekmiştir.

Yeni kurulan devletin, yaşadığı tahribatlar sonrasında ayağa kaldırılma girişimleri arasında milli demiryolu politikası önemli bir yere sahiptir. İzmir İktisat Kongresi'yle (1923) temelleri şekillenen programda öncelikle yabancıların denetiminde olan ulaşım ve iletişim sistemlerinin devletleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Demiryolları, ulusal hareketin en önemli amaçlarından biri olmuştur. Oluşturulan programda demiryolların ülkenin uzak şehirlerinin, merkeze bağlanması ve mevcut demiryollarının devletleştirilmesi planlanmıştır (İnan, 1989:14). Lozan Konferansı'nda (1923) Batı Anadolu'da 1312 km, Orta ve Kuzey Anadolu'da 2315 km, kalan kısımlar ise Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da bulunan toplam 4138 km. demiryolu devredilmiştir (İnan, 1989:47). Yabancı denetiminde olan demiryollarının tamamına yakını 15 yıl içerisinde millileştirilmiştir. Yabancılar tarafından düşük standartlarda inşa edilen ve çeşitli tahribatlar yaşayan demiryolları 1920-1926 yılları arasında çoğunlukla asker gücü kullanılarak yenilenmiş ve onarılmıştır (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının 1927 Senesindeki Vaziyetini Gösterir Harita (Cumhuriyet Gazetesi, 1936).

Dünya ve Türkiye’de demiryolunun gelişimi yalnızca ulaşım alanında değil aynı zamanda mimarinin tarihsel gelişim süreci içerisinde, demiryolu mimarisinin de gelişimine etki etmiştir. Onur (1953) bu gelişimi üç kısma ayırır, bunlar;

- 1.Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (1856-1923)
- 2.Cumhuriyet’in ilk 25 Yıllık Dönemi (1923-1950)
- 3.1950 ve sonrası (Onur, 1953:12-59).

Akbulut ise bu gelişimi,

- 1.1923-1950 Dönemi,
- 2.1950-1963 Dönemi,
- 3.1960 ve sonrası (Akbulut, 2010:274-214), şeklinde gruplandırır.

Cumhuriyet döneminde demiryollarının millileştirilmesi politikası demiryolu mimarisinin gelişiminde de büyük etkiye sebep olmuştur. 1922-1927 yıllarında Türkiye Cumhuriyeti sınırlı kaynaklarla demiryolu faaliyetleri sürdürmekteyken, 1927-1933 yılları arasında yabancı müteahhitlerle demiryolu çalışmalarına devam etmiştir (Dervişoğlu, 2008:101).

Devlet demiryolu politikasının ilk adımı olarak 24 Mayıs 1924’te Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatları ve Haydarpaşa limanı satın alınmıştır. İzmir İktisat Kongresi’nde alınan kararlar kapsamında demiryolu taşımacılığı ülkenin temel ulaşım sistemi kabul edilmiş, bu amaçları yerine getirmek üzere 1927’de Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü (DDY) kurulmuştur (TBMM, Kavânîn Mecmuası, 1927:197). Kurumun adı 1931 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü şeklinde değiştirilmiştir<sup>3</sup>. Daha önce işletmeye açılan yabancı sermayeli demiryollarının millileştirilmesi 1928, 1934, 1935, 1937 yıllarında çıkarılan yasalar neticesinde, 429

---

<sup>3</sup> Kanun ile kuruluşun merkez teşkilatında değişiklik yapılmış ve inşaat dairesi doğrudan Nâfia Vekâleti’ne bağlanmıştır. bkz. 1.6.1931 Tarih ve 1818 Numaralı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1931 Malî Senesi Haziran Ayına Ait Muvakkat Bütçe Kanunu.

milyon İsviçre frangı, 162,5 milyon Fransız frangı ve 1,8 milyon İngiliz lirası ödenerek satın alınmıştır ([www.tcdd.com](http://www.tcdd.com)).

1932-1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. beş yıllık sanayileşme planına uygun olarak makine, kömür ve demir-çelik sanayilerine öncelik verilmiştir. Sanayi için gerekli olan ucuz ve hızlı taşınma ihtiyacı neticesinde demiryolu yatırımları artmıştır. 1923-1950 yılları arasında gerçekleşen demiryolu çalışmaları sırasıyla şu şekilde gerçekleşmiştir;

- 1930 Ankara-Kayseri-Sivas hattı
- 1931 Kütahya-Balıkesir hattı
- 1932 Samsun-Kalın hattı
- 1933 Kardeşgediği-Boğazköprü hattı
- 1936 Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattı
- 1937 Afyon-Antalya, Filyos-Zonguldak, Çetinkaya-Malatya hatları
- 1939 Sivas-Erzurum hattı
- 1943 Zonguldak-Kozlu hattı
- 1944 Diyarbakır-Cizre-Irmak hatları işletmeye açılmıştır (Onur, 1953:13-55).

Türkiye demiryolu yapımında; ülkenin doğusuna demiryolu döşemek, kısa ve bağlantısız hatları birbirine bağlamak, endüstrinin gelişmesi için üretim bölgelerine ve limanlara demiryollarının uzatılması olmak üzere üç temel amaç benimsemiştir<sup>4</sup> (Akbulut, 2010:177-178). Demiryolu yapımında en önemli sorunun sermaye olduğu gözlemlenir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin borçlarını ödemeyi kabul etmek zorunda kalması sonucu, ülke yatırımlarında yabancı sermayeye duyulan ihtiyaç artmıştır. I. Dünya Savaşı'ndan sonra bölgede aktif siyaset izleme kararı alan Amerika, Chester Projesini Türkiye Cumhuriyeti'ne sunmuştur. Proje kapsamında Amerika; Bitlis, Erzurum, Van ve Musul

---

<sup>4</sup> Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak, ülkede ekonomik kalkınma ile birlikte sosyal kalkınmayı da gerçekleştirmek, milli güvenliğin gerektirdiği bir biçimde demiryolu ağına sahip olmak...

bölgelerindeki petrol ve hammadde kaynaklarını işletecek, demiryolu ve liman inşasında Amerikan malzemesi kullanacak ve böylece yeni bir pazar alanı oluşturularak, kendi topraklarında nüfus gücü oluşturan Ermeniler için ileride Ermenistan adında bir devlet kurabilmesi sağlanacaktı. Bu amaçlar doğrultusunda proje Türkiye'nin, demiryolu hattının uzatılması ve yerinin belirlenmesine katkı sunması ve yaşanacak anlaşmazlıklarda Türk mahkemesinin müdahil olması maddeleri dışında Osmanlı'ya sunulduğu şeklini büyük ölçüde korumuştur (Deny, 1960:109). Amerika için Türkiye'nin Musul-Kerkük bölgesindeki petroleri kaybetmesiyle Chester Projesi önemini yitirmiş, anlaşma 1923 yılında TBMM tarafından feshedilmiştir. Chester Projesi hayata geçirilmemişse de projede belirtilen hatların büyük kısmı ulusal politika kapsamında tamamlanarak demiryolları kullanıma açılmıştır.

I.Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında Ankara'nın doğusunda demiryolu bulunmaması kaynaklı büyük zorluklarla karşılaştığı anlaşılır. Bu bağlamda Cumhuriyet'in ilanından sonra ele alınan ilk demiryolu Ankara-Sivas hattıdır. Söz konusu demiryolu imtiyazı ilk olarak 1893'te Haydarpaşa- Ankara hattını Kayseri'ye kadar uzatacak olan Ankara-Kayseri demiryolu projesiyle Almanlara verilmiştir. İzmit-Ankara hattının yapımı devam ederken Eskişehir- Konya, Ankara-Kayseri demiryolu inşası da Deutsche Bank'a verilmiş, sözleşmede Ankara-Kayseri demiryolu inşası için gerekli etütün yapılp, iki tarafın da onayı alındıktan sonra başlanacağı belirtilmişse de Rusya'nın karşı çıkması üzerine hattın inşasına başlanmamıştır<sup>5</sup> (Yıldırım, 2001:15-16).

Türk demiryollarının ülkenin doğu ve batısını, kuzey ve güneyini birbirine bağlayacak, ekonomik olarak gelişmiş bölgelerle gelişmemiş bölgeler arasında bağlantı sağlayacak stratejik hatlar olarak planlandığı görülür. Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancılar tarafından tahrip edilen hatların onarımı ve yenilenme çalışmaları devam ederken, diğer bir tarafta Cumhuriyet Dönemi'nin ilk demiryolu olan Ankara-Yahşihan-Yerköy hattı inşasına başlanmıştır. Toplanan vergilerle

---

<sup>5</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından yapımı gerçekleşen demiryolu hattında, ilk tren Ocak 1893 tarihinde Ankara'ya ulaşmıştır.

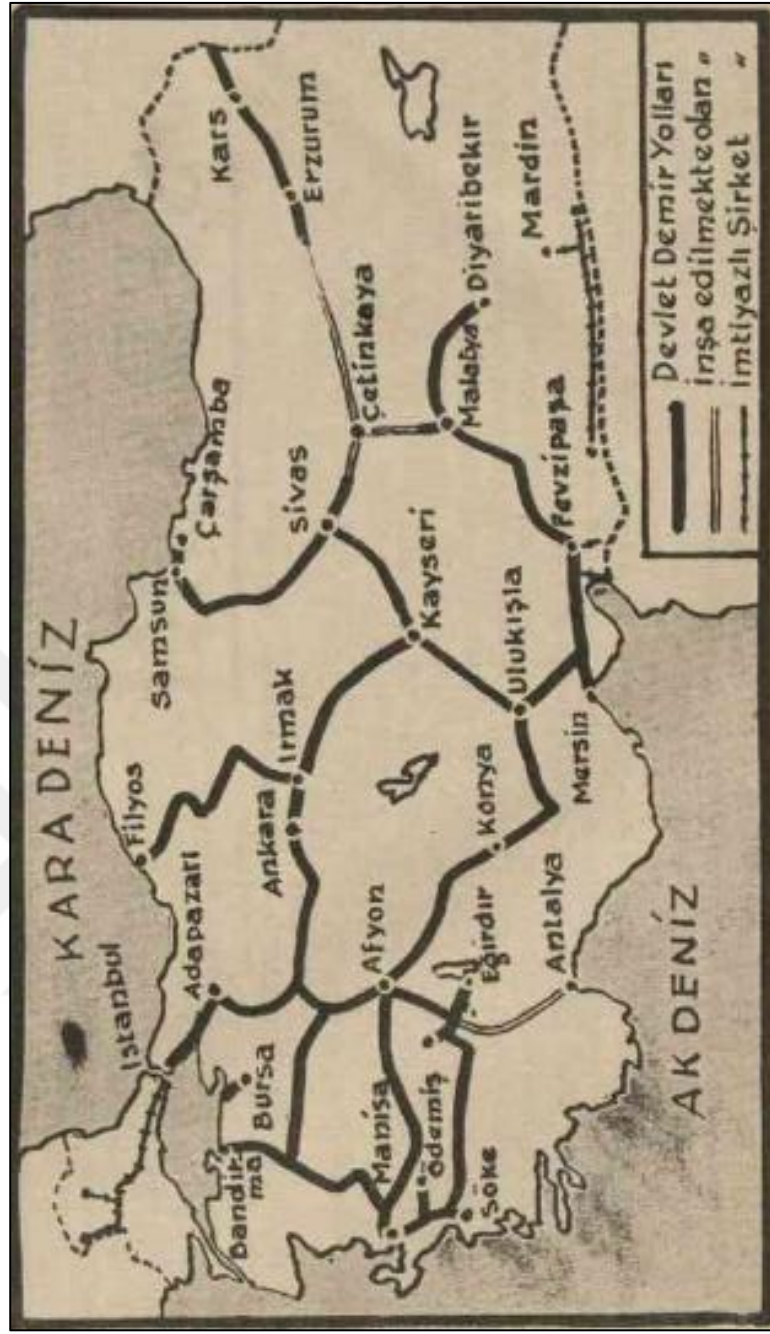
finans edilen hat 20 Kasım 1925 tarihinde Yerköy istasyonunun tamamlanmasıyla ulaşım açılmıştır.

Yeni yapılacak demiryolları için TBMM’de 23 Mart 1924 ve 449 numaralı kanun ile 65 milyon liralık bütçe oluşturulmuştur<sup>6</sup> (TBMM Kavânîn Mecmuası, 1931:287). 10 Ekim 1924 tarihinde Ankara-İzzettin güzergahı dar hattının, normal hatta dönüştürülmesiyle demiryolu inşasına başlanır. İnşası Türk müteahhitler tarafından gerçekleştirilen hattın 86 kilometrelik Ankara-Yahşihan kısmı 17 Nisan 1925’te (Cumhuriyet, 1925; T.C. Nâfia Vekâleti, 1933), Yahşihan-Yerköy hattı ise 115 km. olarak 20 Kasım 1925 tarihinde ulaşım açılmıştır (Yıldırım, 2001:75-76; T.C. Nâfia Vekâleti, 1933). Başlangıçta Ankara’dan direkt Sivas’a ulaşması planlanan demiryolu hattının önemli merkezlere uğramaması ve bu güzergahın maliyetli olması sebebiyle hat Ankara-Kayseri yönünde güneye yönelmiştir (T.C. Nâfia Vekâleti, 1933). 380 kilometre uzunluğa ulaşan Ankara-Kayseri demiryolu 29 Mayıs 1927 tarihinde Başvekil İsmet İnönü’nün katıldığı törenle açılmıştır.

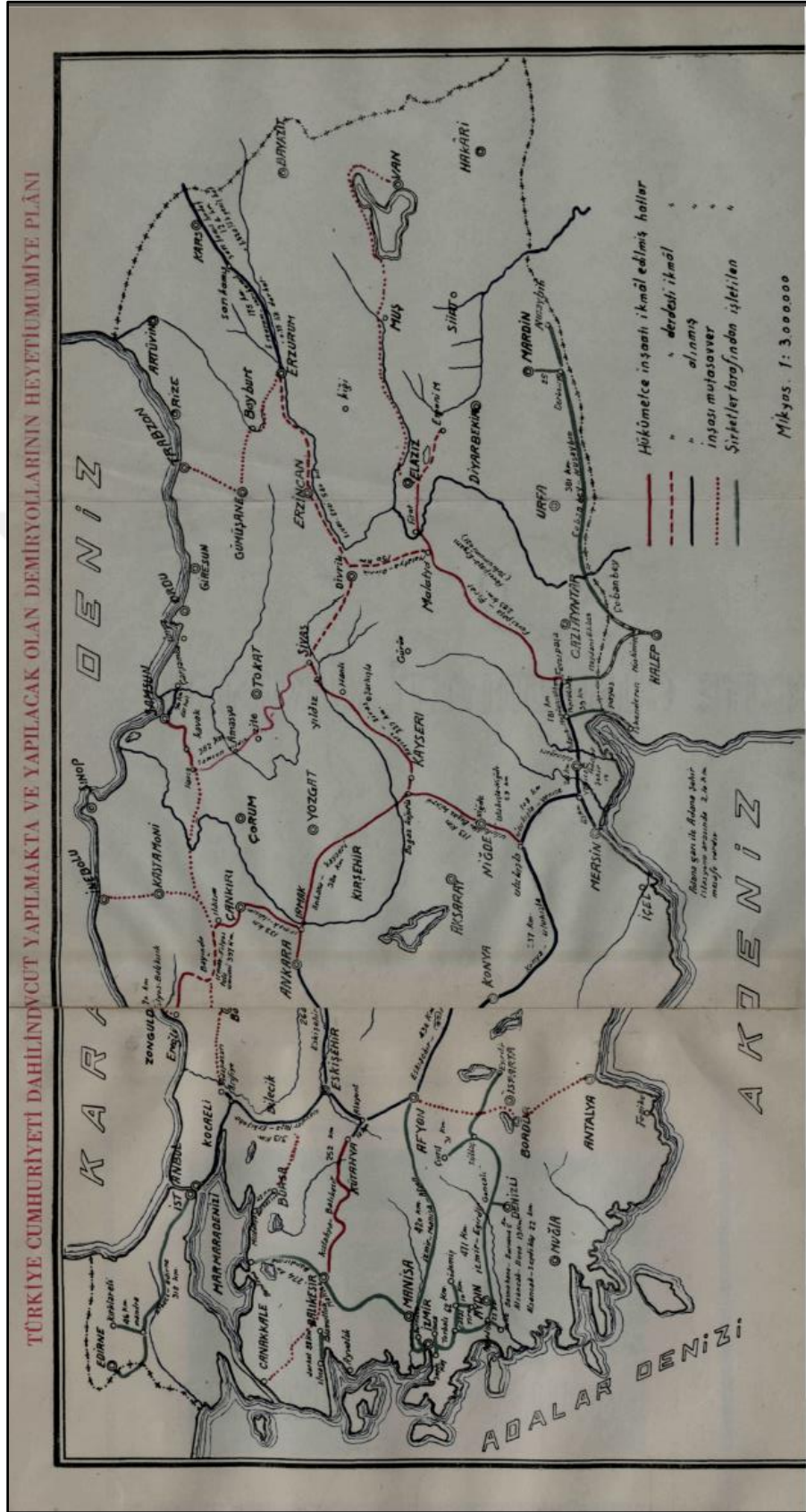
Türkiye’deki demiryolu yapımının 1929 yılında yaşanan dünya ekonomik buhranından daha az ölçüde etkilendiği 1930 yılında Kayseri-Sivas, 1931 yılında Irmak-Çankırı, 1932’de Sivas-Samsun Kütahya-Balıkesir ve 1933 yılında tamamlanan Kardeşgediği-Boğazköprü hatlarında inşa faaliyetlerinin devam etmesi ve ulaşım açılmasından anlaşılmaktadır (Yıldırım, 2001:77-82). Bu ekonomik buhrana rağmen demiryolu inşasının devam etmesi, Türkiye’nin bu konudaki kararlılığını göstermesi bakımından önemlidir. Türkiye’de 1925-1933 yılları arasında 2048 km. olan demiryolu ağı, Atatürk’ün ölümüne kadar yıllık ortalama 205,7 km. uzatılarak toplamda 3055,8 kilometreye ulaşmıştır. Böylece yabancılardan satın alınan demiryollarla birlikte ülkenin ray uzunluğu 7324 kilometreye ulaşmıştır (**Şekil 2.2-3**).

---

<sup>6</sup> Bkz. 23 Mart 1924 Tarihli ve 449 Numaralı Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryollarının İnşası hakkında Kanun.









Şekil 2.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının 1936 Senesindeki Vaziyetini Gösterir Harita (Cumhuriyet Gazetesi, 1936).



Şekil 2.3. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk 10 Yılında Mevcut, Yapılmakta ve Yapılacak Olan Demiryolu Hatları (T.C. Nafia Vekâleti, 1933).

Demiryolu inşasının devamlılığı hizmet için ihtiyaç duyulan gar binalarının yapımının da artmasına neden olmuştur. Osmanlı Dönemi'nde demiryolu mimarisinin gelişimine katkı sunan Türk ve yabancı mimarlar, Cumhuriyet Dönemi'nin mimari üsluplarını gösteren yapılar inşa etmeye devam etmiştir. 1923-1930 yılları arasında etkisini gösteren I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkileri demiryolu mimarisinde de görülür. 1940'lı yıllarda ise tüm kamu yapılarında olduğu gibi bu alanda da II. Ulusal Mimarlık akımının yansımaları görülmeye başlanır. Osmanlı motiflerinin yoğun kullanıldığı I. Ulusal Akım'ın karakteristiği kemerler, yüzey bezemeleri, saçak düzenlemeleri gibi unsurlar banka binası, hükümet konağı, postane, lise yapısı, yolcu binası ve lojman binalarında görülür. Türk mimarlardan Mimar Kemalettin ve Mimar Muzaffer'in yaptığı Ankara Gazi İstasyonu ve Edirne Karaağaç Tren garı bu dönemin yapılarına örnek teşkil eder. Bununla birlikte 1930'lardan sonra modern mimari geleneksel öğelerle harmanlanarak uluslararası ilkelerle kamu yapıları inşa edilmiştir. Sivas, Malatya ve Diyarbakır istasyonları bu grup yapılara örnek verilebilir (Araz, 1995:244-249).

Ankara-Kayseri hattı üzerindeki yapıların büyük çoğunluğu milli üsluptan farklı bir mimari dille ele alınmıştır. Bu farkların oluşmasında hattın yapımına yabancı şirketlerce başlanıp, Türk mimarlar tarafından tamamlanmış olmalarının etkisi vardır. Osmanlı döneminde Fransız bir şirket tarafından projelendirilen, 1. Dünya Savaşı sebebiyle tamamlanamayan ve daha sonra Belçikalılara ihale edilen Ankara-Kayseri demiryolunun Türk mimarlarca tamamlanmış olması bu etkinin temel nedenidir. (Araz, 1995:20-21). Bu dönemde tip proje ile inşa edilen hatlar arasında Sivas-Samsun, Zonguldak-Irmak, Kütahya-Balıkesir, Afyon-Karakuyu ve Kayseri-Ulukışla hatları sayılabilir. Söz konusu hatlar üzerinde tip proje uygulanan yolcu binaları ise Şefaati, Niğde, Karabük, İsmetpaşa, Sandıklı, Çatalağzı, Kırıkkale ve Dursunbey'dir. Yolcu binalarının genel karakteristik özellikleri incelendiğinde kemerli girişlerin her iki tarafında açıklığı çevreleyen geniş taş kütleler, binaların köşelerine uygulanan taş kaplamalar, ahşap kapı ve pencere kanatları, geniş saçak uygulamaları ve ana kütlelerin kısa kenarlarına eklenen kütlelerin beşik veya kırma çatı ile örtülü olması özellikleri sayılabilir. Yolcu binalarının bu özelliği Araz (1995:180)'a göre 1912-1918 yılları arasında İstanbul banliyö yapılarını andırır (Şekil 2.4).

CEPHE	Ankara-Kayseri Hattı Tip Projesi	Samsun-Sivas Hattı Tip Projesi	Zonguldak-Irmak, Kütahya-Bahkesir, Ulukışla-Kayseri, Afyon-Karakuyu Hattı Tip Projesi
Ön Cephe			
Yan Cephe			

Şekil 2.4. Cumhuriyet Dönemi Tip Proje Örnekleri (Araz, 1995).

Tip proje ile yolcu binası inşa çalışmaları Cumhuriyet Dönemi'nde de devam eder. Bu dönemde yerli mimarlar tarafından gerçekleştirilen inşa faaliyetlerine ek olarak yabancı şirketlerin çalışmaları da hızla devam etmektedir. Bunlardan biri NYDQVIST HOLM (İsveç) şirkettir. NYDQVIST-HOLM (NOHAB) & KAMPSAX şirketi 1926 yılında Fevzipaşa-Malatya-Ergani-Diyarbakır demiryolu hattını tasarlamış ve anlaşma 7 Şubat 1927'de resmiyete dökülmüştür (Suedo-Danois, 1937:23-24). Sözleşmenin içeriği şu şekildedir;

*“Ankara-Ereğli hattı ve Keller (Fevzipaşa)-Diyarbakır-Ergani hattı olmak üzere iki demiryolu hattı ve Ereğli’de bir liman inşasının Danimarka Kampsax mühendisleri ve İsveçli NOHAB firmasının ürettiği sanayi ürünlerinin teslimi,*

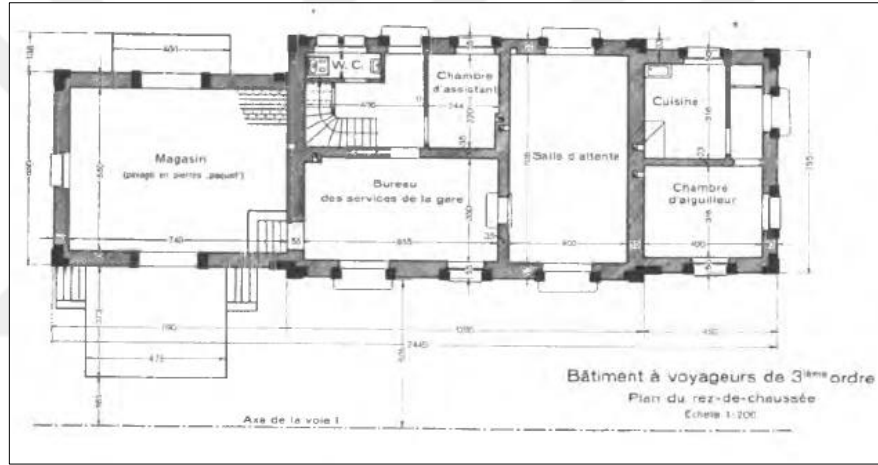
*NOHAB tarafından 1500 vagon 100 lokomotif teslimi,*

*585 km.’lik Ankara-Ereğli hattı, mevcut Ankara-Kayseri hattı üzerinde ve Karadeniz’de Ereğli’ye yakın olacaktır. Bu hattı ilerletmek için Kuzeydoğuda bir şube inşa edilmesi gereklidir.*

*İkinci demiryolu hattı Keller-Diyarbakır, Keller istasyonundan kalkacak ve Bağdat demiryolu üzerinde bulunacaktır. Suriye sınırının yakınından geçerek Kürtlerin yaşadığı bölge Diyarbakır şehrine geçiyor. Bahsi geçen imarın yaklaşık 80 km. çapındaki bir alanda mevcut olan Ergani bakır madenleri için hizmet vermesi planlanmıştır (Suedo-Danois, 1937:22; NOHAB- Kampsax, 1937:21-29)<sup>7</sup>.*

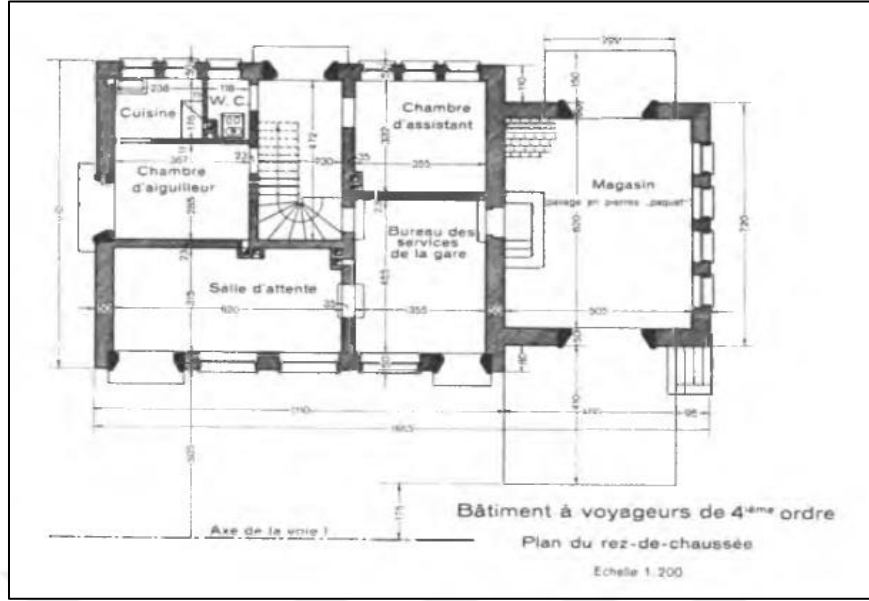
<sup>7</sup> Sözleşmede yer alan projeler 1935 yılına kadar tamamlanmıştır.

Bu hatlarda İsveçli şirket tarafından inşa edilen yolcu binaları 3.ve 4.sınıf yapılarıdır. 3.sınıf yolcu binalarının karakteristik özellikleri incelendiğinde iki katlı ana kütlelerin, kısa kenarlarından eklenen tek katlı birimlerle üçlü bir tasarıma sahip olduğu görülür. Kısa kenarlardaki kütlelerden biri ambar olarak işlevlendirilir ve bu tek katlı bölümler geniş saçaklı kırma çatı ile sonlanır. Birinci katları lojman olarak işlevlendirilen bu binaların cephelerinde sivri kemerli açıklıklar, köşe payandaları, kapı ve pencere açıklıklarının kesme taş malzemeli, taşıntılı profillerle çerçeve içine alındığı ve çoğunlukla cephe boyunca yer alan açıklıkların taşıntılı bir silme ile birbirine bağlandığı bir tasarım uygulanır. Bu grup yapılar il ve ilçe merkezlerinde uygulama alanı bulmuşlardır (Şekil 2.5.).



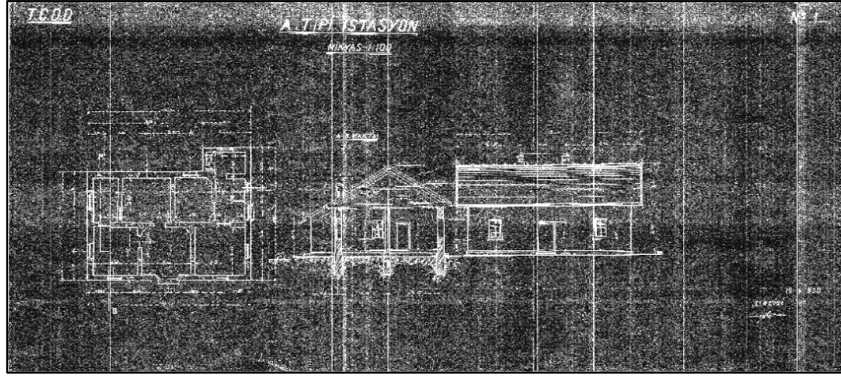
Şekil 2.5 NOHAB 3.Sınıf Yolcu Binalarına Ait Plan Örneği (NOHAB, 1937).

4.sınıf yolcu binaları ise çoğunlukla kasaba ve köylerde uygulama alanı bulmuştur. Bu grup yapılar iki katlı ana gövdeye eklenen ambar yapısından oluşur. Birinci katları lojman olarak işlevlendirilirler. Cephe tasarımları daha sade tutulmakla birlikte örtü katlarında geniş saçaklı beşik çatı uygulandığı görülür (Şekil 2.6.).

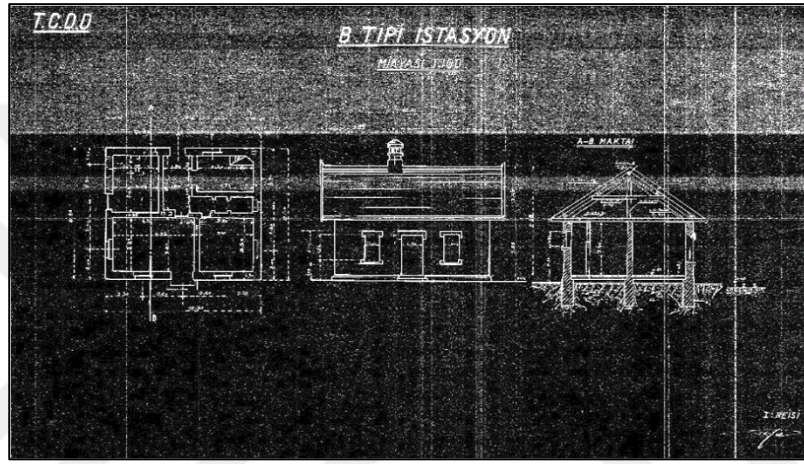


Şekil 2.6. NOHAB 4. Sınıf Yolcu Binasına Ait Plan Örneği (NOHAB, 1937).

NOHAB tip projelerinden başka 19.04.1930 yılında TCDD personeli tarafından ihtiyaç duyulan yerlerde uygulanmak üzere A-B-C tipi proje hazırlanmıştır. Bu tip yapıların köylerde bulunan tren duraklarında uygulandığı görülür. 4. Sınıf yolcu binaları nüfusu biraz daha fazla köylerde, kasabalarda uygulanırken, A-B-C tipi binalar çok daha az nüfusa sahip köylerde sınırlı sayıda örnekle uygulama alanı bulmuştur. Bu yapılar küçük ölçekli tek katlı binalar olarak projelendirilmiştir. Uygulanan örneklerde ise daha büyük ölçekli istasyonlarda olduğu gibi iki katlı kısımların da olduğu görülür. A grubu yapılar L şeklinde tasarlanan tek katlı binalar olarak projelendirilmiştir. Ancak tespit edilen yapı örneğinde bir cepheden taşırılan kısmın iki katlı uygulandığı görülür ve bu tip projenin uygulama esnasında ihtiyacı karşılamaya yönelik uygulamalarda esneklik yapıldığını akla getirir. C grubu yapı örnekleri A-B tipine oranla daha büyük boyutlarda inşa edilmiştir. Bu grup yapıların birinci katı iki dairelik alanı kapsar şekilde lojman olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 2.7-8).



Şekil 2.7. 19.04.1930 Tarihli A Tipi Yolcu Binası Planı (TCDD).



Şekil 2.8. 19.04.1930 Tarihli B Tipi Yolcu Binası Planı (TCDD).

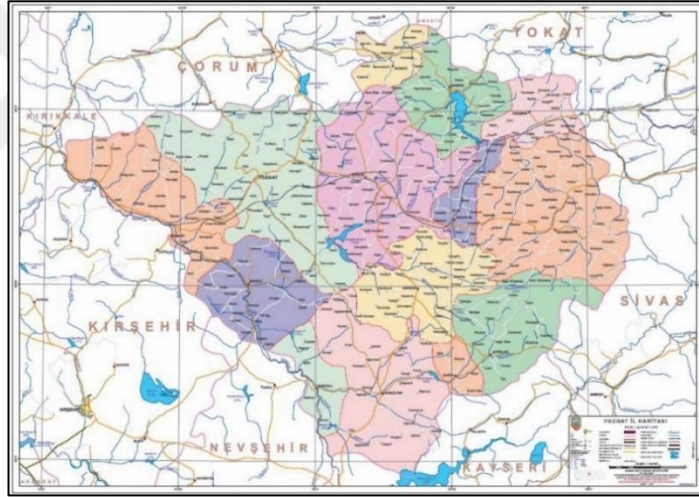
Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkenin mevcut ulaşırma imkanları ihtiyacı karşılamaktan uzak, sermayeci devletlerin çıkarlarına göre inşa edilmişlerdi. Millî Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, ülkenin kalkınması ve savunulmasına yönelik, ülke gerçeklerine dayalı, milli ihtiyaçlara göre tespit edilen milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlemiştir. Ancak Millî Mücadele'nin başından 22 Nisan 1924'e kadar milli bir ulaşım politikasından bahsedilemez. Demiryolları, üretim merkezlerinin tüketim merkezlerine bağlanması, geçtikleri bölgelerde sosyal ve iktisadi hayatın gelişimini amaçlayan, “milli emniyet, sosyal ve iktisadi bir vasıta” olarak düşünülmüştür (Demiryolları Mecmuası, 1930). Bu yaklaşımlar neticesinde 22 Nisan 1924 tarihli ve 506 Numaralı Anadolu Demiryollarının Mübayasına ve Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifesine Dair Kanun gibi düzenlenen çeşitli kanun maddeleriyle demiryolu politikasının uygulanmasına yönelik ve demiryolu inşasına dair ihtiyaçların ülke geçeklerine uygun planlanması amaçlanmıştır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### YOZGAT'IN KISA TARİHİ

#### 3.1 Yozgat'ın Kısa Tarihi

İç Anadolu Bölgesi'nde yer alan Yozgat, kuzeybatıda Çorum, kuzeyde Amasya, kuzeydoğuda Tokat, doğuda Sivas, güneydoğuda Kayseri, güneyde Nevşehir, güneybatıda Kırşehir, batıda ise Kırıkkale illerine komşudur (Şekil 3.1.).



Şekil 3.1. Yozgat İl Haritası (Harita Genel Müdürlüğü).

Yozgat ili ve çevresinde yapılan arkeolojik çalışmalar bölgenin Geç Neolitik dönem sonu Erken Kalkolitik dönem başına kadar yerleşim aldığına dair veriler sunmaktadır. Bölgeden Cappadocia ve Galatia Bölgeleri arasında Pteria- Caesareia Mazaka ve Ankyra- Tavion-Euagina-Zela gibi Antik Çağ'ın önemli yol güzergahları geçmektedir (Sancaktar, 2022:68). Kentin güneyi Cappadocia, kuzeyi ise Galatia Bölgesi sınırları içerisindedir. Galatia ve Cappadocia gibi iki önemli krallığın topraklarında varlığını sürdüren ve sonrasında Roma'nın doğu sınırının güvenliğinde önemli bir konuma sahip olan Yozgat'ın bu dönemlerini kapsayan araştırmalar kısıtlıdır.

kısıtlıdır. Bölge 19. yüzyılın son çeyreğinde Boğazköy-Hattuşa'nın keşfedilmesiyle batılı araştırmacıların dikkatini çekmiştir. İlk olarak 1883 yılında Sterret tarafından Büyüknefes-Tavium'da Roma dönemine tarihlenen bir mil taşı tespit edilmiştir (Şenocak, 2022:74). 1903 yılında C. Anderson tarafından Kerkenes Dağ<sup>8</sup>, sonraki yıllarda ise Osten, ticaret yollarının kesiştiği Sorgun yakınlarında Alışar Höyük kazılarını başlatmıştır. Höyükte devam eden kazılarda Kalkolitik dönemden Osmanlı dönemine kadar arkeolojik buluntulara ulaşılmıştır. 1989 yılıyla birlikte S. Omura ve ekibi, Yozgat'ın güneyini de kapsayan alanda Aydınçık, Boğazlıyan, Yenifakılı, Yerköy ilçelerinde yaptığı yüzey araştırması sonucu Kalkolitik ve İlk Tunç Çağı'na tarihlenen yerleşimleri belgelemiştir (Omura, 1990:71).

Tarih öncesi çağlardan itibaren farklı uygarlıklara ev sahipliği yapan Yozgat, Hititler, Frigler, Kimmerler, Galatlar, Persler, Roma ve 7. yüzyılda Bizans'ın Kharsianon Theması'na bağlanmıştır. Emevi ve Abbasilerin Orta Anadolu'ya saldırıları sonucu nüfusun büyük çoğunluğu Batı'ya göç etmiştir. Bizanslılar bölgeyi iskân etmek için Ermenileri yerleştirmiştir. Anadolu'da başlayan Türk akınları sonrası kısa süre içinde Yozgat, Danişmendli Beyliği hakimiyetine geçmiştir. Kayseri koluna bağlı Yozgat'ta, Beyliğin son bulmasıyla Kayseri çevresi ile birlikte, Türkiye Selçukluları (1175) hakimiyeti başlamışsa da 13. yüzyılda söz konusu bölge, merkezi idareye karşı davranışlar sergileyip Babai İsyanı destekçileri olarak görülmüş ve Selçuklu tarafından himaye edilmemişlerdir (Ocak, 1992:41). Köseadağ Muharebesi ile Anadolu'nun büyük bölümünde istikrar bozulmuş ve bugün Yozgat'ın da içinde olduğu topraklar Moğol idaresine girmiştir.

İklim ve coğrafi özellikleri bakımından göçer aşiretlerin yurdu olan bölgeye Kayı, Bayat, Yazır, Döğer, Avşar, Kızık, Beğdili, Bayındır, Çepni, Karkın, Eymir, Yüreğir, İğdir, Salur boyları yerleştirilmiştir. Beylikler döneminde Eretna, Kadı Burhaneddin, Dulkadirli ve 1522 yılında Osmanlı hakimiyeti başlamıştır (Uzunçarşılı, 2003:155). Bozok Türkmenleri'nin bölgeye yerleşmesi Dulkadirli Beyliği hakimiyeti sırasında gerçekleşmiştir (Koç, 2000:4). Osmanlı himayesinde önce kaza sonra sancak statüsü

---

<sup>8</sup> Sorgun ilçesine bağlı Şahmuratlı köyünde bulunan Kerkenes Dağı kazılarında buradaki şehrin Pteria olduğu açığa çıkarılmıştır. Bkz. "Kapadokya'da Kerkenes Dağı (Yozgat) üzerine Bir Tepe Kenti", *Arkeoloji ve Sanat*. C:4. S:62-63.

verilmiştir. Yozgat Tanzimat öncesi Sivas, Tokat ve Amasya illerini içine alan Eyalet-i Rum'a Tanzimat sonrası ise Ankara vilayetine bağlanmıştır.

1243 yılından itibaren Anadolu'da Moğol etkisi başlamış, Anadolu'yu İlhanlı Moğollarının atadığı valiler idare edilmeye başlamıştır. Pek çok bölgede askeri garnizonlar kuran Moğol birlikler, göçebe hayata uygun olan yaylaklara ve Sivas, Karaman, Kırşehir, Kayseri, Yozgat gibi Orta Anadolu şehirlerine yerleşmişlerdir. Kadı Burhaneddin'in Dulkadirli'lere kız vermek suretiyle oluşan akrabalığı sonrası Dulkadirli'lere bağlı bazı aşiretler Akdağ, Yozgat-Sivas arasındaki yaylaklara kalabalık gruplar halinde yerleştirilmişlerdir (Sarı, 2022:10).

Yozgat'ın ilk Osmanlı hakimiyeti 1398 yılında Yıldırım Bayezid tarafından ele geçirilmesi ile başlar. Ankara Savaşı sonrasında Yozgat ve çevresinde Dulkadirli Beyliği hakimiyeti devam eder. Ankara Savaşı neticesinde Tatarlardan boşalan bölgeyi Türkmen aşiretler yurt edinmiştir (Cansız, 1997:43). Yozgat Dulkadirli hakimiyetinde konargöçerlerin yaylak alanından yerleşim sahasına dönüşmüştür. Selçuklu idaresinde "*Danişmendiye*" olan adı, Dulkadirli hakimiyeti sonrası "*Bozok*" olmuştur. Dulkadirli Beyliği Maraş ve Bozok olmak üzere iki kola ayrılır. Bozok'un "Baltı Kazası" (merkez ve çevre köyler) ile Kanak-ı Bâlâ (Şefaati) ve Kanak-ı Zîr (Yerköy) nahiyelerini yurt tutmuş aşiretler büyük oranda Maraş'tan, bir kısmı ise Anadolu'dan gelmişlerdir (Sarı, 2022:11). Bozok sancağının 1526-1923 yılları arasında Karaman, Rum, Ankara, Sivas gibi farklı eyaletler arasında gidip geldiği anlaşılmaktadır. Bozok Sancağı, 18.yüzyılda bir has, 19 zeamet, 731 tımarı ile savaş zamanında Osmanlı ordusuna 1100 kişilik bir kuvvetle katılabilecek durumdadır (İl Yıllığı, 1991).

Yozgat sancağı, 1923 yılı sonrasında vilayetler listesine *Bozok Vilayeti* adıyla, müstakil bir vilayet olarak kaydedilmiştir. 1925-1926 tarihli salnameye göre Merkez, Boğazlıyan, Akdağmadeni ve Sorgun kazalarından oluşmaktadır (**Şekil 3.2.**), (T.C. Devlet Salnamesi, 1926).



Şekil 3.2. Yozgat: Genel Manzara (Kaynak: H. S. Eprigyan, Resimli Doğa Sözlüğü, fasikül A, Aziz Lazarus, Venedik 1900).  
<https://www.houshamadyan.org/tur/haritalar/ankara-vilayeti.html>

### 3.2. Coğrafi Özellikleri

Yozgat ilinin coğrafyasında dağlar %38, platolar %51, ovalar ise %11'lik bir alan kaplar. Bozkır görünümü olan şehirde dağlar il sınırının kıyılarında yer alır. Doğu ve kuzeydoğu kısımları bölgenin en yüksek yeridir ve bu kısımlar dağlıktır. Yörede kuzeydoğu-güneybatı istikametinde sıra şeklinde uzanan Akdağlar, kuzeyde Devinci Dağları yer alır. Yozgat bölgesinde ovalar genellikle tepeler arasında alüvyonların çökmesi sonucu meydana gelmiştir. Bu oluşuma Yerköy, Boğazlıyan ve Sarıkaya ovaları örnek gösterilebilir.

Delice Irmak ve Çekerek Suyu Yozgat sınırlarından geçmektedir. Akdağların batı eteklerinden çıkan Delice Irmak, Sorgun Deresini içine alarak Şefaati'ye ulaşır. Yerköy yakınlarında il sınırını oluşturan ırmak, devamında Kızılırmak'a bağlanır. Çekerek Suyu ise Yeşilirmak'ın önemli bir koludur. Çamlıbel Dağları'ndan (Sivas) çıkarak Akdağmadeni ve Çekerek ilçe sınırlarından geçerek Yeşilirmak'a bağlanır.

### 3.3.Yozgat'ın Etnik Yapısı ve Ekonomi

Mordmann'a göre; Orta Anadolu'da Yozgat'ın önemi, savunma amaçlı bir bölge olarak kullanılmasından kaynaklanır (Mordmann, 1925:113). Bunun sebebi Yozgat şehrinin Orta Anadolu'da bir plato olması ve geçiş yollarının dağ ve tepelerle çevrili

olmasıdır. Yozgat bölgesinde ilk iskanlar, tarih öncesi dönemlere aittir (Kınal, 1991:82). Tarih öncesi çağlardan itibaren yoğun iskân alan bölge, Roma ve Bizans döneminde bu özelliğini kaybetmiştir (Koç, 2013:563; Gülten, 2023:4). Bölgenin ticaret yollarının dışında kalması ve Sasani, Emevi, Abbasi ordularının Anadolu'ya sık sık akınlar düzenlemesi sonucu bölge savaş alanı haline gelmiştir. Tüm savaşlar bölgede şehirlerin ortaya çıkmasını ve gelişmesini engellemiş, nüfusu azaltmıştır (Koç, 1989:9; Gülten, 2023:4). Türklerin Anadolu'ya gelişi ile bölgede Türkmen iskânları artış gösterir. Ancak 1256 yılından itibaren Moğol ordularıyla birlikte Anadolu'ya gelen göçebeler, bölgede iskân edilen Türkmenlerin yanında diğer bir unsur olarak Bozok civarına yerleşmiştir (Sümer, 1970:29; Halaçoğlu, 2020:32). Yaşanan bu değişimler sonucunda Yozgat ve çevresinin etnik yapısı; bölgede daha önce bulunan Ermeniler, Türk ve Moğol göçerler, köy ve kasabalarda yerleşikler ve yönetici zümreden oluşmuştur. Ankara Savaşı'ndan sonra Moğollar bölgeyi boşaltmış, Oğuzların Bozok koluna mensup Türkmenler Bozok yöresini yurt edinmiştir. Maraş, Elbistan, Kars, Kocan, Bozok ve Sivas eyaletlerini kapsayan geniş bir alan içinde Dulkadirli ulusu yurt tutmuştur.

Tokat Voyvodalığına bağlı Bozok sancağında Mamalu Türkmenleri bulunmaktadır (Halaçoğlu, 2020:32). Oymak ve cemaat yapısına sahip olan bölgede sıkı bir sosyal-kültürel ve siyasal bağlantı mevcuttur (**Ek 1.**). Şahkulu (1511) ve Şah Veli (1518-1519) önderliğindeki isyanların hızla büyümesinde bu dayanışmanın etkisi vardır. Babaî, Celâlî ve Çapanoğlu İsyanı'yla merkezi otoriteye baş kaldıran bölge Osmanlı tarih yazınlarında “*menba-ı eşkiyâ- ma'den-i eşirrâ*” olarak adlandırılmıştır (Ocak, 1992:321; Gülten, 2023:8).

Evliya Çelebi'nin aktarımına göre; Bozok sancağı, Yozgat şehrinin kurulmasına kadar geçen süreçte taht şehri bulunmayan dokuz kadılıktan sancak olması sebebiyle kaza ve nahiyelerden oluşmakta idi. 1539-1642 yılları arasında kaza ve nahiyelerin durumu şu şekildedir:

1539 Yılı Kaza/Nahiye	1556-1576 Yılı Kaza/Nahiye	1642 Yılı Kaza/Nahiye
Gedük	Gedük	Gedük-i Çubuk
Karataş	Emlak	Emlak
Çubuk	Çubuk	

Akdağ	Akdağ	Akdağ
Boğazlıyan	Aliki	Boğazlıyan
İlisu	Kanak-ı Bala	Sorkun
Sorkun	Boğazlıyan	Bozok
	Kanak-ı Zir	Budaközü
	Sorkun	Selmanlu-i Sağır
	Baltı	Selmanlu-i Kebir
	Karadere	
	Deliceözü	

Süleymanlu (Sümer, 1974; Karaca, 2005; Gülten, 2023).

Bozok bölgesinde yaşanan isyanlar sonucunda nüfus hareketlilikleri görülür. Söklenler gibi bazı aşiretler, bölgede isyan çıkardıktan sonra Safevîlere gitmişlerdir. Çiçekli, Ağcakoyunlu ve Mesudlulardan bir miktar kişi İran'a yönelmiştir. Ayrıca yaşanan iç karmaşalardan kaynaklı bölge halkı yerlerini terk ederek korunaklı yerlere çekilmiş, başka büyük şehirlere veya sancak dışında güvenli bölgelere kaçmak zorunda kalmıştır (Gülten, 2023:11).

Avarız defterlerine göre 1643 yılında, Yozgat karyesinde vergi mükellefi 20 hane bulunur (Bağdatlı, 2001:15). Kinneir ziyareti sonrası Yozgat'tan “...Asya'yi ziyaret ettiğimde bölgenin en güçlü hâkimi Çapanoğlu idi ve hakimiyet konusunda çok hırslı idi. Çapanoğlu'nun ırki menşeî Türkmendi ve onun büyük babası, babası ve kardeşleri birbiri ardı sıra Yozgat bölgesinin hâkimi olmuşlardı. Onların az bulunur kabiliyetleri ve her alanda gösterdikleri başarı çok kısa bir sürede bağımsızlıklarını temin etti. Tarım yapılmasını cesaretlendirerek kendi bölgesine insanları çekti. Çapanoğlu düşmanları üzerinde de saygı uyandırdı. Reaya ise onların kanunlarına kayıtsız şartsız uydular... benim bulunduğum zaman Çapanoğlu'nun toprakları Kızılırmak sınırına kadar uzanıyor ve Çankırı'nın zenginliklerine kadar ulaşabiliyordu. Kuzeyde ise Tosya ve Tokat'ın büyük ve güçlü kasabası Zile sınırlara dahildi. Doğuda Malatya livası ve Kayseri ve Seyhun nehrine, güneyde ise Aksaray ve Tarsus'a kadar uzanıyordu” şeklinde bahseder (Kinneir, 2010:127-154).

Arkeolojik araştırmalar yapan Texier'in Yozgat ile ilgili gözlemleri Kinneir'in gözlemleri ile paralellik gösterir. Texier'e göre, Çapanoğullarının din ve mezhep ayırmaksızın herkesi bölgeye çekme kabiliyeti, şehrin nüfusunun kısa sürede artmasını sağlamıştır (Texier, 2002:45).

Çapanoğlu'nun bölgeyi tarım ve ticaret için uygun bir merkez haline getirdiği seyyahlar tarafından aktarılmakla birlikte Osmanlı arşiv belgeleri aracılığıyla da teyit edilmektedir. Yozgat vilayetine gönderilen 22 Mayıs 1854 tarihli belgede; “*Berathlı Avrupa tüccarlarından Agop'un Yozgat'tan Dersaadet'e sevk edeceği zahireye engel olunmaması...*” gerektiği emri iletilmiştir (BOA. D: 157, G: 69).

Coğrafi özellikleri nedeniyle konar-göçer toplulukların yerleştirildiği bölgede şehirleşmenin geç tarihlerde başlamış olması, şehrin yeni görünümüne katkı sağlamış ve bu yönüyle seyyahların dikkatini çekmiştir. Tozer; geç şehirleşme kaynaklı henüz harabeye dönüşmeyen şehrin ekonomik durumunun da diğer şehirlerden farklı olduğunu aktarır. Özellikle buğday ve et fiyatlarının düşük olduğunu söyleyen Tozer, atların küçük olmasına rağmen kuvvetli olduklarını ve uzun süre çalışabildiğini, Yozgat'ın en önemli gelir kaynağının tiftik olduğunu belirtir.

Cuinet ise Ankara vilayetleri arasında en verimli bölgenin burası olduğunu, şehrin meyve ve bahçeler açısından zengin olduğunu, afyon ve meşe ağacının ihracat için üretildiğini ve bu ürünlerin Samsun Limanı üzerinden sevk edildiğini diğer zirai ürünlerin ise İstanbul'a sevk edildiğini aktarır. 1860 yılı itibarıyla Yozgat'ta üretilen ürünler: buğday, arpa, çavdar, mısır, yulaf, melemiş, nohut, mercimek, anason, fiğ, bakla, zeyrek(keten), fasulye, salep, üzüm, afyon, koyun, tiftik keçisidir (Cuinet, 1892:197-297).

1325 (1907) tarihli Ankara salnamesinde verilen rakamlar doğrultusunda Yozgat'ta bulunan hayvanlardan bazılarının cins ve sayısı: 774 adet deve, 35.077 adet inek ve öküz, 4.345 adet manda, 2.746 adet at, 70.171 adet tiftik keçisi ve 75.878 adet koyun olarak yer alır.

Yozgat ve ilçelerinin ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanır. 1925 yılından itibaren bölgenin ticari ilişkilerinde hareketlilik yaşanmıştır. Demiryolu, Yozgat ve çevre iller arasında tahıl gibi ürünlerin sevkiyatını hızlı ve ekonomik biçimde sağlamanın bir aracı olmuştur. Her ne kadar 1928 yılında yaşanan kuraklık ve 1929 buhranından etkilenilmişse de dönemin bakanlar kurulu tarafından alınan önlemlerle bu olumsuz etkiler giderilmeye çalışılmıştır (Kalaycı ve Ünlü, 2022:122). Bu süreçte

İnönü Hükümeti tarafından buğday toplama istasyonları kurulmuştur. 1938 yılında Toprak Mahsulleri Ofisi'nin (TMO) kurulması ile ofis merkezlerinden biri de Yerköy'de kurulur. Bölgede tarımcılığın yanında tiftik üreticiliği de yapılmaktadır. 1933-1934 yılları arasında sektörün yaşanan olumsuzluklardan arındırılması ile başta Almanya olmak üzere birçok Avrupa ülkesine ihracat gerçekleşmiştir (Bulan, 2019: 71).

Yozgat şehrinin ekonomisinde yukarıda belirtildiği gibi günümüzde de tarım ve hayvancılık önemli bir yer tutar. Şehir merkezi ve ilçelerinde sanayi kolunda üretim sağlansa da fabrika sayısı ve fabrikasyon üretim sınırlı gelişim gösterir.



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### YOZGAT GAR BİNALARI

#### 4.1.Yozgat'ta Cumhuriyet Dönemi Tren Garları

Günümüzde Yozgat iline bağlı on üç ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Sorgun, Akdağmadeni, Boğazlıyan, Aydıncık, Çandır, Çayıralan, Kadışehri, Çekerek, Saraykent, Sarıkaya, Şefaati, Yenifakılı ve Yerköy ilçeleridir. Yozgat ili sınırlarında demiryolu hattı Yerköy, Şefaati ve Yenifakılı ilçe sınırlarından geçmektedir. Yozgat il sınırlarında demiryolu hattı geçen üç ilçede sekiz durak ve istasyon binası tespit edilmiştir. Bunlar Ankara yönünden sırasıyla; Sekili, Yerköy, Karaosman, Caferli, Şefaati, Sarıkent, Yenifakılı, Fehimli istasyonlarıdır (**Ek 2-3**). Bu istasyonlardan başka Yeniyan, Tatbekirli, Karasenir, Kanlıca ve Paşalı durakları vardır. Yozgat'ın Boğazlıyan ilçesine bağlı olan Karasenir ve Kanlıca köyleri 1957 yılında Nevşehir ili Kozaklı ilçesine bağlanmıştır. Böylece Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Yozgat sınırlarında yapımı gerçekleşen istasyon sayısı on üç iken, Tatbekirli köyünün Kırşehir'e, Yeniyan'ın Kırkkale'ye, Paşalı, Karasenir ve Kanlıca köylerinin ise günümüzde Nevşehir'e bağlı olması bu sayıyı sekize düşürmektedir.

#### 4.1.1.Yeniyan Tren İstasyonu

Yeniyan köyü günümüzde, Kırkkale ilinin Delice ilçesine bağlı bir köydür. Köy yerleşkesi Kırkkale il sınırlarında bulunurken istasyon sahası Yozgat ili sınırlarında konumlanır. Yerköy ilçesi Yukarıhsangazili köy sınırlarında yer alan istasyon binasının inşa yılı hakkında net bir bilgi bulunmamaktadır. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü tarafından düzenlenen 1947 tarihli bina fişinde, belgenin düzenlendiği tarihte 1926 yılında inşa edildiği bilgisi yer alırken belge üzerine el yazısı ile 1925 tarihi yazılmıştır (**Ek 5**). Yolcu binası, tip proje ile inşa edilen 3. sınıf yolcu

binalarına benzerlik gösterir. Tesis; yolcu binası, amele-çavuş evi, üç adet lojman, vagon memuru lojmanı, makasçı kulübeleri, takım malzeme ambarı ve tuvalet birimlerinden oluşan bir durak olarak inşa edilmiştir. Günümüzde teknik hizmette kullanılan üç adet santral binası ve yolcu binasından ibaret, atıl bir durak halindedir (Şekil 4.1.).



Şekil 4.1. Yeniyanan Tren İstasyonu (Google Earth Uydu Görüntüsü, 27.04.2021)

#### 4.1.1.1.Yeniyapan Yolcu Binası PN.1

Yolcu binası, konumlandığı arazi gereği güneydoğu-kuzeybatı yönde uzanmaktadır. Dikdörtgen planlı yapı düzenlenen bina fişine göre zemin üzeri bir kat olarak, kâgir teknikte inşa edilmiştir. Zemin katında istasyon şefliği yazıhanesi, bekleme salonu, üç oda, mutfak, tuvalet ve ambar kısımları yer alır. Zemin katı idari işlemler ve lojman bölümü olarak düzenlenen yapının birinci katı istasyon şefine tahsis edilen lojman bölümünü kapsar. Lojman katı üç oda, mutfak, kiler ve tuvalet bölümlerinden ibarettir.

Yolcu binası birbirine bitişik üç kütle halinde ele alınmıştır. Ana kütle iki katlı olarak düzenlenmiştir. Yapının kısa kenarları konumundaki doğu ve batı cephelerde yer alan üniteler ana kütleyle oranla daha küçük ebatlarda ele alınmış tek katlı birimlerdir. Bir subasman üzerinde yükseltelen ambar bölümü ana kütlelerin batı kısmına eklenmiştir. Yapının doğuya yönelen kısmında, zemin katta lojman olarak işlevlendirilen tek katlı diğer ünite yer alır.

Yolcu binasında ana kütlelerin her iki cephesinde doğu ve batı kısımlarda birer kapı açıklığı bulunur. Bu kapılardan doğuya yönelenler çift kanatlı olarak düzenlenirken batıda bulunanlar tek kanatlıdır. Çift kanatlı kapı uygulaması ambar bölümünün

kuzey ve güney ceplerinde de simetrik olarak konumlanır. Zemin katta lojman bölümünün kuzey-güney cephelerinde birer adet dikey dikdörtgen formlu pencere, doğuda ise iki adet tek kanatlı giriş açıklığına yer verilmiştir. Kuzey ve güney cepheler, yatay ekseninde kat sınırlarını vurgulayan bir sıra dışa taşıntı veren taş silme ile sınırlandırılmıştır. Ana kütlede kuzey ve güney cephesinde asimetrik bir düzenlemeyle karşılaşılır. Zemin katın güney cephesinde bir adet, kuzey cephesinde farklı büyüklüklerde iki adet pencere bulunur. Birinci katı ise güney cephede üç, kuzey cephede dört adet dikey dikdörtgen formlu pencere ile aydınlatılmıştır. Yapıda bulunan kapı ve pencerelerin tamamı basık kemerlidir. Kapı ve pencerelerde eşik taşları, söveler ve kemer uygulamalarında kesme taş malzeme kullanılmış ve bu ögeler cephelerden taşıntı yapılarak vurgulanmıştır. Kemerlerin köşe taşları ve kilit taşları büyük tutularak cephelere hareket kazandırılmıştır.

Yolcu binasını oluşturan üniteler ahşap beşik çatı ile örtülüdür. Marsilya tipi kiremit kaplı çatıda, kuzey ve güney yönlerde sarkıt şeklinde ahşap saçaklar kullanılmıştır (Şekil 4.2-5.).



Şekil 4.2-3. Yeniyapan Tren İstasyonu ve Yolcu Binası Hava Fotoğrafi



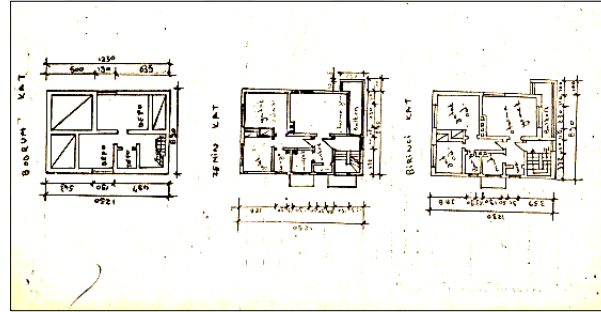
Şekil 4.4-5 Yeniyapan Yolcu Binası

#### 4.1.1.2. Yeniyapan Tren İstasyonu Ek Binalar

İstasyonun ek yapılarından amele-çavuş evi, 1928 yılında kâgir teknikte inşa edilmiştir. Zemin üzeri bir kat olarak inşa edilen binanın zemin katı, bir oda, mutfak

ve tuvalet bölümlerinden meydana gelir. Birinci katı ise tek bir odadan oluşur ve bu kat amelelere tahsis edilmiştir. İlgili bina fişi üzerinde el yazısı ile 1925 tarihi not düşülmüştür.

İki daireli lojman (PN. 11) binası hakkında bilgilerimiz ilgili müdürlüğün 1981 tarihli bina fişi ile sınırlıdır. Buna göre 2. Bölge Müdürlüğü'nün 23.08.1980 tarih ve 216-2/212568 sayılı emri ile 1981 yılında Ankara Atölye Müdürlüğü tarafından inşa edilmiştir. Günümüze ulaşmayan lojman binası bodrum üzeri zemin ve bir kat olarak kâgir teknikle inşa edilmiştir. Dikdörtgen planlı lojmanın bodrum katı kendi içinde yedi bölüme ayrılmıştır. Bir kısım bodruma ulaşım sağlayan iç merdivene ayrılırken, üç bölüm depo olarak kullanıma sunulmuş diğer üç bölüm ise kullanım dışı bırakılmıştır. Her katında bir lojman bulunan binanın zemin katında girişten ulaşılan ilk birim T planlı antredir. Lojman bölümü üç oda, mutfak, tuvalet ve banyo bölümlerinden oluşur. Lojmanın birinci kat düzenlemesi, zemin katın simetrisini oluşturur. Her iki katta da L planlı bir balkon bulunur ve balkonun bir cephesi beden duvarından taşıntı yapar (**Şekil 4.6.**).

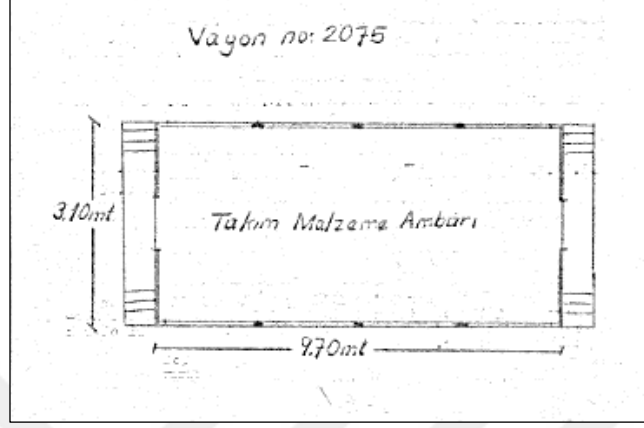


**Şekil 4.6.** İki Daireli Lojmana Ait Plan (TCDD).

Tesis bünyesinde inşa edilen diğer yapılar arasında makasçı kulübeleri, amele-bekçi lojmanı, bekçi lojmanı, umumî tuvalet, Yerköy tren garından getirilen ve takım ambarı olarak kullanılan vagon yer alır. Tesis yapılarından bazılarının inşa tarihi net olarak bilinmemektedir. Örneğin umumî tuvalet yapısı ilgili müdürlükçe düzenlenen 1947 tarihli bina fişine göre 1945 yılında iki gözlü olarak, kâgir teknikle inşa edilmiştir. Fiş üzerinde yer alan inşa tarihi kısmında 1945 tarihinin yerine el yazısı ile 1925 yılı not edilmiştir.

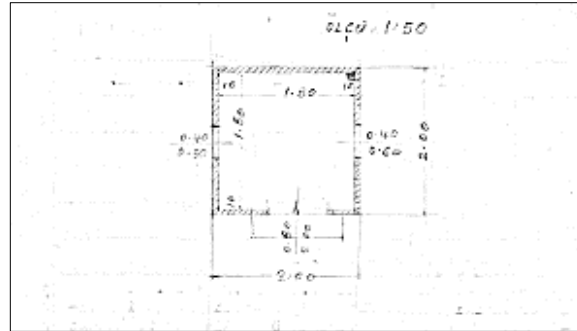
1947 tarihli belgeye göre bekçi lojmanı kâgir teknikle, ev ve ambar niteliğinde inşa edilmiştir. Fiş üzerinde inşa yılı yer almazken bu alana el yazısı ile 1942 tarihi notu

düşülmüştür. Lojman kısmı iki oda ve mutfaktan ibaretken yapıda bir bölüm takım ambarı olarak işlevlendirilmiştir. 1973 tarihinde Yerköy tren garında ihtiyaç fazlası haline gelen bir vagon, Yenyapan istasyonuna nakledilir ve bekçi evinin ambar kısmına eklenilerek takım ambarı olarak kullanılır (Şekil 4.7.).



Şekil 4.7. Takım Ambarı İşlevli Vagona Ait plan (TCDD).

Tesis bünyesinde farklı tarihlerde benzer planla, farklı malzeme ve teknikte sekiz adet makasçı kulübesi inşa edildiği anlaşılır. İnşa tarihi bilinmeyen dört adet ahşap makasçı kulübesi, ahşap malzeme ile inşa edilmiştir. 1968-1969 tarihli bina fişlerine göre genel müdürlüğün 20.12.1968 tarih ve 1433-2/23010 sayılı emri ile ahşap makasçı kulübelerinin yerine kâgir teknikle, dört adet makasçı kulübesinin inşası gerçekleştirilmiştir. İnşası gerçekleşen makasçı kulübeleri 2x2m. ölçülerinde, kare planlı ve tek birimden oluşan yapılardır (Şekil 4.8.).

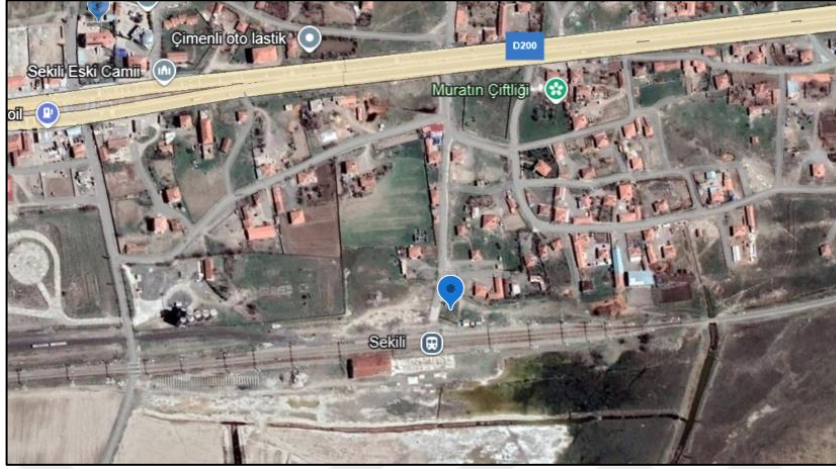


Şekil 4.8. Makasçı Kulübesine Ait Plan (TCDD).

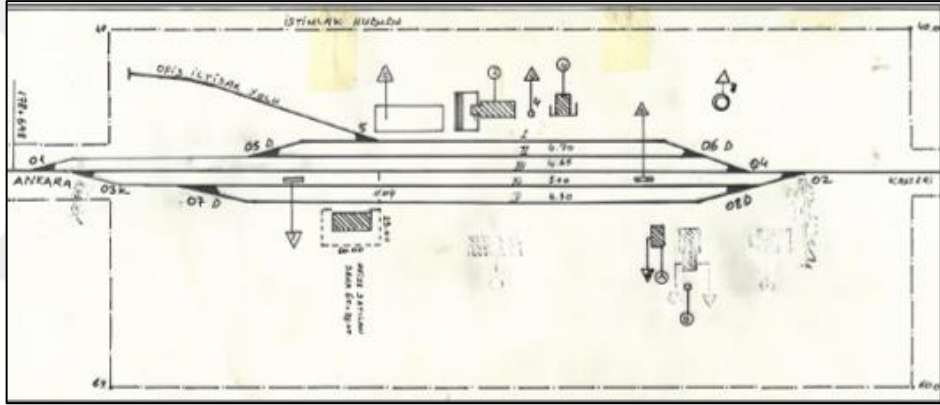
#### 4.1.2. Sekili Tren İstasyonu ve Yolcu Binası

Sekili tren istasyonu bünyesinde on yapı tespit edilmiştir. Bunlar; vaziyet planı dışında varlığını belgeleyemediğimiz bir tesise ek olarak, yolcu binası, lojman, kömürlük, işçi barakası, açık hangar, makasçı kulübesi, pompa binası ve lojmanı,

umumi tuvalet ve pompacı tuvaletidir. Söz konusu yapılar günümüze ulaşmamıştır (Şekil 4.9-10).



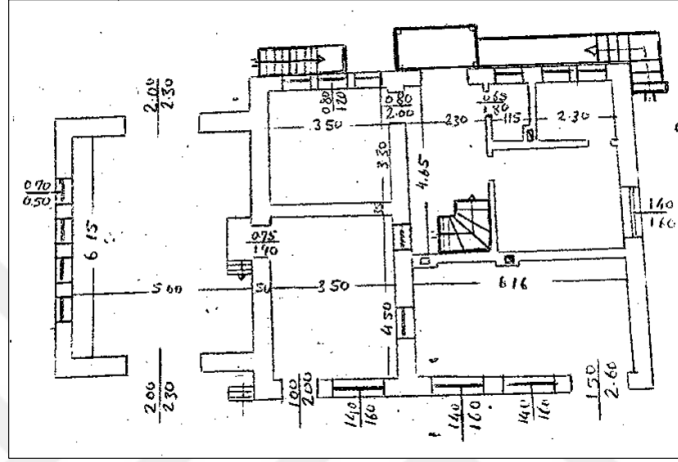
Şekil 4.9. Sekili Tren İstasyonu'nun Konumunu Gösterir Uydu Görüntüsü (Google Earth, 27.04.2021).



Şekil 4.10. Sekili Tren İstasyonu'nun 1984 Yılı Vaziyetini Gösterir Plan (TCDD).

Sekili yolcu binası 1939 yılında demiryolu hattının soluna kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir (Ek 6). Yolcu binası, 4.sınıf yolcu binaları arasında ele alınır. Yolcu binası; güneydoğu- kuzeybatı yönde uzanır ve bodrum üstü zemin ve bir kattan oluşur. Ana kütlelinin kuzeybatı birimi tek katlı düzenlenmiş ambar bölümüdür. Zemin katta bekleme salonu ve yazıhane güney yöndedir ve bu bölümlere binanın hatta bakan cephesinde bulunan birer bağımsız kapı ile ulaşılır. Güney cephede ikisi bekleme salonunda biri ise bilet satış bölümünde yer alan üç, doğuda ise bir pencere bulunur. Bilet satış bölümünde güneyde bulunan bir pencere bekleme salonuna, kuzeybatı ve güneydoğuda bulunan birer kapı ambar ve hole bağlıdır. Zemin katın kuzeydoğusunda ise makasçı odası, büro, mutfak, tuvalet ve bu bölümleri birbirine bağlayan kuzey-güney yönlü dikdörtgen planlı bir hol yer alır. Kuzey cephe merkezinde bulunan kapı ile hole ulaşılır. Dışarıdan giriş alan holün güneyine

bodrum kata inen ve üst kata çıkan bir merdiven konumlanmıştır. Hol bölümü içeriden makasçı odası, büro ve tuvalet bölümleriyle bağlantılıyken mutfakla bağlantısı olan tek birim makasçı odasıdır. Zemin kat kuzey cephesinde altı büyük boyutlu pencere uygulanmıştır. Yolcu binasının kısa kenarı niteliğinde yapıya bitişik düzenlenen dikdörtgen planlı ambar bölümü, kuzey ve güneyde birer kapı açıklığına ve batıda dört pencereye sahiptir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11. Sekili Yolcu Binasına Ait Zemin Kat Planı (TCDD).

Yolcu binasının birinci katı üç oda, bir mutfak, banyo ve tuvalet bölümlerinden oluşur. Birinci kata zemin katta yer alan bir iç merdivenle ulaşım sağlanırken, tarihi bilinmeyen bir tadilat sonrasında, yapının kuzeyine dışarıdan eklenen merdivenle ulaşım verilmiştir. Lojman bölümü hat cephesinde dört, doğuda üç, batıda bir ve kuzeyde ise iki pencere yer alır. Örtü sistemi kiremit kaplı, kırma çatılıdır.

Cephelerde kat sınırları yapıyı dört yönde dolaşan, dışa taşıntı yapan bir silme ile belirginleştirilmiştir. Örtü sistemine ait çatı uzantıları cephede dışa taşıntılı saçak niteliğindedir. Güney cephede yatay eksende dikdörtgen formlu pencerelerin söveleri dışa taşkındır ve pencerelerde ahşap malzeme kullanılmıştır. Alt kademede ise yatay düzlemde doğuda üç, diğer yönlerde ikişer taş sırası vardır. Ahşap kapı ve pencerelerin tamamı dikey dikdörtgen formludur. Doğu cephede yer alan pencere dört yandan, güneyde bulunan kapı açıklıkları ise üç yönde dışa taşıntılı düz silmelerle belirginleştirilmiştir. Bina yüzeyine önce beyaz sonra sarı badana yapılmıştır (Şekil 4.12-13).



Şekil 4.12-13. Sekili Yolcu Binasının Hat Cephesinden Görünümü, 1998(Caner Yurdadön, Musa Şahin Arşivi)

Sekili yolcu binası inşa tarihi ve plan özellikleri dikkate alındığında NYDQVIST-HOLM şirketi projelerinde 4. sınıf Gökçebey ve Eskipazar tren istasyonlarına benzerlik gösterir.

#### 4.1.2.1. Açık Hangar Binası

1947 yılında düzenlenen bina fişlerine göre Sekili tren istasyonu bünyesinde; 1942 yılında 30.40x9.00cm ölçülerinde ahşap malzemeli açık bir hangar inşa edildiği anlaşılr. Bununla birlikte yapılan arazi çalışmalarında açık hangar binasına rastlanmamıştır. Yapılan arşiv çalışmalarında, Sekili tren istasyonunu gösterir 1984 tarihli vaziyet planı üzerinde, benzer ölçülerde bir yapı olduğu ve söz konusu yapının “ofise satılan saha” içerisinde kaldığı görülür.

Günümüzde tren istasyonu yerleşkesi sınırlarında bir adet belirtilen ölçülerde, kagir tekniğinde inşa edilmiş ambar binası tespit edilmiştir. Dikdörtgen plana sahip ambar binasının cephe merkezlerinde, birer adet çift kanatlı kapı açıklığı yer alır. Yapının örtü katında kiremit kaplı, beşik çatı uygulanmış ve çatı uzantısı saçak görünümünde dışa taşırılmıştır. Cepheden taşıntı yapan saçak görünümü çok sayıda eliböğründelerle desteklenmiş, içlerine küçük boyutlu pencere açıklıkları yerleştirilmiştir. Bu uygulamayla binanın cepheleri saçak seviyesinde hareketlendirilmiştir.

1984 tarihli vaziyet planı üzerinde ambar binası ile aynı konumda inşa edilen yapının “ofise” satıldığı belirtilmişse de günümüzde varlığını devam ettiren bina, TCDD personeli tarafından; teknik malzemelerin bulunduğu bir depo işlevini görmektedir (Şekil 4.14).

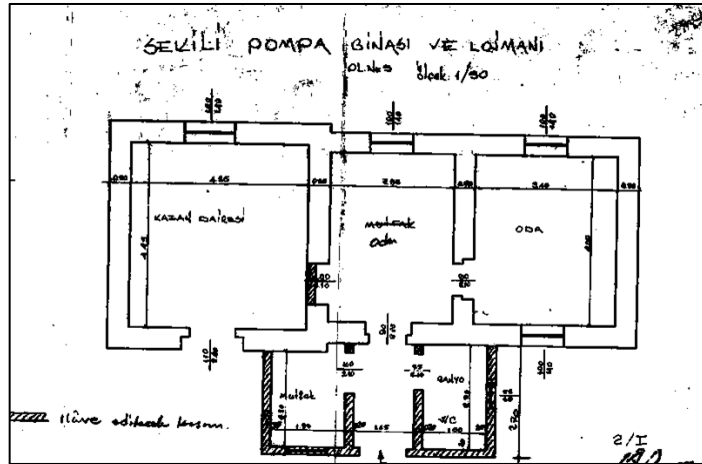


Şekil 4.14. Sekili Açık Hangar Binası

#### 4.1.2.2. Sekili Tren İstasyonu Ek Binalar

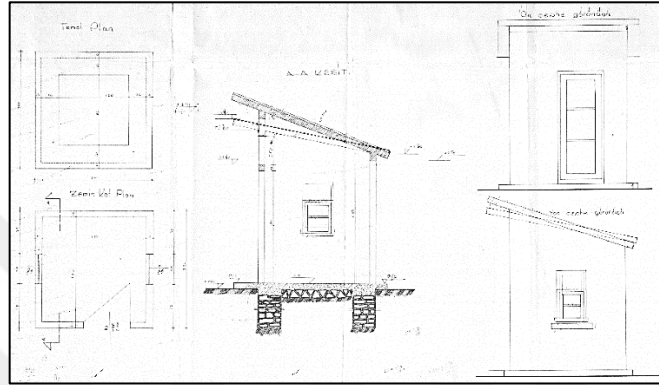
Pompa binası ve lojmanı hakkında bilgilerimiz TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nde yer alan 1984 tarihli vaziyet planı ile sınırlıdır. Bu plandan konumunu anladığımız yapı günümüze ulaşmamıştır.

Demiryolu hattının sağına konumlanan yapı dikdörtgen planlıdır. Kazan dairesi, mutfak ve bir oda olmak üzere üç birimden oluşur. Lojman bölümüne giriş mutfak olarak düzenlenen kısımdan sağlanır. Yapının merkez aksında yer alan bu bölümden bir kapı ile odaya geçiş ulaşılır. Kazan dairesi bölümünde bağımsız bir giriş ve pencere yer alırken mutfakta bir, odada ise iki pencere uygulandığı görülür. Geçirdiği tadilat sonrasında yapının giriş aksına küçük boyutlu üç birim eklenmiştir. Bu birimler dikdörtgen bir hol ve holün iki yanına konumlanan mutfak ve banyo bölümleridir. Yapılan bu tadilat sonucu mutfak bölümü oda olarak düzenlenmiş, kazan dairesine ise bu odadan tali giriş verilmiştir (Şekil 4.15.).



Şekil 4.15. Sekili Pompa Binası ve Lojman'a Ait Plan (TCDD).

Sekili tren istasyonu bünyesinde günümüze ulaşmayan yapılar arasında yer alan ve kâgir yapı tekniğinde 1939<sup>9</sup> yılında inşa edilen umumi tuvaletin iki gözlü ve kömürlüğün 3.20x3.70cm ölçülerinde olduğu anlaşılır. Bu yapılar dışında 1960 yılında tek odadan ibaret olan ahşap makasçı kulübesi inşa edilmiştir. Ahşap yapı yıkılarak 2. İşletme Müdürlüğü'nün 15.06.1974 tarih ve 216-2/211727 sayılı emir gereği Grup Kredi ödeneği ile 31.12.1974 tarihinde kâgir tekniğinde yeni makasçı kulübesi inşa edilmiştir<sup>10</sup> (Şekil 4.16.).



Şekil 4.16. Makasçı Kulübesine Ait Plan (TCDD)

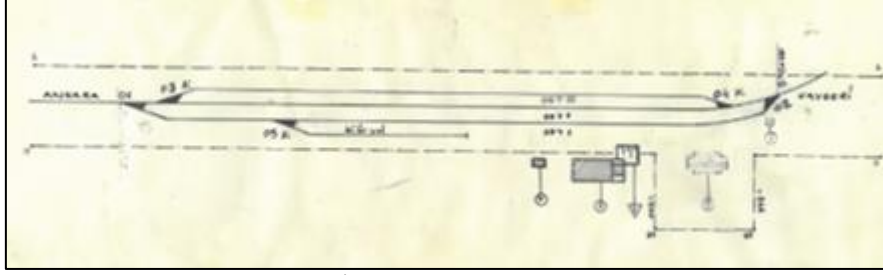
#### 4.1.3. Tatbekirli Tren İstasyonu ve Yolcu Binası

TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nde bulunan vaziyet planına göre Tatbekirli<sup>11</sup> istasyonu; yolcu binası, su deposu, lojman, makasçı kulübesi ve amele-çavuş evinden ibaret olup bu yapılar günümüze ulaşmamıştır. Tatbekirli yolcu binası 2. Bölge Müdürlüğü'nün 10.06.1964 tarih ve 216-5/3780 sayılı emri ile yıkılmıştır (Şekil 4.17.).

<sup>9</sup> TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nde bulunan bina fişi üzerinde 1943 yılında inşa edildiği bilgisi de yer alır.

<sup>10</sup> Makasçı kulübesi ile ilgili düzenlenen bir diğer bina fişi 1981 yılına aittir. Bu belgeye göre 2. İşletme Müdürlüğü'nün 15.05.1991 tarih ve 216-2/208797 sayılı emri gereği Grup Kredi ödeneği ile 30.12.1981 tarihinde, tek odalı kâgir makasçı kulübesi inşa edilmiştir.

<sup>11</sup> Tatbekirli günümüzde Kırşehir ili Çiçekdağı ilçesine bağlı bir köydür. Çiçekdağı'nın bilinen tarihinde 1845 yılında ve sonraki yüzyılda, tekrarlar şekilde Yozgat- Kırşehir illerinin sınırlarına dahil edilmesi ve incelenen demiryolu güzergahında yer alması sebebi ile Tatbekirli istasyonu bu çalışmaya dahil edilmiştir.



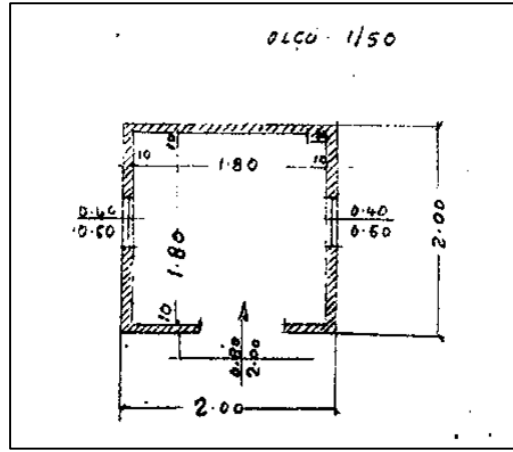
Şekil 4.17. Tatbekirli Tren İstasyonunu Gösterir Vaziyet Planı (TCDD).

Tatbekirli yolcu binası ile ilgili bilgilerimiz ilgili müdürlük tarafından düzenlenen 1947-1958 tarihli bina fişleri ve 1977 tarihli lojman katına ait plan ile sınırlıdır. Yolcu binası ile ilgili düzenlenen 1947 tarihli bina pişine göre istasyon binası olarak kayıtlanan yapı üç büro, iki mutfak, iki tuvalet, yazıhanede ve lojmandan oluşur (**Ek 7**). 1958 tarihli bina fişinde ise Tatbekirli yolcu binası ile ilgili 11/08/1956 tarih ve 27/32-A-B-C proje numarası ile 1958 yılında, TCDD İnşaat Servis Müdürlüğü tarafından, yolcu binası ve lojmanın, bodrum üzeri zemin ve bir kat olarak inşa edildiği bilgisi yer alır. Bahse konu bina fişinde bodrum katının kömürlük ve lambahane olarak işlevlendirildiği, zemin katın ise bekleme salonu, yazıhane, telgrafhane ve ambar birimlerini kapsadığı anlaşılır. Yolcu binasının birinci katı, iki lojman olarak düzenlenmiştir. Lojman birimine giriş zemin katta bulunan iç merdivenle sağlanır. Lojmanlar simetrik yerleşime sahiptir ve girişten ilk ulaşılan dikdörtgen antreler banyo ile sonlanır. Her iki lojman kısmı üç oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden oluşur.

Yolcu binasının lojman olarak düzenlenen birinci katına 1977 yılında çizilen plana göre; bir iç merdivenle ulaşılır ve bu kat farklı büyüklüklerde iki lojman şeklinde düzenlenmiştir. Bir kısım lojman bir oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden oluşurken diğer lojman biriminde bu üç bölüme ek istasyon şefine ayrılan bir oda bulunur.

Farklı tarihlerde planlarına rastladığımız Tatbekirli istasyonu yolcu binasının lojman katının zaman içerisinde geçirdiği onarımlarla değişime uğradığı anlaşılmaktadır. Buna göre; 1958 tarihli bina fişinde yer alan planda lojman katının inşa edildiği dönemde simetrik düzenlemede iki lojmanı kapsadığı, 1977 tarihli planda ise bu katın oda sayısının değiştiği ve üç oda olacak şekilde düzenlendiği anlaşılır (**Şekil 4.18-19**).



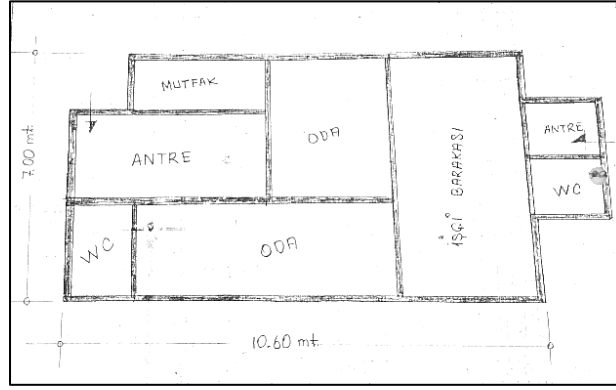


Şekil 4.20. Makasçı Kulübesine Ait Plan (TCDD).

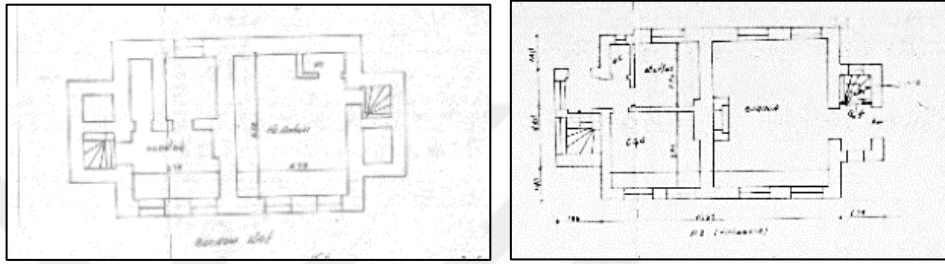
İşçi barakası ise demiryolunun sağına konumlanmıştır. Lojman binası ile ilgili bilgilere TCDD 2. Bölge Müdürlüğü arşivinden elde edilen ihbar fişi ile ulaşılmıştır. Lojman binası 2. Bölge Müdürlüğü'nün 07.05.2001 tarih ve 04-20/205692 sayı ve 11.07.2001 tarih ve 01/04-20/206839-207699 sayılı Bölge olur emri ile yıkılmıştır.

İhbar fişinde yer alan plana göre lojman binası 10.60x7.00 cm. ölçülerinde, kâgir teknikte inşa edilmiştir. Düzgün olmayan dikdörtgen planlı yapı, lojman ve işçi barakası olarak ayrılan iki kısmı kapsar. Yapının işçi barakası kısmı girişten ulaşılan antre, işçi odası ve tuvaletten ibarettir. Lojman kısmı ise girişin açıldığı bir antre, farklı büyüklüklerde iki oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden meydana gelir.

1977 tarihli yapı planına göre bodrum ve zemin katı düzgün dolmayan dikdörtgen bir plana sahiptir. Katlar arası ulaşımı sağlayan iç merdivenler yapıda kısa kenarlar olarak cepheden taşıntı oluşturmaktadır. İki bölümden oluşan bodrum katı takım ambarı ve odunluk olarak işlevlendirilmiştir. Takım ambarı içerisinde bir bölüm ayrılarak tuvalet yapılmıştır. Odunluk bölümü ise farklı ebatlarda üç bölüme ayrılmış ve diğer iki birimin işlevi tespit edilememiştir. Zemin katın kısa kenarlarında yapıya girişi sağlayan kare bir alan ve katlar arası geçişte kullanılan merdiven yer alır. Zemin kat, işçi barakası ve lojman bölümü arasında geçiş bulunmayan iki ayrı bölüm olarak düzenlenmiş ve girişler zıt yönlerde verilmiştir. Bir bölüm baraka olarak işlevlendirilirken, diğer bölüm bir oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden oluşur. (Şekil 4.21-23).



Şekil 4.21. İşçi Barakası ve Lojmana Ait  
1958 Tarihli Plan (TCDD).



Şekil 4.22-23. İşçi Barakası ve Lojmana Ait 1977 Tarihli Bodrum Kat ve Zemin  
Kat Planları (TCDD).

#### 4.1.4.Yerköy Tren Garı

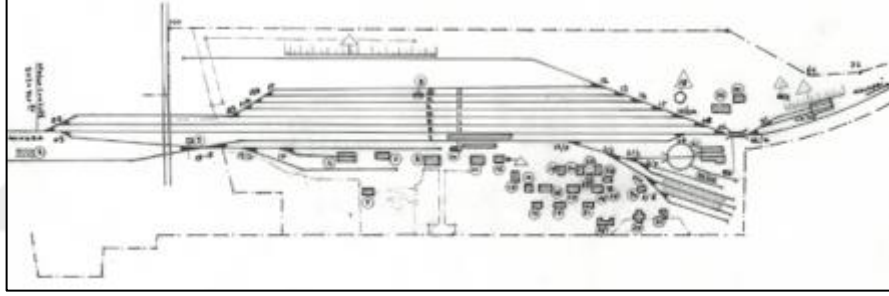
Yerköy tren garı, Yozgat ili Yerköy ilçesi, Karacaşar mahallesi 551 ada, 12 parselde yer almaktadır<sup>12</sup>. Tesis içerisinde, gar müdürlüğü, istasyon binası, açık ve kapalı hangar, lojmanlar, tuvalet, büfe, makasçı odası, su deposu, kantar birimleri ile geniş bir alana yayılmış yapı topluluğunu barındırmaktadır (**Ek 8-9, Şekil 4.24-25.**). 1924-1927 yapımı gerçekleşen Ankara- Kayseri hattı üzerinde yer alan Yerköy tren garı, yerli iş gücünden yararlanılarak tamamlanmış ve 20 Kasım 1925 tarihinde işletmeye açılmıştır (**Ek 10.**). Yerköy istasyonu Yozgat ve Kırşehir illerine yakın olması sebebiyle merkez depo istasyonu olarak inşa edilmiştir (T.C. Nafiâ Vekâleti, 1933). Bölge Müdürlüğü'nün kuzey-güney, doğu-batı taşıma arteri üzerinde personel değişim noktası olan önemli bir teşkilat Garı'dır.

<sup>12</sup> 551 ada, 5 parsel üzerinde tescillenen istasyon binasına 2006 ve 2017 yıllarında tevhid ve irfaz işlemi uygulanması suretiyle 551 ada,12 parsel üzerinde imar planına alınmıştır. Bkz. Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 30.09.2005 tarih ve 390 sayılı karar... 21.09.2006 tarih ve 637 sayılı karar.

Erken Cumhuriyet Dönemi yapısı olan Yerköy tren garı bünyesinde yer alan Yerköy istasyonu yolcu binası, ambar ve üç adet lojman binası, korunması gerekli kültür varlığı kıstaslarını taşıması nedeniyle Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 30.09.2005 tarih ve 390 sayılı kararı ile tescillenmiştir.



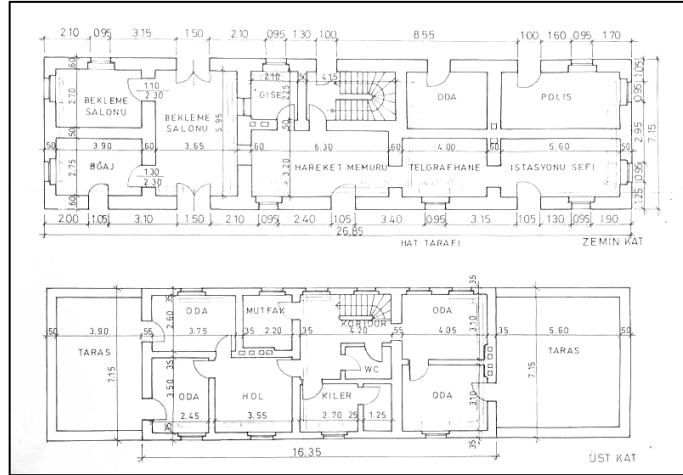
Şekil 4.24. Yerköy Tren Garı'nın İlçedeki Konumu (Google Earth Uydu Görüntüsü, 2021).



Şekil 4.25. Yerköy Tren Garını Gösterir Vaziyet Planı (TCDD).

#### 4.1.4.1. Yerköy Yolcu Binası PN. 11

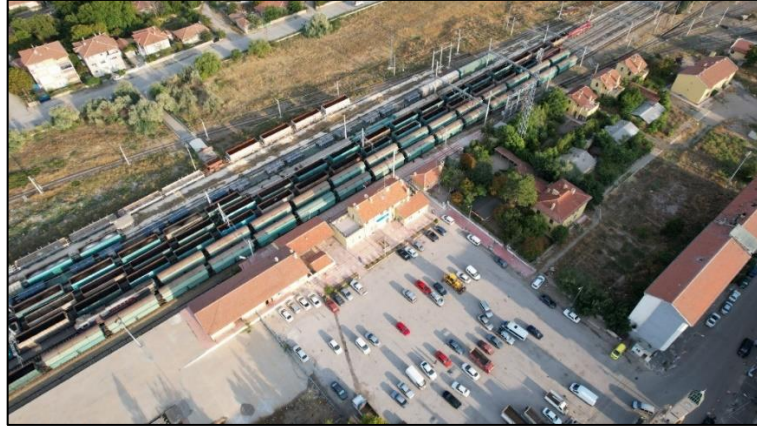
Yapı topluluğunun merkezini teşkil eden istasyon binası, birbirine bitişik üç kütle halinde kuzey-güney yönde enine uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir (Şekil 4.26). Merkezde yer alan ana kütle iki katlı olarak düzenlenmiştir. Yapının kısa kenarları konumundaki kuzey ve güney cephelerde yer alan üniteler, ana kütleyle oranla daha küçük ebatlarda ele alınmış, tek katlı birimlerdir. Kâgir yapı tekniğinde inşa edilen yolcu binası, ahşap beşik çatıya sahiptir.



Şekil 4.26. Yerköy Yolcu Binasına Ait Plan, 1926, (TCDD).

Kısmi bodrum üzerinde iki katlı kuruluşa sahip yolcu binasının zemin katında giriş holü, makasçı odası, farklı büyüklüklerde iki adet bekleme salonu, bagaj yeri, telgrafhane, personel odası, polis odası ve istasyon şefine tahsis edilen oda yer alır. Yolcu binasında güney ünite de bekleme salonu, bagaj yeri, kuzey de polis ve şef odaları tek katlı düzenlemede olup üstü teras olarak kullanılmaktadır. İnşa edildiği dönemde lojman olarak işlevlendirilen üst katta farklı büyüklükte odalar, mutfak, kiler ve tuvalet birimleri yer alır.

Yolcu binasının zemin katının doğu yönde peron cephesinde ve meydana bakan batı yönünde yedişer açıklık bulunmaktadır. Her iki cephede bulunan dört kapı açıklığından sadece bekleme salonuna açılanlar çift kanatlı olarak yapılmıştır. Tek katlı düzenlemede olan kuzey ve güney cephelerde simetrik ikişer pencere açıklığı mevcuttur. Yolcu binasının lojman olarak düzenlenen üst katın peron cephesinde dört, arka cephede ise altı pencere açıklığı bulunmaktadır. Güney terasa açılan iki, kuzeyde ise bir kapı açıklığı yer alır. Yapıda terasa açılan kapılar dışında, kapı ve pencere açıklıklarının tümü basık kemerli düzenlemeye sahiptir. İstasyonun kısa kenarları durumundaki kuzey ve güney cephede çatı seviyesinde dikey dikdörtgen formda birer pencere açıklığı vardır. Dikdörtgen formlu pencerelerin altında yazı panosu olarak düzenlenmiş bölümler, silme ile çerçeveslendirilmiştir (Şekil 4.27-31).



Şekil 4.27. Yerköy Gar Yerleşkesini Gösterir Hava Fotoğrafi



Şekil 4.28. “Ankara-Kayseri-Sivas Hattında: 204. Kilometrede Yerköy İstasyonu”, (H. Uyar Arşivi)



Şekil 4.29. 1990'lı Yıllarda Yerköy Yolcu Binası,

<https://m.facebook.com/797375700385356/photos/a.797381743718085/3358682554254645/?type=3&rdr>



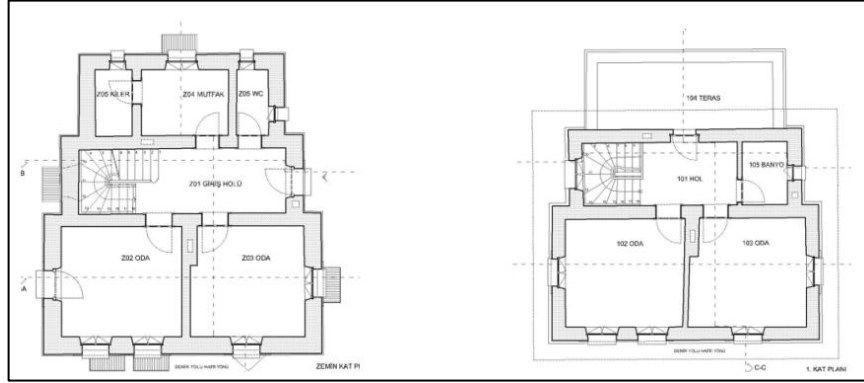
Şekil 4.30-31. Yerköy Yolcu Binası Peron ve Meydan Cepheleri

#### 4.1.4.2. Vagon Muayene Binası PN.3, Lojman PN. 4

Lojman binaları 1926 yılında, gar yerleşkesinin güneybatısında, kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. 1947 yılında düzenlenen bina fişlerine göre lojman binaları, depo şefi ve Müfettiş tarafından yazıhane ve ev olarak kullanılmışlardır.

1947 tarihli bina fişine göre lojman binası, iki katlı kuruluşa sahiptir. Lojmanın zemin katı iki oda, mutfak, hol, kiler ve tuvaletten oluşur ve odalardan biri yazıhane olarak işlevlendirilmiştir. Birinci kat düzenlemeleri ise iki oda, banyo ve teras bölümlerinden meydana gelir.

Günümüzde vagon muayene ofisi olarak kullanılan lojman binası tek kütle halinde doğu-batı yönlü dikdörtgen bir planla uzanmaktadır. Örtü katında kiremit kaplı kırma çatı yanlardan taşırılarak saçak oluşturmuştur. Lojman zemin katına giriş güney cephede bulunan dikdörtgen kapı açıklığı ile sağlanır. Girişten ilk ulaşılan birim holdür ve bu mekânın kuzeyinde, üst kata ulaşılan merdiven ver alır. Yapının batıya yönelen kısmı kiler, mutfak ve tuvalet olarak düzenlenmiştir. Lojman üst katına güneyde bulunan iç merdivenle hole geçiş sağlanır ve hol banyo ile sonlanır. Üst kat batıya yönelen kısmında teras, doğu da ise iki oda bulunur (Şekil 4.32-33.).



Şekil 4.32-33. Lojman 3-4 Binalarına Ait Zemin ve Birinci Kat Planı, (Sunay, 2022).

Cepheler tüm kütlede iki kademeli bir görünüm sergilemektedir. Alt kademede beden duvarları sıvalı ve boyalı cephelerle, günümüzde kurumsal renk boyası ile yolcu binasına benzerlik göstermektedir. Üst kademede örtü sistemine ait çatı uzantıları ise dışa taşkın ve saçak niteliği taşır. Lojmanın demiryoluna bakan doğu cephesinde her iki katta simetrik olarak yerleştirilmiş üçer dikdörtgen formlu pencere vardır. Güney cephe de alt kademede bir kapı açıklığı ve pencereye ek olarak, üst kademede iki

pencereye yer verilmiştir. Cepheler doğu da alt ve üst kademedeki boyuna dikdörtgen açıklıklarda kullanılan taşıntılı söve ve silmelerle, üst kademeler ise kuzey ve güney de sivri-basık kemerli pencerelerin taşıntılı silme ve söveleri ile hareketlendirilmiştir.

Lojman (PN. 4) binası, gar yerleşkesinin güneybatısına konumlanmıştır. İki katlı kuruluşa sahip olan yapı, tek kütle halinde doğu-batı yönlü dikdörtgen bir planla uzanmaktadır. Kiremit kaplı kırma çatı yanlardan taşırılarak saçak oluşturmuştur. Lojman zemin katına giriş kuzey ve güneydoğu cephede bulunan dikdörtgen kapı açıklığı ile sağlanır. Kuzey girişten ilk ulaşılan birim holdür ve bu mekânın güneyinde, üst kata ulaşılan merdiven ver alır. Yapının batıya yönelen kısmı kiler, mutfak ve tuvalet olarak düzenlenmiştir. Güneybatı kapısı doğrudan bir odaya açılmaktadır ve kuzeybatıya yönelen ikinci odası vardır. Lojman üst katına güneyde bulunan iç merdivenle hole geçiş sağlanır ve hol banyo ile sonlanır. Üst kat batıya yönelen kısmında teras doğu da ise iki oda bulunur. Cepheler tüm kütlede iki kademeli bir görünüm sergilemektedir. Alt kademede beden duvarları sıvalı ve boyalı cephelerle, günümüzde kurumsal renk boyası ile istasyon binasına benzerlik göstermektedir. Üst kademede örtü sistemine ait çatı uzantıları dışa taşkın ve saçak niteliği taşır (Şekil 4.34-35.).



Şekil 4.34-35. Vagon Muayene Şefliği 3 PN. Bina ve 4 PN. Lojmanın Hat Cehesi

Lojmanın demiryoluna bakan doğu cephesinde her iki katta simetrik olarak yerleştirilmiş üçer dikdörtgen formlu pencere vardır. Kuzey cephesinde kapı açıklığından başka biri zemin katta olmak üzere üç pencere açıklığı bulunur. Güney cephe de ise alt kademede bir kapı açıklığı ve üst kademede iki pencereye yer verilmiştir. Cepheler doğu da alt ve üst kademedeki boyuna dikdörtgen açıklıklarda kullanılan taşıntılı söve ve silmelerle, üst kademeler ise kuzey ve güney de sivri-

basık kemerli pencerelerin taşıntılı silme ve söveleri ile hareketlendirilmiştir (Şekil 4.36-37).



Şekil 4.36-37. Lojmanların Kuzey-Güney Cephelerinin Görünümü

Yerköy tren garı yerleşkesinde benzer plan özelliklerine sahip toplamda 3 lojman binası tespit edilmiştir. 1993-1997 tarihli vaziyet planları üzerinde ve yapılan arazi çalışmalarında ayakta olduğu görülen lojman binalarından 3 ve 4 plan numaralı binaların 1926 yılında inşa edildiği anlaşılır. Plan ve cephe özellikleri bakımından simetrik olarak ele alınan bu lojman binaları tarihi tespit edilemeyen dönemlerde çeşitli müdahalelere uğramış ve onarımlar geçirmiştir. 4 plan numaralı lojman binasının cephelerinden anlaşıldığı üzere vurgu yapılarak cephelere hareket kazandıran kapı-pencere söveleri ve lentoları, yapılan boya-badana işlemleri sırasında önce kurumsal renk olan sarı renge boyanmış, günümüzde ise bu kısımlarda beyaz renk kullanılarak cephelere dikkat çekilmiştir. Günümüzde işlevsiz kalan 4 plan numaralı lojmanın teras kısımları, binanın hat cephesine göre daha fazla tahrip olmuş durumdadır.

#### 4.1.4.3. Lojman PN. 5

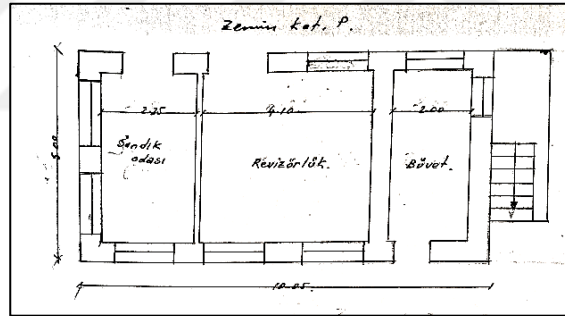
Lojman binası 1946 yılında kâgir yapı tekniğinde iki katlı olarak inşa edilmiştir. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü tarafından 1947 yılında düzenlenen bina fişine göre lojman, kısım şefi tarafından yazıhane ve ev olarak kullanılmıştır. Lojman zemin kat düzenlemesi iki oda, mutfak, hol, kiler ve tuvalet bölümlerinden oluşur. Birinci kat ise iki oda, banyo ve terastan ibarettir. Plan bakımından 3 ve 4 plan numaralı lojmanlara benzerlik gösteren lojman binasında cepheler oldukça sade tutulmuştur (Şekil 4.38.).



Şekil 4.38. 5 PN. Lojman Binası

#### 4.1.4.4. Revizörlük Binası PN. 12

Revizörlük binası 1926<sup>13</sup> senesinde kâgir teknikle inşa edilmiştir. 1947 tarihli belgeye göre revizörlük binası hattın sağına konumlanmış ve bir oda büvet, iki oda revizörlük olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 4.39).



Şekil 4.39. Revizörlük Binasına Ait Plan (TCDD).

Revizörlük binasının 1997 tarihli planına göre yapı, 10x5m uzunluğunda kuzey-güney yönlü uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. Bodrum üzeri bir kat olarak inşa edilen kâgir revizörlük binası kiremit kaplı beşik çatı ile örtülüdür. Eşit olmayan üç bölüme ayrılan yapının merkez birimi revizörlük olarak işlevlendirilmiştir. Revizörlük bölümüne giriş hat cephesinde bulunan çift kanatlı ahşap bir kapı ile sağlanır. Büyük boyutlu tutulan revizörlük biriminin kuzey kısmı sandık odası olarak işlevlendirilirken güney kısmı büfe olarak inşa edilmiştir. Yapının güney bölümüne konumlanan büfe kısmına giriş güneybatı cephede bulunan açıklıkla sağlanır.

<sup>13</sup> 1947 tarihli bina fişi üzerinde 1928 senesinde inşa edildiği notu düşülmüştür.

Yapının bodrum katı zemin kotu altında yer alır ve yapının güneyinde bulunan bir merdivenle ulaşım sağlanır.

Revizörlük binasının cepheleri kapı-pencere söve ve silmeleri ile hareketlendirilmiştir. Hat cephesinde revizörlük bölümü giriş açıklığı dört yönde çerçeve içerisine alınmış ve cepheden taşıntı yapılarak vurgulanmıştır. Söz konusu cephede oluşan kot farkı nedeniyle kapı eşiğinin bir bölümü zemin kotu altında kalmıştır. Yapı cephelerinde taşıntı yapan diğer unsurları pencere söveleri, kapı eşikleri ve örtü katında beden duvarlarını aşan saçak uygulaması olarak sıralamak mümkündür (Şekil 4.40).



Şekil 4.40. Revizörlük Binası peron Cephesi

#### 4.1.4.5. Yerköy Apartmanı PN. 19

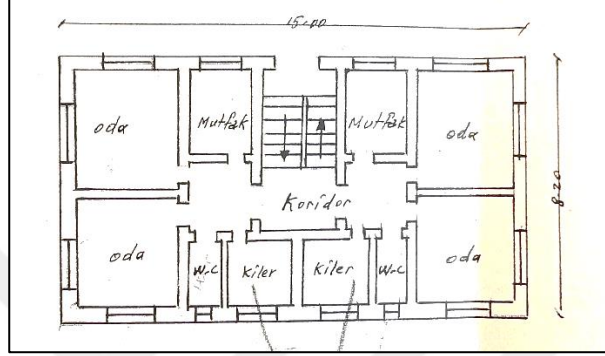
Kâgir bina, 1946<sup>14</sup> yılında demiryolu hattının sağında, bodrum üzeri zemin ve bir kat olarak inşa edilmiştir. 1947 tarihli bina fişine göre lojman binası zemin katı dört oda, iki mutfak, iki hol, iki banyo ve iki tuvaletten oluşur. Zemin kattaki bu yerleşim birinci katta da devam eder.

1993 tarihli vaziyet planına göre Yerköy apartmanının, istasyon yatakhane binasının kuzeyine konumlandığı görülür. Aynı tarihli yapı planına göre lojman binası 15.00x8.20 cm uzunluğunda kuzey-güney yönlü dikdörtgen bir plana sahiptir. Zemin ve birinci katları simetrik düzende ele alınan lojmanın her katında iki daire bulunur ve lojman bölümlerinin girişleri kare planlı bir hole açılır. Her bir lojman iki oda,

<sup>14</sup> 1947 tarihli bina fişi üzerinde el yazısı ile 1930 yılında inşa edildiği yazmaktadır.

mutfak, kiler ve tuvalet bölümlerinden oluşur. Kiler bölümleri tarihi bilinmeyen bir tadilat sonrası banyo olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 4.41).

Yerköy apartmanının zemin katında kuzey-güney cephelerde ikişer olmak üzere toplamda on dört pencere açıklığı uygulanmıştır. Bu uygulama yapının birinci katında yinelenir.



Şekil 4.41. Yerköy Apartmanına Ait Birinci Kat Planı (TCDD)

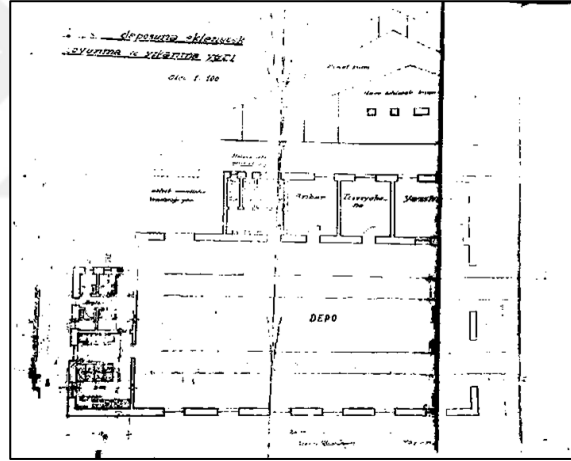
#### 4.1.4.6. Makine Şefliği Deposu PN. 32

Depo Şefliği binası Kayseri Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 12.09.2018 gün ve 3450 sayılı kararı ile II. grup korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Depo binası 1926<sup>15</sup> yılında kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. Tek katlı inşa edilen depo binası düzgün olmayan dikdörtgen bir plana sahiptir. Dört makinelik kapasiteye sahip depo bölümü uzatılarak; yazıhane, tesviyehane, ambar ve tuvalet bölümleri oluşturulmuştur. Grup Kredi ödeneği ile 30.12.1963 tarihinde işçiler için banyo ve soyunma odası işlevinde iki bölüm, depo binasının kısa kenarına eklenmiştir. Depo binasının örtü katında beşik çatı uygulanmış ve çatı kısmı iç yüzeyinde ahşap çatki ile desteklenmiştir.

Yapının tadilat planına göre kuzey cephesinde iki büyük boyutlu kapı açıklığı vardır. Batı cephede farklı büyüklüklerde dokuz, güneyde dört, doğuda ise altı pencere açıklığı bulunur. Depo binası; kurumsal sarı renk boyası, örtü katının saçak şeklinde cepheye taşıntısı, pencere söve ve lentolarının dışa taşırılarak cephelerine vurgu yapılması yönünden, yolcu binasına benzerlik göstermektedir (Şekil 4.42-46).

<sup>15</sup> 1947 tarihli diğer bir bina fişi üzerinde el yazısı ile 1928 yılında inşa edildiği notu düşülmüştür.

Arazi çalışmamız sırasında depo binasına ait belgelenebilir son tadilat planından farklı uygulamalarla karşılaşılmıştır. Yapının kuzeyinde bulunan giriş cephesinde tadilatla eklenen bölümün cephesine, küçük boyutlu bir kapı ve büyük boyutlu pencere açıklığı uygulandığı görülür. Batı cephesinde farklı büyüklüklerde ve farklı şekillerde on yedi pencere ve iki adet kapı açıklığı vardır. Hat cephesine bakan doğu cephesinde ise kapı boyutlarında çift kanatlı 11 açıklık uygulandığı görülür. Söz konusu açıklıklar boyutsal olarak kapı işlevinde oldukları olasılığını akla getirirler de yapının kuzeybatı cephelerinde bulunan büyük boyutlu pencerelerde uygulanan söve ve lentoların, doğu cephede uygulanan söve ve lentolarla aynı seviyede olması, kapı eşiklerinin zemin kotu seviyesine yakın uygulanması gibi mimari uygulamalar göz önünde bulundurulduğunda; doğu cephede bulunan açıklıkların çift kanatlı, büyük boyutlu pencereler olduğunu ve zamanla oluşan kot farkı kaynaklı kapı açıklığı algısı oluşturduğunu söylemek yerinde olacaktır.



Şekil 4.42. Depo Şefliği Binasına Ait Tadilat Plan (TCDD).



Şekil 4.43. Depo Şefliği Binası, Giriş Cephesi



Şekil 4.44-45. Depo Binası Doğu-Batı Cepheler

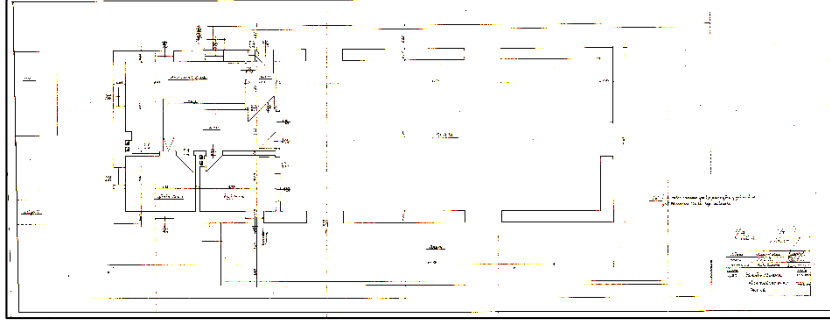


Şekil 4.46. Depo Binası Ahşap Tavan Detayı

#### 4.1.4.7. İstasyon Ambarı PN. 16

Ambar binası Kayseri Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 30.09.2005 gün ve 390 sayılı kararı ile korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Ambar binası ile ilgili düzenlenen 1947 tarihli bina fişinde 1926, 1928 ve 1958 olmak üzere üç farklı inşa tarihi bulunur. Bu bina fişlerine göre ambar, kagir yapı tekniğinde inşa edilmiş, iki oda yazıhane kısmı ve ambardan ibarettir. 1973 yılında geçirdiği onarımla iki odalık yazıhane kısmında iç duvarlar tamamen yıkılmış, bu kısım antre, salon, müdür odası, işçi odası ve memurlar kısmı olarak yeniden düzenlenmiştir. Onarım sırasında ambarın meydan cephesinde bulunan pencerelerden biri genişletilerek kapı yapılmış ve bu cepheye yeni bir pencere uygulanmıştır. Binanın cephelerinde bulunan ve ambara ulaşım sağlayan kapılar çift kanatlıdır ve cephe yer yer zeminden dört ve/veya beş sıra kesme taş örülüdür. Basık kemerli kapı ve pencerelerin çevresinde kalkan sıvalardan ve onarım izlerinden ambar binasının kesme taş malzeme ile kaplı olduğu anlaşılır (Şekil 4.47-48).

Hat cephesinde ambar bölümü diğer cepheyle simetrik olarak iki girişe sahiptir ve işçi odasına onarım sırasında ek bir pencere uygulanmıştır. Ambar binası kiremit kaplı beşik çatı ile örtülüdür.



Şekil 4.47. Ambar Binasına Ait Plan (TCDD).



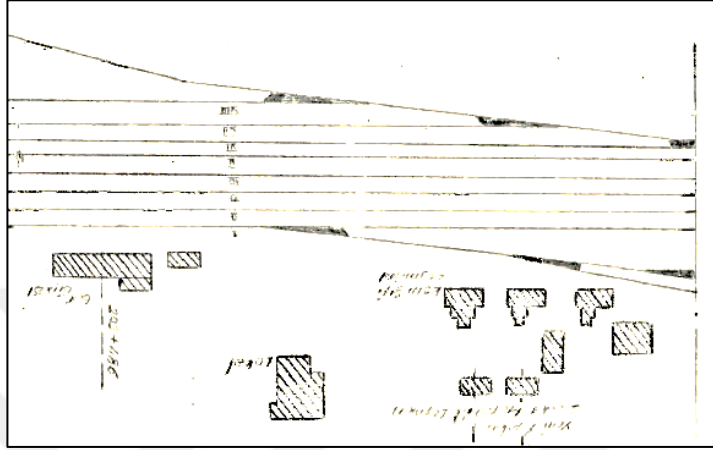
Şekil 4.48. Ambar Binasının İstasyon Meydanından Görünümü, Batı Cephe

#### 4.1.4.8. Prefabrik Lojman PN.67-68 (PN.77-78)

Prefabrik lojman binası, 2. Bölge Müdürlüğü'nün 19.02.1985 tarih ve 216-2/202935 sayılı emri ile yıkılan işçi ve çavuş barakasının yerine 30.12.1985 tarihinde grup krediden alınan ödenekle, tek katlı olarak inşa edilmiştir.

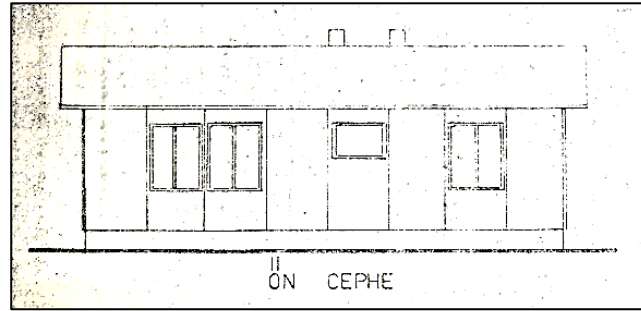
9.75x8.56cm uzunluğundaki lojman binası üç oda, hol, mutfak, banyo ve tuvalet bölümlerinden oluşmaktadır. Yerköy istasyon sahasında benzer özelliklere sahip farklı plan numaraları ile farklı tarihlerde inşa edilen dört adet prefabrik lojman tespit edilmiştir (Şekil 4.49-52).

1985 yılında yapılan lojmanlardan başka 2. Bölge Müdürlüğünün 15.08.1991 tarih ve 216-2/214615 sayılı emirleri doğrultusunda grup krediden alınan ödenek ile gar bünyesinde iki adet prefabrik lojman inşası tamamlanmıştır ve ilgili bina fişi üzerine vaziyet planları işlenmiştir. Söz konusu prefabrik lojmanlar 1993 tarihli vaziyet planında ise farklı plan numaraları ile gösterilmiştir.

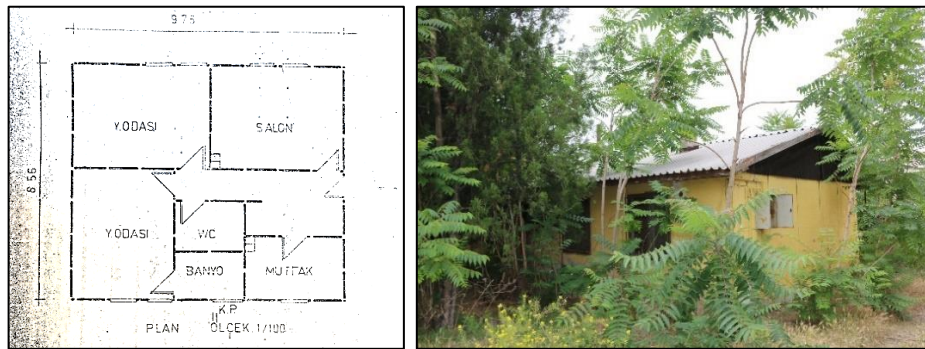


Şekil 4.49. Prefabrik Yapıların Vaziyetini Gösterir Plan (TCDD).

Tüm bu veriler neticesinde Yerköy istasyon sahasında altı farklı prefabrik yapının inşa edilmiş olabileceği düşünülse de 1991 yılında inşası tamamlanan yapıların, 1993 tarihli vaziyet planında aynı noktada farklı plan numaralarıyla gösterilen lojmanların başkaca bina fişlerine rastlanmamıştır.



Şekil 4.50. Prefabrik Yapıların Cephe Tasarımı (TCDD).

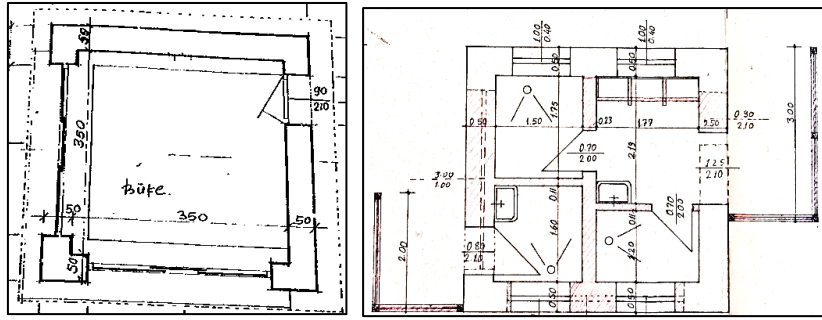


Şekil 4.51-52. Prefabrik Yapıların Planı ve Cephesi (TCDD).

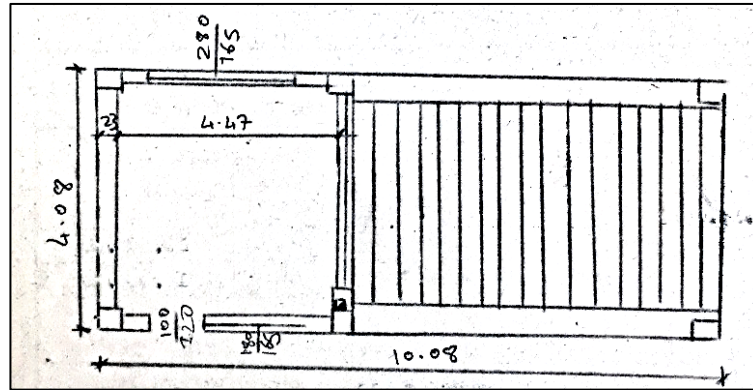
#### 4.1.4.9. Büvet- Tuvalet PN.15, PN. 66

Hattın sağına konumlanan yapı, 1926 yılında kâgir teknikle iki gözlü olarak inşa edilmiştir. 1966 tarihli bina fişine göre söz konusu yapı 22.08.1966 tarihinde yapılan tadilat sonucu tuvaletten dönüştürülerek büvet olarak düzenlenmiştir. Günümüzde tuvalet olarak kullanılan yapı farklı dönemlerde büfe ve tuvalet olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 4.53-55). Büfe projesindeki plana göre yapı 4.50x4.50cm ölçülerinde kare planlıdır. Tek girişe sahip olan büfenin bir cephesi sağır bırakılırken iki cephesinde birer pencere bulunur. Yapının tuvalet planında ise zemin planı ve ölçüsü sabit tutularak içeride eklenen duvarlarla dört bölüm oluşturulmuştur. Oluşturulan bölümlerden biri kadınlar için diğer üç bölüm ise erkeklerin kullanımına ayrılmıştır.

Yerköy istasyon bünyesinde 1926 inşa tarihli büfe yapısı hakkında bilgiler yukarıda bahsedilenlerle sınırlı olmakla birlikte; 30.12.1983 tarihinde söz konusu yapıdan başka bir büfe inşası daha gerçekleştirilmiştir. Aynı tarihli bina fişine göre büfe binası projesine uygun olarak, 1926 tarihli büfe binasına benzer şekilde, inşa edilmiştir.



Şekil 4.53-54. 15 pn. Yapının 1926 Tarihli Büvet Planı (sağda) ve Tuvalet Tadilat Planı (TCDD).



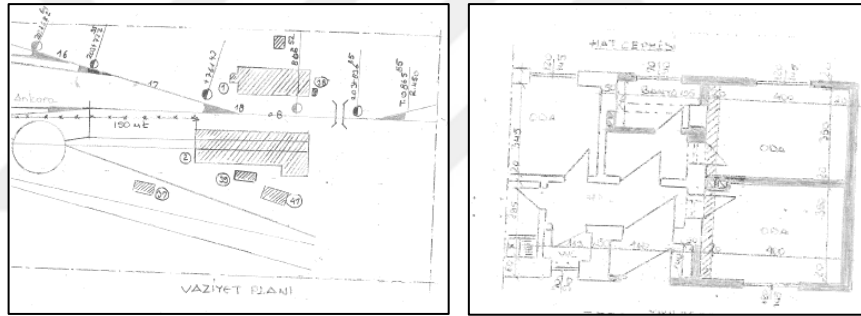
Şekil 4.55. 1983 Tarihinde Alt Geçit Üzerine İnşa Edilen 66 Plan Numaralı Büfe Yapısına Ait Plan (TCDD).

#### 4.1.4.10. Yerköy Tren İstasyonu Ek Binalar

##### 4.1.4.10.1. Yerköy Amele-Çavuş Evi PN. 1

Yapı ile ilgili bilgiler TCDD 2. Bölge Müdürlüğü bina fişleri ile sınırlıdır. 1947 yılında düzenlenen belgeye göre çavuş lojmanı hattın solunda, kâgir teknikle 21x7.90cm ölçülerinde inşa edilmiştir. Lojman bir oda, mutfak, tuvalet ve bir amele koğuşundan ibarettir (Şekil 4.56-57.).

İlgili Müdürlük tarafından düzenlenen 1983 tarihli bina fişinde lojman binasının 1925 yılında, kâgir teknikle inşa edildiği bilgisi yer alır ve 04.05.1983 tarih ve 216-2/207440 sayılı emir ile lojman binasına ilave odalar yapıldığı aktarılır. Lojman binası ile ilgili 2. Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen belgeler arasında 1987 tarihinde düzenlenen ihbar fişinde 1 plan numaralı binanın kullanılmayacak durumda olduğu ve 30.01.1987 tarihinde yıkıldığı bilgisine yer verilmiştir.



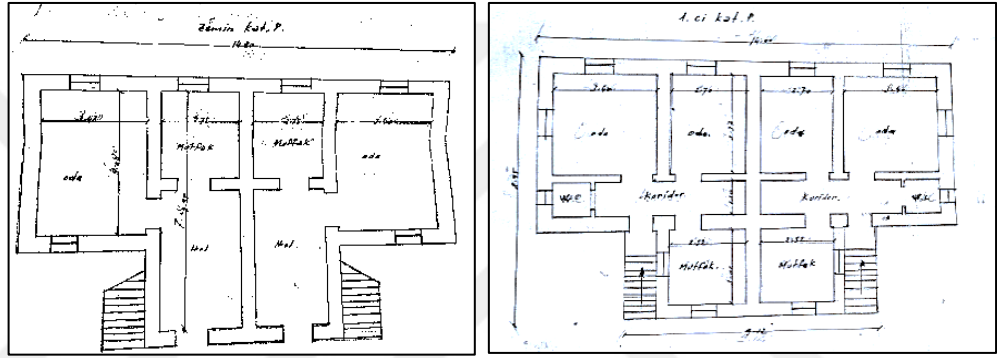
Şekil 4.56-57. Yerköy Amele-Çavuş Evine Ait Plan (TCDD).

##### 4.1.4.10.2. Lojman PN. 6

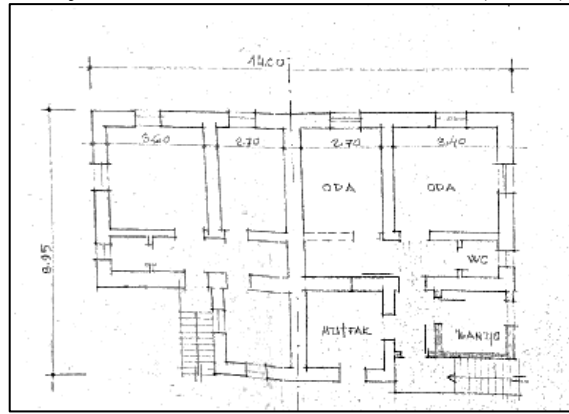
Lojman binası hakkında bilgiler TCDD 2. Bölge Müdürlüğü'nün 1993-1997 tarihli vaziyet planı ve tarihi bilinmeyen tadilat planları ile sınırlıdır. Buna göre lojman binası hattın sağında, doğu batı yönlü uzanan T plana sahiptir. Binayı oluşturan her lojman birimi zeminde ve birinci katta kendi içlerinde simetrik düzenlenmiştir.

İki katlı inşa edilen yarı müstakil yapının zemin katına giriş batı cepheden sağlanır. Zemin kat girişleri dikdörtgen planlı hole açılır ve hol doğu yönde mutfak ile sonlanır. Zemin katta yer alan odalar lojmanın kuzey ve güney kısımlarına konumlanmıştır. Lojman zemin katında kuzey-güney cepheler sağır bırakılırken doğu cephede dört, kuzeybatı ve güneybatı cephelerde birer pencere açıklığı uygulanmıştır.

Lojmanın birinci katına batı yönde bulunan iki ayrı merdivenle ulaşılır. Simetrik düzenlemeye sahip lojmanların girişi dikdörtgen bir koridora açılır ve koridorlar kuzey-güney yönlerde tuvaletle sonlanır. Lojman bölümlerinde ikişer oda doğu yönde konumlanırken lojmanın kısa kenarlarını oluşturan batı yönü mutfak olarak düzenlenmiştir. Lojmanın birinci katına yapılan tadilatla güney lojman kısmında oda ve koridor yerleşimleri korunurken, merdiven açıklığı doldurulmuş ve giriş güneybatı cepheye taşınmıştır. Bununla birlikte yapının güneybatı kısmına banyo bölümü eklenmiştir. Zemin kat cephelerinden farklı olarak birinci katın kuzey-güney cephelerinde ikişer pencere açıklığına yer verildiği görülür (Şekil 4.58-60).



Şekil 4.58-59. 6 PN. Lojmana Ait Zemin ve Birinci Kat Planı (TCDD).



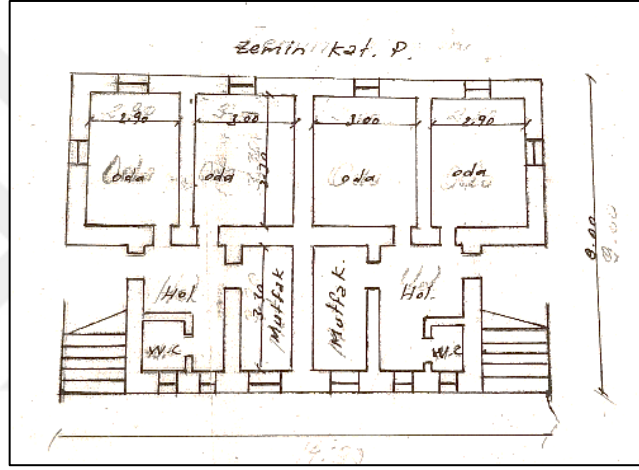
Şekil 4.60. Lojmana Ait Tadilat planı (TCDD).

#### 4.1.4.10.3. Lojman PN. 7

Lojman binası hakkında bilgiler TCDD 2. Bölge Müdürlüğü'ne ait 1947 tarihli bina fişi, 1993-1997 tarihli vaziyet planı ve lojman planı ile sınırlıdır. Buna göre lojman 1936 senesinde demiryolu hattının sağında, T planlı ve iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yarı müstakil ve simetrik iki lojman birimini kapsayan zemin kata girişler kuzey-güney yönlerde bulunan açıklıklarla sağlanır. Kuzey lojmanın girişi L planlı bir hole

açılır ve Türk konut mimarisi örneklerinde sıklıkla karşılaşılan örneklerde olduğu gibi dağılım mekânı niteliğindeki hol bölümünden mutfak, tuvalet ve lojmanın iki odasına ulaşılır. Güneyde bulunan lojman kısmı, kuzey lojman ile aynı özelliktedir. Güneyde bulunan giriş açıklığı L planlı bir hole açılır ve bu hol benzer şekilde diğer bölümlere geçişi sağlar.

Lojman cephelerinde doğu yönde dört, kuzeydoğu- güneydoğu yönlerde bir, batı cephede altı pencere açıklığı uygulanmıştır. Kuzeybatı-güneybatı cephelere pencere uygulanmazken, zemin kata girişi sağlayan kapı açıklıkları ve lojmanın birinci katına ulaşım sağlayan merdivenler konumlandırılmıştır (Şekil 4.61.).

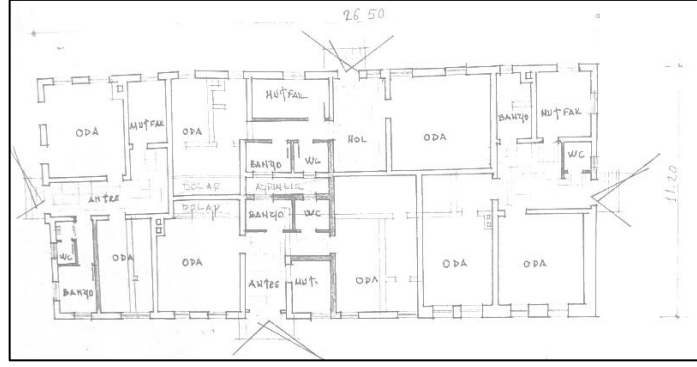


Şekil 4.61. 7 PN. Lojman Zemin Kat Planı (TCDD).

#### 4.1.4.10.4. Eski Yatakhane Lojmanı PN. 9

Hımsı/kâgir<sup>16</sup> yapı tekniğinde 1926 yılında inşa edilen lojman binası, 25.12.1996 tarih ve 01/04-20/219378 numaralı makam emri ile yıkılmış, günümüze ulaşmamıştır. Yatakhane binası gar yerleşkesinin güneybatısına konumlandırılmıştır. Farklı plana sahip dört lojman biriminin birleşmesiyle oluşan dikdörtgen planlı yapı, kuzey-güney yönlü uzanır. Yapıya giriş dört yönde bulunan bağımsız açıklıklarla sağlanır (Şekil 4.62).

<sup>16</sup> TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden elde edilen, 1947 tarihli, 9 plan numaralı lojmana ait bina fişi üzerinde cins bilgisi hımsı olarak ve 1996 tarihli 9 plan numaralı ihbar fişi üzerinde cins bilgisi kâgir olarak işlenmiştir.



Şekil 4.62. Eski Yatakhane Lojmanına Ait Plan (TCDD).

Lojmanı oluşturan doğu birim dikdörtgen bir plana sahiptir. Doğu cephede bulunan girişi, dikdörtgen bir hole açılır. Holün güney kısmında bir oda yer alır. Holün kuzeyine yönelen oda ise geçirdiği tadilat sonucu bölümlere ayrılarak mutfak, koridor, tuvalet ve banyo alanları oluşturulmuştur. Doğu lojman biriminin koridoru, kuzeyde bir odaya bağlanır. Lojman biriminde altı pencere açıklığı vardır. Bu açıklıklar holde bir küçük boyutlu, güney oda doğu cephesinde iki büyük boyutlu, mutfak kısmı doğuda bir büyük boyutlu ve kuzey oda doğu cephesinde iki büyük boyutlu pencere açıklığı olarak uygulanmıştır.

Güney lojman birimine giriş cephe merkezinde bulunan açıklıkla sağlanır. Ters L planlı yerleşen lojman birimi girişi, antreye açılır. Antrenin doğusunda tuvalet, banyo ve mutfak bölümleri yer alır. Odalar batı yönde konumlandırılmıştır. Her iki oda ikişer pencere açıklığına sahiptir. Mutfak pencereleri doğuda bir ve güneyde bir olacak şekilde uygulanmıştır. Batı lokman birimi kuzey-güney yönlü uzanmaktadır. Lojmana giriş batı cephede bulunan açıklıkla sağlanır. Girişten ulaşılan antre, doğuda banyo bölümü ile sonlanır. Antrenin güneye yönelen kısmında yer alan oda bölümlere ayrılarak güneybatı da mutfak, güneydoğuda ise tuvalet bölümleri oluşturulmuştur. Birimin kuzeyinde lojmanın bir diğer odası yer alır. Batı lojman biriminde odalarda ikişer, mutfakta ise bir pencere açıklığı vardır. Kuzey lojman birimi doğu-batı yönlü uzanan düzgün olmayan bir dikdörtgen plana sahiptir. Lojmana giriş kuzey cephe merkezinde bulunan açıklıkla sağlanır. Giriş L şeklinde bir antreye açılır ve doğuda bir mutfakla bağlanır. Antrenin doğusunda bir oda yer alır. Lojmanın batısında yer alan oda geçirdiği tadilat sonucunda bölümlere ayrılarak tuvalet, banyo ve küçük boyutlu bir odaya dönüştürülmüştür. Yapının kuzey birimi

diğer lojmanlardan farklı olarak sekiz pencere açıklığına sahiptir. Bu açıklıklar, doğu oda da kuzey ve doğu cephelerde ikişer açıklık, mutfakta ve batı oda da bir, banyoda kuzey ve batı yönde birer açıklık olarak uygulanmıştır.

#### **4.1.4.10.5. Büfe-Otel Binası PN. 10**

Yapı hakkında bilgilerimiz ilgili müdürlüğün 1947 tarihli bina fişi ile sınırlıdır. Buna göre büfe-otel binası 1945 yılında, hattın sağında kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. Zemin üzeri bir kat olarak inşa edilen binanın zemin katı bir oda, mutfak, iki salon, bir hol ve iki tuvaletten oluşur. Birinci katı ise yedi oda, iki kileri iki tuvalet ve bir banyodan meydana gelir.

#### **4.1.4.10.6. Lojman- Lokal Binası PN. 13**

Lojman hakkında bilgilerimiz 22.09.1947 tarihli bina fişi ile sınırlıdır. Buna göre lojman binası 1926<sup>17</sup> yılında kâgir yapı tekniğinde zemin üstü bir kat olarak inşa edilmiştir.

Yapının zemin katı dört oda, iki mutfak, iki hol ve iki tuvaletten meydana gelir. Birinci kat düzenlemesi benzer şekilde dört oda, iki mutfak, iki hol ve iki tuvaletten oluşmaktadır. Bina fişi üzerinde bahçesinde bir odunluk olduğu bilgisine ek olarak üç lojman biriminin sıhhat memuru, telgraf sürveyanı ve ambar şefi tarafından kullanıldığı ve bir bölümünün boş olduğu bilgisine yer verilmiştir.

Söz konusu yapı hakkında yıkım kararının olmaması ve istasyon yapılarının ulaşılan vaziyet planları üzerinden değerlendirildiğinde bu lojmanın, lokal binası olma olasılığı güçlenmektedir. Yapı, günümüzde kiralama yöntemi ile işletilen bir çay bahçesi olarak kullanılmaktadır.

#### **4.1.4.10.7. Amele- Çavuş Binası PN. 20**

Yapı hakkındaki bilgilerimiz TCDD 2. Bölge Müdürlüğü'nün düzenlemiş olduğu 1947 tarihli bina fişi ile sınırlıdır.

---

<sup>17</sup> 1947 tarihli bina fişi üzerinde daktilo yazısı haricinde 1938 yılında inşa edildiği bilgisi not düşülmüştür.

Buna göre lojman binası 1926 yılında kâgir yapı tekniğinde hattın solunda inşa edilmiştir. Fiş üzerinde lojmanın bir oda, mutfak, hol ve tuvalet bölümünün olduğu ve bu bölümleri yol çavuşunun kullandığı bilgisi yer alır. Bir amele koğuşu olduğu ve burada amelelerin ikamet ettiği bilgisi bulunur.

Lojman binası 20 plan numarası ile envantere kaydedilmiştir. İstasyon yapılarının eski tarihli vaziyet planında 20 plan numarası ile belirlenen lojmanın hattın sağında inşa edilmiş olduğu anlaşılır. Amele- Çavuş Evi ile ilgili bilgilerimiz sınırlı olsa da fiş üzerindeki açıklamadan söz konusu lojmanın tek katlı inşa edildiği anlaşılmaktadır. Vaziyet planı üzerindeki 20 plan numaralı lojman ise zemin üzeri bir kat olarak inşa edilmiştir. 1995 tarihli lojman yıkım kararlarının kısmi vaziyet planından anlaşıldığı üzere bu karar TMO sınırları içerisinde kalan ve 21 plan numarasından başlayan lojmanları kapsamaktadır. 1997 tarihli vaziyet planında 19 plan numaralı Yerköy Apartmanı'nın hattın sağında inşa edildiği görülür. Günümüzde istasyon karayolu üst geçit köprüsü sahasında olması beklenen yapı 2. Bölge Müdürlüğü'nün 16.10.1984 tarih ve 216-2/216180 sayılı emri gereğince yıkılmıştır.

#### **4.1.4.10.8. Lojman PN. 21**

Lojman binası 1943<sup>18</sup> tarihinde, hattın sağında kâgir teknikte inşa edilmiştir. Bina fişi üzerinde yer alan bilgiye göre lojman, dört oda, iki mutfak, iki hol ve iki tuvalet bölümünden meydana gelir. Bağımsız girişlere sahip olan tek katlı lojmanın bir bölümünün revizöre diğer bölümünün ise ateşçinin kullanımına sunulduğu görülür. Günümüze ulaşmayan lojman binası ilgili müdürlüğün 25.12.1995 tarih ve 02/04-20/219378 sayılı emri gereğince, 31.12.1996 tarihinde yıkılmıştır.

#### **4.1.4.10.9. Lojman PN. 22**

Lojman binası, 1943<sup>19</sup> yılında kâgir yapı tekniğinde, bodrum üzeri zemin kat olarak hattın sağında inşa edilmiştir. Bina fişi üzerinde detaylı bilgiler yer almazken

---

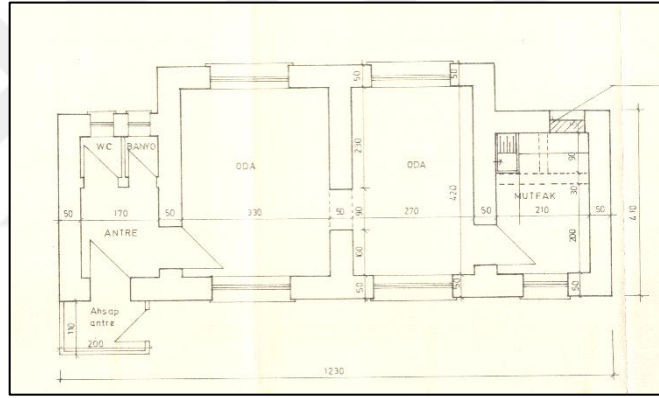
<sup>18</sup> 1947 tarihli bina fişi üzerine 1928 yılında inşa edildiği notu düşülmüştür.

<sup>19</sup> 1947 tarihli bina fişi üzerinde 1941 tarihinde inşa edildiği bilgisi not düşülmüştür.

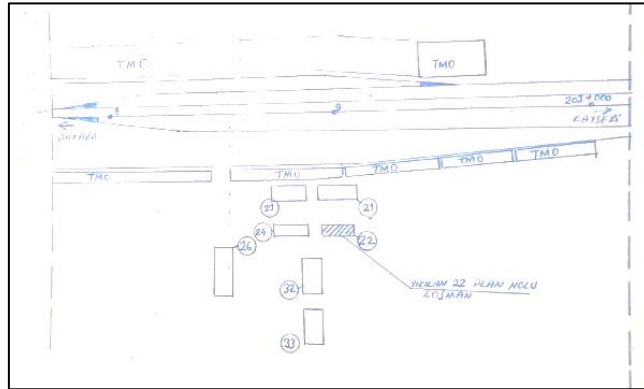
lojmanın iki oda, iki mutfak, iki hol ve iki tuvaletten meydana geldiği bilgisi bulunur. 1986 tarihli tadilat planına göre lojman binası girişin ulaştığı bir antre, iki oda, mutfak, banyo ve tuvalet bölümlerinden oluşur.

1947 tarihli bina fişinden anlaşıldığı üzere lojman yapısı bağımsız girişleri olan iki lojmanı kapsamaktadır. 1986 tarihli tadilat sırasında ise lojman odalarının ortak paylaşımlı duvarına bir kapı açılması ve mutfak bölümünde bulunan girişin kapatılması suretiyle yapı, tek bir lojman haline getirilmiştir. Vaziyet planında yıkılan diğer lojmanlarla benzer plan özelliğine sahip olduğu anlaşılır (Şekil 4.63-64).

Günümüzde TMO sınırları içinde kalan lojman binası, 2. Bölge Müdürlüğü'nün 07.06.1995 tarih ve 02/04-20/211740 sayılı emri gereği 31.12.1995 tarihinde yıkılmıştır.



Şekil 4.63. 1986 Tarihli Tadilat Planı, (TCDD)



Şekil 4.64. Yıkılan Lojmanları Gösterir Vaziyet Plan (TCDD)

#### 4.1.4.10.10. Çavuş Evi PN. 23

TMO sahasında Yerköy istasyonu bünyesinde inşa edilen çavuş evi 1943 yılında kâgir teknikle inşa edilmiştir. İlgili müdürlük tarafından düzenlenen 1947 tarihli bina

fişine göre lojman binası; iki bağımsız girişle ulaşılan toplamda dört oda, iki mutfak, iki hol ve iki tuvaletten oluşur.

Söz konusu çavuş evi Makam'ın 25.12.1995 tarih ve 02/04-20/219378 sayılı emri gereğince 15.05.1996 tarihinde yıkılmıştır.

#### **4.1.4.10.11. Lojman PN. 24**

Lojman binası 1943 yılında, kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. Bodrum üstü zemin kattan oluşan eşit iki bölümlü bu lojman zemin katı, iki oda, iki mutfak, iki hol ve iki tuvaletten ibarettir. Lojman binası 2. Bölge Müdürlüğü'nün 07.06.1995 tarih ve 02/04-20/211740 sayılı emri gereğince 31.12.1995 tarihinde yıkılmıştır.

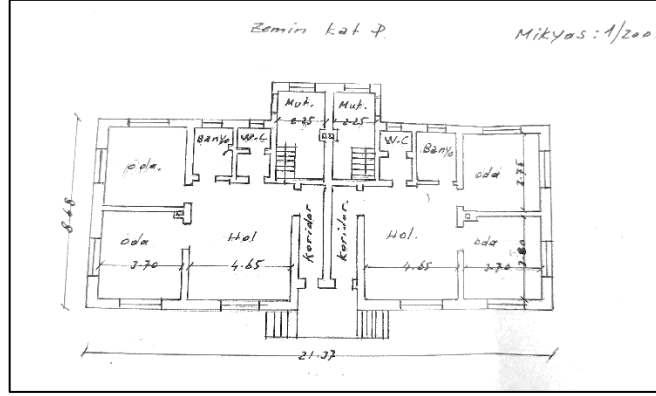
#### **4.1.4.10.12. Lojman PN. 26 (PN.15)**

Kâgir lojman binası 1943<sup>20</sup> yılında, 21.37x8.68 cm uzunluğunda bodrum üzeri zemin ve birinci kat şeklinde inşa edilmiştir. Kuzey-güney yönlü uzanan dikdörtgen planla inşa edilen binanın katları bir duvarla ayrılan iki daireden ibarettir. Simetrik düzenlemeye sahip lojman bölümlerinde girişler dikdörtgen planlı koridora açılır. Her lojman birimi kendi içinde büyük bir hol, kuzey-güney yönüne konumlanan iki oda, mutfak, banyo ve tuvalet bölümlerinden meydana gelir. Lojmanların mutfak bölümleri balkon uygulaması ile dışa taşırılmıştır (**Şekil 4.65**).

Lojmanın zemin kat cephelerinde kısa kenarları oluşturan kuzey-güney yönde ikişer olmak üzere toplamda on altı pencere açıklığı uygulanmıştır.

---

<sup>20</sup> Düzenlenen 1947 tarihli bina fişi üzerine el yazısı ile 1941 tarihinde inşa edildiği notu bulunur.



Şekil 4.65. 26 pn. Lojmanın Zemin Katına Ait Plan (TCDD).

#### 4.1.4.10.13. Lojman PN. 29-31

Günümüze ulaşmayan lojman binası 1944 yılında kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. Yapı ile ilgili bilgilere 1947 tarihli bina fişinden ulaşılır. Buna göre lojman; iki bağımsız girişe sahiptir ve dört oda, ikişer mutfak, banyo, kömürlük ve tuvaletten ibarettir. Aynı tarihli belgeler arasında söz konusu lojman binası ile benzer özellikte inşa edilen iki yapıya daha rastlanır. 1973 tarihli vaziyet planı üzerinde yapının haçvari bir plana sahip olduğu görülür.

İnşa tarihleri aynı olan bu lojmanların, Yerköy Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 957/147 sayılı kararı ile üçüncü şahsa satışı gerçekleştirilmiştir.

#### 4.1.4.10.14. Lojman PN. 32

Lojman binası kâgir yapı tekniğinde 1944<sup>21</sup> yılında inşa edilmiştir. Bilgilerine bina fişinden ulaştığımız lojman dört oda, iki mutfak, iki banyo, iki kömürlük ve iki tuvaletten meydana gelmektedir. Tek katlı inşa edilen lojman binası iki lojmanı kapsamaktadır ve bu lojman bölümlerinin biri istasyon çalışanlarından manevracıya tahsis edilirken diğer bölüm, iki lira kira bedeli ile bir mağazacıya kiralanmıştır.

Bina fişi üzerine el yazısı ile not edilen bilgiye göre lojmanın planı 29 plan numaralı yapı ile benzerlik göstermektedir.

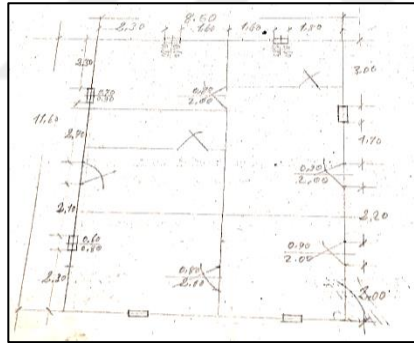
<sup>21</sup> 1947 tarihli bina fişinde yer alan nota göre lojman binası 1943 yılında inşa edilmiştir.

#### 4.1.4.10.15. Lojman PN. 33

Kâgir lojman binası 1943 yılında inşa edilmiştir. 1947 tarihli bina fişine göre lojman; dört oda, iki mutfak, iki kömürlük ve iki tuvaletten oluşur. İkiz lojman 29,30 ve 31 plan numaralı lojmanlar ile benzer özellikler sergiler. Lojman binası 1944 yılında inşa edilen 29 plan numaralı lojman ile Yerköy Asliye Hukuk hakimliğinin 957/147 yazılı kararı sonucu üçüncü şahsa devredilmiştir.

#### 4.1.4.10.16. Lojman PN. 36 (PN. 46)

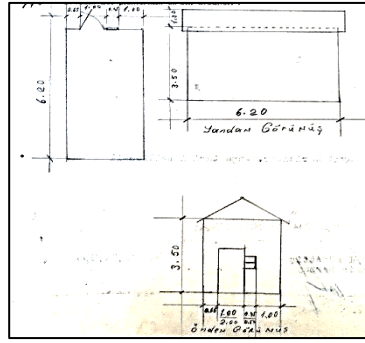
Lojman binası ile ilgili bilgiler TCDD 2. Bölge Müdürlüğü tarafından düzenlenen 25.10.1962 tarihli bina fişi ile sınırlıdır. Fiş üzerinde basit krokisine yer verilen bina üç lojmandan oluşur ve 11.60x8.50cm ölçülerinde dikdörtgen bir plana sahiptir. Kâgir teknikte inşa edilen lojmanlardan biri üç bölümlü, diğer lojman birimleri ise iki bölümlüden ibarettir (Şekil 4.66). Kayıt harici inşa edilen lojman binasının inşa tarihi net olarak bilinmemekle beraber ilgili bina fişine el yazısı ile 1967 tarihi not düşülmüştür.



Şekil 4.66. 36-45 pn. Binalara Ait Taslak Çizimi (TCDD).

#### 4.1.4.10.17. Lojman PN. 44

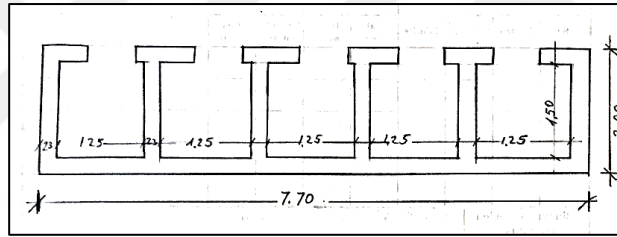
1962 tarihli bina fişine göre kâgir teknikte tek katlı olarak inşa edilmiştir. Fiş üzerinde “kayıt haricidir inşa tarihi belli değil” notu yer alsa da el yazısı ile 1967 tarihi eklenmiş (Şekil 4.67).



Şekil 4.67. 44pn. Yapıya Ait Plan (TCDD).

#### 4.1.4.10.18. Kömürlük PN. 50-51

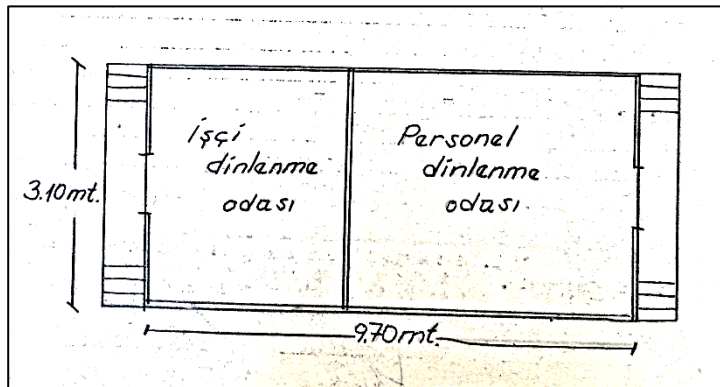
Demiryolu hattının sağında, tek odalı lojman ve eski yatakhane lojmanı arasında beş bölümlü kâgir kömürlük inşa edilmiştir. 1964 tarihli bina fişine göre kömürlükler Grup Krediden alınan ödenek ile 01.12.1963 tarihinde inşa edilmiştir. Aynı tarihte aynı plan özelliklerine sahip başka bir kömürlüğün, tek odalı lojman ile 7 plan numaralı lojman arasındaki alana da inşa edildiği anlaşılır (Şekil 4.68).



Şekil 4.68. Kömürlük Birimlerine Ait Plan (TCDD).

#### 4.1.4.10.19. Personel Hizmeti İçin Vagon PN. 55

İşçi vagonu 31.12.1973 tarihinde 2. Bölge Müdürlüğü'nün emri gereği tanzim ve tamirata yapılarak revizörlük binası yanına konumlandırılmıştır. 9.70x3.10 cm. ölçülerindeki vagon işçi ve personel dinlenme odası şeklinde düzenlenen iki bölümden ibarettir (Şekil 4.69).

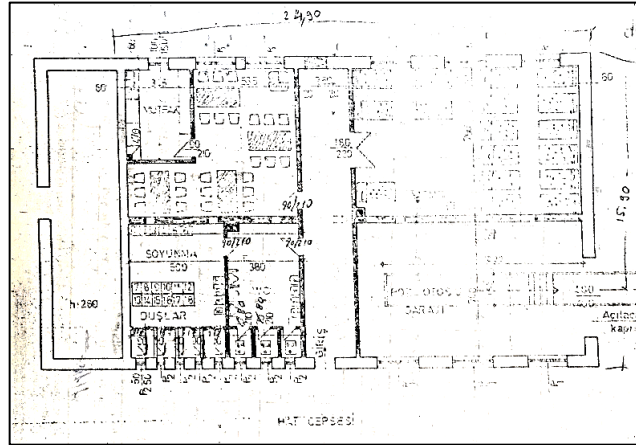


Şekil 4.69. Personel Hizmet Vagonuna Ait Plan (TCDD)

#### 4.1.4.10.20. İşçi Barakası ve Poz Otosu Garajı PN. 60

24.90x15.90cm uzunluğundaki kâgir işçi barakası, Yerköy tren istasyonu bünyesinde bulunan 60 plan numaralı taş ambarın 31.12.1988 tarihinde geçirdiği tadilat sonrasında oluşturulmuştur. Tadilat işlemleri 2. Bölge Müdürlüğü'nün 15.09.1988 tarih ve 216-2/216672 sayılı emri ile grup kredi ödeneğiyle; Behiçbey Atölye Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiştir.

Bina fişi üzerinde yer alan bilgilere göre tek katlı olan yapı 2 oda, bir hol, mutfak, banyo ve tuvalet bölümlerinden oluşur. 21.07.1987 tarihli tadilat planından incelendiğinde hat cephesinin merkez aksında bulunan giriş açıklığı ile dikdörtgen bir hole ulaşılır. Poz otosu garajı, yatakhane bölümü, mutfak, banyo ve tuvalet bölümleri holün iki yanına konumlanmıştır. Tadilat sırasında örülen duvar ile poz otosu garajının, yapının içerisiyle bağlantısı sınırlanmış ve giriş açıklığı kuzey cephesinden verilmiştir. Yapı içerisinde oluşturulan yatakhane kısmı tek bölümü kapsarken mutfak kısmı kendi içerisinde bir duvar yardımıyla ayrılmış ve oluşturulan alanla birlikte yemekhane şeklinde düzenlenmiştir. Banyo ve tuvalet bölümleri yine kendi içlerinde ayrılarak soyunma kabinlerinin de olduğu çok bölümlü alanlar şeklinde düzenlenmiştir (Şekil 4.70).



Şekil 4.70. Poz Otosu Tadilat Planı (TCDD).

#### 4.1.4.10.21. TMO Ambarı-Taş Ambar PN. 60

Taş ambar binası ile ilgili farklı tarihlerde iki bina fişi oluşturulmuştur. Bunlardan biri Toprak Mahsulleri Ofisi'nden satın alınması üzerine 1978 yılında oluşturulan bina fişi, diğeri ise 1988 tarihinde yapılan tadilat sonrasında oluşturulan bina fişidir.

Bahse konu belgeler üzerinde inşa tarihine ait bilgi bulunmamaktadır (Şekil 4.71-72).

Yerköy istasyon sahası içerisinde inşa edilen TMO ambar binası, 08.10.1977 tarih ve 3162-76/76-B-355 sayılı Genel Müdürlük emri ile 31.12.1977 tarihinden 169.615,00 TL karşılığı TMO'dan satın alınmıştır.

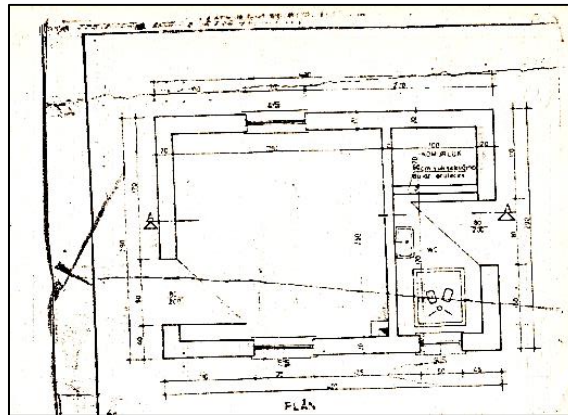


Şekil 4.71-72. Taş Ambar Binası Peron Cephesi ve Güney Cepheler

#### 4.1.4.10.22. Makasçı Kulübesi PN. 69, (PN. 45)

Kâgir makasçı kulübesi 4x3m uzunluğunda kayıt harici inşa edilmiş. 1962 tarihli belge üzerinde el yazısı ile 1963 yılında inşa edildiği bilgisi not düşülmüştür.

Yapı hakkında bilgiler 1989 tarihli bina fişi ve bu fiş üzerinde bulunan plan ile sınırlıdır. Buna göre yapı; 2. Bölge Müdürlüğü'nün 17.03.1989 tarih ve 216-2/204589 sayılı emri gereğince, grup krediden alınan ödenek ile inşa edilmiştir. Makasçı kulübesi bina fişi üzerinde yer alan plana göre bir oda, tuvalet ve kömürlük bölümlerinden ibarettir (Şekil 4.73).

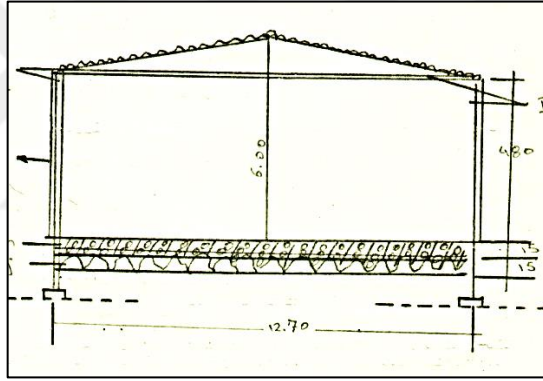


Şekil 4.73. Makasçı Kulübesine Ait Plan (TCDD).

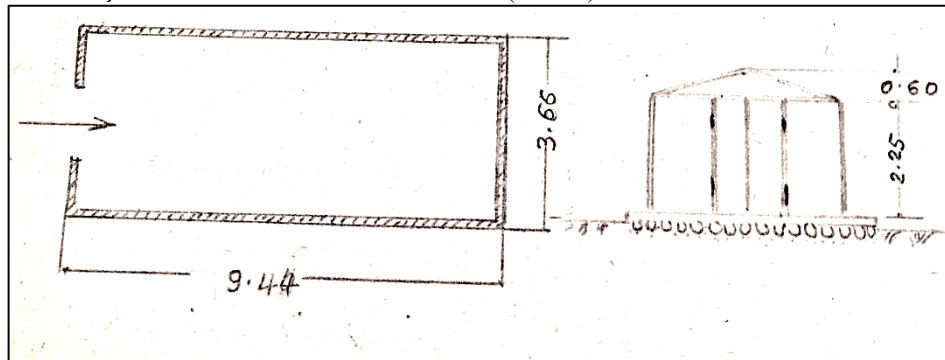
#### 4.1.4.10.23. Açık Hangar- PN. 18, PN. 43

Yerköy tren garı bünyesinde kullanıma sunulan kâgir ambar binasından başka açık hangar ve biri depo yakınında olmak üzere dört adet ambar binası tespit edilmiş, yapılar günümüze ulaşmamıştır (Şekil 4.74-78). Bunlardan ilki 1930 yılında demir iskelet üzerine 12.70x20.20 cm uzunluğunda, iki yanı ve örtü sistemi sac kaplı olarak hattın sağına konumlandırılmıştır. Depo binası yanında yer alan sac malzemeli ambar, 1963<sup>22</sup> yılında 5.60x9.30 cm uzunluğunda inşa edilmiştir.

1962 tarihli bina fişine göre kayıt harici inşa edilen bir takım ambarı vardır. Belge üzerinde “inşa tarihi belli değil” yazısı bulunmakla birlikte, el yazısı ile 1967 tarihinde inşa edildiği not düşülmüştür. Bir diğer ambar ise 1968 yılında Yol Reisliğinin 14.06.1968 tarih ve 1430-19-0/10356 sayılı emriyle grup krediden verilen ödenek ile gar için malzeme ambarı olarak inşa edilmiştir<sup>23</sup>.



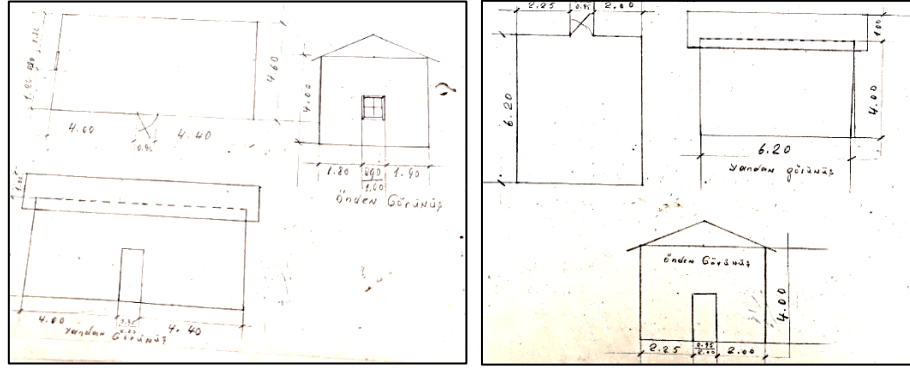
Şekil 4.74. 1930 Tarihli Ambar Planı (TCDD).



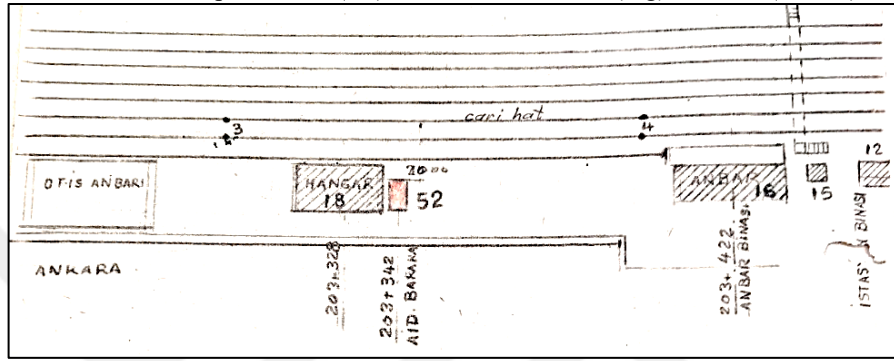
Şekil 4.75. Malzeme Ambarına Ait Plan (TCDD).

<sup>22</sup> Ambara ait bilgilere, ilgili müdürlüğün 25.10.1962 tarihli bina fişinden elde edilmiştir.

<sup>23</sup> Söz konusu belge üzerinde el yazısı ile düşülen notta ambarın; Alibey istasyonuna nakledildiği yazmaktadır.



Şekil 4.76-77. Depo Ambarı (sol) ve Takım Ambarına (sağ) Ait Plan (TCDD).



Şekil 4.78. Yerköy Gar Yerleşkesinde Ambarların Konumunu Gösterir Plan (TCDD).

#### 4.1.4.10.24. Kantar Binası- Vagon Kantarı

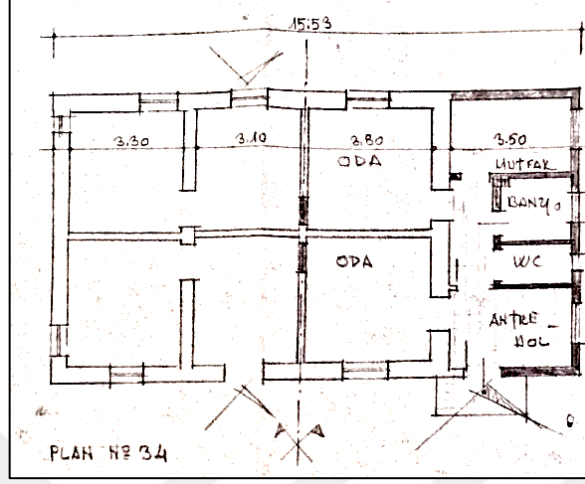
Hattın sağına konumlanan kantar binası 40 tonluk kapasitede, kâgir teknik ile 1926 yılında inşa edilmiştir. 15.02.1957 tarih ve 51210-1/26004 sayılı emir ile 23.03.1957 tarihinde yıkılmıştır.

#### 4.1.4.10.25. Kerpiç Lojman Binaları PN. 34

Yerköy tren istasyonu yerleşkesinde farklı boyutlarda inşa edilen kerpiç lojman binaları tespit edilmiştir. Günümüze ulaşmayan bu lojman binaları, istasyon vaziyet planı üzerinde numaralandırılmış ve 2-6 arası kişinin kullanımına sunulmuştur.

Söz konusu lojmanlardan biri geçit bekçilerine tahsis edilen binadır. Bina fişi ve tadilat planından elde edilen bilgilere göre kerpiç lojman; 12x8 m ölçülerinde, hattın soluna konumlanır. 1947 tarihli bina fişine göre yarı müstakil lojman binası iki bağımsız girişi olan, dört oda ve iki holden ibarettir. Tek odalı lojman ve eski yatakhane lojmanı ile birlikte tadilata alınan lojmandan, mevcut odalarından ikisinin kapı açıklıklarının doldurulması ve yeni bölümler eklenmesi suretiyle üçüncü bir lojman inşa edilmiştir. Böylece kerpiç lojman binasının yıkımından önce üç bağımsız

girişi olan, eski lojman birimlerinde iki oda bulunan ancak üçüncü lojmanın diğerlerinden farklı olarak mutfak, banyo, tuvalet ve bir hol yapılarak genişletildiği anlaşılır (Şekil 4.79).



Şekil 4.79. 34 Pn. Kerpiç Lojmana Ait Plan (TCDD)

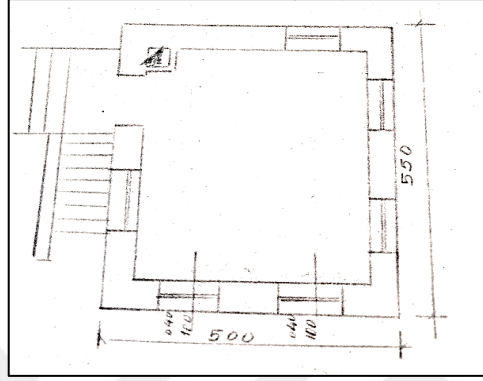
Kerpiç binalardan hattın sağında konumlanan üç bölümlü lojman, 1947 tarihli bina fişine göre üç oda, üç mutfak ve üç tuvaletten oluşur. Düzenlenen belgeye göre ateşçilerin kullanımında olan lojman binası 1961 yılında yıkılmıştır.

Kerpiç binalardan bir diğeri dört lojman biriminden oluşur. 1947 tarihli bina fişine göre bu lojmanın üç bölümü makasçılara tahsis edilmiştir. Belgeye göre yıkılan kerpiç lojman; dört oda, dört mutfak ve dört tuvaletten ibarettir. Plan bilgisine ulaşılamayan kerpiç lojman binasının tek odalı lojman benzeri bir plana sahip olduğu akla gelse de holünün bulunmayışı ve tek katlı olması bakımından tam bir benzerlikten söz etmek mümkün değildir.

Yukarıda bahsedilen yapılardan başka kerpiç binalar arasında altı lojman birimini kapsayan daha büyük boyutlu bir yapının inşa edildiği görülür. Yapı hakkında bilgilere ulaştığımız 1947 tarihli bina fişine göre kerpiç lojman 01.11.1955 tarihinde İdare Meclisi kararı gereğince yıkılmıştır. Günümüze ulaşmayan lojman on iki oda, altı mutfak ve altı tuvalete sahiptir. Lojmanı oluşturan altı birimden her biri iki oda, mutfak ve tuvaletten oluşan eşit bölümlerden meydana gelir. Söz konusu lojman yağcı ve makasçıların kullanımına tahsis edilmiştir.

#### 4.1.4.10.26. Makinist Nezaret Odası ve Yağhane Binası PN. 37

Yağhane binası 20.10.1958 tarihinde, grup kredi ödeneği ile bölge kısım şefliği tarafından inşa edilmiştir. 10.11.1958 tarihli bina fişine göre yapı; bodrum üzeri bir kat olarak kâgir teknikte inşa edilmiştir. Bodrum ve zemin katında birer odası bulunan yapının bodrum katı yağhane, zemin katı ise nezaret odası işlevi görür (**Şekil 4.80**).



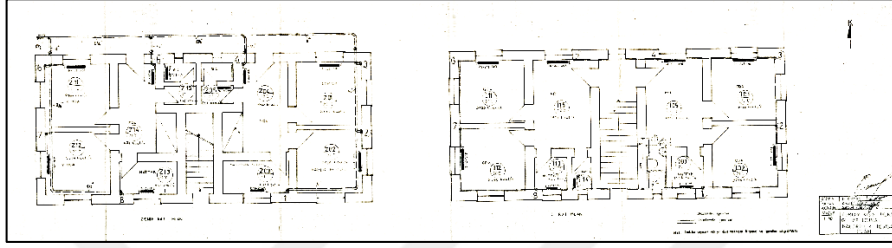
Şekil 4.80. 37 Pn. Yapıya Ait Plan (TCDD)

#### 4.1.4.10.27. Kısım Hekimliği Binası ve Lojmanı

Lojman binası, Yerköy istasyonunun ulaşımına açılmasından 1 yıl sonra 1926 yılında kagir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. 9x17m uzunluğunda bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilen lojman, doğu-batı<sup>24</sup> yönlü uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. İnşa edildiği tarihten sonra lojman ve kısım hekimliği binası olarak işlevlendirilen yapının zemin katı bağımsız girişleri olan iki bölüme ayrılmıştır. Zemin katında batı bölümü lojman olarak işlevlendirilirken doğu bölümü hekimlik hizmetine ayrılmıştır. Lojman kısmı bir hol, iki oda, mutfak ve tuvaletten ibarettir. Kısım hekimliği bölümünde oda sayısı aynı olmakla birlikte hol dışında kalan birimler pansuman odası, hekim odası ve sağlık memurları odası olarak işlevlendirilmiştir. Pansuman odasının yanına konumlanan iç merdiven ile ulaşılan birinci kat, iki bağımsız lojman bölümünü kapsar. Simetrik düzenlenen lojmanlar bir hol, iki oda, mutfak ve tuvaletten ibarettir. Lojman cephelerinde kısa kenarlarda ikişer olmak üzere çok sayıda pencere açıklığı uygulanmıştır (**Şekil 4.81**).

<sup>24</sup> Ulaşılan belgeler arasında planı bulunan yapılarda yön bilgisi bulunmazken Kısım Hekimliği binasına ait 1984 tarihli tadilat planı üzerinde yön bilgisine yer verilmiştir. Bilgi ve belgelerin kısıtlı olması verilen bu bilginin teyidini sağlamaya imkân tanımamaktadır.

Kısım Hekimliği ve lojman binasının, Yerköy Belediyesi'nin yapılan imar çalışmaları kapsamında başvurusu üzerine, T.C.D.D. İşletmesi'nce alınan 12.04.1991 tarih ve 12/151 sayılı karar ile Belediye'ye satılmasına karar verilmiştir. Bu karar neticesinde iki katlı Kısım Hekimliği binası 31.500.000 TL, müstemilat ve kömürlük gibi taşınmaza bağlı birim ve nesnelere için ise 3.500.000 TL bedel karşılığında Yerköy Belediyesi'ne devredilmiştir<sup>25</sup>.



Şekil 4.81. Kısım Hekimliği Binasına Ait Zemin ve Birinci Kat Planı (TCDD).

#### 4.1.5.Karaosman Tren İstasyonu

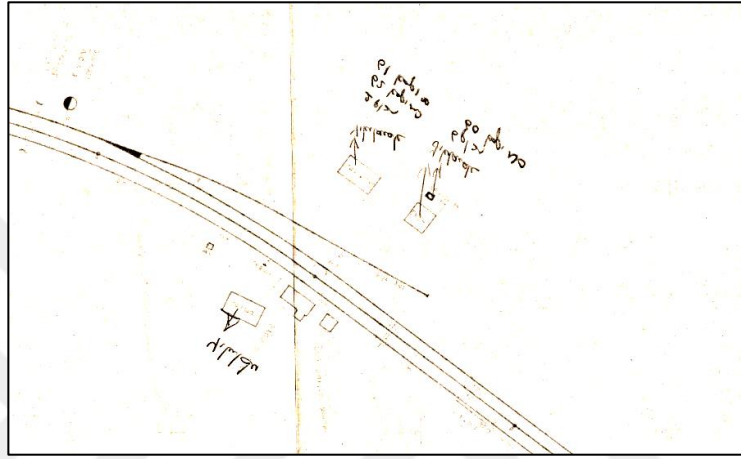
Karaosman tren istasyonu hakkında bilgilerimiz TCDD 2. Bölge Müdürlüğü arşiv belgeleri ile sınırlıdır. Buna göre istasyon yapılarının inşası 1981 yılına kadar devam etmiştir.

Farklı tarihlerde düzenlenen dokuz bina fişi arasında, 1947 yılında hazırlanan belgelere rastlanır. Tüm bu kısıtlı veriler sonucunda Karaosman tren istasyonunun çavuş lojmanı, yolcu binası, dört adet makasçı lojmanı, dinamit deposu, iki vagon ve istasyon şefine tahsis edilen bir lojman binası inşası ile küçük ölçekli bir durak olduğu görülür. Günümüzde iki adet santral binası bulunan atıl bir duraktır (Şekil 4.82-84.).

<sup>25</sup> Bkz. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Yönetim Kurulu, 12.04.1991 tarih ve 12/151 sayılı karar.



Şekil 4.82-83. Günümüz Karaosman Tren İstasyonu Yerleşkesi.



Şekil 4.84. Karaosman İstasyonunu Gösterir Vaziyet Planı (TCDD)

#### 4.1.5.1. Karaosman Yolcu Binası

Yolcu binası hakkında bilgilerimiz 1947 yılında düzenlenen bina fişi ve 1997 tarihli vaziyet planı ile sınırlıdır (Ek 11.). 1938 yılında kerpiç malzeme ile inşa edilen yolcu binası ve lojman L plana sahiptir. Yapının lojman kısmı iki katlı bir düzenlemeye sahiptir. Lojmanın zemin katı bir oda ve mutfaktan ibarettir. Lojmana yatay eksenle eklenen kısım bekleme salonu ve istasyon şefliği olarak düzenlenmiştir (Şekil 4.85-86).



Şekil 4.85-86. Karaosman Yolcu Binası Peron Cephesi, 2006 (Murat Güneri Arşivi)

Yapının zemin katında iki adet tek kanatlı kapı açıklığı ve iki adet dikey dikdörtgen formlu pencere bulunur. Kapı ve pencere açıklıkları kemer seviyesinde dışa taşıntılı taş silmelerle vurgulanmıştır. Bu silmeler bekleme salonunda yer alan pencerenin üzenği seviyesinde başlar ve bir kemer görünümünde birbirine bağlanır. Bekleme salonu giriş açıklığının üst noktasında, istasyonun adını gösterir taş pano yer alır.

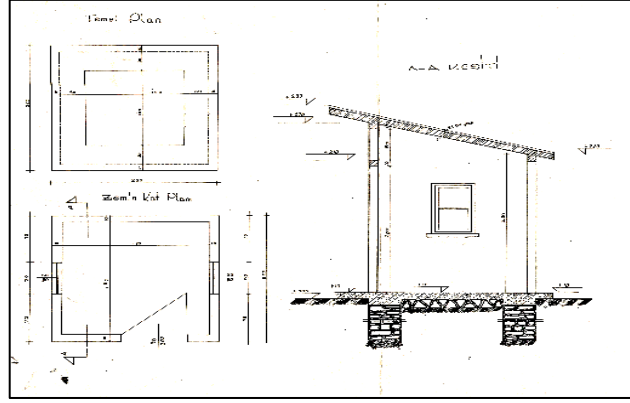
Yolcu binasının idari hizmete ayrılan bölümünde üst örtü açık bırakılarak lojman için bir balkon işlevi kazandırılmıştır. Lojman kısmı ise kiremit kaplı ahşap beşik çatı ile örtülüdür. Örtü sistemi dört yönde beden duvarlarından taşırılarak geniş bir saçak görünümü kazanmıştır. 1938 yılında kerpiç malzeme ile inşası gerçekleştirilen yolcu binası tespit edilemeyen bir tarihte yıkılmış ve yeniden kâgir teknikle inşa edilmiştir. Günümüze ulaşmayan yolcu binasının 2006 yılında ayakta olduğu bilinmektedir.

#### **4.1.5.2. Kara Osman Tren İstasyonu Ek Binalar**

Kerpiç makasçı lojmanı gibi 1947 tarihinde bina fişi düzenlenilerek kayıt altına alınan çavuş lojmanı binasının inşa tarihi net olarak bilinmemekle birlikte fiş üzerine el yazısı ile 1958 tarihi not düşülmüştür. Buna göre çavuş lojmanı, kâgir teknikte, bodrum üzeri iki kat olarak inşa edilmiştir. Lojmanın zemin katı bir antre, iki oda ve tuvaletten ibarettir. Daha küçük ele alınan birinci kat antre ve bir odadan meydana gelir. Lojmanın bodrum katı takım ambarı olarak işlevlendirilmiştir.

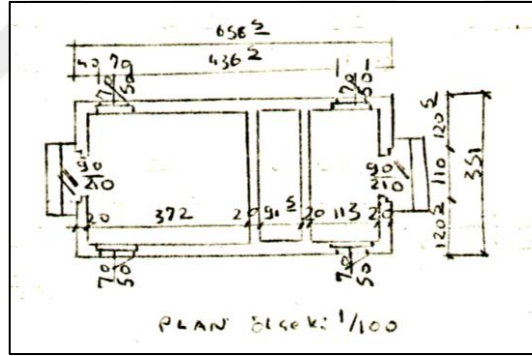
Lojman binası hakkında 1947 tarihinde düzenlenen bina fişinden hareketle; o tarihlerde ayakta ve kullanımda olduğu, kâgir tekniğinin kerpiç binaya oranla daha dayanıklı olması neticesinde söz konusu yapının Karaosman istasyonunun belki de en eski tarihli yapısı olduğu akla gelmektedir.

Karaosman istasyon yapıları arasında kâgir teknikle ve kerpiç malzemeli toplam dört adet makasçı barakası inşası tespit edilmiştir. İlk kayıtları 1947 tarihinden başlayan barakaların inşası 1973-1981 yılları arasında devam etmiştir. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü'nce hazırlanan plana göre 2x2m ölçülerinde kâgir teknikle iki makasçı barakası inşa edilmiştir. Tek bir birimden oluşan bu barakaların bir cepheleri sağır tutulurken, bir giriş açıklığı ve iki adet boyuna dikdörtgen pencere açıklığı uygulandığı ve sundurma çatı ile sonlandığı görülür (**Şekil 4.87**).



Şekil 4.87. Kâgir Makasçı Barakasına Ait Plan (TCDD).

İstasyon yapıları arasında sayılan ve 1980 yılında inşa edilen dinamit deposu hakkında bilgiler aynı tarihli bina fişi ile sınırlıdır. Buna göre dinamit deposu tek katlı olarak, kâgir teknikle inşa edilmiştir. İki odası bulunan depo binası, Müdürlüğün 28.07.1980 tarih ve 216-2/211199 sayılı emri gereği, 30.12.1980 tarihinde grup krediden alınan ödenek ile 2.000 kg kapasiteli olarak inşa edilmiştir (Şekil 4.88).



Şekil 4.88. Dinamit Deposuna Ait Plan (TCDD)

İstasyon bünyesinde varlığı tespit edilen diğer birimler iki vagon dan oluşur. 1962 tarihinde düzenlenen belgelere göre; her ikisi de 1960 yılında kayıt harici olarak, istasyon sahasına konumlandırılmış ve tesis sahasında konumlanan vagonlardan biri bekleme yeri olarak, bir diğeri ise takım ambarı olarak işlevlendirilmiştir.

Söz konusu yapılar arasında kerpiç makasçı lojmanı hakkında bina fişi düzenlenmiş ve yapı ile ilgili düzenlenen 1947 tarihli bina fişi üzerine el yazısı ile 1947 yılında inşa edildiği bilgisi not düşülmüştür. Yapının kayıt altına alındığı 1947 yılında fişinde; lojman binasının üzerinin toprakla kapalı olduğu, yarı müstakil iki lojmanı

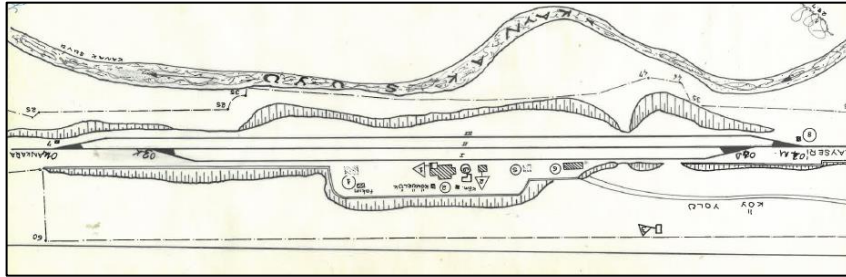
kapsadığı her bir lojman biriminin bir oda ve mutfaktan meydana geldiği bilgisi yer alır.

1947 yılında lojman hakkında düzenlenen bu belgede lojmanın üzerinin toprakla kapalı olduğu bilgisinin yer alması, lojman binasının 1947 yılından önceki tarihlerde inşa edilmiş olabileceğini akla getirmişse de bu düşünceyi doğrular maddi bir veri bulunamamıştır.

Belgeler arasında 1997 tarihli Karaosman istasyonu vaziyetini gösterir planda santral binası, kömürlük, tuvalet ve bir çeşmesinin olduğu anlaşılır. İstasyon sahasında varlığını bildiğimiz şef lojmanının 1954 yılında inşa edildiği ve 1997 yılına kadar ayakta olduğu, ilgili vaziyet planından anlaşılmaktadır. Yapılan arazi çalışmaları sırasında istasyon yapılarına veya izlerine rastlanamamış olmakla birlikte inşa tarihi bilinmeyen iki teknik yapı olduğu görülmüştür.

#### 4.1.6. Caferli Tren İstasyonu

Caferli tren istasyonu hakkında bilgilerimiz TCDD 2. Bölge Müdürlüğü arşiv bilgileri ile sınırlıdır. İstasyon ile ilgili bilgilere yapılar hakkında düzenlenen bina fişleri ve 1973 tarihli vaziyet planında ulaşılır. İstasyonun 1973 yılında vaziyetini gösterir plandan anlaşıldığı üzere Caferli tren istasyonu; yolcu binası, iki lojman, iki makasçı kulübesi, çavuş lojmanı, umumi tuvalet, memur lojmanı, takım ambarı ve iki adet kömürlüğü kapsayan küçük ölçekli bir durak niteliğindedir. En erken 1927 yılına tarihlenen yapılar günümüze ulaşmamıştır (Şekil 4.89).



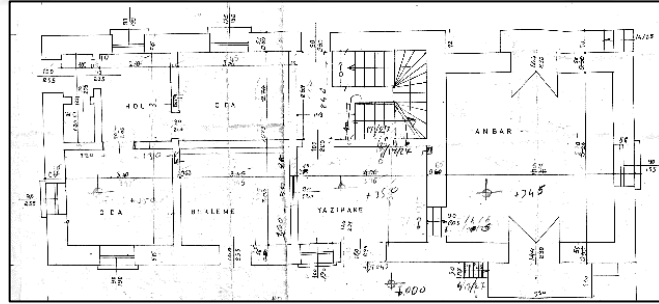
Şekil 4.89. Caferli Tren İstasyonunu Gösterir Vaziyet Planı, 1973 (TCDD)

##### 4.1.6.1. Caferli Yolcu Binası

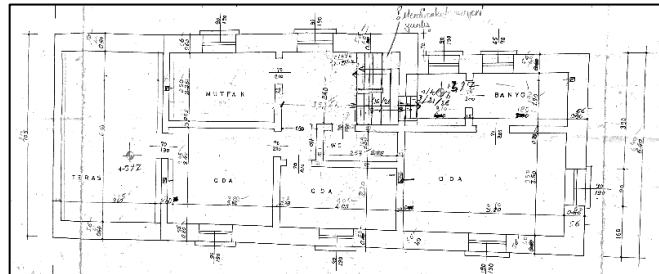
Caferli yolcu binası, 1927 yılında kâgir teknikle, zemin üzeri bir kat olarak inşa edilmiş ve günümüze ulaşmamıştır. Yapı plan özelliği bakımından 4.sınıf yolcu

binalarına benzerlik gösterir. 1947 tarihli bina fişine göre yolcu binasının zemin katında bir oda, mutfak ve tuvalet bölümleri hareket memuru lojmanı şeklinde işlevlendirilmiş, diğer bölümler ise yazıhane, bekleme salonu, ticari eşya ambarı olarak idari hizmete ayrılmıştır. Yapının lojman olarak düzenlenen birinci katı üç oda, mutfak, banyo ve tuvalet birimleriyle istasyon şefine tahsis edilmiştir (**Ek 12.**).

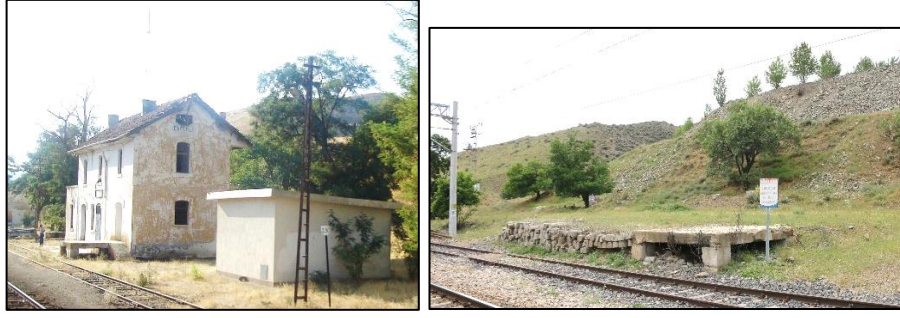
1973 tarihli plana göre yolcu binası doğu-batı yönde uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. Yapının batıya yönelen kısmı ambar olarak düzenlenmiştir. Hat cephesinde binanın merkez aksı, yazıhane olarak işlevlendirilmiştir. Doğuya yönelen kısım ise eş büyüklükte dört bölüme ayrılmıştır. Bu bölümden biri bekleme salonu olarak düzenlenirken, diğer birimler hareket memurunun kullanımına tahsis edilen bir lojman şeklinde düzenlenmiştir. Yolcu binasının birinci katına güneyde bulunan bir iç merdivenle ulaşım sağlanır. Lojman olarak işlevlendirilen birinci katın doğu yönünde, tek taraflı bir teras uygulaması vardır. Yapının kapı ve pencere açıklıklarının tamamı basık kemerlidir. Kemer düzenlemeleri köşe ve kilit taşları büyük tutularak cephelere dikkat çekilmiştir. Örtü katında kiremit kaplı ahşap beşik çatısı dört yönde taşırılarak geniş bir saçak görünümü sağlar (**Şekil 4.90-93.**).



**Şekil 4.90.** Caferli Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD).



**Şekil 4.91.** Caferli Yolcu Binası Birinci Kat Planı (TCDD).



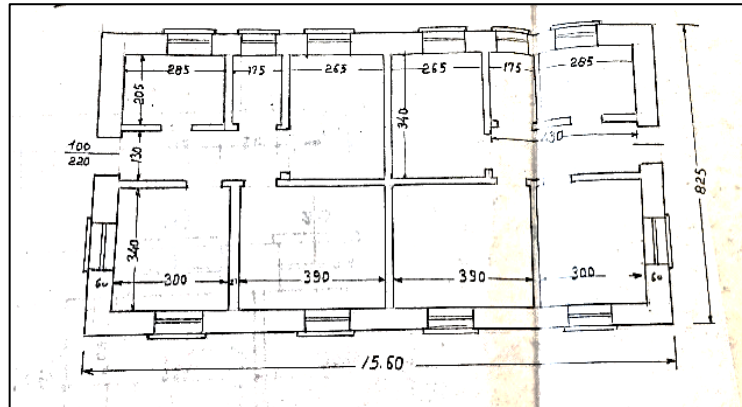
Şekil 4.92-93. Caferli Yolcu Binası ve Yapının Temel Kalıntıları  
(C. Yurdadön, M. Şahin Arşivi).

#### 4.1.6.2. Caferli Tren İstasyonu Ek Binalar

##### 4.1.6.2.1. Memur Lojmanı

Lojman binası hakkında bilgilerimiz düzenlenen bina fişi ve yapı planı ile sınırlıdır. Buna göre lojman binası 1955 yılında kâgir teknikle, çift lojman olarak yeniden inşa edilmiştir. Demiryolu hattının güneyine konumlanan lojman binası dikdörtgen bir plana sahiptir. Yarı müstakil lojmanlara giriş kuzey ve güney cephelerinde bulunan açıklıklarla sağlanır. Simetrik olarak düzenlenen lojmanlarda giriş dikdörtgen bir hole açılır. Her bir lojman birimi üç oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden oluşur. Kuzey ve güney yönlerde birer adet olmakla birlikte cephelerde on iki pencere açıklığı uygulanmıştır (Şekil 4.94).

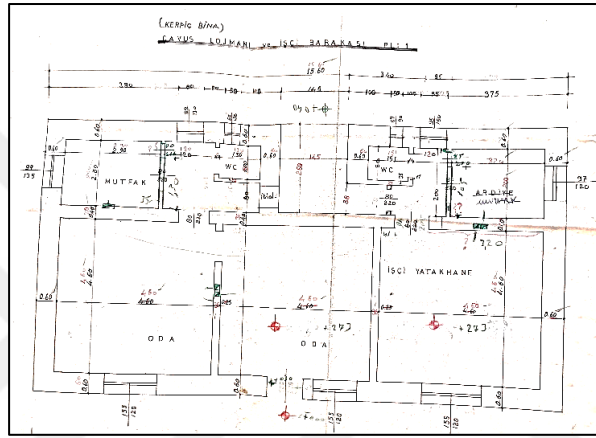
Arazi çalışmalarımız sırasında lojman binasına rastlanamaması, cephe görünümü hakkında bilgilerimizi sınırlamıştır.



Şekil 4.94. Memur Lojmanına Ait Plan (TCDD)

#### 4.1.6.2.2. Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakası

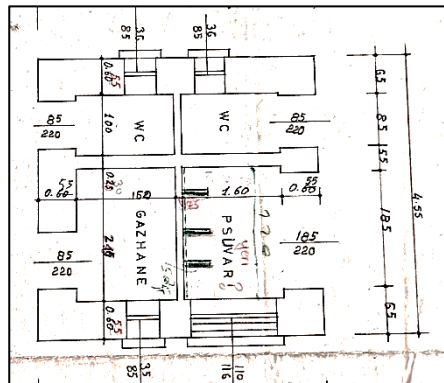
Lojman binası hakkında bilgilerimiz 1973 tarihli bina planı ve vaziyet planı ile sınırlıdır. Buna göre demiryolunun sağına konumlanan kerpiç lojman binası, dikdörtgen bir plana sahiptir. İki lojmandan oluşan yapının çavuş lojmanı kısmı iki oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden oluşur. İşçi barakası olarak işlevlendirilen bölüm ise bir yatakhane, mutfak ve tuvalet bölümlerinden ibarettir (Şekil 4.95). Lojman binasının kuzey ve güney cephelerinde birer adet olmak üzere farklı büyüklüklerde toplam dokuz pencere açıklığı uygulanmıştır.



Şekil 4.95. Çavuş Lojmanına Ait Plan (TCDD).

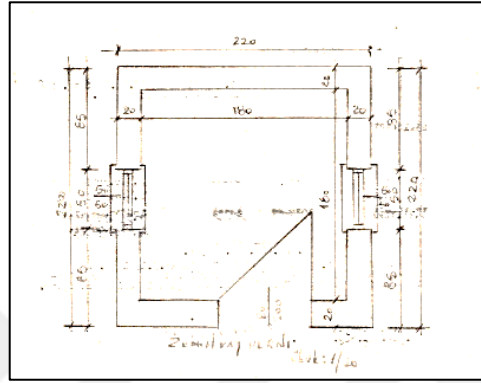
#### 4.1.6.2.3. Umumi Tuvalet Binası

Umumi tuvalet ile ilgili bilgiler 1973 tarihli plan ile sınırlıdır. Yapı planına göre; 4.55x4.55cm ölçülerinde kare planlı inşa edilen yapı, kendi içinde dört bölüme ayrılır ve bölümlerden biri gazhane olarak işlevlendirilmiştir. Her bölümde bir kapı ve pencere açıklığı uygulandığı görülür (Şekil 4.96).

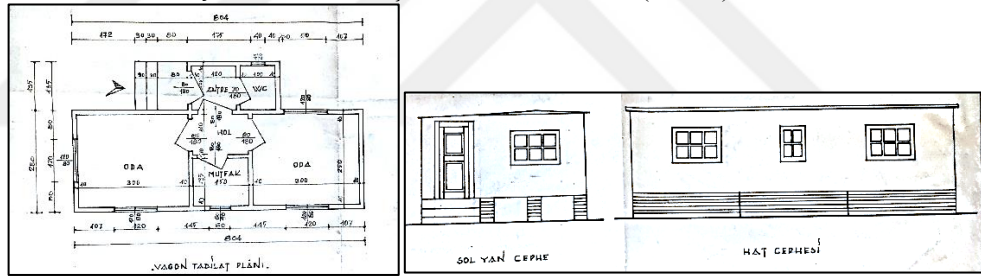


Şekil 4.96. Tuvalet Ait Plan (TCDD)

Caferli tren istasyonunda yukarıda bahsedilen yapılar dışında, iki adet ahşap baraka, kömürlük ve iki adet makasçı kulübesinin inşa edildiği anlaşılır. Söz konusu yapılardan ahşap bakara 1960 yılında, kâgir makasçı kulübeleri ise 1981 yılında tek odalı olarak inşa edilmişlerdir. Yerköy deposu tarafından hat harici bırakılan bir vagon ise 1977 yılında, Caferli tren istasyonuna taşınmış ve kömürlük olarak işlevlendirilmiştir. Bir tadilat sonrasında vagonun iki oda, mutfak ve tuvalet gibi bölümlere ayrılarak lojman olarak işlevlendirildiği anlaşılır (Şekil 4.97-99).



Şekil 4.97. Makasçı Kulübesine Ait Plan (TCDD)



Şekil 4.98-99. Vagona Ait Tadilat Planı ve Cephe Tasarımı (TCDD)

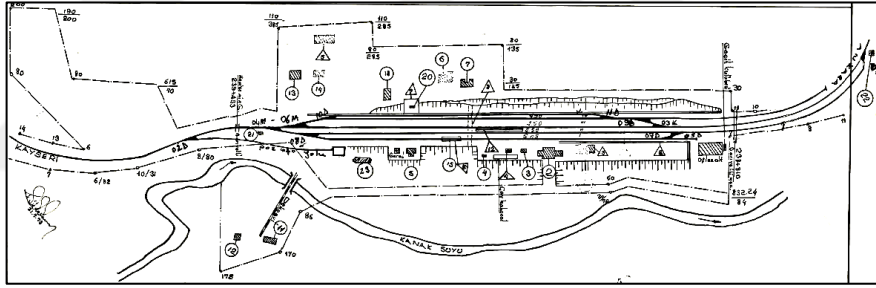
#### 4.1.7.Şefaati Tren İstasyonu

Tren istasyonu, Şefaati ilçesi Yaylapınar mahallesi üzerinde yer alır. İstasyon sahasını gösterir vaziyet planı üzerinde farklı işlevlerde yirmi üç yapının inşa edildiği anlaşılır. Bunlar; yolcu binası, büfe, kısım lojmanı, telgraf çavuşu ve gişe memuru lojmanı, memur ve makasçı lojmanı, pompa binası ve lojmanı, kısım yazıhanesi, çavuş garajı ve lojmanı, ahşap hangar, umumi tuvalet, kömürlük, su deposu, çeşme, prefabrik lojman, geçit kulübesi ve işçi barakası olarak sıralanabilir. Yapılan arşiv çalışmalarında Şefaati tren istasyonu yapılarına ait inşa tarihleri ve yapı bilgilerini içerir belgelere rastlanmaması söz konusu yapıların hangi tarihlerde inşa edildiği konusunda net vereler sunmamızı engellemektedir. Bununla birlikte yukarıda bahsedilen yapılardan olan Şefaati tren istasyonuna ait yolcu binası Kayseri Kültür

Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 04.10.2007 gün ve 925 sayılı kararı ile I. Grup korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Sözü edilen yapılardan günümüze ulaşanlar yolcu binası, umumi tuvalet, kısım lojmanı, çavuş lojmanı ve garaj, kömürlük ve poz otosu binası olmuştur. Yapılan arazi çalışmaları sonucu tesisin dağıldığı alan, yapı sayıları ve işlevleri ile inşa edildiği tarihte istasyon işlevinde olduğu, zaman içerisinde bu özelliğini yitirerek tesis alanı dışında gişesi bulunan küçük bir durak haline geldiği anlaşılmıştır (Şekil 4.100-101).



Şekil 4.1.100. Şefaati Tren İstasyonu'nun İlçe Yerleşkesini Gösterir Uydu Görüntüsü (Google Earth, 2021).



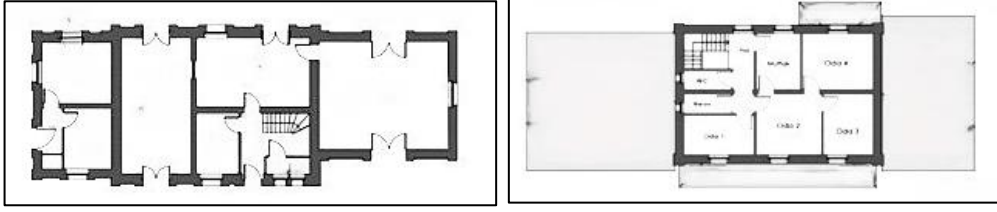
Şekil 4.101. Şefaati Tren İstasyonuna Ait 1973 Tarihli Vaziyet Planı (TCDD).

#### 4.1.7.1. Şefaati Yolcu Binası

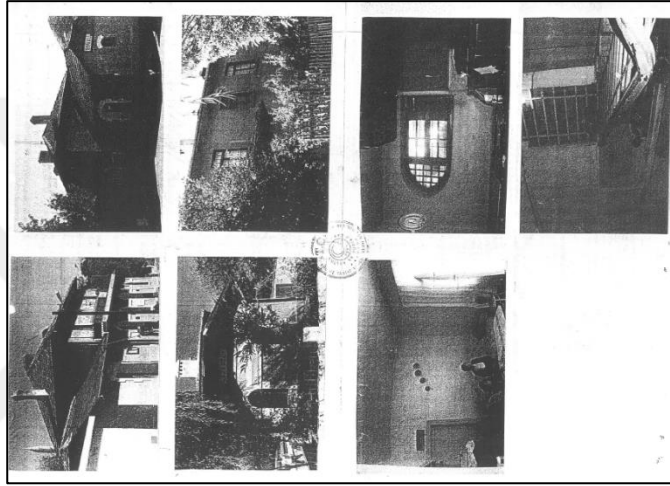
Yolcu binası plan bakımından NYDQVIST-HOLM şirketinin 3. sınıf yolcu binalarına benzerlik göstermekle birlikte inşa tarihi net olarak bilinmemektedir. Plan ve cephe özellikleri dikkate alındığında Çatalağzı (1936), Irmak (1925), Hanlı (1930), İsmetpaşa ve Yeniçubuk yolcu binalarına benzerlik gösterir.

Şefaati yolcu binası, bodrum üstü zemin ve bir kat olarak, kâgir teknikle inşa edilmiştir. Yapı iki katlı ana gövdeye bağlı yan ünitelerle, kuzeybatı-güneydoğu yönde uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. Yapının zemin katı hareket memurluğu odası, bekleme salonu, yazıhane, ambar ve gar şefliği gibi idari hizmete ayrılmıştır. Ana kütlemin kısa kenarları konumundaki batı kısmı ambar olarak düzenlenirken doğu kısmı ise gar şefliği olarak işlevlendirilmiştir. Lojman olarak işlevlendirilen

birinci katında farklı büyüklükte odalar, mutfak, kiler ve tuvalet birimleri yer alır (Şekil 4.102-104).

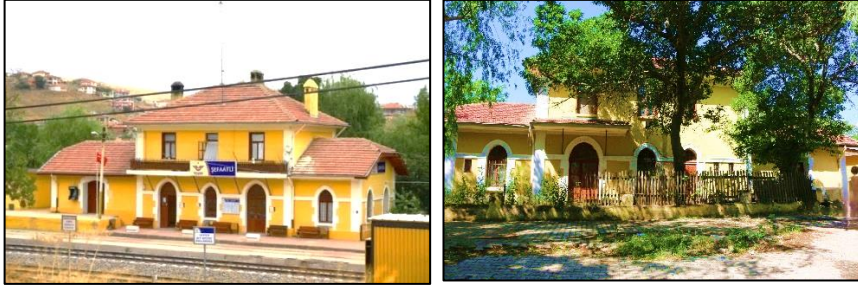


Şekil 4.102-103. Şefaati Yolcu Binasına Ait Zemin (sol) ve Birinci Kat Planı (NOHAB'dan Düzenlenmiştir).



Şekil 4.104. Şefaati Yolcu Binası (TCDD)

Yolcu binasının zemin katında, hatta bakan cephesinde ve meydan cephesinde üçer kapı açıklığı bulunur. Her iki cephede bulunan üç açıklıktan sadece lojmanın bulunduğu kata ulaşım sağlayan merdivenin de yer aldığı kuzeydoğu girişi tek kanatlı olarak düzenlenmiştir. Çift kanatlı ahşap kapılar, ana kütleyle birleşik ambar kısmı ve bekleme salonunda iki yönde simetrik olarak konumlanır. Hat cephesinde iki, meydan cephesinde farklı büyüklüklerde dört adet ve kısa kenarlarda birer pencere açıklığı bulunur. Gar şefliğine ayrılan doğu kısım yapı içine bağlantı sağlayan bir açıklığa sahip değilken, bu alanda bağımsız bir giriş uygulanması söz konusudur. Yapının lojman katında her iki cephede üçer pencereye yer verilmiştir. Şefaati yolcu binası cephe özellikleri bakımından Cumhuriyet dönemi demiryolu mimarisi örneklerine benzerlik göstermektedir (Şekil 4.105-106-).



Şekil 4.105-106. Şefaati Yolcu Binası Peron Cephesi (Sol) ve Meydan Cephesi

Yapı cephesinde yolcu binasını oluşturan her bir birim dikey ekseninde köşe payandaları ile sınırlanmış, böylece köşe vurguları ile üç kütle şeklinde bir görünüm oluşturulmuştur. Subasman seviyesinde dışa taşıntılı taş kaplama uygulaması devam ederek, ambar cephesi dışında yapının çevresini üç yönde dolaşır. Zemin kat cepheleri kapı ve pencerelerde sivri kemer uygulaması, her bir açıklıkta üç yönde dışa taşırılan taş silme ve taş bloklarla çevrelenmesine ek olarak ambar kısmı dışında kemerli kısımların üzenği seviyesinde başlayan ve kemerleri birbirine bağlayan bir taş silme kuşağı ile dikkat çeker. Bu uygulamalar dışında yolcu binasının ahşap doğramalı kapı ve pencerelerinin çitalar ile bölümlendirilmesi ve yine ahşap çitalar kullanılarak kemer alınlıklarının kare bölümlere ayrılması göze çarpmaktadır (Şekil 4.107-109).



Şekil 4.107. Şefaati Yolcu Binası Güneydoğu Cephe

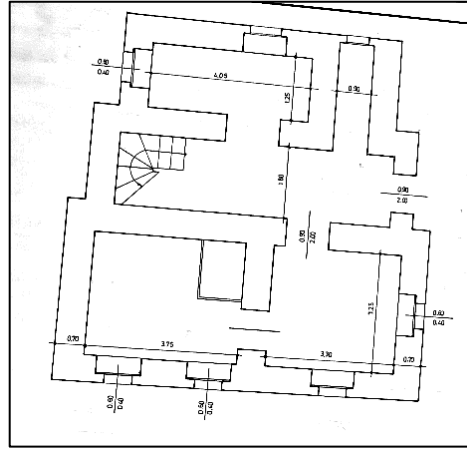


Şekil 4.108-109. Yolcu Binası Kapı ve Pencere Detayları

Lojman katında cepheler daha sade tutulmakla birlikte çift kanatlı dikdörtgen pencereleri, üç yönde ince birer silme ile çevrelenmiştir. İki pencerede taşıntılı söveler uygulanırken, kuzeybatı penceresi dört yönden ince bir silme ile sınırlanmıştır. Cephelerde dikkat çeken bir diğer uygulama ise saçak seviyesinde başlayan ve lojman katını dört yönde dolaşan düz silme kuşağıdır. Bu uygulama ambar yapısı dışında, hat cephesinde zemin ve birinci katı yatay ekseninde ayıran balkon, gar şefliği ve meydan cephesinde bekleme salonu üzerine konumlanan sundurma çatının saçak seviyesinde de devam etmektedir. Şefaatli yolcu binası geniş saçak uygulaması, kapı ve pencerelerinde karşılaşılan sivri kemer kullanımı, söve ve lentoların taşıntılı profilleri ve köşe vurguları ile I. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin mimari özelliklerini yansıtmaları bakımından dikkat çekmektedir.

#### 4.1.7.2. Kısım Lojmanı

Kısım lojmanı hakkında bilgilerimiz 1973 tarihli vaziyet planı ve 1994 tarihli bodrum katına ait plan ile sınırlıdır. 1994 tarihli plana göre yapı, tek kütle halinde kuzey-güney yönlü dikdörtgen bir planla uzanmaktadır. Yapının bodrum katına ulaşım sağlayan iki girişi vardır. Bunlardan biri cepheden, bir diğeri ise yapı içerisinde katlar arası geçişi sağlayan iç merdivenin ulaştığı kapı açıklığıdır ve her iki kapı da ortak bir hole açılır. Bodrum katında bulunan farklı büyüklükteki odalar, ulaşılan bu ilk mekânın iki yanına konumlanmıştır. Hat cephesine bakan odalar kare planlı, karşısındakiler ise dikdörtgen planlıdır (Şekil 4.110).



Şekil 4.110. Kısım Lojmanına Ait Plan (TCDD).

Yapılan arazi çalışmaları sırasında istasyon yerleşkesi sınırlarında bir adet lojman binasına rastlanmıştır. Lojman, konumlandığı arazi kaynaklı hat cephesinde iki katlı, meydan cephesinde ise bodrum katı ile birlikte üç katlı bir görünümündedir. Cepheleer tüm kütlede iki kademeli bir görünüm sergiler. Alt kademede beden duvarları sıvalı ve boyalı cephelerle, günümüzde kurumsal renk boyası ile yolcu binasına benzerlik göstermektedir. Üst kademede örtü sistemine ait çatı uzantıları, dışa taşkın saçak niteliği taşır. Cephelelerinden çok sayıda onarım geçirdiği anlaşılan lojman binasının bodrum ve zemin katında farklı büyüklüklerde uygulanan dikdörtgen pencereler PVC malzeme ile değiştirilmiştir. Bu uygulama lojmanın birinci katında terasa açılan kapı ve kare formlu pencerelerde devam ettirilmiştir. Yapının zemin katına ulaşım sağlayan kapı ise bir birimlik dikdörtgen bir alanın eklenmesi ile uzatılmış ve çelik kapılı bir giriş alanı oluşturulmuştur (Şekil 4.111-112).



Şekil 4.111-112. Kısım Lojmanı Cephe Görünümü

#### 4.1.7.3. Şefaattli Tren İstasyonu Ek Binalar

Yapılan arazi çalışmaları sırasında Şefaattli istasyon tesisinde yukarıda detaylarına değinilen yapılardan başka birimlerin de inşa edilmiş olduğu görülmüştür. İnşa tarihi

ve plan özellikleri gibi bilgilerine ulaşamadığımız bu yapılar çavuş lojmanı ve garajı, umumi tuvalet, poz otosu garajı ve depo binalarıdır. Tesise ait 1973 ve 1996 tarihli vaziyet planları üzerinde bu yapılara yer verilmiştir. Ancak günümüze ulaşan yapıların buldukları konumda ilk inşası gerçekleşen yapılar olup olmadıkları hakkında net bir veriye ulaşamamıştır.

Bu yapılar arasında çavuş lojmanı ve garaj binası doğu-batı yönde uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. Konumlandığı arazi kaynaklı meydan cephesinde iki katlı görünüş sergileyen bina, hat cephesinde tek katlı olarak ele alınmıştır. Her iki katta da doğu ve batı cephelere, her katta birer adet olmak üzere giriş açıklığı uygulanmıştır. Zemin katın kuzeydoğusunda tek kanatlı, birinci katında ise güneybatı yönde çift kanatlı bir kapısı bulunur. Zemin katın doğu ve batı girişleri, düz kare gövdeli üç ayağın desteklediği revaklı bir düzenlemeye sahiptir. Yapının kuzey cephesi her iki katta farklı büyüklükte kare formlu on beş, hat cephesinde beş, doğu ve batı cephelerde ise küçük boyutlu ikişer pencere açıklığı uygulanmıştır. Cephelerinde taş kaplama kullanılan binanın köşeleri düzgün kesme taş malzeme kullanılan köşe payandaları ile vurgulanmıştır. Kare formlu pencerelerin tamamı, bir sıra düzgün kesme taş malzeme ile çerçeve içine alınmış ve tepe noktalarında kilit taşı dışarı taşırılmıştır. Yapının örtü katında kiremit kaplı beşik çatı uygulanmış ve çatının ahşap çatkıları, dört yönde beden duvarını aşarak geniş bir saçak görünümü kazandırmıştır (**Şekil 4.113-114**).



**Şekil 4.113-114.** Çavuş Lojmanı ve İşçi Barakasının Cephe Görünümü

Tesis binalarından bir diğeri ise poz otosu garajıdır. Bir subasman üzerinde doğu-batı yönde dikdörtgen bir plana sahip olan yapı tek eğime sahip bir çatı ile örtülmüştür. Yapıya giriş doğu yönde konumlanan bir endüstriyel kapı ile sağlanır ve yapının bu bölümünde bulunan raylar demiryoluna bağlanır. Teknik amaçla inşa edilen yapıda cepheler oldukça sade tutulmuştur. Kuzey ve güney cephelerde köşelere yakın ikişer pencere açıklığı uygulanmış ve batı cephe sağır bırakılmıştır (**Şekil 4.115**).



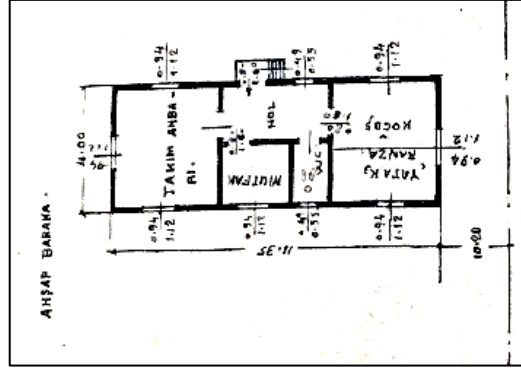
**Şekil 4.115.** Poz Otosu Garajı Giriş Cephesi

Tesisin umumi tuvaleti diğer istasyonlarda karşılaştığımız örnekler gibi kare bir plana sahiptir. Yapı kendi içinde dört bölüme ayrılmış, girişler doğu yönde verilirken kuzey ve güney yönlerde farklı büyüklük ve formlarda pencereler uygulanmıştır. Diğer tesis yapılarında uygulanan beşik çatı ve geniş saçak uygulaması, küçük ölçekli tuvalette de devam ettirilmiştir (**Şekil 4.116**).



**Şekil 4.116.** Umumi Tuvalet Yapısına Ait Bir Görüntü

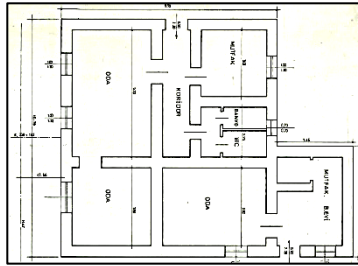
Tesis bünyesinde varlığı tespit edilen ancak günümüze ulaşmayan yapılardan olan ahşap hangar-baraka 1964 yılına ait planda karşımıza çıkar. 11.35x4m. ebatında olan ahşap yapı kendi içinde bölümlere ayrılan üç ana birimden oluşur. Yapının kısa kenarlarını oluşturan bölümlerden biri takım ambarı bir diğeri ise yatakhane olarak işlevlendirilmiştir. Ahşap binanın merkez aksında içeriye ulaşım sağlayan merdivenli bir giriş açıklığı bulunur. Yapının ana ekseninde bir hol, mutfak ve tuvalet şeklinde üç bölüme ayrılmıştır. Düzenlenen bu belgede ahşap yapının yerine, tip bir baraka yapılmasının uygun olacağı görüşü not düşülmüştür (**Şekil 4.117**).



Şekil 4.117. Ahşap Barakaya Ait Plan (TCDD).

#### 4.1.7.3.1. Bekçi Evi ve Lojman

Bekçi evi ve lojman hakkında bilgilerimiz 1973 tarihli tesis yerleşkesini gösterir vaziyet planı ve 1994 tarihli yapı planı ile sınırlıdır. Hattın sağına konumlanan lojman binası günümüze ulaşmamıştır. Lojman binası kerpiç malzeme ile tek katlı olarak inşa edilmiş ve odaların döşemesinde ahşap kullanılmıştır. Farklı büyüklüklerde iki lojmandan meydana gelen yapı, L şeklinde bir plan oluşturur. Bekçi evine giriş binanın taşıntı yapan cephesinden sağlanır. Lojmanın bu kısmı bir oda, mutfak ve tuvaletten ibarettir. Diğer lojman biriminde ise giriş, dikdörtgen bir hole açılır ve lojmanın kapsadığı bölümler, holün iki yanına konumlanır. Farklı büyüklükte iki odası bulunan lojmanda odalardan yalnızca birinin hol ile bağlantısı vardır. Mutfak, banyo ve tuvalet bölümleri holün soluna yer alır (Şekil 4.118).

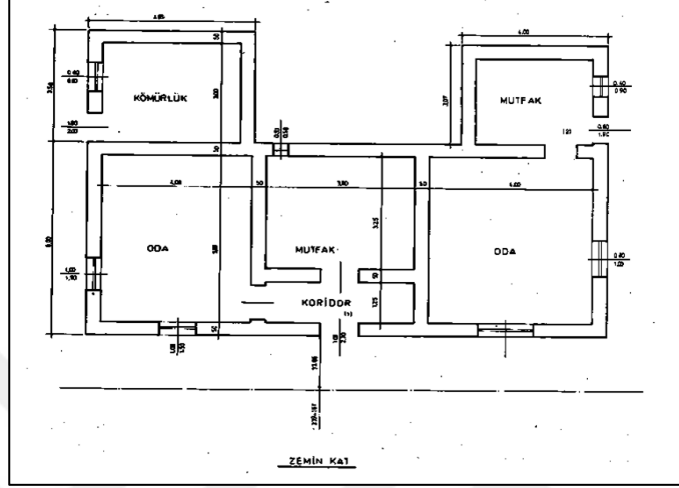


Şekil 4.118. Bekçi Evine Ait Plan (TCDD).

#### 4.1.7.3.2. Çavuş ve Makasçı Evi

Kerpiç lojman binası hakkında bilgilerimiz 1973 Şefaattli tren istasyonunu gösterir vaziyet planı ve 1994 tarihli, yapının zemin katına ait plan ile sınırlıdır. Günümüze ulaşmayan lojman binası, iki lojmanın birleşmesiyle oluşan U şeklinde bir plana sahiptir. Lojmanın bir kısmı bağımsız girişe sahip mutfak ve kare planlı bir odadan ibarettir. Diğer lojman birimi ise girişin açıldığı dikdörtgen bir hol, mutfak ve bir

odadan meydana gelir. Odanın bir duvarı bağımsız girişi bulunan kömürlük ile bağlanır. Söz konusu odaların döşemesinde ahşap kullanılırken diğer kısımların zemini toprak olarak bırakılmıştır. Lojmanların odalarında ikişer olmak üzere toplamda yedi pencere açıklığı uygulanmıştır (Şekil 4.119).

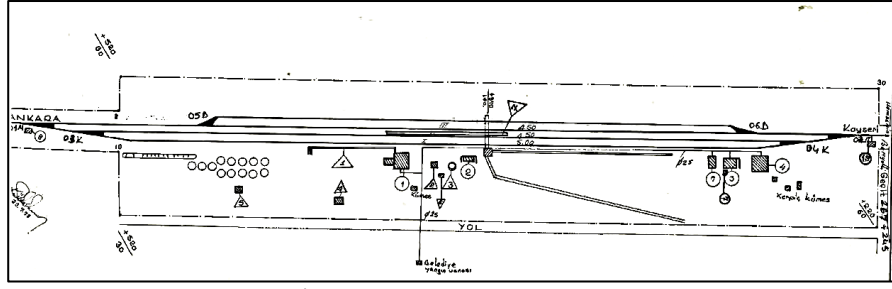


Şekil 4.119. Çavuş ve Makasçı Evine Ait Zemin Kat Planı (TCDD).

Çavuş ve makasçı evi plan özelliği bakımından, Yozgat sınırlarında bulunan ve günümüze ulaşan demiryolu kompleksine ait binalar arasında benzer planlı bir yapıya rastlanmamıştır. Ancak Kanlıca tren istasyonu bünyesinde inşa edilmiş ve günümüze ulaşmamış benzer planlı bir yapı tespit edilmiştir. Şefaati tren istasyonunun yer aldığı demiryolu hattının uzantısı olan Kayseri tren istasyonunda U planlı, iki katlı anıtsal bir yapının varlığı bilinir. Kayseri tren garının büyük bir merkez istasyonu olarak inşa edilmesi ve Şefaati tren istasyonunun az sayıda yapı ile daha küçük ölçekli bir istasyon olması; tesis bünyesinde inşa edilecek yapıların konum ve ebatlarını etkilemiş olmalıdır. Çavuş ve makasçı lojman binası için Kayseri 45 plan numaralı yapının, taşrada uygulanan bir varyantı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

#### 4.1.8.Sarıkent (Çılbah) Tren İstasyonu

Sarıkent tren istasyonu dokuz tesis binasından oluşan küçük bir durak işlevinde inşa edilmiştir. Bu yapılar arasında yolcu binası, çavuş evi, makasçı evi, drezin garajı, iki adet makasçı kulübesi, takım kömürlüğü ve kantar yer alır. Sarıkent tren istasyonu günümüzde yolcu binası, su sarnıcı ve iki adet teknik hizmet binası ile atıl durumda bir durak haline gelmiştir (Şekil 4.120-121).



Şekil 4.120. Sarıkent Tren İstasyonuna Ait Vaziyet Planı, 1973 (TCDD).



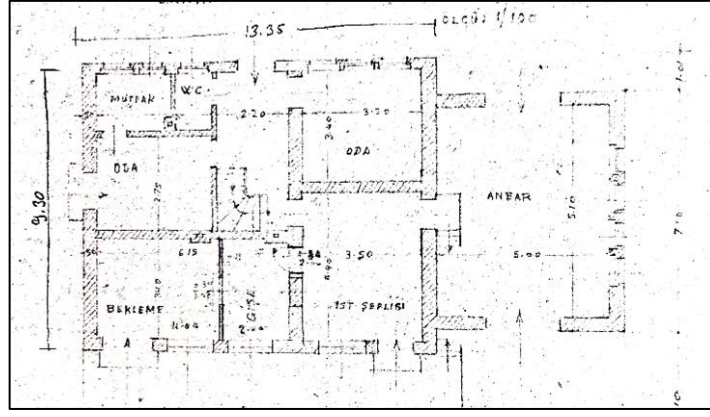
Şekil 4.121. Tren İstasyonu Yerleşkesini Gösterir Uydu Görüntüsü (Google Earth, 2021).

#### 4.1.8.1. Sarıkent Yolcu Binası

Yolcu binası Kayseri Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 28.07.2015 gün ve 1681 sayılı kararı ile tescil ve koruma altına alınmıştır.

İlgili müdürlükçe düzenlenen 1947<sup>26</sup> tarihli bina fişine göre 1931 yılında kâgir teknikte, bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilmiştir. İstasyon şefliği ve lojman olarak inşası gerçekleştirilen ana bina, kuzeyde ambar bölümü ile birleşerek iki kütle halinde tek bir yapıyı oluştururlar (**Ek 13.**). Yapının zemin katı dört oda, ambar ve tuvaletten ibarettir. Bu bölümlerden iki oda ve tuvalet makasçılar lojmanı olarak ayrılırken, bir oda istasyon şefliği diğeri ise bekleme salonu olarak işlevlendirilmiştir. Lojman olarak düzenlenen üst kat ise bir koridor, üç oda, mutfak, banyo ve tuvalet bölümleri ile istasyon şefinin kullanımına tahsis edilmiştir (**Şekil 4.122.**).

<sup>26</sup> İlgili bina fişi üzerinde el yazısı ile sonradan eklenen iki tarih bulunur. Bunlardan bir diğeri 1956 yılında inşa edildiğini belirtir. Düzenlenen bu fişinden söz konusu yolcu binasının Avanos Kaymakamlığı'nın verilerine göre; yapı olarak kayıtlı olmadığı anlaşılır.



Şekil 4.122. Sarikent Yolcu Binası Zemin Katına Ait Plan (TCDD).

Yolcu binasının iki katlı ana kütlelerinde cepheler, yapıyı üç yönde dolaşan taş silme ile sınırlandırılmış ve güney yönde silmenin üst seviyesine konumlanan istasyon levhası, dışarı taşırılan taş silmelerle vurgulanmıştır. Hat cephesi zemin katında kuzey ve güney köşelere birer kapı açıklığı uygulanırken iki kapı arasında kare formlu üç adet, birinci katında ise yatay ekseninde dikdörtgen formlu dört adet pencere bulunur. Yapının üst katına ulaşımın sağlandığı batı cephesinde, merkeze yerleştirilen bir kapı ve iki yanında üçer adet dikey dikdörtgen formlu pencere yer alır. Pencereler üst noktasında düz bir silme ile birbirine bağlanır ve bu silme yanlarda yaklaşık 50cm. uzunlukta devam eder. Binanın birinci katına betonarme iki kolonla desteklenen, metal korkuluklu bir dış merdivenle ulaşılır. Birinci kat girişi zemin katta bulunun kapı ile aynı aksta konumlanır ve her iki yanında birer dikdörtgen formlu pencere yer alır. Pencereler tepe noktasında yatay ekseninde başlayan taş bir silme ile birbirine bağlanır ve giriş açıklığı, üst noktasında taşırılarak giriş kısmına dikkat çekilir.

Ana kütlelerin kuzeyine eklenen ambar binası kare bir plana sahiptir. Doğu ve batı cephelerinde çift kanatlı birer kapı açıklığı bulunur. Her iki açıklık da üç yönde taş malzemeli düz bir silme ile çevrelenir. Ambar bölümü ve ana kütle, örtü katında kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Örtü katı beden duvarlarından taşırılarak geniş bir saçak oluşturur (Şekil 4.123-124).



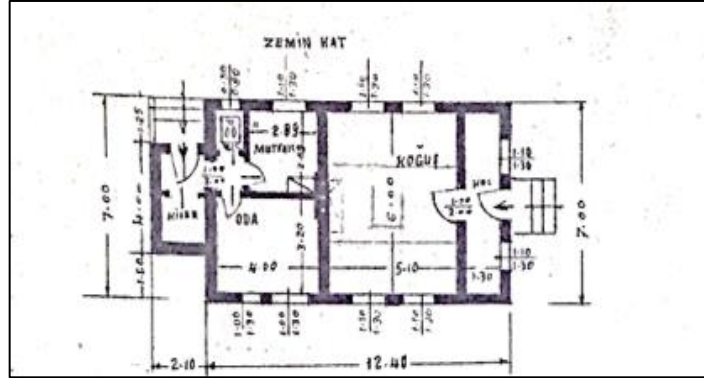
Şekil 4.123-124. Yolcu Binası Peron Cephesi (sol), Yolcu Binası Batı Cephe Görünümü

Sarıkent yolcu binası yukarıda bahsedilen özellikler dikkate alındığında NYDQVIST-HOLM şirketinin 4. sınıf yolcu binalarına benzerlik gösterir. Başköy, Boğazköprü, Kurşunlu (1933), Yeşilhisar yolcu binaları 4. sınıf yolcu binalarına örnek verilebilir.

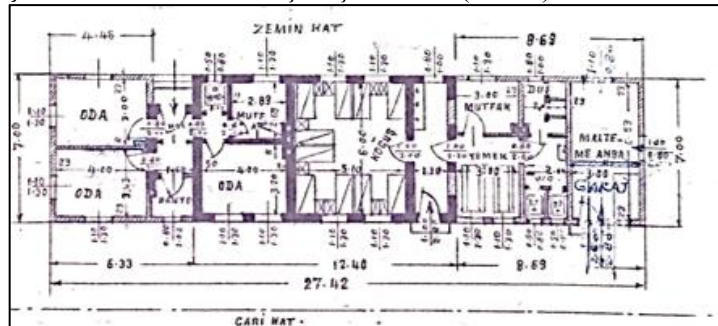
#### 4.1.8.2. Sarıkent Tren İstasyonu Ek Binalar

##### 4.1.8.2.1. Çavuş Evi

Tesis yapılarından bir diğeri 1939 yılında, kâgir teknikle inşa edilen tek katlı çavuş lojmanıdır. Lojman iki oda, mutfak ve tuvaletten meydana gelir. Antre ve bir odası amele koğuşu olarak işlevlendirilirken diğer birimler çavuş lojmanı olarak düzenlenmiştir. Çavuş lojmanı olarak düzenlenen kısımda giriş açıklığı eyvan şeklinde ele alınmış ve bir bölümü kiler olarak düzenlenmiştir. 1970 yılında ise yapı köklü bir tadilat geçirmiştir. Çavuş lojmanı kısmı genişletilerek iki oda ve banyo bölümleri eklenmiştir. Amele koğuşu ise yapının kısa kenarını oluşturan cephesine, ardışık üç birimlik ek almıştır. Eklenen bölümler sırasıyla mutfak ve yemekhane, banyo ve tuvalet olarak kendi içlerinde bölümlere ayrılmış ve son bölüm malzeme ambarı ve garaj olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 4.125-126).



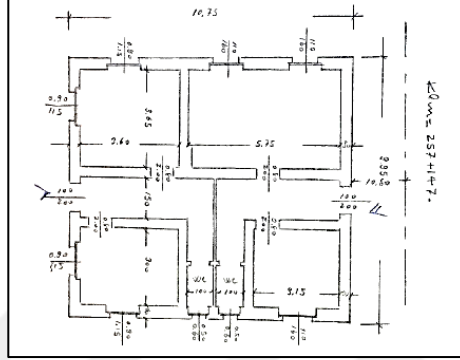
Şekil 4.125. 1939 Tarihli Çavuş Evi Planı (TCDD).



Şekil 4.126. Çavuş Evi 1970 Tarihli Tadilat Planı (TCDD)

#### 4.1.8.2.2. Makasçı Lojmanı

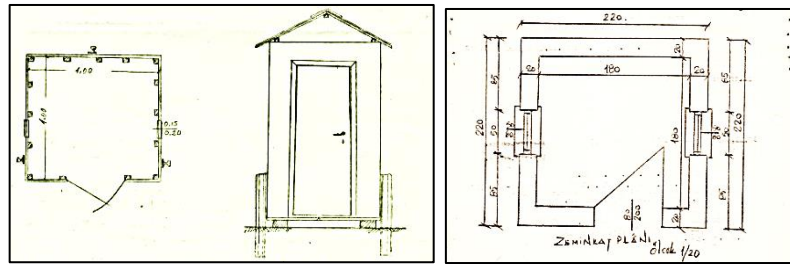
Lojman binası hakkında bilgilerimiz yapı planı ile sınırlıdır. Buna göre lojman 10.75x9.95cm. ebatında, kareye yakın bir planla inşa edilmiştir. İkiz lojman olarak inşa edilen yapının her birimi L planlı bir antre, farklı büyüklüklerde iki oda ve tuvalet bölümlerinden oluşur. Lojmanın tamamı dokuz pencere ile aydınlatılmış, kapılar ise cephe merkezlerine karşılıklı konumlandırılmıştır (Şekil 4.127).



Şekil 4.127. Makasçı lojmanına Ait Plan (TCDD)

#### 4.1.8.2.3. Makasçı Kulübesi-Baraka

Sarıkent tren istasyonu sınırlarında inşa edilen ve günümüze ulaşmayan yapılar vardır. İstasyon alanında 1960-1981 yılları arasında ahşap malzemeli ve kâgir teknikle toplam altı adet baraka inşa edilmiştir. Ahşap barakalar 5x7m. ölçülerinde, kâgir barakalar ise 220x220cm. ölçülerinde tek odalı olarak inşa edilmişlerdir (Şekil 4.128-129).



Şekil 4.128-129. Ahşap Makasçı Kulübesi Planı (sol), Kâgir Makasçı Kulübesine Ait Plan (Sağ), (TCDD).

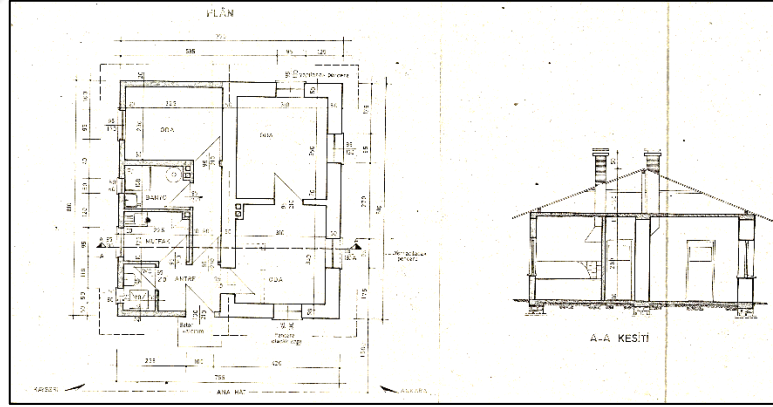
#### 4.1.9. Karasenir Durağı

Ankara-Kayseri demiryolu üzerinde bulunan durak, Nevşehir ili Kozaklı ilçesine bağlı Karasenir köyünde yer alır. 1996 tarihli vaziyet planına göre bir adet bekçi lojmanı ve bekçi kulübesinden ibaret bir durak noktasıdır. Vaziyet planı dışında durak hakkında veri sunan bir diğer belge ise 1978 tarihli Kanlıca-Sarıkent arasında

var olan bekçi lojmanına ait tadilat planı ve bekleme salonu işlevinde kullanılan bir vagona ait 1962 tarihli bina fişidir. Buna göre inşa tarihi net olarak bilinmeyen bekçi lojmanı iki odadan oluşan dikdörtgen bir plana sahiptir. Geçirdiği müdahale sonrasında ise yapıya L şeklinde bir antre ile bağlanan bir oda, mutfak, banyo ve tuvalet bölümleri eklenmiştir. Bekleme salonu vagonuna ait belgede ise düzenlendiği tarihte kayıt harici olduğu ve inşa tarihinin bilinmediği yazmaktaysa da ilgili fiş üzerinde el yazısı ile 1960 tarihi not düşülmüştür. Fiş üzerinde el yazısı ile 03.02.1983 tarihinde yıkılmış olduğu notu düşülmüştür. Günümüzde Karasenir durağı atıl durumdadır (Şekil 4.130-133).



Şekil 4.130. Karasenir Tren İstasyonunun Yerleşke İçerisindeki Konumunu Gösterir Uydu Görüntüsü (Google Earth, 2021)



Şekil 4.131. Bekçi Lojmanına Ait 1978 Tarihli Tadilat Planı ve Kesit (TCDD)



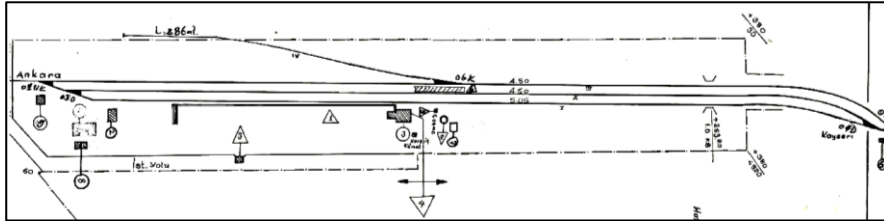
Şekil 4.132-133. Karasenir Yolcu Binası Hat Cephesinden Bir Görünüm.

#### 4.1.10.Kanlıca Tren Durağı

Nevşehir ili Kozaklı ilçesine bağlı Kanlıca Köyü'nde bulunan ve günümüzde işlevini yitiren durak hakkında bilgilerimiz 1973-1998 tarihli vaziyet planları ile sınırlıdır. Buna göre tesis yolcu binası, avuŐ lojmanı, santral binası, drezin garajı, makasçı kulübesi, kömürlük ve tuvaletten ibarettir. Kanlıca tren istasyonu iki teknik hizmet binası ve prefabrik yapı ile küçük bir durak işlevinde atıl bırakılmıştır (**Şekil 4.134-135**). Vaziyet planı üzerinde iŐaretlenen yolcu binasının 1998 yılına kadar ayakta olduğu anlaşılır. Günümüzde ise doğu batı yönde uzanan dikdörtgen planlı konteyner bir yapı bekleme salonu ve ambar olarak kullanılmaktadır (**Şekil 4.136**).



**Şekil 4.134.** Kanlıca Tren İstasyonu Yerleşkesini Gösterir Uygu Görüntüsü (Google Earth, 2021).



**Şekil 4.135.** Kanlıca Tren İstasyonu Vaziyetini Gösterir Plan,1973 (TCDD)



**Şekil 4.136.** Kanlıca Yolcu Binası İŐlevindeki Konteyner Yapı.

1973 tarihli vaziyet planında yıkılan çavuş-amele lojmanının, Şefaati tren istasyonunda inşa edilen ve günümüze ulaşmayan çavuş lojmanı gibi U plana sahip olduğu anlaşılır. Tarihi tespit edilemeyen plana göre lojman binası, kuzey-güney yönde uzanan ve düzgün olmayan bir U plana sahiptir. Hat cephesinde kuzeye yönelen ana eksen amele koğuşu olarak düzenlenmiştir. Yapının bu birimi içeriden diğer bölümlerle bağlantı almaz ve güneyde bağımsız bir girişi bulunur. Batı ve doğu bölümleri birer oda, mutfak, kiler, tuvalet ve bir holden ibaret lojman birimleri olarak düzenlenmiştir. Bu lojman kısımlarının güneye yönelen kapıları bir iç avluya açılır. Güneybatı yönde iç avlu bir malzeme ambarı ile sonlanır. Güneydoğuda ise malzeme ambarından başka bağımsız girişe sahip bir oda ve mutfak bölümü bulunur (Şekil 4.137).



Şekil 4.137. Çavuş Lojmanı Planı (TCDD).

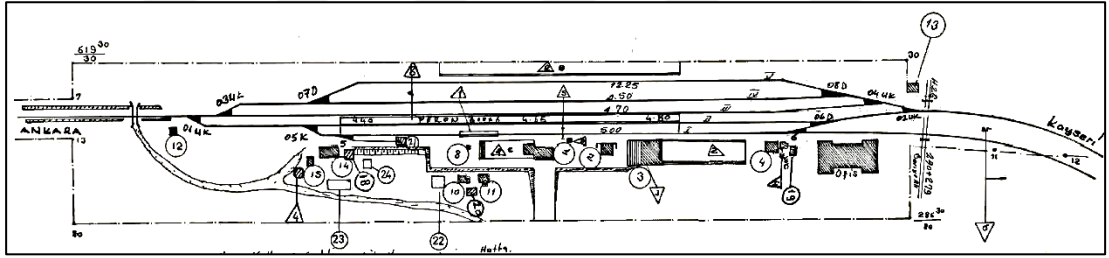
#### 4.1.11. Yenifakılı Tren İstasyonu

Yenifakılı tren istasyonu Yerköy-Kayseri demiryolu güzergahında en çok tescilli yapıya sahip olan istasyonlardan biridir. Yenifakılı ilçesi Yazlak mahallesinde bulunan tesis yapılarından yolcu binası, Kayseri Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 04.03.2009 gün ve 1181 sayılı kararı, çavuş lojmanı-amele barakası, lojman, kısım şefi lojmanı, santral binası ve su deposu 27.03.2019 tarih ve 3806 sayılı kararı ile I. grup korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir (Şekil 4.138). Yolcu binası plan bakımından, 3. Sınıf yolcu binalarına benzerlik gösterir. Bu tipe örnek olarak 1930'lu yıllarda inşası gerçekleşen Gölbaşı (Adıyaman) yolcu binası gösterilebilir. İstasyon sahası vaziyetini gösterir 1974 tarihli planda tesis bünyesinde 24 yapının inşa edildiği anlaşılır. 1947 tarihli bina fişinde ise "İstasyonda idarenin istimlak hudutları dahilinde TMO'ya ait ambar, lojmanlar ve

otuz altı adet çelik silo vardır” bilgileri eklenmiştir. Tesis yapılarından günümüze ulaşanlar arasında yolcu binası, çavuş evi, şef lojmanı, yazıhane lojmanı, baraka ve malzeme deposu, tuvalet, santral binası, poz otosu garajı, CTC lojmanı, CTC bakım şefliği ve CTC oto garajı yer alır (Şekil 4.139).



Şekil 4.138. İstasyonda yerleşkesinde Tescillenen Yapıların Konumunu Gösterir Uydu Görüntüsü (TCDD,2016).



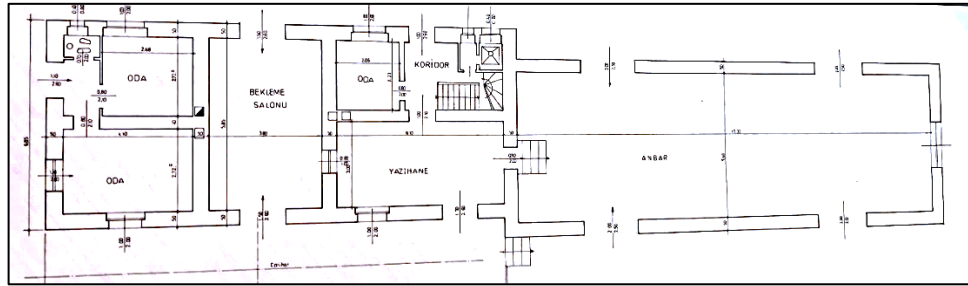
Şekil 4.139. Yenifakılı Tren İstasyonuna Ait Vaziyet Planı,1974 (TCDD).

#### 4.1.11.1. Yenifakılı Yolcu Binası

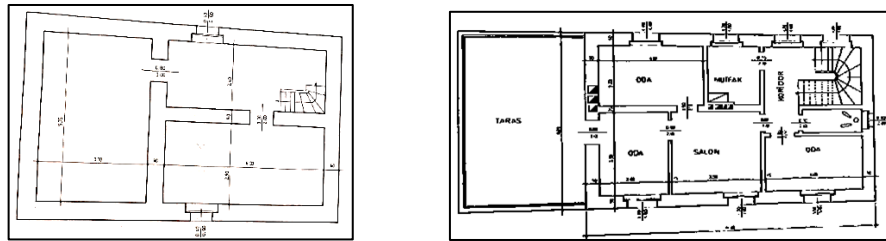
Yolcu binası, kâgir teknikle 1930 yılında bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilmiştir. Birbirine bitişik üç kütle halinde doğu-batı yönde uzanan ve düzgün olmayan dikdörtgen planlı yapı, ahşap beşik çatı örtülüdür. Merkezde yer alan ana kütle iki katlı bir düzenlemeye sahiptir ve binanın kısa kenarları konumundaki tek katlı bölümler, ana kütleyle oranla daha küçük ebatlarda ele alınmıştır.

Yapı hakkında ulaşılan en erken tarihli belge 1947 yılında düzenlenen bina fişidir (Ek 14.). Buna göre yolcu binası zemin katında iki oda ile tuvalet bölümleri memur ve memur adayları lojmanı olarak işlevlendirilirken diğer bölümler istasyon şefliği ve bekleme salonu şeklinde düzenlenmiştir. Lojman olarak düzenlenen birinci katı

ise bir antre, üç oda, mutfak ve tuvalet bölümleri ile istasyon şefine tahsis edilmiştir. Yapı ile ilgili bir diğer belge ise 1994 yılına tarihlenen plandır. Üç bölümden oluşan bir bodrum üzerinde yükselen yolcu binasının ana ekseninin zemin katı, kendi içinde de bölümlere ayrılan altı kısımdan meydana gelir. Binanın kısa kenarını oluşturan doğu bölümü, iki oda, antre ve tuvalet bölümü ile ana gövdeye içeriden bağlantısı olmayan, doğu cepheden girişin sağlandığı bir lojman olarak düzenlenmiştir ve örtü katı teras işlevindedir. Bekleme salonu, ana kütlein doğuya yönelen kısmına konumlanır ve kuzey-güney günde iki adet simetrik kapı açıklığına sahiptir. Ana kütlein batıya yönelen kısmında ise hat cephesinde yazıhane bölümü ve karşı yönde bir odaya ek, yapıda katlar arası geçişi sağlayan iç merdiven bulunur. Yazıhane bölümünün kuzey, güney ve batı yönlerinde birer adet kapı açıklığı uygulanmıştır. Merdivenli alana giriş güney cephede bulunan açıklıkla sağlanırken ana kütlede ambara ulaşım veren tek birim, yazıhane kısmıdır. Yapıya batı cepheden eklenen ambar bölümü 17.32x5.40cm ölçülerinde dikdörtgen planla uygulanmıştır. Ana eksen kotundan subasman ile yükseltilerek kot farkı oluşturulan ambar kısmına kuzey ve güney cephelerden ikişer kapı açıklığı uygulanmıştır. Yolcu binası zemin katında doğu-batı yönlerde birer adet olmak üzere toplamda farklı büyüklüklerde dikey dikdörtgen formlu dokuz pencere açıklığı uygulanmıştır. Açıklıkların tamamı ahşap kanatlıdır (Şekil 4.140-142).



Şekil 4.140. Yenifakılı Yolcu Binası Zemin Kat Planı (TCDD).



Şekil 4.141-142. Yolcu Binası Bodrum Kat (sol) ve Birinci Kat Planı (TCDD).

Lojman olarak düzenlenen birinci kata ulaşım, ana kütlein güneybatı kısmında bulunan bir iç merdivenle sağlanır. Dikdörtgen bir koridorun karşıladığı lojman katı, farklı büyüklük ve formda dört oda, mutfak ve tuvaletten ibarettir. Lojmanın doğuya yönelen odalarından yalnızca birinin teras ile bağlantısı vardır. Yolcu binasının birinci katında kuzey cephede üç, güneyde dört ve batıda küçük bir havalandırma penceresi bulunur.

Yenifakılı yolcu binasının cepheleri özenli bir görünüş sergiler. Ana kütle subasman seviyesinde bir sıra dışa taşıntılı taş kaplama cepheyi üç yönde dolaşır. Taş kaplamalar hat cephesi dışında kot yükselmesi ve güneyde oluşan moloz yığınları ile görülemez duruma gelmiştir. İki katlı ana ekseninde kat sınırları, dışa taşıntılı bir silme ile vurgulanmıştır. Basık kemerli kapı ve pencere açıklıklarında köşe taşları ve kilit taşları büyük tutularak cephelere hareket kazandırılmıştır. Bu uygulama doğu cephede kalkan duvarı üzerinde yer alan dikey dikdörtgen formlu küçük pencerede devam ettirilmiştir. Ana kütle ve ambar bölümlerinin örtü katı, beden duvarlarından taşırılarak geniş bir saçak görüntüsü elde edilmiştir (Şekil 4.143-145). Yolcu binası bu özellikleri ile I. Ulusal Mimarlık Dönemi'nin mimari özelliklerini yansıtmaması bakımından dikkat çekmektedir.



Şekil 4.143-144. Yenifakılı Yolcu Binası Peron Cephesi (Sol) ve Güney Cephe Görünümü



Şekil 4.145. Yolcu Binası Ana Kütle, Güney Cephe Kapı ve pencere Detayı

#### 4.1.11.2. Yenifaklı Tren İstasyonu Ek Binalar

##### 4.1.11.2.1. Amele-Çavuş Lojmanı

Amele ve çavuş lojmanı binası kuruluş bakımından Şefaati tren istasyonu sahasında bulunan çavuş lojmanı ve garaj binasına benzerlik gösterir. Kayseri Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.03.2019 tarih ve 3806 sayılı kararı ile I. grup korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenen işçi barakası ve çavuş lojmanın söz konusu kararda 1968 yılında inşa edildiği bilgisi yer alır. Yapı doğu batı yönde uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. Hat cephesi merkez aksında endüstriyel çift kanatlı bir kapı yer alır. Girişin doğuya yönelen kısmında iki, batısında ise üç adet dikey dikdörtgen formlu pencere açıklığı bulunur. Benzer uygulamalarla yapının güney cephesinde de karşılaşılr. Batı cephesinde merkezde bir tek kanatlı kapı ve iki yanında birer küçük boyutlu pencere uygulanırken doğu cephesinde birer kapı ve pencere açıklığı vardır. Pencerelerin tamamı dört yönde dışa taşırılan düzgün kesme taşlarla çerçeve içine alınırken kapılarda üç yönlü bir sınırlama söz konusudur. Açıklıklar üzerinde beyaz renk kullanımı ile kilit taşları vurgulanmıştır. Yapının örtü katında kiremit kaplı beşik çatı uygulanmış ve çatının ahşap çatkıları, dört yönde beden duvarını aşarak geniş bir saçak görünümü kazandırmıştır. Taş kaplamalı cepheler, köşelerde düzgün kesme taş malzeme ile oluşturulan köşe payandaları ile vurgulanmış ve taş dizisi birer sıra atlamalı olacak şekilde uygulanmıştır (Şekil 4.146-147).



Şekil 4.146-147. Çavuş Lojmanı Kuzey Cephe (sol) ve Batı Cephe Görünümü

##### 4.1.11.2.2. Malzeme Garajı ve Poz Otopu Binası

Poz otopu binası, doğu-batı yönde uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir. Batı cephesinde merkez aksta yer alan endüstriyel çift kanatlı kapısı, poz otopu ve vagonların yapı içerisine taşındığı; ana hat ile bağlanan demir raylara açılır. Yapıda

doğu ve güney cepheler sağır bırakılırken kuzey cephesinde, doğu ve batı köşelerde yatay eksende dikdörtgen formlu birer pencere açıklığı vardır. Örtü katında güney yöne eğimli sundurma çatı kullanılmıştır.

Malzeme garajı binası, kuzey-güney yönde birbirine eklenmiş iki bölümün oluşturduğu dikdörtgen bir plana sahiptir. Yapının kuzeye yönelen kısmında çift kanatlı büyük boyutlu iki kapı açıklığı uygulanmıştır. Bu açıklıklardan batı yönde olanı, poz otosuna ulaşan demir ray ile bağlantılı bir ray sistemine sahiptir. Söz konusu bölüm örtü katında yan birim ile ayrılarak yapıya iki kademeli bir görünüm kazandırır. Örtü katında kuzeye eğimli sundurma çatı kullanılmıştır. Malzeme garajında ana kütle formundaki ikinci bölüm, batıda üç adet endüstriyel kapıya sahiptir. Yapının güney cephesi sağır bırakılırken doğu cephesinde yatay eksende dikdörtgen formlu pencereler uygulanmıştır. Ana eksenin kiremit kaplı beşik çatısı iki yanda beden duvarlarından taşınılarak saçak görünümü kazanmıştır (Şekil 4.148-149).



Şekil 4.148-149. Malzeme Garajı Kuzey Cephe (sol) ve Batı Cephe Görünümü

#### 4.1.11.2.3. EST- CTC Yol Bakım Şefliği Binası ve Lojmanı

Elektrifikasyon Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon (EST) bakım şefliği ve yol bakım şefliği binası tek bir çatı altında toplanmıştır. Doğu-batı yönde uzanan dikdörtgen planlı yapı, örtü katında kiremit kaplı beşik çatı ile örtülüdür. Yapıya giriş kuzey cephede bulunan çift kanatlı bir kapı ile sağlanır. Girişin batı kısmı yol bakım şefliğine ayrılmıştır. Yol bakım şefliğinin kuzey cephesinde beş adet pencere uygulanmıştır. Bu pencerelerden dört tanesi büyük boyutlu kare formlu iken batıya yönelen ikinci pencere 2/3 oranında kapatılmıştır. Girişin doğusunda ise farklı büyüklüklerde yatay eksende dikdörtgen formlu dört adet havalandırma penceresi bulunur. Yapının kısa kenarı konumundaki doğu cephesinde bir adet kare formlu pencere yer alırken güney cephesinde farklı büyüklüklerde on adet pencere açıklığı

bulunur. Güney cephenin merkez aksında yer alan çift kanatlı kapı açıklığı tadilat ile yanlardan doldurulacak dikey ekseninde dört bölümlü dikdörtgen formlu iki pencereye dönüştürülmüştür. Pencere açıklıklarının tamamı üç yönde koyu renk boya ile sınırlanmış, bu uygulama ile pencerelere dikkat çekilmiştir (Şekil 4.150-151).



Şekil 4.150. Şeflik Binası Peron Cephesi (kuzey) Görünümü



Şekil 4.151. Şeflik Binası Güney Cephe Görünümü

Yenifakılı tren istasyonu bünyesinde inşa edildiğini bildiğimiz fakat arşiv çalışmalarında belgelerine rastlanamayan yapılar mevcuttur. Tesis yapıları arasında 1974 tarihli vaziyet planından anlaşıldığı üzere günümüze ulaşan bir lojman bulunur. Yolcu binasının güneybatısına konumlanan lojmanın inşasında taş malzeme kullanılmıştır. İki katlı bir düzenlemeye sahip lojman binası beden duvarlarından taşını yapan, kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Konumlandığı arazi kaynaklı kuzey, kuzeydoğu ve kuzeybatı cephelerinde iki katlı bir görünüm sergileyen lojman binası, güneyde tek katlı bir izlenim oluşturur. Zemin katın hat cephesinde ana ekseninde iki adet giriş açıklığı ve bu açıklıkların doğu-batı yanlarına birer kare formlu pencere açıklığı uygulanmıştır. Cephelerde kullanılan taş kaplama, zemin kat giriş ve pencere açıklıkları arasında devam eder. Pencereler dışa taşınılı düzgün kesme taş dizisi ile dört yönde çerçeve içine alınmış ve pencerelerin üst seviyesini çevreleyen taş dizisi, kapı açıklıkları üzerinde devam ettirilerek cephede sınır çizen bir silme görünümü sağlamıştır (Şekil 4.152-153). Lojmanın birinci katında, girişin yer aldığı doğu cephede iki adet, güneyde ve batıda üçer adet farklı büyüklüklerde dikdörtgen formlu pencere açıklığı uygulanmıştır. Kuzey cephesinde merkez aks sağır bırakılırken doğu-batı köşelerine birer adet dikey dikdörtgen formlu pencere bulunur.

Pencereler zemin katta uygulandığı haliyle düzgün kesme taş malzeme ile dört yönde dışa taşıntılı bir çerçeve ile vurgulanmıştır. Cephelerde dikkat çeken bir diğer uygulama ise yapının subasman seviyesinden başlayan köşe payandalarıdır. Kesme taş malzeme ile vurgulanan köşelerdeki taş dizileri bir sıra atlamalı olarak uygulanmıştır. Yapının doğu cephesine sonradan eklenen iki bölümlü kâgir kömürlüğün cepheleri harç ile sıvanmış ve beyaz renk boya ile boyanmıştır.



Şekil 4.152-153 Lojmanın Kuzey (sol) ve Doğu Cephelerinin Görünümü

Lojmanın doğusunda tek katlı, doğu-batı yönde uzanan dikdörtgen plana sahip bir santral binası vardır. Subasman üzerinde yükselen yapının kuzey cephesi merkezinde iki adet tek kanatlı giriş açıklığı bulunur. Cephelerde kullanılan taş kaplamalar kapı ve pencere açıklıklarında yer yer düzgün kesme taş olarak kullanılmıştır. Doğu ve batı cephelerde birer adet yatay eksende uzanan dikdörtgen formlu pencere uygulanırken güney cephesi sağır bırakılmıştır. Pencereler üç yönde taşıntı yapmayan kısmen düzgün kesme taş dizisi ile çevrelenirken söveler dışa taşıntılı uygulanmıştır. Örtü katında kiremit kaplı kırma çatı beden duvarlarını aşarak saçak oluşturur (Şekil 4.154).



Şekil 4.154. Santral Binası Kuzey Cephe Görünümü

Tesis bünyesinde inşa edilen lojmanlardan bir diğeri 1974 tarihli vaziyet planında “tek dairesel lojman” olarak kaydedilmiştir. Yapı doğu-batı yönde uzanan dikdörtgen plana sahiptir ve kâgir teknikte inşa edilmiştir. Örtü katında kiremit kaplı ahşap beşik çatısı, beden duvarları üzerinde taşıntı yaparak dört yönde saçak oluşturur. Yaklaşık 20cm. yüksekliğinde iki kademeli bir subasman üzerinde yükselen yapının batı cephesinde birer tek kanatlı ahşap kapı ve pencere açıklığı vardır. Kuzey ve güney cephelerde ise farklı form ve ebatlarda üçer pencere uygulandığı görülür. Pencerelerin tamamı ahşap doğramalıdır. Yapının beden duvarlarında sıva üzeri kurumsal renk olan sarı renk boya üzerinde beyaz renk kullanıldığı görülür (**Şekil 4.155**).



**Şekil 4.155** Tek Dairesel Lojman Batı-Kuzey Cephe Görünümü

Yenifakılı tren istasyonu sahasında inşa tarihini bilmediğimiz, Yerköy Gar’da da karşımıza çıkan iki katlı bir apartmanın inşa edildiği görülür. 1974 tarihli vaziyet planı üzerinde söz konusu apartmanın inşa edildiği konumda CTC lojmanları olduğu bilgisi bulunur. Lojman hakkında düzenlenen yapı planı ve/veya bina fişi bulunmaması, lojmanın günümüzde kullanılıyor olması yapı içerisinde inceleme yapılmasına imkân tanımamıştır. Cephe tasarımı dikkate alındığında Yerköy örneği ile aynı özellikler taşıdığı görülür. Yapının güney bölümünde bulunan çift kanatlı girişi ve ulaşılan iç merdiven bina içerisinde katlar arası ulaşım sağlar. Girişin doğu ve batı yanlarına konumlanan dairelerde üç oda, mutfak, banyo ve tuvalet bölümleri bulunur. Katların kuzey ve güneye yönelen kısımlarında her katta ikişer olmak üzere toplamda mutfakla bağlanan sekiz balkon uygulandığı görülür (**Şekil 4.156-157**).



Şekil 4.156-157. Yenifakılı Apartman (sol), Yerköy Apartman (sağ) Giriş Cephe Görünümleri

Yukarıdan bahsedilen yapılar dışında bir adet hizmet vagonu, saç malzemeli araba ve malzeme garajı, tuvalet ve santral binası bulunur. Umumi tuvalet kâgir teknikle inşa edilmiştir ve kare plana sahiptir. Örtü katında kiremit kaplı beşik çatısı, dört yönde taşıntı yaparak saçak işlevi görür. Kendi içinde dört bölüme ayrılan yapıya girişler, batı ve doğu yönde bulunan tek kanatlı ahşap kapılarla sağlanır. Kuzey ve güney cephelerinde ikişer adet kare formlu havalandırma açıklıkları vardır. Yapının kuzeydoğu beden duvarından devam eden 1m yüksekliğindeki bir duvar L şeklinde güneye yönelir. Bu uygulama güneybatı yönde 1x1m ebatında düz bir uzantı halinde bırakılmıştır (Şekil 4.158-159).



Şekil 4.158-159. Umumi Tuvalet Yapısı

#### 4.1.12.Fehimli Durağı- Askeri Durak

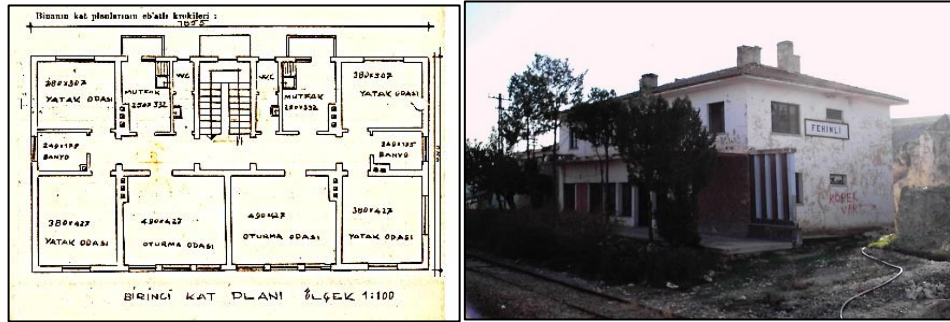
Askeri durak, hakkında bilgilerimiz ilgili müdürlüğün kayıtları ile sınırlıdır. 1998 tarihli vaziyet planına göre tesis yapıları yolcu binası, lojman, su deposu, santral binası ve makasçı kulübesinden ibarettir. Günümüzde teknik hizmet yapılarının yer aldığı atıl bir durak halindedir (Şekil 4.160).



Şekil 4.160 Fehimli Tren İstasyonunu Gösterir Uydu Görüntüsü (Google Earth, 2021).

#### 4.1.12.1. Fehimli Yolcu Binası

Yolcu binası, kâgir teknikle bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilmiştir. 11/8/1958 tarih ve 27/32-A-B-C projesine uygun olarak inşa edilen yolcu binası, istasyon, ambar ve lojman bölümlerinden oluşur (**Ek 15.**). TCDD İnşaat Servis Müdürlüğü tarafından 1958 yılında inşası gerçekleşen yolcu binasının bodrum katı, kömürlük ve lambahane olarak işlevlendirilmiştir. Zemin katın ise bekleme salonu, yazıhane, telgrafhane ve ambar birimlerini kapsadığı anlaşılır. Yolcu binasının birinci katı, iki lojman olarak düzenlenmiştir. Lojman birimine giriş zemin katta bulunan iç merdivenle sağlanır. Lojmanlar simetrik yerleşime sahiptir ve girişten ilk ulaşılan dikdörtgen antreler banyo ile sonlanır. Her iki lojman kısmı üç oda, mutfak ve tuvalet bölümlerinden oluşur (**Şekil 4.161-162**).



Şekil 4.161-162. Fehimli Yolcu Binasına Ait Plan (TCDD), Fehimli Yolcu Binası (M. Şahin, C. Yurdadön Arşivi).

#### 4.1.12.2. Diğer Tesis Yapıları

Fehimli askeri durağında inşa edilen yapılar arasında pompacı lojmanı, makasçı kulübesi ve iki adet ahşap baraka inşası tespit edilmiştir. Günümüze ulaşmayan tesis yapıları içerisinde 1940 yılında kâgir teknikle inşa edilen pompacı lojmanı, iki oda ve mutfaktan ibarettir. Tek odalık ahşap kulübeler 1960 yılında kayıt harici olarak inşa

edilirken makasçı kulübesi, 1989 yılında kâgir teknikle bir oda ve tuvalet olacak şekilde inşa edilmiştir.

Demiryolu hattı üzerinde Fakılı-Paşalı arasında konumlanan bir askeri durak olduğu, 1947 tarihinde düzenlenen bina fişinden anlaşılır. Buna göre 1940 yılında kâgir teknikle inşa edilen durak binası üç oda, yazıhane ve tuvalet bölümlerinden meydana gelir. Boğazlıyan tapu kayıtlarında bina kaydı bulunmayan yapının, 1947 tarihli belge üzerinde yer alan “halen boş” ifadesi ile o yıllarda faaliyet göstermediği anlaşılır.

Fehimli yolcu binası hat üzerindeki istasyonlarda su deposu birimi belgelendirilebilen tek tesistir. Yolcu binasının kuzeyine konumlanan su deposu silindirik bir kütle halinde kare bir planda yükselir. Su deposu üç kademeli bir görünüm sergiler. Ana kütle iki kademeli olarak düzenlenmiştir. Deponun beden duvarları kâgir teknikle ele alınırken su tankını içerisinde barındıran depo kısmı ahşap malzemelidir. Depo kısmı ahşap beşik çatı ile örtülüdür. Bu kısım, beden duvarları üzerinden kısmen taşıntı yapar (**Şekil 4.163**).



**Şekil 4.163.** Fehimli Yolcu Binası ve Su Deposu (Moda Mübadele)

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### DEĞERLENDİRME

#### 5.1. Genel Değerlendirme

Konumuz; Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Yozgat sınırlarında inşa edilen gar binalarını teşkil etmektedir. Demiryolu, Yozgat'a ilk olarak Cumhuriyet Döneminde gelmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolunun devlet politikası haline gelmesi ve aktif kullanılması sebebiyle 1927 yılında Ankara-Kayseri demiryolu yapılmıştır. Hat Ankara yönünden sırasıyla Yeniyapan, Sekili, Tatbekirli, Yerköy, Karaosman, Caferli, Şefaati, Sarıkent, Karasenir, Kanlıca, Yenifakılı, Fehimli ve Paşalı İstasyonları üzerinden Kayseri'ye ulaşır.

Yerköy ilçesinde yer alan Yerköy Tren Garı, Yozgat ilinin ilk tren garıdır. 1925 yılında yapımına başlanan gar binası, Ankara-Kayseri demiryolu hattının bir durağıdır.

Cumhuriyet'in ilk demiryolu güzergahında yer alan Yozgat demiryolu inşasının söz konusu dönemde, hatta özel bir proje dahilinde ele alınmadığı görülür. Bununla birlikte yapılacak olan Ankara-Sivas demiryolunun masraflı olacağı ve önemli merkeze uğramaması gibi gerekçelerle hattın güneye yönelerek Kayseri'ye ulaştığı anlaşılır. Nitekim 1924 yılında yapımına Ankara'dan başlanan demiryolu 1927 yılında Kayseri'ye ulaşır.

Cumhuriyet Arşivi'ndeki H.1341 tarihli belgede Bozok Meb'ûsu Süleyman Sırrı ve Ahmed Hamdi Beyler tarafından Ankara-Sivas demiryolu hattı üzerinde inşa edilen ve Delice Irmağı'nın karşı aksına konumlanan bir istasyona yolcuların ulaşım sağlamaları için bir köprü inşası talep edilmiştir. Belge;

*“Takrîrin hulâsa-i me’âli*

*Yozgad Kasabasıyla istasyon arasındaki Delice Nehri arasına bir köprü inşâsı hakkındadır Riyâset-i Celîleye Ankara Sivas şimendüferi güzergâhındaki bir köy (Yerköy?) Yozgad’ın istasyonudur mezkûr istasyon civârından akan Delice Irmağı üzerinde köprü bulunmamasından dolayı şimendüfere gelen bütün yolcu ve eşyâ-i ticâriye ırmağı geçemeyerek sekiz on kilometre mesâfeyi dolaşmak mecbûriyetindedirler şu vaziyet memleketin inkişâf-ı iktisâdiyesine mâni’ olduğu gibi bazen trenin tam hareketi esnâsında istasyon hizâsına gelmiş olan yolcuların ırmağı geçememek yüzünden treni kaçırdığı ve orada diğer hareket gününe kadar beklemek sûretiyle dúcâr-ı sefâlet oldukları vâki’dir binâen aleyh hadd-i zâtında inşâsı Nâfi’a Vekâletince kabûl ve mahalli ta’yîn edilerek haritası dahi yapılmış olan köprünün şu sırada yani suların az bulunduğu mevsimde inşâsına başlanmazsa gelecek sonbahara bırakılmak lâzım gelir ki ‘arz ettiğimiz mahzûrun devâmını tervîc demektir buna ise meclis-i ‘âlî râzî olamayacağı gibi menâfi’-i memlekete de kâbil-i te’lif olamayacağından mezkûr köprünün bir ân evvel emr-i inşâsının te’minî zımında işbu takrîrimizin vekâlet-i müşârun-ileyhâya tervîcen havâlesini teklîf ve ricâ eyleriz*

*Yozgad Meb’ûsu Ahmed Hamdi*

*Yozgad Meb’ûsu Süleymân Sırrı”* şeklindedir.

Söz konusu belgede Yozgat’ın bir istasyonundan bahsedilir. Yozgat demiryolu güzergahında Delice Irmak üzerinde yapılan köprülerin Yenyapan ve Yerköy’de bulunduğu görülür. Delice Irmak üzerine yapılması istenilen köprünün, belge tarihi dikkate alındığında demiryolunun henüz Yerköy’e ulaşmadığı anlaşılır. Köprü yapımının talep edildiği bölgenin Yenyapan köyü civarında veya Kırıkkale-Yerköy arasında kalan bir başka güzergahta olduğu akla gelmekteyse de bu düşüncüyü destekler yazılı bir belgeye rastlanmamıştır.

Ankara’dan ülkenin doğusuna ulaşacak olan demiryolu hattının Yerköy’e yönelmesi ile ilgili Cumhuriyet Arşivi’ndeki 1927 tarihli bir diğer belgede şu bilgiler yer alır;

*“Memleketin can damarı olan şimendüferciliğe hükûmet-i cumhûriyyemizin verdiği ehemmiyet şâyân-ı sitâyîş ve şükrândır. Ziraî ve ticarî istihsâlât ve ihrâcâtı istisgâr edilmeyecek derecede mühim olan memleketimizin, cumhûriyyetin zâde-i feyz ü temeddünü olan şimendüferden mahrûm bırakılmaması dâr-ı vekâlet-penâhilerinden bi’t-tab’ matlûb ve müstelzimidir. Binâen-aleyh ikinci derecede yapılması hükûmetce mukarrer olan ve istiktâfât-ı fenniyesi icrâ edilen Çerikli Çorum ve Çorum Merzifon hattı güzergâhının Yozgad Yerköy cihetine tahvili halinde masârifât-ı inşâiyye ve te’sisiyyeden hayli tasarruf edileceği gibi*

*memlekete a'zamî menâfi' te'mîn edeceği bariz ve vilâyet halkı bu uğurda fedâkârlık derecesinde mu'âvenet ibrâzına her ân âmâde bulunduğundan arz olunan Çerikli Çorum hattının Yozgad'dan imârî için vekâlet-i celîlelerince muktezî tedâbirin emrû ittihâzını temenni ve istirhâm eyleriz efendim. Fî 11 Şubat 927*

*(Meclis-i Umûmî Reisi Vali ve Reis-i Sâni ile birlikte 13 a'zanın imzası)''.*

Yukarıda detayları verilen belgeye göre Ankara'dan başlayan demiryolu hattının Çerikli-Çorum, Çorum-Merzifon güzergahında olacağı anlaşılır. Çerikli- Çorum demiryolunun gerekçeleri belirtilerek Yerköy yönüne çevrilmesinin talep edildiği bu belgede hattın Yerköy'e yönelmesinin Çerikli-Çorum, Çorum- Merzifon hattına oranla tasarruf sağlayacağına değinilir. Söz konusu belgeden anlaşıldığı üzere Yerköy tren garının bir kavşak istasyonu olması talebinde bulunulmuştur. Ancak Cumhuriyet döneminin demiryolu politikasının demiryolu olmayan bölgelere demiryolunun ulaşması üzerine kurulması ve günümüzde Yerköy'ün bir kavşak istasyonu olmaması bu talebin hayata geçirilmediğini göstermektedir.

Yozgat demiryolu hakkında dikkat çeken bir diğer konu ise çeşitli gar binalarının inşa tarihidir. Şefaati tren istasyonunda yapı inşa tarihine ait net veri sunan tek yapı, 1964 yılında inşa edilen ahşap hangar-baraka binasıdır. Çalışmamız sırasında Şefaati tren istasyonuna ait yapı envanterlerine ulaşılamamıştır. 2007 yılında tescillenen yolcu binasının, yapılan tescil çalışmalarında 1924 yılına tarihlendirildiği görülmektedir. Kabul edilen bu tarihte bölgede demiryolunun bulunmaması, Ankara-Kayseri hattında çalışmaların 10 Ekim 1924 tarihinde Ankara-İzzettin dar hattının normal hatta dönüştürülmesi işlemine başlanmış olması ve projenin ilk adımında; demiryolu hattının Ankara-Sivas güzergahı şeklinde planlanmış olması Şefaati'de 1924 yılında bir yolcu binası inşasına lüzum ve ihtiyaç olmadığını göstermektedir.

Demiryolu proje uygulamaları incelendiğinde, yolcu binaları ve diğer tesis yapılarının büyük bir çoğunluğunun inşası; demiryolunun o bölgeye ulaşmasını takip eden bir yıllık süreç içerisinde gerçekleşmiştir. Örneğin; hat üzerinde demiryolunun 1925 yılında ulaşımına açıldığı Yerköy'de yolcu binası inşası 1926'da tamamlanır. Demiryolu inşa çalışmaları ve Cumhuriyet dönemi demiryolu uygulamaları incelendiğinde ilk çalışmalara Ekim 1924 tarihinde Ankara-İzzettin dar hattının dönüştürülmesi ile başlanmış ve devamında 115 km.'de Yerköy hattı

tamamlanmıştır. Yerköy-Kayseri demiryolu ise Karanlıkdere mevkiî gibi dağlık bölgelerden kaynaklı 1925-1927 yılları arasında 174 km. olarak tamamlanmıştır. 34.km’de yer alan Şefaati tren istasyonunda demiryolu çalışmaları, 1926 yılının ilk aylarında tamamlanmış olmalıdır. Bu tarihten yola çıkılarak mimari özellikleri ile NOHAB şirketine ait projenin 3.sınıf yolcu binası örneğini teşkil eden Şefaati yolcu binasının inşa yılının en erken 1927 senesi olduğunu söylemek yerinde olacaktır.

Tesislerin bünyesinde inşası gerçekleşen lojman binalarının büyük çoğunluğu inşa edildikleri saha üzerinde yıkılıp yeniden inşa edilerek veya işlevi değiştirilerek yeniden kayıt altına alınmıştır. Örneğin Yerköy garına ait 1973 tarihli vaziyet planında 20-23 plan numaralı lojman yapıları, 1993 tarihli vaziyet planında 3-4 plan numarası ile yeniden envantere kaydedilmiştir. 20 plan numaralı lojman için düzenlenen 1947 tarihli bina fişinden tek katlı inşa edildiği anlaşılır ve 1995 tarihinde bir grup yapı ile yıkım kararı alınmıştır. Yıkım kararı alınan 20 plan numaralı yapı ile 1973 tarihli vaziyet planı üzerindeki 20 plan numaralı yapı aynı yapılar değildir. 3-4 plan numaralı lojman binalarının tescil altında olması ve günümüze ulaşmış olmaları 1926 yılında inşa edilen iki yapının, farklı tarihlerde işlev değişikliği olduğu ve tesisin son durumu üzerinden yeniden envanter kaydı oluşturulduğu anlaşılır. Plan numaralarındaki bu karmaşa 1993 tarihli 6, 7 ve 8 plan numaralı lojmanlar ile 1973 tarihli planda 15, 17 ve 21 plan numaralı lojmanlarda tekrarlanmıştır. Fakat bu yapılardan erken tarihlilerin yıkılarak aynı koordinatlar üzerinde farklı tarihlerde yeniden inşası gerçekleştirilen başka yapılar olduğu görülmüştür.

## **5.2. Yolcu Binalarının Plan ve Tipolojisi**

Yozgat ilinde yaptığımız incelemeler sonucunda, on üç tren istasyonu tespit edilmiştir. Bu istasyon tesislerinde günümüze ulaşmayan yapılarla birlikte toplamda iki yüz yapı inşasının gerçekleştiği anlaşılır. Yolcu binaları incelendiğinde dikdörtgen plan şemasının kullanıldığı görülmektedir.

Sekili, Caferli, Sarıkent ve Kanlıca yolcu binaları benzer görünümle karşımıza çıkmaktadır. İki katlı ana kütleyle eklenen tek katlı bölüm ile aynı planın tekrarlandığı görülür. Sekili, Caferli ve Kanlıca yolcu binaları günümüze

ulaşmamıştır. Bu nedenle yapı içlerinde inceleme yapılamamıştır. Ancak Sarıkent yolcu binası örneğinde olduğu gibi zemin katların yolcu ve personel için düzenlendiği, birinci katın ise lojman olarak işlevlendirildiği sonucuna varılmıştır.

Sekili ve Sarıkent yolcu binaları, beşik çatı ile örtülüdür. Ayrıca ana kütlelerin kısa kenarına bitişik ambar bölümlerinde de beşik çatı kullanılmıştır. Caferli yolcu binasında ise bu kısım bir örtü ile kapatılmadan, açık teras olarak düzenlenmiştir.

Sekili, Caferli, Sarıkent ve Kanlıca tren istasyonunda, yolcu binaları sınıfı içerisinde 4.sınıf yolcu binalarına olan benzerlikleri dikkat çekmiştir. Bu tip uygulama ile 1930'lu yıllarda tamamlanan Karabük-Zonguldak, Malatya-Diyarbakır ve Kayseri-Niğde hatlarında yer alan Başköy, Boğazköprü, Kurşunlu, Yeşilhisar, Gökçebey ve Eskipazar yolcu binası örneklerinde de karşılaşılmıştır (**Şekil 5.1-2**).



**Şekil 5.1.1-2:** Gökçebey (sol) ve Eskipazar Yolcu Binaları (TCDD)

Yeniyapan, Şefaati ve Yenifakılı yolcu binaları iki katlı ana kütleleri ile Sekili, Caferli, Sarıkent ve Kanlıca yolcu binalarına benzerlik gösterse de merkezde yer alan dikdörtgen ana kütleye her iki kısa kenarlarında eklenen tek katlı bölümlerle kütle daha da büyütülmüştür. Yeniyapan, Şefaati ve Yenifakılı yolcu binaları örtü sistemi ile birbirinden ayrılır. Yeniyapan yolcu binasının örtü katında beşik çatı kullanılırken, Şefaati yolcu binasının örtü sistemi kırma çatıdır. Şefaati Yolcu binası plan özellikleri bakımından Irmak-Zonguldak ve Kayseri-Sivas hattında Hanlı (1930), Çatalağzı (1936) ve Irmak (1925) yolcu binalarına benzerlik gösterir (**Şekil 5.3**). Yeniyapan, Şefaati ve Yenifakılı yolcu binaları tip bakımından 3.sınıf yolcu binalarına örnek teşkil eder.



Şekil 5.3. Hanlı Yolcu Binası (Savaş Maraşlı, 2024).

Yerköy Yolcu binası, iki katlı ana kütle ve ana kütlede iki yanında yapıya bitişik tek katlı bölümler ile Yeniyapan, Şefaattli ve Yenifakılı yolcu binalarına benzerlik gösterse de daha büyük tutularak merkez istasyon izlenimi kazandırılmıştır. Ayrıca bu yapılardan farklı olarak dikdörtgen plana kuzey ve güneyden eklenen tek katlı bölümlerin örtü katı, teras olarak karşımıza çıkar. Yolcu binası plan özelliği yönünden Uşak (1897) yolcu binasına benzerliği ile dikkat çeker (Şekil 5.4-5). Düzenleme açısından 2.sınıf yolcu binalarının, taşra örneğini teşkil etmiştir.



Şekil 5.4-5. Yerköy Yolcu Binası (sol) ve Uşak Yolcu Binası

Tatbekirli, Karaosman ve Fehimli yolcu binaları günümüze ulaşamamış, bu nedenle yapı içerisinde inceleme yapılamamıştır. Karasenir yolcu binasının ise hizmet dışı bırakılması inceleme yapılmasına imkân tanımamıştır. Tatbekirli, Karaosman, Karasenir ve Fehimli yolcu binaları inşa edildikleri tip proje bakımından hat üzerindeki diğer yapılardan ayrılır. Yolcu binaları, TCDD personeli tarafından 19.04.1930 tarihinde hazırlanan A-B-C tip projesine örnek teşkil eder. Karaosman yolcu binası bu tipin A grubu yapı örneğini yansıtırken, Karasenir yolcu binası B grubu yolcu binası olarak tasarlanmıştır. Tatbekirli ve Fehimli yolcu binaları ise benzer uygulamada C grubu yolcu binası örneğini teşkil etmiştir.

Paşalı yolcu binası günümüze ulaşmamıştır. Tren istasyonunun varlığı, Ankara-Kayseri demiryolu hattını gösterir harita üzerinden tespit edilmiştir. Tesis hakkında veri sunan belgenin olmaması yolcu binası ve diğer tesis yapıları hakkında kesin bilgi sunmamızı engellemektedir. Tren istasyonu günümüzde santral binasından ibaret atıl bir durak halindedir.

### **5.3. Cephe Özellikleri**

Plan düzenlemesinde olduğu gibi Sekili ve Sarıkent yolcu binaları benzer cephe düzenlemesiyle karşımıza çıkmaktadır. Yapıların peron cephesi zemin katında, iki kapının arasında üç pencere açıklığı uygulanmıştır. Arka cephede ise peron cephesinin aksine ana kütle merkezinde bir kapı, kapının iki yanında üçer pencere yer almıştır. Birince kat cephelerine bakıldığında, peron cephesinde dört, arka cephede ise merkezde yer alan kapının iki yanında birer adet küçük boyutlu pencere kullanılmıştır.

Daha büyük boyutlu Yenyapan, Şefaati ve Yenifakılı yolcu binalarında ise farklı cephe düzenlemeleriyle karşılaşmıştır. Yenyapan yolcu binasının peron ve arka cepheleri asimetrik bir düzenlemeye sahiptir. Zemin katın peron cephesinde tek katlı bölümlerin ambar kısmı bir kapıya sahipken, diğer bölümde bir pencere yer almıştır. Ana kütlede ise iki kapı arasında bir adet pencere kullanılmıştır. Arka cephede tek katlı bölümler aynı düzenlemeyi tekrar ederken ana kütlede, bir kapı bir pencere şeklinde iki adet kapı ve iki adet pencere görülmüştür.

Tek katlı ambar bölümü peron cephesinden bir miktar taşınmak suretiyle her iki cephesinde kademeli bir görünüm sağlanmıştır. Tek katı bölümlerin batı cephesinde bir pencere, doğu bölümünde ise iki adet kapıya yer verilmiştir.

Şefaati yolcu binası zemin katında, ambar bölümü dışında bir simetri sağlanmıştır. Yapıya batı yönde eklenen ambar bölümünde peron ve arka cephede birer kapı açıklığına yer verilmiştir. Tek katlı ambar bölümü peron arkasında bir miktar geri çekilerek bir kademe oluşturulmuştur.

Ana kütle ve tek katlı bölümün peron cephesinde, ana kütlede başlanarak bir kapı bir pencere yer alacak şekilde iki adet kapı ve iki adet pencere açıklığı uygulanmıştır. Ana kütlede doğusunda yer alan tek katlı bölümle birlikte sahip olduğu bu cephe düzenlemesi, peron arkasında da kendini tekrar etmiştir. Yolcu binasının birinci katının peron ve arka cephesinde üçer adet pencere yer almıştır.

Yenifakılı yolcu binasında zemin kata doğu ve batıdan eklenen tek katlı bölümlerle birlikte asimetrik bir uygulama görülmüştür. Doğuda bulunan tek katlı bölümün peron cephesinde bir kapı, doğusunda bir kapı ve pencere uygulanmış ve üzeri teras olarak işlevlendirilmiştir.

Batıda bulunan ambar bölümü peron cephesinden bir miktar ileri taşınarak bir kademelenme sağlanmıştır. Ambar bölümünün her iki cephesinde de iki adet kapı açıklığı uygulanmıştır.

Merkezde yer alan ana kütlede ise iki kapı arasında bir adet pencere açıklığı uygulandığı görülmüştür. Ana kütlede görülen bu uygulama zemin katın arka cephesinde tekrar edilmiştir. Lojman olarak düzenlenen birinci katın peron cephesinde üç, arka cephede ise dört pencere açıklığı uygulanmıştır.

Yerköy yolcu binasında zemin katın kuzey ve güneyine eklenen tek katlı bölümlerle birlikte yapıda simetri sağlanmıştır. Kuzey-güney cephelerinde simetrik iki pencereye yer verilmiştir. Doğu ve batı cepheleri kuruluş planında dört kapı ve üç pencere düzenlemesiyle karşımıza çıkmaktadır.

Binanın batı bölümünün zemin katında yapıyla çağdaş olmayan mimari müdahale görülmüştür. Bekleme salonlarının kapı ve pencereleri kapatılmak suretiyle batı yönde iki birimlik bölüm ilavesiyle karşılaşılmıştır. Ek bölümler cepheden taşıntı yapmaktadır.

Lojman katının peron cephesinde dört, batı cephesinde altı pencere açıklığı kullanılmıştır. Peron cephesinde kuzeye yönelen ikinci pencere 2/3 oranında kapatılmıştır.

Karaosman, Karasenir, Fehimli ve Tatbekirli yolcu binalarının günümüze ulaşmamış olması yapı cephelerinin mevcut durumu hakkında veri sunulmasını engellemektedir. Yapıların eski tarihli fotoğrafları üzerinden yapılan cephe incelemesinde Karaosman yolcu binasında zemin katın peron cephesinde iki kapı açıklığı ve iki pencere açıklığı uygulandığı görülür. İdari birime eklenen lojman bölümünün zemin ve birinci kat peron cephesinde simetri sağlanmıştır. Her iki katında da birer pencere açıklığına yer verilmiştir.

Karasenir yolcu binasında bir adet kapı ve pencere açıklığına yer verilmiştir. Giriş açıklığının yapının merkez aksından batıya doğru kaydırıldığı görülmüştür. Doğu cephesinde iki kapı ve iki pencere açıklığına yer verilmiştir.

Fehimli yolcu binasının zemin katında peron cephesinde beş pencere ve iki kapı açıklığı uygulaması görülmüştür. Birinci katın peron cephesinde sekiz adet pencere açıklığı kullanılmıştır.

Hat üzerindeki yolcu binalarının pencere düzenlemelerinde çeşitli farklılıklar söz konusudur. Sekili, Karaosman, Karasenir, Fehimli ve Sarıkent yolcu binalarının zemin kat peron cephelerinde pencere açıklıkları düz profillere sahiptir. Pencerelelerinde dış denizlik taşları dışa taşınılı verilerek belirgin hale getirilmiştir.

Sekili ve Sarıkent'te kapı açıklıkları dışa taşınılı, düz profilli silme ve sövelerle vurgulanmıştır. Lojman katlarında peron cephesine bakan pencere denizlikleri dışa taşınılı verilmiştir. Denizlikler üç pencerenin alt noktasında bir bağlantı sağlarken diğer pencerede bağımsız kullanılmıştır. Karaosman yolcu binasında peron cephesi şeflik bölümü dışında kapı ve pencereler kemer seviyesinin üst noktasında düz profilli bir silme ile birbirine bağlanır.

Sarıkent yolcu binasında zemin katın güney cephesinde bulunan pencere açıklığında söve ve denizlik dışa taşınılı düz profille belirginleştirilmiştir. Doğu cephenin zemin katında yer alan kapı ve pencerelerin kemer ve söveleri düz profillerle dışa taşınılıdır. Girişin iki yanında bulunan üçer pencere açıklığı üzengi seviyesinden başlayan bir silme ile çevrelenir. Lojman katında yer alan kapı ve pencere açıklıkları

ise pencerenin kemer seviyesinden başlayan bir silme ile kapı ve iki pencere açıklığını vurgular. Pencerelerin söve ve denizliklerle birbirine bağlanması, mimari benzerliklerin görüldüğü Karabük-Zonguldak hattında yer alan Eskipazar ve Gökçebey yolcu binalarında da karşımıza çıkar.

Caferli, Yeniyapan, Yenifakılı ve Yerköy yolcu binalarında açıklıkların tümü basık kemerlidir. Kapı ve pencerelerde kemer ve denizliklerdeki taşlar dışa taşıntılı şekilde belirgindir. Yeniyapan ve Yenifakılı yolcu binalarında kemer düzenlemesi köşe ve kilit taşı noktalarından daha büyük tutulmuş ve cephelerde hareketli bir görünüm sağlamıştır.

Şefaati yolcu binası kapı ve pencere düzenlemesi bakımından hat üzerindeki yapılardan farklı bir görünümündedir. Zemin kat kapı ve pencereleri sivri kemerlidir. Ancak yapıya eklenen ambar bölümünün kapı açıklıklarında basık kemer uygulanmıştır. Ambar bölümü dışında kalan kısımlarda kapı ve pencere açıklıkları üzengi seviyesinde başlayan düz profilli bir silme ile cephe boyunca birbirine bağlanır. Ambar bölümüyle birlikte kapı ve pencerelerin sövelerinde taşlar, bir sıra atlamalı olacak şekilde uygulanmış, cepheye hareket kazandırmıştır. Yolcu binasının subasman seviyesinde başlayan taşıntılı taşlar ve ambar bölümü dışında iki kütleli köşelerinde zeminden başlayarak çatı seviyesine ulaşan taş kaplama kademeli olarak taşırılmış, yatay ve dikey aksta vurgu sağlanmıştır. Sivri kemerli açıklıklar, mimari benzerliklerin görüldüğü Irmak-Zonguldak ve Kayseri-Sivas hatlarında Çatalağzı (1936), Irmak (1925) ve Hanlı (1930) yolcu binalarında da karşımıza çıkar.

Ayrıca Yeniyapan, Sekili, Yerköy, Sarıkent ve Yenifakılı yolcu binalarında zemin kat ve birinci kat sınırlarını vurgulayan bir sıra taş silme yer almıştır.

#### **5.4.Malzeme Kullanımı ve Süsleme**

Yozgat il sınırları dahilinde yer alan istasyon binalarında Yeniyapan, Sekili, Tatbekirli, Yerköy, Ceferli, Şefaati, Sarıkent, Yenifakılı, Fehimli ve Karasenir yolcu binalarının kâgir teknikte inşa edildiği görülür. Bunlardan Yerköy yolcu binasının cepheleri düzgün kesme taş malzeme kaplıdır. Ancak 1980'li yıllarda cepheler sıva ve boyalarla kapatılmıştır. Karaosman yolcu binasının ise ilk inşasında kerpiç

malzeme kullanıldığı anlaşılır. Ahşap beşik ve kırma çatı örtülü yolcu binalarının tümünde Marsilya tipi kiremit kullanılmıştır.

Tesisin diğer yapılarında çoğunlukla kâgir teknik kullanıldığı görülür. Yerköy Taş Ambar binası, istasyon ambarı, Şefaati işçi barakası, Yenifakılı lojmanı, santral binası ve çavuş lojmanı yapılarında taş malzeme kullanılmıştır.

Tesislerin ilk kurulduğu dönemlerde bekçi ve makasçı lojmanları ahşap malzeme ile inşa edilmişlerdir. Yıkılan bu yapıların zaman içerisinde kâgir teknikle yeniden inşa edildiği görülür.

Tatbekirli- Sekili arasında inşa edilen lojman binası gibi tesis bünyelerinde kerpiç malzemenin kullanıldığı lojmanların varlığı tespit edilmiştir. Bundan başka Yerköy’de dört, Karaosman’da bir adet kerpiç lojman binası inşa edildiği anlaşılır.

İstasyon binalarında süslemeye yalnızca çatı saçaklarında ve cephe tasarımlarında rastlanmıştır. Ahşap saçak uygulaması Yeniyanan yolcu binası dışında, Yerköy taş ambar binası ve Şefaati umumi tuvalet binasında da görülmüştür. Yerköy yolcu binasının eski fotoğraflarında dekoratif saçak uygulamasının tekrar ettiği anlaşılır (Şekil 5.6-8).



Şekil 5.6. 1980’li Yıllar İstasyon Meydanında Yapılan Bir Tören, Yerköy Yolcu Binası Batı Cephesi Görünümü (YTA)



Şekil 5.7-8. 1970’li Yıllarda Yerköy Yolcu Binası (H. Uyar, YTA)

Süslemeden çok işlevsel yönü ile ön plana çıkan gar binalarında çoğunlukla cephelerin sade tutulduğu görülür. Buna rağmen Şefaati ve Karaosman yolcu binalarında diğer yapılardan farklı olarak, profilli kapı ve pencere kemerleri dışında bu bölümlerin taşıtılı silmeler aracılığıyla birbirine bağlandığı ve cephelerde daha özenli bir görünüm sağlandığı anlaşılır.

## SONUÇ

Yozgat ilinde yer alan on üç istasyon tesisinde iki yüz yapı tespit edilmiştir. Bu yapılar yolcu binaları, şeflik binaları, garajlar, ambar-hangar binaları, depo binaları, poz otosu binaları, su deposu, tuvaletler ve lojmanlardır. Bunlardan başka büfe yapıları, revizörlük, kantar binaları ve sarnıç yapıları da gözlemlenmiştir. Bu yapıların dağılımı; Yenyapan tren istasyonunda dokuz, Sekili tren istasyonunda on bir, Tatbekirli tren istasyonunda beş, Karaosman tren istasyonunda sekiz, Caferli tren istasyonunda on bir, Şefaati tren istasyonunda on yedi, Sarıkent tren istasyonunda dokuz, Karasenir tren istasyonunda üç, Kanlıca tren istasyonunda yedi, Yenifakılı tren istasyonunda yirmi dört ve Fehimli tren istasyonunda beş adet tesis yapısı şeklindedir. Bu istasyonlardan başka Yerköy ve Paşalı istasyonları bulunmaktadır. Paşalı tren istasyonunda çalışmamız sırasında kayıtlı tesis yapısı tespit edilemezken Yerköy tren garı bünyesinde sayıları yüzü bulan inşa çalışması tespit edilmiştir. Her ne kadar Yerköy tren garı bir merkez garı işlevinde faaliyet gösterse de tespit edilen inşa çalışmalarının tamamı bir bina inşasına ait değildir. Örneğin; 1960'lı yıllarda yapılan bir sundurma çatı 42 plan numarası ile envantere kaydedilmiştir. Bu tür inşa çalışmaları ile Yerköy tren garı bünyesinde yaklaşık yüz inşa faaliyeti gerçekleşmiş, inşası gerçekleşen yapıların otuz beşi yolcu binası çevresine konumlanmıştır.

Yozgat gar binaları, malzeme ve mimari özellikleri bakımından inşa edildikleri dönemin genel karakteristik özelliklerini sergilerler. Bir tip proje doğrultusunda tasarlanmamış olsalar da İsveç-Türk eklektik üslubunun yansımaları görülür. Yerköy yolcu binası kuruluş özellikleri bakımından farklı tiplerde yolcu binalarının taşrada uygulanan bir varyantı durumundadır. Daha büyük ölçekte ele alınan 2.sınıf yolcu binalarına benzer şekilde yolcu ve haremlik bekleme salonu bulunur. Her iki kısa kenarında idari hizmetler için kullanılan odaların bulunması ve bu iki bölümün üzerinin teras olarak işlevlendirilmesi bakımından 2.sınıf yolcu binası olan Uşak

(1897) Gar binası ile benzerlik gösterir. Fakat söz konusu yapı kadar anıtsal bir görünüme sahip değildir. Chemins de Fer Ottoman d'Anatolie (CFOA) ve NYDQVIST-HOLM şirketinin Cumhuriyet dönemi demiryolu politikası çerçevesinde projeleri yapılan yolcu binaları incelendiğinde en yakın örneklerin 3.sınıf yolcu binaları olduğu görülür. Kayabaşı (Amasya 1927), Kızıoğlu (Amasya 1928) ve 1930'lu yıllarda inşası gerçekleşen Çerkeş (Çankırı 1935) ve Ergani (Diyarbakır 1937) yolcu binaları bu tipe örnek teşkil eder. 3.sınıf yolcu binalarında yapının kısa kenarlarından biri ambar olarak işlevlendirilir. Ana kütleyle eklemlenen ambar bölümü bulunmaması Yerköy yolcu binasını bu grup yapılardan ayırır. Bir diğer fark ise kısa kenarlarının çatı ile kapatılmadan teras olarak düzenlenmesidir. Bulunduğu hat üzerinde benzer tipte inşa edilmiş yolcu binası bulunmazken Yenifakılı, Karaosman ve Caferli yolcu binaları tek taraflı bir teras uygulamasına sahiptir.

Şefaatli yolcu binası Cumhuriyet Dönemi tip projelerine örnek teşkil eder. Yenyapan (1926) ve Yenifakılı (1930) yolcu binaları ise Osmanlı dönemi tip projeleri ve Cumhuriyet döneminde de uygulama alanı bulan 3.sınıf yolcu binaları arasında yer alır. Sekili, Caferli, Sarıkent ve Kanlıca yolcu binaları 4.sınıf binalardır. Tatbekirli, Karaosman, Karasenir ve Fehimli yolcu binaları ise A-B-C sınıfı yapıları olarak inşa edilmişlerdir. Ancak Yozgat gar binaları için bu yapılar özelinde doğrudan bir tip proje uygulamasından bahsedilemez.

Tüm bu yolcu binalarının çevresinde lojman, şeflik, tuvalet, depo, misafirhane, çeşme ve su deposu gibi insan ve lokomotiflerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik hizmet birimleri yer alır. Tesisler bu tür yapıların inşasıyla geniş bir sahada oldukça büyük bir kompleks haline gelmişlerdir. Gar binaları bu yönden çok fonksiyonlu bir külliye görüntüsü sergilemeye başlamıştır.

İstasyonlar, çevresinde gelişen kent dokusunun yanı sıra yapıldığı bölgenin sosyo-kültürel yapısına da katkı sağlar. Ulaşım ağı genişleyen şehirlerde yeni caddeler oluşturulmuş, çevresinde şekillenen imar faaliyetleri ile yeni mimari diller ortaya çıkmıştır. Demiryolu çalışmalarının hız kazanması ile zaten var olan maddi kültür devam ettirilmiş, kentleşme faaliyetleri demiryollarının ulaşımına açılması ile istasyon

civarına yayılmıştır. Bu sayede oluşturulan istasyon caddelerinde imar faaliyetleri zenginleşerek çevresinde okullar, özel tesisler, stadyumlar ve sosyal tesisler inşa edilerek kentin gelişimine katkı sağlamıştır. Kentin büyümesiyle birlikte zaman içerisinde apartmanlar inşa edilmeye başlamış, gar çevresinde görmeye alıştığımız az katlı sivil mimari örnekleri yerini betonarme sisteme bırakmıştır.

Yeniyapan, Tatbekirli, Karaosman, Caferli, Karasenir, Kanlıca, Fehimli ve Paşalı istasyonları ise taşranın iç kesimlerinde veya köy yerleşimlerine uzak kalması sebebiyle imar faaliyetlerine katkı sağlayamamış ve çevrelerinde herhangi bir mimari üslup oluşmamıştır.

İncelediğimiz tesislerden Yeniyapan, Şefaati, Sarıkent, Kanlıca ve Karasenir gar binaları günümüzde hizmet vermemekte olup yapılar doğal ve beşerî tahribata maruz kalmıştır. Sekili, Tatbekirli, Karaosman, Caferli, Fehimli ve Paşalı istasyonlarında santral binaları dışında inşa edilen tesis yapıları günümüze ulaşmamışlardır. Yeniyapan, Şefaati ve Sarıkent yolcu binaları inşa ve restorasyon sonrasında halen atıl vaziyettedir. Yenifakılı yolcu binasında ise tam kapasiteli bir kullanımdan söz edilemez. Restorasyon sonrasında yolcu binası, hat cephesinde özenli bir görünüm sergilerken lojmana ulaşım sağlanan kapı ve ekseni kot seviyesinden yaklaşık 30cm. yüksekte moloz ile kapanmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi demiryolu mimarisinin erken tarihli örneklerini oluşturan bu yapıların vakit kaybedilmeden aslına uygun olarak restore edilmesi ve çevre düzenlemesinin yapılması gerekmektedir. Restorasyon sonrasında ulaşım hizmetlerinde atıl vaziyette olan binalar Yerköy Lokal binasında olduğu gibi işlevi dışında restoran veya kafeterya işlevinde maddi kazanç sağlayabilecek şekilde değerlendirilmelidir. Bunun yanı sıra lojman binaları, sivil toplum kuruluşlarının idari bina olarak kullanacakları binalara dönüştürülebilir. Türk Mimarlık Tarihi'nin önemli birer tanığı olan bu yapılar etraflarında gelişen kentleşme ve imar faaliyetlerine önemli katkılar sunmaktadır. Mimari kültürün önemli bir bölümünü teşkil eden bu yapılar mutlak suretle korunmalı, uzman kurum ve kişiler tarafından onarılmalı, işlevini yitirmiş olanlar asli haline zarar verilmeden yapılacak düzenlemelerle inşa maksadına uygun veya farklı işlevlerle yeniden fonksiyonlandırılmalı ve bu mirasın gelecek kuşaklara aktarılması sağlanmalıdır.

## KAYNAKÇA

- Akbulut G (2010) *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı* (Anı Yayıncılık, Ankara).
- Akçakaya U (2022) Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Demiryolu Politikasının Değişimi. *ESOGÜ Tarih Dergisi*, 5 (1), 29-61.
- Akçay V.H (2005) *Lojistikte Demiryolu Taşımacılığının Önemi*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Akyıldız A (2000) Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği. *Osmanlı Araştırmaları*, 20 (20), 313-327.
- Araz M (1995) *Impacts of political decisions in the formation of railroads and railroad architecture in Turkey between 1856 and 1950*. Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Arıtan Ö (2008) Modernleşme ve Cumhuriyetin kamusal mekân modelleri. *Mimarlık Dergisi*, 342, 49-55.
- Aydemir C (1993) Türkiye’de Cumhuriyet Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Bağdatlı Z A (2001) Tazimat Dönemi Yozgat Kasabasının Sosyo-Ekonomik Yapısı. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Bozkurt M (1988) *Demiryolu*, (İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, Ankara).
- Bulan S (2019) *Türkiye’de Hayvancılık (1923-1950)*. Yüksek Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Sivas.
- Cansız İ (1997) *Şer’iyye Sicillerine Göre XIX. Yüzyıl Sonlarında Yozgat Sancağı*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Cuinet V (1892) *La Turquie d’Asie: géographie administrative statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l’Asie-Mineure*. Ernest Leroux.
- Dervişoğlu F.M (2008) Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet Nuri Demirağ, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*. 101-116.

- Deny J (1960) *Yeni Türkiye*, (Çev. Sencer Kodolbaş). Doğu Matbaası.
- Duru O (2020) *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*. (İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).
- Engin V (1993) *Rumeli Demiryolları*. (Eren Yayıncılık, İstanbul).
- Eprigyan H S (1900) Resimli Doğa Sözlüğü, fasikül A. Aziz Lazarus, Venedik.
- Erkan Y K (2007) *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Erkan Y K ve Ahunbay Z (2008) Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması, *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 7 (2), 14-25.
- Eşiyok B A (2010) Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Antlaşması. *Mülkiye Dergisi*, C XXIV, S 226.
- Evliya Çelebi. *Seyahatname*. III-IV. (İstanbul 1986).
- Gülten S (2023) *Bozok'tan Yozgat'a Köy ve Köylüler (1529-1844)*. (Fenomen Yayıncılık, Ankara).
- Gürel Z (1989) *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*. (T.T.K. Basımevi, Ankara).
- Gürsoy E (2016) *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*. (Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir).
- Halaçoğlu Y (2020) *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*. 6. Baskı. (Türk Tarih Kurumu, Ankara).
- İnan A (1989) *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat- 4 Mart 1923)*. (Türk Tarih Kurumu, Ankara).
- Kâhya E (1988) Türkiye'de İlk Demiryolları. *Belleten Dergisi*, 52 (202), 209-218.
- Kalaycı İ Ünlü A (2022) Cumhuriyet Dönemi Yozgat'ta Tarım ve Hayvancılık. *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.III. Akçağ Yayınları, 115-136.
- Kapadokya'da Kerkenes Dağı (Yozgat) üzerine Bir Tepe Kenti, *Arkeoloji ve Sanat*. C: 4. s: 62-63.
- Karaca T N (2005) *Ermeni Sorununun Gelişim Sürecinde Yozgat'ta Türk Ermeni İlişkileri*. (TTK Yayınları, Ankara).
- Karal E Z (1988) *Osmanlı Tarihi VIII*. (Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara).
- Kınal F (1991) *Eski Anadolu Tarihi*. (T.T.K. Yayınevi, Ankara).

- Kinneir J M (2010) *Voyages Dans l'Asie Mineure, l'Armenie et Le Kourditan, Dans Les Années 1813 et 1814 Suivi de Remarques Sur Les Marches d'Alexandre et La Retraite Des Dix-Mille*. Nabu Press.
- Koç Y (1989) *XV Yüzyılda Bir Osmanlı Sancağı'nın İskan ve Nüfus Yapısı*. (Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara).
- (2013) Yozgat. DİA., C.43. İstanbul.
- (2000) Bozok Türkmenleri ve Boydan Sancağa Bozok Adı. *Rumelide ve Anadolu'da Yörükler ve Türkmenler Sempozyumu*.
- Meydan Larousse: Büyük Lûgat ve Ansiklopedi*, (1969). Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Ltd.
- Mordtmann A D (1925) *Anatolien Skizzen und Reisebrief Aus Kleinasien (1850-1859)*. Orient- Buchhandlung Heinz Lafaire.
- Ocak A Y (1992) *Bozok*. TDV İslam Ansiklopedisi. C.6.
- (2023). *Babailer İsyanı*. (Dergâh Yayınları, İstanbul).
- Omura S (1990) 1989 Yılı Kırşehir, Yozgat, Nevşehir, Aksaray İlleri Sınırları İçinde Yürütülen Yüzey Araştırmaları. *Araştırma Sonuçları Toplantısı VIII*, 69-89.
- Onur A (1953) *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. (K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi).
- Ortaylı İ (2008) *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. (Timaş Yayınları, İstanbul).
- Sancaktar H (2022) Yeni Araştırmalar Işığında Yozgat ve Çevresinin Arkeolojisi. *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.I. Akçağ Yayınları, 55- 69.
- Sarı A (2022) Oğuz Muhaceretinden Osmanlı Hakimiyetine Kadar Yozgat. *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.II. Akçağ Yayınları, 3-19.
- Schivelbusch W (1986) *The Railway Journey*. (The University of California Press).
- Suedo-Danois G (1937) *Construction des lignes de chemin de fer: Irmak-Filyos: Fevzipasha-Diyarbakir*. Copenhagen.
- Sunay S (2022) Birinci Ulusal Mimarlık Akımı Demiryolu Lojman Binaları İçin Bir Tipoloji Denemesi. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 62(1), 741-763.
- Sükan B (2014) İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Yabancı Sermaye Anlayışı. *Atatürk Yolu Dergisi*. 54, 195-222.

- Sümer F (1970) Anadolu'da Moğollar. *Selçuklu Araştırmaları Dergisi*. C.1.  
(1974) Bozok Tarihine Dair Araştırmalar. Cumhuriyetin 50. Yıldönümü Anma Kitabı. Ankara.
- Şenocak B M (2022) Antik Dönemde Yozgat ve Çevresindeki Yol Güzergahları. *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.I. Akçağ Yayınları, 71-84.
- Tamçelik S (2000) Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi, İktisadi ve Sosyal Etkiler. *Erdem*. 12 (35), 483-535.
- Taş M (2021) *Bağdat Demiryolu Hattı*. (Atayurt Yayınevi, Ankara).
- T.C. Nâfia Vekâleti, (1938). *Bayındırlık İşleri Dergisi*. 5(5).
- Temizer A (2011) Lokomotif'in Yüz Yıllık Gelişimi (1804-1904) ve Osmanlı'da Lokomotif. *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu*, 1881-1194.
- Texier C (2002) *Küçük Asya*. (Çev. Ali Suat). Enformasyon ve Doküman Hizmetleri Vakfı. C.III.
- Tozer H F (1881) *Turkish Armenia and Eastern Asia Minor*. Longmans Green and CO.
- Uzunçarşılı İ H (2003). *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*. (T.T.K. Basımevi, Ankara).
- Türkay C (2012) *Osmanlı İmparatorluğu'nda Oymak Aşiret ve Cemaatlar*. (İşaret Yayınları, İstanbul).
- Yıldırım İ (1996) Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 35 (12), 12-35.  
(2001) *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*. (Başak Matbaacılık, Ankara).
- Yıldız A (2013) Kırklareli-Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi. *S.D.Ü Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi*. 5 (1-2), 66-93.
- Yılmaz Ö F (2011). *Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi*. (Çamlıca Basım, İstanbul).
- Yozgat Valiliği. (1991). *Yozgat 1991 İl Yıllığı*. Sevinç Matbaası.
- Yücekök, A. (1969). *Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmeleri*, Mülkiye.

BOA. (A.MKT. UM.). D: 157. G.69.

CA. Muamelat Genel Müdürlüğü 151-69-26 dosya ek 152.

CA. Muamelat Genel Müdürlüğü 154- 89- 20 dosya ek 159.

*Demiryolları Mecmuası*. (1930). C. 6. S. (66-70), s. 270-285.

Cumhuriyet Gazetesi, 18 Nisan 1341 (1925-1936)

<https://www.gastearsivi.com/ara/cumhuriyet>

*Muahedat Mecmuası*. (1294). Hakikat Matbaası.

TBMM Kavânîn Mecmuası, (1925). C. 3. TBMM Matbaası.

TBMM Kavânîn Mecmuası, (1927). C. 5. TBMM Matbaası.

TBMM Kavânîn Mecmuası, (1931). C. 10. TBMM Matbaası.

*10 Yılda Türkiye Nafiâsı 1923-1933*. T.C. Nafiâ Vekaleti. İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.

1325 (1907). *Ankara Vilayeti Salnamesi*. (transkripsiyon: Çam, M.; Erdoğan, A.; Solmaz, S.). Ankara BŞB. Kültür Yayınları.

*1925-1926 T.C. Devlet Salnamesi*, (1926). Matbuat Müdüriyet-I Umumiyesi Matbaat-i Âmire.

1.6.1931 Tarih ve 1818 Numaralı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1931 Malî Senesi Haziran Ayına Ait Muvakkat Bütçe Kanunu 23 Mart 1924 Tarihli ve 449 Numaralı Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryollarının İnşası hakkında Kanun.

<https://belleten.gov.tr/tam-metin/2014/tur>

<https://museum.wales/articles/1012/Richard-Trevithickrsquo-s-steam-locomotive/>

<https://www.scienceandindustrymuseum.org.uk/about-us/we-are-changing#current-closures>

<https://m.facebook.com/797375700385356/photos/a.797381743718085/3358682554254645/?type=3&rdr>

[www.tcdd.com](http://www.tcdd.com)



## EKLER

**EK 1.** Bozok sancağında iskân edilen boy, aşiret, cemaat ve oymaklar (Sümer, 1974; Karaca, 2005; Türkay, 2012; Gülten, 2023'ten düzenlenmiştir)

Boy, Aşiret, Cemaat, Oymak Adı	Yerleşim Yeri	Bağlı Olduğu Topluluk
Abanduklu-Abandıklı	Bozok ve Maraş Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Abdallı- Abdallu (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok Sancağı	Türkmen Taifesinden
Abdalu-i Kebir, Abdalu-i Sağır	Sivas, Boğazlıyan Kazası (Bozok Sancağı)	
Afşar- Avşar- Afşarlı-Afşarlı	Kaş Kazası (Teke Sancağı), Bozok Eyaletleri, Maraş, Karaman, Niğde, Sivas, Sorkun Kazası (Bozok), Aydın, Kütahya	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden
Ağcakoyunlu- Ağcakoyunlucak- Akçakoyunlu-Keçeli Oğlu (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok, Maraş, Halep, Bayburt, Çorum, Budaközü Kazası (Bozok Sancağı), Karaman, Kayseriye, Paşa, Biga, Hüdavendigâr Sancakları	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden
Ağcalı-Akçalı	Ankara, Kerkük Eyaleti, Maraş, Halep, Bozok	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Ağcalı Seydîsi	Kırşehir Sancağı, Bozok Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Ağcayörüklü	Bozok, Maraş Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Ağzı Kara- Ağzı Karalı- Kösekayalı	Kırşehir Sancağı, Bozok Eyaleti, Anamur Kazası, Ankara Sancağı	Yörükân Taifesinden
Akcaatlı-Akcaatlı	Budaközü Kazası (Bozok Sancağı, Sivas, Malatya ve Halep	
Akceceli-Akcecelü (İnallu Aşiretindedir)	Çorum, Bozok, Kengiri, Sancağı	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Aksakal	Kırşehir Sancağı, Bozok Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Aktekinli-Aktekinlü	Maraş ve Bozok Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Alacakeçili-Alacakeçilü	Maraş ve Bozok	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Aladağlı-Aladağlı	Kırşehir Sancağı, Bozok Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Alafırızlı	Maraş Sancağı, Çepniçungar Kazası (Bozok Sancağı)	Yörükân Taifesinden
Alamashı-Alamaslı	Bozok, Gerede, Haymana	Türkmen Taifesinden
Alçul-Aliçul- Alicul	Çorum, Kırşehir, Samsun, Sivas, Bozok	Konar-Göçer Ekrâd Taifesinden
Alembeğ-Alembeğli- Alembeğler	Budaközü Kazası (Bozok), Akdağ Kazası (Bozok), Maraş, Ordu, Kayseriye	Yörükân Taifesinden
Alemlü-Alemlü	Budaközü ve Akdağ Kazaları (Bozok), Karahisar-ı Şarki Sancağı, Bayramlı Kazası	Yörükân Taifesinden
Alibeğ-Alibeğli-Alibeğler (Mamalu Aşiretindedir)	Adana, Sivas, Sis, Maraş, Rakka, Bozok, Kastamonu, Saruhan, Ordu, Canik, Erzurum, Ankara, Kengiri	Türkmen Yörükânı Taifesinden

	sancakları, Divan Emlak Kazası (Bozok), Taşpınar Karyesi (Bozok)	
Alicik Karacaalan	Akdağmadeni Kazası (Bozok)	
Aligüran-Aligürâni-Aligüranlı (Bozulus Aşiretindedir)	Bozok, Diyarbakır, Maraş, Ankara, Rumeli	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Alişanbeğ	Küyahya ve Bozok Sancakları	Türkmen Taifesinden
Arab-Arablar-Arablı	Çorum, Mardin, Bozok, Siverek, Zülkadriye Kazası	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Arabhacı	Budaközü Kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Arıkgazili	Budaközü Kazası (Bozok)	
Avcı Türkmânı	Sivas, Kayseriye, Adana, Maraş, Akdağmadeni (Bozok)	Türkmen Taifesinden
Ahvadhacılı (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok ve Maraş Sancakları, Süleymanlu-i Sağır Kazası (Bozok)	
Ayvalı	Niğde, Sivas, Divriği, Akdağmadeni Kazası (Bozok),	
Ayvalı Atik Kürd	Akdağmadeni Kazası (Bozok)	
Bab Altun- Bâb-ı Altun (Bozulus Aşiretindedir)	Bozok ve Maraş Sancakları, Keskin Kazası, Çiçekdağı Nahiyesi (Kırşehir Sancağı), Sogun Kazası (Bozok), Diyarbakır, Şam, Zile	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Bakı-Bakılı (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok, Maraş, Rakka, Selmanlu-i Sağır Kazası (Bozok)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Balakem-Balakim	Kırşehir ve Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Balanlı-Balanlu	Malatya, Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Bâlî Ağaçlı-Bâlî Ağaçlu	Kırşehir ve Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Balsürenli	Bozok, Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Baluk Kümikre	Kırşehir ve Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Bardakçı-Bardakçılar	Biga Sancağı, Bozok, Maraş, Kastamonu, Selmanlu Kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Bariçkan-Bariçkanlı-Pariçkan (Cihanbeyli Aşiretindedir)	Harput, Keban, Rakka, Erurum, Kars, Bozok, Malatya, Arapgir, Sivas	Konar-Göçer Ekrad Taifesinden
Başgetiren-Başgetiren	Kırşehir ve Bozok	Yörükân Taifesinden
Başlamış-Başlamışlı	Kırşehir, Bozok, Aksaray Sancakları	Yörükân Taifesinden
Batukıldız	Kırşehir, Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Becili-Becilü-Becili (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Kebir Kazası (Bozok), Adana, Maraş, Sivas, Konya, Bozok	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Becili Hacılı- Becilü Hacılu (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır Kazası (Bozok), Akcalu (Yazıklu) Karyesi	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Becili Hasan Kethüdâ (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır Kazası, Kend Karyesi (Bozok Sancağı)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Becili Uğurlu (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır Kazası (Bozok)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Bedir, Bedirler, Bedirli (Bozulus Aşiretindedir)	Kırşehir, Niğde, Bozok, Kocaeli, Rakka, Kütahya	Yörükân Taifesinden
Beğdik- Beğdiki (Danişmendlü Aşiretindedir)	Niğde, Aksaray, Maraş, Karaman, Bozok, Kırşehir, Haleb, Rakka, Adana, Sivas, Konya, Nevşehir	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden

Bekircikli-Bekirciklü	Kırşehir, Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Berberli- Berberlü (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok Eyaleti	Türkmen Taifesinden
Beşpınar-Beşpınar	Budaközü Kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Beylanlı-Beylanlı	Selmanlu-i Kebir Kazası (Bozok)	
Bilince- Bilinceler-Belince-Benice	Kırşehir, Bozok, Adana, İçel, Tarsus	Yörükân Taifesinden
Binice	Kırşehir, Bozok, Adana, İçel, Tarsus, Sis Sancakları	Yörükân Taifesinden
Bişbiçaklı-Bişbiçaklı-Beşbiçaklı	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Boğa Viranlı-Boğa Viranlı	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Boğazlıyan	Bozok, Maraş ve Kırşehir Sancakları	Yörükân Taifesinden
Boraman	Bozok ve Maraş	Yörükân Taifesinden
Bostanlı- Bostanlı Kılıccılar (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok ve Maraş	Yörükân Taifesinden
Bozhamutlu	Bozok ve Maraş	Yörükân Taifesinden
Bozkır-Bozkırı-Bozkırlı-Bozkır Yörükânı	Gülnar, Ermenek, İçel, Adana, Kırşehir, Bozok, Tarsus, Sis, Konya, Karaman, Silifke, Beyşehir	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Bozok	Bozok (Yozgat) Sancağı	Türkmen Taifesinden
Böğran Halil- Beğ Ağca	Bozok ve Maraş	Yörükân Taifesinden
Böğran Osman	Kırşehir, Bozok	Yörükân Taifesinden
Bulduklar-Bulduklı	Kırşehir, Bozok, Adana, Sivas Sancakları	Yörükân Taifesinden
Burçlu (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok ve Karahisar-ı Şarki Sancağı	Türkmen Taifesinden
Büyükabdallı-Büyükabdallı	Çepniçungar Kazası (Bozok)	
Ca'berhacılı-Caberhacılı- Urkanbali (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok Eyaleti	Türkmen Taifesinden
Câbirli-Câbirli	Bozok ve Erzurum Sancakları	Ekrad Taifesinden
Caferli- Caferlü-Kurna (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok, Adana, Tarsus, Niğde	Türkmen Ekradı Taifesinden
Cankaran-Cankıran (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır Kazası (Bozok)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Cebbâr	Sivas, Bozok, Haleb, Aydın, Musul	Türkmen Taifesinden
Cebirli-Cebirli-Ceburlu	Bozok, Çorum, Konya	Türkmen Taifesinden
Cengâli- Cenglü	Bozok (Yozgat Sancağı), Maraş Sancağı, Payas Kazası	
Cerid- Ceridi- Ceridli-Ceridlü- Çakallar-Cerid Çakallısı	Aksaray, Kütahya, Çiçekdağı (Kırşehir), Diyarbakır, Malatya, Sogun (Bozok), Niğde, Maraş, Sivas, Karaman, Şam, Aydın, Zülkadriye Kazası (Kars-ı Maraş)	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Cerid Uzunlu	Bozok Eyaleti	
Cırık-Cırıklı-Cırıklı (Beğdili Aşiretindedir)	Rakka, Selmanlu-i Kebir kazası (Bozok), Anamur, Adana	Türkmen Taifesinden
Cihanbeğli-Cihanbeğlü	Erzurum, Malatya, Ankara, Kütahya, Kars, Diyarbakır, Çorum, Akşehir, Konya, Bozok, Amasya, Kastamonu, Yeni İl (Sivas)	Göçebe Türkmen Ekrad Taifesinden
Cobur-Coburlu (Bozulus Aşiretindedir)	Musul, Aydın, Bozok Sancakları	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Curkânli-Curkânli	Bozok Sancağı	Ekrad Taifesinden
Çadırılı-Çadırılı	Yozgat Sancağı	
Çakallı Şarklısı- Çakallı Şarklısı	Selmanlu Kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Çapan- Çapan Tükmeni (Bozulus Aşiretindedir)	Sultaniye kazası (Konya), Malkara kazası (Gelibolu), Hayrabolu kazası (Vize), Budaközü kazası	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden

	(Bozok), Aksaray, Zile, Ortapâre kazası (Sivas), İnsuyu kazası (Konya), Rumeli, Arabsun kazası (Niğde), Döğër kazası (Menteşe), Zağra-i Atık kazası (Paşa Sancağı), Karaman, Aydın ve Teke sancakları, Birgi kazası (Aydın sancağı), Diyarbakır	
Çapar Ömer	İçel, Saruhan, aydın, Teke Sancağı, Sivas Eyaleti, Boğazlıyan kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Çavuşlar-Çavuşoğlu Mehmed-Hacılar	Tarsus, Adana, Köstendil, Bozok, Sivas, Maraş, İçel, Nevşehir, Vize, Gelibolu, Kütahya, Kayseri	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Çepni-Çepnibor-Çepni Kantemir (Bozulus Aşiretindedir)	Trabzon, Soma, Rakka, Aksaray, Bozok, Sivas, Maraş	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Çiçekli-Çiçeklü (Bozulus Aşiretindedir)	Maraş, Bozok, Emirdağı, Karaman, Aydın	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Çolak Ali	Sivas Sancağı, Boğazlıyan Kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Çongar-Çonkar-Çonkara-Çonkar Yörükleri	Zile, Kırşehir, Bozok, Sivas, Edirne Sancakları	Yörükân Taifesinden
Çömlek-Çömlekçi (Karaisâlu Aşiretindedir)	Bursa, Adana, Kırşehir, Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Çörümek- Çürümek	Bozok Sancağı	
Dalkılıç-Dalkılınc-Dalkılıçlı (Mamalu Aşiretindedir)	Sivas, Maraş, Emirdağ, Sorkun kazası (Bozok)	Türkmen Taifesinden
Dalkılıç Abdülvehhâb	Selmanlu-i Sağır kazası Karakuyu karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Taifesinden
Dalkılıç Cafcaf-Cakcak	Selmanlu-i Sağır kazası Kumkışla karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Taifesinden
Dalkılıç Gökceli	Selmanlu-i Sağır kazası Kördeve karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Taifesinden
Dalkılıç Osmanoğlu	Selmanlu-i Sağır kazası Hamzabeğlü karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Taifesinden
Dalkılıç Şerefkethüda	Selmanlu-i Sağır kazası Timurcu karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Taifesinden
Davas-Davaslı	Bozok, Maraş, Malatya Sancakları	Yörükân Taifesinden
Dâvüd- Dâvüdlar- Davud Obası-Dâvüdü	Selmanlu-i Kebîr kazası (Bozok), Bigadiç, Maraş, Edirne, Konya, Karaman, Adana, Niğde, Kırşehir	Yörükân Taifesinden
Dâvüdbeğli	Selmanlu-i Kebîr kazası (Bozok), Bigadiç, Maraş, Edirne, Filibe	Yörükân Taifesinden
Değeldirle-Değeldirlü	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Deli Alili-Deli Alioğulları	Bozok ve Maraş Eyaletleri, Şüre kazası (Malatya)	Yörükân Taifesinden
Deli Hacı-Deli Hacılı	Biga Sancağı, Çepniçungar kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Deli Hasanlı-Delü Hasanlu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Deli Karalı	Selmanlu-i Kebîr kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Dengiz-Dengizli-Denizli-Dangizler (Beğdili Aşiretindedir)	Budaközü kazası (Bozok), Kütahya, Adana, Maraş, Sivas, Selanik, Halep, Rakka, Silistre Sancağı	Yörükân Taifesinden
Dervişân-ı Gülşen Abdal	Kırşehir ve Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
Dervişân-ı Şeyh Sâmî	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Dervişân-ı Yusuf	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Dervişân-ı Zâviye-i Kaçubaba	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Ân	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Diğer Babaltunlu	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Diğer Bardakçı	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Curcurlu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden

Diğer Tur Hasanlu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Gedük Hasanlu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Gedüz	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Gündüz Hacılu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Hârûn	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Hasan Hacılu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Karafakihlü	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Karasakal	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Karayâkublu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Öksürdenlü-Öksüzdenlü	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Salihdin?	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diğer Subhi	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Diklen	Bozok, Maraş, Kırşehir Sancakları, Kızıllöz mevki (Kırşehir Sancağı Süleymanlı kazası)	Yörükân Taifesinden
Dimlek-Dimleki (Beğdili Aşiretindedir)	Rakka, Erzurum, Kars, Ahıska, Sivas, Malatya, Arabgir, Divriği, Diyarbakır, Bozok, Karaman, Kütahya, Aydın, Haleb, Humus	Türkmen Taifesinden
Doklu-Doğlu	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Dolatan	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Donduk	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Durabakanlı	Maraş, Bozok, Kırşehir, Sis Sancakları	Yörükân Taifesinden
Durgud-Durtgutlu-Turgud-Turgudlu	Saruhan Sancağı, Selmanlu-î Sağır kazası (Velikara karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Taifesinden
Elaldı-İlaldı-Gökçetundarlı	Kırşehir, Bozok, Niğde Sancakları	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Elci-Elcili-Elcilü	Aydın, Kütahya, Bozok, Kırşehir Sancakları	Göçer Türkmen Taifesinden
Elmahacılar-Elmahacılı (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Kebîr ve Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Elşûrî	Bozok Sancağı	
Emir Tosun	Boğazlıyan kazası (Bozok), Hama, Hums Sancakları	Türkmen Taifesinden
Erkekli-Erkekli	Bozok, Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Evlâd-ı Hacı İbrahim	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Evlâd-ı Kızılcıca	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Evlâd-ı Onbeğ- Ünbeg	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Evlâd-ı Süleymanbeğ	Bozok, Kırşehir Sancakları	Yörükân Taifesinden
Fidancı Hacılu	Bozok ve Maraş Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Gacalı- Gacalu-Gocalı-Gocalu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Gâvur Kıran, Kâfir Kıran	Bozok Sancağı, Yeni İl Kazası (Sivas Eyaleti)	Türkmen Taifesinden
Gedikağca Koyunlusu	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Gedük Hasanlu-Gedik Hasanlı	Bozok ve Maraş Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Göçeri- Göçeriler-Keserler	Maraş, Bozok, Turhala Sancağı	Yörükân Taifesinden
Göçeri Hacılu-Göçeri Hacılu	Bozok ve Maraş Eyaletleri, deliceözü mevki Bozok Sancağı	Yörükân Taifesinden
Göçgün	Maraş, Niğde, Bozok Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Görmüşlü	Koçkirlî Sancağı (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Gurebetân-ı Isfahânî	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden

Gülâbî-Gülâbî Uşağı (Mamalu Aşireti Kafirkıran Cemaatindedir)	Anadolu, Mardin, Sivas, Bozok, Erzincan, Kemah	Türkmen Taifesinden
Hacı Alili	Bozok Eyaleti	Yörükân Taifesinden
Hacıbonsurlu	Sivas, Bozok ve Rakka Sancakları	
Hacılar	Bozok, Maraş, Adana Eyaleti, Kayseriyye, Hama, Hums, Sivas, Kütahya, Aydın, Karaman, Haleb Sancakları	Türkmen Taifesinden
Hacılar Ekrâdi- Hacılar Kürdü (Bozulus Aşiretindedir)	Maraş, Karaman, Adana, Zülkadriye Kazası, Kadınhanı Kazası (Konya), Bozok Sancağı	
Hacıları-Hacılarlu (40 Hanedir)	Bozok Sancağı	
Hacismail (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok Eyaleti	Türkmen Taifesinden
HacıŞefâatli (Mamalu Aşireti Kafirkıran Cemaatindedir)	Selmanlu-î Sağır kazası, Karye-i Kum (Kuşköprü ve Köşkerli Karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Harbendeli-Harbendelü	Rakka, Erzurum, Kars, Sivas, Karaman, Diyarbakır, Mardin, Aydın, Kütahya, Bozok, Kayseriyye	Konar-göçer
Harman	Bozok Eyaleti	
Halidfakılı	Bozok ve Maraş Sancakları	Yörükân Taifesinden
Hasbek -Hasbeğ	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Hisarbeğli	Ankara, Maraş, Bozok Sancakları	Yörükân Taifesinden
İfrâz-ı Zülkadriye	İpsala Kazası (Gelibolu), Sivas Eyaleti, Boğazlıyan Kazası (Bozok Sancağı)	Türkmen Taifesinden
İlbeğli-İlbeğlü (53 Kışlakda sâkin idiler)	Maraş, Adana, Haleb, Rakka, Sivas, Amasya, Tokat, Adana, Bozok, İzmit Eyaletleri	Türkmen Taifesinden
İmamkulu-İmamkulu Oğulları-İmamkulu Uşakları	Rakka, Kayseriyye, Adana, Sivas, Bozok Eyaletleri	Göçebe Türkmen Taifesinden
İmir-İymir-İmirballı-İmirşahlı (Bozulus Aşiretindedir, 50 hane olup Karaman Eyaletinin İsmil, Karapınar ve Suğur karyelerinde derbendci olarak iskân olmuşlardır)	Edirne, Sivas, Maraş, Bigadiç, Çerkeş kazası, Haleb, Hums, Ankara, İçel, Kırşehir, Niğde, Karaman, Budaközü kazası (Bozok), Boğazlıyan kazası (Bozok), Zile, Erzurum	
İnal-İnallı-İnallu (Tabanlı Tükman Aşiretindedir)	Adana, Ankara, Çorum, Maraş, Bozok, Rakka, Sivas, İçel Sancağı	Türkmen Taifesinden
İsâbeğ-İsabeğli	Edirne, Akdağ kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
İsâfakılı	Maraş, Sivas Sancakları, Sorgun kazası (Bozok)	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden
Kaçar-Kaçarlı-Kaçar Yörükânı (Musacalı Aşiretindedir)	Aydın, Rakka, Ankara, İçel, Kütahya, Söke, Boğazlıyan (Bozok), Diyarbakır, Harput, Erzurum, Kafkasya, Gürcistan	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Kaçarimirli	Boğazlıyan kazası (Bozok)	Türkmen Taifesinden
Kadiri-Kadirli-Kadiroğlu (Beğdili Aşiretindedir)	Rakka, Niğde, Arapgir, Divriği, Malatya, Hama, Anadolu,	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden

	Hums, Kırşehir, Bozok (Selmanlu-i Sağır kazası Karagöl karyesinde iskân olunmuştur)	
Kafirkıran-Gavurkıran (Mamalu Aşiretindedir)	Sivas, Bozok (Selmanlu-i Sağır kazası ve Boğazlıyan kazasında iskân olunmuştur)	Türkmen Taifesinden
Kalaycı-Kalaycılar-Kalaycılı	Maraş, Bozok, Hezargrad kazası (Niğbolu)	Yörükân Taifesinden
Karaca Ekrâdı (Boynunice Aşiretindedir)	Bozok ve Kırşehir sancakları, Arabsun kazası (Niğde)	
Karaca-Karacalar (Mamalu Aşiretindedir)	Maraş, Kilis, Çorum, Kocaeli, Niğde, Bozok (Sorgun ve Selmanlu-i Sağır kazası), Edirne, Aksaray, Kütahya, Aydın, (Karahacılı karyesinde isân olunmuştur)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Karakoca-Karakocalı-Karakocalı (Varsak Aşiretindedir)	Biga, Bursa, Rakka, Kırşehir, Bozok, Karaman, Şam	Konar-Göçer Türkmen Anadolu Yörükân Taifesinden
Karakoyunlu	Teke sancağı, Canik sancağı, Niğde, Kayseriye, Kırşehir, Maraş, Ankara, Karaman, Şam, İzmir, Aydın, Diyarbakır, Niğde, Boğazlıyan kazası (Bozok)	
Karka-Karkalı-Karkılı (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır (Bozok), Haymana, Ankara, (Bozok sancağı Dilkipınarı karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Yörükânı
Kâvî-Kâvîli-Kavilli-Kâvillü-Kâvili Rahoranlı-Kâvirî Ekrâdı	Sivas, Çorum, Amasya, Diyarbakır, Rakka, Çemişgezek, Malatya, Kırşehir, Bozok	Konar-Göçer Ekrâd Ulus Taifesinden
Kayabeğ-Kayabeğli	Selmanlu-i Kebîr kazası (Bozok), Maraş, Köstendil, Aydın, Vize Sancakları	Yörükân Taifesinden
Kayalar-Kayalı (Bozulus Aşiretindedir)	Selmanlu-i Kebîr ve Boğazlıyan kazaları (Bozok), Maraş, Adana, Haleb, Ankara, Erzurum, Hums, Biga, Köstendil, Sivas, Rumeli, Kocaeli	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Keller-Kelli-Kellerki (Mamalu Aşiretindedir)	Biga, Sivas, Kilis, Kayseriye, Maraş, Rakka, Van, Aydın, Pasinler (Erzurum), Bozok livası dahilinde Alaçorak karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Yörükânı
Kızık-Kızıklı-Kızıklı	Adana, Rakka, Bozok, Sivas, Edirne, Tarsus, Maraş, Haleb, Şam, Hama, Hums, Karaman, Ayıntab, Hudâvendigâr sancakları	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Kızık Kahraman	Yeni İl (Sivas), Haleb, Bozok,	Göçer Taifesinden
Kızılbeğ-Kızılbeğli	Maraş ve Bozok sancakları, Niğde, Kuban Nehri boyu	Çerkes Yörükânı Taifesinden
Kızılkoca (Bozulus Aşiretindedir)	Maraş ve Karahisar-ı Şarkî sancakları, Yozgad Kazası (Bozok), Diyarbakır eyaleti,	Türkmen Yörükânı Taifesinden

Kızıllar-Kızıllı (Mamalu Aşiretindedir)	Kayseri, Sivas, Adana, Maraş, Karaman, İçel sancakları, Bozok (Akdağ kazasında iskân olunmuştur)	Konar-Göçer Türkmen Yörükani Taifesinden
Kızılıcuburlar (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok eyaleti (Budakluca karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Taifesinden
Koçkiri-Koçkili-Koçkirlı-Koçkirlü	Sivas, Rumeli, Dersim sancağı, Bozok eyaleti	Ekrâd Taifesinden
Koyuncu Alamaslı-Koyuncu Anamaslı	Bozok, Ankara, Haleb, Sivas	Türkmen Taifesinden
Kösekehdüda	Bozok eyaleti (Selmanlu-i Sağır kazası Câ'berhacılı-Urkânbalı karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Taifesinden
Köseli-Köseler-Köseler Obası (Bozulus Aşiretindedir)	Maraş, Adana, İçel, Konya, Karaman, Aydın, Ankara, Köstendil, Biga, Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok), Zemheri karyesinde iskân olunmuştur	Konar-göçer Türkmen Yörükani Taifesinden
Küçük Abdalı	Çepniçungar Kazası (Bozok)	Yörükani Taifesinden
Küçüklü-Küşüklü	Kayseriyeye, Maraş, Kilis, Sivas, Rakka, Kırşehir, Manavgat, Adana, Bozok civarı, Erzurum, Kars, Niğde, Malatya, Keskin Kazası (Kırşehir), Sorkun kazası (Bozok), Anamur (İçel), Karaman, Aydın, Kütahya	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Mahmadlı-Mihmadlı (Bozulus nâm-ı diğer Tabanlı Aşiretindedir)	Biga, Kütahya, Malatya, Ankara, Aksaray, Maraş, Aydın, Budaközü kazası (Bozok)	Türkmen Taifesinden
Mamalı-Mamalu-Mamalıavcı (Bozulus Aşiretindedir)	Aydın, Tokat, Sivas, Haleb, Karaman, Diyarbakır, Çorum, Rakka, Maraş, Kütahya, Konya, Şam, Erzurum, Kırşehir, Van, Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok)	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Mecid	Sivas, Boğazlıyan kazası (Bozok)	Yörükani Taifesinden
Mehmedhacılı (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok)	Türkmen Yörükani Taifesinden
Menteş-Menteşli-Menteşelü nâm-ı diğer Uçbeğlü (Bozulus Aşiretindedir)	Arapgir, Adana, Tarsus, Sis, Heleb, Sivas, İçel, Ankara, Boğazlıyan kazası (Bozok)	Türkmen Yörükani Taifesinden
Merdisi-Mirdisi-Merdişli-Merdişlü	Bozok ve Kengiri sancakları	Konar-Göçer Taifeden
Milli-Millü	Erzurum, Diyarbakır, Rakka, Amasya, Sivas, Mardin, Çorum, Kırşehir, Tokat, Bozok	Göçer Ekrâd Ulus Taifesinden
Millioğulları	Rakka, Mardin, Kırşehir, Çorum, Amasya, Diyarbakır, Maraş, Sivas, Tokat, Bozok, Tekke, Erzurum, Kelkid, Şiran, Erzincan	Göçer Ekrâd Ulus Taifesinden
Nacak Afşarı	Sorkun kazası (Bozok)	Türkmen Taifesinden
Nacarlı-Nacarlı	Maraş ve Bozok sancakları	Yörükani Taifesinden
Nakış-Nakışlı	Sivas, Selmanlu-i Sağır ve Selmanlu-i Kebir kazaları (Bozok), Bozok sancağı dahilinde Kaşıkçı karyesinde iskân olunmuştur	Türkmen Yörükani Taifesinden
Nehrikli-Nehriklü	Boğazlıyan kazası (Bozok)	
Nezirli-Nezirli (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok)	Türkmen Yörükani Taifesinden
Nihâdbeğli-Nehidbeğli	Bozok eyaleti	
Nısıftodurgan	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükani Taifesinden
Oğuz-Oğuzlu-Oğuzlar-	Bozok, Maraş, Arabgir, Karahisâr-ı Şarkî, Aydın, Aksaray	Yörükani Taifesinden
Okcüböcüler-Okcüböcülü	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükani Taifesinden
Okcumehmed	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükani Taifesinden
Opaç-Opaçlı-Opaçlı	Koçhisâr kazası (Niğde), Mut	Türkmen Yörükani Taifesinden

(Tabanlı Aşiretindedir)	kazası (İçel), Maraş, Bozok	
Orhanhacılı-Orhanhacılı	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Orhanoğulları	Bozok ve Kayseriye sancakları	Yörükân Taifesinden
Ortaköy	Kırşehir, Bozok, Yüreğir (Adana), Anamur (İçel)	Yörükân Taifesinden
Oruchanlı-Oruchanlı	Maraş ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Osmanlı-Osmanlı nâm-ı diğer Çanakçı (Mirdisi Aşiretindedir)	Malatya, Maraş, Bozok, Haleb, Bozok, Ordu, Biga, Kırkkilise kazası (Vize), Gümölcine kazası (Paşa sancağı)	Konar-Göçer Türkmen Ekradı Taifesinden
Oturak Kethüdalı Kızık-Oturak Kızık	Sivas, Haleb, Bozok	Türkmen Taifesinden
Oynar	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Öğenli-Öğenlü-Öğünlü	Süleymanlı kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Öreğili-Öreğülü-Örekli-Örekli	Maraş, Akdağ kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Örkeş	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Öterli-Öterlü	Bozok ve Maraş eyaleti	
Pâreler	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Pâreli-Pârelü-Parlı-Parlu	Bozok, Maraş, Karası kazası (İzmit)	Yörükân Taifesinden
Paşahacılı-Paşahacılı	Boğazlıyan kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Pehlüvân-Pehlüvânî-Pehlüvânî-Pehlüvânlu	Maraş, Haleb, Adana, Karaman, Ruha (Urfa), Kilis, Rakka, Sivas, Niğde, Kengiri, Kayseriye, Çorum, Bozok (Akdağ ve Boğazlıyan kazaları)	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Perdeltâcirîsi-Perdaltecerîsi (Beğdîli Aşiretindedir)	Rakka, Erzurum, Bilecik, Sivas, Kırşehir, Haleb, Diyarbakır, Karaman, Bozok	Türkmen Taifesinden
Perizâdlı-Perizâdlu	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Peşrevli-Peşrevlü-Peşrefli-Peşreflü	Tire ve Ödemiş kazaları (Aydın sancağı), Bayındır, Bolu, Boğazlıyan kazası (Bozok)	Türkmen Yörükân Taifesinden
Peykli-Peyklü-Peyikli-Peyiklü	Bozok ve Maraş Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Pirköylü	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Pizikfakihli-Pizikfakihlü	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Pörnek-Pörnük-Pörnük-Börnek-Börnük-Börnük nâm-ı diğer Dedeli (Bozulus Aşiretindedir)	Ankara, Haleb, Kütahya, Yeni İl kazası (Sivas), Yozgad kazası (Bozok), Diyarbakır, Haymana	Konar-Göçer Türkmen Yörükân Taifesinden
Râbia-Râbialı-Râbialu	Bozok, Kırşehir ve Maraş	Yörükân Taifesinden
Rahîme	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Ramazânlar-Ramazânî-Ramazânlu	Adana, Maraş, Karaman, İçel, Biga, Bozok	Konar-Göçer Yörükân Taifesinden
Rişvanlı-Rişvanlu-İrişvanlı-İrişvanlu (Badîli-Badîli aşiretindedir)	Bozok, Kastamonu, Şam, Kilis, Kayseriye, Maraş, Ayntab, Sivas, Rakka, Erzurum, Çorum, Malatya	Konar-Göçer Türkmen Ekradı Taifesinden
Sâdik-Sâdiklar-Sâdiklı-Sâdiklu-Sâdiklu Yörükleri	Kırşehir, Bozok, Adana, Aksaray, Kayseriye, Maraş, Çorum, Aydın, Konya, Sivas, Kütahya, Niğbolu, Kocaeli, Söğüt	Konar-Göçer Türkmen Yörükân Taifesinden
Sağiroğlu Obası	Akdağ Madeni kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Sahîhîsâli-Sahîhîsâlu	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Sâhil Ceridi	Sivas, Bozok, Haleb, Maraş	Türkmen Yörükân Taifesinden
Sâhilli-Sâhillü	Maraş, Haleb, Sivas, Bozok	Türkmen Yörükân Taifesinden
Sakca-Sakçalı	Bozok, Maraş, Kırşehir	Yörükân Taifesinden
Salak-Salaklar-Salaklı-Salaklu	Tarsus, Maraş, Bozok, Alâiye ve Teke sancakları	Yörükân Taifesinden
Sâlihîdinli-Sâlihîdinlü	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Salman-Salmanlı-Salmanlı Avşarı (Mamalu Türkmenleri)	Rakka, Kilis, Haleb, Kırşehir, Niğde, Sivas, Aksaray, Danişmendlü kazası	Türkmen Taifesinden

Aşiretindendir)	(Karahisar-ı Sahib sancağı), Bozok (Kocalı kazasında iskân olunmuştur)	
Salur-Salurbeğli-Salurca- Salurlu	Adana, Amasya, Gelibolu, Tarsus, Bozok, İstanos kazası (Teke sancağı), İncesu ve Ürgüp kazaları (Niğde), Burdur, Yalvaç	Türkmen Yörükanı Taifesinden
Sarıklı-Sarıklı nâm-ı diğer Karasaçlı	Tokad kazası, Filibe kazası (Paşa sancağı), Bozok	
Sarubalcılı-Sarıbalcılı	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Saruçiçek-Sarıçiçek-Sarıçiçek Ekrâdı	Diyarbakır, Budaközü kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Saruhacı-Sarihacı-Sarihacılar- Sarihacılı	Bozok, Alâiye, Kars-ı Maraş, Sivas	Yörükân Taifesinden
Sarukaya-Sarukayalı-Sarıkaya	Budaközü kazası (Bozok), Manavgat kazası (Alâiye), Zamantı kazası (Maraş)	
Sarukızlı-Sarıkızlı-Sarıkız- Sarukız	Aksaray, Bozok, Maraş	Yörükân Taifesinden
Sarular-Sarulu-Sarılı nâm-ı diğer Penbecik (Mamalu Aşiretindendir)	Kütahya, Adana, Maraş, İçel, Tarsus, Sis, Pasin, Diyarbakır, Sorgun kazası (Bozok), Aksaray, Çirmen, Gülnar kazası (İçel), Kaş kazası (Teke), Çorlu kazası (Vize), Kığı	
Satılmış-Satılmış-Satılmış- Satılmışlı	Maraş, Karahisâr-ı Şarkî, Canik, Bozok	Yörükân Taifesinden
Seçen-Seçenli-Seçen Türkmeni (Cemaatin on kadar evleri Pehlüvanlı içinde olurlar; 40 hanedirler)	Rakka, Konya, Karaman, Arabgir, Sivas, Şam, Hama, Haleb, Hums, Bozok, Maraş, Diyarbakır, Kütahya, Aydın, Saruhan, Malatya, Mud kazası (İçel), Arabsun (Niğde)	Konar-Göçer Türkmen Ekrâdı Taifesinden
Sekbân-Sekbânlı	Edirne, Maraş, Bozok, İznikmid kazası (Kocaeli), Paşa sancağı, Çorlu ve Ereğli kazaları (Vize), İşbat kazası (İlbasan)	Yörükân Taifesinden
Seki-Sekili-Sekilü	Maraş, Ankara, Bozok, Tatar Pazarı kazası (Paşa sancağı), Edirne, Haymana, Kaş kazası (Teke sancağı)	
Selâmlı-Selâmlu	Maraş, Bozok, Mut kazası (İçel)	Yörükân Taifesinden
Selmişikli-Selmişiklu	Bozok, Kırşehir, Dünderli kazası (Adana)	
Selmânli-Selmânlu-Selmânlar- Süleymân-Süleymânli- Selmânli benâm (Neferadlu)- Süleymânlar (Danışmendli Türkmen Aşiretindendir)	Bozok, Zamantı kazası (Maraş), Amasya, Kilis, Haleb, Sivas, Malatya, Ayıntab, Kangal kazası, Çorlu kazası (Vize), Kirmastı kazası (Hüdavendigâr), Sungurlu kazası (Bozok), Çorum, Kırşehir, Kastamonu,	Konar-Göçer Türkmen Yörükanı Taifesinden
Sevindik Şeyhli-Sevindik Şeyhlü	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden

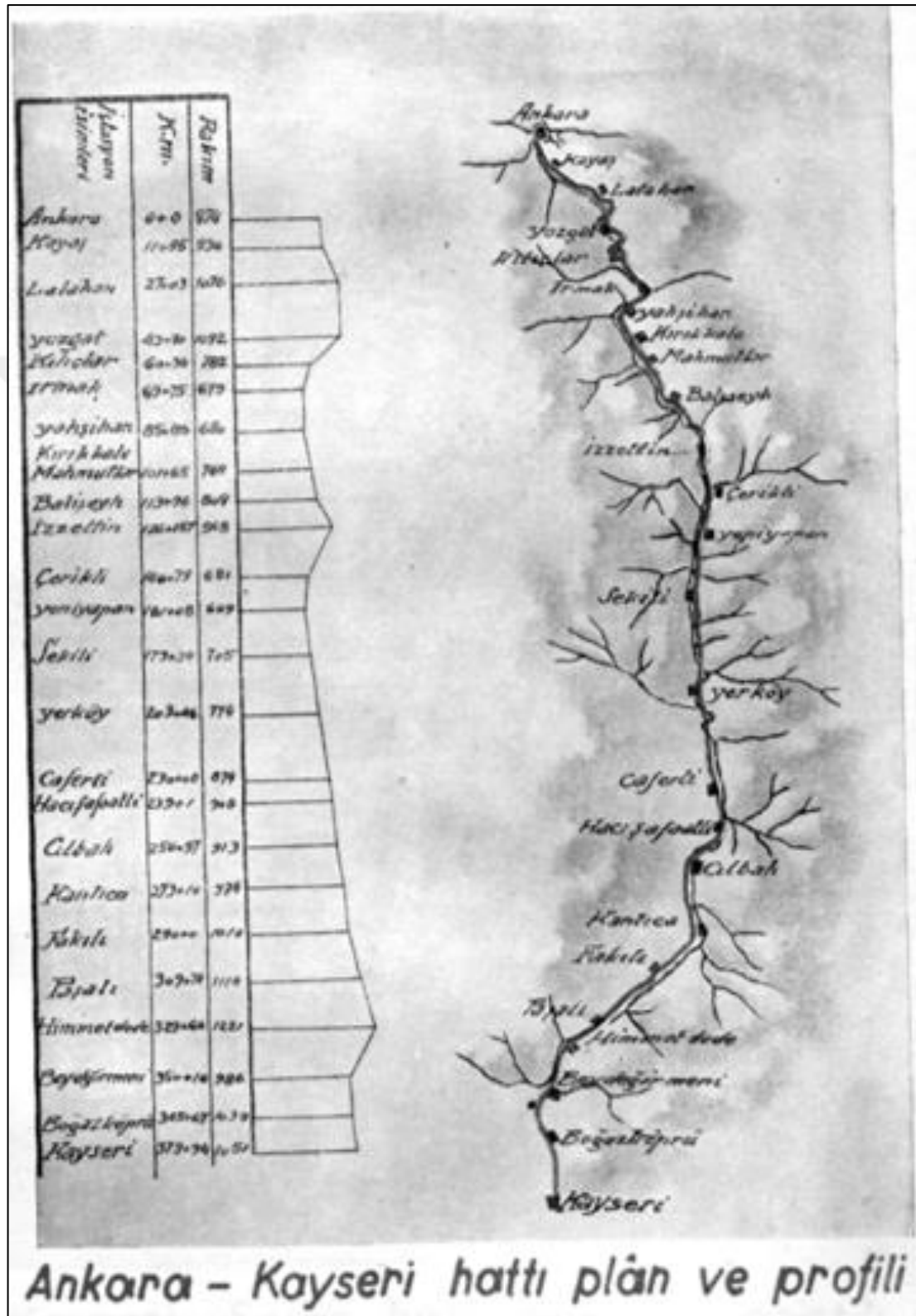
Seyfkânli-Seyfkânlu	Bozok, Konya, Ankara, Kengiri	Ekrâd Taifesinden
Solak-Solaklar-Solaklı-Salak-Salaklar-Salaklı (Okcu İzzeddinli Aşiretindedir)	Bozok, Kusun kazası (Tarsus), Maraş, Haleb, Rakka, İçel, Ergani, Niğbolu, Kilis	Yörükân Taifesinden
Sorgun-Sorkun-Sorkunlu	Bozok, Göl kazası (Kastamonu), Kete Kazası (Hüdavendigâr)	Yörükân Taifesinden
Söken-Sökenli-Sökülen	Bozok, Maraş, Edirne kazası (Paşa Sancağı)	Yörükân Taifesinden
Subhîli-Subhîlü	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Sunar	Kırşehir ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Sungur-Sungurlar-Sungurlu-Sunkur-Sunkurlar-Sunkurlu	Ankara, Amasya, Kütahya, Çorum, Aydın, Sivas, Konya, Budaközü kazası (Bozok), Sarulus kazası (Menteşe), Toyran kazası (Köstendil),	Yörükân Taifesinden
Sülemâdedeli-Sülemâdedelü	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Sülemânfakihli-Sülemânfakihlü-Sülemânfakılı	Bozok, Maraş, Haymana kazası (Ankara)	Yörükân Taifesinden
Şâhinoğlu (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok (Selmanlu-i Sağır kazası dahilide Ceridlü karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Taifesinden
Şambayadı-Şamlıbayad-Şambayad (Bozulus Aşiretindedir)	Konya, Adana, Sivas, Rakka, Tarsus, Haleb, Bozok, Niğde, Karaman, Harmanlık mevki (Kayseriyye)	Konar-Göçer Türkmen Yörükân Taifesinden
Şarkçağıranlı-Şarkçağıranlı-Şarkçağıranlısı (Bozulus Aşiretindedir)	Rakka, Bozok, Sivas, Aksaray, Kayseriyye, Konya, Kengiri, Kars	Türkmen Taifesinden
Şarklı-Şarklu nâm-ı diğer Kara (Mamalu Aşiretindedir)	Bozok, Sivas, Kayseriyye	Türkmen Taifesinden
Şerefli-Şereflü-Şerefli Türkmeni-Şerefli Kürdü-Şeref (Mamalu Aşiretindedir)	Maraş, Sivas, Kırşehir, Diyarbakır, Kayseriyye, Bayburd, Ankara, Aksaray, Konya, Rakka, Haleb, Hums, Aydın, Kütahya, İzmir, Adana, Niğde, Bozok (Emlâk kazasında iskân olunmuştur)	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Şeyhismâil	Bozok ve Maraş sancakları, Gül'anber kazası (Süleymaniye),	Yörükân Taifesinden
Şeyhmuradlı-Şeyhmuradlu	Bozok eyaleti	
Şirvanşahlı-Şirvanşahlu	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Tâcir-Tâcirler-Tâcirli-Tâciroğlu-Tecerli (Bozulus Aşiretindedir)	Maraş, Uzeyr, Ayıntab, Diyarbakır, Bozok, Kilis, Adana, Ankara, Sivas, Bozulus kazası (Konya), Kocaeli, Rakka, Erzurum, Haleb, Çıldır, Tarsus, Kars, Kengiri, Urfa	Konar-Göçer Türkmen Yörükân Taifesinden
Tâcirli Yörüğü-Tecerli Yörüğü	Maraş ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Talakçı-Dalakçı (Varsak Aşiretindedir)	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Tatarmazılı-Tatarmazılı	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Tatgılı-Tatgılı	Maraş ve Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden

Taycıalması-Taycıalması	Bozok, Karahisar-ı Şarkî ve Hamîd sancakları	Yörükân Taifesinden
Tayhasanlı-Tayhasanlı	Maraş ve Bozok eyaletleri	Türkmen Taifesinden
Tehmerk	Maraş ve Bozok Eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Tekelenli-TekelenlüMaraş	Maraş ve Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Tekemişçacı-Tekemişçacı	Maraş ve Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Telli-Tellü-Telliler-Tellüler	Adana, Bozok, Kırşehir, Sis, İçel, Tarsus ve Teke sancakları	Yörükân Taifesinden
Timurlu Abdullahoğlu (Mamalu Aşiretine bağlı Kafırkıran Cemaatindedir)	Bozok (Selmanlu-i Sağır kazası dahilinde Ayvadhacılı karyesinde iskân olunmuştur)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Timurcu? (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Timurhan-Timurhanlar-Timurhanlı nâm-ı diğer Koyunpınarı	Haleb, Kütahya, Maraş, Aydın, Bozok, Sivas, Edirne, Anamur (İçel)	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden
Todurga-Dodurga	Kırşehir, Adana, Bozok, Maraş, Tarsus, Amasya, Ankara, Bolu, Kocaeli	Yörükân Taifesinden
Tokalügümi-Tokalügümi-Toklukümi	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Tokuz-Tokuzyörüğü (benâm Keşanlı) Karakocalı Aşiretindedir	Maraş, Ayntab, Rakka, Kilis, Kayseriyye, Sivas, Bozok, Kengiri, Kars, Haleb	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Tokuzlu (Bozulus Aşiretindedir)	Ankara, Bozok, Sivas, Maraş, Rakka, Birecik, Aksaray, Haleb, İçel, Kilis, Rumeli, Balıkesir, Bursa, Adana	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden
Tonuzdöğenli-Tonuzdöğenlü-Donuzdöğenli-Donuzdöğenlü	Maraş ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Torun-Torunlar-Torunlu-Torunobası (Muslucalı Aşiretindedir)	Süleymanlu-i Kebîr kazası (Bozok)Kırşehir, Aksaray, Kayseriyye, Maraş, Konya	Konar-Göçer Türkmen Yörükânı Taifesinden
Torunân (Receplüaşaşı Aşiretindedir)	Selmanlu-i Kebîr kazası (Bozok, Maraş, Sivas, Karaman, Kayseriyye, Rakka, Sis, Kırşehir	Türkmen Taifesinden
Tura-Turabeğ-Turabeğli-Turabeğlü-Dura-Durabeğli-Durabeğlü-Turabeğobası-Durabeğobası nâm-ı diğer Mildetci	Bozok, Tarsus, Maraş, Hudavendigar ve Paşa sancakları	Yörükân Taifesinden
Turalitaylı-Turalitaylı-duralitaylı-Duralitaylı	Maraş ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Turasanhacılı-Turasanhacılı	Maraş, Adana, Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Turgud-Turgudlu-Turkut-Turkutlu-Durgud-Durgutlu-Turgudobası (Mamalu Aşiretindedir)	Akşehir, Adana, İçel, Konya, Saruhan, Sivas, Köstendil, Paşa sancağı, Budaközü kazası (Bozok), Kocalı kazası (Bozok)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Turhasanlı-Turhasanlı-Durhasanlı-Durhasanlı	Maraş, Karaman, Bozok, Aksaray, Haleb, Kırşehir, Sivas, Rakka, Akçakızanlık kazası (Çirmen)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Tursunhacılı-Tursunhacılı-Dursunhacılı-Dursunhacılı	Adana, Maraş, Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Tuzan-Tozan-Bozan	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden

Tünbük-Tunbuk	Maraş ve Bozok sancakları	Yörükân Taifesinden
Türkânca	Maraş ve Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Türkeşoğulları	Bozok ve Sivas sancakları	Yörükân Taifesinden
Uçbeği-Uçbeğli-Uçbeğlü- Üçbeği-Üçbeğli nâm-ı diğer Menteşeli	Boğazlıyan kazası (Bozok), Niğde, Maraş, Adana sancakları	Yörükân Taifesinden
Ufakeşekli-Ufakeşeklü- Ufakışıklı-Ufakışıklı	Selmanlu-i Kebîr kazası (Bozok-Kırşehir?)	Türkmen Taifesinden
Uğurlar-Uğurlu-Uğur (Malalu Aşiretindedir)	Bolu, Bozok, Maraş, İçel, Paşa sancağı, Amasya	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Ulak-Ulaklı-Ulaklu	Bozok, Kengiri, Kastamonu, Kırşehir	Yörükân Taifesinden
Ulucakobası	Akdağ Mâdeni kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Urali-Uralu	Bozok, Adana, Maraş, Paşa sancakları	Yörükân Taifesinden
Usakbereketli-Usakbereketlü- Usaklı-Usaklu-Usaklar	Bozok, Maraş, Beğşehir	Yörükân Taifesinden
Uzlu-Uslu	Bozok, Adana, Çorum, Tarsus, Kırşehir, Konya	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Uzun-Uzunlar-Uzunlu	Boğazlıyan kazası (Bozok), Maraş, Sivas, İçel, Aydın	Yörükân Taifesinden
Uzunahmedli-Uzunahmedlü	Maraş ve Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Uzunîsâ-Uzunîsâli-Uzunîsâlu	Bozok, Ordu, Adana, Sis, Maraş	Yörükân Taifesinden
Uzunyusuf-Uzunyusuflu- Uzunyusufoğlu	Kırşehir, Bozok, Maraş sancakları	Yörükân Taifesinden
Varsak-Varsaklar-Vardaklı- Varsaklu (Mamalu Aşiretindedir)	Maraş, Bozok, Kırşehir, Adana	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Yahyâ-Yahyâlar-Yahyâli- Yahyâlu	Bozok, Niğde, Maraş, Sivas, Kayseriyye, Adana, Edirne, Ağrıboz	Türkmen Yörükânı
Yâkub-Yâkubî-Yâkublar- Yâkublu (Mamalu Aşiretindedir)	Kengiri, Rakka, Karaman, Haleb, Arabgir, Kırşehir, Sorgun ve Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok), Bozok sancağı dahilindeki Işıklarözü karyesinde iskân olunmuştur	Konar-Göçer Türkmen Taifesinden
Yanıkkişla Obası	Akdağ Mâdeni kazası (Bozok)	Yörükân Taifesi
Yapatsın-Yapatsınlı-Yapatsınlar (Bozulus Aşiretindedir)	Kengiri, Bozok, Maraş sancakları	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Yavağınlı, Yavağınlu, Yuvağınlı, Yuvağınlu	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Yaycı-Yaycılar-Yaycılı-Yaycılı nâm-ı diğer Orhanlar	Bozok, Kırşehir, Haleb, İçel, Biga, Sivas, Kütahya, Adana, Kengiri, Aydın, Niğbolu, Paşa sancakları	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Yediboy	Bozok ve Kengiri sancakları	Konar-Göçer Türkmen Ekrâdı Taifesinden
Yeğincik	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Yeğinişik-Yeğinişiklu	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Yelhindirhacılı-Yelhindirhacılı	Maraş ve Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Yenibeğdik	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Yenicek-Yenicik	Bozok ve Maraş sancakları	Yörükân Taifesinden
Yemhasanlı-Yenihasanlı	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Yılanacıobası	Akdağmâdeni kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Yılanhacılı-Yılanhacılı	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden






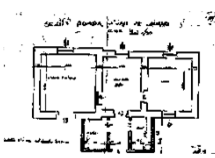
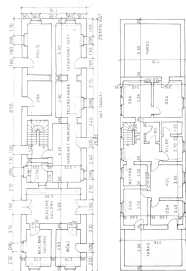

Yoğunhalilli-Yoğunhalillü	Maraş, Adana, Bozok eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Yoğunîsâ-Yoğunîsâli-Yoğunîsâlu	Boğazlıyan kazası (Bozok), Maraş	Yörükân Taifesinden
Yoğunlu	Bozok, Maraş, Adana, Karaman, Rumeli	Yörükân Taifesinden
Yoğurdlu	Bozok, Kırşehir, Maraş sancakları	Yörükân Taifesinden
Yorga-Yorka-Yorkalı-Yorkalu-Yorgalı-Yorgalar-Yorkalar	Sorkun ve Budaközü kazaları (Bozok), Kastamoni, Göynük kazası (Hudavendigâr)	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Yörükân-ı Karacalar	Çorum, Kilis, Sivas, Adana, Kengiri, Halep, Sorgun kazası (Bozok)	Yörükân Taifesinden
Yumakşalı-Yumakşalu-Yamıkşalı-Yamıkşalu	Bozok ve Maraş eyaletleri	Yörükân Taifesinden
Yüksekli-Yükseklü	Bozok ve Kırşehir sancakları	Yörükân Taifesinden
Zemheri-Zemherir (Mamalu Aşiretindedir)	Selmanlu-i Sağır kazası (Bozok), Maraş eyaletleri	Türkmen Yörükânı Taifesinden
Zeyve-Zeyveli-Zeyvelü-Zeyvalı-Zeyvalu (Cihanbeğli Aşiretindedir)	Budaközü kazası (Bozok), Çorum, Ankara, Rakka, Diyarbakır, Kengiri, Erzurum, Kars, Çıldır, Ahıska, Sivas, Malatya, Arabgir, Amasya, Malatya	Ekrâd Taifesinden

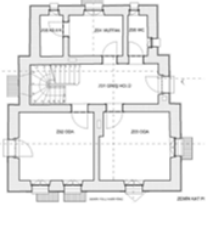




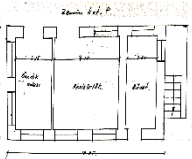



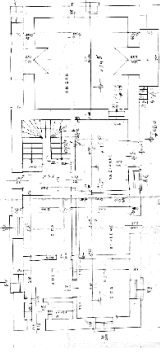

EK 2. Ankara-Yerköy-Kayseri Demiryolunu Gösterir Harita (T.C. Nafia Vekâleti, 1933).

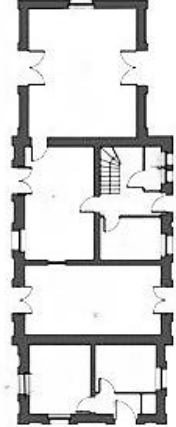

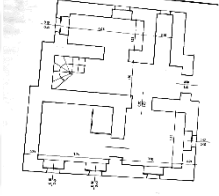

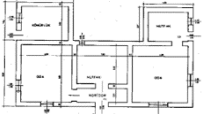






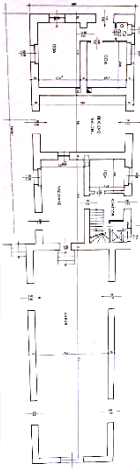




**EK 4.** Yozgat Gar Binalarını Gösterir Tablo

Bulunduğu Yer	Bina Bilgisi ve Plan Numarası	İnşa Yılı	Malzeme ve Teknik	Plan Şeması	Fotoğraf
Yeniyapan	Yolcu Binası Pn. 1	1926	Kâgir		
Yeniyapan	İki Daireli Lojman Pn. 11				
Sekili	Yolcu Binası Pn.2	1939	Kâgir		
Sekili	Açık Hangar Pn.1	1942	Ahşap-Kâgir		
Sekili	Pompa Binası ve Lojman Pn.				
Yerköy	Yolcu Binası Pn.11	1926	Kâgir		

Yerköy	Lojman Pn. 3-4	1926	Kâgir		
Yerköy	Taş Ambar Pn. 60		Taş		
Yerköy	Ambar Pn.16	1926	Kâgir		
Yerköy	Revizörlük Pn.12	1926	Kâgir		
Yerköy	Kısım Hekimliği Lojmanı	1926	Kâgir		
Karaoşman	Yolcu Binası	1938	Kerpiç- Kâgir		
Caferli	Yolcu Binası	1927	Kâgir		

Şefaati	Yolcu Binası	1927	Kâgir		
Şefaati	Kısım Lojmanı		Kâgir		
Şefaati	Çavuş ve Makasçı Evi		Kâgir		
Sarıkent-Çilbah	Yolcu Binası	1931	Kâgir		
Karasenir	Yolcu Binası	1958	Kâgir		

Sarıkent	Çavuş Evi	1939	Kâgir		
Yenifakılı	Yolcu Binası	1930	Kâgir		
Fehimli	Yolcu Binası	1958	Kâgir		

**EK 5. Yenyapan Yolcu Binasına Ait Bina Kayıt Fişi**

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI				Fiş No. 447	
2. inci İşletme muntakasında Yenyapan' da 161+021 Klm. de bulunan Ist. binası'n a ait					
<b>F İ Ş</b>					
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
1	139 <sup>b</sup> - 139 <sup>a</sup> 139 - 141	Yok	Yok	Kargir bina	
Kilometre mevkii	Câri hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve istimlak bedeli	veya Tahmin olunan değeri
161+021 Solunda	14,50	Yok	1925 1926	19404 Yok	26500,00
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Şâgîlinin adı, vazifesi		
Yok			İst. Şefi 20615 Mevlüt Unal V. Memuru 40376 Basri İpek Makasçı 26798 Şükrü Bağrıpek Makasçı 44384 İsa Apaydın		
Ne olarak kullanıldığı		İcarda ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisaff iradı		
İstasyon ve ev		Yok	Yok		
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı		
Yok	Yok		Yok		
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı				
Yok	Yok				
3. Numaralı ekip üyelerinin imzaları			Tarih : 26. 9. 1947		
IV. Mifetliği		Ş. 26 Şefi V.	M. Pen Memuru		
30936 Esvet Aytür		10151 Hayrettin Tarabuş	20901 Rasim Huslu		

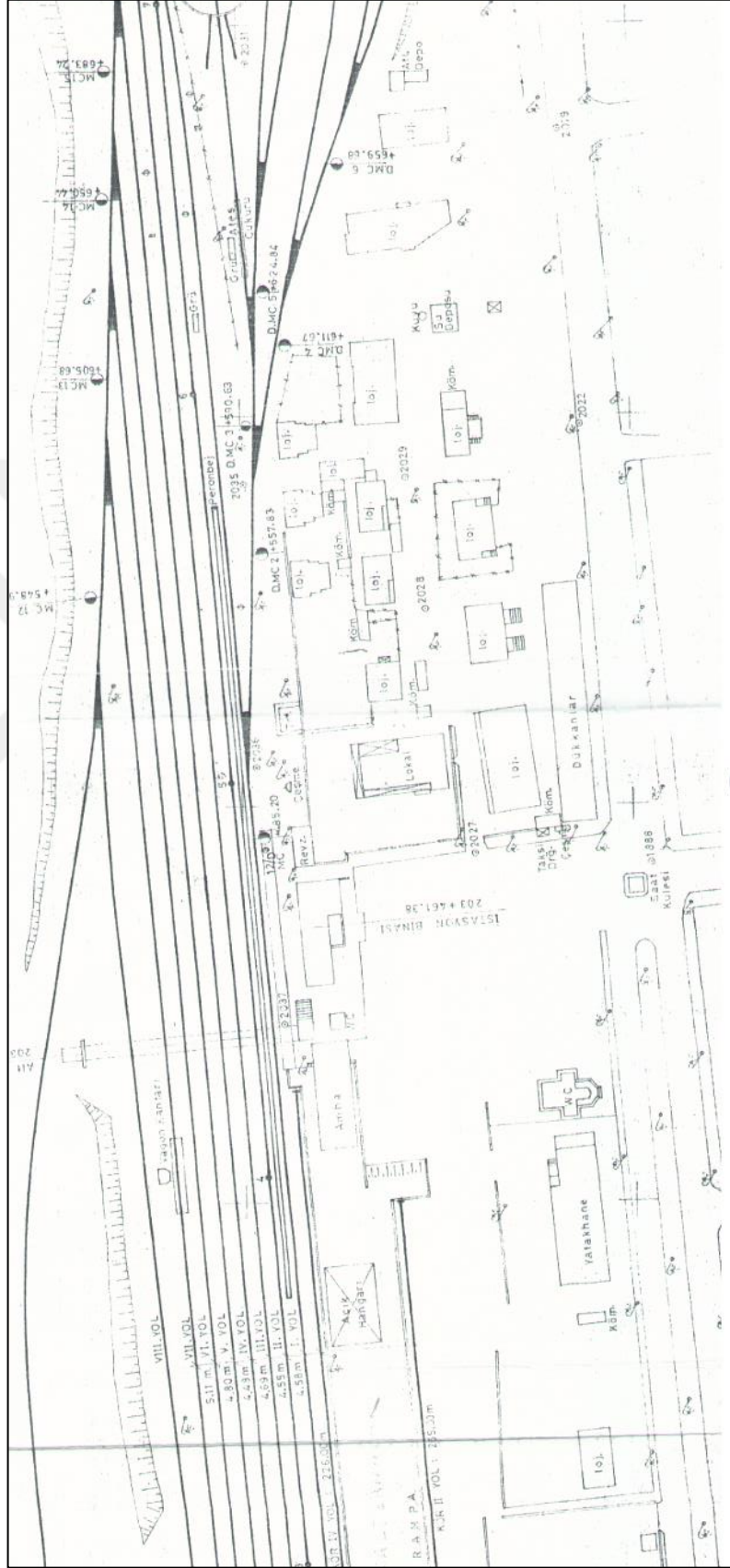
**EK 6. Sekili Yolcu Binasına Ait Bina Fişi**

T. C. DEVLET İZMİRLİLERİ		Fiş No. 442			
2. inşaat işlemlerinde Sekili * da 179-343,30 Kilo da bulunan İst. binasına ait					
<b>F İ Ş</b>					
Planda ki sıra numarası		Şapra No. sı		C İ N S İ	
2		12-20-22-23-24		Yok	Yok
Kilometre mevki		İşin planı proje No.		B İ Y M E T İ	
179-343,30 Soluunda		14,00		Yok	Yok
14,00		Yok		Yok	13406,00 31900,00
Mükayyef kıymetleri tasvirler dahilinde Bilgiler ve tarih			Şapra'nın adı, vazifesi		
Yok			İst. Şefi 16215 Amel Yalın Makaası 34697 Hilseyin Ayran		
Ne olarak kullanıldığı			İçinde bir aylık miktarı		Vergiye tabii bir gayrimenkul iradi
İstasyon ve ev			Yok		Satırılabilir 1940.45 Yok
Hangi tahakkuk dairesinde ki No. li hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhara vergisi miktarı	
Yok		Yok 232.85		77.61 Emlak 77.61 Yok 11.11 defa	
Tasvirat resmi miktarı		Tasvirat resmi miktarı			
Yok		Yok			
3. Numaralı ekip sisteminin tasvirleri			Tarih: 26. 9. 1947		
IV. Mifettiği		Ş. 26 Şefi V.		M. Pen Memuru	
30936 Enver Ötör		10151 Hayrettin Tarabuc		20901 Masin Kulu	
<p>Hasat Kanun Lokale ve Vagon</p>					

**EK 7. Tatbekirli Yolcu Binasına Ait Bina Fişi**

T. C. DEVLET İHRAÇTANCI		Pis No. 435	
2. İsmi İhalede satın alındı. Tatbekir ' de 193-422,80 Ebu de İbrahim İst. Binası' Bina ait <b>F İ Ş</b>			
Fikriyel sira numarası	Rapor No. ve	KADASTRO	
1	Yok	Ada No.	Parcel No.
		Yok	Yok
			Kargir bina
Kilometre mevki	Çift hatta mesabesi	İnye plâno proje No.	İnye tarihi
193-422,80 Sagında	14,25	Yok	Yok
KAYMETİ		İnye ve arazi tahsis	
		İnye tahsis alanı değeri	
		17000,00-	
Mükteyyel kıymetle tasvirler dolayında ilâve ve tarihi		Şahitinin adı, vasfesi	
Yok		Boş	
Ne olarak kullanıldığı		İsanda ise ayık miktarı	Vergiyeye tabii ise gayrikaflî iratı
İst. binası		Yok	Sajit Trade 1024,83 Yok
Hangi tahakkuk dairesinin bünyesinde olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	Dahiren vergisi miktarı	
Yok	Yok 122,38	46,33 B. / 11,000 46,33 M. / 11,000	
Tanzimat resmi miktarı	Tevvifat resmi miktarı		
Yok	Yok		
3. Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih: 25. 9. 1947	
IV. Mifetliği Ş. 26 Şefi V.		M. Fen Memuru	
3096 Davar Aydur 10151 Hayrettin Tarabug		20901 Basim Maslu	
2. İsmi. Hâzır 10.6.1964 Tarih ve 216-5/3780 İhale emriyle gösterilen 1511 Model fâzden emirde 6.7.1964			

**EK 8. Yerköy Tren Garı 1997 Tarihli Vaziyet Planı (TCDD)**



**EK 9. Yerköy Yolcu Binasına Ait Bina Fişi**

T. C. DEVLET DENETİMLERİ		Piy. No. 411			
3. İnci İşletme mülklerinde Yerköy 'da 203+474 Km. de bulunan İst. binası'nın ait					
<b>F İ Ş</b>					
Plandaki sıra numarası	Kapı No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
12	517-518-519-520 521-522-523	Ada No.	Parsel No.	Kargir bina	
		Yok	Yok		
Kilometre mevki	Cari hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
203+474 Sagında	14,20	Yok	1926	İnşa ve işletme bedeli	veya tahmin edilmemiş değeri
				Yok	43600,00 31416,22
Mükayyet kıymetle tamirler dolayısıyla illâveler ve tarihi			Şahitinin adı, vazifesi		
Yok			İst. Vefi/2075 Behzat Atasay 26.60 x 9.10 58 Nispetiye T. Kışla		
Ne olarak kullanıldığı		İçerde ise aylık miktarı	Vergiye tabii ise gayrisalfî iradi		
İstasyon ve ev		Yok	Salfî irade Yok 31416,22		
Hangi tabakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı		Suhran vergisi miktarı		
Yok	Yok 377.00		125.66 Eyyuban Yok 125.66 M. Madrafa		
Tauxifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı				
Yok	Yok 103.54				
* Numaralı ekib üyelerinin imzaları			Tarih : 22. 9. 1947		
IV. Mifettiliği		Ş. 26 Şefi V.	H. Fen Komuru		
30936 İzzet Ayılır		10151 Hayrettin Tarabuc	20901 Basim Huslu		

**EK 10.** Yerköy Tren İstasyonu Açılış Töreni, 1925 (Nişantaşı Müzayede)



\*21 Kasım 1925 Ankara-Sivas Şimendifer hattının Yerköy Tren İstasyonu açılışında dönemin meclis başkanı Kazım Özalp, Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) Süleyman Sırrı Aral, Kocaeli Milletvekili İbrahim Süreyya Yiğit, Trabzon Milletvekili Ahmet Hamdi Ülkümen ve Yozgat Milletvekili Süleyman Sırrı İçöz.

**EK 11. Karaosman Yolcu Binasına Ait Bina Fişi**

T. C. DEVLET DOMINYONLARI		Pa. No. 49			
3 01 İlçe ve mahallatı Karaosman da 217-493 Kıs. de belgesi İstasyon Binası					
<b>FİŞ</b>					
Tahsisatı sıra numarası	Kaps. No, m.	KADASTRO		CİNSİ	
		Ada No.	Parsel No.		
yeni eski	2 -	49, 50, 51		Bir katlı kerpiç İstasyon Binası	
Klasifikasyon sınıfı	Çift katlı maddesi	İşin planı prop. No.	İşin tarihi	DİYARLIK	
				İşin ve mülkün sınıfı	İşin fiyatı alınan saat
İİT +493 m/da	29.40		1938		522.15 522.15
Mülkiyet devriyle tasarrüf delilinin ilânı ve tarihi		İşin adı, varlığı 11.24.10.15 İşin adı İşin No: 7476 İşin adı İstasyon post. no: 217-493 Kadastro numarası 24411-5111-5111			
Başvuru tarihleri:		İşin işe başlama tarihi:	Yerleşim tarihi ve gümrük tarihi:		
İstasyon ve lokasyon			Safi: 522.22		
İşin tahakkuk delilinin kay. No. ile belgelenen ölçü:	İşin, özel vergi miktarı:	Dahil vergi miktarı:			
Tahsisat +2/33	69.51	21.17 Dahil vergi 21.17 11.10.15			
Tahsisat özel mülk	Tahsisat özel mülk				
4. Devletin işi binalarına ilişkin		Tarih: 11/7/2017			
Mühür ve Mühür ve Mühür ve		Mühür ve Mühür ve Mühür ve			

## EK 12. Caferli Yolcu Binasına Ait Bina Fişi

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fiş No. 89			
3 cü İşletme bölgesinde Caferli da 230+043 Klm. de bulunan İstasyon Binasına ait					
<b>F İ Ş</b>					
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
yeni 2 eski -	135,135A,135B,135C, 136,142, 142, 144,			Kârgir iki katlı İstasyon Binası	
Kilometre mevki	Câri hatta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve istinlak bedeli	veya Tahmin olunan değeri
230+043 sağda	10.00		1927	22344	33836,00
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Şâgilinin adı, vazifesi		
			27351 İstasyon şefi Vefa Tüney 39333 Hareket memuru Yaşar Üzgenç		
Ne olarak kullanıldığı		İçeride ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı		
İstasyon şefliği ve lojmanı					
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı	Buhran vergisi miktarı		
Yerköy: II5/I22					
Tanzifat resmi miktarı		Tenvirat resmi miktarı			
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları			Tarih : 11/7/947		
Ekib şefi Muhasebe Müfettişi 21065 Nevat Üyegil		Mühendis S.2 Fen Memuru 43462 Osman Kökbudak	Mühendis Şube 32 şefi 39815 Osman Kayhan		
1-69					

EK 13. Sarikent Yolcu Binasına Ait Bina Fişi

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fiş No. 106	
3 üü İşletme muntakasında <u>Gilbah</u> da		<u>Sarikent</u>	
256+910 Klm. de bulunan <u>Istasyon Binası</u> ait			
<b>F İ Ş</b>			
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO	
		Ada No.	Parsel No.
yeni I	I21, I22, I23, I24, I25		
C İ N S İ			
İki katlı Kârgir İstasyon ve anbar binası			
Kilometre mevkii	Cari hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi
256+910 sağda	14.00		1931 (956)
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		K İ Y M E T İ	
		İnşa ve istismak bedeli	veya Tahmin olunan değeri
		19656 - 1388.04	29216.00 ilâve
		Şağilinin adı, vazifesi 21044.04 yetki	
		20309 İstasyon şefi Haşım Kirazlı 19125 Mkasçı Musa Tutar 23770M * Hikmet Özkan	
Ne olarak kullanıldığı		İcarda ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı
İstasyon şefliği ve lojmanı			
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	Buhran vergisi miktarı	
Avanos 99/155, 100/156			
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı		
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 11/7/947	
Ekib şefi	Mühendis	Mühendis	
Muhasebe Müfettiği	S.2 Fen Memuru	Şube 32 şefi	
21065 Cevat Üvegil	43462 Osman Kökbudak	39815 Osman Kaşhan	
[Redacted Signature Area]			
(D. D. Basımevi - 661 - 1947)			

**EK 14. Yenifakılı Yolcu Binasına Ait Bina Fişi**

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Flg No. 116	
İşleme istikamünde <i>700 x 1000</i> <i>1700 x 1000</i> <i>Fakalı</i> da			
3 cilt Klm. de tutulan <i>İstasyon binası</i> a ait			
<b>F İ Ş</b>			
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO	
		Ada No.	Parasel No.
289+999	605,606,607,608		
CİNSİ		2 katlı kâğız istasyon binası	
K İ Y M E T İ			
Kilometre mevki	Câri hafta mesafesi	İşin adı/ proje No.	İşin tarihi
289+999	14.00		1930
İşin ve inşaat bedeli		veya Tebliğin öngörülen değeri	
29167.00		21240.34	
Mükayyet kıymete tasvirler dolayısıyla illâveler ve tarihi		Şâhlinin adı, vazifesi	
<i>atlı</i>		<i>2058 İstasyon Şefi Cemal Paşazade</i>	
<i>haricî</i>		<i>10063 İstasyon şefi M. M. Güneş</i>	
		<i>10063 Haraket memuru M. M. Güneş</i>	
		<i>10063 Haraket memuru M. M. Güneş</i>	
Ne olarak kullanıldığı		İçeride işe aylık miktarı	Vergileye tabii işe gayrisalfi iradi
		<i>İçeride işe</i>	<i>M. M. Güneş</i>
İstasyon şefliği ve lojman			<i>Saf: 2124.03</i>
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. 11 hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	İnşaat vergisi miktarı	
<i>Boşanılıyan: 321</i>	<i>262.03</i>	<i>87.36 İnşaat</i>	
		<i>87.35 M. M. Güneş</i>	
Tanzimat resmi miktarı	Tevvirat resmi miktarı		
Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih: 11/7/47	
Ekip şefi		Mühendis	
Muhasebe müfettişi		Mühendis	
10063 Cevat Üçgül - 43462 Osman Kükbudak		Şube 32 şefi	
		39815 Osman Günyhan	

EK 15. Fehimli Yolcu Binasına Ait Bina Fişi

T C D D				Fehimli Fiş No. :				
2 İşletme bölgesinde <del>XXXXXXXXXX</del> da				299+916.20 Km. de bulunan <u>İst. binası</u> a ait				
<b>BINA FİŞİ</b> ( M. 1408 )								
Planındaki sıra No.		Kapı No.		O I N S I				
325				Kargir bina				
Kilometre mevkii	Cari hatta olan mesafesi	Tatbik edilen proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ				
				İnşa veya istinâk bedeli	Veya tahmini değeri			
299+916.20	18.95	11/8/1958 T 27/32-A-B-C	10/9/1958	131.065,98	958 Farklıdır			
Ne olarak kullanıldığı		Yapılan tadillerin proje No. ları		Tadil veya ilâve dolaysile kıymetdeki değişiklik				
İstasyon ve lojman				1030/2215/1958.				
Tesisatı				Binanın		Dairelerinin		Düşünceler
Su	Elektrik	Havagazı	Kalorifer	Kat adedi	Daire adedi	Bulunduğu kat	Oda adedi	
var	-	-	-	3	2			bodrumda kömürlükler ve bamba- ne, zemin katta ist.beklemesi,yazı- hane,telgrafhane ve anbar 1.katta 2 daireli lojman lojmanların oda adedi üçtür.
Binayı inşa eden mesul şahıs		İnşaat servis müdürlüğünce inşa edilmiştir.						
Not ve Düşünceler :								
Tanzim edenin imzası 2/I deTekniker 44871				Tarih 11/11/1958				

## ÖZ GEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

**Adı Soyadı:** Gamze BENDİ

**Uyruğu:** TC

**Doğum Yeri ve Tarihi:**

**Tel:**

**E-Posta:**

**Yazışma Adresi:**

### EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet Tarihi
Lisans	Uşak Üniversitesi	2021

### İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görev

### YABANCI DİL

İngilizce

### YAYINLAR