

## ZAMANIN TANIKLARI: BOZKURT VE ÇARDAK TREN İSTASYONLARI

**Halil ÖZYİĞİT**

Pamukkale Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü,  
hozyigit@pau.edu.tr

Makale Geliş Tarihi: 08.08.2017 Makale Kabul Tarihi: 19.09.2017

### Özet

*Demiryolları, 19. yüzyılın son çeyreği ile 20. yüzyılın ortalarına kadar Anadolu kentlerinin ulaşım ağının egemen unsuru olmuştur. Osmanlı Devleti'nin savaşlar içinde geçen son yüzyılında ulaşım ve taşımacılık adına önemli görevleri üstlenmiştir. Osmanlı Dönemi'nde inşa edilmiş olan demiryolları, Anadolu'nun Kurtuluş Savaşı'na şahitlik etmiş ve kazanılmasında yadsınamaz bir yere sahiptir. Bu demiryolları hem ticarî hem de sosyal devinim açısından Türk toplumuna önemli katkılar sağlamıştır. Osmanlı demiryolu hattı Anadolu kentleri ve metropollerde oluşacak yeni sosyal yaşamın temellerinin atılmasında etkili konumda yer almıştır. Demiryollarının toplumsal yaşama katkıları bağlamında, demiryolu ağına sahip kentlerde ekonomik ve sosyal gelişmişliğin diğer kentlere göre daha ileri bir düzeye ulaştığı söylenebilir.*

*Demiryollarının, en azından ekonomik ve sosyal değişim/dönüşüm konusunda yaptığı bu tür bir katkıyı Denizli ili için örneklemek pek de yanlış olmaz. Denizli il sınırları içinde kalan demiryolu hattının, 13. yüzyılda Anadolu Selçuklularının kullandığı kervan yolunun Batı Anadolu'daki güzergâhını takip ettiği görülmektedir. Aynı havza, Anadolu Selçuklularının Denizli-Eğirdir-Konya kervan yolu üzerindeki önemli hanlarından olan Çardak Han'ı da barındırmaktadır. Bu hat, Denizli ilini doğu-batı aksında keserek Eğirdir'e kadar uzanan güzergâh üzerinde, Han-âbâd ovasında (Bozkurt'un doğusu ile Çardak'ın Batısı arasında kalan bölge) Bozkurt ve Çardak tren istasyonlarına ev sahipliği yapmaktadır.*

*Bu makalede, eski ilgisini kaybetmiş hatta unutulmaya yüz tutmuş istasyon binalarından iki tanesinin, plân şemaları ve varoluş vaziyetlerinin irdelenmesi amaçlanmaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Tren İstasyonu, Denizli, Bozkurt, Çardak

## WITNESSES OF TIME: BOZKURT AND ÇARDAK TRAIN STATIONS

### Abstract

*The railways became the dominant element of the transportation network of Anatolian cities until the middle of the last quarter of the 19th century and the 20th century. The Ottoman State has had important duties in terms of transportation during the last century of war. The railroads, which have been built during the Ottoman Period, have witnessed the Anatolian War of Independence and had an undeniable place in winning. It has made important contributions to the Turkish society both in terms of commercial and social movement. It has taken an effective place in the foundation of new social life to be formed in Anatolian cities and metropolises. In this case, it can be said that the economic and social development in the cities with railway network has reached to a higher level than the ones which did not have.*

*It is not wrong to say that the railways made at least a similar contribution to the economic and social change/transformation for the province of Denizli. It can be seen that the railway line located inside Denizli city borders, follows the west Anatolian route of the caravan road of Anatolian Seljuks in the 13th century. The same basin also harbours Çardak Han, an important han of the Anatolian Seljuks on the Denizli-Eğirdir-Konya caravan road. This line houses the Bozkurt and Çardak Train Stations in the Han-âbâd plain (the area between east of Bozkurt and west of Çardak), on the route lying until Eğirdir by cutting through the city of Denizli in the east-west axis.*

*In this article, it is aimed to examine the plans and existences of two of the forgotten railroads.*

**Key Words:** Railway, Railway Station, Denizli, Bozkurt, Çardak

## **Giriş**

Osmanlı Devletinin son yıllarında üzerinde önemle durulan demiryolları ve bağlı hizmet binaları üzerine araştırmaların giderek arttığını görmekteyiz. Bu araştırmalar mimarlık, tarih ve sanat tarihi disiplininde çalışmaları olan bilim insanları tarafından yürütülmektedir. Çalışmanın özüne geçerken, bu alanda yürütülen bilimsel çalışmaları seçilmiş örnekler üzerinden kısaca hatırlamak yerinde olacaktır.

Şule Koçer'in "Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları" isimli yüksek lisans tezinde, Haydarpaşa-Gebze hattında 1890-1920 yılları arasında inşa edilmiş demiryolu istasyon binalarının mimari özellikleri incelenmiştir (Koçer Ş. (1995). "Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul).

Mehmet Yavuz'un, "19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Alman Mimarların Yaptıkları Mimari Eserler" adlı yüksek lisans tez çalışmasında, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman mimarların etkinlikleri ve demiryolu mimarisinin gelişimi, plan tipolojileri bağlamında ele alınmıştır (Yavuz, M. (2001). "19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Alman Mimarların Yaptıkları Mimari Eserler", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum).

Meryem Müzeyyen Fındıkgil Doğuoğlu'nun "19.yy İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği" adlı doktora tezinde, Rumeli, Anadolu ve Bağdat Demiryolu hattı üzerindeki istasyon binaları, Alman mimarların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki etkinlikleri konu edilmiştir (Fındıkgil, Doğuoğlu (2002), "19.yy İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul).

Özlem Şenyiğit tarafından yapılan "Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi" isimli yüksek lisans tezinde, Bağdat Demiryolu'nun Mersin-Adana hattı üzerindeki istasyon binaları mimari açıdan incelenmiştir (Şenyiğit, Ö. (2002). "Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana).

Yonca Kösebay Erkan'ın "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" adlı doktora tezinde, Anadolu Demiryolu'nun inşa süreci ve kent biçimlenişinde oynadığı rol incelenmiştir (Kösebay, Erkan Y. (2007). "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul).

Ali Yıldız tarafından yapılan "Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu" adlı yüksek lisans tez çalışmasında, Kırklareli Tren İstasyonu bağlamında istasyon binalarının günümüz kullanım biçimlerine yeni işlev önerileri getirilmektedir (Yıldız, A. (2008). "Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu",

(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne).

Gülin Ekizoğlu tarafından yapılan “Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği” adlı yüksek lisans tezinde, İzmir-Aydın demiryolu hattında yer alan istasyonlar, vaziyet planları ve koruma sorunları çerçevesinde değerlendirilmiştir (Ekizoğlu, G. (2012). “Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği” (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir).

Mehmet Yavuz’un 2006 yılında tamamladığı “Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich (Anadolu-Bağdat Demiryollarındaki İstasyon Binaları ile unların Almanya İmparatorluğu’ndaki Öncü Modelleri Arasında Mukayeseli Bir Araştırma)” adlı doktora tezinde, Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı üzerinde yer alan istasyon binaları, plan, mekân ve süsleme açısından karşılaştırmalı örnekler ile ele alınmıştır (Yavuz, M. (2006). “Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich”, Ruhr Universität Bochum, Fakultät für Geschichtswissenschaft, Bochum). Söz konusu doktora tezi, demiryolu istasyon binalarının sanat tarihi disiplini içerisinde incelendiği önemli çalışmalardan biri olup, 2014 yılında kısmî değişiklikler ile TTK tarafından “Bahnhofsarchitektur Der Anatolischen Bahnen Und Der Bagdadbahn” (Anadolu ve Bağdat Demiryolları İstasyon Mimarisi) adı ile yayınlanmıştır (Yavuz, M. (2014). *Bahnhofsarchitektur Der Anatolischen Bahnen Und Der Bagdadbahn*, Türk Tarih Kurumu, Ankara).

Aslı Meral’in “19. Yüzyıl Mimarlığında Karaağaç İstasyon Kompleksi” adlı yüksek lisans tez çalışmasında ise Edirne Kırkağaç İstasyon Kompleksi ile birlikte Rumeli Demiryolları güzergâhı üzerinde yer alan demiryolu istasyonlarının bir kısmı mimari açıdan incelenmiştir (Meral A. (2016). “19. Yüzyıl Mimarlığında Karaağaç İstasyon Kompleksi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne).

Mehmet Yavuz ve Ali Yalçın Tavukçu’nun birbirini takip eden makale dizisi olarak yayınladıkları çalışmalarında, Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı’nda yer alan istasyon binaları plan şemaları ve mimari tasarımları açısından ele alınmış, tipolojik özellikleri tespit edilmeye çalışılmıştır (Yavuz M., Tavukçu A. Y. (2012). “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)”, *Edebiyat Fakültesi Dergisi/Journal of Faculty of Letters*, 29/1, 293-312; Yavuz M., Tavukçu A. Y. (2014). “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı Ve Mimari Yapılanması (II) Yol Yapıları”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi-The Journal of International Social Research*, 7/34, 557-567; Yavuz M., Tavukçu A. Y. (2014). “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-

Erzurum Eski Demiryolu Hattı Ve Mimari Yapılanması (II) Mimari Eserler”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi-The Journal of International Social Research*, 7/34, 568-582; Yavuz M., Tavukçu A. Y. (2014). “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum-Tercan Eski Rus Demiryolu Hattı Ve Mimari Yapılanması”, *Anadolu'nun Zirvesinde Türk Arkeolojisinin 40 Yılı* (Haz. Hasan Kasapoğlu-Mehmet Ali Yılmaz), Ankara, 569-588.

Mehmet Yavuz, “Bağdat Demiryolu Mimarisi” adlı makalesinde\_Bağdat Demiryolu üzerinde yer alan istasyon binalarını, mimari açıdan ele almıştır (“Yavuz, M. (2016). “Bağdat Demiryolu Mimarisi” (Hochbauten der Bagdadbahn)”, *Die Bagdadbahn-Ein Umriss deutsch-türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge*, (M. Florian Hertsch/Mutlu Er (Hrsg.), Hamburg 2016, Verlag Dr. Kovaç, , s. 217-228).

Elif Gürsoy’un “Uşak Garı ve İstasyon Binaları” adlı çalışma, Uşak il sınırları içerisinde kalan istasyon binaları ile bağlı yapıları mimari, inşaa malzemesi ve işlevselliği açısından ele almaktadır (Gürsoy, E. (2016). Uşak Garı ve İstasyon Binaları, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir).

Denizli İli sınırları içinde kalan tren istasyonlarına yönelik en yeni çalışma Gülin Ekizoğlu tarafından yapılmıştır. Ekizoğlu, “Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği” isimli çalışmasında istasyon binalarını koruma sorunu üzerine eğilmiştir. Bu tezin, Bozkurt ve Çardak Tren istasyonu ve bağlı binalarını oluşturan kısmı için, sanat tarihi açısından eksik kaldığını düşündüğümüz, plan, süsleme ve malzeme gibi yönlerini çalışmamız ile tamamlamayı hedeflemekteyiz.

#### **Demiryolları Tarihine Kısa Bir Bakış**

Denis Papen’in “buhar tenceresi” ile Fransız Mac Seguin’in “borulu kazanı” İngiliz işçi George Stephenson tarafından bir araya getirilmek suretiyle ilk buharlı lokomotif 16 Kasım 1829’da icat edilmiştir. Mucidi tarafından “Fusée”<sup>1</sup> adı verilen bu makine, 13 tonluk yükte saatte 22 km., yüksüz olarak 45 km.lik süratle hareket edebilmiştir. Bu gelişme askerî ve ekonomik sahalara için bir devrim niteliği göstermiş, İngiltere’nin açtığı bu yolda Fransa, Belçika ve Almanya hızla ilerlemiştir (Onur, 1953: 5).

Demiryolu hattı ve bağlı hizmet binalarının inşası, Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerinin öncelikleri arasında ilk sıralarda yer almıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nda resmi olarak hizmete açılan ilk demir yolu hattı, lokomotifin icadından çeyrek asır sonra tamamlanan İskenderiye-Kahire demiryolu hattıdır (1851-1856). Anadolu’daki ilk hat ise 23 Eylül 1856’da imtiyazları bir İngiliz şirketine verilen İzmir-Aydın hattı olmuştur (Harita 1). Bu hat 1 Temmuz 1866’da Aydın’a ulaşmıştır. Osmanlı’nın egemenliğindeki Avrupa toprakları üzerinde gerçekleştirilen ilk demiryolu ise bugün Romanya sınırları içinde kalan ve 4 Ekim 1860 yılında tamamlanarak hizmete açılan 66 km.lik Köstence-Çernova demiryoludur (Onur,

<sup>1</sup> Bazı kaynaklarda “Roket” olarak geçmektedir (Akarabulut, 1997: 165).



İngilizler tarafından inşasına başlanan İzmir-Aydın demir yolu için bölgenin seçilmesi, kendi tekstil sanayileri ve Hindistan yollarının emniyete alınması ile ilgili bir durum olarak görülmektedir. Fakat 1875'te Süveys'i, 1878'de Kıbrıs'ı ele geçirince Anadolu demir yolunun İngilizler için önemi azalmıştır (Özdemir, 2001: 8, 108; Yıldız, 2004: 2). Bu yıllarda Konya'nın doğusundaki hat "Bağdat Hattı", batısındaki hat ise "Anadolu Hattı" olarak adlandırılmaktadır (Onur, 1953: 20).

1880'lerin sonlarına doğru gelindiğinde ise Osmanlı Devleti toprakları üzerindeki İngiliz ve Fransızların çıkar politikalarını kırmak için devreye Almanya girmiştir. Almanlar tarafından kurulan *Anadolu Demiryolları Kumpanyası'nın* (*Anatolische Eisenbahngesellschaft*) 6 Ekim 1888 tarihinde Anadolu Hattı üzerinde elde ettiği imtiyazlar ile Osmanlı topraklarındaki demiryolu yapım ve işletme etkinlikleri başlar (Soy, 2000: 312; Yavuz, 2001: 66). Almanların kısa sürede Osmanlı Devleti içindeki pazarlarda diğer devletlere karşı büyük bir üstünlüğü oluşmuş ve 1888'de 11.7 milyon Mark olan ihracatları, 1893'te 40.9 milyon Mark'a çıkmıştır. Buna karşılık Osmanlı İmparatorluğu'nun bu ülkeye ihracatı 2.3 milyon Mark'tan 16.5 milyon Mark'a yükselmiştir (Soy, 2000: 312). Bu ürünler içerisinde varlığı ve kıymeti Avrupalılar tarafından bilinen petrol girmemiştir. Zaten kısa bir süre sonra da bu çıkar çatışması I. Dünya Savaşı'nın nedenlerinden biri olmuş ve imparatorluk, içinden bir Cumhuriyet çıkarana kadar kısmen işgal altında kalmıştır. Çok geçmeden, bu işgal dönemini çok büyük acılar içinde geçiren Türk halkının ve demir yollarının onur savaşı başlamıştır. Anadolu halkının bir kısmı sırtında ve kağnılarda orduya cephane taşırken bir diğer kısmı da ordunun kolu kanadı olan ve düşman kuvvetleri tarafından tahrip edilmiş olan demir yollarının tamiri için gece gündüz çalışmıştır (Resim 1).

Türkiye Cumhuriyeti dönemi demiryolları ve buna bağlı olarak inşa edilen tren yolu istasyonlarının tarihsel süreci genel olarak üç kısma ayrılmaktadır:

- 1-Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (1856-1923),
- 2-Cumhuriyet'in İlk 25 Yıllık Dönemi (1923-1950),
- 3-Gerileme Dönemi (1950 ve sonrası) (Onur, 1953: 11).

Birinci dönemde demiryolları üzerinde yabancıların hâkimiyeti göze çarpmaktadır. Hatta demiryolu işletmeciliğinde gerçekleşen tüm haberleşme ve yazışmalar Fransızca yapılmıştır (Gürel, 1989: 3).

İkinci aşamada ise demiryollarının millileştirilmesi ve ülke ekonomisine doğrudan katkısı amaçlanmıştır. İlginçtir ki bu dönemdeki ilgiyi bir daha bulmak mümkün olmamıştır. 1928'de Anadolu Hattı ile başlayan demiryollarının millileştirilmesi girişimleri, 1929'da Mersin-Tarsus-Adana hattı, 1931'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının bir kısmı ve Mudanya-Bursa demiryolu hatları ile sürer (Avcı, 2014: 42; Müderrisoğlu, 1998: 195). 1934'te İzmir-Kasaba ve Manisa-Bandırma demiryolu hatları, 1935'te İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi, 1937'de Ereğli Şirketi ve Şark Demiryolları satın alınır. İşletmesi yabancılara ait son demiryolu hattı olan Trakya hatları 1937 yılında devlet tarafından satın alınarak demiryollarının

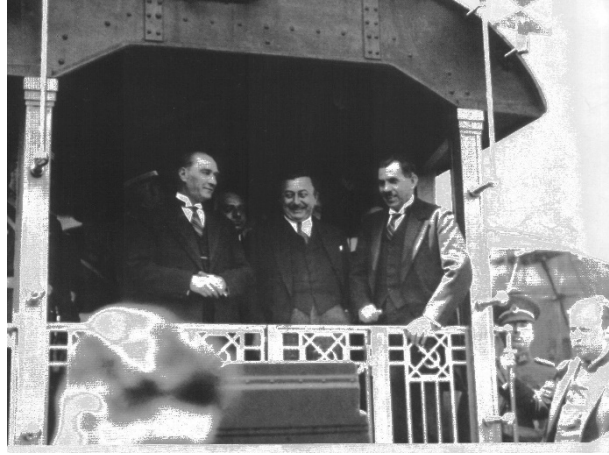
millileştirilmesi tamamlanmıştır (Avcı, 2014: 42, 48-51; Atilla, 2002: 180; Çolak, 2013: 360-361).

Üçüncü aşamada ise, Devlet Demir Yolları, zaman zaman 5 yıllık kalkınma planlarının içine alınmak suretiyle ciddi yaklaşımlar gösterilmeye çalışılsa da asla cumhuriyetin ilk çeyreğindeki altın çağına kavuşamamıştır. Bunun önemli bir kanıtı, 1940'lı yılların ortalarına kadar yılda ortalama 208 km. yol yapılırken, II. Dünya Savaşı'ndan sonra bu rakam 50 km.ye kadar düşmesi olarak gösterilebilir (Satan, 2004: 52) (Harita 2, Resim 2,3).

**Harita 2: Günümüzde T.C.D.D. Bölge Müdürlükleri**

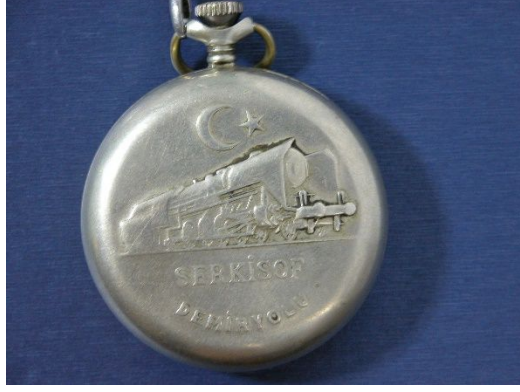


**Resim 2: Gazi Mustafa Kemal'in Tren ile Seyahati (www.ata.tsk.tr/Atatürk Albümü)**



Halil ÖZYİĞİT

**Resim 3: T.C.D.D. Çalışanlarından Emekli Olanlara Verilen Saatlerden**



#### **Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları**

Anadolu'nun küçük ve şirin ili Denizli'nin ise tren yolu ile tanışması Osmanlı'nın son yıllarına rastlamaktadır. Denizli, İç Anadolu'dan gelip liman kenti İzmir'e uzanan işlek ve akıcı bir ticarî yol güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Denizli Belediyesi'nin 1876'da kurulması; 1889'da hizmete giren Aydın-Denizli tren yolu hattının şehrin merkezinde yarattığı ticarî devinim (İnceoğlu, 2000: 41), şehrin sosyal ve ekonomik görüntüsünü etkilemiştir.

Bozkurt ve Çardak tren istasyonları, bu tarihsel serüvenin içinde bir imparatorluğun çöküşüne ve içinden yeni bir devletin doğuşuna şahitlik eden yurdumuz istasyonlarından sadece ikisidir. Kurtuluş Savaşı boyunca açık kalan hattın yolcuları zaman zaman bölgedeki Alikurtlu Dede Efe<sup>2</sup> tarafından soygunlara uğramıştır. Fakat istasyon hem cepheye asker hem de yolcu taşıma görevini başarıyla yerine getirmeyi sürdürmüştür.

---

<sup>2</sup> Bozkurt ilçesine 10 km. mesafede olan *Alikurt Köyü*'nde yaşayan bu efe, Kurtuluş Savaşı'na Demirci Mehmet Efe'nin yanında 3 ay kadar savaşmış daha sonra bu bölgeye tekrar gelerek eşkıyalığa devam etmiştir (Bu bilgi, Dede Efe'nin torunu Mustafa AKIN ile yapılan röportajda elde edilmiştir).



**Harita 3: Denizli İli Bozkurt ve Çardak İlçeleri Siyasî Harita**



**Bozkurt (Hamidiye) Tren İstasyonu Binası ile Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu**

Bozkurt, Hambat (Han-âbâd) Ovası'nın batı ucunda çorak bir bozkırken, 1876-1877 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında, Balkanlar'dan göç eden Türkler tarafından 1876 yılında kurulmuş ve ismi *Hamidiye* olarak konmuştur (Harita 3). 1936 yılına kadar *Hamidiye* ismiyle anılan kasabanın bu tarihten sonra ismi *Bozkurt* olarak değiştirilmiştir. 1955 yılına kadar köy statüsünde bulunan Bozkurt, 1955 yılında bucak, 1956 yılında ise belediye olmuştur. 9 Mayıs 1990 tarihinde kabul edilen ve 20 Mayıs 1990 tarihinde yürürlüğe giren 3644 sayılı kanun ile ilçe olmuştur. Denizli'nin doğusunda, il merkezine 52 km. mesafede olan ilçede, istasyon binası, çavuş lojmanı ve amele barakası mevcuttur. Her iki bina da İzmir-Aydın ve şubeleri demir yolları kapsamında bir İngiliz firması tarafından yapılarak 1 Ekim 1889 tarihinde işletmeye açılmıştır (Onur, 1953: 50).

**Bozkurt (Hamidiye) Tren İstasyonu Binası**

Doğu-Batı istikametinde uzanan ve tek katlı olarak inşa edilmiş olan istasyon; bekleme salonu ve yazıhane kısımlarının yanı sıra hareket memurunun ikamet edebilmesi için tasarlanmış küçük bir lojmandan oluşmaktadır (Plan 1, Resim 4-6). Binanın güney ve kuzey cephesi 27.27 m., batı cephesi 8.20 m. ve doğu cephesi 4.80 m.dir. Binanın güney cephesinde lojmanın iki odası ile yazıhane ve bekleme salonunun önünü örten meyilli sundurma çatı, 0.20x0.20 m.lik 5 ayak ile taşınmakta ve 3.50 m.lik bir taşıntı yapmaktadır. Binanın üç girişi güneye, bir girişi doğuya ve bir girişi de batıya bakmaktadır. Doğudaki girişte yer alan ilk iki oda demir yolunun malzeme depoları olarak inşa edilmiştir. Birinci oda, 3.15x4.00 m., bu odaya batıdan bir kapı ile bağlanan ikinci oda, bekleme salonu ve yazıhane 3.50x4.00 m. ölçülerindedir. Bu dört odanın da kuzey ve güney duvarlarında kareye yakın dikdörtgen formlu birer pencere aydınlatmayı sağlamaktadır. Bu pencerelerin, dış cephede sınırlarını belirleyen bordürler ileri taşıntı yapacak şekilde kurgulanmıştır ve görsel hareketliliğe katkı sağlamaktadır. Pencerelerin çift kanatlı ahşap aksami orijinaldir. Yazıhanenin batısında yer alan ve birbirlerine birer kapıyla bağlanan

*Halil ÖZYİĞİT*

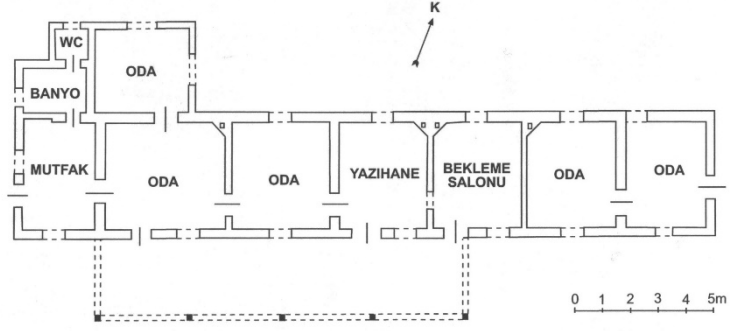
lojmanın iki odasının ölçüleri 4.00x4.00 m.dir. Yazıhanenin batısındaki ilk oda kuzey ve güneyde, ikinci oda ise güneyde bir pencereye sahiptir. İstasyonun batı ucundaki mutfak 2.90x4.15 m. ölçülerinde ve batıda bir kapı ile bir pencereye sahiptir. Mutfak, kuzeydeki kapıyla 1.60x2.40 m.lik banyoya, banyoda yine kuzey duvarındaki bir kapıyla 1.30x1.40 m.lik tuvalete bağlanmaktadır. Tuvalet ve banyonun doğusunda yer alan 3.70x3.15 m.lik odanın, aydınlatmayı sağlayan iki penceresi doğu ve kuzey duvarlarındadır.

Bekleme salonunun doğu ve batı duvarları ile yazıhanenin batısındaki odanın batı duvarı; lojmanın kuzeydeki odasının doğu ve kuzey duvarları; tuvaletin doğu, batı ve kuzey duvarları 0.25 m.lik kalınlığa sahipken binanın diğer kısımlarında duvarlar 0.40 m.dir. Beden duvarlarında kaba yonu taş kullanılmıştır. Günümüzde duvarlar çimento ve kum karışımı harç ile sıvalıdır.

Bina üst örtüsü kırma çatılı ve Marsilya tipi kiremit örtülüdür. Binanın içerisine girmemize izin verilmediği için, iç aksamı ve ahşap malzeme hakkında bir şey söylemek zordur. Yapının dış cephesi süslemeden uzak oldukça sadedir. Binanın doğuya bakan cephesinin çatı alınlığında içten kapatılmış olarak görülen yuvarlak pencereyi; batı çatı alınlıklarında ve Denizli'nin Kaklık ilçesinde yer alan Kaklık Tren İstasyonu'nun doğu ve batıya bakan cephelerinin çatı alınlıklarında içi açık olarak görmek mümkündür.

Bugün Çardak Tren İstasyonu ile buradan sorumlu görevli memur bu kısmı lojman olarak kullanmaktadır. Bir süredir istasyonun yazıhane ve bekleme salonu hizmet vermemekle birlikte, bu istasyondan binmek ve inmek isteyen yolcular yine burayı kullanmaktadır. Küçük ölçekli bir yerleşim yeri olan Bozkurt ve bağlı köyler için tek katlı istasyon binası yolcuların ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterliliktedir. Yazıhane ve bekleme salonu, kırsal yerleşimin az sayıda yolcusunun hizmet alabileceği büyüklüktedir. Hareket memurunun ve ailesinin ihtiyaçlarını karşılayacak sayıda lojman odası; kamu hizmeti için ayrılmış olan yazıhane ve bekleme salonu ile birlikte tasarlanmıştır. 5 ahşap direğin taşıdığı sundurmalı giriş, treni bekleyen yolcuları yağmur vb. tabiat olaylarına karşı korumak için işlevseldir.

**Plan 1:** Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Binası (T.C.D.D. Afyon 7. Bölge Müdürlüğü'nden, Düzenleme Halil ÖZYİĞİT)



**Resim 4:** Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Binası



Halil ÖZYİĞİT

**Resim 5: Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Binası**



**Resim 6: Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Binası**



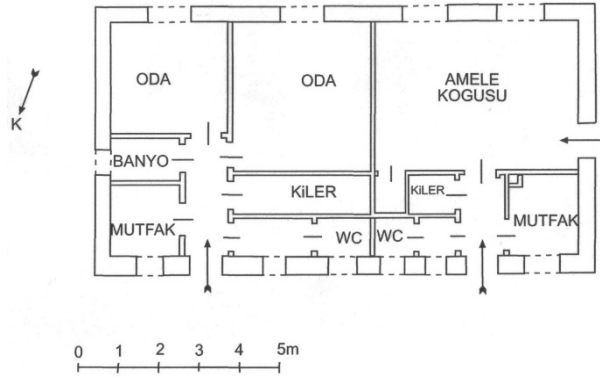
**Bozkurt (Hamidiye) Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası**

Bozkurt Tren İstasyonu'nun doğusunda yer alan bina, ameleler ve bu amelelerin çavuşunun kalabileceği bir düzenlemeye sahiptir (Plan 2, Resim 7-9). Her iki kısımda da ikamet esnasında temel ihtiyaçları karşılayacak bir düzenleme mevcuttur. Bina 7.50x14.00 m.lik dikdörtgen bir alan üzerine oturmaktadır. Her iki kısmın da girişleri kuzeydendir. Çavuş lojmanının giriş kapısı bir hole açılmakta ve bu holün doğusunda mutfak ile banyo; batısında tuvalet ile kiler yer almaktadır. Batıdan bir kapıyla hole bağlanan mutfak, 2.00x2.00 m.lik bir kare alana sahip ve kuzey cephesindeki pencere ile aydınlığı sağlanmaktadır. Aynı yönde bir kapı açıklığına sahip olan 1.20x2.00 m.lik banyonun doğu duvarında küçük bir pencere mevcuttur. Kuzeyden bir kapıyla girilen ve 3.30x3.10 m.lik güney köşedeki odanın tek penceresi güneydedir. Bu odanın batısındaki büyük oda ise 3.90x4.20 m.lik bir ölçüye ve güney duvarında bir pencereye sahiptir. Giriş holünün batısında yer alan tuvalet ve kiler 1.00x3.90 m.lik ölçülere sahiptir. Tuvaletin kuzey duvarında iki pencere vardır.

Amele koğuşunun girişi de kuzeyden ve çavuş lojmanı gibi bir hole açılmaktadır. Holün doğusunda 1.00x2.35 m.lik tuvalet ile 1.00x1.30 m.lik kiler, batısında 2.15x2.00 m.lik mutfak yer alır. Tuvalet kuzeyde iki pencere ile mutfak aynı cihette bir pencereyle aydınlatılmaktadır. Giriş holünün güney ucunda ise 6.14x4.20 m.lik amele koğuşu yer almakta ve koğuşun güney duvarında iki pencere mevcuttur. Amele koğuşunun kuzey köşesinde yer alan 0.90x1.20 m.lik kısmın işlevi, içeri girilemediği için anlaşılamamaktadır. Binanın iç duvar kalınlıkları 0.11 m., dış duvarları ise 0.50 m.dir. Moloz taş ve yer yer tuğla kullanılarak örülen duvarlar sıvasızdır. Yapı süslemeden uzak sade ve işlevseldir.

Kırma çatıyla kapatılan binanın üst örtüsü Marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır. Bozkurt Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası, kuzey-güney aksında bir duvar ile ikiye ayrılmıştır. Bu duvarın doğusunda kalan bölüm çavuş lojmanı, batısında kalan kısım amele koğuşu olarak düzenlenmiştir. Her iki bölümün ayrı ayrı düzenlenmiş olan giriş kapıları kuzey cephededir. Amele koğuşuna doğrudan açılan ikinci bir giriş, binanın batı duvarına konumlandırılmıştır. Çavuş Lojmanı ve amele koğuşu, kullananların günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği oda, mutfak, banyo ve tuvalet gibi üniteleri barındırmaktadır. Bina içerisine girmemize izin verilmemesi nedeniyle binanın iç aksamı hakkında kesin bir şeyler söylemek mümkün değildir. İstasyon binası kadar ehemmiyet verilmeden yapılan bina, artık bu türden bir hizmet vermemekle beraber terk edilmişliğin izlerini derinden yaşamaktadır.

**Plan 2:** Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası (T.C.D.D. Afyon 7. Bölge Müdürlüğü'nden, Düzenleme Halil ÖZYİĞİT)



*Halil ÖZYİĞİT*

**Resim 7:** *Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası*



**Resim 8:** *Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası*



**Resim 9:** *Denizli/Bozkurt Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası*



### **Çardak Tren İstasyonu ile Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binaları**

Maymun Dağı eteğinde kurulan bu küçük köyün halkı, hayvanlarını güneş sıcağından korumak amacıyla, evlerin ön tarafına veya yan tarafına "çardak" denilen gölgelikler yaparak önlem almışlardır. Bu küçük Türkmen köyünün hemen yanındaki kervan yolundan geçen yolcular da buraya "Çardaklı Köy" adını vermişlerdir. Bu isim yerli Türkmen halkı tarafından benimsenmiş ve böylece köyün adı Çardak olarak kalmıştır.

İdari yapılanmanın yeniden düzenlendiği Cumhuriyet döneminde küçük bir köy olan Çardak, önce Dinar'a sonra Honaz'a bağlı kalmıştır. 1958 yılında ise Denizli iline bağlanan Çardak, aynı yıl ilçe olmuştur.

Çardak Tren İstasyonu ile Çavuş ve Amele Koğuşu, İzmir-Aydın ve Şubeleri Demiryolları inşası kapsamında, imtiyazlarını elinde bulunduran bir İngiliz şirketi tarafından 1 Ekim 1889 tarihinde işletmeye açılmıştır (Onur, 1953: 50).

### **Çardak Tren İstasyonu Binası**

Tek katlı olarak inşa edilmiş olan bina, Bozkurt Tren İstasyonu'nun doğusunda, 5 km. mesafededir (Plan 3, Resim 10-14). Geniş bir "ters U" şeklinde güney cephesine sahip olan binanın, yine bir kısmı lojman, diğer kısmı yolculara hizmet binası olarak düzenlenmiştir. Yapının ilgi çekici noktalarından birisi bir bahçeye sahip olmasıdır. Kuzey cephede yer alan ve dışardan yalıtılmış bahçe, lojmanı kullanan aile için tasarlanmış olmalıdır. Lojmanda yaşayan ailenin, yaz aylarında üretim yapabileceği ve küçük çaplı sebze ihtiyaçlarını karşılayabileceği boyuttadır. Kocabaş, Kaklık (Kızılkaklık) ve Bozkurt tren istasyonlarında karşımıza çıkmayan bahçenin, kapalı mekânlarla ilişkisi plana farklı ve özgün bir katkı yapmaktadır.

30.50 m. güney ve kuzey cephesi, 23.05 m.lik doğu ve batı cephesi bulunmaktadır. Güney cephede yer alan meyilli sundurma çatı, 0.20x0.20 m.lik dört ayak ile taşınmakta ve 18.95 m.lik uzunluğa 3.28 m.lik derinliğe sahiptir. Girişi doğudan olan yazıhane 4.55x4.40 m.lik bir iç alana sahiptir ve iki penceresi güney duvarında, bir penceresi batı duvarındadır. Buradaki bir kapıdan kuzeydeki 4.55x4.20 m.lik iç odaya geçilmektedir. Odanın batı duvarında bir penceresi mevcuttur. Bu odanın kuzeyinde 1.60x1.50 m.lik tuvalet, 2.80x3.50 m.lik bir başka oda bulunmaktadır. Bu iki odanın da kuzeye bakan birer pencereleri vardır. Tuvaletin kuzeyinde ise bahçeden bu kısımlara girişi sağlayan bir kapı bulunmaktadır. Güneyden bir kapıyla girilen bekleme salonu 4.70x4.55 m., doğusundaki oda, 3.20x4.70 m.lik ölçülere sahiptir ve iki odanın pencereleri kuzey ve güney cephelere bakmaktadır. Bekleme salonu aynı zamanda bir kapıyla batıdaki odaya bağlantı yapmaktadır.

Güneyden bir kapıyla ortadaki lojman kısmının "L" yapan, 3.60x2.00 m.lik holüne girilmektedir. Holün doğusundaki iç içe iki odadan ilki 3.25x3.30 m.lik iç mekâna sahiptir ve aynı zamanda 1.30x1.10 m.lik bir banyo kuzey duvarına gömülü olarak mevcuttur. Buradan geçilen ikinci oda 4.60x4.70 m.lik ölçüye ve kuzeyde bir,

güneyde iki adet pencereye sahiptir. "L" şeklindeki holden geçilen mutfak 3.60x4.50 m.lik ölçülere ve batı duvarında bir pencereye sahiptir. Buradan 4.10x4.50 m.lik fırın kısmına geçilmektedir. Kuzey penceresine sahip olan bu kısım aynı zamanda 1.65x2.30 m.lik bir tuvalet ile bağlantı yapmaktadır. Fırının batı duvarında bahçeyle irtibatını sağlayan bir kapı mevcuttur.

İstasyonun en doğu ucunda yer alan kısım, batıdan bir kapıyla girilen 1.50x3.90 m.lik bir hole açılmaktadır. Holün doğusundaki oda 2.90x3.90 m.lik ölçülere sahip ve doğu cephesinde bir pencere vardır. Holün kuzeyinden 3.90x4.55 m.lik mutfağa girilmekte ve mutfağın doğu cephesinde bir pencere mevcuttur. Mutfak bir kapıyla bahçeye açılırken kuzeyden iki ayrı kapıyla banyo ve tuvalete açılmaktadır. Banyo 1.50x1.50 m.lik,, tuvalet 1.50x1.20 m.lik alanlara sahiptir ve kuzeyde birer pencereye sahiptirler.

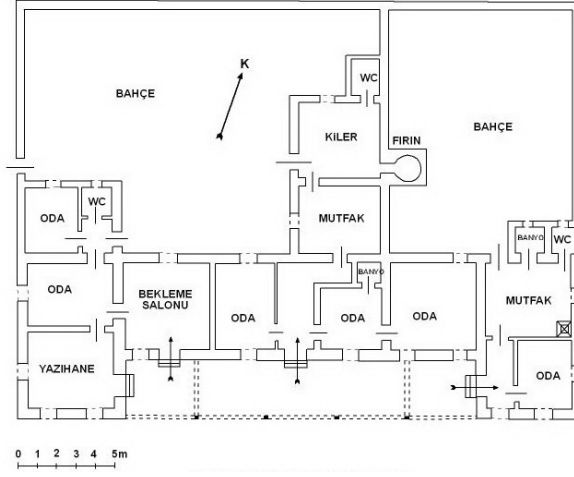
İstasyon binasının batısında yer alan tuvaletin batı duvarı; bekleme salonunun doğusundaki ikinci odanın batı, kuzey duvarı ve tuvaletin batı duvarı; bu kısmın kuzeyinde yer alan tuvaletin batı ve kuzey duvarı; en batıdaki odanın kuzeyindeki tuvalet ile banyonun doğu, batı ve kuzeyindeki duvarları 0.25 m.lik kalınlığa sahiptir. En batıdaki odanın doğu duvarı 0.30 m.lik kalınlığa sahipken istasyonun diğer duvarları 0.60 m.lik kalınlığa sahiptir. Kaba yonu taşın kullanıldığı beden duvarları günümüzde çimento ve kum karışımı harç ile sıvalıdır.

Kırma çatılı bina Marsilya tipi kiremit örtüsüne sahiptir. Binanın içinde ve dışında sanat tarihi açısından ele alınabilecek herhangi bir süsleme unsuruna rastlanılmamıştır. İstasyonun bazı odalarına, tesadüf edilen bir başka görevli sayesinde girilebilmiştir. Fakat kendisinde anahtarların çoğu olmadığı için sadece bekleme salonunun doğusundaki odaya ve hole girilebilmiştir. Bugün işletmeye açık olan istasyonun yazıhane ve bekleme salonu dışında kalan kısımları kullanılmamaktadır.

Çardak istasyon binası, Bozkurt örneğinde olduğu gibi tek katlı ve işlevseldir. Yapının köşelerinde yer alan oda ve yazıhane, kütle olarak ileriye taşırılmış ve bu suretle cephesi hareketlendirilmiştir. İleri taşırılan bu bölüm sayesinde, istasyonu kullanan yolcuların yağmur vb. tabiat olaylarından korunması için bir alan yaratılmıştır. Yapı, Çardak İlçesi ve bağlı köylerde yaşayan düşük sayıdaki nüfusun ulaşım ihtiyaçlarını karşılayacak ve ticaret yapmasına yetecek boyutlardadır. İstasyonda çalışan memur ve ailesinin barınması için gerekli bir evin üniteleri olan, odalar, mutfak, kiler ve tuvaleti bünyesinde bulundurmaktadır. Han-âbâd ovasında üretilen tarım ürünlerinin yüklenmesi ve Anadolu'nun iç kısımlarına ya da liman kenti İzmir'e ulaştırılması için uygun bir konumdadır.



**Plan 3:** Denizli/Çardak Tren İstasyonu Binası (T.C.D.D. Afyon 7. Bölge Müdürlüğü'nden, Düzenleme Halil ÖZYİĞİT)



**Resim 10:** Denizli/Çardak Tren İstasyonu Binası



*Halil ÖZYİĞİT*

**Resim 11:** *Denizli/Çardak Tren İstasyonu Binası*



**Resim 12:** *Denizli/Çardak Tren İstasyonu Binası (Bekleme Salonunun Doğusundaki Oda)*



**Resim 13:** *Denizli/Çardak Tren İstasyonu*



Resim 14: Denizli/Çardak Tren İstasyonu



#### Çardak Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası

İstasyon binasının 30 m. kadar batısında kalan bina, dıştan 18.20 m. doğu-batı cephesi, 15.00 m.lik kuzey-güney cephesi ölçülerine sahiptir (Plan 4, Resim 15,16). Güneyden girişe sahip olan batıdaki birinci oda, birer kapıyla art arda üç odayla bağlantı yapmaktadır. Birinci oda 5.20x4.55 m.lik bir ölçüye sahiptir ve iki penceresi de batıya bakmaktadır. İkinci oda 4.25x4.55 m.lik ölçülere ve batı duvarında bir pencereye sahiptir. Üçüncü ve dördüncü odalar 3.00x4.55 m.lik ölçülere ve batıda aydınlatmayı sağlayan birer pencereleri bulunmaktadır. Kuzey-batıdaki odanın bahçeyle bağlantısını sağlayan doğuda bir kapısı vardır.

Yine güneyden bir girişle sağlanan diğer kısım ise 8.80x5.20m.lik ölçülere sahiptir ve güney duvarında iki pencere ve kuzeydeki odaya bakan bir diğer penceresi vardır. Bu odadan girilen ikinci odanın ölçüleri ise 8.80x4.25 m.dir.

Binanın doğu duvarından bir kapıyla girilen bahçede, kuzey duvarına yaslanan 1.00x1.90 m.lik fırın ile 1.20x1.50 m.lik ölçülere sahip tuvalet bulunmaktadır.

Bina kırma çatılı ve Marsilya tipi kiremit ile kaplıdır. Ahşap malzeme büyük oranda özgünlüğünü kaybetmiştir. Kapıların ve pencerelerin lento taşının üzerinde yer alan tuğladan basık boşaltma kemerleri yapının bir diğer özelliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı kemer olgusunun sıvanmadan önce Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonlarının pencere ve kapı lento taşlarının üzerinde yer aldığını görgü tanıkları ifade etmektedirler. Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonlarıyla aynı yıl içerisinde işletmeye açılan, Kaklık ve Kocabaş Tren İstasyonlarının pencere alınlıklarında benzer kemer formu görülmektedir (Resim 17-22). Yapının beden duvarlarında kaba yonu taş malzeme kullanımı dikkati çekmektedir. Beden duvarlarına kabartma derzli kesme taş örgü görünümünde sıva uygulanmıştır.

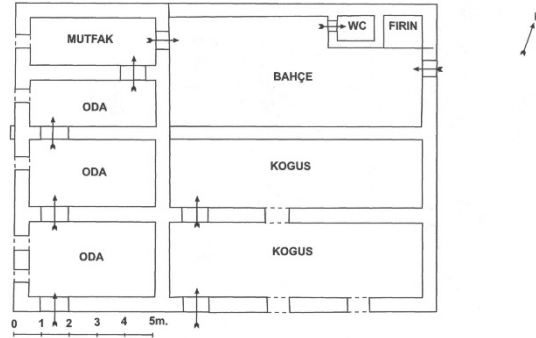
Dışa taşıntı yapan kapı ve pencere bordürleri ile üzerlerine konumlandırılmış olan basık tuğla kemerleri estetik küçük dokunuşlar olarak göze çarpmaktadır.

Halil ÖZYİĞİT

Çardak çavuş lojmanı ve amele koğuşunun köşelerinde uygulanan şaşırtmalı köşe taşlarının bosajlı olduğu gözlemlenmektedir. Bina, sanat tarihi açısından ele alınabilecek herhangi bir süsleme unsurunu barındırmamaktadır.

Çavuş lojmanı ve amele koğuşu plan olarak kullananların ihtiyaçlarını karşılayacak bir düzenlemeye sahiptir. Kuzey-güney aksında bir duvar ile ikiye ayrılmış olan yapı, her iki bölümün ortak kullanabildiği bir bahçeye sahiptir. Bu yönüyle Bozkurt Çavuş Lojmanı ve Amele koğuşundan ayrılmaktadır. Her iki ilçedeki tren istasyonu, günümüzde T.C.D.D. Afyon 7. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak hizmet vermektedir.

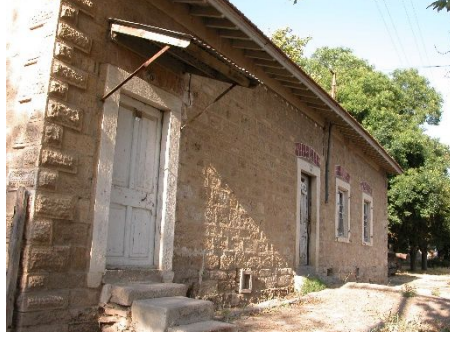
**Plan 4:** Denizli/Çardak Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Çavuş Koğuşu Binası (T.C.D.D. Afyon 7. Bölge Müdürlüğü'nden, Düzenleme Halil ÖZYİĞİT)



**Resim 15:** Denizli/Çardak Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası



**Resim 16:** *Denizli/Çardak Tren İstasyonu Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası*



**Resim 17:** *Denizli/Kaklık (Kızılkaklık) Tren İstasyonu Binası*



**Resim 18:** *Denizli/Kaklık (Kızılkaklık) Tren İstasyonu Binası*



Halil ÖZYİĞİT

**Resim 19:** Denizli/Denizli/Kaklık (Kızılkaklık) Tren İstasyonu Binası



**Resim 20:** Denizli/Kocabaş Tren İstasyonu Binası



**Resim 21:** Denizli/Kocabaş Tren İstasyonu Binası



**Resim 22:** *Denizli/Kocabaş Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası*



#### ***Karşılaştırma ve Değerlendirme***

Osmanlı coğrafyasında demiryolu şebekesi inşası ve işletmeciliği, Batılı devletlerin askerî ve siyasî etkinlikleri paralelinde gelişmiştir. Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımı ve işletmeciliğinde farklı ülke isimlerine rastlamak mümkündür. Avrupa topraklarında Avusturya'nın, Anadolu topraklarında ağırlıklı olarak Almanya'nın, Batı Anadolu'da İngiltere'nin, Suriye taraflarında ise Fransa'nın hâkim olduğu söylenebilir. Rusya ise Osmanlı Devleti ile sınırları boyunca inşa edilecek demiryolu hatları ile ilgilenmiştir (Akan, 2010: 13-14; Hülâgü, 2010: 31). Osmanlı Devleti'nde demiryolu mimarisinin ilk örnekleri İngiliz şirketleri tarafından ortaya konulmuştur.

İngilizlerin Batı Anadolu'da yapmış olduğu istasyon binalarında, İzmir-Kasaba hattı üzerindeki Basmene İstasyonu hariç, İngiliz mimarisi etkisinde benzer tipte plan şemaları ve cephe tasarımları görülmektedir. İki katlı ana kütle, taş-tuğla alması örgü, ahşap dikmeler üzerine geniş açıklıklı çatı ile örtülmüş peron bölümü ve tek katlı bağlantı kütleleri ortak mimari özellikler olarak tanımlanabilir. İzmir Basmene İstasyon Binası'nın peron bölümünde görülen çift sundurma Türkiye'de bu tarzdaki ilk örnektir. Yapı, bu özelliği açısından 1860-1890 yılları arasında inşa edilen istasyon binalarıyla benzerlik gösterir. Alsancak Tren İstasyonu Binası, Avrupa Klasisizmi etkisinde olmakla birlikte, İngiliz tren istasyon binalarını hatırlatır (Kösebay, Erkan, 2007: 120; Ertem ve Şenyiğit, 2011: 40-41). Çardak ve Bozkurt Tren İstasyonları ise bu yapılara kıyasla son derece sadedir. Binaların, simetrik olmayan düzenlemeye sahip planları göze çarpmaktadır. Tek katlı, kâgir, girişin sundurma ile vurgulandığı, süslemeden uzak küçük ölçekli işlevselliği önemsendiği yapı tipleridir. Kapı ve pencere aksamında kullanılan ahşap malzemeler özgün gözükmektedir.

İzmir-Aydın ve Şubeleri Demiryolları kapsamında taşrada inşa edilen istasyon binaları tek katlı ve kâgir yapılardır. Bu özelliğin, Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonu Binaları'nda tekrar ettiğini görmekteyiz. Bozkurt ve Çardak İstasyon Binaları'nın bugün çimento ve kum karışımı harç ile sıvalı olması nedeniyle inşa

malzemesi hakkında kesin bir şey söylemek zordur. Ancak, binaların sıvasız halini bilenler, Çardak Amele Koğuşu'nun kaba yonu taşına benzer malzemeyi tarif etmektedirler. Yolcu bekleme salonu, bilet gişesi, istasyon şefi lojmanı gibi birimleri barındıran bu yapıların inşasında, ağırlıklı olarak kâgir sistemin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Anadolu Demiryolu Hattı'nda yer alan Feneryolu, Göztepe, Suadiye, Tavşancıl, Hereke gibi istasyonlar, kâgir inşa sistemleri açısından benzerdir (Kösebay, Erkan, 2007: 74, 79, 85). Denizli'nin Sarayköy İstasyon Binası ve İzmir'in Buca İstasyon Binası'nda doğal kesme taş kaplama yer alırken, İzmir'in Cumaovası-Şirinyer yerleşkelerinde poligonal taş kaplama görülmektedir. Uşak ilinde yer alan istasyon binalarında yine düzgün kesme taş işçilik görülmektedir (Gürsoy, 2016: 60). İç duvarları yığma kâgir olarak inşa edilen istasyon yapılarında, üst örtü bağdadi çita üzerine sıvalı olarak (Denizli-Üzerlik) ya da pasalı ahşap tavan (İzmir/Selçuk-Kozpınar) olarak yapılmıştır (Ekizoğlu, 2012: 235, 242-244).

İzmir-Aydın Hattı'nda yer alan yerleşkelerde geniş sundurmalar önemli mimari uygulamalar arasındadır. Bozkurt Tren İstasyon Binası giriş cephesinde, meyilli bir çatı ve ahşap direklerle desteklenen sundurma bulunmaktadır. Aynı hat üzerinde, girişin sundurma ile düzenlendiği diğer istasyon binası örneklerini ise Kaklık (Kızılkaklık), Goncalı ve Kocabaş'ta görmekteyiz. Bölgeye yakın Uşak Güneyköy İstasyonu Lojman Binası giriş cephesinde de, benzer bir sundurma düzenlemesi bulunmaktadır (Gürsoy, 2016: 73). İzmir-Kasaba hattında yer alan Basmane Tren İstasyonu Binası, kubbe biçimli çift sundurma uygulaması ile hat üzerindeki diğer istasyonlardan ayrılır (Ertem ve Şenyiğit, 2011: 41). Haydarpaşa-Pendik Hattı'nda yer alan, günümüze mevcut olmayan Fenerbahçe Tren İstasyonu Binası'nın dört tarafını çevreleyen ahşap sundurma ise farklı bir uygulama olarak göze çarpmaktadır (Kösebay, Erkan, 2007: 75-76).

Çardak Tren İstasyonu Binası'nda giriş aksı, cepheden içeriye çekilerek hareketlendirilmiş ve dışarıda bekleyen yolculara korunaklı bir alan oluşturulmuştur. Benzer bir alan, Bozkurt ve Kaklık (Kızılkaklık) Tren İstasyonu Binaları'nda, güney cepheyi neredeyse tamamen kaplayan sundurma ile sağlanmıştır. İzmir-Aydın hattında yer alan diğer istasyon binaları gibi, Bozkurt ve Çardak İstasyon Binaları'nın giriş cepheleri de tren hattına paralel, raylardan belirli bir yükseklikte ve düz bir zeminde inşa edilmiştir.

Çardak ve Bozkurt Tren İstasyonları, kırma çatılı ve Marsilya tipi kiremit ile örtülüdür. Her iki binanın kiremit ve örtü sistemlerini, Denizli il sınırları içindeki istasyon binaları dışında, Uşak ilinde yer alan istasyon binalarında da görmekteyiz (Gürsoy, 2016: 61). Kırma çatılı örtü sisteminin Anadolu'daki diğer örnekleri arasında Kars-Sarıkamış Hattı'ndaki Selim, Çatak Köyü İstasyon Binası; İzmit-Ankara güzergâhında yer alan Osmaneli, Sapanca İstasyon Binaları sayılabilir. Bununla birlikte, çeşitli tren istasyonlarında farklı çatı sistemleri de görülmektedir. Göztepe Tren İstasyonu'nda orta mekân yükseltilmiş tekne tonoz ile örtülmüş, yan mekânlar ise beşik çatı ile kapatılmıştır (Kösebay, Erkan, 2007: 80, 130).



İzmir-Aydın hattında yer alan istasyon binalarında görülen pencere ve kapı gibi cephe açıklıkları üzerinde tuğladan hafifletme kemerleri, hattın bir başka karakteristik mimari uygulamasıdır. Farklı tren istasyonu binalarında, bu uygulamanın bir takım değişikliklere uğradığını görmekteyiz. Örneğin, Adapazarı ve Bilecik Tren İstasyonları'nda zemin kat kapılarının sövelerinde taş sıraları belirtilmiş, lentoları ise basık kemerli yapılmıştır. Kilit taşları vurgulanmıştır. Bu yapılarda kat silmeleri de belirgin şekilde görülmektedir (Kösebay, Erkan, 2007: 131). Eski Ankara İstasyon Binası'nın ve Konya Garı'nın zemin kat pencerelerinde basık kemer tercih edilirken, Adana İstasyon Binası pencerelerinde sivri kemer, İzmir Basmane Tren İstasyonu'nda yuvarlak taş kemerler göze çarpmaktadır. Haydarpaşa Tren İstasyonu ise her katta farklılaşan kemer uygulamalarına sahiptir (Başar, Erdoğan, 2009: 33, 35-36; Yavuz, 2002: 406).

İzmir-Aydın hattında yer alan istasyon binaları işleve yönelik inşa edildiklerinden, sanat tarihi açısından ele alınabilecek süsleme örneklerine hemen hemen hiç rastlamamaktayız. Cephelerde, pencere ve kapı bordürlerinin ileri taşırılması, köşelerdeki şaşırtmalı bosajlı taş uygulaması, doğu ve batıya bakan dar cephelerdeki yuvarlak gözlü pencereler küçük plastik dokunuşlar olarak göze çarpmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen Medine, Şam, İzmit, Halep, Edirne Gar Binaları, Sirkeci Gar Binası'nda görülen ve Avrupa'da Wunstorf, Bielitz, Hannover ve Düsseldorf gibi pek çok istasyon binalarındaki simetrik planlı tasarımın etkisindedir (Yavuz, 2009: 833). Alman mimar ve mühendislerin inşa ettiği yapılar, ekonomik koşullara bağlı olarak dar bütçeler ile gerçekleştirilmiş ve Anadolu Hattı'nda tip projeler uygulanmıştır (Yavuz, 2008: 299-300; Ertem ve Şenyiğit, 2011: 41). *Anadolu Demiryolu Şirketi (Societe de Chemins de fer de Ottomane du Anatolie-C.F.O.A)* tarafından inşa edilen yolcu binalarında tip proje uygulaması görülmektedir. Bu şirketin 1.sınıf tip proje olarak inşa ettiği istasyon yapıları arasında, Ankara Tren İstasyonu Yolcu Binası (1889), Eskişehir Tren İstasyonu Yolcu Binası (1889) ve Konya Tren İstasyonu Yolcu Binası (1895) yer almaktadır. *Anadolu Demiryolu Şirketi* tarafından 2.sınıf tip proje olarak tasarlanan yolcu binaları, Alayund İstasyonu (1894), Bilecik İstasyonu (1894), Adapazarı İstasyonu (1889), Kırklareli İstasyonu (1910) ve Babaeski İstasyonu (1910) olarak sıralanabilir (Özgencil, Yıldırım, 2012: 76-77). Güneydoğu Anadolu sınırında yer alan istasyon yapılarında ise farklı bir plan tipi görülür. "Block Han/Tip Blok Han" olarak adlandırılan bu tipin uygulanmasında, demiryolu hattının çizdiği sınırın özel durumunun temel etken olduğu düşünülmektedir. Blok han tipinde inşa edilen istasyon binalarının ortak özelliği avlulu plan tipinde olmasıdır. Bu yapılar arasında Akçakale Yolcu Binası'nda görülen birbiri ile ilişkili iki avlu uygulaması Blok han tipli yapılar içerisinde özgün bir tasarımdır (Özgencil, Yıldırım, 2012: 85, 90). İzmir Alsancak Tren İstasyonu Binası ise iki yönden hizmet veren, özgün bir plan şemasına sahiptir. Çardak Tren İstasyonu'nun, kuzeyinde yer alan bahçe, hattın diğer istasyon binası planlarına göre farklı bir uygulamadır.

*Bağdat-Halep-Nusaybin Şirketi -B.A.N.P. (Societe d'exploitation des Chemins de Fer Bozanti Alep Nissibine)* hattı tipolojisi, kültürel bir aidiyet ve etnik bir çerçeve içine değerlendirilmekle birlikte; *Anadolu Demiryolu Şirketi* tipolojisi ise kültürel ve etnik bir temele oturtulmamaktadır. Bu projeler, Alman devletinin askerî gücünü yansıtır tarzda üretimler olarak değerlendirilmektedir (Özgencil, Yıldırım, 2012: 91). Bağdat demiryolu üzerinde inşâ edilmiş istasyon binalarının tasarım ve üslupları, İngiliz ve Fransızların Ege Bölgesi'nde, Rusların Kuzeydoğu'da yaptığı istasyon binalarından farklıdır. Bu yapılar Almanya'daki ilk örnekleri ile daha fazla benzerlik içerisindedir. Almanlar tarafından Çukurova Bölgesi'nde inşa edilen istasyon binalarında, Osmanlı klasik mimarisinin karakteristiği olan sivri kemerler görülmektedir (Yavuz, 2016: 228). İzmir-Aydın hattı ise İngiliz mimarisi etkisinde gelişim göstermiş, klasik bir mimari anlayış çerçevesinde şekillenmiştir.

Bozkurt ve Çardak İstasyon Binaları kısaca kendileri arasında karşılaştırılacak olursak, her iki bina da form olarak birbirlerinden farklı ölçülerde inşa edilmekle birlikte, mimarî, inşa malzemesi, işlevsellik, sadelik ve süsleme olarak benzer özellikleri taşımaktadır. Doğu-batı yönünde uzanan ve simetrik olmayan bir plana sahip istasyonların, güneyden sağlanan girişleri ortak özellikleri olarak söylenebilir. Bozkurt Tren İstasyonu Binası daha küçük ölçülerde bir özellik gösterirken; Çardak Tren İstasyonu Binası daha geniş bir alana oturan ve enlemesine de genişleyen bir plân hüviyetindedir.

Çardak ve Bozkurt Çavuş Lojmanı ile Amele Koğuşu Binaları da benzer ve farklı özellikleri bünyelerinde barındırmaktadırlar. Bu iki komşu ilçeden Çardak'ın Çavuş Lojmanı ile Amele Koğuşu Binası'nın beden duvarlarında kaba yonu taş kullanılırken, Bozkurt'ta moloz taş örgüsü kullanılmıştır. Bozkurt Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu Binası sıvasızken, Çardak'ta kabartma derzli kesme taş örgü görünümünde sıva uygulanmıştır. Her iki çavuş lojmanı ve ameale koğuşu belli bir plân birlikteliği göstermemekle birlikte, işleviş olarak, ameale ağası ve amealelerin yatacakları kısımlar olarak ikiye ayrılmışlardır. Bozkurt'ta her iki kısım için ayrı ve eşit dağılım görülürken, Çardak'ta fırın ve tuvalet ortak kullanıma dönüşmüştür. Bozkurt Amele Koğuşu gibi, Çardak Amele Koğuşu da kuzey-güney cihetinde bir gelişme gösterir. Çardak'ta girişler güneyden sağlanırken, Bozkurt'ta kuzeyden verilmiştir. Bozkurt Amele koğuşu, Çardak'a göre daha fazla pencereyle aydınlatılmıştır. Bozkurt Amele Koğuşu inşa malzemesi bakımından daha itinasız bir işçilik gösterirken, Çardak'ta biraz daha önem kazanmıştır. Çardak Amele Koğuşu'ndaki tuğla basık kemerleri, bu hatta Denizli merkeze doğru yönelen Kaklık (Kızılkaklık) ile Kocabaş İstasyon Binaları'nın kapı ve pencerelerinin üstlerinde de görülmektedir. Dışa taşıntı yapan kapı ve pencere bordürleri ile üzerlerine konumlandırılmış olan basık tuğla kemerleri küçük estetik yaklaşımlar olarak göze çarpmaktadır. Hem Bozkurt hem de Çardak Çavuş ve Ameale Koğuşları süslemeden oldukça uzak son derece sade ve işleve dönük yapılarıdır. Çardak Çavuş Lojmanı ve Amele Koğuşu'nun köşelerinde yer alan şaşırtmalı köşe taşlarının bosajlı olması ise özellikle hat üzerindeki istasyon yapılarında sıkça karşımıza çıkan bir uygulamadır. Aynı zamanda, Uşak il sınırları

içinde kalan Uşak/Merkez, Eşme, Ahmetler, İnay, Ovaköy, Kapaklar, Banaz ve Oturak İstasyon Binaları'nda aynı şaşırtmalı köşe taşlarının bosajlı formunu görmek mümkündür (Gürsoy, 2016: 76,82,85-86,90,94,102,108, 113).

Bozkurt ve Çardak ilçe merkezleri ve bağlı köylerinde, bu iki istasyon binası dışında Osmanlı dönemine tarihlenen kamu yapısı örnekleri bulunmamaktadır. Genelde taş temel üzerine inşa edilen kerpiç duvarlı (yığma kerpiç, hımış ve bağdadî duvar örgü tekniklerinin görüldüğü), iki katlı, saman+kireç+toprak karışumlu sıvanın uygulandığı sivil mimarlık örnekleri ile Bozkurt ve Çardak İstasyon Binaları'nın benzer bir etkileşiminden söz etmek pek mümkün değildir.

Demiryolu hattı boyunca inşa edilen istasyon ve bağlı binalarda, inşaatı alan imtiyazlı Avrupa ülkelerin mimarlarının yaklaşımı çerçevesinde, batı anlayışında bir mimariden söz edilebilir (Yavuz, 2008: 300). Demiryolu hatları üzerinde yer alan yolcu binaları tasarlanırken, buldukları coğrafyanın ticari ve askeri şartları göz önünde bulundurulmuştur. İstasyon binalarının, yolcu binası, depo, hangar ve lojman yapılarının plan ve projelendirilmesinde asker ve mal taşıma kapasiteleri temel belirleyici etken olmuştur (Özgencil, Yıldırım, 2012: 75).

### **Sonuç**

Her iki İstasyonda da hizmet kısımları ve hareket memurunun ikameti birlikte düşünülmüştür. Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonu Binalarının ortak özelliği amele barakalarına göre oldukça iyi korunmuş olmalarıdır. Sağlıklarını sürekli hizmet vermelerine de bağlamak mümkündür. İşletmeye açılışlarını aynı tarih içinde bulduğumuz bu iki istasyonun plân ve yapım malzemesi olarak birbirinden çok da uzak olmayan özellikler sergilemesi doğaldır. Hizmetin şekli binaların plân, malzeme ve teknik sistemleri üzerinde doğrudan etkili olmuştur. *İzmir-Aydın ve Şubeleri* hattı içinde kalan diğer taşra istasyon binaları ile Bozkurt ve Çardak İstasyon Binaları arasında plan, inşa malzemesi ve işlevsellik benzerliği ön plandadır. Çardak Tren İstasyon Binası ise sahip olduğu geniş avlusu ile farklılaşmaktadır. Bozkurt ve Çardak İstasyonlarına oldukça yakın konumda bulunan, açılışları 1 Ekim 1889 tarihine verilen Kızılkaklık (Kaklık) ve Kocabaş İstasyonlarının da cephe ve iç mekân biçimlenmesi açısından benzer özellikler sergilemesi, bu tür küçük istasyonların ortak özellikleri olarak yansımaktadır. Bozkurt ve Çardak İstasyon Binaları yolcuların ulaşımına, ticarî malın vagonlara yüklenmesine ve boşaltılmasına uygun bir coğrafi konumda; simetrik olmayan planda, tek katlı, kırma çatılı, süslemeden uzak ve işlevseldir.

Bozkurt ve Çardak tren istasyonu ve bağlı binaları, inşa eden şirketin menşei, hizmet verdiği coğrafyanın nüfus miktarı ve ticari mal üretim kapasitesi bağlamında üretilmiş yapılar olarak değerlendirmek doğru bir yaklaşım olacaktır.

### **Kaynakça**

Akalan, A., O. (2010). "Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Akarabulut, Y. (1997). "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 163-187.

Atila, N. (2002). *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir.

Başar, M. E., Erdoğan, H. A. (2009), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", *Selçuk Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C:24, S:3, Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Konya, 29-44.

Çolak, F. (2013). "Atatürk Döneminde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, 8/2, 345-364.

Demirarslan, D. (2015). "Batılılaşma / Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları", *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, 1635-1649.

Ekizoğlu, G. (2012). "Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir- Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Erten, E., Şenyiğit, Ö. (2011), "Adana- Mersin Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi", *Çukurova Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Haziran, 26/1, 38-55.

Gümüş, M. (2011). " 1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu*, 10, 151-194.

Gürel, Z. (1989). *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.

Hülagü M. (2010). "Cumhuriyet Öncesi Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 25-45.

İnceoğlu, N. (2000). *Geleneksel Türk Mimarisi*, Denizli, Tasarım Yayın Grubu, İstanbul.

Kösebay, Erkan, Y. (2007). "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Müderrişoğlu, A. (1998). *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, Kastaş Yayınları, Ankara.

Onur, A. (1953). *Türk Demiryolları Tarihi ( 1860-1953)*, T.C. M.S.V. Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları, Ankara.

Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları- Yapısal Ekonomik Sorunlar ( 1918-1920)*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Özgencil, Yıldırım, S. (2012). "Anadolu Ve Bağdat-C.F.O.A ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler", *Beşkent University Journal of Science and Engineering*, 5/1-2, 66-93.

Öztürk, İ. (2009). "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Satan, A. (2004). "Cumhuriyet ve Demiryolları", *Raillife*, Mayıs 2004, 50-54.

Soy, H., B. (2000). "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması", *Yeni Türkiye*, 31, 309-316.

Yavuz, M. (2001). "19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Alman Mimarların Yaptıkları Mimari Eserler", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Yavuz, M. (2002). "Osmanlı'da Alman Mimarlar ve Eserleri", *Türkler Ansiklopedisi* içinde, Cilt 15, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 400-411.

Yavuz, M. (2008). Uluçam Armağanı. (Ed. A. Boran, O. Aytekin ve M. Top), *Anadolu-Bağdat Demiryollarının Yapımında Görev Alan Mimar ve Mühendisler*, Van Çevre ve Kültür Derneği Yayınları, Ankara, 299-311.

Yavuz, M., Tavukçu A. Y. (2014), "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (II) Yol Yapıları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7/34, 557-567.

Yavuz, M. (2016). "Bağdat Demiryolu Mimarisi" (Hochbauten der Bagdadbahn)", *Die Bagdadbahn-Ein Umriss deutsch-türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge*, (M. Florian Hertsch/Mutlu Er (Hrsg.), Hamburg 2016, Verlag Dr. Kovaç, , s. 217-228.

Yıldız, C., M. (2004). "Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış", *EKEV Dergisi*, 18, 1-14.

## Extended Abstract

### Introduction

The railways have important duties in terms of transportation in the last century of the Ottoman State during the wars. It provides important contributions to the development of the commercial and social life of the Turkish society. In this case, it can be said that the economic and social development in the cities with railway network has reached to a higher level than the other cities. A similar contribution of railroads, at least to economic and social change, would not be wrong to sample for the Denizli province. In this context, two small scale witnesses of the

railway network located on the historical Anatolian trade route, Bozkurt and Cardak Railway Stations and connected buildings.

#### **Method**

Only Çardak Station Building is actively serving today between the station buildings located at the center of Bozkurt and Çardak districts to the east of Denizli province. The plans that were provided from T.C.D.D Afyonkarahisar Province 7th Regional Directorate were checked by taking remeasurements. Both station buildings and wards were examined and photographed on site. The Bozkurt Train Station Building is used as a lodging by the station officer, apart from the actual function of the building. We were not able to conduct a detailed examination because we were not given the necessary permissions to enter the building. Information about the current situation was obtained from the station officer verbally. During the necessary examinations, there were no problems in the Çardak Train Station Building and the working ward. Books, articles and theses related to the subject were consulted for knowledge about the province.

#### **Result and Discussion**

In both stations service parts and the resident of the movement officer are considered together. The common feature of the railway station buildings is that they are well preserved compared to their working barracks. It is also possible to connect their robustness to their continuous service. Bozkurt Train Station Building has an inclined roof with a wooden porch. In the Çardak Train Station Building, the entrance axis is moved from the front to the inside. Even though both buildings one storey they were built in different dimensions. The buildings generally have the same features in terms of architectural technique, material and decoration. The station buildings are located in east-west direction while the entrances are south. Bozkurt Station shows a feature with a smaller longitudinal dimension; Çardak Station is located on a wider area and expanding to the widthwise plan. The garden, which is not seen at Bozkurt Train Station, is seen at the Çardak Train Station. Both railway station buildings are single storey, covered with gable roof and marcil tile. Although it is difficult to say a definite thing about the building material because the walls of both station buildings are plastered today, those who know the authentic aspect of the building describe the rusticated material of the Çardak Operation Ward. Both buildings are extremely unadorned. The functionality of the buildings is more important than the decoration. Wooden materials used in door and window fittings are original.

Although they don't present a unity on their plannings the sergeant's lodgings and workers' wards have been functionally divided into two parts as bedding rooms for master worker and other workers. In Bozkurt, a separate and equal distribution is seen for both parts, while Çardak, the oven and toilet have been converted into common usage. Just like Bozkurt Sergeant Lodge and Worker Ward, the Çardak Sergeant Lodge and the Worker Ward located in north-south direction. Entrance in Çardak is from south and in Bozkurt is from north. The Bozkurt Sergeant

Lodge and the Worker ward are illuminated by more windows than the Çardak. While Bozkurt Sergeant Lodge and Worker Ward showed less labor-intensive workmanship, it became more important in Çardak. Similar examples of Çardak Sergeant Lodge and the brick plastered arches in the Worker Ward are visible on the tops of the doors and windows of Kaklık Station Building and Kocabaş Station Building, which are heading towards Denizli center. Both the Bozkurt and the Çardak Sergeant Lodges and Worker Wards are built in a very simple way, unadorned. The projected door and window frames and the surbased brick arches which are positioned above them, are striking as aesthetic little touches. The application of the rusticated cornerstones applied at the corners of the Çardak sergeants' building and the ward of the workers are similar to the public buildings of the period.

Kaklık (Kızılkaklık) and Kocabaş Train Stations Building, which are located on the line of İzmir-Aydın and Branches and opened in October 1889, also presents similar form features, thus this shows that there is a similar plan practice for such small stations. It can be seen that they were loyal to single storied, east-west oriented, hip roof covered and built with straight cut stone building style with, which does not change much in accordance with topography.