

Öz

Çeşitli nedenlerle kullanım dışı kalarak işlevini yitiren yapıların korunması genellikle günümüz koşullarına adapte edilmesiyle mümkün olmaktadır. Mimari mirasın önemli bir parçasını oluşturan demiryolu yapıları hat güzergâhlarının değişmesi, demiryolu teknolojisindeki ilerlemeler, mevcut yapıların günümüz ihtiyaçlarına cevap verememesi gibi nedenlerle kullanım dışı kalmaktadır. Özellikle hizmet dışı kalan demiryolu hatları üzerinde yer alan istasyon yapılarının kullanımının da terk edilmesiyle yapılar korunmasız kalmaktadır. Türkiye’deki demiryolu hatları üzerinde çok sayıda yapı inşa edilmiştir. Ancak bu yapılardan sadece önemli merkezlerde yer alan garlar ile ilgili koruma çalışmaları yapılmaktadır. Özellikle ara istasyon konumundaki noktalarda bulunan yapılar için kapsamlı koruma çalışmalarına ihtiyaç vardır. Bu çalışma ile hizmet dışı kalan Kırklareli-Büyükmandıra Demiryolu Hattı üzerindeki Babaeski ve Kavaklı Tren İstasyonu yolcu binaları için yeni kullanım önerileri geliştirilerek, çalışmanın aynı durumdaki diğer istasyon yapılarının da benzer yaklaşımlarla korunması için model olması hedeflenmektedir. Çalışma kapsamında yolcu binaları bütüncül koruma yaklaşımı çerçevesinde, yakınında bulunan diğer demiryolu yapıları ve buldukları çevre ile ilişkilendirilerek restorasyon uygulamalarında yapılacak müdahalelerin en az düzeyde tutulması ve böylece yapıların tümünün daha etkin bir kullanım ile yaşatılması amaçlanmıştır.

Abstract

Conserving buildings that are out of use for various reasons and that lose their functions are usually made possible by adapting to today's conditions. Railway buildings which are an important part of the architectural heritage, the change of railway line routes, the progresses in railway technology are out of use due to the fact that existing buildings cannot respond to today's needs. Buildings remain vulnerable, particularly by the abandonment of the use of station buildings on over-the-rail rail lines. Many buildings were built on railway lines in Turkey. However, only conservation studies related to the stations located in the important centers are being carried out. There is a need for extensive conservation studies, especially for buildings located at the places of the intermediate stations. With this study, it is aimed to develop a new usage proposal for passenger buildings of Babaeski and Kavaklı Railway Stations on the Kırklareli-Büyükmandıra Railway Line, which is out of service, and to be a model for other station buildings in the same situation to be preserved by similar approaches. Within the scope of the study, it was aimed that the passenger buildings should be kept at the minimum level in the restoration practices by being associated with the other railway buildings in the vicinity of the integrated protection approach, so that all the buildings can be kept alive with more effective use.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu mimari mirası, Babaeski, Kavaklı, tren istasyonu, yeniden kullanım

Keywords: Railway architectural heritage, Babaeski, Kavaklı, train station, re-use

Babaeski ve Kavaklı Tarihi Tren İstasyonu Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi

Ali Yıldız

Bozok Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

Başvuru tarihi/Received: 15.01.2018, Kabul tarihi/Final Acceptance: 06.04.2018

1. Giriş

Demiryolu mirası geniş bir kavram olarak; demiryolu arşivlerini, demiryolu taşıtlarını, yolcu (gar) binası, depo, atölye, lojman gibi demiryolu yapılarını, yaratıcı beyinlerin ürünleri olan teknik donanım, köprü ve viyadükleri, bu yapılarla ve hattın tamamı ile bir bütün oluşturan kentsel ve kırsal alanlar ile sanayi tesislerini, altyapı ve sinyalizasyon sistemleri ile ilgili tüm ekipmanları, demiryolu şirketlerine ait mobilya, saat, kantar gibi demiryolu ile ilgili tüm taşınabilir nesnelere kapsamaktadır (Burman 1997, 19; Erkan 2007, 142; Köşkeroğlu 2006, 20). Bu mirasın önemli bir parçası olarak demiryolu mimarisi özgün yapı tipleriyle öne çıkmakta ve korunma problemleri bulunmaktadır. Geniş bir alana yayılı hâlde bulunan demiryolu yapılarının çok sayıda ve farklı tiplerde olması koruma süreci açısından da kapsamlı yaklaşımlar geliştirilmesini zorunlu hâle getirmektedir. Koruma çalışmalarının özellikle önemli merkezlerdeki gar binaları ile sınırlı kalması ve demiryolu mimarisinin genellikle eksik bir şekilde gar binaları ile özdeşleştirilmiş olması çok sayıdaki demiryolu yapısının da özgünlüğünü yitirmesine veya yıkılarak yok olmasına neden olmaktadır. Endüstri mirasının bir parçası olarak değerlendirilen demiryolu yapıları, tarihi ve mimari anıt niteliği taşımaktadır. Yapıldıkları dönem

itibariyle incelendiğinde özgün mimarilerinin yanında yapıım teknikleri ve malzemeleri ile yapı teknolojisinin gelişimine katkı sağlayan demiryolu yapıları, şehirlerin gelişimine de yön vermiştir. Özellikle yolcu (gar) binaları kent dokusu içerisinde simgesel yapılar olarak öne çıkmaktadır ve koruma çalışmaları bu yapılar üzerinde yoğunlaşmaktadır. Demiryolu yapıları; yolcu (gar) binaları, ambar yapıları, bakım-tamir atölyeleri, su depoları, lojmanlar, karakollar, barakalar olmak üzere istasyonun konumu ve büyüklüğüne bağlı olarak yapılar grubu oluşturacak şekilde inşa edilmiştir. Dolayısıyla bu mirasın korunması amacıyla istasyon alanlarında bulunan yapılar yakın çevresiyle birlikte bütünü parçaları olarak değerlendirilmeli ve bütüncül koruma yaklaşımları geliştirilmelidir.

Demiryolu mimarisinin tescillenmesi yönündeki çalışmaların yetersiz olması, birçok yapının özgünlüğünü yitirmesine veya yıkılarak yok olmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla bu alanda yapılacak detaylı tescil çalışmaları, yapıların korunması için atılabilecek ilk adım olarak büyük önem arz etmektedir. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurullarınca yürütülen tescil çalışmalarında bütüncül koruma sürecine katkı sağlayacak şekilde, yapılar içerisinde buldukları alan ile birlikte “gar sahası” olarak tescillenmektedir.



Şekil: 1
Kullanım Dışı Kalan Demiryurt İstasyonu
Yolcu Binası ve Emtia Ambarı, 2017.

Ancak arşiv kayıtlarından bağımsız olarak lokal düzeyde yürütülen tescil çalışmalarında yapıların özgün işlevi genellikle yanlış belirtilmekte, bazı hâllerde ise yetersiz bilgi nedeniyle yapıların bir kısmının tescilli yapılmamaktadır. Yapıların mülkiyetinin TCDD’de olması tescil çalışmalarında kurumlar arası koordinasyonu gerektirmektedir. Demiryolu taşımacılığındaki gelişmelere bağlı olarak, özellikle hızlı tren ağının genişletilmesi yönündeki çalışmalar mevcut hatlar üzerindeki yapıların önemli bir kısmının işlevsiz kalmasına neden olmaktadır. Demiryolu güzergâhlarının ve istasyon noktalarının yeniden planlanması, mevcut yapıların günümüz koşulları için yetersiz kalması gibi nedenlerle yapılar kullanım dışı kalmaktadır (Şekil 1). Ayrıca hızlı tren projeleri ile demiryolu hat sayısının artırılması demiryolunun konumuna göre inşa edilen bazı demiryolu yapılarının da yıkılmasına sebep olmaktadır. Dolayısıyla demiryolu yapılarının korunabilmesi için henüz planlama aşamasında önlemler geliştirilmelidir. Koruma sürecinin mali yönünün TCDD tarafından yönetilmesi, kurum bütçesinin sınırlı olması dolayısıyla yerel yönetimlerce veya diğer kuruluşlarca desteklenmesini gerektirmektedir. Bu kapsamda TCDD son yıllarda mülkiyetindeki yapıların bir kısmını kiraya vermektedir. Yerel yönetimlerce kiralanan yapıların yeni işlevler ile şehir yaşamına dâhil edilmesiyle demiryolu mirasının korunma-

sına yönelik toplum bilinci oluşturulabilir. Ankara-Eskişehir demiryolu hattındaki gelişmelerle birlikte kullanım dışı kalan Malıköy Tren İstasyonu’nun müzeye dönüştürülmesi ve aynı hat üzerindeki Ankara Gazi Tren İstasyonu yolcu binasının restoran olarak yeniden işlevlendirilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir (Şekil 2). Tarihsel süreç içerisinde üzerinde bulunduğu hatların kullanım dışı kalmasıyla işlev değişikliğine uğrayarak üniversite yerleşkesine dönüştürülen Edirne Karaağaç Tren İstasyonu yapıları ile otele dönüştürülen Mudanya Tren İstasyonu yapıları koruma sürecine yeniden işlevlendirmenin katkısını yansıtmaları açısından önemli örneklerdir. Karaağaç, Mudanya ve Malıköy istasyon yapılarındaki işlev değişiklikleri bütüncül koruma yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilebilir. Benzer bir yaklaşıma örnek olarak Kocaeli Tarihi Tren İstasyonu’nun müzeye dönüştürülme süreci gösterilebilir. Belir-



Şekil: 2
Ankara Gazi Tren İstasyonu Yolcu Binası
(Yıldız 2008, 123).

tilen istasyondaki yapılar mevcut hatlar üzerindeki birçok yapının da teknolojik gelişmelerle birlikte kullanım dışı kalacağına göstergesidir.

Zamanla değişen yaşam biçimi ve ona bağlı istekler nedeniyle birçok tarihi yapı özgün işlevini yitirmekte, ilk yapılış amacından farklı bir işleve hizmet etmek için uyarlanmaktadır. Yeniden işlevlendirme eski binaların yıkımdan kurtarılması için bir araçtır. Venedik Tüzüğü'nün 5. maddesinde "Anıtların korunması her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırabilir. Bunun için bu çeşit bir kullanım arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı ya da süslemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir" denilerek yeniden kullanımla ilgili temel yaklaşım ana çizgileriyle belirtilmiştir (Ahunbay 2004, 97). Amsterdam Bildirgesi'nde ise yeniden işlevlendirmenin önemi "Yapılara, onların karakterine saygı göstermeyi ihmal etmeden çağdaş yaşamın gereklerine uyan işlevler vermeli; böylece yaşatılmalarını garanti altına almalı" şeklinde belirtilmektedir (Ahunbay 2004, 154). Carta Del Restauuro'nun 4. maddesinde yeni işlev vermenin sınırları "Yaşayan, yani ayakta duran anıtlara, yalnızca özgün işlevinden çok uzak olmayan ve binada gerekli uyarlamaların önemli hasara neden olmayacak şekilde yapılabileceği yeni kullanımlar verilmesi kabul edilebilir" şeklinde belirtilmektedir (Ahunbay 2004, 148). Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü'nde konu "Geleneksel mimarinin takdir edilmesi ve başarıyla korunması, toplumun buna katılımı, desteği, sürekli bakımı ve kullanımına bağlıdır. Geleneksel yapıların yeni işlevlere uyarlanması ve yeniden kullanımda, yapılar kullanılabilir bir yaşam standardına yükseltilirken, bütünlüğü, karakteri ve biçimi saygı görmelidir" şeklinde yer almaktadır (Ahunbay 2004, 177-178). Çağdaş restorasyon uygulamaları büyük oranda, yeni işlev vererek eski yapıları korumak zorundadır. Yapının, yeni işlevlendirme yapıp, restorasyonu için bir ekonomik olanak yaratılmadan kurtarılması olanaksızdır. Yeniden işlevlendirmede,

uluslararası bir kural geriye dönülebilirliktir. Ekonomik olanak olmadığı için yeni bir işlev verilerek kurtarılan yapı, gelecekteki yeni incelemeler için hazır olmalıdır (Kuban 2000, 117-119).

Kullanım dışı kalan ara istasyon konumundaki demiryolu yapılarının korunma sorunlarının belirlenmesi amacıyla inceleme konusu olarak seçilen Kırklareli-Büyükmandıra Demiryolu Hattı 1912 yılında hizmete girmiştir. Demiryolu hattında 1987 yılına kadar yolcu taşımacılığı yapılırken, hat bu yıldan sonra sadece askeri nakliye ve yük taşımacılığı için kullanılmıştır. 2006 yılı itibariyle yük taşımacılığının da son bulmasıyla hattın yalnızca askeri amaçlı kullanımına devam edilmektedir. Ancak bu şekildeki kullanımının çok seyrek ve kısa süreli olması nedeniyle hat üzerindeki yapıların kullanımını terk edilmiştir. Dolayısıyla hat üzerinde bulunan demiryolu yapıları korunmasız kalmıştır. Rumeli Demiryolu Hattı'ndan Büyükmandıra İstasyonu'nda ayrılan Kırklareli hattı, Nadırlı - Babaeski - Karamesutlu - Taşağıl - Nacak - Kavaklı istasyonlarını geçerek il merkezinde son bulur (Yıldız 2008, 17). Demiryolu hattı üzerindeki istasyonlardan uç noktada yer alan Kırklareli Tren İstasyonu ana istasyon olması nedeniyle diğer istasyonlardan ayrılmaktadır. Bununla birlikte Babaeski Tren İstasyonu inşa edilen yapılar itibariyle, Kırklareli Tren İstasyonu'nun küçük bir kopyası olarak oluşturulmuştur. Diğer ara istasyon konumundaki Kavaklı ve Taşağıl Tren İstasyonu yapıları da birbirinin aynısıdır. Büyükmandıra istasyonu inşa edilen yapılar yönüyle Kavaklı ve Taşağıl istasyonu ile büyük oranda benzerlik göstermektedir. Ancak Büyükmandıra istasyonu yolcu binasının pencere ve kapı açıklıklarının etrafında söve düzenlenmiş, yapıya bitişik olarak inşa edilen emtia ambarı ise uzun kenarı doğrultusundaki boyutu daha büyük olacak şekilde tasarlanmıştır. Nadırlı, Karamesutlu ve Nacak istasyonlarının küçük birer yerleşim olması dolayısıyla bu noktalarda sadece bekleme amaçlı duraklar inşa edildiği düşünülmektedir. Nitekim bu alanlarda herhangi bir yapı olduğu yönünde veri bulunmamakta-

dır. İstasyon alanlarında inşa edilen yapılar istasyonların büyüklük, yoğunluk ve fonksiyonları ile ilgili bilgiler vermektedir. Hat üzerindeki istasyon alanları büyüklüklerine ve yoğunluklarına göre sınıflandırıldığında Kırklareli il merkezindeki istasyon en büyük ve yoğun istasyon olarak öne çıkmakta olup, Babaeski ilçesindeki istasyon ikinci sırada, belde olan Kavaklı – Taşağıl – Büyükmandıra yerleşimindeki istasyonlar ise üçüncü sırada yer almaktadır. Köy olan Nadırlı, Karamesutlu ve Nacak yerleşimindeki istasyonlar ise sadece durak olarak hizmet vermiştir (Şekil 3).

Kırklareli–Büyükmandıra Demiryolu Hattı üzerinde yer alan istasyon yapılarının yapım tarihi ve mimarı kesin olarak bilinemese de hattın 1910 yılında yapımına başlandığı ve 1912 yılında işletmeye açıldığı dikkate alınır, yapıların da bu tarihler arasında inşa edildiği anlaşılmaktadır. TCDD arşivlerinde yürütülen çalışmalar neticesinde yapılar ile ilgili vaziyet planları ile Babaeski yolcu (gar) binasına ait orijinal projeye ulaşılabilmektedir. Babaeski yolcu (gar) binasına ait orijinal proje Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından yabancı mimarlara Fransızca olarak hazırlanmıştır (Yıldız 2013, 54). 1/1000 ölçekli hazırlanan vaziyet planlarının yer aldığı paftaların alt kısımlarına istasyon alanlarında bulunan

yapıların kat planları 1/200 ölçekte çizilmiş olup; planlar üzerine sadece mekân ölçüleri, duvar kalınlıkları ve kapı-pencere yerleri (ölçüleri belirtilmeden) duvardaki yerleri işlenmiştir. Arşiv araştırmalarında Babaeski ve Kırklareli Garı dışındaki yapılara ait detaylı projelere ulaşılamamıştır. Kırklareli–Büyükmandıra Demiryolu Hattı üzerindeki yapılar cephe karakteri, yapım tekniği ve bezemeleri itibarıyla birbirleri arasında bütünlük göstermektedir. Neo-klasik tarzda inşa edilen yapılar, mimari elemanları ve bezemeleriyle üslup özelliklerini yansıtmaktadır. Bu hatta özgü tip projelerin farklı istasyon noktalarında uygulanması yapım sürecini hızlandırırken demiryolu hattı üzerindeki yapıların mimari açıdan diğer demiryolu hatlarından ayrılmasını sağlamıştır. Böylece hat üzerindeki yapılar arasında mimari üslup, cephe karakteri ve plan tipi açılarından uyum ve bütünlük sağlanırken; kullanılan malzeme ve yapım sistemi yönleriyle de yapılar benzer özellikler sergilemektedir. Yapılarda kullanılan duvar kalınlıkları, bodrum tavan döşemelerinde uygulanan volta döşeme sistemi, zemin kat tavan döşemesinde uygulanan ahşap kirişlerin çelik profillere oturtulduğu döşeme sistemi benzerdir.

Bu çalışma ile hizmet dışı kalan Kırklareli–Büyükmandıra Demiryolu Hattı



Şekil 3
Rumeli Demiryolu Hattı ve Kırklareli-
Büyükmandıra Demiryolu Hattı
(Yıldız 2008, 18).

Tablo: 1

Babaeski ve Kavaklı Tren İstasyonu Yapıları İçin Yeni Kullanım Önerileri

| Yapının İsmi | Önerilen Kullanım | Kat Adeti | Toplam Alanı |
|------------------------------|----------------------------|-----------|----------------------|
| Babaeski Yolcu (Gar) Binası | Anaokulu veya Sağlık Ocağı | 2 | 313,5 m ² |
| Babaeski Emtia Ambarı | Ek derslik veya Kafeterya | 1 | 96,5 m ² |
| Babaeski Umumi Hela | Tuvalet | 1 | 14,5 m ² |
| Babaeski Çift Makasçı Binası | Ek derslik veya Eczane | 1 | 81,0 m ² |
| Kavaklı Yolcu Binası | Kafeterya | 2 | 161,5 m ² |
| Kavaklı Emtia Ambarı | Bar | 1 | 54,5 m ² |

üzerinde yer alan ara istasyon konumundaki Babaeski ve Kavaklı Tren İstasyonu binalarının korunması amacıyla yeni işlev önerileri geliştirilmiştir. Demiryolu hattı üzerindeki diğer bir istasyon noktasında inşa edilen Taşağıl Tren İstasyonu yolcu binası ve emtia ambarı Kavaklı Tren İstasyonu yolcu binası ve emtia ambarının simetriği olarak tasarlanmış olup, korunmasız durumdaki yapılar geçen on yıllık süreçte yıkılarak yok olmuştur. Benzer durumda olan Kavaklı Tren İstasyonu yapılarının da önlem alınmadığı takdirde kısa zaman içerisinde yıkılacağı öngörülmektedir. Çalışma kapsamında Babaeski ve Kavaklı Tren İstasyonu binalarının mevcut durumları yerinde yapılan rölove çalışmaları ve fotoğraflar ile belgelenmiş ve yapıların geçirdiği onarımlar tespit edilmiştir. Kullanım dışı kalan yapıların korunması amacıyla yeni işlev önerileri geliştirilerek günümüz koşullarına adapte edilmesi hedeflenmiştir (Tablo 1).

Türkiye'deki mevcut demiryolu hatları üzerindeki istasyon yapılarının önemli bir kısmı büyüklükleri itibariyle Babaeski ve Kavaklı Tren İstasyonu binaları ile benzerlik göstermektedir. Özellikle ara istasyon konumundaki yolcu binalarının birçoğu plan tipi ve ölçüleri yönüyle Kavaklı Tren İstasyonu yolcu binası ile benzer niteliktedir. Bu yapıların genelinde iki katlı yolcu binaları tek katlı emtia ambarı ile bitişik

inşa edilmiştir (Şekil 1, 4-6). Dolayısıyla çalışmada geliştirilen öneriler benzer yaklaşımlarla ve yapıların bulunduğu çevrenin durumu dikkate alınarak diğer istasyon yapıları için de uygulanabilir.

2. Babaeski Tren İstasyonu Binalarının Korunma Durumları ve Yapıların Yeniden Değerlendirilmesi

Babaeski istasyon alanındaki yapılar günümüze; yolcu (gar) binası, emtia ambarı, umumi hela, çift makasçı binası ve amele binası ulaşmıştır (Şekil 7-8). Yapılardan amele binası günümüzde konut olarak kullanılırken, diğer yapılar kullanım dışı kalmıştır. Yolcu (gar) binası, emtia ambarı, umumi hela ve çift makasçı binası yakın çevresi ile birlikte Edirne Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 18.11.2011 tarih, 105 sayılı kararı ile tescillenerek koruma altına alınmıştır. İlgili tescil kararına emtia ambarının özgün kullanımı, hatalı bir şekilde kantar binası olarak işlenmiştir. Tescil çalışmalarının arşiv kayıtlarına dayandırılmadan yapılması ve alandaki yapıların detaylı olarak incelenmemesi nedeniyle amele binası tescil kararına işlenmemiştir. Kararda tescilli yapıların bulunduğu alan "gar sahası" olarak belirtilmiş olup amele binası bu alanın dışında kalmaktadır (Url-1) (Şekil 9). Mevcut kullanımıyla amele binası alandaki diğer yapılara kıyasla daha iyi koruna-

Şekil: 4

Çorlu Yolcu Binası ve Emtia Ambarı, 2011.

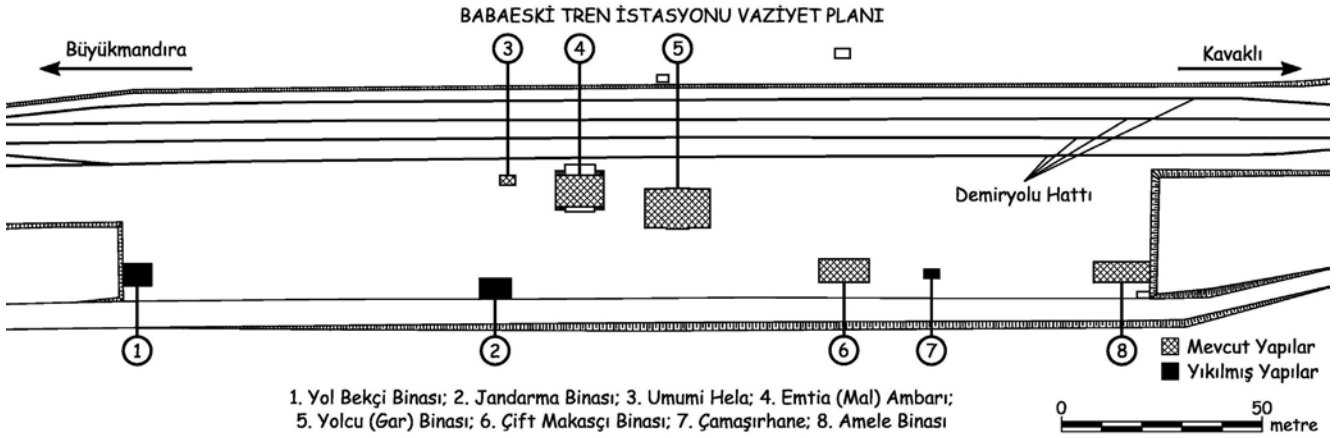
Şekil: 5

Alpullu Yolcu Binası ve Emtia Ambarı, 2011.

Şekil: 6

Su Durağı Yolcu Binası ve Emtia Ambarı, 2017.





bilmiştir, bununla birlikte yapının tescilli olmaması ileride yapılacak müdahalelerin koruma kriterlerinden bağımsız olarak gerçekleştirilmesine neden olacaktır. Babaeski yolcu (*gar*) binası cephe karakteri, bezemeleri, yapım sistemi, plan organizasyonu gibi özellikleri ile Kırklareli yolcu (*gar*) binasının adeta küçük bir kopyası olarak tasarlanmıştır (Şekil 10-11). İstasyon alanındaki emtia ambarı, umumi hela, çift makasçı binası yapıları da tip projelerin hat üzerindeki farklı istasyon noktalarında uygulanmasına bağlı olarak Kırklareli istasyon alanındaki yapıların aynısı olarak inşa edilmiştir.

2.1 Babaeski Tren İstasyonu Binalarının Mimari Özellikleri ve Mevcut Durumları

Babaeski Tren İstasyonu alanındaki yapılardan yolcu (*gar*) binası dikdörtgen planlı, uzun kenarı demiryolu hattına paralel olarak inşa edilmiştir. Yapı bodrum, zemin ve I. kat olmak üzere üç kattan oluşmaktadır. Binanın zemin katında giriş holü, I.–II.–III. sınıf yolcular ve bayanlar için bekleme salonları, gar şefi odası, yazıhane–gişe bölümleri tasarlanmıştır. Giriş holünün sol tarafında kalan yazıhane, merdiven boşluğu ve gar şefi odasının alt kısımlarında bodrum oluşturulmuş, yapının diğer

Şekil: 7
Babaeski Tren İstasyonu Vaziyet Planı (TCDD, 2007).

Şekil: 8
Babaeski Tren İstasyonu Gar Sahası İçerisinde Yer Alan Yapılar, 2011.

Şekil: 9
Babaeski Tren İstasyonu Alanını Gösteren Uydü Görüntüsü (Url-2).



Şekil: 10

Kırkırelili Yolcu (Gar) Binası, 2016.

Şekil: 11

Babaeski Yolcu (Gar) Binası, 2011.



kısımları bodrumsuz olarak inşa edilmiştir. Birinci kata çıkış yapının güneydoğu köşesinde yer alan ahşap yarım döner merdiven aracılığıyla sağlanmış, birinci kat seviyesinde merdiven boşluğunda dört basamak ile geçişin sağlandığı bir tuvalet tasarlanmıştır. Yapının birinci katı gar şefinin kullanımına sunulmuş bir lojman olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bu kattaki iki oda lojmandan bağımsız olarak bekâr bir memur için ayrılmıştır. Giriş holü, ana kütlede giriş ve peron cephelerinde 15-25 cm taşırılarak belirginleştirilmiştir. Bodrum duvarları iri agregalı beton duvar, zemin ve birinci kat duvarları ise tuğla yığma olarak inşa edilen yapının üzeri ahşap beşik çatı ile örtülmüştür. Ana kütlede üzerini örten bu çatıya dik bir şekilde saplanan giriş holünün beşik çatısı ile cephelerdeki simetri vurgulanmıştır (Yıldız 2013, 56-57) (Şekil 12-13). Yapının bodrum kat tavan döşemesi volta döşeme, zemin ve I. kat tavan döşemeleri ise ahşap kirişlerle oluşturulmuştur. Giriş holünün tavanındaki ahşap kirişler orta kısımdaki yatay çelik profillere taşınmıştır. Bu profillerin oturduğu kısımlarda

duvarlar giriş holüne doğru kalınlaştırılarak, düşeyde kolon şeklinde devam eden taşıyıcı ayaklar oluşturulmuştur. I. kat bölücü duvarlarının taşınabilmesi amacıyla bu duvarların altında da çelik profiller kullanılmıştır (Şekil 14).

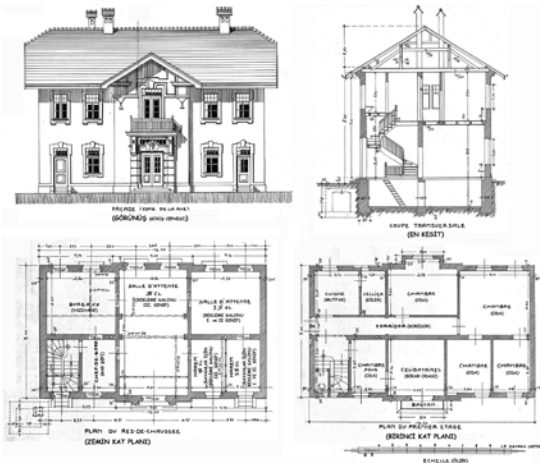
Yapının TCDD arşivinde yer alan orijinal projesi ile bugünkü durumu karşılaştırıldığında bazı farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Birinci katta, peron cephesine bakan giriş holünün üst kısmındaki odada cumba tasarlanmış ancak uygulamada bu kısım balkon olarak inşa edilmiştir. Yapı incelendiğinde bu farklılığın zaman içerisinde yapılan değişikliklerden kaynaklanmadığı, yapının inşası sırasında projedeki bazı değişiklikler neticesinde oluşturulduğu anlaşılmıştır. Ancak yapı inşa edildikten sonra çeşitli müdahalelere maruz kalmış, özellikle I. katın plan şemasında önemli değişiklikler yapılmıştır. Zemin kattaki bayan yolcu bekleme salonunun içerisine ahşap merdiven eklenerek yapının I. katına ayrı bir geçiş sağlanmıştır. Birinci kattaki koridorun kuzey ucu kapatılarak binanın bu kısımdaki üç odası bağımsız bir konut

Şekil: 12

Babaeski Yolcu (Gar) Binasına Ait Orijinal Proje (TCDD, 2007).

Şekil: 13

Yolcu (Gar) Binası Peron Cephesi, 2017.



hâline dönüştürülmüş, yeni bölücü duvarlar eklenerek mutfak ve hol oluşturulmuştur. Ayrıca merdiven boşluğunun üst kısmında tuvalet eklenmiştir. Bekâr memur için ayrılan odalar ise güney kısımda kalan bağımsız bölüme dâhil edilmiştir. Bu hâliyle iki ailenin kullanımına imkân verecek şekilde yeni bir plan organizasyonu oluşturulmuştur (Şekil 15-16). Yapım sistemi ve malzeme kullanımları açılarından da Kırklareli Garı ile aynı özellikleri gösteren yapı, cephele-
rindeki bezemeler açısından daha sade bir karakter sergilemektedir. Kırklareli Garı'ndan farklı olarak yapının pencerelerinin ve kapılarının etrafında silmeler bulunma-

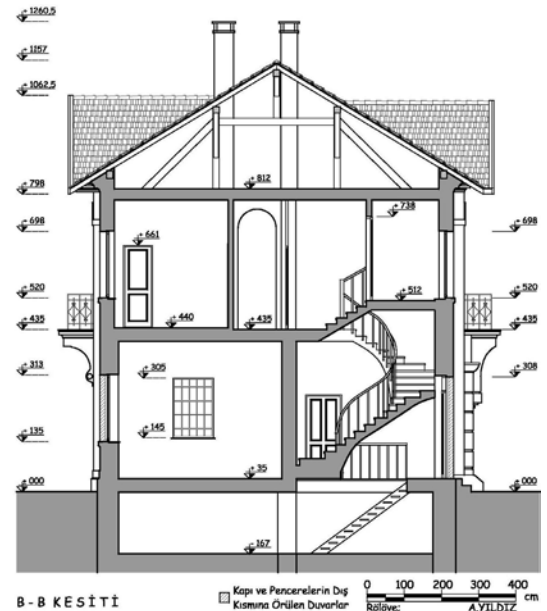
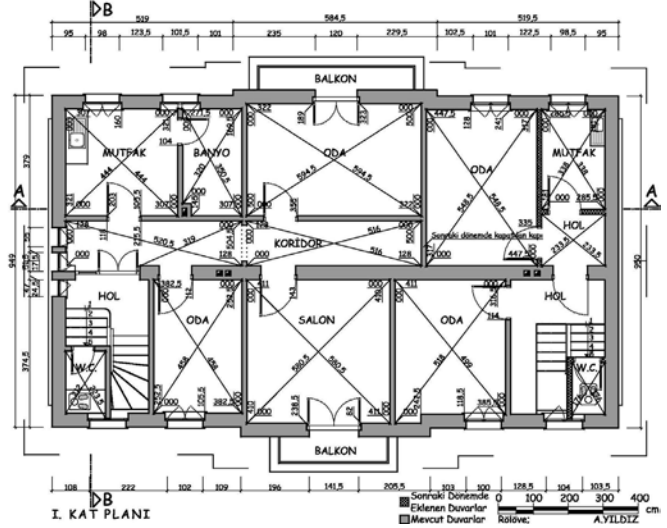
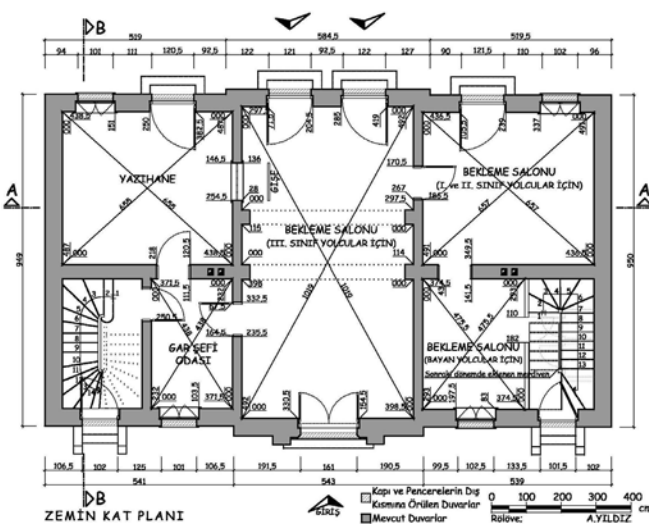


Şekil 14
Yolcu (Gar) Binası Giriş Holü (Bekleme Salonu), 2017.

maktadır. Yapının orijinal projesinde kapı ve pencere açıklıklarının etrafında silmeler tasarlanmış olup, inşaat esnasında bu silmelerin uygulanmadığı anlaşılmaktadır (Yıldız

Şekil 15
Yolcu (Gar) Binası Kat Planları, Rölöve (Yıldız 2013, 58).

Şekil 16
Yolcu (Gar) Binası Kesitleri, Rölöve.



Şekil 17
Yolcu (Gar) Binası Cepeleri, Rölöve.



2013, 57-58). Yapının cepeleri simetrik düzende olup, giriş ve peron cepeleri büyük oranda benzerlik göstermektedir. Sağ yan cepesi sağır olarak düzenlenen yapının sol yan cepesi, I. kat koridoru hizasında açılan üç adet dar ve yüksek pencere ile hareketlendirilmiştir (Şekil 17).

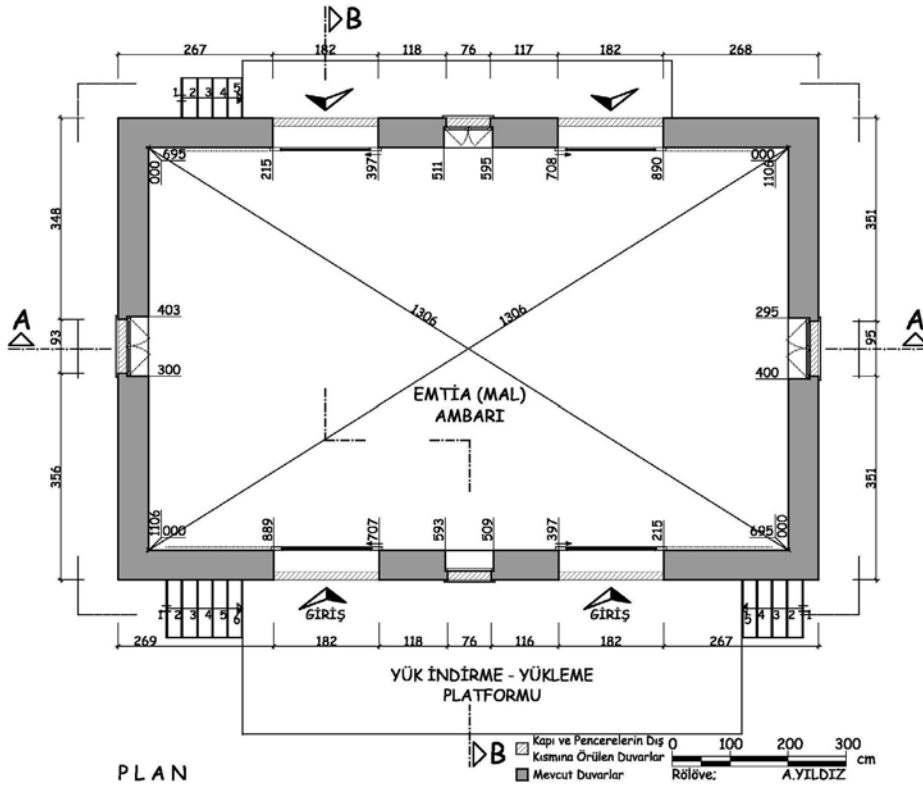
Alandaki emtia ambarı uzun kenarı demiryolu hattına paralel uzanan dikdörtgen plan şemasında tasarlanmış olup, taş malzemenen kâgir yığma olarak inşa edilmiştir. Tek katlı yapının üzeri bir askılı ahşap asma çatı makasları üzerine oturtulan beşik çatı ile örtülmüştür (Şekil 18-20). Yapının subasman seviyesinin alt kısmı bodrum

şeklinde, kapalı hacim olarak inşa edilmiştir. Herhangi bir girişin düzenlenmediği bu hacmin, yapının zeminden yükseltilerek meydana gelebilecek nem ve zemin suyu etkilerinden korunması amacıyla oluşturulduğu düşünülmektedir. Yapının peron ve arka cepeleri ile yan cepeleri simetrik bir düzen ile inşa edilmiştir; yan cephelerinde birer pencere, peron ve giriş cephelerinde ise ikişer yatay sürme kapı ile kapıların ortasında açılan küçük birer pencere yer almaktadır. Pencere ve kapı açıklıkları basık kemerlerle geçilmiş, kemerlerin tepe noktalarında kilit taşı görünümünde bezemeler uygulanmıştır. Bu açıklıkların etrafı silmeler ile çevrilmiş, böylece kapı ve pencereler belirginleştirilerek cepelere hareket kazandırılmıştır (Şekil 21).

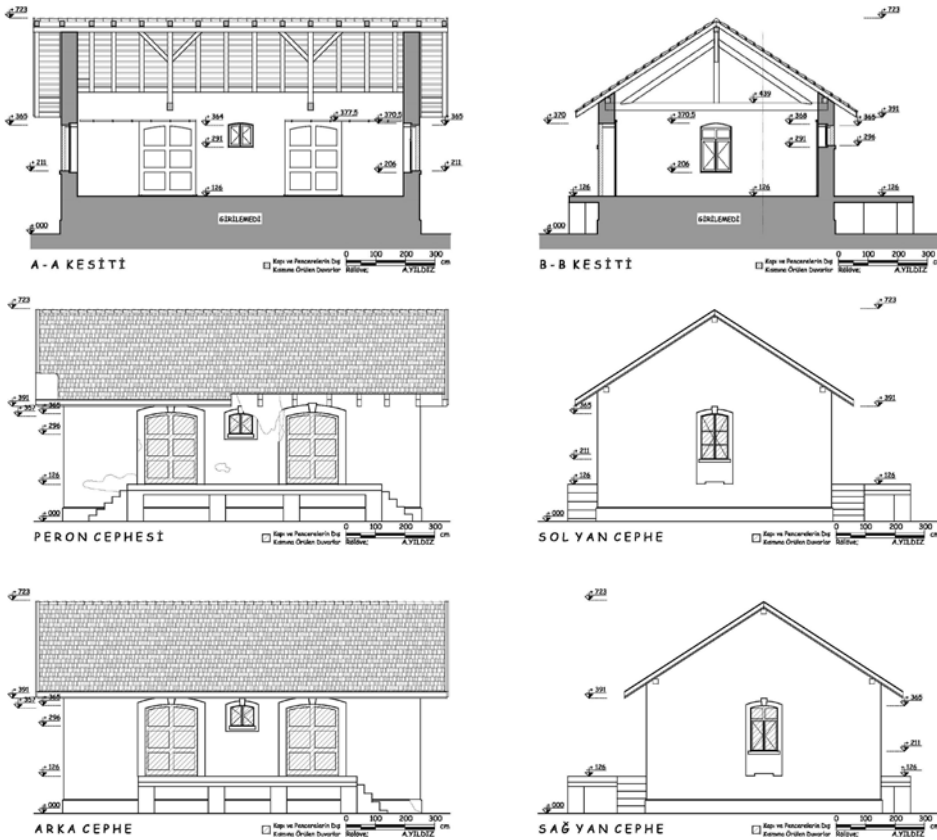
Alandaki çift makasçı binası dikdörtgen planlı, uzun kenarı demiryolu hattına paralel ve tek katlı olarak inşa edilmiştir. İki ailenin kullanımı amacıyla simetrik olarak tasarlanan yapı birbirine bitişik iki daireden oluşmaktadır (Şekil 22-23). Tuğla malzemenen kâgir yığma olarak inşa

Şekil 18
Emtia Ambarı Peron ve Sol Yan Cepeleri, 2017.





Şekil: 19
Emtia Ambarı Planı, Rölöve.



Şekil: 20
Emtia Ambarı Kesitleri, Rölöve.

Şekil: 21
Emtia Ambarı Cepheleri, Rölöve.

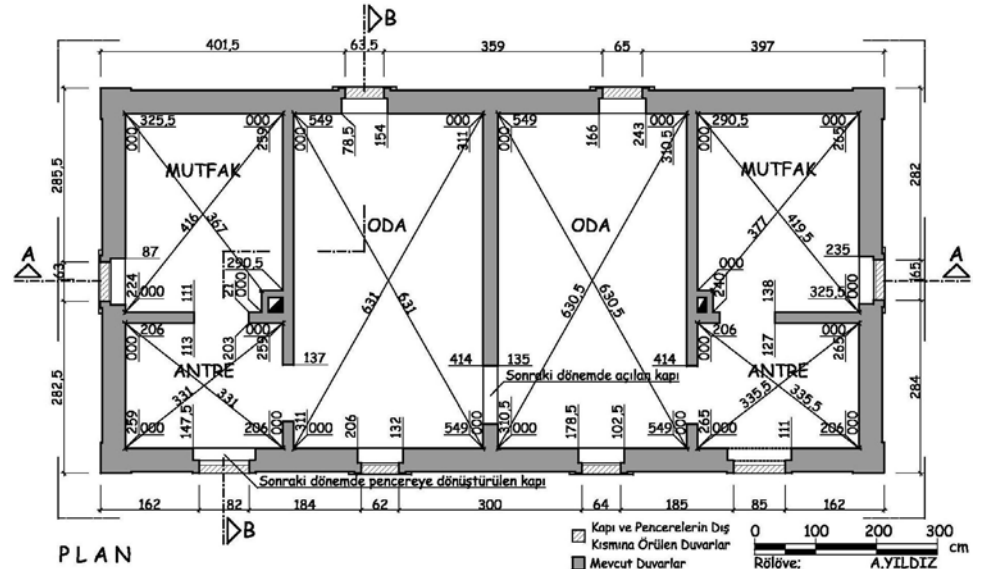
Şekil: 22
Çift Makaslı Binası Peron ve Sol Yan
Cepheleri, 2017.



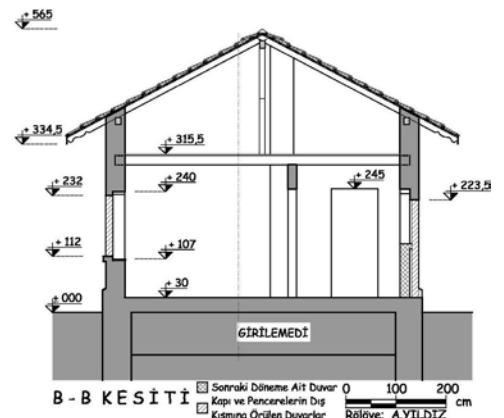
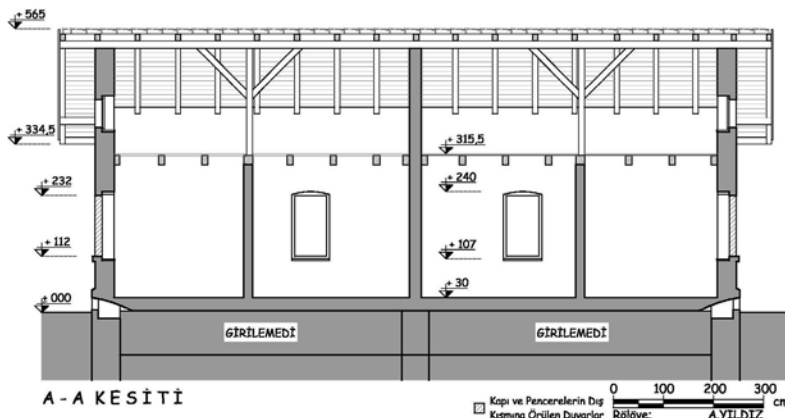
edilen yapının üzeri ahşap beşik çatı ile örtülmüştür. Yapının subasman seviyesinin alt kısmı, emtia ambarında olduğu gibi bodrum şeklinde, kapalı hacim olarak inşa edilmiştir (Şekil 24). Bu kısmın yan duvarları üzerinde karşılıklı açılan camsız pencereler ile havalandırma sağlanarak, su ve nem etkilerinden korunum sağlanmıştır. Yapının bodrum kat tavan döşemesi volta döşeme, zemin kat tavan döşemesi ise

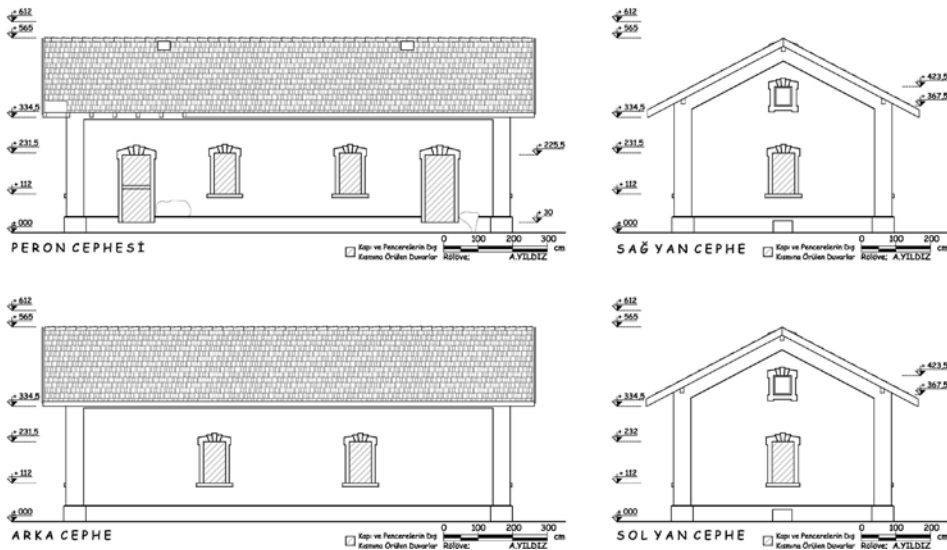
ahşap kirişlemeler üzerine çakılan kaplama tahtası ile oluşturulmuştur. Çatı arasının havalandırılması için her iki yan cephede birer küçük pencere açılmıştır. Pencere ve kapı açıklıklarının etrafı silmeler ile çevrilerek açıklıklar vurgulanmış, üst kısımlarındaki silmelerin dış konturlarına kavis verilmiş ve ayrıca orta kısımlarında kilit taşı şeklinde bezemeler işlenmiştir, böylece açıklıkların üst kısımlarında basık kemer görünümü elde edilmiştir. Yapının cepheleri kenar kısımlarda oluşturulan geniş silmeler ve subasman seviyesindeki bina eteği ile çerçeve içerisine alınarak hareketlendirilmiştir (Şekil 25). Zaman içerisinde yapılan değişiklikler sonucunda yapının dairelerini birbirinden ayıran ara duvarında açılan bir kapı ve sol taraftaki giriş kapısı açıklığına denizlik yüksekliğince duvar örülerek pencereye çevrilmesi ile

Şekil: 23
Çift Makaslı Binası Planı, Rölöve.



Şekil: 24
Çift Makaslı Binası Kesitleri, Rölöve.





Şekil: 25
Çift Makasçı Binası Cepheleri, Rölöve.

binanın tek ailenin kullanabileceği müstakil bir lojmana dönüştürülmüştür. Yapı metruk hâlde olup pencere ve kapı doğramaları sökülüş, bacaların çatı yüzeyi üzerine çıkan bölümleri yıkılmıştır.

Gar sahası içerisindeki umumi hela bay ve bayan yolcuların kullanımı için dikdörtgen planlı olarak simetrik düzende tasarlanmıştır. Tuğla yığma olarak inşa edilen yapının üzeri ahşap beşik çatı ile örtülmüştür.

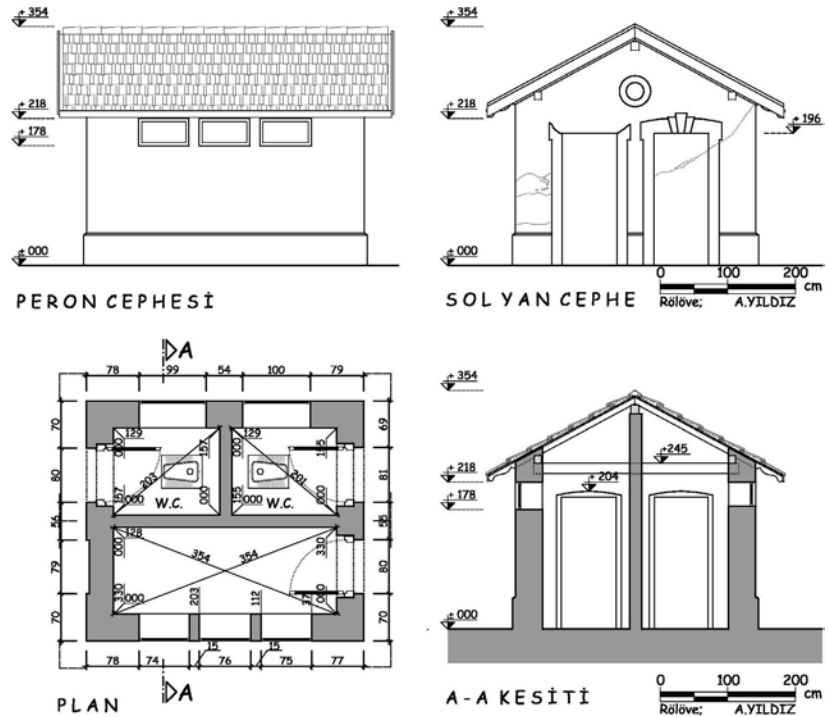
Yapının kapı açıklıklarının etrafı silmelerle çevrilmiş, silmelerin üst kısımlarında kilit taşı görünümlü bezemeler uygulanmıştır. Ayrıca her iki yan cephedeki çatı arası hizasında rozet şekilli bezemeler işlenmiştir (Şekil 26-27).

Alandaki yapılardan amele binası çift makasçı binası ile benzer formda; dikdörtgen planlı, uzun kenarı demiryolu hattına paralel ve tek katlı olarak tasarlanmıştır. Yapının üzeri ahşap beşik çatı ile örtülmüş; subasman seviyesinin alt kısmı bodrum şeklinde, kapalı hacim olarak inşa edilmiştir. Amele binasının kapı-pencere açıklıkları etrafında silme düzenlenmemiş; çift makasçı binasında olduğu gibi yapının cepheleri kenar kısımlarda oluşturulan geniş silmeler ve subasman seviyesindeki bina eteği ile çerçeve içerisine alınarak hareketlendirilmiştir (Şekil 28-29). Konut olarak kullanılan yapı sadece dışarıdan fotoğraflanabilmiş, rölöve çalışması yapılamamıştır. Bu şekildeki kullanımın herhangi bir izin



Şekil: 26
Umumi Hela Arka ve Sol Yan Cepheleri, 2017.

Şekil: 27
Umumi Hela, Rölöve.



Şekil: 28

Amele Binası Peron (Giriş) ve Sol Yan Cepheleri, 2017.



veya protokole tabi olmadığı tespit edilen binanın tescilli olmaması nedeniyle alandaki diğer yapılardan farklı koruma sorunları bulunmaktadır. Binanın dış kısmına yapılan niteliksiz ekler geriye dönebilir biçimdedir, ancak bunun dışında yapılan müdahaleler tespit edilerek yapının özgün durumuyla korunması gerekmektedir. Bu amaçla yapı ile ilgili tescil çalışmalarının başlatılması son derece önemlidir. Tescil kararının ardından yapının sürdürülebilir bir yaklaşımla korunabilmesi amacıyla, yapılacak onarımlar ile mevcut kullanımının devam ettirilmesi önerilmektedir.

İstasyon alanındaki tescilli yapılar metruk hâlde olup bakımsızlık ve çevresel etkiler nedeniyle günden güne tahrip olmaktadır. Yapıların periyodik olarak bakımlarının yapılmaması neticesinde çatı ve kapı-pencere elemanlarında meydana gelen hasarlar atmosferin yıpratıcı etkilerinin daha hızlı

gerçekleşmesine neden olmaktadır. Özellikle çatı yüzeyinden yapıların içerisine giren yağış sularının ahşap elemanların deformasyonuna ve sıvalarda kabarmalara sebep olduğu tespit edilmiştir. Babaeski Tren İstasyonu binaları üzerinde hasara neden olan bir diğer etken ise yapıların evsiz insanlar tarafından barınak olarak kullanılmasıdır. Bu şekildeki bir kullanım yapıların yağmalanmasına ve özgünlüğünü yitirmesine neden olmaktadır. Nitekim yolcu binası içerisinde ısınma amacıyla yakılan ateş sonucunda I. kat koridorunun ahşap döşemesinin bir bölümü yanarak tahrip olmuştur. Benzer şekilde bazı ahşap elemanlar da ısınma amacıyla sökülerek yakılmıştır. Bu ve benzeri etkilere karşı yapıların korunabilmesi için pencere ve kapı açıklıkları tuğla ile örülerek kapatılmıştır. Fakat bu tuğla duvarlar üzerinde açılan delikler ile yapıların benzer şekilde

Şekil: 29

Amele Binası Arka ve Sağ Yan Cepheleri, 2017.



kullanımına devam edilmektedir. Yapıların bulunduğu alanın yerleşim merkezinin dış mahallelerine yakın olması dolayısıyla yeterli güvenlik önlemlerinin alınmadığı gözlenmiştir.

2.2 Babaeski Tren İstasyonu Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi

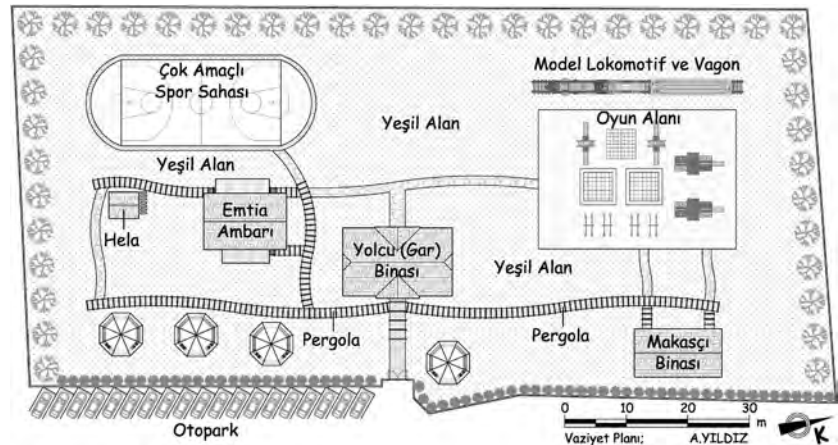
Babaeski Tren İstasyonu alanındaki yapıların sürekli kullanımının olmaması bakım ve onarımlarının yapılmasını da güçleştirmektedir. TCDD mülkiyetindeki yapıların demiryolu hattının tekrar aktif olarak işlerlik kazanması hâlinde özgün işlevlerine yakın kullanımlar ile yaşatılması en doğru koruma yaklaşımı olacaktır. Bununla birlikte demiryolu teknolojisindeki ilerlemeler ve ihtiyaçların farklılaşması nedenleri ile yapıların günümüz ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde restore edilmesi gerekecektir. Bu kapsamda yolcu (*gar*) binası özgün kullanımı ile bilet satış, yolcu bekleme hizmetlerinin karşılandığı ve idari birimlerin yer aldığı bir yapı olarak işlevlendirilebilecektir. Emtia ambarı kafeterya, restoran veya ek yolcu bekleme salonu; çift makasçı binası ek idari bina ve umumi hela da tuvalet olarak yeniden değerlendirilebilecektir. Ancak demiryolu hattının tekrar işler hâle gelmesi durumunda da, hat güzergâhının ve istasyon noktalarının yeniden planlanması gibi değişiklikler nedeniyle yapıların kullanılabilmesi konusunda belirsizlik vardır. Bu nedenle kullanım dışı olan yapılara buldukları çevre ve kent yaşamının ihtiyaçları doğrultusunda yeni fonksiyonlar yüklenerek sürdürülebilir bir koruma yaklaşımı geliştirilmelidir. Geliştirilecek işlev önerilerinde yapılar grubunun bütün olarak değerlendirilmesi ve buna bağlı olarak birbiriyle ilişkili fonksiyonlar ile binaların korunması sağlanmalıdır. Ayrıca alana yerleştirilecek model lokomotif ve vagonlar ile yapıların özgün kullanımlarını anımsatacak düzenlemelere yer verilmesi yapıların tarihi kimliğinin yansıtılmasına katkı sağlayacaktır.

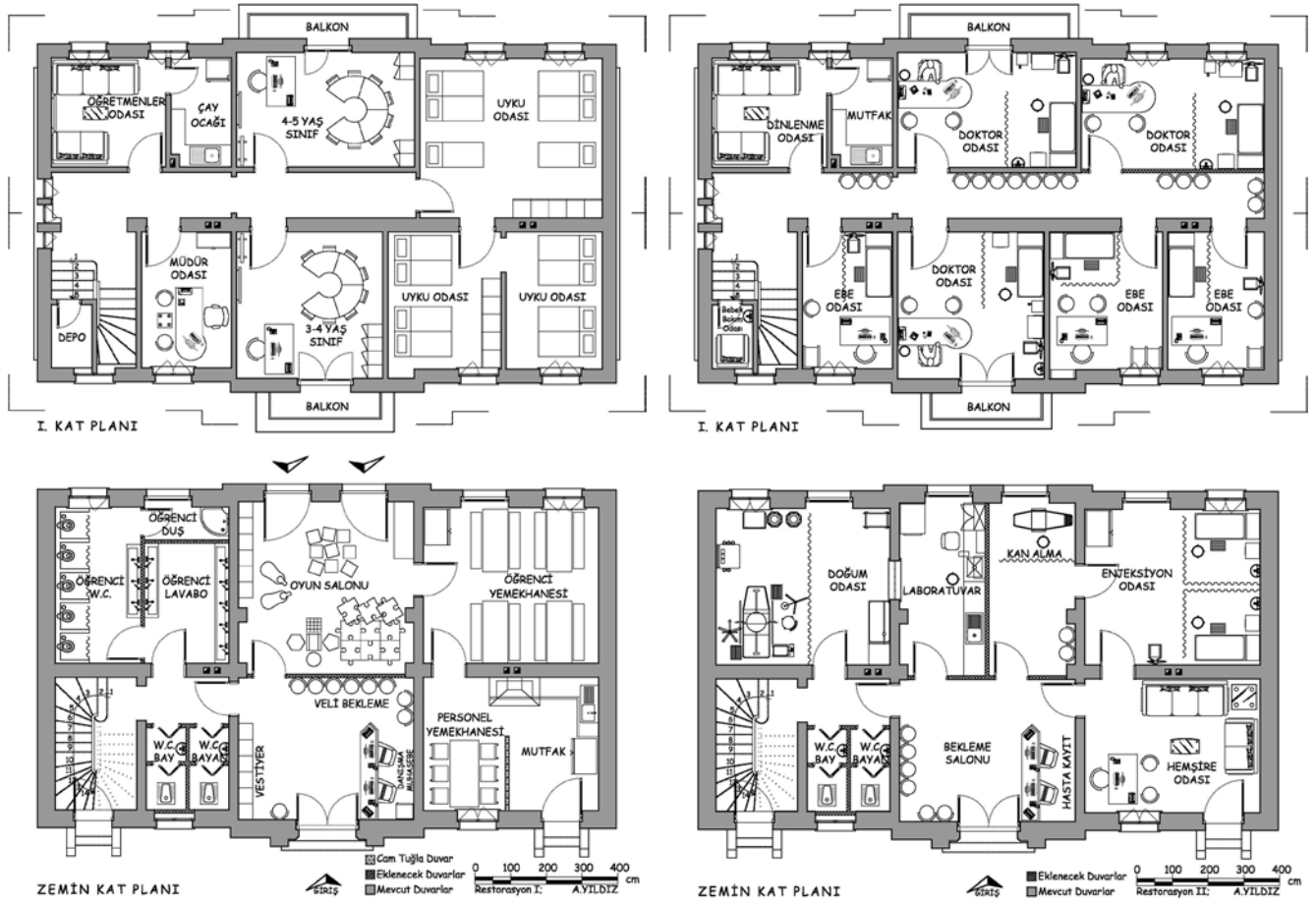
Gar sahası içerisindeki yapılardan yolcu (*gar*) binasına ek bir yük getirilmeden ve özgün plan şeması ile cephe karakteri korunarak yüklenecek yeni fonksiyonlar konut, konukevi, kafeterya, restoran, anaoku-

lu, sağlık ocağı, karakol olmak üzere geniş bir çerçevede değerlendirilebilmektedir. Ancak yapının bulunduğu çevre itibarıyla anaokulu veya sağlık ocağı olarak yeniden işlevlendirilmesi daha etkin ve sürdürülebilir bir fonksiyon ile korunmasını da sağlayabilecektir. Özellikle yapının anaokulu olarak değerlendirilmesi ile yapıların bulunduğu alan içerisinde geniş oyun ve spor alanları oluşturulabilecektir. Ayrıca yapılar grubu bütüncül bir yaklaşımla kompleks olarak değerlendirilerek konum itibarıyla yolcu (*gar*) binasının yakınında bulunan emtia ambarı ile çift makasçı binaları da ek dersliklerin yer aldığı binalar olarak kullanılabilir. Bunun yanında yapılara birbirinden bağımsız olarak yüklenecek yeni işlevler ile alandaki yapıların farklı ihtiyaçlara cevap vermesi sağlanarak, günlük kullanım periyodu arttırılabilir. Bu amaçla yolcu (*gar*) binasının sağlık ocağı olarak işlevlendirilmesiyle ilişkili olarak emtia ambarının kafeterya, çift makasçı binasının ise eczane olarak kullanılması öngörülmüştür. Emtia ambarının bu şekilde kullanımına bağlı olarak yapının yakınındaki umumi helanın da özgün işleviyle kafeterya için tuvalet olarak hizmet vermesi planlanmıştır (Şekil 30).

Önerilen işlevlere bağlı olarak binaların özgün plan şemasının yeniden kazandırılması amacıyla sonraki dönemlerde yapılan niteliksiz eklerin kaldırılması, yeni kullanıma bağlı eklerin ise geriye dönüştürülebilir biçimde en az düzeyde tutulması; yeni ekler için kullanılacak malzemelerin özgün malzeme ile uyumlu, ayırt edilebilir (çağdaş

Şekil: 30
Babaeski Gar Sahasının Yeniden
Düzenlenmesi İçin Geliştirilen Öneri.





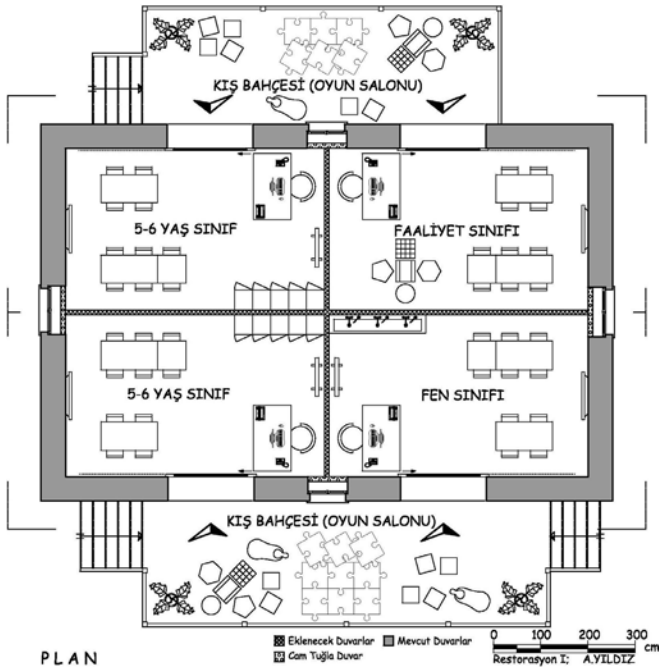
Şekil: 31
Yolcu Binası Kat Planları, Restorasyon I.

Şekil: 32
Yolcu Binası Kat Planları, Restorasyon II.

yapı malzemeleri) ve taşıyıcı sisteme aşırı yük getirmeyecek nitelikte olması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda yapıların yeni kullanım-larına bağlı olarak tasarlanan mekânlardaki bölücü duvarlarının alçı levha duvar olarak inşa edilmesi öngörülmüştür.

Yolcu (gar) binasının yeniden işlevlendirilmesi kapsamında geliştirilen restorasyon önerilerinde zemin kata sonradan eklenen ahşap merdiven ile I. kata eklenen bölücü duvarlar ve tuvalet kaldırılarak yapının özgün plan şeması tekrar kazandırılmıştır. Yapının anaokulu olarak işlevlendirilmesi amacıyla zemin kattaki gar şefi odası, yazıhane ve III. sınıf yolcu bekleme salonu içerisine yeni bölücü duvarlar eklenmiştir (Şekil 31). Geliştirilen diğer kullanım (sağlık ocağı) için ise zemin kattaki gar şefi odası ve III. sınıf yolcu bekleme salonu ile I. katta sonradan bağımsız konuta dönüştürülen mekânlar içerisine yeni bölücü duvarlar eklenmiştir (Şekil 32).

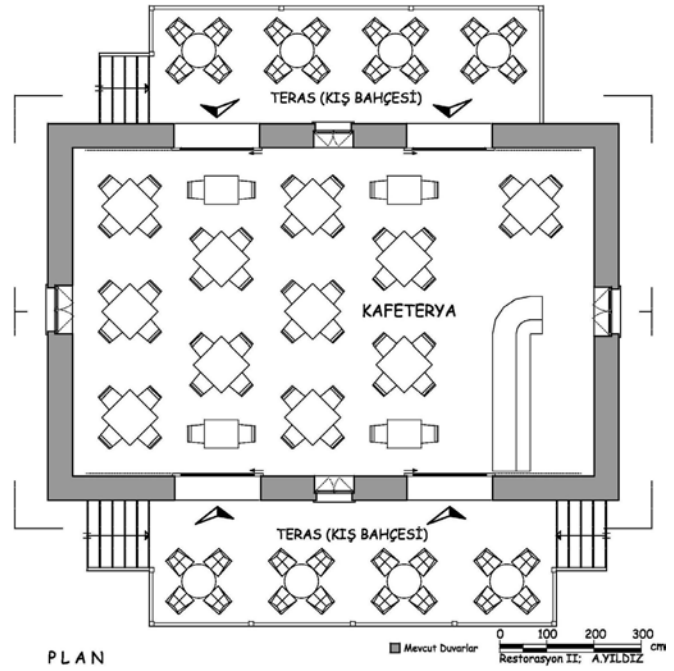
Emtia ambarının ek derslik olarak yeniden işlevlendirilmesi amacıyla iç kısmına bölücü duvarlar eklenmiş, duvarların pencere-lerin orta kısmına denk gelmesi nedeniyle pencerelerin iç kısımlarında doğal ışıktan yararlanılabilmesi amacıyla cam tuğla duvar detayı düzenlenmiştir. Yapının arka cephesinde yer alan teras şeklindeki platform genişletilerek, yük indirme-yüklemesinin yapıldığı platform ile birlikte kullanım alanının artırılması planlanmıştır, bu kısımların üzerinde çelik konstrüksiyonlu ve cam panelli kış bahçeleri tasarlanmıştır (Şekil 33). Yapının plan şeması tek ve geniş bir alan sağladığı için kafeterya olarak işlevlendirilmesi durumunda iç kısmı özgün hâliyle korunak, kullanım alanının artırılması amacıyla ilk öneride olduğu gibi, dış kısımdaki platformlar kış bahçesi olarak tasarlanmıştır (Şekil 34). Yapının yakınındaki umumi helanın içerisine lavabolar eklenerek, bay ve bayan kullanıcılar için farklı cephelerden giriş düzenlenmiştir (Şekil 35).



PLAN

Eklenecek Duvarlar
Mevcut Duvarlar
Cam Tuğla Duvar

0 100 200 300 cm
Restorasyon I: A.YILDIZ



PLAN

Mevcut Duvarlar

0 100 200 300 cm
Restorasyon II: A.YILDIZ

Çift makaslı binasının ek derslik olarak işlevlendirilmesi için geliştirilen öneri ile yapının iki dairesini birbirinden ayıran ara duvarında sonraki dönemde açılan kapı duvar ile kapatılarak, pencereye çevrilen giriş kapısı tekrar kapıya dönüştürülmüş; mutfak hacimlerinin içerisine eklenen bölücü duvarlarla tuvalet mekânları tasarlanmıştır (Şekil 36). Yapının eczane olarak işlevlendirilmesi hâlinde ise mevcut durumu korunarak, pencereye dönüştürülen kapısı sabit kapı olarak düzenlenmiş; tuvalet, laboratuvar ve ilaç deposu olarak tasarlanan mekânlar için sol taraftaki dairenin mutfak ve oda mekânlarının içerisine bölücü duvarlar eklenmiştir (Şekil 37).

3. Kavaklı Tren İstasyonu Binalarının Korunma Durumları ve Yapıların Yeniden Değerlendirilmesi

Kavaklı istasyon alanındaki yapılardan sadece yolcu binası ve emtia ambarı günümüze ulaşmış olup, alanda diğer yapılara ait olarak sadece temel duvarlarının kalıntıları bulunmaktadır (Şekil 38-41). İki katlı olarak tasarlanan yolcu binasının sağ yan cephesine bitişik olarak tek katlı emtia ambarı inşa edilmiştir. Yapılar bu hâliyle, Edirne Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 10.10.2013 tarih, 1267 sayılı kararı ile "Kavaklı Gar Binası" adıyla

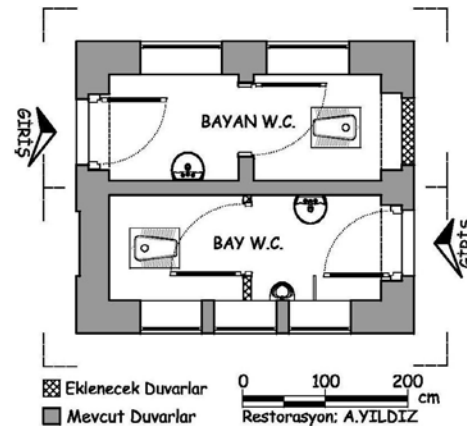
tescillenerek koruma altına alınmıştır (Url-3). Tescil kararında yapıların tanımlaması hatalı bir şekilde yapılarak emtia ambarı ile ilgili açıklamaya yer verilmemiştir. Özgün işlevi birbirinden farklı olan yolcu binası ve emtia ambarının tescil kararına tek yapı olarak işlenmesi yapıların tarihi kimliklerinin de eksik yansıtılmasına sebep olarak, geliştirilecek restorasyon çalışmalarına yanlış bir yön verecektir. Alandaki diğer istasyon yapılarına ait sadece temel duvarı kalıntılarının bulunması nedeniyle tescil çalışmalarının tek yapı ölçeğinde kaldığı düşünülmektedir. Bununla birlikte yapıların bulunduğu istasyon alanı bütüncül koruma yaklaşımı çerçevesinde endüstriyel miras alanı olarak değerlendirilmeli ve bu

Şekil: 33

Emtia Ambarı Planı, Restorasyon I.

Şekil: 34

Emtia Ambarı Planı, Restorasyon II.

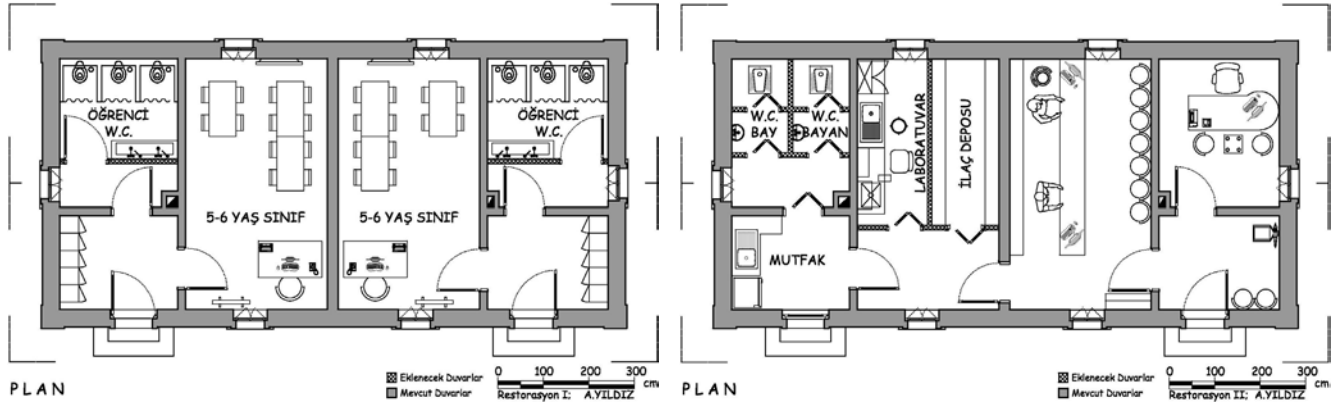


Eklenecek Duvarlar
Mevcut Duvarlar

0 100 200 cm
Restorasyon: A.YILDIZ

Şekil: 35

Umumi Hela Planı, Restorasyon.



Şekil: 36

Çift Makaslı Binası Planı, Restorasyon I.

Şekil: 37

Çift Makaslı Binası Planı, Restorasyon II.

doğrultuda tescil kararı yenilenmelidir. Demiryolu hattı üzerindeki diğer istasyon noktalarında yapılan incelemelerde yolcu binası ve emtia ambarına ait projenin Taşağıl ve Büyükmandıra istasyon alanlarında da uygulandığı tespit edilmiştir. Kavaklı ve Taşağıl Tren İstasyonlarına ait orijinal vaziyet planlarının yer aldığı paftaların alt kısımlarındaki 1/200 ölçekli kat planların-

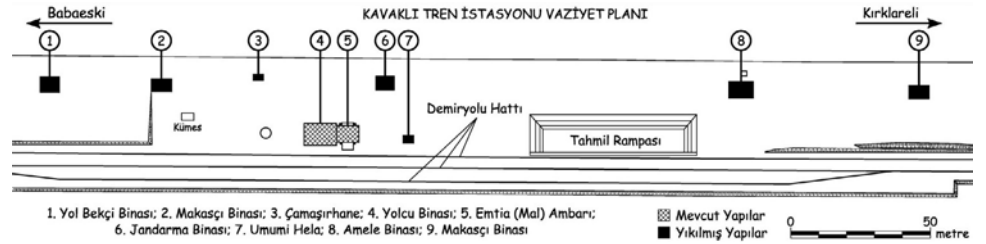
dan da yapıların birbirinin aynısı olarak tasarlandığı anlaşılmaktadır (Şekil 42-43).

3.1 Kavaklı Tren İstasyonu Binalarının Mimari Özellikleri ve Mevcut Durumları

Kavaklı Tren İstasyonu alanındaki yapılar-
dan yolcu binası dikdörtgen planlı, uzun kenarı demiryolu hattına paralel olarak

Şekil: 38

Kavaklı Tren İstasyonu Vaziyet Planı (TCDD, 2007).

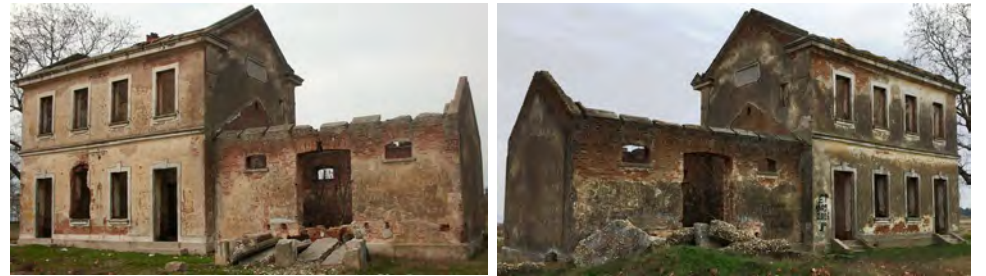


Şekil: 39

Kavaklı İstasyonu Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Peron Cephesi, 2017.

Şekil: 40

Kavaklı İstasyonu Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Giriş Cephesi, 2017.



Şekil: 41

Yol Bekçi Binasına Ait Temel Duvarları, 2017.





tasarlanmıştır. Bina zemin ve I. kat olmak üzere iki katlı olarak, tuğla yığma sistem ile inşa edilmiştir. Zemin kat dış duvarları iki tuğla, I. kat dış duvarları ise 1,5 tuğla kalınlığında blok örgü ile oluşturulmuştur. Yapının zemin katında bekleme salonu, ayrıca bayanlar için bir bekleme salonu, yazıhane-gişe bölümleri planlanmış, yapı içerisinden açılan bir kapı ile yazıhane bölümünden emtia ambarına geçiş sağlanmıştır. Binanın I. katı istasyon şefinin kullanımı amacıyla lojman olarak tasarlanmıştır. I. kata çıkış sağ köşedeki ahşap yarım döner merdiven aracılığıyla sağlanmış, birinci kat seviyesinde merdiven boşluğunda dört basamak ile geçişin sağlandığı bir tuvalet tasarlanmıştır (Şekil 44-45). Yolcu binası ve emtia ambarının üzeri ahşap beşik çatı ile örtülmüş olup, yolcu binasının saçak seviyesindeki silmeler ve bezemeler Babaeski ve Kırklareli yolcu (gar) binalarında da uygulanmış, böylece aynı hat üzerinde yer alan farklı alanlardaki yapılar arasında uyum sağlanmıştır. Yolcu binasının pencere ve kapı açıklıklarının üzeri düz kemer ile geçilerek, açıklıkların kenarları silmeler ile çevrilmiş, zemin kat açıklıklarının kemer tepe noktalarında kilit taşı görümlü bezemeler oluşturulmuştur. Zemin kat tavan döşemesi hizasında binayı çevreleyen yatay korniş ile kat seviyesi belirginleştirilirken, Neo-klasik üslup da vurgulanmıştır. Yolcu binasının sol yan cephesi sağır olarak planlanmış, emtia ambarının bitişik olduğu sağ yan cephesinde ise I. kat tuvaletine açılan küçük bir pencere düzenlenmiştir (Şekil 46). Yapının zemin ve I. kat tavan döşemeleri ahşap kirişlerle

oluşturulmuştur. Zemin kat bekleme salonu tavanındaki ahşap kirişler orta kısımdaki yatay çelik profillere taşınmıştır. Bu profillerin oturduğu kısımlarda duvarlar bekleme salonuna doğru kalınlaştırılarak, düşeyde kolon şeklinde devam eden taşıyıcı ayaklar oluşturulmuştur. Zemin kat bekleme salonu üstündeki odaları birbirinden ayıran bölücü duvar da bu çelik profillere taşınmıştır (Şekil 47).

Şekil: 42

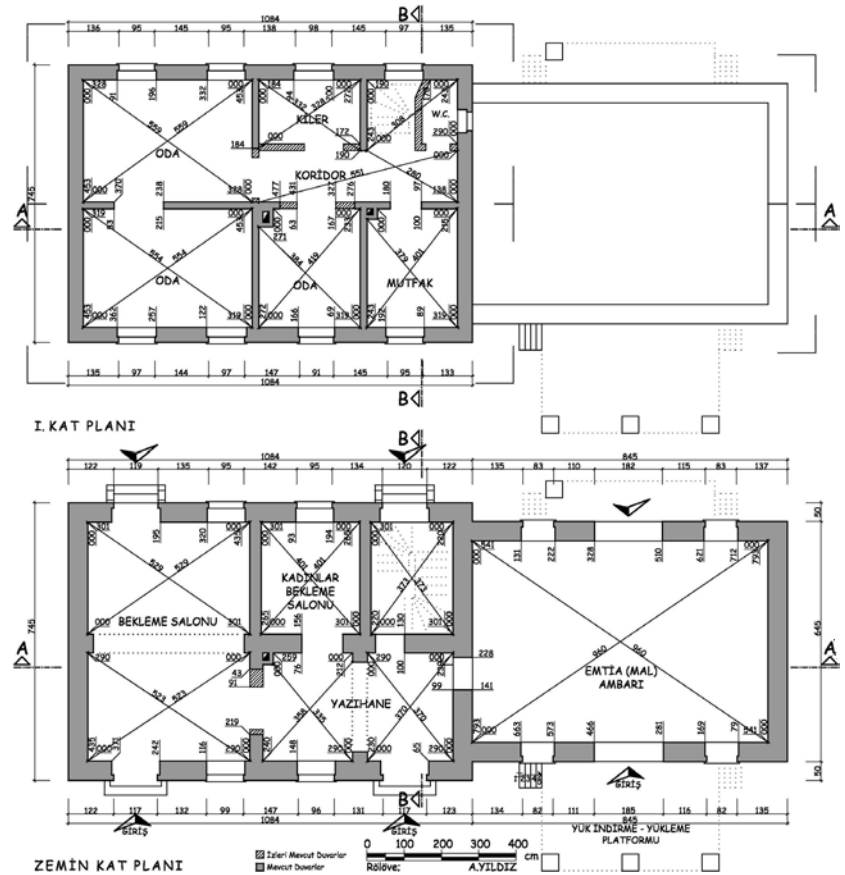
Taşagül İstasyonu Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Giriş Cephesi, 2009.

Şekil: 43

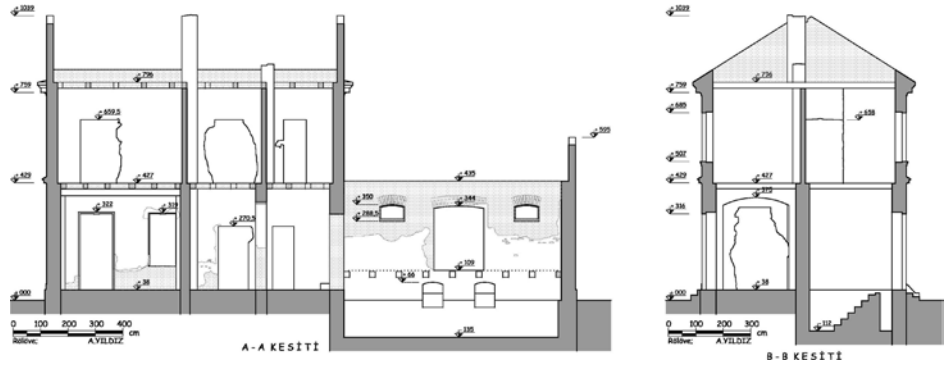
Büyükmandıra İstasyonu Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Peron Cephesi, 2011.

Şekil: 44

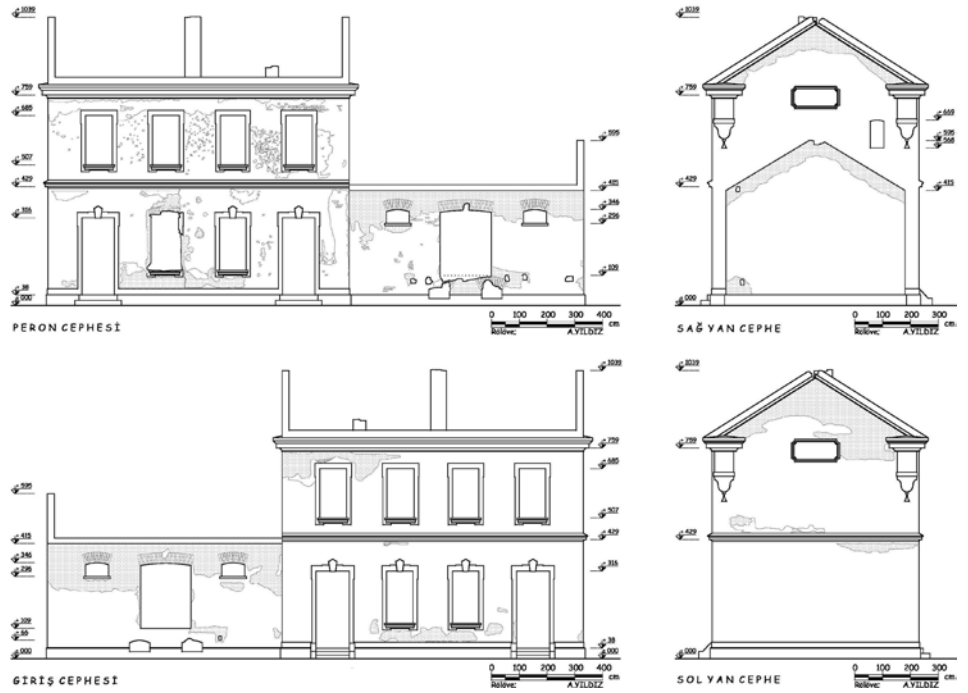
Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Kat Planları, Rölöve.



Şekil: 45
Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Kesitleri,
Rölöve.



Şekil: 46
Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Cepheleri,
Rölöve.



İstasyon alanındaki emtia ambarı yapım sistemi ve plan tipi olarak Babaeski emtia ambarı ile büyük benzerlik göstermektedir. Uzun kenarı demiryolu hattına paralel uzanan, dikdörtgen planlı yapıda Babaeski emtia ambarından farklı olarak peron ve

giriş cephelerinin ortasında bir yatay sürme kapı ve kapıların her iki yanında küçük birer pencere yer almaktadır. Yapının yan cephesi ise sağ olarak tasarlanmıştır. Ara istasyon konumundaki alanda inşa edilen yapı, istasyonun yoğunluğuna ve büyüklüğüne bağlı olarak Babaeski emtia ambarına göre daha küçük ölçülerde tasarlanmıştır. Tuğla yığma olarak inşa edilen yapının duvarları iki tuğla kalınlığında blok örgü ile oluşturulmuştur. Bodrum ve zemin kattan oluşan yapının bodrumuna yolcu binasının merdiven boşluğunun alt kısmında açılan bir kapı ile geçiş sağlanmıştır. Zemin kat taban döşemesi ahşap kirişler üzerine çakılan kaplama tahtaları ile oluşturulmuştur (Şekil 44-46).

Şekil: 47
Yolcu Binası Zemin Kat Tavan Döşeme
Kirişlerinin Taşıldığı Çelik Profiller, 2017.



Yolcu binasının pencere ve kapı doğramaları sökülüş, çatısı çökmüş, iç kısımdaki ahşap merdiveni yıkılmış hâlde sadece beden duvarları ve zemin kat tavan kirişleri günümüze ulaşabilmiştir. Benzer şekilde emtia ambarının da pencere ve kapı doğramaları sökülüş, çatısı çökmüş, zemin kat taban döşeme kirişleri sökülüş durumda olup sadece beden duvarları ayakta. Yapının peron cephesindeki yük indirme-yükleme platformu ile giriş cephesindeki teras şeklindeki platform yıkılmıştır. Bakımsız ve atmosferin yıpratıcı etkilerine açık hâldeki yapıların önlem alınmadığı takdirde kısa süre içerisinde yıkılacağı öngörülmektedir.

3.2 Kavaklı Tren İstasyonu Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi

Kavaklı Tren İstasyonu alanındaki binalar yerleşim merkezinin dışında yer almakta olup demiryolu hattının tekrar aktif olarak işlerlik kazanması hâlinde, yerleşim merkezinin şehir merkezine olan yakınlığı nedeniyle ulaşımın burada oluşturulacak istasyona yönlendirileceği ve buna bağlı olarak yapıların özgün işlevleri ile kullanılamayacağı öngörülmektedir. Buna rağmen istasyonun tekrar faaliyete geçmesi hâlinde yapıların özgün kullanımına yakın bir işlev ile korunmaları sağlanabilecektir. Bu amaçla yolcu binası özgün kullanımı ile bilet satış, yolcu bekleme hizmetlerinin karşılandığı ve idari birimlerin yer aldığı bir yapı olarak; emtia ambarı ise ek yolcu bekleme salonu olarak işlevlendirilebilecektir. Ancak demiryolu hattının tekrar işler hâlde gelmesi durumunda alandaki yapıların kullanımı konusunda, Babaeski Tren İstasyonu yapılarında olduğu gibi

belirsizlik vardır. Nitekim mevcut hatlar üzerindeki iyileştirme çalışmaları neticesinde Kavaklı yolcu binası ile benzer özellikteki birçok yapı kullanım dışı kalmıştır. Bu nedenle kullanım dışı olan Kavaklı Tren İstasyonu binalarına yeni fonksiyonlar yüklenerek sürdürülebilir bir koruma yaklaşımı geliştirilmelidir. Bu amaçla geliştirilecek işlev önerilerinde binaların bulunduğu çevrenin özelliklerinin de değerlendirilmesi gereklidir. Bu kapsamda üniversite yerleşkesine yakın bir mevkide yer alan binaların kafeterya-bar, restoran veya pansiyon olarak yeniden kullanımı mümkündür. Ek olarak etrafında herhangi bir yapılaşmanın olmadığı, geniş bir alan içerisinde bulunan yapılar yakın çevresiyle birlikte değerlendirilerek kullanım alanının artırılmasıyla at çiftliğine dönüştürülebilir (Şekil 48). İstasyon alanının bütüncül bir yaklaşımla endüstriyel miras alanı olarak değerlendirilmesi amacıyla diğer istasyon yapılarının rekonstrüksiyonu yapılabilir. Alanda mevcut olan diğer istasyon yapılarına ait temel duvarları ve istasyona ait vaziyet planının alt kısmında yer alan 1/200 ölçekli kat planları dışında rekonstrüksiyon için veri bulunmamaktadır. Bununla birlikte hat üzerindeki diğer istasyon alanlarında bulunan aynı işlevdeki yapılar model alınarak yıkılmış olan yapıların rekonstrüksiyonu mümkün olabilir (Şekil 49-50). Rekonstrüksiyon sürecinde yapıların özgün kütle boyutlarıyla ve modern bir anlayışla tasarlanarak mevcut yapılardan ayrılması sağlanmalı, sadece yıkılan yapılar ile ilgili genel bilgiler aktarılmalıdır. Böylece istasyon alanının tarihi kimliği daha etkili bir biçimde yansıtılabilir.

Şekil: 48
Kavaklı Tren İstasyonu Alanını Gösteren Uydu Görüntüsü (Url-4).





Şekil: 49

Kavaklı İstasyonu Amele Binasına Ait Temel Duvarları, 2017.

Şekil: 50

Taşgöl İstasyonu Amele Binası Peron ve Sol Yan Cephesi, 2017.



lecek, yeniden işlevlendirmeye bağlı olarak ihtiyaç duyulacak mekânlar da bu yapılar ile karşılanabilecektir.

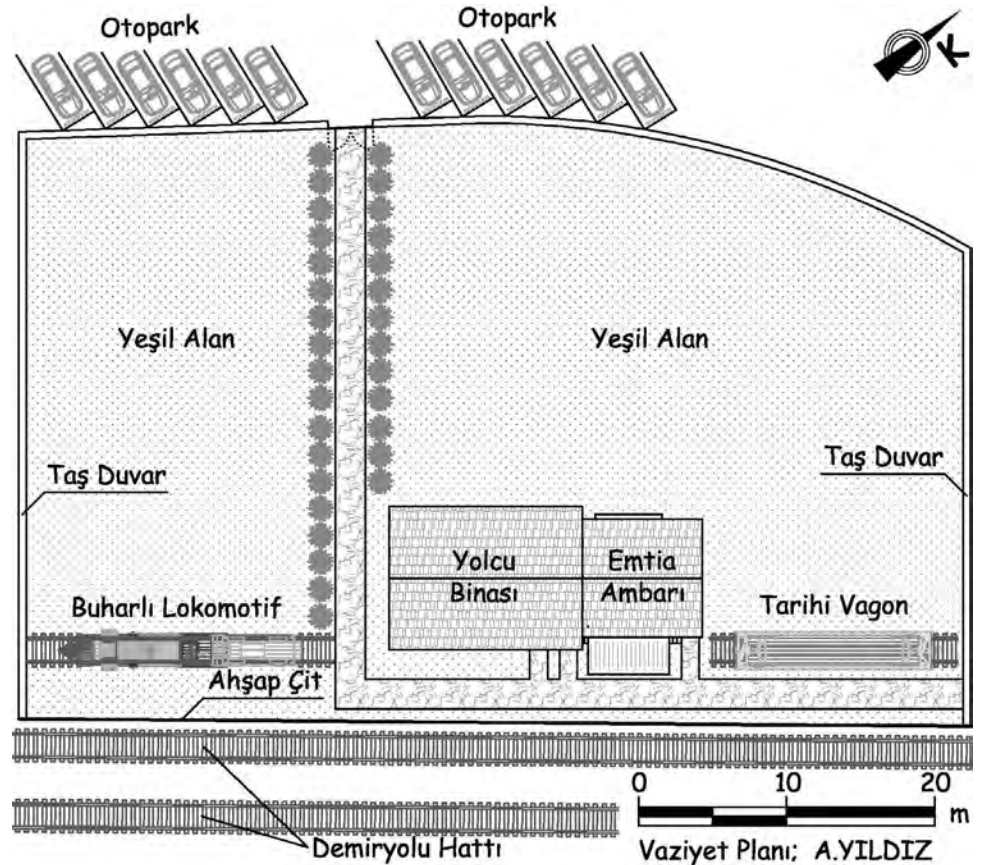
Yolcu binası ve emtia ambarına yüklenecek yeni fonksiyon önerilerinde, iki yapının bitişik olması nedeniyle birbiriyle ilişkili kullanımlar düşünülmelidir. Yapıların yeniden işlevlendirilmesinde iki yapı bütünleşik tek yapı olarak değerlendirildiğinde toplam alanın daha etkin ve verimli bir şekilde kullanımı sağlanabilir. Böylece yapıların ek yük getirilmeden ve özgün plan şeması ile cephe karakteri korunarak yüklenecek yeni fonksiyonlar ile yaşatıl-

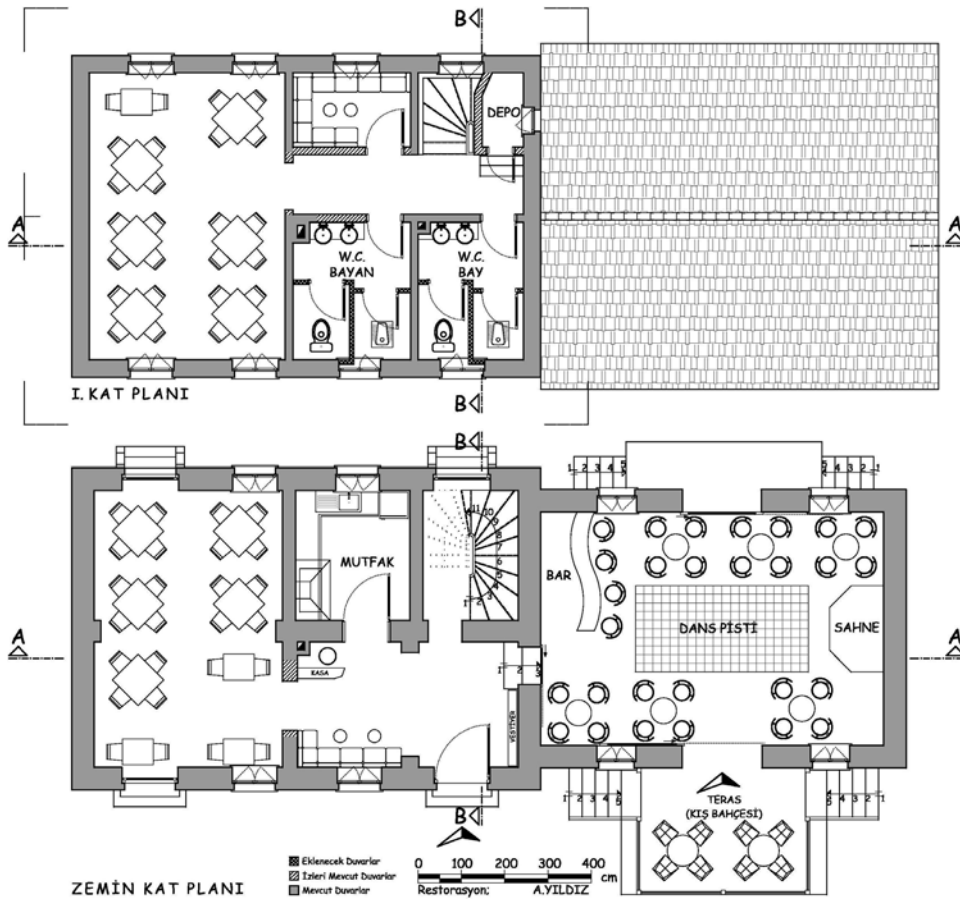
ması sağlanabilecektir. Bu amaçla çalışmada yapıların yeniden kullanımı için birbiriyle ilişkili işlev önerileri geliştirilmiştir. Çalışma ile yolcu binasının kafeterya, emtia ambarının ise bar olarak işlevlendirilmesi öngörülmüştür. Binaların yakınına yerleştirilecek vagonların iç kısımlarında yapılacak tefrişler ile kullanım alanının artırılması ve yapıların tarihi kimliğiyle uyumlu bir atmosferin oluşturulması mümkündür (Şekil 51).

Yolcu binasının yeniden işlevlendirilmesi kapsamında geliştirilen restorasyon önerisi ile yapıım sisteminin ve özgün plan

Şekil: 51

Kavaklı Tren İstasyonu Alanının Yeniden Düzenlenmesi İçin Geliştirilen Öneri.





Şekil: 52
Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Kat Planları,
Restorasyon.

şemasının yeniden kazandırılması amacıyla yıkılan ahşap merdivenin yerine benzer formda çelik konstrüksiyonlu merdiven tasarlanmıştır; zemin kat tavanındaki ahşap döşeme kirişlerinin sağlamlaştırılması ve yeni kullanıma bağlı olarak artan kullanıcı yükünün taşıtılabilmesi amacıyla çelik profiller ile değiştirilmesi planlanmıştır. Böylece kullanılan çağdaş yapı malzemeleri ile yapılan restorasyon müdahalelerinin yansıtılması amaçlanmıştır. I. kat tavan kirişlerinin ise özgün malzeme kullanılarak, çöken ahşap çatısının da benzer şekilde ahşap malzemeyle yeniden inşa edilmesi planlanmıştır. I. kat mutfak ve oda hacimlerinin içerisine geriye dönebilir biçimde alçı levha bölücü duvarlar eklenerek yeni fonksiyonun gerektirdiği tuvalet mekânları tasarlanmıştır. Zemin kat bekleme salonu üstündeki I. kat odalarını birbirinden ayıran bölücü duvar kaldırılarak bu kısımda geniş bir alan oluşturulmuştur (Şekil 52-54).

Emtia ambarının yıkılan ahşap çatısı özgün

malzeme ve yapım tekniği ile asma çatı olarak yeniden tasarlanmış, zemin kat taban döşemesindeki sökülen ahşap kirişlerin yerine yeni kullanıma bağlı olarak artan kullanıcı yükünün taşıtılabilmesi amacıyla çelik profiller ile döşemenin yeniden inşa edilmesi planlanmıştır. Yapının plan şeması tek ve geniş bir alan sağladığı için bar olarak işlevlendirilmesine bağlı olarak özgün plan şemasının korunması ve kullanım alanının artırılması amacıyla yük indirme-yüklemesinin yapıldığı platform üzerinde çelik konstrüksiyonlu ve cam panelli kış bahçesi tasarlanmıştır. Her iki yapının da kapı pencere doğramaları diğer istasyon noktalarındaki yapıların kapı ve pencere elemanlarının formuna göre ahşap malzeme ile yeniden oluşturulmuştur (Şekil 52-54).

4. Sonuç

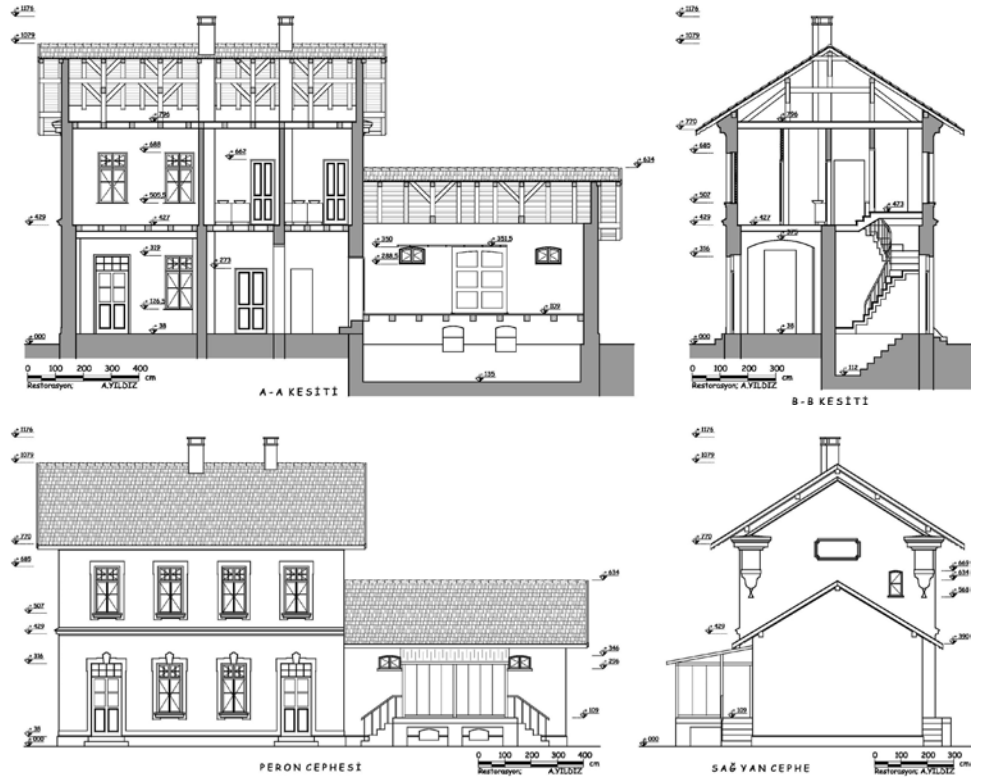
Bir ulaşım sistemi olarak demiryolları insanların yaşamına çeşitli şekillerde etki etmiş, toplum belleğinde önemli izler

Şekil: 53

Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Kesitleri, Restorasyon.

Şekil: 54

Yolcu Binası ve Emtia Ambarı Cepheleri, Restorasyon.



bırakmıştır. Bu yönüyle özellikle demiryolu yapıları ve taşıtları insanlar tarafından ilgi çekici bulunmaktadır. Kentsel ölçekte değerlendirildiğinde ise garlar simgesel yapılar olarak öne çıkmaktadır. Mimari açıdan farklı bir işleve cevap verecek şekilde tasarlanan demiryolu yapıları yeni yapım tekniklerinin ve malzemelerinin uygulandığı yapılardandır. Endüstri mirasının önemli bir parçasını oluşturan demiryolu yapıları mimari, tarihi ve teknik anıtlar olarak korunmalıdır.

Demiryolu mimarisi alanında yapılan koruma çalışmalarının özellikle önemli merkezlerdeki gar binaları üzerinde yoğunlaşması, çoğu demiryolu yapısının önemsiz olarak değerlendirilmesine neden olmaktadır. İstasyon kavramının genel olarak eksik bir şekilde gar binaları ile özdeşleştirilmesi ve diğer yapılar ile ilgili yeterli bilincin oluşmaması neticesinde koruma çalışmaları yetersiz kalmaktadır. Ayrıca geniş bir alana yayılı olan demiryolu ağı üzerindeki yapıların konumları da koruma çalışmalarını güçleştirmektedir. Demiryolu hat güzergâhlarının değişmesi ve demiryolu ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, mevcut

demiryolu yapılarını tehdit etmektedir. Özellikle ara istasyon konumundaki birçok yapının kullanım dışı kalmasına bağlı olarak yapılar özgünlüğünü yitirmekte ve yok olmaktadır. Bu alanlarda inşa edilen demiryolu yapılarının tasarımında fonksiyonelliğin ön planda tutulması dolayısıyla mimari açıdan daha sade yapılar ortaya çıkmıştır. Kütleli olarak da önemli merkezlerdeki yapılara kıyasla daha küçük olan bu yapılar ile ilgili koruma problemleri bulunmaktadır. Yerleşim merkezlerinin yakınında inşa edilen bu yapıların bir kısmı günümüzde yerleşim merkezlerinin uzağında kalmış olup yapı elemanlarının ve malzemelerinin sökülerek yağmalanması neticesinde atmosfer ve çevresel etkilere karşı daha fazla savunmasız hâle gelerek hızla yok olmaktadır. Metruk hâldeki bu istasyon yapıları yerleşim alanları için güvenlik problemleri de oluşturmaktadır. Türkiye’deki demiryolu yapılarının korunması yönünde yapılan çalışmalar genellikle tek yapı ölçeğinde kalmakta ve mimari değeri daha yüksek olan yolcu (*gar*) binaları üzerine yoğunlaşmaktadır. Bunun sonucunda bütünün parçaları olarak değerlendirilmesi gereken

istasyon alanlarındaki diğer yapıların sahip olduğu değer azalmaktadır. Demiryolu yapılarının buldukları alan ile birlikte TCDD'nin mülkiyetinde olması bütüncül koruma sürecine hukuki ve idari açıdan olumlu katkı sağlayabilir. Bununla birlikte yapıların bütüncül bir yaklaşımla korunması amacıyla geliştirilecek projelerin bir kurumun bütçesine bağlı olması mali yönden dezavantaj olarak değerlendirilebilir. İstasyon alanlarının içerisinde bulunan yapılarla birlikte korunması üzerine geliştirilecek ulusal politikaların yerel yönetimlerce desteklenmesi mali problemlerin çözümü için yeterli olabilir.

Çalışma ile kullanım dışı kalan ara istasyon konumundaki Babaeski ve Kavaklı Tren İstasyonu binalarının günümüz koşullarına göre yeniden değerlendirilerek özgün mimari özelliklerinin korunması ve sürdürülebilir bir işlev ile yaşatılması için öneriler geliştirilmiştir. Yeni kullanım önerilerinde yapılar yakın çevresi ile birlikte değerlendirilerek, bütüncül koruma yaklaşımı çerçevesinde yüklenecek fonksiyonlar ile yapıların sürekli olarak bakım ve onarımının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Babaeski ve Kavaklı arasındaki demiryolu hattı üzerinde işletilecek bir buharlı lokomotif veya mevcut demiryolu hattının dekovil hattına dönüştürülmesi ile dönemin demiryolu teknolojisi yaşatılabilir. Böylece toplumun konuya ilgisi artırılarak koruma bilinci oluşturulabilir●

Kaynakça

- Ahunbay, Z., 2004. *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Burman, P. 1997. *Philosophies for Conserving the Railway Heritage*. London: E&FN Spon, pp. 18-34.
- Erkan, Y. K., 2007. *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köşkeroğlu, E. 2006. *Demiryolu Mirası – Korunması*. Dosya 03. TMMOB Ankara Şubesi Yayınları 45, s. 19–23.
- Kuban, D., 2000. *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi, 2007.
- Yıldız, A. 2008. *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- Yıldız, A. 2013. *Kırklareli – Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi*. SDÜ Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi 5(1), s. 51–61.
- Url-1, <http://www.kirklarelienvanteri.gov.tr/anitlar.php?id=471> [Erişim tarihi: 15 Ocak 2018].
- Url-2, <https://yandex.com.tr/harita/108077/babaeski/?l=27.089817%2C41.440638&z=18&l=sat> [Erişim tarihi: 26 Şubat 2018].
- Url-3, <http://www.kirklarelienvanteri.gov.tr/anitlar.php?id=267> [Erişim tarihi: 17 Ocak 2018].
- Url-4, <https://yandex.com.tr/harita/?l=27.189460%-2C41.644934&z=17&l=sat> [Erişim tarihi: 26 Şubat 2018].