

TARİHİ TREN İSTASYONU YAPILARININ YENİDEN KULLANIMLARI ÇERÇEVESİNDE KIRKLARELİ İSTASYONU LOKOMOTİF DEPOSU İÇİN BİR KORUMA ÖNERİSİ

Ali YILDIZ

Kırklareli Üniversitesi, Teknik Eğitim Fakültesi, Yapı Eğitimi Bölümü, Kırklareli/Türkiye,
*e-mail: aliyildiz@trakya.edu.tr

Alınış: 14 Ekim 2008

Kabul Ediliş: 15 Ocak 2009

Özet: Tarihi istasyon yapıları, bir buçuk asırlık köklü geçmişe sahip olan demiryollarımızın tarihine ve gelişimine tanıklık etmektedir. Bu yönüyle TCDD için yaşayan birer tarihi belge niteliği taşıyan istasyon yapıları özgün mimarileri ve inşa teknikleri ile de mimari mirasımızın önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Ancak günümüzde, birçok tarihi istasyon yapısı bilinçsiz yapılan onarımlar veya ekler nedeniyle orijinalliğini yitirmiş; bir kısmı da çeşitli nedenlerle kullanım dışı kalarak bakımsızlık ve ilgisizlik yüzünden tahrip olmuş veya yıkılarak tümüyle yok olmuştur. Buharlı lokomotiflerin çalışma prensibine göre inşa edilmiş olan lokomotif depoları ve su depoları demiryolu taşıtlarındaki teknolojik gelişmelerden en fazla etkilenen yapılar olmuştur. Dizel ve elektrikli lokomotiflerin hizmete girmesiyle lokomotif depolarının bir kısmının yapılan onarımlar veya yeni eklerle kullanımına devam edilmiş, birçoğunun kullanımı ise terk edilmiştir. Çalışma ile metruk hâldeki Kırklareli lokomotif deposu için restorasyon projesi hazırlanarak, yapının özgün mimari değerlerinin ve yapım sisteminin tekrar kazandırılarak yeni bir işlev ile yaşatılması için öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu Mimari Mirası, Koruma, Lokomotif Depoları, Yeniden İşlevlendirme

A Proposal for the Preservation of the Kırklareli Station Locomotive Depot within the Framework of Restoring Some of the Historical Train Station's Original Construction Work

Abstract: Historical railway stations bear witness to history. The development of the Turkish railway network has a long-established history. In this respect, station buildings stand as a vivid historical testament to the TCDD (The Turkish State Railways). They constitute a considerable part of Turkey's architectural heritage with their original and authentic architectural features and their pioneering building techniques. However, today the structures of many historical stations have strayed from their original specifications, in part due to the effects of repair works undertaken with no knowledge of the original specifications, and the later annexes attached to the buildings. Some of the stations were simply neglected and fell into a state of disrepair. Others, left unused for a variety of reasons, were eventually demolished. Units such as the locomotive depots and water depots, operating on steam locomotive principles, have been affected the most by technological developments, as witnessed in the changes to rail transport. Once diesel and electrically-driven locomotives were put into use, some depots fell into total disuse. Others survived for repair and maintenance work, or through the development of the new annexes. As part of this study, a restoration project was prepared for the derelict Kırklareli Locomotive Depot. Proposals were made to maintain the old structure but with a new function, the regaining and restoring of the authentic architectural values and the original construction system.

Keywords: Railway Architecture and Heritage, Conservation, Locomotive Depots, Adaptive reuse

Giriş

Demiryollarının aktif olarak ulaştırma alanında kullanılması ile birlikte, bu yeni ulaşım sisteminin işleyişinin sağlıklı bir şekilde ve aksamadan gerçekleştirilebilmesi için birtakım tesis ve yapılara gereksinim duyulmuştur. Bu amaçla tren istasyonlarının konumu, fonksiyonu ve büyüklüğüne göre oluşturdukları alanlarda; yolculara tren bekleme, bilet temini gibi hizmetlerin sunulduğu ve istasyonlar ile yerleşim yerleri arasındaki bağlantıyı sağlayan yolcu binaları, demiryolu çalışanlarının aileleriyle birlikte barınma-konaklama ihtiyaçlarının karşılandığı lojmanlar, yük indirme-yükleme-depolamasının yapıldığı emtia (mal) ambarları, demiryolu işçilerinin barındığı yatakhane binaları, posta hizmetlerinin verildiği postahane binaları, ülke sınırında bulunan istasyonlarda

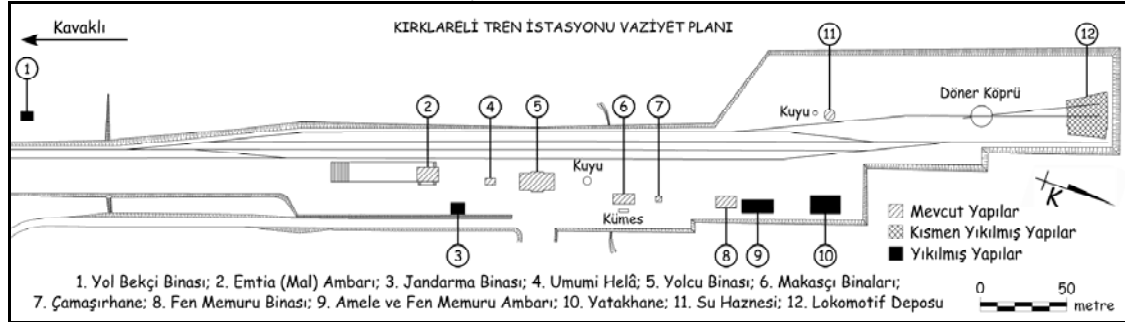
gümrük binaları, güvenliğin sağlanması amacıyla polis veya jandarma karakolları, demiryolu taşıtlarının bakım-onarımlarının yapıldığı vagon veya lokomotif depoları (atölyeleri), buharlı lokomotiflere su ikmalinin yapıldığı su depoları, bekçi-kapıcı barakaları, umumi helâlar ile odunluk ve kümes gibi müstemilat yapıları inşa edilmiştir. Şehirlerin yakınında ve şehir gelişimini sınırlamayacak şekilde belirlenen istasyon alanları adeta birer sokak görünümünde olup, bu alanlardaki bütün yapılar birbiriyle ilişkilidir. Ancak, birçok istasyon alanı buldukları şehirlerin zaman içerisinde genişlemesi sebebiyle şehir merkezi içerisinde sıkışıp kalmış, günümüz demiryolu teknolojisinin ve kullanıcı ihtiyaçlarının karşılanması için gereksinim duyulan tesislerin bu alanlarda inşa edilmesi güçleşmiştir. Bu nedenle TCDD, yerel yönetimler ile yürüttüğü çalışmalar neticesinde istasyon alanlarının bir kısmını şehir dışına taşıyarak mevcut alanları kültür ve eğlence merkezine dönüştürme yönünde projeler geliştirmektedir. Bu kapsamda, bazı istasyon yapılarının fonksiyon değişikliğine uğrayarak, yeni işlevleriyle kullanılması söz konusudur.

Tarihi tren istasyonu yapıları yapım tekniği, malzeme ve mimari açılarından özgün karakter sergilemektedir. Ancak, çeşitli nedenlerle kullanım dışı kalan bu yapıların önemli bir kısmı bakımsızlık ve çevresel etkilere bağlı olarak yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Günümüzde hat üzerindeki demiryolu taşımacılığının son bulunduğu Kırklareli İstasyon Alanı'ndaki yapılar da kullanım dışı kalmıştır. Alanda bulunan lokomotif deposunun kullanımı ise hattın işletmede olduğu zamanlardan itibaren, dizel lokomotiflerin hizmete girmesiyle terk edilmiştir. Nitekim yapı sadece beden duvarları ayakta kalacak şekilde günümüze ulaşabilmiştir. Çalışma kapsamında yapı üzerindeki izler ve yakın çevredeki istasyon alanlarında (Çerkezköy ve Alpullu) bulunan benzer yapılar analiz edilerek, mevcut demiryolu mirasının gelecek kuşaklara aktarılması için belgeleme, koruma ve yeniden işlevlendirme önerileri geliştirilmiştir.

1. Kırklareli Demiryolu Hattı ve İstasyon Yapıları

Kırklareli-Büyük Mandıra demiryolu hattı, İstanbul'u Avrupa'ya bağlamak amacıyla 1870 yılında yapımına başlanan, 1873 yılında bir takım eksiklikler ve değişikliklerle işletmeye açılan Rumeli Demiryolu Hattı'na sonraki yıllarda tali bir hat olarak eklenmiştir. 1910-1912 yılları arasında Balkan Harbi'nden hemen önce, iktisadi ve askeri öneminden dolayı ana hattan Kırklareli'ne uzatılan 46 kilometrelik Büyük Mandıra-Kırklareli Hattı Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından inşa edilerek işletmeye açılmıştır (Dursunkaya, 1948; Engin, 1993; M. Ali, 1930).

1912 yılında işletmeye açılan demiryolu hattında 1987 yılına kadar yolcu taşımacılığı ile birlikte yük taşımacılığı da yapılırken, bu tarihten sonra yolcu taşımacılığı son bulmuş, askeri nakliye ve tarım-sanayi ürünlerinin taşınmasında demiryolundan yararlanılmıştır. Yakın zamana kadar hat bu sayede işlerliğini sürdürmüş, günümüzde ise bu tür kullanımı da ortadan kalkarak tamamıyla hizmet dışı kalmıştır.



Şekil 1. Kırklareli Tren İstasyonu Vaziyet Planı (TCDD Edirne Gar Müdürlüğü Arşivi'nden yararlanılarak hazırlanmıştır)

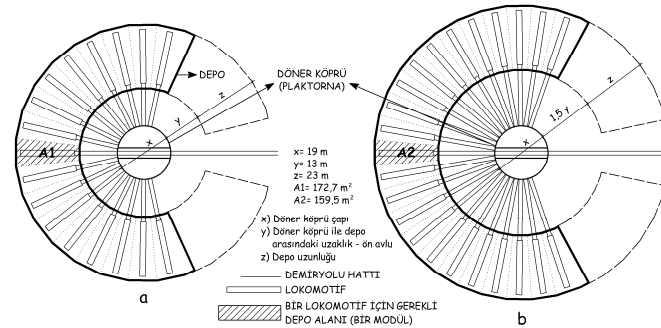
Kırklareli tren istasyonu yapılarının bulunduğu alan, il merkezinde, adını da verdiği İstasyon Mahallesi'nde, merkezi bir konumda bulunmaktadır. İstasyon alanındaki yapılar demiryolu hattı boyunca bir dizi oluşturacak şekilde yan yana konumlandırılmıştır. Demiryolu işletmesinin verimli olarak yapılabilmesi için alanda irili-ufaklı on iki yapı inşa edilmiştir. Bu yapılar topluluğunu; yol bekçi binası, emtia (mal) ambarı, jandarma binası, umumi helâ, yolcu binası, makasçı binası, çamaşırhane, fen memuru binası, amele ve fen memuru ambarı, yatakhane, su haznesi, lokomotif deposu oluşturmaktayken; yol bekçi binası, jandarma binası, amele ve fen memuru ambarı ile yatakhane binası günümüze ulaşamamıştır (Şekil 1). Mevcut yapılardan ise yolcu binası Yüksek Anıtlar Kurulu'nun 20/04/1990 gün ve 646 sayılı kararı ile tescillenerek koruma altına alınmış, diğer yapılar kaderlerine terk edilmiştir. Yakın zamana kadar emtia (mal) ambarı küçük bir eğlence merkezi olarak hizmet vermiş, makasçı binası geçirdiği onarım neticesinde dernek binası olarak düzenlenmiştir. Günümüzde, çamaşırhane Belediye işçileri tarafından depo olarak kullanılmakta, umumi helâ özgün işleviyle hizmet vermekte, yolcu binasının ise sadece iki odası kullanılmaktadır. Su haznesinin, yapılan basit onarımlarla büfe ve çay ocağı olarak işlevlendirilmesi gündemdedir.

Dolayısıyla bu yapılar diğerlerine nazaran daha fazla korunabilmiştir. Son zamanlarda, alandaki bütün yapıların tescillenerek koruma altına alınması yönünde çalışmalar yürütülmektedir.

2. Lokomotif Depolarının Mimarisi ve Yapım Sistemi

Buharlı lokomotiflerin bakımlarının ve basit tamirlerinin yapıldığı, bir sonraki sefere hazırlandığı yapılar olan lokomotif depoları dikdörtgen ve dairesel olmak üzere iki farklı formda inşa edilmiştir. Depo ölçüleri, hat üzerinde çalışan lokomotif boyutlarına ve hizmet vereceği lokomotif sayısına bağlı olarak şekillenmiştir. Depoların genişlik ve yükseklikleri için demiryolu yapı gabarisi belirleyici olmuş, dolayısıyla bu yapılar birbirine yakın ölçülerde tasarlanmış, hatta aynı hat üzerindeki farklı istasyon alanlarında aynı projelerin tekrarlandığı yapılar inşa edilmiştir. Lokomotiflerin uzunlukları için bir sınırlamanın olmaması nedeniyle değişik tipteki lokomotiflere hizmet verecek depoların uzunlukları da farklı ölçülerde olmuştur. Depo tasarımlarında lokomotiflerin boyutları kadar, bir lokomotifin depo içerisine nasıl alınacağı ve yönünün değiştirilip değiştirilmeyeceği hususları da bağlayıcı olmuştur. Depo içerisine giren her bir demiryolu hattını örten yapı kısmı bir modül olarak kabul edilirse, bu modüller yan yana getirilerek tek bir yapı oluşturacak şekilde tasarlandığında toplam yapı genişliği elde edilmiş olunur. Gerek dairesel, gerekse dikdörtgen formdaki depolar modüllerin yan yana getirilmesi ile oluşturulduğundan simetrik bir düzen gösterir. Depolarda lokomotif için gerekli olan alanın dışında, depo şefi ve işçiler için birer oda, torna vb. işlerin yapılabileceği bir atölye, tuvalet gibi mekânlar da inşa edilmiştir. Bu mekânlar, kat yüksekliklerinin depo yüksekliğinden daha az olması ve sadece insanların kullanımını oluşturulmuş bölümler olması gibi nedenlerle depo binasına ek olacak şekilde yapının uygun bir yerinde inşa edilmiştir. Depolarda, lokomotiflerin bakım-tamirinin yapılabilmesi için depo içerisine giren hatların üzerinde bakım çukurları da inşa edilmiştir. Dairesel formda inşa edilen lokomotif depoları yapım kolaylığı açısından, her modülün ön ve arka duvarları düz olacak şekilde tasarlanmıştır. Böylece, depoların daire içerisine yerleştirilmiş çokgen şekilli bir plan anlayışıyla geliştirilmesi sağlanmıştır. Duvarların kesişme noktaları çokgenin köşelerini oluşturmaktadır, bu köşe noktalarında duvar kalınlıklarının artırılması ile taşıyıcı ayaklar oluşturularak depoların yanal ve düşey yüklere karşı stabilitesi artırılmıştır. Çatı makaslarını taşıyan dikmeler, bu ayaklar üzerine oturtularak çatı yüklerinin emniyetli bir şekilde zemine aktarılması sağlanmıştır (Yıldız, 2008).

Deponun ön kısmıyla döner köprü arasında bırakılan avlu genişliğine bağlı olarak, taşıt kapasitesi değişmektedir. Bu mesafe arttırıldığında deponun içerisine alınan lokomotif adedi çoğalırken, çokgenin kenar sayıları arttığı için dairesel forma daha da yaklaşmaktadır. Ayrıca ön ve arka duvarların uzunlukları da birbirine yaklaşırken, örtülen alan da dikdörtgen depo ile örtülen alana yaklaşmaktadır (Berkmen, 1962).



Şekil 2. Dairesel Formlu Lokomotif Depolarında Plan Şeması

Taş veya tuğla malzemeden inşa edilmiş olan depoların üzeri ilk zamanlar ahşap çatılarla örtülmüştür. Depo içerisine giren buharlı lokomotifin dumanı ve buharı ahşap elemanlar üzerinde olumsuz etki gösterse de çatı eğimleri fazla tutularak ve yan duvarların çatı arası hizasında havalandırma pencereleri açılarak bu etki en aza indirilmeye çalışılmıştır. Buna ek olarak lokomotiflerin depo içerisinde alacakları konuma göre lokomotif bacasının üzerine denk gelecek şekilde teşkil edilmiş bir baca veya fenerli bir çatı sistemi ile içeride oluşabilecek buhar ve dumanın daha hızlı bir şekilde yapı dışına atılması sağlanmıştır. Çatı konstrüksiyonu oluşturulurken lokomotifin depo içerisine girmesine ve içerideki işçilerin çalışmasına engel olmayacak çözümler geliştirilmiş, depoların üzeri asma çatı makasları kullanılarak kapatılmıştır.

Buharlı lokomotiflerin çalışma prensibine göre tasarlanmış olan lokomotif depolarının önemli bir kısmı, bu tip lokomotiflerin hizmetten kaldırılması ile kullanım dışı kalarak, zaman içerisinde tahribata uğramıştır. Bazı depoların ise yapılan yeni ekler ve onarımlarla kullanımına devam edilmiştir.

3. Yüklenecek Yeni Fonksiyonlar ile Tarihi Yapıların Korunması

Anıtların yaşatılması ve korunması, devamlı olarak bakımlarının yapılmasına, gerekli müdahalelerin zamanında gerçekleştirilerek, meydana gelebilecek daha ciddi hasarların önüne geçilmesine bağlıdır. Bu kapsamda

bir yapının sürekli kullanımının sağlanması ile ekonomik bir koruma anlayışı benimsenebilir. Bu kullanım yapının özgün işlevini sürdürmesi şeklinde olabileceği gibi özgün işlevin zamanla değişen yaşam tarzı ve ona bağlı istekler nedeniyle geçerliliğini yitirmesine bağlı olarak, ilk yapılış amacından farklı bir kullanım biçimi olarak da gerçekleşebilmektedir. Bu nedenle tarihi yapıların özgün işlevlerini sürdürmesi çoğu zaman mümkün olmamakta, dolayısıyla verilecek farklı bir fonksiyon ile yapının yaşatılması sağlanabilmektedir. Yapıların yeni işlevlere uyarlanması bir takım müdahalelerin ve değişikliklerin yapılmasını gerektirmekte, bu durum ise yapının özgünlüğünün yitirilmesine sebep olabilmektedir. Bu nedenle tarihi yapılara verilecek yeni fonksiyonların yapıları korumak için bir araç olduğu gerçeği temel ilke olarak benimsenmelidir (Ahunbay, 2004).

Türkiye’de bulunan demiryolu hatlarının önemli bir kısmı Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilmiştir. Dolayısıyla bu hatlar üzerinde tarihi ve mimari değeri yüksek olan çok sayıda istasyon binası bulunmaktadır. Çeşitli nedenlerle bazı demiryolu hatları kullanıma kapanmış, hat üzerinde bulunan istasyon yapıları da zaman içerisinde terk edilerek kullanım dışı kalmıştır. Hâlen ulaşımın sağlandığı hatlar üzerindeki bazı istasyon yapıları da gelişen demiryolu teknolojisi ve günümüz ihtiyaçlarının farklılaşması gibi nedenlerle işlevini yitirmiştir. Sahip oldukları tarihi ve mimari kimlikleri ile korunması gerekli mimari mirasımız niteliğindeki bu yapıların çok azı çağdaş kullanımlara uyarlanarak yaşatılabilmiş, birçoğu yıkılmaya yüz tutmuştur.

Çok küçük istasyon noktaları haricindeki birçok istasyon alanında birbiriyle ilişkili yapılar inşa edilmiştir. Bu sebeple kullanım dışı kalan istasyon yapılarına getirilecek yeni işlev önerilerinde esneklik payı artmakta, büyük değişikliklere gidilmeden yapılara uygun işlevler verilebilmektedir. Yeni kullanıma bağlı olarak gereksinim duyulan yeni mekânlar alanda bulunan başka bir yapı içerisinde çözümlenebileceği gibi, alanın uygun bir yerine yerleştirilen vagonlar içerisinde de çözümlenebilir. Böylece yapılara yapılabilecek eklerin minimum düzeyde tutulması sağlanırken, yapıların özgün işleviyle ve istasyon alanının tarihi kimliğiyle uyumlu bir atmosferin de oluşturulması sağlanabilir. Benzer şekilde yerleştirilecek nostaljik bir buharlı lokomotif ile bu yapılar insanlar için daha çekici hâle getirilerek buradaki kullanıcılar üzerinde kalıcı bir etki bırakılabilir (Yıldız, 2008). Ülkemizde, özgün işlevini sürdüren birçok tarihi istasyon binası olduğu gibi kullanım dışı kalarak yeni işleviyle hizmet veren yapılar da mevcuttur. Yapı ölçeğinde işlev değişikliğine uğrayarak yeni fonksiyonların yüklendiği istasyon yapılarına, Ankara Eski Tren İstasyonu Direksiyon Binası (müze); Ankara Gazi Tren İstasyonu Yolcu Binası (restoran); Ankara Polatlı İstasyon Alanındaki müze olarak restore edilen su deposu ve kafeterya olarak restore edilen diğer üç istasyon yapısı; Edirne Köprübaşı Tren İstasyonu Yolcu Binası (lokal ve restoran); Bursa Çekirge İstasyonu Yolcu Binası (kafeterya ve restoran); Mudanya Tren Garı (otel); Alsancak Tren İstasyonu Ambar Binası (mescit) örnek gösterilebilir. Günümüzde, Trakya Üniversitesi Rektörlüğü ve İdari Birimleri’ne ev sahipliği yapan Edirne Karaağaç Tren İstasyonu Yapıları ile nikâh sarayı ve sosyal tesis olarak hizmet veren Bursa Merinos (Muradiye) Tren İstasyonu Yapıları ise üzerlerinde buldukları alanlar ile birlikte rehabilite edilerek alan ölçeğinde yeni işlev verilen istasyon yapılarına örnek teşkil etmektedir (Resim 1-3).



Resim 1. Mudanya Tren Garı



Resim 2. Karaağaç Tren Garı



Resim 3. Merinos Tren İstasyonu (Web 3)

Benzer uygulamalar diğer ülkelerdeki istasyon yapıları için de söz konusu olup; günümüzde müze olarak hizmet veren Fransa’daki d’Orsay Garı ile ana holü içerisinde dükkanların, kafeteryaların, gece kulübü ve tropikal bir bahçenin yer aldığı komplekse dönüştürülen İspanya’daki Atocha Tren İstasyonu yeniden işlevlendirilen istasyon yapılarına yurt dışından örnek gösterilebilir (Web 1-2).

4. Kırklareli Tren İstasyonu Lokomotif Deposunun Yeniden İşlevlendirilmesi

Kırklareli istasyon alanındaki son istasyon yapısı olan lokomotif deposu, hattın bittiği yerdeki uç kısımda inşa edilmiştir. Dairesel plan şemasına sahip binanın içerisine aynı anda iki lokomotif alınabilmektedir. Şef ofisi ve işçiler için birer oda, bir torna atölyesi ve tuvalet mekânlarının bulunduğu müstemilat bölümü, yapının sağ yan cephesine bitişik olarak tasarlanmıştır.

4.1. Mevcut yapının analitik incelemesi ve benzer yapı analizleri

Kırklareli Tren İstasyonu lokomotif deposunun kullanımı, hat üzerinde aktif olarak ulaşım hizmetinin sağlandığı son yıllardan itibaren yavaş yavaş terk edilmiştir. Kullanım dışı kalan bu yapı, bakımsızlık neticesinde zamanla doğa etkileri ve insan eliyle tahrip edilmiş; metal pencere ve kapı doğramaları ile ahşap çatı elemanları sökülerek bina yağmalanmıştır. Bunun neticesinde yapı, doğa etkilerine karşı daha fazla savunmasız bırakılmış, nitekim günümüzde binanın sadece beden duvarları ayakta kalabilmiştir. Yapının iç kısmında yer alan bakım çukurları doldurulmuş, sağ yan cephesindeki mekânlar büyük oranda yıkılmış, tümüyle sıva kaplı olan yapının sıvaları birçok kısımda dökülmüştür. Bina doğa etkilerine direkt olarak açık olduğu için yağmur ve kar suları duvar üst seviyelerindeki derzleri boşaltmış, bu kısımlardaki taşlar yer yer dökülmüştür.

Deponun, içerisine lokomotif alınan ana bölümünün duvarları taş malzemeden, sağ yan cephesine bitişik oluşturulan hacimlerin duvarları ise tuğla malzemeden kâgir yığma olarak inşa edilmiştir. Ana mekânın taş duvarları üç farklı seviyede oluşturulan yatay tuğla hatlarla ile örülmüştür. Binanın arka cephesindeki her yüzeyde ve sol yan cephesindeki birim duvarlar üzerinde ikişerli pencereler açılmış, sağ yan cephesinde ise personele ait mekânlara geçiş için kapılar düzenlenmiştir. Bu hacimlerin kat yüksekliklerinin daha az olması sebebiyle, üzerleri ayrı bir çatıyla örtülmüştür. Duvar yüzeyindeki izlerden, bu kısmın çatısının ana binanın çatısına uygun formda arka arkaya iki sıra ahşap beşik çatı şeklinde teşkil edildiği, tavan döşemesinin de ahşap kirişlemeler üzerine çakılan kaplama tahtası ile oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca duvar yüzeyinde müstemilat bölümünün dış ve ara duvarlarına ait izler de mevcuttur. Lokomotiflerin giriş yaptığı kapıların ve pencere açıklıklarının üzeri, tuğla basık kemerler ile geçilmiştir. Bunun yanında pencere kenarlarında düzgün bir yüzey elde edebilmek için, açıklıkların etrafı 1-1,5 tuğla genişliğinde harman tuğlası ile örülmüş, pencerelerin denizlik kısımları kılıcına kullanılan tek sıra tuğla dizisi ile oluşturulmuştur. Pencere kemerlerinin dış kısımlarında kaş şeklinde silmeler düzenlenmiştir.

Günümüzde çatısı tamamıyla yok olan yapı üzerinin, ahşap konstrüksiyonlu arka arkaya iki sıra beşik çatı ile örtülmüş olduğu yapıdaki izlerden anlaşılmaktadır. Binanın asma çatı makasları orta kısımda ahşap bir dikmeye oturtulmuştur. Yan cephelerinde ise, kalkan duvarlarının iç kısımlarında çatı konturuna uygun olarak üçgen oluşturacak şekilde taş konsollar yerleştirilmiş; bu konsollar üzerine oturtulan ahşap dikmelere çatı aşıkları taşınmıştır. Çatı arasının havalandırılması maksadıyla her iki yan cephede de kalkan duvarının ortasına denk gelecek şekilde yuvarlak pencereler açılmıştır. Ancak yapım esnasında, sağ yan cephedeki havalandırma pencerelerinin, binanın bu kısmına bitişik olarak inşa edilen personel mekânlarının çatısı nedeniyle kapanacağı anlaşılınca; biri tuğla ile doldurularak, bir diğeri de yapımı yarım bırakılarak taş örgü şeklinde kapatılması yoluna gidilmiştir. Kademeli olarak yerleştirilen taş konsollar üzerine oturtulan dikmelerin, uygulanan konsol detayı ile çatı arası pencerelerini kapatması engellenirken aynı zamanda dikme boyunun kısa tutularak gelen yük etkisi altında burkulma yapma olasılığının da önüne geçilmiştir. Çerkezköy lokomotif deposunda taş konsol düzenlemek yerine, dikmeler yatayda yerleştirilen ahşap bir giriş üzerine oturtulmuştur. Bu ise, çatı arası penceresinin bir bölümünün dikme ile kapatılmasına ve dikmenin boyunun daha uzun tutulmasına yol açmıştır.

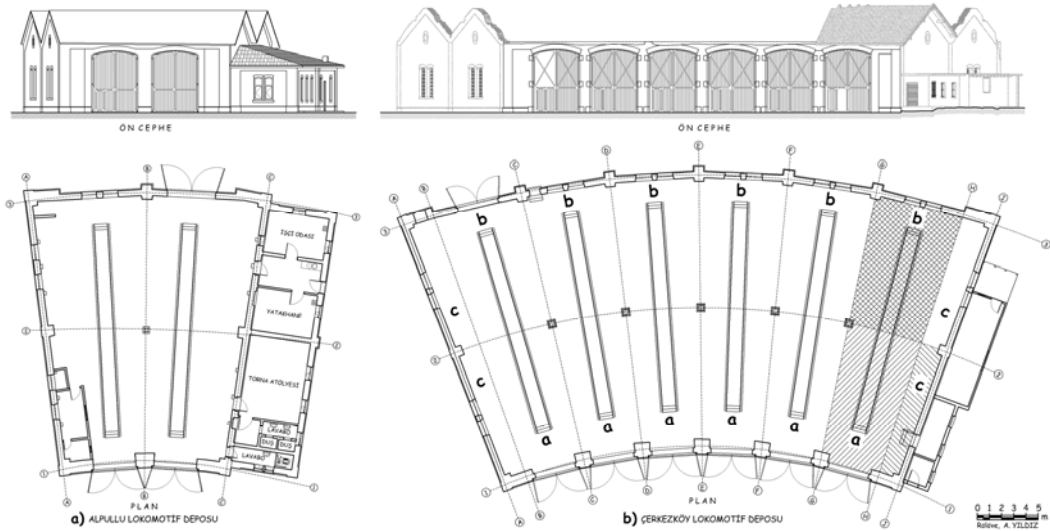
Ön ve arka duvarları kırık yüzeylerden oluşturulan dairesele formdaki yapının çatısı da, plan şemasına bağlı olarak kırık yüzeylerden teşkil edilmiştir. Yapının köşelerinde, ön ve arka cephelerindeki kırık yüzeylerin keşişme noktalarında ve yan cephelerinin orta kısımlarında duvar kalınlığı içeriye doğru arttırılarak taşıyıcı ayaklar oluşturulmuş; çatı aşıkları bu ayaklar üzerine yerleştirilen ahşap dikmelere oturtulmuştur. Taşıyıcı ayaklar dış yüzeyde silme şeklinde taşınarak saçak boyunca devam eden silmelerle birleştirilmiş, böylece her cephe bir çerçeve içine alınmıştır. Yan cephelerde saçak seviyesindeki silmelerin çatı eğimine paralel olarak oluşturulabilmesi için ya bu kısımdaki taşlar yontulmuş ya da çivilerle yüzeye tutturulan tuğlalar kullanılmıştır.

Kırklareli istasyon alanında bulunan lokomotif deposu, yapım tekniği-malzemeleri ve boyutları ile Alpullu lokomotif deposunun adeta bir kopyasıdır. Bu yapılar arasındaki tek fark, depoların sağ yan cephelerinde inşa edilmiş olan personele ait müstemilat kısımlarının çatı tanzimindeki ve boyutlarındaki değişikliklerdir. Ancak müstemilat bölümleri yapım tarzı ve malzemelerinin yanında şekil itibarı ile de büyük benzerlik gösterir. Çerkezköy lokomotif deposunun ise, tümüyle tuğla malzemeden kâgir yığma olarak ve daha fazla lokomotif hizmet verebilecek kapasitede inşa edilmiş olması yapıyı Alpullu ve Kırklareli lokomotif depolarından ayırır. Bununla birlikte yapılar tek modül olarak karşılaştırıldığında, göz ardı edilebilecek derecedeki küçük farklar dışında birbirinin aynısıdır. Kırklareli ve Alpullu lokomotif depoları kısa bir hattın başlangıç ve bitiş noktalarında inşa edilmiş; bu hat üzerinde çalışan lokomotif sayısının ve trafik yoğunluğunun az olması sebebiyle de iki lokomotive hizmet verebilecek kapasitede, basit tamir ve bakım işlerinin yapıldığı birer depo olarak tasarlanmıştır. Çerkezköy lokomotif deposu ise,

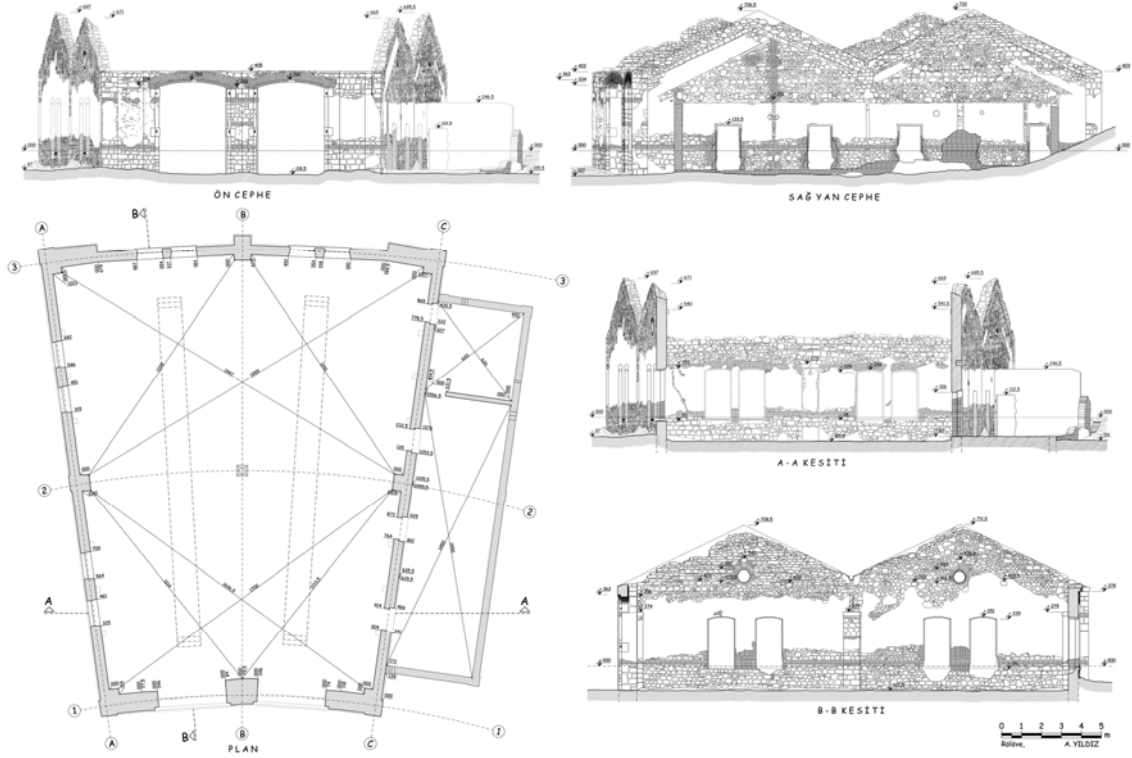
alandaki diğer atölyelerle birlikte daha kapsamlı tamir ve bakım işlerinin yapıldığı bir depo olarak hizmet vermiş; bu amaçla yapı içerisine alınacak lokomotif sayısı da artırılmıştır.

Çerkezköy lokomotif deposu altı taşıt kapasiteli olup, üzeri ahşap asma çatı makaslarıyla oluşturulmuş arka arkaya iki sıra beşik çatı ile örtülmüştür. Yapının çatı kaplaması ahşap çatalara oturtulan marsilya tipi kiremittir. Asma çatı makasları orta kısımda ahşap dikmelere taşınmış; kenar kısımlarda, kalkan duvarları yüzeyindeki ahşap kirişlemelere oturtulan dikmeler ile oluşturulan makaslar kullanılmış, aynı zamanda göğüslemeler ile çatı aşıkları desteklenmiştir. Yapının, pencere ve kapı açıklıkları basık kemerler ile geçilmiştir. Taşıyıcısı metal profillerle oluşturulmuş kapıların yüzeyi ondüle sac levhalarla kapatılmıştır. Dışarıya açılan geniş iki kapı kanadının birisinin üzerinde, personel geçişini sağlamak için küçük bir kapı da teşkil edilmiştir. Metal doğrama ile düzenlenmiş pencereler, metal kayıtlar ile bölümlenmiş ve üst kısımlarında havalandırma için yatay orta eksenli pencere kanatları oluşturulmuştur. İki taşıt kapasiteli olarak inşa edilen Alpullu lokomotif deposunun üzeri Çerkezköy lokomotif deposunda olduğu gibi, ahşap asma çatıyla örtülü iken tümüyle yıkılarak yerine çelik makaslarla oluşturulan bir çatı inşa edilmiştir. Kapı ve pencere doğramaları Çerkezköy lokomotif deposuyla büyük benzerlik gösterir. Yapının kalkan duvarlarının iç kısımlarında çatı konturuna uygun olarak, üçgen oluşturacak şekilde yerleştirilmiş taş konsolların birkaçı onarım sırasında kırılrsa da izleri mevcuttur. Bu konsolların üst yüzeyleri eğimli olup, eğim ahşap göğüslemeyi karşılayacak şekilde verilmiştir.

Şekil 3b'de "a" ile belirtilen taralı kısım, kısa kenarı doğrultusundaki ölçüler dışında, tümüyle "b" ile belirtilmiş taralı kısım ile aynı özelliktedir. Bu nedenle çekirdek modül olarak adlandırabileceğimiz "a" ile taralı bölüm arka arkaya eklendiğinde bir lokomotif için gerekli olan yapı alanı elde edilmektedir. "c" ile belirtilen kısım ise lokomotifle duvar arasında bulunması gereken minimum mesafeden dolayı meydana gelmektedir. Çerkezköy lokomotif deposunda "a ve c" ile taranmış alanın çatısı korunabilmiştir. Bu ise, yapının tümüne ait çatı konstrüksiyonu ile ilgili sahip olunması gereken bilgiyi vermektedir.



Şekil 3. Alpullu ve Çerkezköy Lokomotif Depoları



Şekil 4. Kırklareli Lokomotif Deposu (Rölöve)



Resim 4. Alpullu Lokomotif Deposu Giriş ve Sol Yan Cephesi



Resim 5. Çerkezköy Lokomotif Deposu Giriş Cephesi



Resim 6. Kırklareli Lokomotif Deposu Giriş Cephesi



Resim 7. Kırklareli Lokomotif Deposu Sağ Yan Cephesi



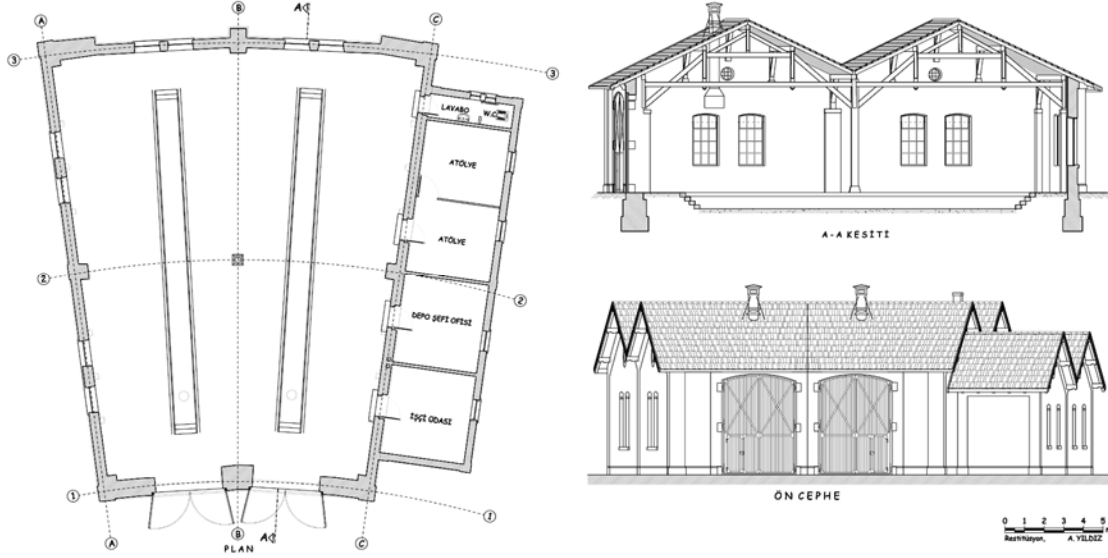
Resim 8. Kırklareli Lokomotif Deposu Sol Yan Cephesi



Resim 9. Kırklareli Lokomotif Deposu Sol Yan İç Cephesi

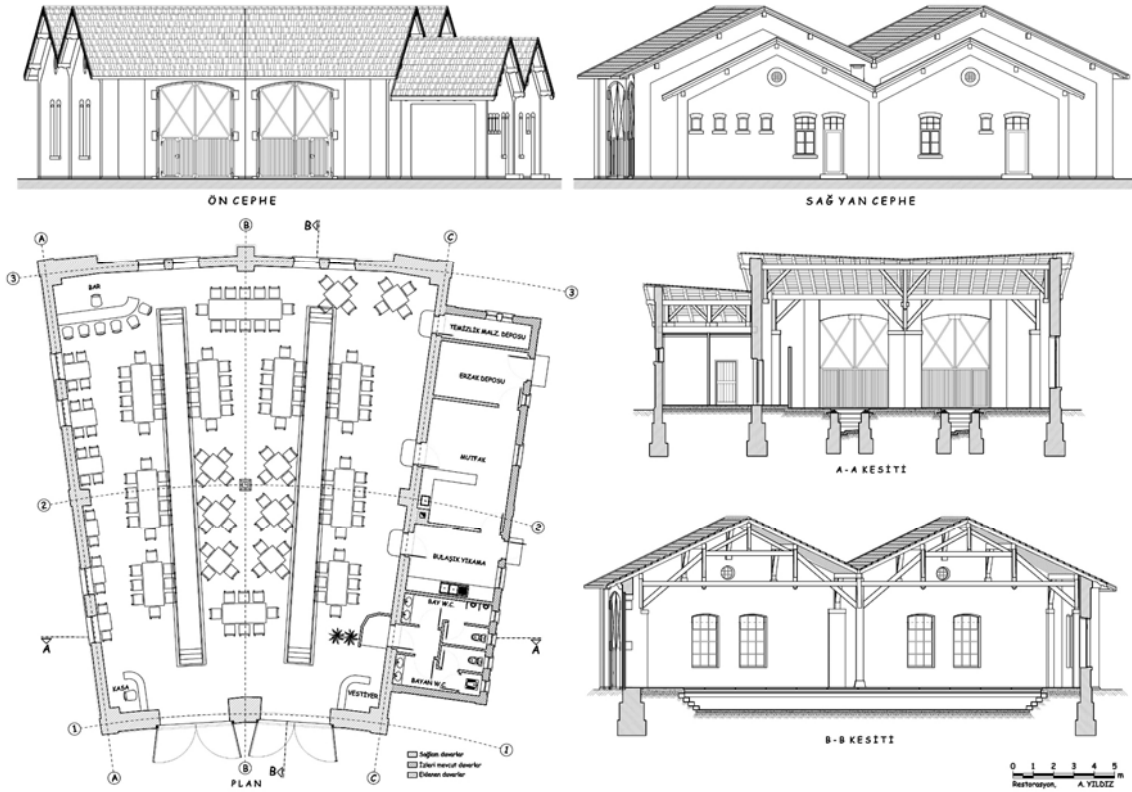
4.2. Restorasyon projesi

Çalışma ile, istasyon alanına hâkim bir konumda bulunan lokomotif deposunun, tarihi ve mimari özellikleri dikkate alınarak yeni kullanımlarıyla yaşatılması amaçlanmıştır. Yapı için geliştirilebilecek işlev önerileri geniş bir yelpazede ele alınabilir. Ancak tek ve büyük bir hacimden oluşan mekân kurgusunun mümkün olduğu ölçüde korunması ve yapıya çevreyle bütünleşik bir fonksiyon verilmesi hususları bağlayıcı bir unsur olarak göz önünde bulundurulmalıdır. Böylece yapının, büyük zorlamalara gidilmeden ve ek bir yük getirilmeden korunması sağlanabilir. Bu çerçevede yapıya verilecek yeni işlevler; restoran, disko, el sanatları atölyesi, kafeterya olarak sıralanabilir.



Şekil 5. Kırklareli Lokomotif Deposu (Restitüsyon)

Restorasyon projesi ile uzun süre boş ve kaderine terk edilmiş hâldeki yapının, mimari karakterinin ve yapım sisteminin yeniden kazandırılarak korunması amaçlanmıştır. Tip projelerin uygulanmasıyla inşa edilmiş olan yapının restitüsyonu, Çerkezköy ve Alpullu Lokomotif Depoları ile yapılan karşılaştırmalı analizler sonucunda ve TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi'nden alınan benzer projelerdeki detaylara bağlı kalınarak oluşturulmuştur. Yapının çatı makasları ve çatı elemanları ile dış kapıları, özgün durumunu büyük ölçüde koruyan Çerkezköy Lokomotif Deposu'ndan; pencereleri ve müştemilat bölümünün tavan döşeme detayı ve pencere açıklıkları da Alpullu Lokomotif Deposu'ndan; bakım çukuru detayı ise benzer projelerden elde edilen veriler ışığında düzenlenmiştir. Çalışma kapsamında, yapının restoran olarak kullanılması öngörülmüş ve restorasyon projesi bu kullanım doğrultusunda hazırlanmıştır. İçerisine lokomotiflerin alındığı ana mekân yemek salonu olarak düzenlenmiş, sağ yanındaki müştemilat bölümlerinin ise mutfak, bulaşıkhanesi, kiler, depo ve tuvalet olarak kullanılması amaçlanmıştır. Restorasyon projesinde, yapı içerisindeki toprakla dolmuş bakım çukurlarının yeniden ortaya çıkarılarak, üzerlerinin lamine cam ile kapatılması öngörülmüştür. Böylece yapı içerisinde dekoratif bir görünüm oluşturulmasının yanında kullanıcıların yapının ilk işleviyle ilgili fikir sahibi olması da amaçlanmıştır.



Şekil 6. Kırklareli Lokomotif Deposu (Restorasyon)

Sonuç

Osmanlı'dan miras kalan demiryolu hatlarımızın üzerinde, tarihi ve mimari değeri yüksek çok sayıda istasyon yapısı bulunmaktadır. Birçoğu çeşitli nedenlerle kullanım dışı kalan bu yapıların, yapıldıkları döneme özgü inşa tekniğini ve demiryolu ulaşımındaki teknolojiyi yansıtmaları nedeniyle koruma altına alınarak yaşatılması gereklidir.

Kırklareli tren istasyonunun bulunduğu alanda inşa edilen on iki istasyon yapısından sekizi günümüze ulaşabilmiştir. Yapıların bulunduğu alanda son birkaç yıl içerisinde sadece çevre düzenlenmesi ölçeğinde kalan rehabilitasyon çalışmaları yapılmış; mevcut istasyon yapıları ile ilgili herhangi bir koruma çalışmasına gidilmemiştir. Yılda bir kez yapılan Geleneksel Kakava Festivali'nin Mayıs 2006 tarihi itibarı ile istasyon alanı içerisinde düzenlenmesi bu çevrenin il için önemini bir kat daha arttırmıştır. Bu bağlamda kentin kültür merkezi olmaya aday olan bu çevre ve yapılar barındırdığı tarihi kimlik korunarak rehabilite edilmelidir. İstasyon yapılarının bulunduğu bölge şehrin merkezinde, taşıt trafiğinden ve gürültüden uzak, yeşil bir alan niteliği taşımaktadır. Bu nedenle istasyon alanı, festival alanı olarak kullanılmasının yanında; insanlar tarafından spor yapma, dinlenme ve mesire yeri olarak kullanılmakta, düzenlenen birçok etkinliğe de ev sahipliği yapmaktadır. Böylece istasyon alanının yılda bir kez kullanılmak yerine, tüm yıl boyunca insanlar için bir çekim noktası hâline gelmesi sağlanmıştır. Ancak başta lokomotif deposu olmak üzere metruk hâldeki istasyon yapıları, günden güne yok olurken alan içerisinde de kötü bir görünüm oluşturmaktadır. Dolayısıyla istasyon yapıları tarihi kimliklerine uygun olarak restore edilmeli ve yapılara verilecek yeni işlevler ile; alanın tarihi, sosyal ve kültürel bir merkez hâline getirilmesi yönünde çalışmalar yürütülmelidir. Bu çerçevede yapılar bir kompleks olarak ele alınıp birbirini tamamlayan işlevler yapılara yüklenebileceği gibi, tek yapı ölçeğinde verilecek işlevler ile daha özgür fikirler geliştirilebilir. Ayrıca, alana yerleştirilecek nostaljik bir buharlı lokomotif ve vagonlar ile istasyonunun tarihi kimliği ve atmosferi en etkin biçimde yansıtılabilir.

KAYNAKLAR

1. AHUNBAY, Z., Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, s. 97–98, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 2004.
2. BERKMEN, E., Demiryollar, Cilt IV, s. 116–122 Berksoy Matbaası, İstanbul, 1962.

3. DURSUNKAYA, A. R., Kırklareli Vilayetini Tarih, Coğrafya, Kültür ve Eski Eserleri Yönünden Tetkik, I. Cilt, s. 83, Yeşilyurt Basımevi, Kırklareli, 1948.
4. ENGİN, V., Rumeli Demiryolları, s. 214, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.
5. M. ALİ, Balkan Yarımadası Demiryolları (Bulgaristan, Yunanistan, Avrupayı Türkî, Yugoslavya), *Demiryollar Mecmuası*, Cilt 6, sayı 70, s. 331-335, İstanbul, 1930.
6. YILDIZ, A., Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu, Danışman: Prof. Dr. A. Gülçin KÜÇÜKKAYA, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 41-50, 67-68, 218, Edirne, 2008.
7. WEB 1- <http://www.musee-orsay.fr> (Erişim Tarihi: 12/07/2008)
8. WEB 2- <http://en.wikipedia.org/wiki/Atocha> (Erişim Tarihi: 18/06/2008)
9. WEB 3- <http://www.osmangazi.bel.tr> (Erişim Tarihi: 05/09/2008)