

KONYA TREN GARI YERLEŞKESİ TARİHİ LOKOMOTİF DEPOSU İÇİN BİR YENİDEN KULLANIM ÖNERİSİ

Araştırma Makalesi/Research Article

Mehmet UYSAL

ORCID: 0000-0002-0647-6312

Prof. Dr. Necmettin Erbakan Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü
mehmetuysal@konya.edu.tr

Zehra Rumeysa ERSÖZ

ORCID: 0000-0002-5151-1631

Arş. Gör. Necmettin Erbakan Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı
Bölümü
zrersoz@erbakan.edu.tr (Sorumlu Yazar)

İzzet Alim FAZLA

ORCID: 0000-0002-3961-4750

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü
alimfazla@gmail.com

(Geliş/Received: 15.11.2019; Kabul/Accepted: 20.11.2019; Yayın/Publicated: 27.12.2019)

Öz

Endüstri devriminin büyük getirilerinden biri olan demiryolları hem ekonomik hem sosyal hem de politik alanlarda insanlık tarihinde yadsınamaz etkileri olan teknik sistemlerdir. Gelişen teknolojiyle birlikte elektrikli ve dizel lokomotifler üretilmiş ve buharlı lokomotiflerin kullanımı önemli ölçüde azalmıştır. Günümüzde ise hızlı trenlerin kullanımı giderek artmaktadır, dolayısıyla demiryollarındaki mimari gereksinimlerin yanında tesis ve donanım ihtiyaçları da değişmektedir. Kullanım dışı kalan ve atıl duruma düşen tarihi demiryolları, endüstriyel miras kapsamında ele alınmalı ve korunmalıdır. Tarihi demiryollarında ise lokomotif depoları buharlı lokomotif dönemine ait en önemli yapılardan biridir. Bu çalışmada, Konya Tren Garı Yerleşkesi tarihi lokomotif deposu için bir mekânsal organizasyon, mekân niteliği ve niceliği, üç boyut biçimlenişi bağlamında kültür, sanat ve sergileme işlevlerini barındıracak bir kullanım önerisi sunulmuştur. Önerilen bu kullanım biçimi Konya kentinin ihtiyaçları olarak belirlenmiş ve kent hafızasında sürekliliğe ve sürdürülebilirliğe vurgu yapması önemsenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yeniden Kullanım, Tren Garı, Lokomotif Deposu, Sürdürülebilirlik.

A REUSE PROPOSAL FOR KONYA TRAIN STATION HISTORICAL ROUNDHOUSE

Abstract

Railways, one of the great benefits of the industrial revolution, are technical systems with undeniable effects on human history in both economic, social and political fields. With the developing technology, electric and diesel locomotives were produced and the use of steam locomotives decreased significantly. Nowadays, the use of high-speed trains is increasing, so the needs of plants and equipment are changing

along with the architectural requirements on the railways. Historical railways that are out of use and become idle should be handled and protected within the scope of industrial heritage. In historical railways, roundhouses are one of the most important buildings of the steam locomotive period. In this study, a spatial organization, spatial quality and quantity, and a three-dimensional remodeling of Konya Train Station roundhouse has been proposed to be reused for cultural activities, art exhibitions and permanent museum functions. This proposed reuse was identified as the needs of the city of Konya and emphasis on architectural sustainability and sustainability in urban memory was taken into consideration.

Keywords: Reuse, Train Station, Roundhouse, Sustainability.

Giriş

Endüstri devrimiyle hayatımıza giren birçok yeniliğin yanında farklı malzemelerle üretilmiş ve farklı amaçlar için kullanılan endüstri yapıları kent hayatına eklenmiştir. Buharlı makinenin ve lokomotifin icadıyla birlikte bu sanayi yapıları arasına tren istasyonları da dâhil olmuştur. Türkiye’de bir buçuk asırlık geçmişi olan tren istasyonları özgün mimari yapıları ile kültürümüzde miras niteliği taşımaktadır. Fakat günümüzde tarihi istasyonların çoğu yanlış onarımlar yüzünden orijinalliğini yitirmeye başlamış, bir kısmı da bakımsızlık yüzünden tahrip olmuş ve yıkılmaya yüz tutmuştur.

Buharlı lokomotiflerin çalışma prensibine göre inşa edilmiş olan lokomotif depoları da günümüzdeki teknolojik gelişmelerle artık kullanım dışı kalmaya başlamış ve işlevselliğini yitirmiştir. 21. Yüzyılda işlevini yitirmiş ancak tarihi öneme sahip binalar elden geldiğince ya onarılıp ve restore edilerek yeniden kullanıma açılmakta ya da fonksiyonu değiştirilerek var olmaya devam etmektedir. Endüstri yapıları belirli ilkeler çerçevesinde yeniden kullanılmaktadır. Konya’da da yeni inşa edilecek olan hızlı tren istasyonu ve lokomotif deposuyla birlikte eskisine ihtiyaç kalmayacağı ve lokomotif deposu tamamen kullanım dışı kalacağı öngörülmektedir. Bu çalışmada da dünyadan ve Türkiye’den farklı işlevlerle kullanıma açılan tarihi istasyonlardan örnekler verilerek Konya Lokomotif Deposu için bir dönüşüm önerisi sunulmaktadır.

Demiryollarının ulaşım seçeneklerinden bir olarak kullanılmaya başlandığında bu yeni ulaşım sisteminin işleyişi için birtakım tesis ve yapılara ihtiyaç duyulmuştur. Yolcular için tren bekleme, bilet temini gibi hizmetlere cevap vermesi amacıyla tren istasyonları kurulmuştur. Bu yapılarda fonksiyon ve büyüklüğe de bağlı olarak lojmanlar, yük indirme-bindirme işlemlerinin gerçekleştiği mekânlar, vagon ve lokomotif depoları, müdürlükler gibi yapılar da bulunmaktadır. Genellikle kentin yakınında fakat şehir gelişimini sınırlamayacak şekilde konumlandırılan istasyon binaları kendi içinde yaşayan bir yerleşke niteliğinde tasarlanmıştır. Burada bütün yapılar birbirleriyle ilişkilidir. Ancak zamanla bu istasyonlar şehrin merkezinde kalmakla birlikte günümüz demiryolu teknolojisine ayak uyduramamakta ve kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Bu nedenle birçok şehirde yeni tren garları inşa edilmektedir. Tarihi garlar yapım tekniği, malzemesi ve mimari yönden özgün bir karaktere sahiptir. Fakat çeşitli nedenlerle işlevlerini kaybeden bu alanlar birçok yerde yeniden işlevlendirilerek kente tekrar kazandırılmaktadır.

Endüstri Devrimi, Endüstri Yapıları ve İşlevleri

Endüstri Devriminin başlangıcı 18. Yüzyılın sonları olarak kabul edilse de yine de kesin bir başlangıç noktasından söz edilememektedir. 17. Yüzyılda ortaya çıkmaya başlayan teknik gelişmeler zamanla yayılarak devrim denilen bu sürecin gerçekleşmesine birer basamak olmuşlardır (Yiğit Akı, 2011: 6). Sonuç olarak da 18. Yüzyılın ortalarına doğru İngiltere’de beliren bu gelişmeler endüstri devriminin temelleri olarak adlandırılabilir. İngiltere’de başlasa da kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine ve ardından tüm dünyaya yayılmıştır (Yiğit Akı, 2011: 8).

Endüstri Devrimi hızla artan buluşlara yol açmıştır. Bu buluşlar sayesinde üretim için insan gücüne olan ihtiyaç azalmaya başlamıştır. Makineleşme hayatın her alanını etkilemeye başlamış ve fabrikalaşma hızla artmıştır (Erdoğan, 2002: 3). Bunun sonucunda büyük endüstri yapıları oluşmuştur.

Dünya çapındaki bu büyük değişim hayatın her alanında olduğu gibi mimari biçimlenişte de büyük değişimler getirmiştir. 19. Yüzyılın başlamasıyla beraber mimarlar alışılmışın dışında yapılar tasarlamaya başlamışlardır. Bu yapılar arasında fabrikalar, hastaneler, kapalı halk pazarları, hızla gelişen endüstri kentleri için işçi konutları ve demiryolu istasyonları vardır. Ayrıca işlev ve malzeme farklılığı da bu yapıların belirleyici özelliklerindedir (Erdoğan, 2002: 14, 16).

Ortaya çıkmakta olan yeni üretim sistemleri için büyük açıklıkları olan geniş mekânlara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. İnsan gücünden makine gücüne geçilmesi de makinelerin sığması için geniş alanları zorunlu hale getirmiş ve 19. Yüzyılın ortalarından itibaren dökme demirin mimaride kullanılmaya başlaması da bu soruna çözüm olmuştur (Taner, 2011: 7). Böylelikle büyük endüstri yapıları, yeni malzemeler ve strüktürel sistemler bu yapıların karakteristik özelliklerini oluşturmuştur.

Endüstri devrimi sonucu doğan yapılar arasında demiryolu istasyonlarını ele alındığında bu yapılaşmanın temelinde buharla çalışan makinenin icadı vardır. Buharlı makine 1769’da İskoçya’da James Watt tarafından bulunmuştur ve bu makinenin gelişmiş biçimi de makine çağının başlangıcı olarak görülmüştür (Yiğit Akı, 2011: 6). Ardından 1804’te Richard Trevithick tarafından tasarlanan lokomotif hayata geçmiş ve 1825 yılında buharlı makine ilk kez lokomotiflerde kullanılmaya başlanmıştır (Yiğit Akı, 2011: 7). Bu gelişmeler demiryolu ağlarının kurulmasını ve dolayısıyla demiryolu istasyonlarının oluşmaya başlamasını sağlamıştır.

Tarihi Endüstri Yapılarının İşlevlerini Kaybetmeleri

Tarihten günümüze yaklaştıkça her şeyde olduğu gibi mimaride de değişim sürecinin giderek hızlandığını görüyoruz. Endüstri döneminden sonra yapılan yapıların zaman geçtikçe ve teknoloji ilerledikçe sürdürmekte oldukları işlevlerini kaybetmeleri kaçınılmaz olmuştur. Yapı ve işlevi düşünüldüğünde, endüstri yapılarının insan ölçeğinden çok işlev düşünülerek yapıldığı görülmektedir. Bu yapıların zamanla ve çağın değişimiyle orijinal işlevlerini kaybettikleri düşünülürse, yok olmaktansa tek seçeneklerinin bir dönüşüme uğramak olduğu söylenebilir. Endüstri yapıları, sundukları geniş alanlar ve esnek yapıları sayesinde çok sayıda tasarım

olanağı sunmakta, bu sayede yapının da tarihini ve kültürünü yansıtan unsurlarını göz önünde bulundurarak yapılacak olan tasarımlar başarılı sonuçlar getirmesi hedeflenmektedir. Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de yeniden kullanılan birçok endüstri yapısı bulunmaktadır. Endüstri devriminde yaşanan teknolojik gelişmeler sonucu demiryolları insanlık tarihinde yerini almıştır ve endüstri devriminin dünyada yaygınlaşmasına öncülük eden en önemli buluşlardan biri olarak kabul edilmektedir (Yazar ve Binan, 2019). Demiryollarında trenle taşımacılığın eksiksiz sağlanabilmesi için bakım ve onarımlarının düzenli yapılması gerekmektedir. İstasyonlarda bu işlevlerin yerine getirildiği ve lokomotiflerin bakımlarının ve onarımlarının yapıldığı alanlar lokomotif depolarıdır. Lokomotif depoları tren garlarındaki en temel ve önemli yapılardan biridir. Dairesel planlı lokomotif depoları ise formları ve plan özellikleri ile farklı bir mimari karaktere sahiplerdir. Bu depolar buharlı lokomotiflerin bütünleyici ve ayrılmaz parçası olmaları sebebiyle dönemin sembol yapıları olarak anılmakta ve demiryolu mirasının korunması adına yapılan çalışmalara sık sık konu olmaktadır (Yazar ve Binan, 2019).

Tarihi Tren Garları ve Yeniden İşlevlendirme

19. yüzyılın başlarında İngiltere’de ortaya çıkan demiryolu teknolojisi, günümüzdeki demiryolu teknolojisinin temelini oluşturmaktadır. Endüstri devrimi ile önem kazanan sanayileşmede artan rekabet sebebiyle kömür ve diğer madenleri hızlı, ucuz ve en kolay şekilde bir yerden bir yere götürecek teknoloji demiryolları olmuştur. Bu gelişmelerden sonra buhar makinesinin keşfiyle demiryolları daha modern bir teknolojiye kavuşmuştur. (Erdoğan, 2005: 11, 12).

19. yüzyılın başlarında İngiltere’de ortaya çıkan demiryolu teknolojisi, günümüzdeki demiryolu teknolojisiyle Bugünkü anlamdaki ilk demiryolu teknolojisi, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere’de ortaya çıkmıştır. Fakat bu tarihten çok önceleri de İngiltere ve Avrupa’daki maden alanlarında, üzerinde maden yüklü vagonların gittiği, tahta raylı “vagon yolları” kullanılmıştır. Fakat ahşap raylar kısa zamanda aşınmaktadır. Bu durum 1767 yılında demir fiyatlarının düştüğü bir dönemde, İngiltere’de Reynold adında bir demir tüccarı tarafından ahşap rayların üzerinin demirle kaplanması suretiyle daha uzun süreli kullanılmaya başlanması ile giderilmiştir. Tüm bu gelişmelerin akabinde modern anlamda ilk demiryolları ise buhar makinesinin keşfi ve bunun demiryollarına uygulanmasıyla meydana gelmiştir (Erdoğan, 2005: 11,12). 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryolu tüm dünyaya yayılarak pek çok kıtada işletilmeye başlanmıştır (Özyüksel, 1998). Bu gelişmeler ilerleyen zamanlarda büyük demiryolu istasyonlarını da beraberinde getirmiştir. Kentlerde yaşanan bu mimari yenilik zaman ve mekân kavramlarında devrim niteliğinde bir değişim yaratmıştır (Erdoğan, 2005: 13).

Tüm dünyaya yayılan demiryolları ve istasyon binaları uzun yıllar boyunca kullanılmıştır ve çoğu hala kullanılmaktadır. Fakat hem yılların etkisiyle hem de kent planlarının değişmesiyle bazı tarihi öneme sahip istasyonlar yeniden işlevlendirilerek kullanılmaya başlanmıştır. Fransa’daki Orsay Müzesi ve Türkiye’deki CerModern, farklı fonksiyonlarla kent hayatında yer alan eski garlara örnektir. Bu yapıların sağlıklı bir şekilde

yeniden kullanılması, uluslararası yeniden işlevlendirme ilkelerinin başarılı bir şekilde değerlendirilmesine dayanmaktadır.

Tarihi Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirme İlkeleri

Endüstri mirası niteliğindeki yapılar teknolojinin gelişmesiyle işlevlerini kaybetmeleri sebebiyle bu yapıları tarihsel sürdürülebilirliği sağlayarak kente kazandırmak için çeşitli koruma yaklaşımları gündeme getirilmektedir. Endüstri mirası yapıları sanayileşme kültürünün tarihsel, sosyal, teknolojik ve mimari değerlerini temsil etmektedirler. Bu nedenle bu yapıların korunması ve yeniden kullanımı konuları akademik çalışmalara ve projelere konu olmaktadır (Köksal, 2012). Yeniden işlevlendirme çalışmalarında yapının tarihsel sürdürülebilirliğinin sağlanması, eskiyle yeninin doğru bir şekilde harmanlanması, özgünlüğe sadık kalınması ve yapının kentsel yaşama en faydalı şekilde kazandırılması gerekmektedir. Yapıya verilen yeni işlevin yapının mimari özelliklerini ve simgesel değerini zedelememelidir (Ahunbay, 2013). Bu sayede kültürel mirasın parçası olan yapılar korunurken kent kimliği de korunacak ve sürdürülebilirliği devam ettirilecektir (Tunçer, 2007). Yeniden işlevlendirme yapılırken yapı sadece dış kabuğuyla değil mekânlarıyla ve çevresiyle de değerlendirilmelidir. Proje sırasında tüm aşamalarda koruma ilkelerine bağlı kalarak hareket edilmelidir. Bu ilkeler, çeşitli örgüt ve toplulukların kurumsallaşarak ortaya koyduğu uluslararası anlaşmalar ve tüzüklerle belirlenmiştir.

Endüstri devrimi ile ortaya çıkan yapıların ve alanların endüstri mirası olarak kabul görmesindeki en büyük etken, bu yapıların sahip olduğu değerlerin tehdit altında olmasına karşı tepkilerin belirmesidir (Kılıç ve Dinç Kalaycı, 2019). Böylelikle önce Britanya'nın öncü olduğu, daha sonra birçok ülkede belirli kişiler ve gruplar tarafından başlatılan endüstri arkeolojisi alanlarının korumak için kurulan ve zamanla kurumsallaşan örgüt ve topluluklar meydana gelmiştir (Mutlu, 2018). 1931 Carta Del Restauro ile bugünkü koruma anlayışının temelini oluşturan yeniden kullanıma ve restorasyon anlayışına dair ilkeler belirlenmiştir (Kuban, 1962). Daha sonra 1964 Venedik Tüzüğü kararları yayımlanarak bu ilkeler geliştirilerek desteklenmiştir. Bu tüzükte koruma ve onarım başlıkları altında tarihsel sürekliliğin sağlanması, anıtların çevreleriyle değerlendirilmesi ve yapının özgün planına sadık kalınması konularından bahsedilmektedir (URL-1). 1978'de kurulan Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi (TICCIH)'nin kurulmasıyla endüstri mirası kavramı üzerine odaklanılması ve bu alandaki faaliyetlerin dünya çapında yaygınlaşması sağlanmıştır (Saner, 2012: 55). ERIH, EFAITH, DOCOMOMO gibi örgütlerin kurulmasıyla endüstri mirası kavramının bilinirliği, değeri ve önemi artırılmıştır (Köksal, 2012).

Endüstri mirasını korumaya yönelik çalışmalar yapan bu örgüt ve topluluklar, organize ettikleri kongreler ve konferanslar ile, yayımladıkları bildiri ve tüzükler ile bu konunun uluslararası düzeyde ele alınmasını ve ortak paydada buluşmasını sağlamışlardır. Bu uluslararası anlaşmalar, bildirgeler ve tüzükler ışığında yeniden işlevlendirilerek tekrar kullanıma açılan endüstri mirası yapılarının koruma ilkelerine uygunluğu 3 ana başlıkta değerlendirilmiştir (Kılıç ve Dinç Kalaycı, 2019).

- I. “Mekânın ve çevresinin geçmişte sahip olduğu değerlerin korunması”
- II. “Yapının eski kimliğinin göz önünde bulundurularak tasarım yapılması”
- III. “Tarihsel ve kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması” (Kılıç ve Dinç Kalaycı, 2019).

Bu ilkeler göz önünde bulundurularak yapılan yeniden işlevlendirme projelerinin başarılı ve sürdürülebilir olacağı var sayılabilir.

Avrupa’da Yeniden İşlevlendirilen Orsay Tren Garı: Musée d’Orsay

1986 yılında hizmete açılan Orsay Müzesi (Musée d’Orsay), açıldığı günden beri dünyada ses getiren müzelerden biri olmuştur. Binanın hem iç hem dış tasarımı, hem de dönemindeki tarihsel konumuyla Fransa’daki özgün örneklerden biridir (Şekil 1). Müzeye dönüştürülen demiryolu istasyonu, modernleşmeyle gelen değişimin simgesi olmuştur. Aynı zamanda 18. yüzyılın hemen öncesi ve sonrasında ortaya çıkan sanat akımlarının çeşitliliğini gözler önüne sermektedir. O modernleşmeye geçiş sürecinde üretilen resim, heykel, çizim, fotoğraf, mimari planlar ve modeller, dekoratif ve endüstriyel ürünler bu müzede toplanmış ve geçiş dönemindeki çelişkiyi birlikte ve açıkça görünür hale getirmiştir (Yılmaz, 2014).



Şekil 1: Orsay Garı’nın Seine nehrinden görünümü (Sezer, 2013: 33).



Şekil 2: Orsay Garı, 20. Yüzyıl (Yılmaz, 2014).



Şekil 3: Orsay Múzesi i görünüm (URL-2).



Şekil 4: Kuzey – Güney doğrultusundaki enine kesit (Sezer, 2013: 37).

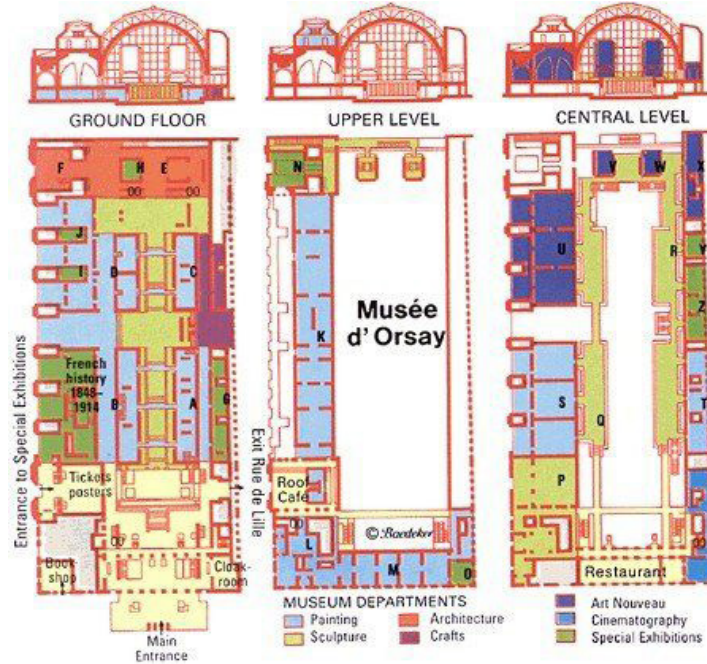
Orsay Garı, Paris'te merkeze yakın bir yerde ve büyük Fransız demiryolu Őirketlerinin bir istasyona ihtiyaçları olduğu için inşa edilmiştir. Paris meydanın Őıklıėına ve güzelliğine yaraŐır bir Şekilde ayrıcalıklı yolcuların kullanımı için tasarlanmış ve lüks bir konfor sunmak üzere planlanmıştır. Binanın endüstriyel havasını gizlemek için dış cephede gösteriŐli, eklektik taş kaplama kullanılmış ve içeride de direklerin üzerinde yükselen tavan kullanılmıştır (Şekil 2, 3 ve 4). TaŐlar, Charente ve Poitu bölgelerinden getirilmiştir. Zemin ve cephelerde kullanılan taŐların aynı boyutta olmasına özen gösterilmiştir, pürüzsüz ve simetrik bir görünümle, çevresindeki yapılara uyum sağlaması planlanmıştır. Mimarın amacı binanın sadece işlev olarak bir fabrika gibi hizmet etmesi değil, aynı zamanda Paris'e ilk adımını atan yolculara bu Şehrin etkisini birincil derecede yaŐatmak olmuştur (Yılmaz, 2014).

Sanayileşmenin hızlanmasıyla Orsay Garı yetersiz kalmış, işlevini yitirmiş ve 1939'da kapanmıŐtır. İŞlevini yitiren gar için 1970'lerde dönüşüm hazırlıkları başlamıştır. 1980'de bir yarışma düzenlenmiŐtir ve İtalyan mimar Gae Aulenti birinci seçilerek, binanın müze ihtiyaçlarını karşılayacak bir i dekorasyon ve uyarlamaları yapması için görevlendirilmiŐtir (Yılmaz, 2014). Yapıldığı dönemin mimari üslubuna ve mimara sayėı duyularak dökme demir

sütunlar ve sıva dekorasyonlar yenilenecek binaya tekrar kazandırılmıştır. Yani yapıda binanın her yerinden eski istasyon yapısının uyandırdığı etkinin hissedilmesi hedeflenmiştir. Binanın değişim süreci yedi yıl sürmüştür ve müze 1986'da hizmete açılmıştır. Aulenti müzede dolaşımı basit bir patika olarak tasarlamamıştır; ziyaretçinin gideceği yeri düşünerek hareket etmesini istemiştir, böylece onun sanat üzerine yoğunlaşacağını varsaymıştır (Yılmaz, 2014).

Müze sadece sanat eserleri sergilenmemektedir. Müze, eğlenme, düşünme ve öğrenme merkezi olarak hizmet vererek bir sergi mekânından çok daha fazlasını sunmaktadır. Müzedeki etkinlikler arasında konserler, film gösterimleri, festivaller, konferanslar, kültürel tarih kursları ve çocuklar için eğitim etkinlikleri bulunmaktadır (URL-3).

Müze üç ana kattan oluşmaktadır. Galeriler merkezdeki aksın iki yanına yerleştirilmiştir ve ara katın terasından galeri boşluğuna bakılmaktadır. Bu ara kat binayı neredeyse çepeçevre sarmakta ve ek galerilere bu kattan giriş sağlanmaktadır (Şekil 5). Müzenin iç mimarî kurgusunda ve sanat eserlerinin yerleşiminde doğal ışık düşünülerek belli bir düzen oluşturulmuştur. (Sezer, 2013: 36).



Şekil 5: Orsay Müzesi planlar ve kesitler (URL-4).

Bir tren istasyonundan müzeye dönüştürülen Gar binasında, Seine Nehri tarafına ikinci bir cephe eklenerek ana tonoz (Gar tonozu) gizlenmiş ve kente daha estetik bir görünüm kazandırılmıştır. Yeniden işlevlendirme yapılırken doğal ışığın kullanımına özen gösterilmiştir. Fakat iç mekân olarak değerlendirilirse bu projede 'Endüstri Mirası' olarak adlandırılan yapıların eski havasını korumakla yeni işlevini sağlamak arasında ortaya çıkan çelişki açıkça görülmektedir. Garın eski atmosferi, metal iskeleti, ışığı, vitrayları gibi unsurları sayesinde biraz hissedilse de, artık eski ve tarihî bir tren istasyonu olarak değil tüm gereklilikleri yerine getiren bir sergi binası olarak görülmektedir. Yapılan eklemelerle binanın özgün yapısıyla üstünkörü bir uyum yakalanmış olsa da mimari bütünlük ve eski-yeni diyalogu sağlanamamıştır. Böylece

tasarımda gerekli tutarlılık oluşturulamamış, yukarıda bahsi geçen işlevlendirme ilkelerine tam olarak uyulamamıştır.

Türkiye’de Yeniden İşlevlendirilen Cer Atölyeleri: CerModern

Endüstri devrimi ile ortaya çıkan endüstriyel yapılar Amerika ve Avrupa’ya nazaran Türkiye’de daha az görülmektedir. Bunun nedeni olarak devrimin etkilerinin Türkiye’ye geç gelmesi ve sanayileşmenin yalnızca belli kentlerde ilerlemesi gösterilebilir. İstanbul başta olmak üzere 19. Yüzyılın sonlarına doğru sanayileşme diğer büyük illere de yansımıştır. Dünyada pek çok yerde işlevini yitiren endüstri yapıları yeniden farklı bir fonksiyonla kültürel ortama kazandırılmaktadır. Türkiye’de ise bu olgu son 20 yıldır gündeme gelmektedir. Endüstri yapılarının en çok olduğu yer olan İstanbul’da bu dönüşüm hareketi daha yoğun olarak görülürken, başka illerde böyle bir değişimden çok fazla söz edilememektedir. Ancak, terk edilmiş endüstri yapılarının tekrar işlevlendirilmesi için planlanan ve devam eden projeler mevcuttur. Özellikle günümüzde endüstri mirası kavramının önemi arttığı için bu projelere daha sık rastlanmaktadır.

Türkiye’de sanayi şehri olarak adlandırılan başkent Ankara, bu yeniden işlevlendirme konusunda ihmal edilmiş şehirler arasında sayılmaktadır. Günümüzde Ankara’da endüstri mirası olarak nitelendirilen yapılardan biri Tren Bakım Atölyeleridir (Cer Hangarları). Cer Atölyeleri lokomotif ve vagon bakım ve onarımlarının yapıldığı yerlerdir (Sezer, 2013: 75, 77).

Cumhuriyet’in ilk yıllarında ülke çapında demiryollarının geliştirilmesi politikasıyla birlikte Türkiye’de demiryolları millileştirilmiştir. Cer Atölyeleri de bu politikanın getirisi olarak inşa edilmiştir (Şekil 6). Cumhuriyet tarihinde miras niteliği taşıyan atölyelere sonradan eklenen hangar binasının özgün yapıya uyumlu olmasına özen gösterilmiştir (Sezer, 2013: 77, 78).



Şekil 6: Cer Atölyeleri (Sezer, 2013: 78).

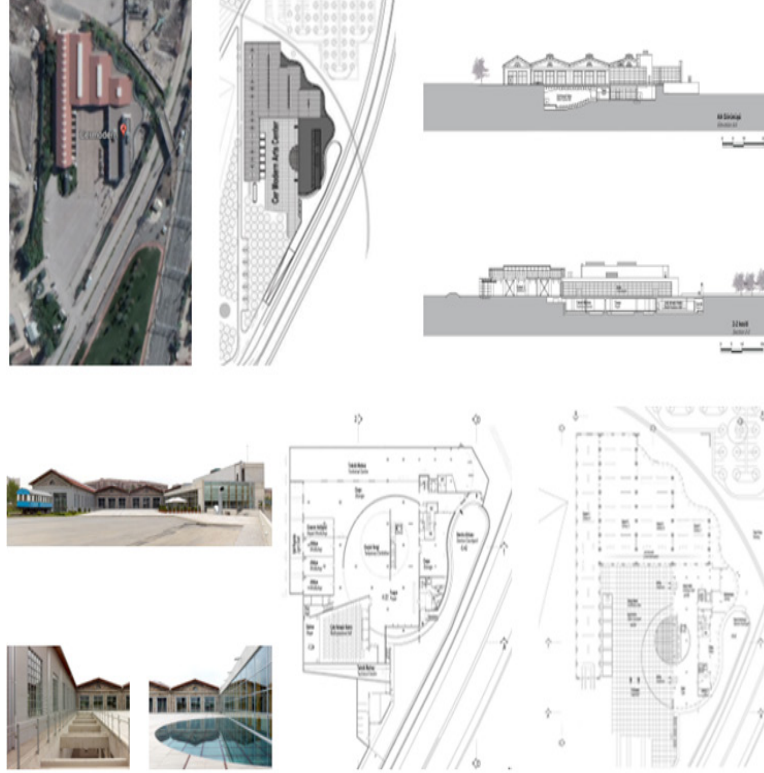


Şekil 7: Cer Atölyeleri (URL-5).

Cer Atölyelerinin mimari işçiliğinin Ankara Garı'na göre zayıf olduğu düşünüldüğünde savaştan sonra yapılmış oldukları anlaşılmaktadır (Şekil 7). Bu yüzden bu yapılar tarihsel anlamda mühim yapılardır çünkü savaştan ve Cumhuriyetten sonra yetersiz kaynak ve ustaya rağmen yapılmışlardır. Cer Atölyeleri ana hatları bozulmadan ufak onarımlar ve eklentilerle 1995 yılına kadar gelmişlerdir. Bu yapının cephe niteliği döneminin cephe anlayışını göstermekle birlikte Osmanlı mimarisinden modern mimariye geçişin canlı göstergesi olmuştur. Böylelikle Cer Atölyeleri Ankara'daki endüstri arkeolojisinin değerli ve ender örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir (Sezer, 2013: 80). Cer Atölyeleri endüstriyel yapı olarak değerlendirilecek olursa, dönemin tipik özelliklerini barındırdığı söylenebilir. Günümüzde iki birimin yarıya yakını yıkılmışken, diğer iki birim kısmen ayakta kalmıştır. Üç dikdörtgen birimden oluşan özgün atölyelere hangar binasının sonradan eklendiği görülmektedir. Çünkü en kuzeydeki üçüncü atölyenin dış cephesi olduğu gibi kalmış ve buna bitişik olarak inşa edilen dördüncü uzun atölyenin iç duvarı olacak şekilde bırakılmıştır. Günümüzde Cer Modern olarak fonksiyon değiştiren Atölyeler eklenti yapılarla genişletilmiştir. Binadaki genişletme işlemi var olan atölyelerin güney ve güneybatısına sarmal bir bina eklenerek yapılmıştır. Bu sarmal yapının cephesi sargı bezinden esinlenilerek tasarlanmıştır ve genel olarak cam ağırlıklı malzeme kullanılmıştır. Ayrıca arazideki konumu, çatı açıklıkları ve geniş pencereleri sayesinde atölyeler gün içinde uzun saatler boyunca gün ışığından faydalanabilmektedir. Fakat bu durumun avantajlarının yanında dezavantajlarından biri de sergileme eyleminin fazla ışıktan dolayı sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilememesidir. Bu durum ayırıcı hareketli duvarlarla çözülmeye çalışılmaktadır.

Üç dikdörtgen biçimli atölyenin çelik strüktür yapıdaki çatılarının yüksekliği 10.43 metredir (Sezer, 2013: 82). Yeni işlevinde de bu tavanlar açıkta bırakılmıştır böylece çatı açıklıkları yine mekâna gün ışığı almak için kullanılmıştır. Çelik strüktürdeki çatıyı taşıması için betonarme kolonlar inşa edilerek çatıdaki çelik makaslar bu kolonların üzerine oturtulmuştur. Kolonlar arasındaki kâgir duvarların malzemesi ise taştır. Önceden yapılmış olan üç atölyenin çatısı gibi sonradan yapılan dördüncü atölyenin çatısı da çeliktendir. Bu ek binada da endüstri yapısının tipik özelliği olarak, günışığını mekâna almak için yapılmış olan çatı açıklıkları ve geniş pencereler bulunmaktadır (Sezer, 2013: 82). Cer Atölyelerinin 1995 yılında yeniden işlevlendirilerek Ankara Çağdaş Sanatlar Merkezi ve Güzel Sanatlar Galerisi olarak kullanılmasına ilgili kurumlarca karar verilmiştir. Fakat bu süreçte güzergâhında Cer Atölyelerinin de bulunduğu demiryolu hattının yerinin değiştirilmesine karar verilmiştir. Böylece dört birimden oluşan bu atölyelerin iki biriminin neredeyse yarısı yıkılmıştır. 2010'da Cer Atölyeleri tekrar gündeme gelerek dönüşüm sürecine girmiştir (Sezer, 2013: 84). Yeni yapıda eski ile yeninin zıtlığının yanında bütüncüllüğü de görülmektedir. Özgün yapılar sağlamlaştırılarak onarılmışlardır ve mimari kimliği zedelenmemiştir. Müze yapısı, eski ile yeninin zıtlığı ve birlikteliği, yapıldıkları dönemin kesitinin algılanabildiği bir öykünmeden, uyumlu bütünü oluşturur nitelikte tasarlandı. Eski birimler saydam ve eğrisel bir duvarla kaplanmıştır. Eklenen uzun yapı ise dış mekânı tanımlayarak avlu tarifini belirginleştirmiştir. Açık avlu hem ziyaretçileri karşılayan ve girişe yönlendiren ferah bir alan olarak hem de düzenlenen açık hava sergileriyle etkinliklerin bir

parçası olarak kullanılmaktadır. Avlunun zemininde bulunan bu dairesel tasarım, zemin kattan bodruma ve dış mekândan iç mekâna görsel geçiş sağlayarak tasarıma boyut katmıştır. Yapının yeni tasarımında bu özellikler görünmektedir (Şekil 8).



Şekil 8: Cer Modern vaziyet planı, kesitleri, planları ve perspektifleri (URL-5).

Oluşturulan avluda bulunan ve eskiden lokomotiflerin ve vagonların atölyelere geçmesini sağlayan rayların arasına ahşap döőenmiştir. Zemin rabitaları demir rayların üst kısımlarıyla aynı seviyede olacak şekilde döőenmiştir (Şekil 9)(Sezer, 2013: 86). Mimarların rayları bilinçli bir şekilde açıkta bıraktıkları görölmektedir. Raylar binanın eski işlevini hatırlatmakla birlikte o döneme ve mimara duyulan saygının da bir göstergesidir.



Şekil 9: Rayların arasındaki ahşap avlu (Sezer, 2013: 86).

Mevcut cephe muhafaza edilerek hasar görmüş yerler benzer taş malzemeye güçlendirilmiştir. Bu üç galeride eskiden lokomotifler için giriş kapısı olarak kullanılan açıklıklar bırakılarak yeni yapıda pencere olarak kullanılmışlardır. Eski binada ön cephelerde üstte bulunan küçük pencereler de muhafaza edilmiştir. Dört galerinin de beşik çatıları güçlendirilerek çelik profillerin kirişlerinin oluşturduğu strüktür ahşap plakalarla kaplanmıştır. Mekânın iç kısmından da bu plakalar görülebilmektedir. Ahşap plakaların üzeri ise çatıda koruyucu bir yüzey oluşturmak için kiremitle kaplanmıştır.

Sonradan eklenen uzun galeri farklı olarak daha ince ve uzun bir yapıya sahiptir ve yan cepheleri onlardan farklı olarak oluklu metal sac ile kaplanmıştır. Ön cephesi açık gri bir dış cephe boyasıyla boyanarak Cer Modern'in genel havasıyla bütünlük yakalanmıştır. Dış mekânda ayrıca Cer Atölyelerinden kalma özgün bir lokomotif de muhafaza edilmiştir ve yapının ön cephesinde bulunmaktadır. Sadece dış mekânda değil iç mekânda da muhafaza edilen eski strüktürle endüstri yapısının havası hissedilmektedir.

Dış cephesinde brüt beton kullanılan ek binanın avluya bakan cephesi de boylu boyunca cam olarak tasarlanmıştır. Böylece giriş, fuaye ve kafeterya kısmı bir bütün olarak algılanabilmektedir. Brüt beton, ek yapıda endüstriyel bir hava katması için kullanılmış olup mekânın iç duvarlarında, tavanda ve merdivenlerde kullanılarak da karakteristik bir özelliğe sahip olmuştur. Ek binanın bir özelliği de tüm yapının giriş holü görevini üstlenmesidir. Zemin katında kütüphane, müze mağazası, kafeterya ve kafeteryanın mutfağı bulunmaktadır. Cer Modern'de sürekli değişen ve güncelliğini kaybetmeyen sergiler dışında bağımsız tiyatro oyunları, çeşitli konularda atölyeler, söyleşiler, film gösterimleri gibi farklı etkinlikler de düzenlenmektedir.

Vaziyet planında bu dört galeri ayrı birimler olarak algılansa da planlarda ve kesitlerde görüldüğü gibi hacimsel olarak birbirleriyle bağlantılı iç içe geçmiş mekânlardır. Aktif olarak kullanılan sanat merkezinde sergiler ve etkinlikler nicelik ve nitelik bakımından değişkenlik gösterdiği için bu mekânlar ihtiyaç duyulan fonksiyona göre ayırıcı sergi duvarlarıyla kontrol edilebilmektedir. Ayrıca daha önce bahsedildiği gibi bu duvarlarla mekâna giren güneş ışığı da kontrol edilebilmektedir.

Genel bir çerçeveden bakıldığında, Ankara'da var olan Cer Atölyeleri, özgün yapısı olabildiğince korunarak, çeşitli mimari eklentilerle ve değişimlerle yeniden işlevlendirilmiştir. Yapının orijinal mimarisi ve endüstriyel dokusu bozulmadan, yapıyla bütünleşen modern eklentilerle atıl kalabilecek tarihi bir yapı güncel hayata kazandırılmıştır. Cer Atölyeleri günümüzde Cer Modern olarak anılmakta ve sanatsal faaliyetlere ev sahipliği yapan ve bunlar için esnek mekânlar sunan özgün bir sanat merkezi olarak varlığını sürdürmektedir.

Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi

Konya, tarihten günümüze pek çok medeniyete ev sahipliği yaparak Anadolu'nun en önemli yerleşim yerlerinden biri olmuştur. Dolayısıyla en eski yol şebekelerinin merkezi konumunda olan Konya birçok yolu birbirine bağlayan düğüm noktasıdır. Demiryolu hattının da

19. Yüzyıl sonlarında inşa edilmesiyle ulaşım olanağıyla birlikte ticaret de artmıştır. Böylelikle demiryolu diğer şehirlerde olduğu gibi Konya'da da sosyal ve ekonomik hayatta, zaman-mekân kavramlarının değişmesinde, eğitimde ve sanatta şehrin gelişimine büyük katkı sağlamıştır.

Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihsel Süreci

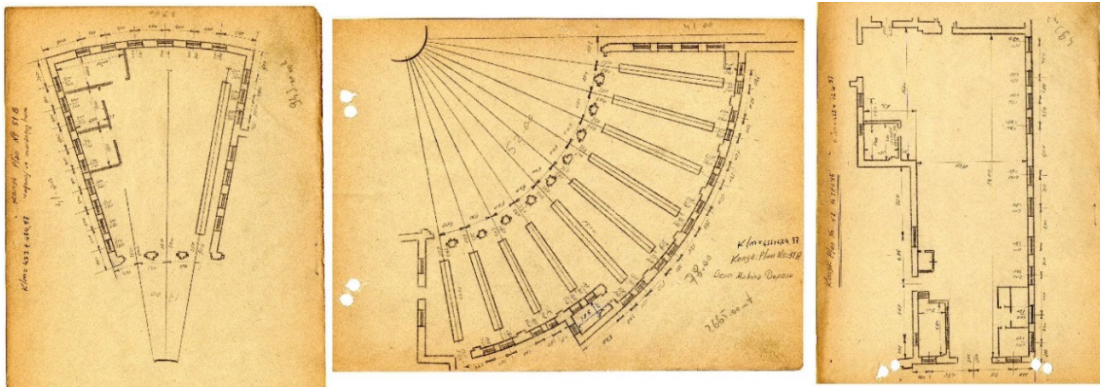
Konya Tren Garı'nın kurulmasından önce şehirde ulaşım genelde at, at arabası ve yaya olarak sağlandığı için başka ulaşım araçlarına gerek duyulmamıştır. Anadolu-Bağdat demiryolu hattının 1895'te Konya'ya gelerek 1896'da çalışmaya başlamış ve böylece gar ile şehir merkezi arasındaki mesafe fazla olduğu için atlı tramvaylar ulaşım için kullanılmak üzere Konya'ya getirilmiş ve toplu ulaşım aracı olarak ilk defa kentte kullanılmıştır (Yaldız ve ark. 2017). Demiryolunun getirildiği şehirlerde olduğu gibi Konya'da da diğer şehirlerle hızlı bir bağlantı kurulduğu için ve merkezde olmasının da etkisiyle ticaret, kültür ve sanat açısından büyük gelişmeler sağlanmıştır. Konya tren garının inşa edildiği yer o zamanlar şehir merkezine uzak olsa da demiryolunun geldiği diğer şehirler gibi kentte hızlı bir gelişme olmuş ve şehirleşme buraya doğru yönelmiştir. Bu şehirleşme yaşanırken, gelişmenin de etkisiyle mimari ve kültürel anlamda değişimler yaşanmış, geleneksel yapı anlayışından farklı tarzda eğitim yapıları, bazı kamu binaları ve oteller inşa edilmiştir (Erdoğan, 2005: 70). İstasyon başlarda şehirden kopuk bir yerde var olmaya başlamış olsa da zamanla şehre getirdiği yeniliklerle beraber Konya'nın temel öğelerinden biri haline gelmiştir.

Konya Tren Garı 19. Yüzyılda inşa edilmiş olup günümüze kadar gelebilmiş ender yapılardan biridir. Yapıldığı zaman ve o dönemin mimari üslubundan dolayı tarihi bir öneme sahiptir. Konya Garının en önemli özelliklerinden biri de bünyesinde farklı birçok fonksiyona sahip binayı barındırdığı halde yapısında hemen hemen hiç değişiklik yapılmamış olmasıdır. Bu da dönemin mimari üslubunu en özgün haliyle günümüze kadar taşıyan bir yapı grubu olduğunu göstermektedir. İstasyon yapısı içindeki lojmanlar, lokomotif deposu, şimdiki adıyla Depo Müdürlüğü, işçi barınakları, santral binası ve Bağdat Oteli'nin de içinde bulunduğu yapıların hepsi Almanlar tarafından yapılmıştır. Dolayısıyla mimari üslup olarak Alman üslubunu taşımaktadırlar (Erdoğan, 2005: 72). Endüstri devriminden sonra yapılarda çeliğin de kullanılabilmesi endüstri yapılarında daha geniş açıklıkların oluşturulabilmesini sağlamış ve bu, o dönemin yapılarının tipik bir özelliği haline gelmiştir. Konya Tren Garı'ndaki Lokomotif Deposu da bu özgün yapı üslubunun en güzel örneklerinden biridir.

Garın kuzey-batı köşesinde bulunan bina hacimsel olarak büyüklüğü ile çok dikkat çekmektedir. Yapı öncelikle geometrisi ile çevresindeki binalardan oldukça farklıdır. Lokomotif Deposu dışındaki yapılar dörtgen bir biçime sahipken burası fonksiyonu gereği dairesel bir biçime sahiptir (Şekil 10). Aslında dairesel form, ön ve arka cephesi paralel ve düz olan dörtgenlerin bir araya getirilmesiyle elde edilmektedir. Bu sayede çokgen bir yapı oluşmakta ve kenar sayısı arttıkça yapı dairesel bir şekil almaktadır (Şekil 11).

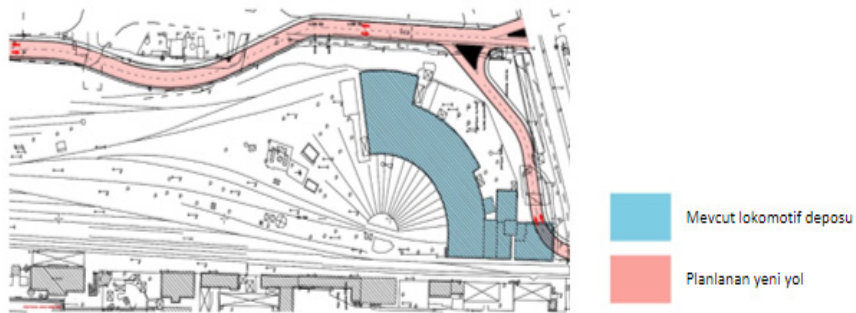


Şekil 10: Konya Tren Garı Lokomotif Deposu uydu görüntüsü (URL-6)



Şekil 11: Konya Tren Garı Lokomotif Deposu atölye planları (KTGA, 2019)

Dairesel formdaki bakım atölyelerinin arka kısmına bitişik olarak inşa edilmiş dikdörtgen biçimde yapılar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları atölyelerde birlikte aynı dönemde inşa edilmiş olup bazıları sonradan yapılan eklenti binalardır. Çevresinde planlanan yol değişikliği ile bu binalardan birinin yıkılacağı öngörülmektedir (Şekil 12).

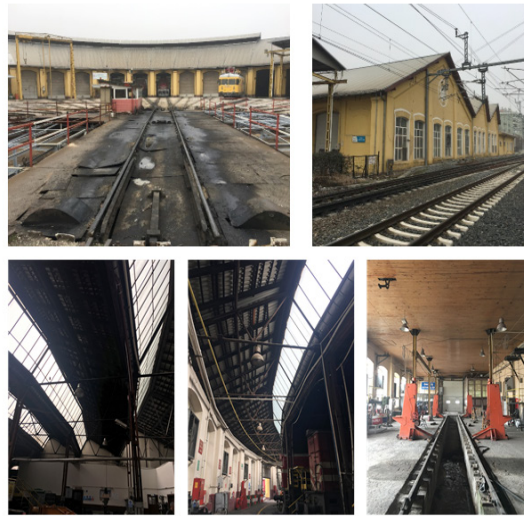


Şekil 12: Konya Tren Garı Lokomotif Deposu Vaziyet Planı (KTGA, 2019)

Lokomotif Deposu'ndaki yapı topluluğunda bakım atölyeleri tek katlı ve çeyrek yay formundadır. Bu yayın merkezinde yine dairesel formda, lokomotifleri girecekleri kapıya yönlendiren döner köprü (dağıtıcı) bulunmaktadır. Yay biçimindeki atölye kısmı 13 bölmeden oluşmaktadır. Yapının batısında bulunan 3 bölmeden oluşan kısım (Bakım Atölyesi

1) daha uzun lokomotifler için tasarlanmış olup, devamındaki 10 bölmeden oluşan kısımdan (Bakım Atölyesi 2) hacimsel olarak daha büyük inşa edilmiştir. Bölmelerin arasında duvar bulunmadığı için iç mekânda yapı bir bütün olarak algılanmaktadır. Fakat kuzeydeki Atölye 1, yanındaki Atölye 2'den daha geniştir ve aralarındaki duvarla ayrılmaktadırlar. Bu yapıların doğusunda ise dikdörtgen biçimde bir plana sahip Atölye 3 yer almaktadır (Görsel 13). Bakım atölyelerinin arka tarafında (kuzeyinde) kazan dairesi ve çalışanlar için soyunma mekânları bulunmaktadır. Ayrıca arka kısımda, eskiden depo şefinin kaldığı lojman ve idare binası olarak kullandığı bina, günümüzde sadece idari bina/müdürlük olarak kullanılmaktadır.

Bu yapı topluluğu tuğladan inşa edilmiş olup duvar kalınlıkları 60cmdir. Tuğla duvarın üzeri sıvayla kaplanmıştır ve üzerine sarı renginde boya uygulanmıştır. Çatı strüktürü için çelik kullanılmıştır ve hem yatay hem dikey atmalarla oluşturulmuştur. Böylelikle 19 metre genişliğinde açıklık geçilebilmiştir. Çatının üstü oluklu levha ile kaplanmıştır ve binanın mahya kotu 10 metredir (Erdoğan, 2005: 97). Atölye 1'in çatısında şerit haline 3 adet ve Atölye 2'nin çatısında ise 1 adet açıklık bulunmaktadır. Bu açıklıklar çatıda oluşturulan farklı açılar sayesinde sağlanmış olup polikarbonatla kaplanmıştır. Bu çatı ışıklıkları hem iç mekâna aldıkları gün ışığıyla hem de açılı yapısıyla binaya ferahlık ve boyut katmıştır (Şekil 13). Konya Tren Garı Lokomotif Deposu bu özellikleriyle endüstri dönemi yapıları arasında yer almaktadır.



Şekil 13: Konya Tren Garı Lokomotif Deposu Döner Köprü, Atölyeler ve Çatı Açıklıkları (Kişisel Arşiv).

Lokomotiflerin atölyelere giriş yaptıkları kapılar yüksek ve basık kemerlidir. Doğu cephesindeki pencerelerin etrafı çerçeve içine alınmıştır. Pencereler basık kemerlidir ve kemerler yedişer adet taştan oluşmaktadır. Arka ve yanlarda bulunan pencerelerin ise çerçeveleri yoktur ve kemerleri de sadedir. Eskiden çok sayıda küçük kare camlardan oluşan pencereler, günümüzde değiştirilmiş olup daha farklı bir görünüme sahiptir (Erdoğan 2005: 97, 98).

Tarihi Konya Tren Garı'nda önemli bir role sahip olan Lokomotif Deposu ve bakım atölyeleri, inşa edildikleri dönem ve yapım teknikleri göz önüne alındığından kaybedilmemesi gereken tarihi zenginliklerimizden biridir. Uzun yıllar boyunca ulaşımda güçlü bir etkiye sahip olmuş olan trenlerin bakımı ve onarımı burada yapılmıştır. Buharlı lokomotiflerin çalışma sistemi değiştiğinde de eklenti sistemlerle ve mekânlarla işlevini devam ettirmiştir. Fakat günümüzde gelişen teknolojiye ve şehirleşmeye ayak uyduramaması söz konusudur. Başka tarihi öneme sahip yapılarda olduğu gibi burada da kaybedilmemesi gereken değerler bulunmaktadır.

Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte yeni ulaşım olanakları gelmiş ve Konya'ya hızlı trenler için 2016 yılında yeni bir gar inşaatı başlamıştır. Projenin 2020 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Yapılmakta olan Konya Hızlı Tren Garı ile birlikte tarihi tren garındaki bazı binaların kullanım dışı kalacakları düşünülmektedir. Bunlardan biri de Konya Tren Garı'ndaki Depo Müdürlüğü olarak adlandırılan Lokomotif Deposu'dur.

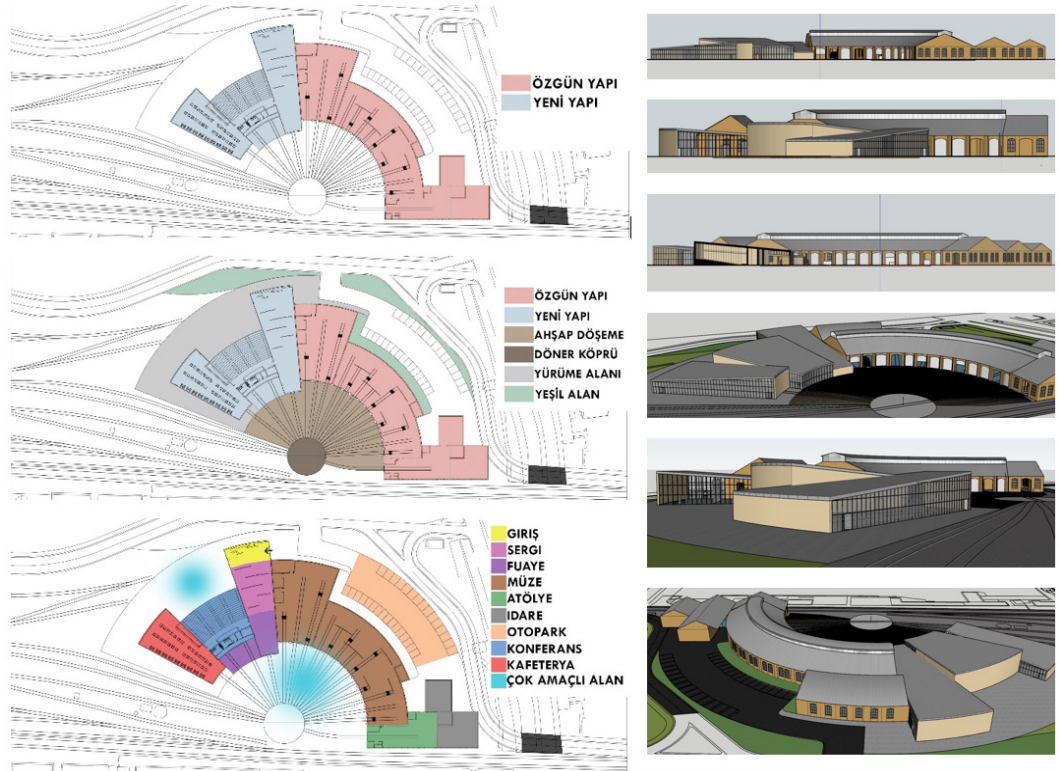
İnşa edildiği dönemin tipik özelliklerini barındıran Lokomotif Deposu binalar topluluğu, hacimsel ve geometrik özellikleriyle oldukça özgün bir yapıya sahiptir. Kullanım dışı kalacağı düşünüldüğünde böyle bir değere sahip tarihi bir yapının terk edilerek bakımsızlıktan tahrip olmasını engellemek gerekmektedir. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de kullanım dışı kalan birçok tarihi istasyon binası yeni bir fonksiyonla tekrar kullanılmaya başlanmıştır. Bunlardan bazıları olan Ankara Eski Tren İstasyonu Direksiyon Binası – müze, Ankara Gazi Tren İstasyonu Yolcu Binası – restoran, Ediren 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 ve Konya Tren İstasyonu Hangar Binası – restoran olarak işlev değişikliğine uğramışlardır (Yıldız, 2008: 30). Tarihi bir yapının korunması gerekli bakımların yapılarak asıl işlevini sürdürmekle sağlanabileceği gibi, bulunduğu yerin konumuna, gereksinimlerine, kültürel yapısına bağlı olarak farklı bir fonksiyon kazandırılarak da sağlanabilmektedir. Yeni işlev kazandırılacak yapılar, birtakım müdahalelere ve değişikliklere maruz kalmaktadırlar. Bu durum, yapıların özgünlüğünü yitirmesine neden olabilmektedir. Bu nedenle tarihi yapılara yapılan müdahale ve değişikliklerle yeni bir işlev verirken, yeniden işlevlendirme ilkelerinin temel amaç olduğunu unutmamak gerekmektedir.

Konya Tren İstasyonu bir aksın doğrultusunda birbiriyle ilişkili binalardan oluşmaktadır. Lokomotif Deposu ise bu aksın en son noktasında bulunmaktadır. Konum, fonksiyon ve geometri itibarıyla diğer binalardan ayrılmaktadır. Endüstri Dönemi mimari özellikleriyle inşa edildiği için ve fonksiyonu gereği geniş ve esnek bir kullanım alanına sahiptir.

Kullanım dışı kalacağı düşünülen Lokomotif Deposu korunması gereken, tarihi öneme sahip eserler arasındadır. Bunun için yeniden işlevlendirilerek yine halkın kullanımına sunulması yapılacak en iyi seçenekler arasındadır. Yeni işleve karar verirken şehrin sosyal ve kültürel ihtiyaçlarının düşünülmesi gerekmektedir. Konya'yı ele aldığımızda güncel bir müzeye

ve sanat galerisine olan gereksinim açıkça görülmektedir. Binanın konumu düşünüldüğünde ise şehrin merkezinde olması değerini daha da artırmaktadır. Hem konum hem ihtiyaç ele alındığında Lokomotif Deposu'nun müze ve sanat galerisi olarak yeniden işlevlendirilmesinin uygun olacağı öngörülmüştür.

Önerilecek yeni işlevde özgün binanın ulaşım müzesi olarak kullanılması amaçlanmıştır. Bunun nedenlerinden biri ise Konya'nın tarihte hem şehirler arası ulaşımında sahip olduğu önem hem de şehir içinde kullanılan ulaşım araçlarının Konya'da diğer şehirlerden farklı olarak şekillenmesidir. Bu ulaşım araçlarından tarihi açıdan en önemlileri ise bisiklet, tramvay ve trenlerdir. Bu nedenle bu binanın ulaşım müzesi olarak sosyal hayata kazandırılması uygun görülmüştür. Diğer örneklerde de olduğu gibi fonksiyon değişikliği beraberinde müdahaleler ve eklentiler getirmektedir. Konya'nın sosyal ve kültürel ihtiyaçları düşünüldüğünde konferansların ve söyleşilerin düzenleneceği, film gösterimlerinin ve konserlerin yapılacağı ve sanatçıların eserlerini sergileyeceği bir mekâna ihtiyaç vardır. Orijinal binaya yapılacak eklentilerle bu ihtiyaçların karşılanması planlanmıştır. Ancak bu eklentilerin özgün binayı zorlamadan ve ek bir yük getirilmeden korunması sağlanmalıdır.



Şekil 14: Lokomotif Deposu orijinal plan, yeniden kullanım için öneri, işlev şeması ve üç boyutlu görünüm (lokomotif deposunun yeniden çizimi ve görselleştirilmesi yazar(lar) a aittir).

Yeniden işlevlendirilmiş yapı bütün olarak ele alındığında, özgün yapının daimi müze, yeni ve eklenti yapının sanat galerisi, konferans salonu ve kafeterya olarak kullanılması, yapıların orijinalliğiyle uyum oluşturmaktadır. Yeni yapı, özgün yapıdan esinlenilerek oluşturulmuştur (Şekil 14). Özgün yapıdan yeni yapıya geçiş, durağan bir görüntüden daha dinamik bir hale

bürünerek devinimi simgelemektedir. Makine çarklarının işlemeye devam etmesini sembolize etmektedir. Eklenti yapılar işlevlerine göre güneş ışığından maksimum ve minimum olacak şekilde tasarlanmışlardır. Örneğin kafeterya olarak tasarlanan alan çok aydınlık olurken konferans alanı hiç ışık almamaktadır. Böylelikle tarihi yapıyla ve mimarisiyle bütünlüğü bozmaması planlanmıştır. Özgün binada merkez olarak kabul edilen döner köprü, ek binada da merkez olarak kabul edilmiş ve hacimsel olarak benzer mekânlarla dinamik bir görünüm elde edilerek modern bir tasarım fikri oluşturulmuştur. Döner köprünün dönme işlevinin yeni fonksiyonda da kullanılması ve zemininin saydam bir malzemeyle kaplanarak mekanizmanın açıkta kalması planlanmıştır. Lokomotifleri bakım odalarına yönlendiren rayların da sadece araları ahşap bir döşemeyle kaplanarak görünür kılınması ve yapının ilk işlevini hatırlatması düşünülmüştür. Bu alanda ve yürüme alanında oluşturulan mekânlar, açık hava sergileri, film gösterimleri ve konserler gibi faaliyetler için, çok amaçlı kullanılmak üzere tasarlanmıştır. Özgün binanın yeni binayla bütünleşerek görsel, fiziksel ve fonksiyonel bir denge kurmasına özen gösterilmiştir.

Sonuç

Endüstri Devrimi ile başlayan demiryolu ulaşımı, buldukları şehirleri etkileyen tren istasyonlarının kurulmasını gerektirmiştir. Dünyada Türkiye’de mimarlık tarihi için önem arz eden birçok tren istasyonu var olmuştur ve olmaktadır. Fakat çeşitli nedenlerle kullanım dışı kalan bu yapıların inşa edildikleri döneme özgü mimari teknikleri, malzemeleri ve demiryolu ulaşımındaki teknolojiyi yansıtmalarından ötürü koruma altına alınarak yaşatılmaları gerekmektedir.

Yeniden işlevlendirilen endüstri yapılarının örnekleri dünyada görüldüğü gibi Türkiye’de de görülebilmektedir. İşlevsiz kalmaktansa bu yapılar, buldukları kente sundukları yeni fonksiyonla varlıklarını koruyarak katkı sağlamaktadırlar. Konya Tren İstasyonu’nda da kullanım dışı kalacak Lokomotif Deposu için yeni bir kullanım önerisi getirilmiştir. Bu önerinin Konya’nın sosyal, kültürel ve turistik ihtiyaçlarına cevap vereceği düşünülmektedir. Böylelikle Konya’nın merkezinde bulunan ancak saklı kalan bu yapının insanlar için bir çekim noktası olması planlanmıştır. Bu çalışmada, Konya Tren Garı Yerleşkesi tarihi lokomotif deposu için bir mekânsal organizasyon, mekân niteliği ve niceliği, üç boyut biçimlenişi bağlamında kültür, sanat ve sergileme işlevlerini barındıracak bir kullanım önerisi sunulmuştur.

Kaynaklar

Ahunbay, Z. (2013). “2013’ün Tartışmalı Yeniden Kullanım ve İhyaları”. TMMOB Mimarlık Dergisi, (374), 49-53.

Erdoğan, S. (2002). Endüstri Arkeolojisi Kapsamında İstanbul’daki 19. yy Endüstri Yapılarında İşlev Dönüşümüne Bağlı Mimari Mekan Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erdoğan, H. A. (2005). Konya tren istasyonu ve yakın çevresinin gelişimi, Basılmamış yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.

Kılıç, E. & Dinç Kalaycı, P. (2019). “Uluslararası Öneri ve İkelere Göre Yeniden İşlevlendirilmiş Bir Endüstri Mirası Yapısı: İstanbul Kadir Has Üniversitesi, Mekânlar, Kullanımlar ve Tarihselliğin Yaşanması Üzerine Gözlemsel Bir Çalışma”. Konferans. Bildiri. Tam Metin.

Köksal, G. (2012). “Endüstri mirasını koruma ve yeniden kullanım yaklaşımı”, Güney Mimarlık Dergisi, 8, 18-23.

KTGA, (2019). Konya Tren Garı Lojistik Müdürlüğü Arşivi.

Kuban, D. (1962). “Restorasyon Kriterleri ve Carta “Del Restauro”. Vakıflar Dergisi, 5, 149-151.

Mutlu, N.E., (2018). “Bir Devrim, İki Zıtlık: Tarihten Günümüze Endüstri Arkeolojisi”. Arredamento Dergisi, (326), 51-54

Özyüksel, M. (1998). Anadolu ve Bağdat Demiryolu, Arba Yayınevi, İstanbul.

Saner, M. (2012). “Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye’deki Yaklaşımlar”. Planlama Dergisi, 1-2, 53-65.

Sezer, S. (2013). Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Sürecinde Aydınlatma Tasarımı: Ankara Cer Modern Örneği (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Taner, S. (2013). İstanbul Endüstri Yapılarının “Loft” Kavramı Çerçevesinde Yeniden İşlevlendirilmesi (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Tunçer, M. (2007). Dünden Bugüne Kültürel Miras ve Koruma. Gazi Kitabevi: Ankara, 3-6.

Yaldız, E., Büyüksahin Sıramkaya, S., Aydın, D. (2017). Anadolu Kent Kimliğinin Oluşumunda İstasyon Caddeleri: Konya Örneği. LIVENARCH-V. Konferans. Bildiri. Trabzon.

Yazar, E. N., & Binan, C. S. (2019). “Haydarpaşa İstasyonu Dairesel Planlı Lokomotif Deposu’nun Koruma Olasılıkları”. Megaron, 14(2).

Yıldız, A. (2009). “Tarihi Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımları Çerçevesinde Kırklareli İstasyonu Lokomotif Deposu İçin Bir Koruma Önerisi”. Trakya Univ J Sci, 10(1), 27-36.

Yılmaz, A. N. (2014). “Orsay: Gardan Müzeye, Siyasetten Sanata”. ASOS Journal, 495-510.

Yiğit Akı, H. (2011). Endüstri Yapılarının Esneklik Bağlamında Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

URL-1: ICOMOS. (1964). Venedik Tüzüğü. http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0243603001536681730.pdf (Erişim Tarihi 2.11.2019)

URL-2: <https://www.trover.com/d/194W9-mus%C3%A9-dorsay-paris-france>> (Erişim Tarihi 11.11.2019)

URL-3: <https://www.musee-orsay.fr/en/collections/history-of-the-museum/home.html>> (Erişim Tarihi 3.11.2019)

URL-4: <http://www.destination360.com/europe/france/paris/musee-d-orsay>> (Erişim Tarihi 3.11.2019)

URL-5: https://archnet.org/sites/7130/media_contents/85902 (Erişim Tarihi 3.11.2019)

URL-6: <https://earth.google.com/web/@37.8667294,32.4764075,1028.78788634a,813.02189659d,35y,0h,45t,0r/data=ChcaFQoNL2cvMTFjMHczc2d6bBgCIAEoAigC>> (Erişim Tarihi 26.11.2019)