

Yeniden İşlevlendirme Kapsamında Tarihi Merinos İstasyonu*

Gizem Büke Öztürk¹

Bilge Sayıl Onaran²

Can Mehmet Hersek³

Makale Geliş Tarihi: 18.03.2022

Yayıma Kabul Tarihi: 08.04.2022

Özet

Mimari koruma alanındaki gelişmeler, tarihi yapıların mimari, artistik ve teknolojik özelliklerinin olabildiğince muhafaza edilerek gelecek kuşaklara aktarılmasını olanaklı kılmaktadır. Günümüzde sadece tarihi ve arkeolojik yapılar değil, yakın tarihli endüstri mirası kapsamında demiryolu yapıları da koruma bilinciyle aynı kapsamda değerlendirilmektedir. Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen, Bursa-Mudanya Demiryolu hattı içerisindeki Merinos Tren İstasyonu'nun restorasyon, onarım ve koruma çalışmaları sonucunda Tarihi Merinos İstasyonu Sosyal Tesisi olarak yeniden işlevlendirilmesi de korunması gereken demiryolu mirası kapsamında ele alınmaktadır. Çalışmada, yapının işlev değişikliğine uğramasıyla mekâna, strüktürel sisteme, teknik donanımlara ve yakın çevreye yapılan müdahaleler incelenmiştir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılarak veriler; gözlem, görüşme ve doküman analizi ile toplanmış, elde edilen bilgiler ışığında yapıya ait mimari çizimler yapılmıştır. Değerlendirmeler sonucunda yeniden işlevlendirme çalışmalarında yeni seçilen işlevin önemi vurgulanmıştır. Tarihi istasyon yapısının özgün mekânsal özelliklerinin çok az müdahale ile yeni işleve uyum sağladığı, ancak yakın çevreye yapılan eklentilerin yoğun olması nedeniyle tarihi yapının özgün özelliklerinin zarar gördüğü sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Koruma, Yeniden İşlevlendirme, Endüstri Mirası, Demiryolu Mirası, Yapı Analizi

TERRACOTTA ART AND AESTHETICS IN THE SPIRIT OF PREHISTORIC TIMES

Abstract

Progress in architectural conservation studies makes it possible to preserve architectural, artistic and technological features of historical buildings and transfer them to future generations. Today, not only historical and archaeological structures, but also rail way structures within the scope of recent industrial heritage are evaluated with in the same cope with conservation awareness. There functioning of the Merinos Train Station, which was built as a result of the modernization movements in the Ottoman Period, located with in the Bursa-Mudanya Railway line, as the Historical Merinos Station Social Facility as a result of the restoration, repair and protection works is also considered with in the scope of the rail way heritage that needs to be protected. In this study, the interventions made to the building, structural system, technical equipment and the immediate environment with the change of function of the building were examined. Data was collected by observation, inter view and document analysis, by using qualitative search method in there search, and architectural drawings of the building were made in the light of the information obtained. As a result of the evaluations, the importance of the function chosen for the application in re-functioning studies was emphasized. It has been concluded that the original spatial features of the historical station structure adapt to the new function with very little intervention, but the original features of the historical structure have been damaged due to the intense additions to the immediate surroundings.

Keywords: Conservation, Re-functioning, Industrial Heritage, Railway Heritage, Structure Analysis

¹ Öğr. Gör. Gizem Büke Öztürk, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Söğüt Meslek Yüksekokulu, İç Mekân Tasarımı Programı. E-posta: buke.ozturk@bilecik.edu.tr. ORCID: 0000-0002-7071-053X

² Prof. Dr. Bilge Sayıl Onaran, Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü, Ankara. E-posta: bilgeso@hacettepe.edu.tr. ORCID: 0000-0001-9395-3596

³ Prof. Dr. Can Mehmet Hersek, Başkent Üniversitesi Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Programı. E-posta: hersek@baskent.edu.tr. ORCID: 0000-0002-7988-5061

* Bu makale, "Endüstri Yapıları'nın Yeniden İşlevlendirme Sürecinde İç Mekan Analizi: Mudanya Gar Binası" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

1. Giriş

Geçmiş uygarlıkların kültürünü, mimarisini, sanatını, yaşam biçimini, gelenek ve göreneklerini aktararak bir nevi belge niteliği taşıyan tarihi yapılar, toplumların tarih bilincinin oluşmasında büyük önem arz etmektedir. Bu yapılar bir yandan toplumun ortak geçmişini yansıtırken, diğer yandan da geleceğin sağlam temellere dayandırılmasına olanak tanımaktadırlar. Çok eski dönemlere dayandığı ileri sürülen mimari koruma çalışmalarına ilişkin ilk kuramsal örneklerin 19. yüzyılda özellikle Avrupa'da yapılmış olduğu görülmektedir. Çünkü II. Dünya Savaşında Avrupa ülkelerinin kent dokularında önemli ölçüde tahribatlar oluşmuş, koruma çalışmaları önemli hale gelmiş ve bu ülkeler koruma konusuna yasalarına koydukları hükümlerle de özel önem vermişlerdir (Ahunbay, 2016: 22). 1931 yılında yapılan Atina Konferansı'nda kabul edilen Atina Tüzüğü, bu konudaki ilk hukuksal çalışma olarak anılmaktadır. Konuya ilişkin diğer hukuki düzenleme ise 1964 yılında Venedik'te yapılan İkinci Uluslararası Tarihi Anıt Mimar ve Teknisyenleri Kongresi ile kabul edilen Venedik Tüzüğü ilkeleridir (Erder, 1977: 172-173). Zaman içinde mimari koruma ve restorasyon çalışmaları hız kazanmış ve uluslararası zeminde düzenlenen pek çok toplantının da sonuç bildirgelerine yansımıştır. Konu günümüzde de güncelliğini korumakta ve çalışmalara devam edilmektedir.

Diğer taraftan teknoloji alanında meydana gelen yenilik ve değişim sayesinde -onarım çalışmalarında yeni yöntem ve teknikler kullanılmaya başlanmasıyla- tarihi yapıların özgün dokularına daha az müdahale edilmesine, dolayısıyla kültür varlıklarının daha uzun süre yaşatılmasına olanak tanımaktadır. Yapıldığı dönemdeki işlevini kaybeden endüstri yapılarının da günümüze uyarlanarak eğitim, ticari ve kültürel amaçlarla kullanılmasına yönelik başarılı örnekler de rastlanmaktadır (Ahunbay, 2019: 52-53).

Mimari mirası koruma disiplininin çalışma alanının, özellikle son on yılda dikkat çekici şekilde genişlediği gözlenmektedir. Özellikle koruma kapsamındaki kültür varlıklarının kapsamının daha da genişletilerek endüstri mirasını -endüstri yapıları ve yapı gruplarını- da içine aldığı görülebilmektedir (Şekerci ve Akıner, 2021: 153). Bu çalışmanın konusu olan Osmanlı Döneminde inşa edilen Bursa Mudanya Demiryolu hattı da aynı kapsamda demiryolu mirası olarak değerlendirilmektedir.

Demiryolu mirası; yolcu-gar binalarını, demiryolu taşıtlarını, depo, atölye, lojman gibi demiryolu yapılarını, demiryolu arşivlerini, teknik donanım, köprü ve viyadükleri, hattın tamamı ve bu yapılarla bir bütün oluşturan sanayi tesislerini ve kentsel ve kırsal alanları, sinyalizasyon sistemleri ve altyapı ile ilgili tüm ekipmanları, demiryolu şirketlerine ait kantar, saat,

mobilya vb. tüm taşınabilir nesnelere kapsamaktadır (Burman, 1997: 19, Erkan, 2007: 142, Köşkeröglü, 2006: 20, Yıldız, 2019: 31).

Araştırma konusu olan Merinos İstasyonu, doğu ve batı ticareti için stratejik öneme sahip bölge olan Bursa ve Mudanya arasında -1867 yılında gündeme alınan demiryolu yapma planı sonucu- 1892 yılında işletmeye açılmıştır. Bursa Mudanya arasındaki istasyonlar arasında yer alan Merinos İstasyonu, zaman içinde hattın kapatılmasıyla 1948 yılından sonra işlevsiz kalmış, dönem dönem de çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. Tarihi Merinos Tren İstasyonu 1999 yılında tescillenerek koruma altına alınmış, yapının koruma, yeniden işlevlendirilme ve onarım, çalışmalarının tamamlanmasıyla 2005 yılında Tren İstasyonu Sosyal Tesisleri bünyesinde nikah salonu, kır düğün alanı, kafe ve restoran olarak kullanıma açılmıştır. Bu çalışmanın amacı, söz konusu yapının yeniden işlevlendirmesi ile Tarihi Merinos Tren İstasyonu Sosyal Tesisleri'ne dönüşüm sürecinde; binanın kimliği, özgün tarihi ve artistik özelliklerinin ne ölçüde korunduğunu değerlendirerek ortaya koymaktır. Çalışmada veriler nitel araştırma yöntemi kullanılarak; gözlem, görüşme ve doküman analizi ile toplanmıştır.

2. Demiryolu Mirasının Yeniden İşlevlendirilmesi

Kültürel miras kategorisindeki yapıların yeniden işlev kazandırılarak kullanılması yöntemi, hem tarihi yapıların korunmasına, hem de gelecek nesillere taşınmasına olanak tanımaktadır. Aynı şekilde, toplumların kültürel mirasının özelliklerini yansıtan ve endüstri mirası niteliğindeki yapılarında korunması, dönüşümü ve yeniden işlevlendirilmesi bu alandaki önemli çalışmalar arasında yer almaktadır. Endüstri mirasının da kültürel miras olarak kabul edilmesiyle, söz konusu alanların ve üretim tesisi içerisinde yer alan yapıların, üretimi gerçekleştirmede kullanılan donanım ve ekipmanların bir toplumun sosyo-kültürel geçmişinin önemli göstergelerini oluşturması sağlanabilmektedir. Çünkü teknolojide yaşanan hızlı gelişme, endüstri mirası niteliğindeki yapıların özgün işlevlerinin kısa ömürlü olmasına neden olmaktadır (Cengizkan, 2006: 9).

Yeniden işlevlendirme çalışmaları ilesanatsal, kültürel ve tarihi öneme sahip, korunması gereken yapıların, yapıma amaçlarını ve fonksiyonlarını yitirmesi sonucunda, onların fiziki devamlılığının sağlanmasına ve yeni işlevler kazandırılarak toplumun faydalanmasına imkan tanınmaktadır. Bu yapılar, inşa edildikleri ve kullanıldıkları döneme ait yapı teknolojisi- ni, üretim biçimini, mimari tarzı vb. kültürel unsurları yansıtmaktadır. Bu nedenle, yapısal dönüşüm sağlanırken en önem verilmesi gereken konu,

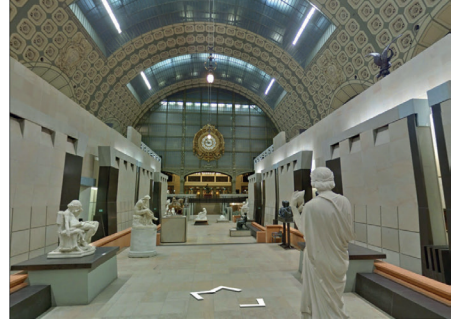
mümkün olabildiğince yeni yüklenecek işlevin özgün yapı ile uyuşmasına, şayet müdahale gerekirse de yapının özgün değerlerine saygı duyularak gerçekleştirilmesine özen gösterilmesi olmalıdır (Gazi ve Boduroğlu, 2015: 58, Şekerci ve Akıner, 2021: 153, Engin, 2009: 2012). Dolayısıyla, özgün işleviyle günümüz koşullarına adapte edilemeyen tarihi yapıların özgünlüğüne zarar vermeden günümüz koşullarına adapte edilmesi bir koruma eylemi olarak kabul edilmektedir (Sevgi ve Eskici, 2020: 298).

Uygun işlev seçimi ile tarihi özelliğe sahip yapının fiziksel özelliklerinin yaşatılması, kültürel devamlılığın doğru biçimde sağlanması olanaklı kılınmaktadır. Söz konusu yapıların yaşatılma çabalarıyla yeniden işlev kazandırılması; ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda tarihi yaşatma ve ayrıca kültürel mirası sonraki nesillere aktararak sürdürülebilirliklerinin sağlanması açısından da önem arz etmektedir (Kurak Açııcı ve Konakoğlu, 2019: 216). Kültürel değerlerin sürekliliğinin sağlanması kapsamında endüstri mirası; endüstri mirası kapsamında ise demiryollarına ait mirasın yeniden işlevlendirilerek özgün, tarihsel ve artistik özelliklerinin korunarak devamlılıklarının sağlandığı başarılı çalışma örneklerine hem Avrupa'da, hem de Türkiye'de karşılaşılmaktadır.

Konuya ilişkin ilk örneğimiz, tren istasyonlarının ilk dönüşüm örneklerinden biri olan ve Fransa'nın başkenti Paris'te bulunan Orsay Müzesi'dir (Görsel 1). Bina 19. yüzyılın sonlarında, yolcularını Paris'in dışında bulunan Austerlitz'den daha merkezi bir bölgeye taşımaya amaçlayan Paris-Orleans Demiryolu Şirketi'nce yapılmış, şirketin 1898 yılında düzenlediği mimari tasarım yarışmasını kazanan Victor Laloux tarafından tasarlanmıştır¹. Orsay Gar'ı 1900 yılında, Dünya Sergisi'nin açılışında hizmete girmiş, gelen konukları taşımak için uzun yıllar kullanılmıştır. Zaman içinde teknolojik yenilikler ve gelişmeler istasyonun yetersiz kalmasına sebep olmuş ve yüksek kapasiteli modern elektrikli trenlerin kullanımının yaygınlaşması sonucunda 1939'da işlevini yitirerek kapanmıştır. Ancak yapı çeşitli işlevlerle kullanılmış, birçok filmde set olarak ev sahipliği yapmıştır.

Gar binasının müzeye dönüştürülmesi çalışmalarına 1975 yılında başlanmıştır. 1978 yılında yapı -kültürel ve tarihi özellikler taşıması nedeniyle endüstri mirası kapsamında tescillenerek koruma altına alınmıştır. 1979 yılında ise Orsay Gar'ının müzeye dönüştürülme fikri geliştirilmiş ve gösterilen çabalar sonucunda müze 1986 yılında açılmıştır (Erkan, 2007: 149, Fidan, 2012: 43).

¹ <https://www.musee-orsay.fr/en>



Görsel 1. Orsay Müzesi, restorasyon öncesi ve sonrası.

Yeniden işlevlendirme çalışmalarına konu olan Avrupa'dan diğer bir örnek ise, Madrid kentindeki İspanya'nın en büyük tren istasyonudur. Atocha Tren İstasyonu 1851 yılında hizmete başlamış, 1892 yılında geçirdiği yangın sonucu tahribata uğramıştır. 1992 yılında yapı yeniden işlevlendirilerek; tropik bahçelerin, mağazaların, kafelerin, çeşitli eğlence ve ticaret mekanların yer aldığı bir kompleks haline dönüştürülmüştür (Görsel 2). İstasyonda oluşturulan tropik bahçelerde yaklaşık 260 farklı türde, 7.000'den fazla bitki yer almaktadır. Yapının üst örtü sisteminde cam malzeme kullanımıyla iç mekana açık hava ormanı görünümünü kazandırılmıştır².



Görsel 2. Atocha Tren İstasyonu restorasyon sonrası.

İstasyon ve gar yapılarının işlevlendirilerek yeniden kullanılmasına yönelik örnekler Türkiye'de de rastlamaktayız. Ülkemizdeki örneklerden biri, Rumeli Demiryolları'nın ana hatlarını oluşturan İstanbul-Edirne-Sarımbey hattı üzerinde yer alan ve Mimar Kemalettin tarafından tasarımı yapılan Edirne Karaağaç Tren Garı binasıdır (Görsel 3). Yapım yılı tam olarak bilinmeyen binanın, 1914 yılında I. Dünya Savaşı sırasında inşasının yarım kaldığı, Cumhuriyet'in ilanından sonra 1930 yılında tamamlandığı ve II.

² <https://www.amusingplanet.com/2012/09/botanical-garden-inside-atocha-train.html>

Meşrutiyet'in ilk yıllarında faaliyetine başlatıldığı bilinmektedir (Yıldız, 2008: 125). 1971 yılına dek gar hizmeti veren yapı bu tarihten sonra işlevini yitirmiş, sonrasında çeşitli amaçlarla kullanıma tahsis edilmiştir. 1998 yılından itibaren işlevlendirilen yapı, o tarihten beri Trakya Üniversitesi'nin Rektörlük Binası olarak kullanılmaktadır (Yıldız, 2008: 125, Biltekin Coşkun, 2013: 117).



Görsel 3. Edirne Garı'nın İşlevlendirilmesi Trakya Üniversitesi Rektörlük Binası.

Türkiye'de yer alan diğer bir örnek ise, Ankara-Eskişehir demiryolu hattı üzerinde yer alan, Ankara'nın Polatlı ilçesindeki Malıköy Tren İstasyonu'dur. 2007 yılında müze olarak işlevlendirilmesine karar verilmiş ve 2008 yılında müze özelliği kazandırılarak kapılarını halka açmıştır. Aynı şekilde müze olarak işlevlendirilen diğer bir istasyon yapısı örneği ise Kocaeli İstasyonu'dur.

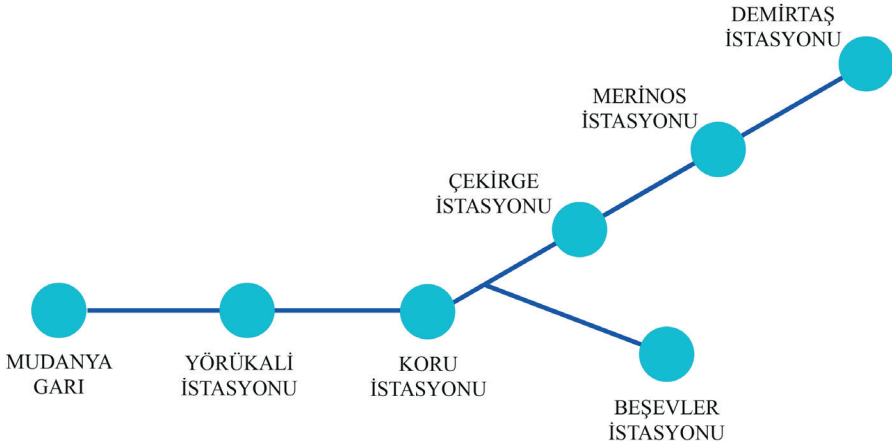


Görsel 4. Gazi İstasyon Binası giriş cephesi.

Ankara'da, Atatürk Orman Çiftliği'nde bulunan Gazi İstasyon Binası da yeniden işlev kazandırılan tarihi yapılara örnektir. Görsel 4'te görülen bina, 1926 yılında Mimar Ahmet Burhaneddin Tamcıtarafından tasarlanmış olup, I. Ulusal Mimarlık Dönemi anıtsal niteliğine sahip ilk gar yapısıdır (Aslanoğlu, 2010: 225) ve günümüzde restoran olarak hizmet vermektedir.

3. Merinos İstasyon Yapısı'nın Tarihçesi, Konumu ve Mimari Analizi

Hattın yapımı ilk olarak 1867 yılında gündeme gelse de tamamlanması 1892 yılında gerçekleşmiştir. Görsel 5'de de gösterildiği üzere hattın sırasıyla durakları: ilk istasyonu Mudanya Garı, sonrasında Yörükali, Kuru, Çekirge, Merinos ve Demirtaş İstasyonları yer almaktadır. Hat işletmeye açıldıktan kısa bir süre sonra Kuru ve Çekirge İstasyonları'nın arasına Beşevler İstasyonu eklenmiştir (Durak, 2003: 75).



Görsel 5. Bursa- Mudanya Demiryolu Hattının duraklarının şematik gösterim.

Bursa-Mudanya demiryolu hattı, 1948 yılında işletmeden kaldırılmıştır. Bu kapsamda değerlendirilen Merinos İstasyonu ise, bir dönem çeşitli işlevlerle kullanılmıştır. 1963 yılında, Bursa Orman Genel Müdürlüğü'nün kullanımına tahsis edilmiştir. Aynı dönemde Merinos İstasyonu'nun yardımcı hizmet binaları ise, otopark, hurdalık, depo gibi işlevlerle kullanılmıştır. Bütün bu müdahaleler yapının yıpranmasına ve virane duruma gelmesine neden olmuştur. Ayrıca Tarihi Merinos Tren İstasyonu'nun Bursa'nın Osmangazi İlçesi'nde Santral Garaj Mahallesi, Sadık Ahmet Caddesi'nde

4.350 m²merkezi bir konumda olması, dolayısıyla şehrin kilit noktalarına yakın kamu binaları, müzeler, park ve bahçeler, eğitim kurumları, alışveriş merkezlerinin olduğu noktada yer almaktadır. Ancak bu bölgede kamunun kullanımına açık yeşil alan ve sosyal tesis alanlarının az sayıda olması, tarihi yapının restore edilerek sosyal ve kültürel amaçlı işlevlendirilmesi hem bölge sakinlerinin kullanımına hem de çağdaş yaşama katkı sağlaması açısından önem arz etmektedir. Bütün bu nedenlerden dolayı, Kültür Varlıkları Koruma Genel Müdürlüğü'nün 05.11.1999/660 sayılı kararıyla Tarihi Merinos Tren İstasyon Binası ikinci grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir. Yapının konumlandığı dış mekanda yer alan tarihi Çınar Ağaçları da anıt ağaç olarak tescillenmiştir. İstasyonun koruma, onarım, yeniden işlevlendirme çalışmalarının 2005 yılında tamamlanmasıyla, Tarihi Merinos Tren İstasyonu Sosyal Tesis olarak işlevlendirilerek, nikah salonu, kır düğün alanı, kafe ve restoran olarak kullanıma açılmıştır(T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı).

Yığma teknikte inşa edilen Tarihi Merinos İstasyonu'nda yapı malzemesi olarak su basman seviyesine kadar taş, taşıyıcı sistem harman tuğlası ve ahşap malzeme kullanılmıştır. Beşik çatı olarak tasarlanan üst örtü sistemi ise kiremitle örtülmüştür. Yan cephelerde çatı arasının havalandırılması için çatı penceresine yer verilmiştir. Yapının cepheleri kenar kısımlarda oluşturulan geniş silmeler ve subasman seviyesindeki bina eteği ile çerçeve içerisine alınarak hareketlendirilmiştir. İşlevin ön planda tutulduğu yapı, içmekanda sadece fonksiyona cevap verir nitelikte olup, dikdörtgen plan şemasına sahip, tek katlı ve simetrik olarak inşa edilmiştir(T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı). Cepheleri vurgulamak için kapı ve pencerelerde basık kemer görünümü vermek amacıyla açıklıkların etrafı silmelerle çevrilmiş, silmelerin üst kısımlarına kavis verilerek kilit taşı biçiminde bezemelere yer verilmiştir. Ana giriş,yapının orta aksında yer almaktadır (Görsel 6). Cephe düzenlemesi bakımından Birinci Ulusal Mimarlık ve Neoklasik cephe özelliklerini yansıttığını söyleyebilmekteyiz (Yaldız ve Parlak, 2018: 4931).



Görsel 6. 2002 yılı Merinos İstasyonu'na ait cephe görselleri.

4. Merinos İstasyonu'nun Yeniden İşlevlendirilmesi

İşlevini yitirmiş tarihi yapılar yeni verilen fonksiyonla günlük hayatın içerisinde tekrar var olmalıdırlar. Tarihi yapılara yeni fonksiyonun yüklenmesinde; yapının mevcut potansiyeli iyi analiz edilmeli, yeni işlevin gerektirdiği ihtiyaçlar ile mevcut yapının mümkün olduğunca örtüşmesi önemlidir. Bu sayede tarihi yapının yeniden kullanımında toplumun ihtiyaçlarının yeterli düzeyde karşılanması yeni verilen işlevin sürekliliğini sağlarken tarihi yapının kültür varlığı olarak yaşamasına da olanak sağlamaktadır (Yaldız ve Asatekin, 2016: 174). Yeni işlevin gerektirdiği gereksinimler doğrultusunda tarihi yapıların yeni işleve uyarlanabilir olması, özgün plan şeması ve mekânsal özelliklerine saygı duyularak olabildiğince az müdahalede bulunmalıdır. Bu hususta Tarihi Merinos İstasyonu'nun yeniden işlevlendirme çalışmalarına konu olmasıyla günümüzde açık hava düğün salonu, nikah salonu, restoran ve kafe olarak hizmet vermesiyle yaşatılması, topluma hizmet etmesi sağlanmıştır. Yeni fonksiyon verilirken mekânsal, strüktürel, teknik donanımlara ve yakın çevreye yapılan müdahaleler bulunmaktadır.

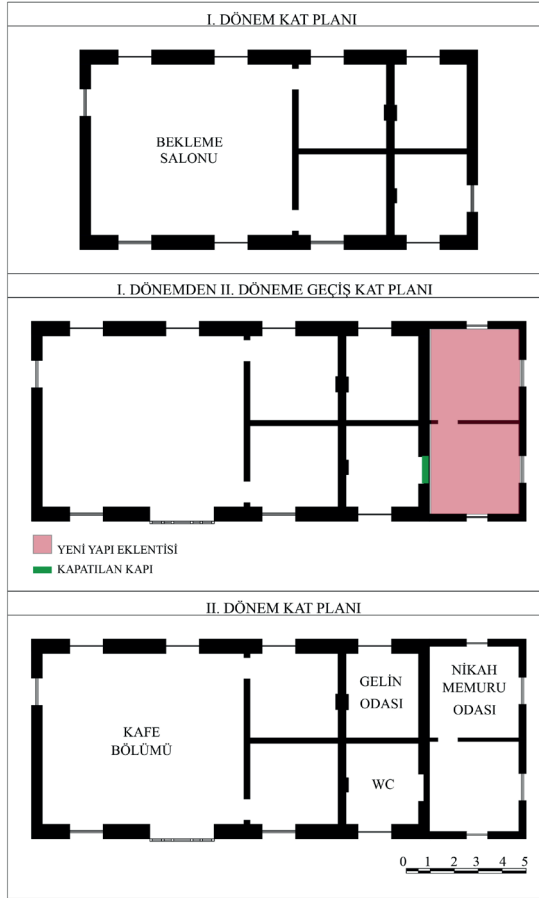
4. 1. Mekânsal Kurguya Yapılan Müdahaleler

Yeniden işlevlendirme sürecinde, yapılara yeni verilecek olan işlevin adaptasyonu için mekânsal kurguda değişiklikler yapılabilmektedir. Yeni işlevin gereksinimlerine göre; mekânlar arasında geçitler yapılarak mekanlar arası bağlantı kurulması, ara kat ve yeni bölücü duvar ilavesi, taşıyıcı sistemden bağımsız duvarların tamamen kaldırılması, yatay ve düşey sirkülasyon elemanlarının ilavesi, yapıya entegre edilemeyen mekânlar için tamamlayıcı ek yapıların yapılması bu kapsamda değerlendirilebilir (Selçuk, 2006: 31). Günümüzde tarihi, estetik ve özgün nitelik taşımayan yapılarda; strüktürel sistemin, yapısal özelliklerin, yönetmeliklerin ve imar hükümlerinin olanak tanıdığı sürece yeni işlevin gerektirdiği müdahaleler yapılabilmektedir. Ancak tarihsel değeri olan tescilli yapılarda yapının özgün, tarihsel, artistik özelliklerinin büyük değişikliklere uğratılmadan yeni verilecek olan işlevin yüklenebilir olması; özgün plan şeması ve mekânsal özelliklerinin olabildiğince korunması ile ilişkilidir. Bu hususta Tarihi Merinos İstasyonu'nun yeniden işlevlendirilmesi sağlanmıştır.

DÖNEMLER	YÜKLENER İŞLEV
I. DÖNEM	İstasyon Binası
II. DÖNEM	Sosyal tesis; nikah salonu, çocuk oyun alanı, restoran, kafe

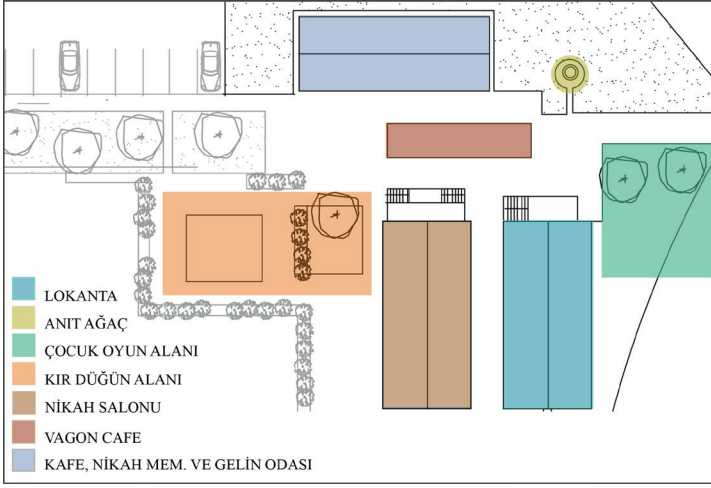
Tablo 1. Merinos İstasyon Binası'nın dönemsel yüklenen işlevlerin gösterilmesi.

Tablo 1’de yer alan istasyon binasına ait dönemsel yüklenen işlevler yer almakta, birinci dönemde istasyon ve istasyona ait birimler yer alırken, ikinci dönemde Tarihi Merinos İstasyon Binası Sosyal Tesisleri olarak işlevlendirilmesiyle, düğün salonları, nikah salonu, çocuk oyun alanları kafe, restoran gibi fonksiyonlar yüklenmiştir. Yardımcı hizmet binalarında isenikah salonu, restoran fonksiyonlarına yer verilmiştir.



Görsel 7. Merinos İstasyon Binası'nın dönemsel planları.

Görsel 7’de yer alan Merinos İstasyonu’na ait plan çizimlerinde I. Dönem, II. Döneme geçerken yapılan eklentileri de gösterilmektedir. Birinci dönemde istasyon binası olarak kullanılan yapının ikinci döneme geçilirken yeni yapı eklentisi yapılmıştır. Yeni eklenti ile iç mekanda kullanım hacmi genişletilmiştir. Yeni yapılan eklenti ile iç mekanda yer alan açıklıklarında kapatıldığı da saptanmıştır. Görsel 8’de istasyon çevresi ile birlikte ele alınarak yüklenen fonksiyonlar sonucu eklentileri göstermektedir.



Görsel 8. Merinos İstasyonu'nun Sosyal Tesis olarak işlevlendirilmesi, eklentilerin gösterimi.

4. 2. Strüktürel Sisteme Yapılan Müdahaleler

Yeni işlev yüklemesinde özellikle tarihi yapıların strüktürel olarak güçlendirilerek günümüz koşullarına uyarlanması gerekmektedir. Bu hususta yapının strüktürel sistemi hakkında gerekli analiz ve araştırmalar gerçekleştirilerek gerekli görülen müdahalelerin yapılması gerekmektedir. Ancak bu hususta önemli olan strüktürel sisteme yapılan müdahalelerin tarihi yapının özgün özelliklerine zarar verir nitelikte olmaması gerekmektedir (Yalaz ve Yıldız, 2020: 109). Tarihi Merinos İstasyonu'nun da strüktürel sistemi hakkında gerekli araştırma ve incelemeler sonucunda gerekli görülen güçlendirme çalışmaları yapılarak topluma kazandırılmıştır. Yeniden kullanım için gerçekleştirilen çalışmalar algılanabilir nitelikte ve yapının özgün özelliklerine zarar verir nitelikte olmadığı anlaşılmaktadır.

4. 3. Teknik Donanımlara Yapılan Müdahaleler

Yeniden işlevlendirmeye konu olan tarihi yapının günümüz koşullarına uyarlanırken teknik donanımlarının gözden geçirilerek gerekli bakım ve onarımlarının yapılması gereklidir. Günümüz teknolojik koşullarına uyarlanarak güncellenmelidir (Kocabıyık, 2014: 16-17).

Bu noktada Tarihi Merinos İstasyonu'nun altyapıları ve tesisat sistemleri yenilenmiştir. Aydınlatma, ısıtma, havalandırma ve sıhhi tesisat sistemleri günümüz konfor koşullarına uyarlanarak engelli bireylere yönelik engelli

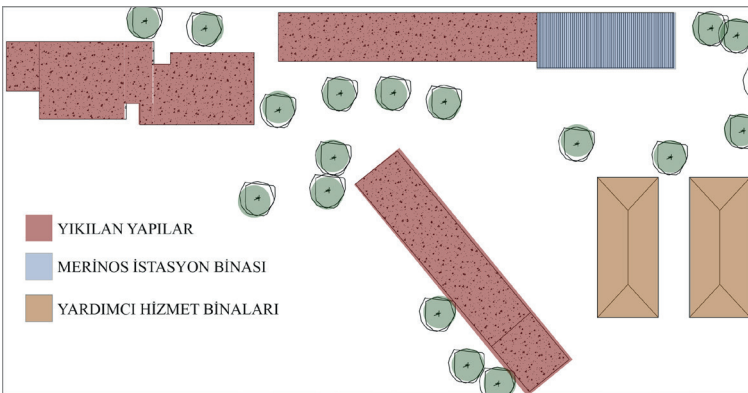
asansörü de dahil edilmiştir. İstasyon yapısında teknik donanımlara yapılan bu eklentiler yapının özgün dokusuna zarar vermeden sıva üstü yapılarak tesisatın gözükmemesi sağlanmıştır (Görsel 9).



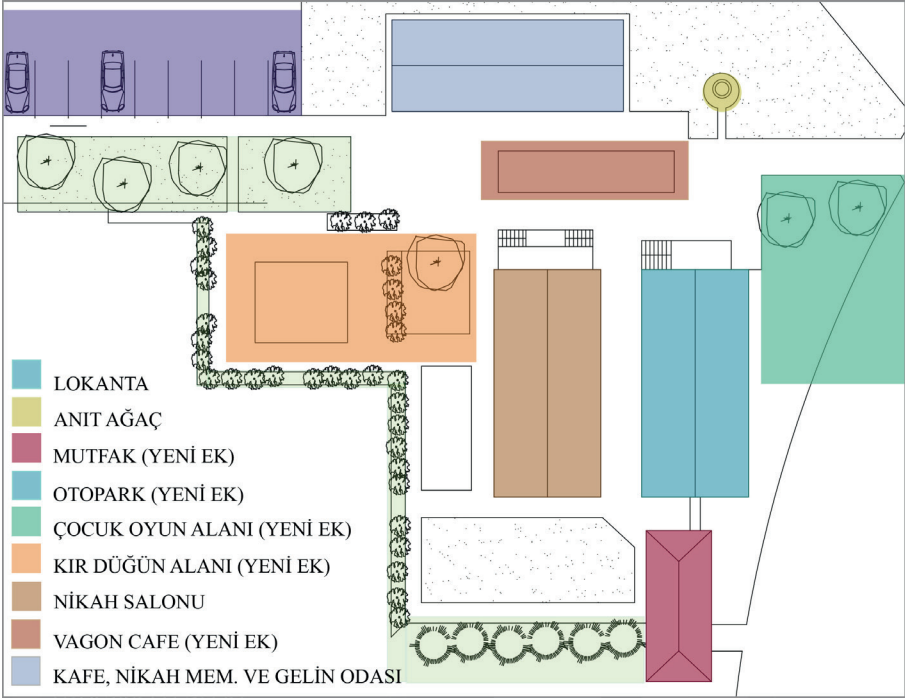
Görsel 9. Teknik donanımlara yapılan müdahalelere yönelik görseller.

4. 4. Yakın Çevreye Yapılan Müdahaleler

Tarihi yapıların yeniden değerlendirilmesi ve işlevlendirilmesi sürecinde söz konusu yapıların çevresiyle bir bütün içerisinde ele alınması ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu hususta tarihi binaların çevresiyle birlikte yeni işlevine uygun düzenlemeler yapılarak çevreyle olan bağının güçlenmesine olanak tanınmalıdır (Selçuk, 2006: 37-38).



Görsel 10. Restorasyon öncesi Tarihi Merinos İstasyonu'nun yerleşkesi.



Görsel 11. Restorasyon sonrası Tarihi Merinos İstasyonu'nun yerleşkesinde eklentiler.

Bu düşünceler doğrultusunda, yeniden işlevlendirilen istasyon yapısında yeni işlev verilirken çeşitli yapılar yıkılmıştır. Yeni işlevin gereksinimleri olan otopark ve çocuk oyun alanları, kafe, lokanta birimleri tasarlanmış olup yapı grubuna dahil edilmiş olduğu görülmektedir. Yapılan eklenti ve müdahale biçimleri yüklenen fonksiyon için gerekli olsa da görsel kirlilik oluşturmaktadır. Ayrıca birçok fonksiyon yüklemesi sonucunda yapının tarihi, artistik ve özgün değerlerine zarar verir nitelikte olduğu görülmektedir. Özellikle istasyon binasına yardımcı hizmet binalarının restorasyon çalışmaları sonucunda yapılar özgün özelliklerini büyük oranda yitirmiş, onarımda kullanılan betonarme elemanlar ile yeni birer yapıya dönüştürülmüştür.

5. Sonuç ve Öneriler

Yeniden işlevlendirmeye konu olan tarihi nitelikteki yapıların mevcut mekanı, konumu, işlevselliği, özgün değerleri yeni işlev ile birlikte okunmalıdır. Osmanlı Döneminde modernleşme hareketleri ile birlikte Bursa- Mucdanya demiryolu hattının inşa edilmesi sonucunda Merinos İstasyonu'nun

da bu hat kapsamında yapımı gerçekleştirilmiştir. Hattın bir süre sonra kapanması, söz konusu yapının kullanım dışı kalmasına ve yeniden hayatın içerisinde olması için fonksiyon yüklenmesine konu olmuştur. Bu noktada istasyon işlevi ile tasarlanan yapının, fonksiyona hizmet eden, işlevselliğin ön planda olduğu görülmektedir. Zaman içerisinde demiryolunun kullanımdan kaldırılmasıyla, tarihi yapıya uygun olmayan depo, otopark gibi işlevlerle kullanılması, mekânsal eklentilere maruz kalması mevcut dokuya zarar vermiştir. Her ne kadar yapıya uygun olmayan işlevler verilse de yapılan analizlerde cephelerin özgün kimliğinin korunduğu sonucuna varılmıştır.

Yeniden işlevlendirme aşamalarında Merinos İstasyonu'nun Sosyal Tesis olarak işlevlendirilmesi çeşitli müdahaleleri beraberinde getirmiştir. İstasyonun bulunduğu yerleşkede yer alan yardımcı hizmet binalarının büyük oranda değişikliğe maruz kaldığı, mevcut yapının lokanta işlevinin mekânsal ihtiyaçlarına cevap verememesi sonucunda ek mutfak ve hazırlama birimleri yapılmıştır. Görsel 10 ve 11'de yer alan istasyonun bulunduğu yerleşkeler restorasyon öncesi ve sonrasını göstermektedir. Restorasyon aşamalarında verilen işlevin mekânsal ihtiyaçlarına cevap verebilmesi adına çocuk oyun alanları, çeşitli organizasyonlar için açık hava ve iç mekan düzenlemeleri, otopark, kafe gibi fonksiyonun gerektirdiği mekânsal eklentilerin yoğun olarak yapıldığı saptanmıştır. Söz konusu eklentilerin tarihi yapının özgün kimliğine önemli ölçüde zarar verir nitelikte olduğu, ticari kaygının ön planda tutulduğu sonucuna varılmaktadır. Tarihi istasyonun mekânsal kurgusuyla yeni işlevin gereksinimlerinin örtüşmemesi önemli ölçüde eklenti mekânlara gereksinim göstermesi nedeniyle yanlış bir işlev ile yüklenmiş olduğu sonucuna varılmıştır. Dolayısıyla yapının yoğun eklentilere maruz kalması, özgün mekânsal ve çevresel özelliklerinin büyük oranda müdahale edilmesini gerektirmiştir. Bu durumda kültürel miras niteliğindeki tarihi yapıların özgün işlevsel kullanımlarını kaybeden yapılara yönelik yapılan koruma çalışmalarında en uygun işlevin seçilmesi en temel unsur olmalıdır. Diğer yandan tarihle iletişim kurmamıza aracılık eden tarihi yapıların kent ölçeğinden soyutlanmaması, yapının çevresiyle bütüncül düşünülmesi, yaşayan mekanlar olarak hayatın içerisinde yer alması hedeflenmelidir. Dolayısıyla yeniden işlev yüklenen yapılar, insanlığın geçmişiyile olan bağının güçlenmesine, kamusal bellek ile iletişimini temsil etmektedir.

Kaynakça

- Ahunbay, Z. (2016). Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon. İstanbul: Yem Yayınları.
- Ahunbay, Z. (2019). Kültür Mirasını Koruma İlke ve Teknikleri. İstanbul: Yem Yayınları.
- Aslanoğlu, İ. (2010). Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938. İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- Biltekin Coşkun, L. S. (2013). Kamusal Mekân ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Burman, P. (1997). PhilosophiesforConservingtheRailwayHeritage. London: E&FN Spon.
- Cengizkan, N. M. (2006). “Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: “İş”iBiten Endüstri Yapıları Ne “İş”e Yarar?” Dosya 03, Bülten 45, 9-13.
- Durak, S. (2003).Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu’da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.
- Engin, E. H. (2009). Tarihi Yapıların Yeniden Kullanımında İç Mekâna Etkilerin İncelenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi; İstanbul Endüstri Yapıları Örneği, Yayınlanmamış Doktora Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Erder, C. (1977). “Venedik Tüzüğü Tarihi Bir Anıt Gibi Korunmalıdır”, O.D.T.Ü Mimarlık Fakültesi Dergisi, 3 (2), 167-190.
- Erkan, Y. K. (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Fidan, D. (2012). ConservationandTransformation of RailwayAreas : Iskenderun Terminus Area, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Gazi, A. ve Boduroğlu, E. (2015). “İşlev Değişikliğinin Tarihi Yapılar Üzerine Etkileri Alsancak Levanten Evleri Örneği”, Megaron, 10 (1), 57-69.
- Kocabıyık, Y. (2014). Yeniden İşlevlendirme Kavramı ve Bu Kapsamda İtü Taşkılla Binasının İncelenmesi,Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köşkeroğlu, E. (2006).” Demiryolu Mirası – Korunması” Dosya 03, Bülten 45, 19-23.
- Kurak Açııcı, F. ve Konakoğlu Z.N. (2019). “ Tarihi Yapıların Yeniden İşlevlendirilmesi:

Trabzon Mimarlar Odası Örneği” , Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 28 (2), 214-224.

Selçuk, M. (2006). Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekansal Kurgunun Değerlendirilmesi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.

Sevgi, S. ve Eskici, B. (2020). “Ankara Çengel Han’ın Müze Olarak Yeniden Kullanımının Koruma Yaklaşımları Bakımından Değerlendirilmesi”, Sanat ve Tasarım Dergisi, (25), 275-303.

Şekerci, Y. ve Akıner İ. (2021). “Endüstriyel-Kültürel Mirasın Değerlendirilmesi: Almanya Zollverein Maden Ocağı Kompleksi Örneği”, Planning, 31 (2), 151-16.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Bursa Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü.

Yalaz, E. T. ve Yıldız, E. (2020). “Yeniden Kullanım Sonrası Yapısal Müdahalelerin Değerlendirilmesi, Tantavi Ambarı Örneği”, Artium, 8 (2), 105-117.

Yıldız, E. ve Asatekin, N. G. (2016). “Anıtsal Yapıların Kullanım Sürecinde Değerlendirilmesine Yönelik Bir Model Önerisi”, METU Journal of the Faculty of Architecture, 33 (2), 161-182.

Yıldız, E. ve Parlak, Ö. (2018). “Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi Kamu Yapıları”, International Social Sciences Studies Journal, 4 (24), 4930-4947.

Yıldız, A. (2008). Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırıkkaleli Tren İstasyonu’nun Rehabilitasyonu, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Yıldız, A. (2019). “Babaeski ve Kavaklı Tarihi Tren İstasyonu Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi”, Tasarım Kuram, 15 (27), 31-54.

İnternet Kaynakları

İnternet-1 : <https://www.musee-orsay.fr/en> (Erişim Tarihi 01.02.2022).

İnternet-2: <https://www.amusingplanet.com/2012/09/botanical-garden-inside-atocha-train.html> (Erişim Tarihi 02.03.2022).

Görsel Kaynakları

Görsel 1:<https://www.musee-orsay.fr/en>(Erişim Tarihi 01.02.2022).

Görsel 2:<https://www.amusingplanet.com/2012/09/botanical-garden-inside-atocha-train.html>

(Erişim Tarihi 02.03.2022).

Görsel 3: Yıldız, A. (2008).Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu,Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Görsel 6:T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Bursa Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü.

Görsel 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11: Kişisel Arşiv.