

## KIRKLARELİ – BABAESKİ GAR BİNALARININ MİMARİ VE YAPISAL ANALİZİ

Ali YILDIZ\*

### Özet

Tren garları demiryolu mimarisini oluşturan en önemli yapılar arasındadır. İstasyon alanlarında inşa edilen yapılar içerisinde garlar, tasarım açısından yeni bir bina tipinin doğmasına yol açarken kullanılan malzeme ve yapım teknikleri ile de farklı bir mimarinin gelişmesini sağlamıştır. İstasyon alanlarında gar veya yolcu binalarının dışında çeşitli hizmet yapıları da inşa edilmiştir. Gar–yolcu binaları estetik kaygıların güdüldüğü yapılar olarak diğer istasyon binalarından ayrılmaktadır. Hizmet binalarının mimarisi gar–yolcu binalarına nazaran sade ve gösterişsiz tarzda olsa da işlevselliğin öne çıktığı bu yapılar, gerek bezemeleri gerekse yapım tekniği açılarından birbirleri ve yolcu binaları ile uyum içerisindedir. Ülkemizde Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilen demiryolu hatları yabancı şirketler tarafından yapıldığı için farklı hatlar üzerindeki istasyon binalarının mimarisi de farklılık göstermektedir. Bununla birlikte aynı demiryolu hattı üzerindeki demiryolu yapılarının çoğunda küçük değişikliklerle birlikte benzer projeler uygulanmıştır. Kırklareli Garı plan organizasyonu olarak diğer gar binaları ile benzer özellik gösterse de cephe ve yapım tekniği açılarından özgün karaktere sahiptir. Kırklareli Garı'nda uygulanan yapım tekniği ve cephe bezemeleri aynı demiryolu hattı üzerinde yer alan diğer istasyonlardaki yolcu binalarında da uygulanmıştır. Hat üzerindeki ikinci büyük istasyon noktası olan Babaeski'de ise plan organizasyonu, yapım tekniği ve cephe karakteristiği açılarından Kırklareli Garı'nın küçük bir kopyası inşa edilmiştir. Bu çalışma ile korunma sorunları bulunan Kırklareli ve Babaeski Gar binaları mimari ve yapısal özellikleri bakımından incelenmiş, yapılara ait orijinal projeler ile mevcut röleveller karşılaştırılarak binaların geçirdiği değişimler tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kırklareli Garı, Babaeski Garı, Demiryolu Mimarisi, Belgeleme, Koruma.

## ARCHITECTURAL AND STRUCTURAL ANALYSIS OF KIRKLARELİ– BABAESKI RAILWAY STATIONS

### Abstract

Railway stations are among the most important structures of railway architecture. Railway stations paved the way for a new building type while the materials and building techniques provided the development of a new architecture. Various service buildings were built apart from railway stations and passenger buildings in these areas. Railway stations are different from other station buildings in terms of aesthetics concerns. Even though the architecture of service buildings are simpler and more modest than railway stations–passenger buildings, these buildings which have functionality are in a harmony with each other and railway stations in terms of building technique. The architecture of station buildings on different railway lines is different as railways which were built in Turkey in the Ottoman Empire period were built by foreign companies. On the other hand, similar projects were applied on most of the railway buildings on the same railway lines except little changes. Kırklareli Railway Station plan shows similarity with other railway stations however it has an original character in terms of façades and building techniques. Building techniques and façade decorations were applied also on railway buildings in other stations on the same railway line. In the second biggest station point on the line, Babaeski, a

\* Kırklareli Üniversitesi, Teknik Eğitim Fakültesi, Yapı Eğitimi Bölümü, Kırklareli  
E-posta: ali.yildiz@kirkklareli.edu.tr

little copy of Kırklareli Railway Station was built in terms of plan organization, building techniques and façade characteristics. Kırklareli and Babaeski Railway Stations, which have problems of preservation, were examined in terms of their architectural and structural characteristics and the changes that these buildings underwent were determined by comparing their original projects and present architectural surveys in the current study.

**Keywords:** Kırklareli Railway Station, Babaeski Railway Station, Railway Architecture, Documentation, Preservation.

## 1. Giriş

Tren garları demiryolu ulaşımının tarihine tanıklık etmekle birlikte geçirdiği evrimi de açık bir biçimde yansıtmaktadır. Bununla birlikte garların mimari miras olarak nitelendirilerek korunması konusundaki yeterli bilinç henüz ülkemizde oluşmamıştır. Demiryolu teknolojisindeki gelişmeler, hat güzergâhlarının değişmesi ve mevcut yapıların günümüz standartlarının altında kalması gibi nedenlerle birçok gar-yolcu binası kullanım dışı kalarak kaderlerine terk edilmiştir. Sirkeci Garı, Edirne Karaağaç Garı, Mudanya Garı, İzmit Eski Tren Garı ve Ankara Gazi Tren Garı kullanım dışı kalan önemli istasyon yapılarından olup; Sirkeci Garı dışındaki bu garlar günümüzde yeni işlevleriyle hizmet vermektedir. Marmaray Projesi tamamlandığında trafik yoğunluğu büyük oranda azalacak olan Haydarpaşa Garı'nın da yüklenecek yeni fonksiyonlar ile kullanılması söz konusudur, nitekim proje kapsamında hat üzerindeki birçok yolcu binası kullanım dışı kalmıştır. Kırklareli-Büyük Mandıra Demiryolu Hattı üzerindeki taşımacılığın sona ermesi neticesinde, zamana bağlı olarak hat üzerindeki istasyon yapıları da bir bir kullanım dışı kalmıştır. Uzun yıllar kullanılmayan yapılar bakımsızlık ve ilgisizlik yüzünden tahrip olmuş, önemli bir kısmı da yıkılarak yok olmuştur.

İstasyonlar, ulaşım hizmetinin sağlanmasının yanında buldukları şehirler için giriş kapısı fonksiyonunu da üstlenmiştir. Bu nedenle şehre ulaşan yolcuların ilk karşılaştıkları yapılar olan gar-yolcu binaları, insanlara şehir hakkındaki ilk pozitif veya negatif izlenimi de vermiştir. İstasyon binaları kentte birçok insanın bulunduğu bir odak noktası olmuş, bu yüzden tasarımlarına büyük önem verilmiştir. Özellikle Avrupa ile doğrudan bağlantısı olan Anadolu'nun liman kentlerinde bulunan gar binaları anıtsal ölçekte inşa edilmiş, Asya ile Avrupa arasında bir geçiş kapısı olarak simgesel bir anlam yüklenmiştir. Tren istasyonları ve özellikle garlar hükümetlerin saygınlığı ve mimari gelişmeler üzerindeki rolünün ifade edildiği yapılar olmuştur (Araz, 1995; Durak, 2006). Gar-yolcu binaları, istasyon yapıları arasında tasarımına en fazla önem verilen yapılar olup, dekoratif öğelerinin zenginliği ile de öne çıkmaktadır.

Kültürel varlık olarak nitelendirilebilecek olan istasyon binaları, ait oldukları toplumların, politik, toplumsal ve kültürel koşullarını yansıtan öğelerdir. Bu nedenle de dönemlerinin özellikleri ve mimari yaklaşımları konusunda en doğru bilgileri içerir, üstün belge niteliği taşırlar. Bu özellikleri nedeniyle de korunmaları gerekmektedir. İstasyon binalarının tarihsel süreç ve kent tarihi içerisindeki durumu ve bu durumun yapı üzerinde biriktirdiği değer yargıları simgesel değerini oluşturur. Gar-yolcu binaları hem önemli kamu yapısı hem de önemli bir odak noktasıdır ve ayrıca kent silüetinin vazgeçilmez, sınırlayıcı, mekân oluşturucu öğesidir. Diğer taraftan bu yapılar, teknik gelişim süreci aşamalarının kanıtı olma özellikleri ile de önem taşımaktadır. Var olan yapı teknikleri ve malzemelerle çözülemeyecek olan yeni yapı tiplerine demiryolu inşasında gelişmiş olan demir ve çelik endüstrisi yeni çözümler getirmiş; endüstri devrimi binaları demir, çelik ve cam ile vücut bulmuştur (Şenyiğit ve Erten, 2011; Köşkeroglu, 2006).

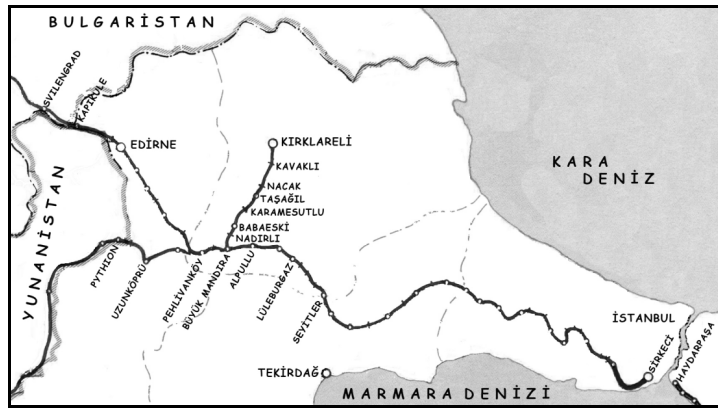
İstasyonlar, kentlerin gelişimlerini etkileyen ve aynı zamanda bu gelişimin yönünü de tayin eden önemli öğelerden olup, şehir merkezlerini adeta kendilerine doğru çekerek onlar üzerinde önemli etkiler, izler bırakmıştır. Var olan şehirlerin gelişim süreci demiryolu hatları ile doğrudan bağlantılı hale gelmiştir. Sanayileşmenin getirdiği sosyo-ekonomik koşullar ve nüfus artışı ile büyüyen şehirler yeni giriş kapıları olan demiryolu istasyonları etrafında gelişmeye başlamıştır (Başar ve Erdoğan, 2009; Köşkeröğlu, 2006).

Kırklareli–Büyük Mandıra Demiryolu Hattı üzerinde sekiz istasyon noktası oluşturulmuştur. Bunlardan Babaeski İstasyonu yapıları ile adeta Kırklareli İstasyonunun bir kopyasıdır. Babaeski Garı plan organizasyonu, bezemeleri ve yapım sistemiyle, Kırklareli Garı'nın küçük bir kopyasıdır. Bunun dışında Büyük Mandıra, Taşağıl ve Kavaklı yolcu binaları bezemeleri, plan şeması, ölçüleri ve yapım tekniği ile birbirinin aynısıdır. Bu yolcu binaları Kırklareli ve Babaeski Garlarına göre daha küçük boyutlu olsa da aynı yapım tekniği ile benzer pencere ve saçak bezemeleri hat üzerindeki bütün yapılarda görülmektedir. Böylece bir istasyon alanı içerisindeki yapıların birbirleriyle uyumlu olması sağlanırken, aynı hat üzerinde yer alan farklı alanlardaki yapılar arasında da uyum sağlanmıştır.

## 2. Kırklareli – Büyük Mandıra Demiryolu Hattı

Balkan Harbi'nden hemen önce, 1910–1912 yılları arasında iktisadi ve askeri öneminden dolayı Rumeli Demiryolu Hattı'ndan Kırklareli'ne uzatılan 46 kilometrelik Kırklareli–Büyük Mandıra Demiryolu Hattı Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından inşa edilerek işletmeye açılmıştır (Onur, 1953; M. Ali, 1930; Dursunkaya, 1948).

Rumeli Demiryolu ana hattı, Kırklareli sınırları içerisinde Seyitler, Lüleburgaz, Alpullu, Büyük Mandıra, Pehlivan köyü üzerinden geçerek 56 kilometrelik bir mesafe kat ettikten sonra Edirne sınırlarına ulaşır. Ana hattan Büyük Mandıra İstasyonu'nda ayrılan Kırklareli hattı, Nadırlı–Babaeski–Karamesutlu–Taşağıl–Nacak–Kavaklı istasyonlarını geçerek il merkezinde son bulur (Şekil 1).



**Şekil 1.** İstanbul–Edirne–Kırklareli Demiryolu Güzergâhı (T.C.D.D. Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivinden yararlanılarak hazırlanmıştır)

Kırklareli demiryolu hattında 1987 yılına kadar yolcu taşımacılığı yapılırken, bu tarihten sonra yolcu taşımacılığı son bulmuş, demiryolunun askeri ve ticari nakliye amacıyla kullanımına devam edilmiştir. Günümüzde ise demiryolu hattı nadiren askeri sevkiyat için kullanılmaktadır. Kırklareli sınırları içerisinde aktif olarak; Alpullu Gar Şefliği, Pehlivan köyü İstasyon Şefliği, Lüleburgaz İstasyon Şefliği hizmet vermektedir. Kırklareli–Büyük Mandıra

Hattı üzerinde faal olarak çalışan istasyon bulunmamakla birlikte istasyon alanları da terk edilmiş haldedir.

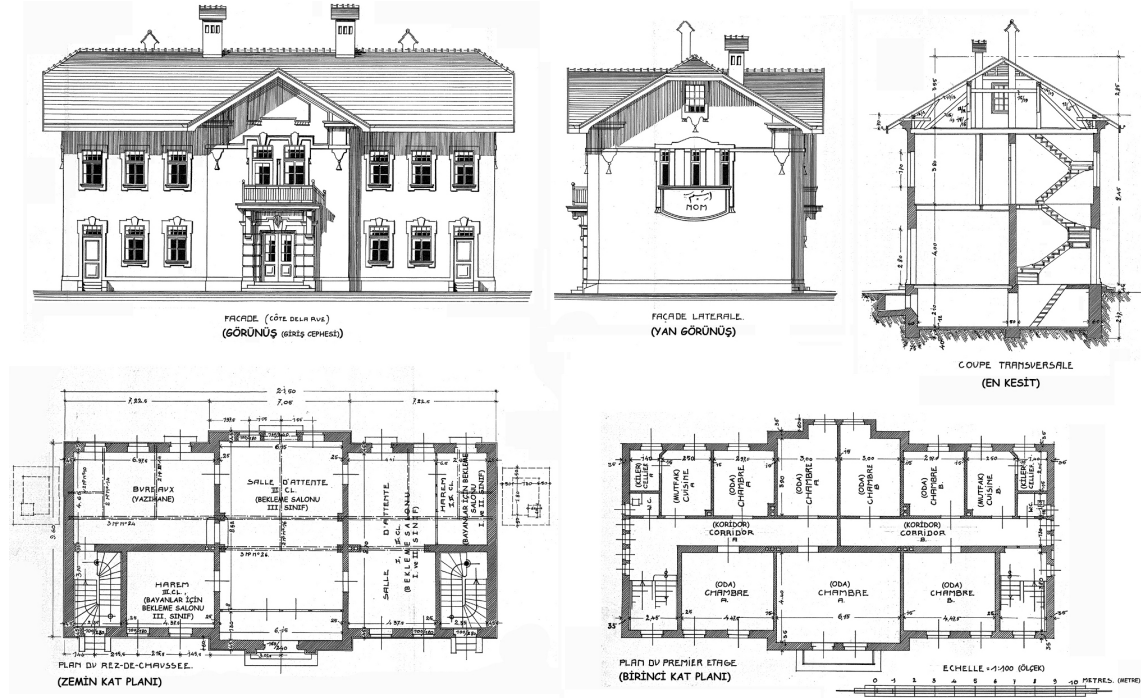
### 3. Kırklareli ve Babaeski Gar Binalarının Mimarisi ve Korunma Durumu

Kırklareli ve Babaeski Garlarının yapım tarihi ve mimarı kesin olarak bilinemese de demiryolu hattının 1910 yılında yapımına başlandığı ve 1912 yılında işletmeye açıldığı dikkate alınır, yapıların da bu tarihler arasında inşa edildiği anlaşılmaktadır. Çalışma kapsamında ulaşılan Kırklareli ve Babaeski Gar Binalarına ait orijinal projelerin Fransızlar tarafından hazırlandığı tespit edilmiş, yapılarda kullanılan bazı malzemelerin üzerinde Fransızca kelimeler olduğu görülmüştür. Tüm bu veriler ışığında, yapıların Fransızlar tarafından inşa edilmiş olduğu anlaşılmaktadır. Kırklareli’nde görev yapmış emekli demiryolu çalışanları ile yapılan görüşmelerde de bu bilgi doğrulanmıştır. Demiryolu hattı üzerindeki yapılar gerek yapım tekniği gerekse bezemeleri ile birbirleri arasında bütünlük göstermektedir. Neo-klasik üslupta inşa edilen yapılar, mimari elemanları ve bezemeleriyle üslup özelliklerini yansıtmaktadır.

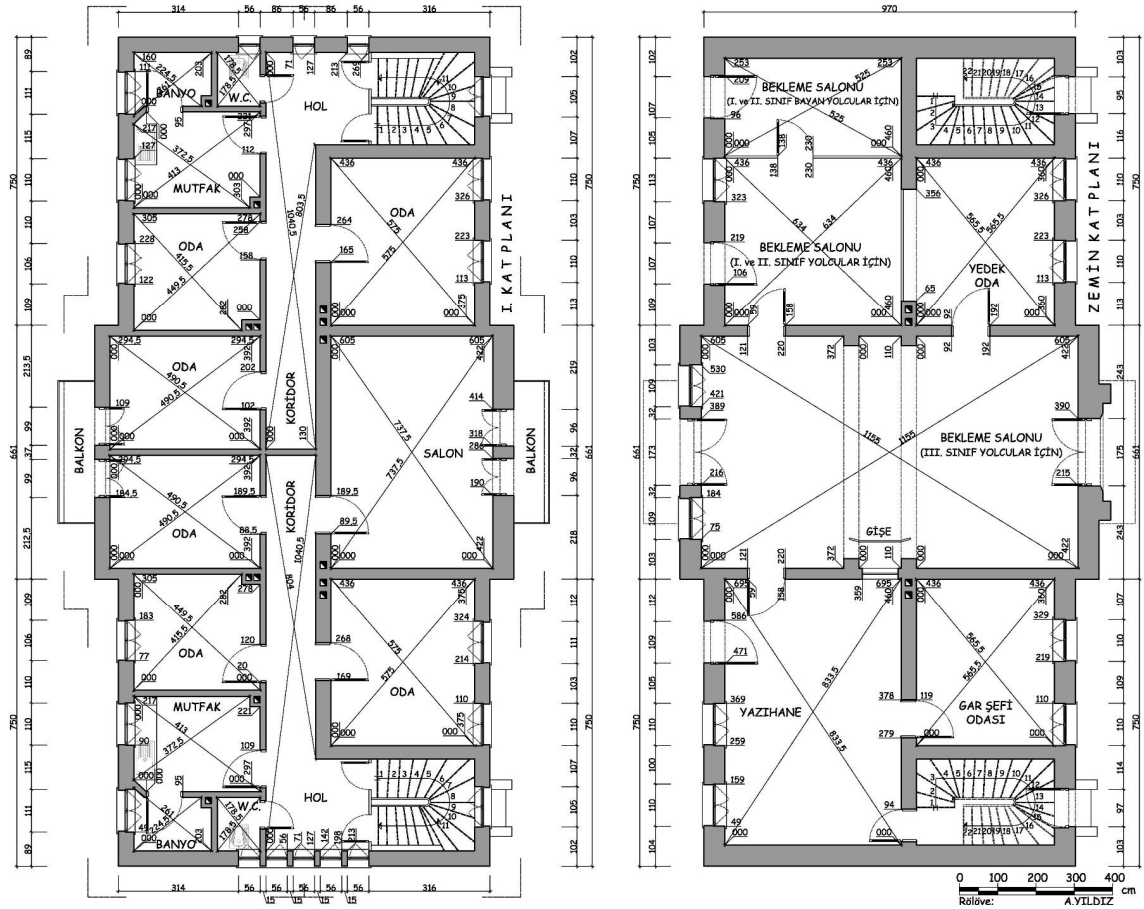
Kırklareli Gar Binası Yüksek Anıtlar Kurulu’nun 20/04/1990 gün ve 646 sayılı kararı ile tescillenerek, Kırklareli il merkezi ve ilçelerindeki korunması gerekli taşınmaz kültür varlıkları listesine alınmıştır (Yıldız, 2008). Ancak demiryolu hattı üzerindeki diğer istasyon noktalarında bulunan yapılar ile ilgili herhangi bir tescil çalışması yapılmamış, metruk haldeki bu yapılar kaderlerine terk edilmiştir.

#### 3.1. Kırklareli Gar Binası

Dikdörtgen planlı, uzun kenarı demiryolu hattına paralel olarak inşa edilen bina, bodrum, zemin ve birinci kat olmak üzere üç kattan oluşmaktadır. Binanın zemin katında giriş holü, I.–II.–III. sınıf yolcular ve bayanlar için bekleme salonları, yazıhane–gişe bölümleri tasarlanmıştır. Birinci kat ise, istasyon şefi ve gişe memurunun kullanımına sunulmak üzere bitişik iki daireden oluşan lojman olarak tasarlanmıştır. Lojman kısmına çıkış, yapının iki köşesinde yer alan ahşap yarım döner merdivenler aracılığıyla sağlanmış, bu merdivenler çatıya kadar devam ettirilerek aynı zamanda çatı arasına geçiş de sağlanmıştır. Merdivenlere yapının giriş cephesinde yer alan iki kapıyla ulaşılmaktadır, bununla birlikte istasyon şefinin kullanımına sunulmuş olan lojman kısmına yazıhane bölümünden de geçilebilmektedir. Yapının orijinal projesi ile bugünkü durumu karşılaştırıldığında bazı küçük farklar olduğu tespit edilmiştir. Şöyle ki; zemin katta yer alan III. sınıf bayanlar bekleme salonuna geçiş orijinal projede olduğu gibi giriş holünden değil yazıhane bölümünden sağlanmaktadır ve bu mekân bekleme salonu olarak değil istasyon şefi için ayrılmış bir oda olarak kullanılmaktadır. Birinci katta ise peron cephesine bakan giriş holünün üst kısmındaki odalarda kapalı çıkımlar tasarlanmış, ancak uygulamada bu kısımlar balkon olarak inşa edilmiştir. Yapı incelendiğinde bu farklılıkların zaman içerisinde yapılan değişiklikler olmadığı, binanın inşası sırasında projede yapılan bazı değişikliklerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır (Şekil 2–3).



Şekil 2. Kırklareli Gar Binasına Ait Özgün Projeler (Yıldız, 2008)



Şekil 3. Kırklareli Gar Binası Kat Planları, Rölöve

Birinci katın lojman olarak kullanılması nedeniyle, bu kattaki bölücü duvarların sayısında ve yerinde değişiklikler olmuştur. Bu duvarların ahşap kirişlemelere taşıtılmasının güvenli

olmayacağı düşünülerek, zemin kat tavan döşemesinin bölücü duvarların geçtiği kısımlarında çelik profiller kullanılmıştır. Giriş holünün tavanında bu profillerin geçtiği yerler alt kısma doğru kiriş şeklinde çıkıntı yapmaktadır. Bu çıkıntı düşey olarak duvarlarda da tuğla ile devam ettirilmiş, böylece döşeme yüklerinin zemine güvenli bir şekilde aktarılması sağlanmıştır. Benzer yapım tekniği Kırklareli–Büyük Mandıra Demiryolu Hattı üzerinde yer alan diğer istasyon binalarında da uygulanmıştır.



**Resim 1.** Kırklareli Gar Binası  
Peron Cephesi



**Resim 2.** Kırklareli Gar Binası  
Giriş Cephesi

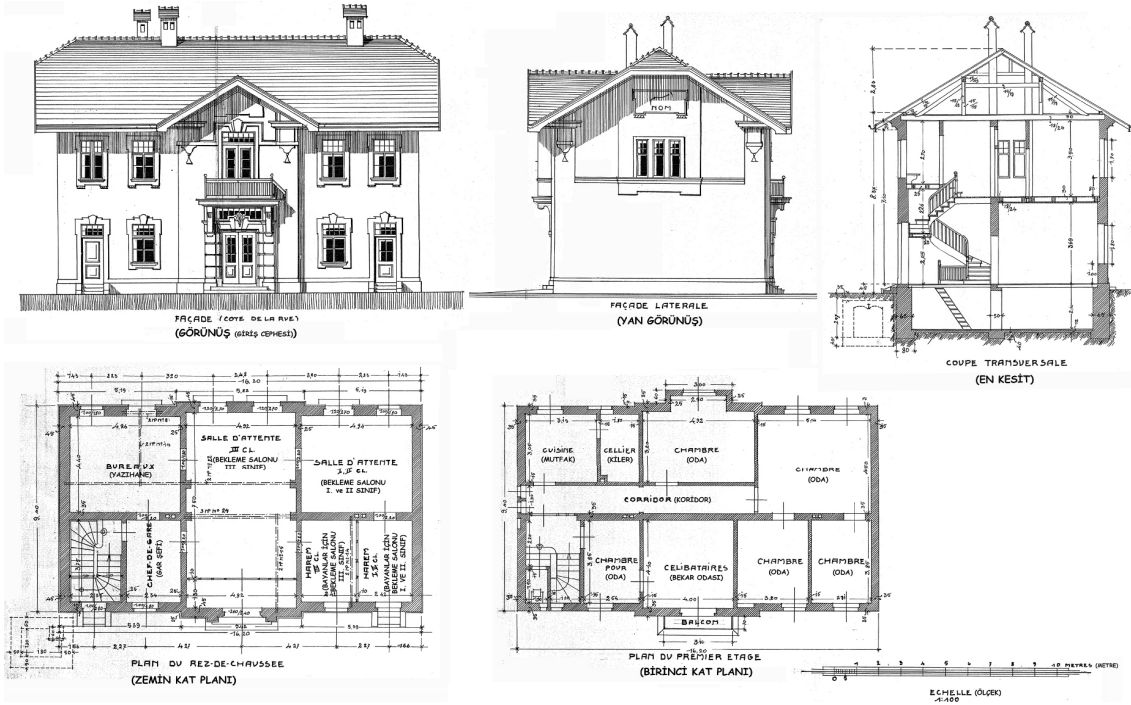
Gar simetrik bir planlama anlayışıyla inşa edilmiştir. Giriş holü dışarıya doğru taşırılarak ana kütlede ayrılmış böylece cepheye hareket kazandırılırken giriş holünün yolcular tarafından daha rahat algılanması da sağlanmıştır. Yapı ana kütlelerinin üzeri beşik çatı ile örtülmüş, çatının dar kenarları tepe mahyasına yakın bir hızda kırılarak yarım kırma çatı düzeni oluşturulmuştur. Ana kütlelerin üzerini örten bu çatıya dik bir şekilde saplanan giriş holünün beşik çatısı ile yarım kırma–haçvari çatı şekli elde edilmiştir. Bu çatı şekliyle giriş holü daha fazla belirginleştirilmiştir. Giriş holünün üst kısmındaki üçgen alınlıklar ve saçak silmeleri, pencerelerin ve kapıların etrafındaki silmeler, balkon kapılarının ve yan cephelerdeki dar pencerelerin üst kısımları hizasındaki yatay kornişler ile Neo-klasik üslup vurgulanmıştır. Zemin kattaki pencere ve kapı açıklıkları ile I. kat balkon kapılarının tepe noktalarında işlenen kilit taşı görünümlü bezemeler ile bu açıklıklara basık kemer etkisi verilmek istenmiştir. Taşıyıcısı ahşap olan çatı, asma–oturtma sistemlerin birlikte kullanıldığı makaslara taşınmaktadır. Çatı arasının havalandırılması ve aydınlatılması için her iki yan cephede birer pencere açılmıştır. Bina tuğla malzemedeki kâgir yığma olarak inşa edilmiş, bodrum kat tavan döşemesi volta döşeme olarak, zemin ve birinci kat tavan döşemeleri de ahşap kirişlerle oluşturulmuştur. Yapının bölücü duvarları da ahşap konstrüksiyon ile inşa edilmiş, ahşap eleman kullanılan duvar ve tavan kısımlarında bağdadi sıva uygulanmıştır.

Yapının bodrum katına inen merdivenleri yıkılmış ve bodrum kısmen su ile dolmuş, kuranglez boşlukları da zaman içerisinde toprak ile dolarak kapanmıştır. İç duvar ve tavan kaplamaları yer yer dökülmüş, pencerelerin dış kısımlarında yer alan ahşap kepenkler sökülmüştür. Yapının giriş holü ilde düzenlenen etkinliklerin birçoğunda sergi salonu olarak kullanılmakta olup, diğer kısımları tümüyle kullanım dışı kalmıştır.

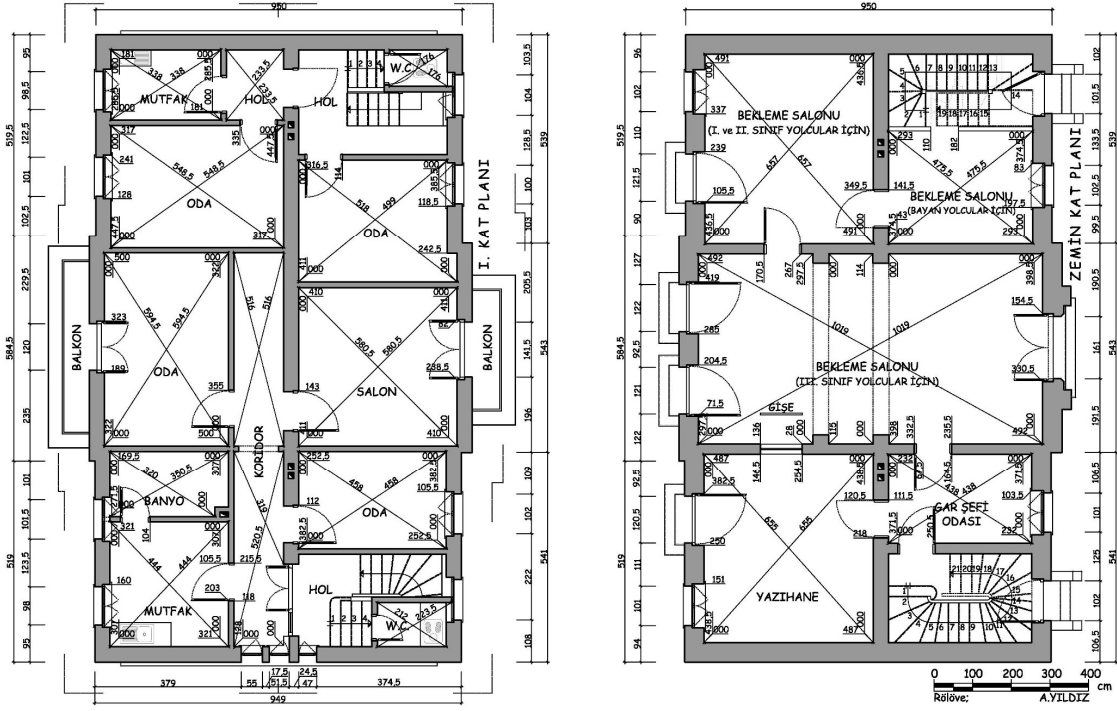
### 3.2. Babaeski Gar Binası

Babaeski Garı bezemeleri, yapım sistemi, plan organizasyonu gibi özellikleri ile Kırklareli Garı'nın adeta küçük bir kopyası olarak inşa edilmiştir. Kırklareli Gar binasından daha küçük olan bu yapının birinci katı gar şefinin kullanımına sunulmuş bir lojman olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bu kattaki iki oda lojmandan bağımsız olarak bekâr memur için ayrılmıştır. Binanın zemin katında giriş holü, I.–II.–III. sınıf yolcular ve bayanlar için bekleme salonları, gar şefi

odası, yazıhane–gişe bölümleri tasarlanmıştır. Giriş holünün sol tarafında kalan yazıhane, merdiven boşluğu ve gar şefi odasının alt kısmında bodrum oluşturulmuş, yapının diğer kısımları bodrumsuz olarak inşa edilmiştir. Birinci kata çıkış, yapının sol köşesinde yer alan ahşap yarım döner merdiven aracılığıyla sağlanmış, birinci kat seviyesinde merdiven boşluğunda tuvalet tasarlanmıştır. Yapının orijinal projesi ile bugünkü durumu karşılaştırıldığında bazı farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Birinci katta, peron cephesine bakan giriş holünün üst kısmındaki odada kapalı çıkma tasarlanmış ancak uygulamada bu kısım balkon olarak inşa edilmiştir. Yapı incelendiğinde bu farklılığın zaman içerisinde yapılan değişikliklerden kaynaklanmadığı, yapının inşası sırasında projedeki bazı değişiklikler neticesinde oluşturulduğu anlaşılmıştır. Ancak yapı inşa edildikten sonra çeşitli müdahalelere maruz kalmış, özellikle I. katın plan şemasında önemli değişiklikler yapılmıştır. Zemin kattaki bayanlar bekleme salonu içerisine ahşap merdiven eklenerek yapının I. katına geçiş sağlanmıştır. Birinci kattaki koridorun sağ ucu kapatılarak binanın bu kısmındaki üç oda bağımsız bir konut haline dönüştürülmüş, yeni bölücü duvarlar eklenerek mutfak ve hol oluşturulmuştur. Ayrıca merdiven boşluğunun üst kısmında tuvalet eklenmiştir. Bu haliyle iki ailenin kullanımına imkân verecek şekilde yeni bir plan organizasyonu oluşturulmuştur (Şekil 4–5).



Şekil 4. Babaeski Gar Binasına Ait Özgün Projeler (Yıldız, 2008)



Şekil 5. Babaeski Gar Binası Kat Planları, Rölöve

Yapım sistemi ve malzeme kullanımları açılarından da Kırklareli Garı ile aynı özellikleri gösteren yapı, cephelerindeki bezemeler açısından daha sade bir karakter sergilemektedir. Kırklareli Garı'ndan farklı olarak yapının pencerelerinin ve kapılarının etrafında silmeler bulunmamaktadır. Ancak projede açıklıkların etrafında silmeler tasarlanmış, inşaat esnasında bu silmelerin de uygulanmadığı anlaşılmıştır.



Resim 3. Babaeski Gar Binası  
Peron Cephesi



Resim 4. Babaeski Gar Binası  
Giriş Cephesi

Metruk haldeki yapının ahşap kepenkleri sökülüş, zemin kat pencere ve kapıları tuğla ile örülerek insanların yağmalamasına karşı kısmen önlem alınmıştır. İç duvar ve tavan kaplamalarında kısmi dökülmeler meydana gelmiştir. I. kat koridorunun ahşap döşemesinin bir bölümü yanarak tahrip olmuştur.

Yapının giriş cephesindeki ana kapısı Kırklareli Gar Binası ile küçük farklılıklar dışında benzer özellikte olup, bu kapıların etrafındaki bezemeler dikkat çekicidir. Giriş holüne anıtsal bir görünüm kazandıran süslemeler girişin vurgulanmasını da sağlamıştır. Giriş kapısının üst kısmında koç başı figürü şeklinde dekoratif bir kabartma oluşturulmuştur (Resim 5–6).



Babaeski Garı'nın giriş kapısının üst kısmında Kırklareli Garı'ndan farklı olarak yatay bant pencere tasarlanmıştır, böylece giriş holünün daha iyi aydınlatılması mümkün olmuştur. Kırklareli Garı'nda ise giriş holünün perona bakan cephesinde düzenlenen iki pencere ile yeterli aydınlık düzeyi sağlanabilmiş, giriş kapısının üst kısmında ayrı bir pencere düzenlenmesine ihtiyaç duyulmamıştır.



**Resim 5.** Kırklareli Garı Giriş Kapısı



**Resim 6.** Babaeski Garı Giriş Kapısı

#### 4. Kırklareli ve Babaeski Gar Binalarının Yapısal Özellikleri

Kâgir yığma sistem ile inşa edilen Kırklareli ve Babaeski Gar Binaları, volta döşeme sistemi, çelik putrel ve ahşap kirişler ile oluşturulan döşeme sistemi ile ahşap taşıyıcılı döşeme ve duvarların bir arada kullanıldığı yapılar olarak diğer geleneksel binalardan ayrılmaktadır. Bodrum kat ve temel duvarları beton ile oluşturulan yapıların zemin kat ve I. kat duvarları tuğla malzemeden inşa edilmiştir. Yoğun sirkülasyonun olduğu zemin kat döşemesi volta döşeme sistemiyle oluşturulurken, I. kat döşemesi ahşap kirişlemeler ile inşa edilmiştir (Resim 7–8). Bununla birlikte giriş holü gibi geniş açıklıklı mekânların döşemeleri çelik profiller üzerine oturtulan ahşap kirişler ile oluşturulmuştur (Resim 9–12).



**Resim 7.** Babaeski Gar Binası  
Bodrum Kat Döşemesi



**Resim 8.** Kırklareli Gar Binası  
Birinci Kat Döşemesi



**Resim 9.** Kırklareli Garı Giriş Holü



**Resim 10.** Babaeski Garı Giriş Holü



**Resim 11.** Kavaklı Yolcu Binası  
Birinci Kat Döşemesi



**Resim 12.** Taşağıl Yolcu Binası  
Birinci Kat Döşemesi

Gar binalarının bodrum kat ve temel duvarları 55-60 cm, zemin kat duvarları 50 cm, birinci kat duvarları ise 39 cm kalınlık ile inşa edilmiştir. Kâgir duvar yüzeylerinin kaplanması kireç harçlı sıva, ahşap taşıyıcılı duvar ve döşemelerin iç cephe kaplamalarında bağdadi sıva uygulanmıştır. Garların çatıları ahşap konstrüksiyonlu asma-oturtma sisteminin bir arada kullanıldığı makaslar ile teşkil edilmiştir (Resim 13-14).



**Resim 13.** Babaeski Gar Binası  
Birinci Kat Döşemesi



**Resim 14.** Kırklareli Gar Binası  
Ahşap Çatı Makası

## 5. Sonuçlar

Tren garları özgün mimarileri ve yapım sistemleri ile mimari mirasın önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Gerek tasarım gerekse malzeme kullanımları açısından demiryolu istasyon yapıları, mimarinin gelişimine katkıda bulunmuştur. Tarihi anlamda şehirlerin gelişimini ve demiryolu ulaşımının geçirdiği evrimi de yansıtan istasyon yapıları önemli birer belge niteliği taşımaktadır. Kırklareli ve Babaeski Gar Binaları plan organizasyonu olarak diğer garlar ile benzer özellik gösterse de cephe ve yapım tekniği ile malzeme kullanımları açısından özgün karakter sergilemektedir. Kırklareli demiryolu hattı üzerindeki taşımacılığın son bulması ile hat üzerindeki istasyon yapıları da kullanım dışı kalmıştır. Metruk haldeki bu yapılar zaman içerisinde çeşitli etkiler ile tahrip olmuş, birçoğu yıkılarak yok olmuştur. Kırklareli İstasyon Alanı'ndaki yapıların hemen hemen tümü son yıllarda yapılan çalışmalar ile tescillenerek koruma altına alınmış, Kırklareli-Büyük Mandıra Demiryolu Hattı üzerindeki diğer istasyon yapıları ile ilgili herhangi bir tescil çalışması yürütülmemiştir. Yok olma tehlikesi ile karşı karşıya olan bu yapılar ile ilgili tescil çalışmalarının yapılması ve sürekli kullanımlarının sağlanarak yaşatılması gerekmektedir. Ülkemiz, demiryolu mirası açısından zengin bir potansiyele sahip olmakla birlikte, istasyon yapılarının korunması konusunda henüz yeterli seviyeye ulaşamamıştır. Gar-yolcu binaları tarihi, mimari ve endüstriyel bir miras olarak değerlendirilmeli ve bu yapılar ile ilgili olarak öncelikle ayrıntılı tescil çalışmaları yapılarak, korunmaları için etkili ve kalıcı adımlar atılmalıdır.

## Kaynaklar

- Araz, M., (1995). Impacts of Political Decisions in The Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Başar, M.E., Erdoğan, H.A., (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, S.Ü. Müh.-Mim. Fak. Derg., cilt 24, sayı 3, s.29-43, Konya.
- Durak, S., (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa.
- Dursunkaya, A.R., (1948). Kırklareli Vilayetini Tarih, Coğrafya, Kültür ve Eski Eserleri Yönünden Tetkik, I. Cilt, Yeşilyurt Basımevi, Kırklareli.
- Köşkeroglu, E., (2006). Demiryolu Mirası – Korunması, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni, Bülten 45, s. 19-23, Ankara.
- M. Ali, (1930). Balkan Yarımadası Demiryolları (Bulgaristan, Yunanistan, Avrupayı Türkî, Yugoslavya), Demiryollar Mecmuası, sayı 70, s. 499-507, Haydarpaşa Devlet Demiryolları ve Limanları İstatistik Şubesi, İstanbul.
- Onur, A., (1953). Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953), K.K.K. Yayınları, İstanbul.
- Şenyiğit, Ö., Erten, E., (2011). Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi, Ç.Ü. Müh. Mim. Fak. Dergisi, cilt 26, sayı 1, s. 37-45, Adana.
- Yıldız, A., (2008). Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne.