

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**HALKALI- KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI 19.YY İSTASYON YAAPILARI
MEKÂN ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Çağatay ÖZER

1700000579

Anabilim Dalı: İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı

Program: İç Mimarlık

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gülay USTA

MAYIS 2019

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**HALKALI- KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI 19.YY İSTASYON YAPILARININ
MEKÂN ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Çağatay ÖZER

1700000579

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 28 Haziran 2019

Tezin Savunulduğu Tarih: 30 Mayıs 2019

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Gülay USTA

Jüri Üyeleri : Prof. Dr. İpek FİTÖZ (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniv.)

: Dr. Öğr. Üyesi Armağan Seçil MELİKEOĞLU EKE

MAYIS 2019

ÖNSÖZ

İstanbul Kültür Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı, İç Mimarlık Programında hazırlanan bu yüksek lisans tezinde; Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı istasyon yapılarının mekan analizleri, tarihsel süreçleri üzerinden gidilerek incelenmiştir.

Çalışmalarım süresince yardım ve katkılarını eksik etmeyen tez danışmanım Prof. Dr. Gülay USTA başta olmak üzere,

İlgili belgelerin ve çizimlerin temin edilmesine olanak tanıyan TCDD Basılı ve Görüntülü Yayınlar Şube Müşavirliği'ne, 1. Bölge Trafik ve İstasyon Yönetimi Servis Müdürlüğü ile 1. Bölge Emlak ve İnşaat Müdürlüğü yetkililerine, İstanbul Demiryolu Müzesi personeline,

Alan çalışmalarım boyunca verilen yetki sınırları dahilinde çalışmamı gerçekleştirmemde yardımcı olan Halkalı-Kapıkule demiryolu istasyon-gar şefleri ve diğer demiryolculara,

Eğitim hayatım boyunca desteğini, hoşgörüsünü eksik etmeyen ve daima yanımda olan kıymetli babam Mustafa Özer, annem Mahide Özer ve abim Çağlar Özer'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	IV
TABLO LİSTESİ.....	V
ŞEKİL LİSTESİ.....	VII
TÜRKÇE ÖZET.....	IX
YABANCI DİL ÖZET	X
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Kapsamı.....	4
1.2. Çalışmanın Amacı.....	6
1.3. Çalışmanın Yöntemi.....	7
2. DEMİRYOLLARI TARİHİ.....	8
2.1. Osmanlı Dönemi Demiryolları.....	11
2.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryolları.....	16
3. DEMİRYOLU MİMARLIĞI: İSTASYON VE GAR YAPILARI.....	21
3.1. Demiryolu Yapıları.....	22
3.1.1. Anadolu’da Demiryolu Yapılarının Gelişimi.....	23
3.2. Önemli Demiryolu Yapıları.....	28
3.2.1. Avrupa İstasyon Yapıları.....	29
3.2.1.1. Paris Gare Saint Lazare.....	29
3.2.1.2. Amsterdam Merkez İstasyonu.....	30
3.2.2. Osmanlı Dönemi İstasyon Yapıları.....	32
3.2.2.1. Sirkeci Garı.....	32
3.2.2.2. Haydarpaşa Garı.....	34
3.2.3. Cumhuriyet Dönemi İstasyon Yapıları.....	37
3.2.3.1. Ankara Garı	37
3.2.3.2. Kayseri Garı.....	39

4. HALKALI-KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI VE İSTASYON YAPILARI.....	41
4.1. Rumeli Demiryolları.....	42
4.2. TCDD Trakya Bölgesel Tren Hatları.....	45
4.2.1. Halkalı – Kapıkule Hattı	47
4.2.1.1. İstasyonlar.....	48
4.2.1.2. Garlar.....	48
4.2.2. Bağlantılı Hatlar.....	50
4.2.2.1. Tekirdağ-Murath Hattı.....	50
4.2.2.2. Kırklareli-Büyük Mandıra Hattı.....	50
4.2.2.3. Halkalı-Pendik Banliyö Hattı.....	51
5. HALKALI-KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI İSTASYON YAPILARININ MEKAN ANALİZİ.....	52
5.1. Analiz Yöntemi.....	52
5.1.1. Analiz Teknikleri.....	53
5.1.2. Analiz Tablolarının Oluşturulması.....	57
5.1.3. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Analiz Tabloları.....	65
6. BULGULAR.....	78
6.1. İşlevsel Birimler.....	78
6.2. İstasyon Binaları.....	83
6.2.1. Yapının Kimliği	83
6.2.2. Yapının Kütle-Mekan Analizi.....	86
6.2.3. Yapının İç Mekan Kurgusu.....	89
6.2.4. Uygulanan Müdahaleler.....	95
7. DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR.....	97
KAYNAKÇA.....	100
EKLER.....	107
ÖZGEÇMİŞ	113

KISALTMALAR:

AMTRAK	: American National Railroad Passenger Corporation
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
DDY	: Devlet Demiryolları
EMA	: Emlak M¼d¼rl¼ę¼ Arşivi
TCDD	: T¼rkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	: T¼rk Dil Kurumu
UAB	: T¼rkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
YHT	: Y¼ksek Hızlı Tren



TABLO LİSTESİ

Tablo 1.	Araştırma süreci yöntemsel planlama ve teknik tablosu.....	4
Tablo 2.	1914 yılı öncesinde Osmanlı Devleti demiryolu hatları.....	14
Tablo 3.	1923'te Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilen demiryolları.....	17
Tablo 4.	2013 yılı TCDD bölge hatları ve km uzunlukları.....	20
Tablo 5.	AMTRAK'a göre istasyonların sınıflandırılması.....	23
Tablo 6.	Baron Hirsch tarafından tamamlanan demiryolu hatları.....	45
Tablo 7.	Trakya bölgesel gar yapıları.....	49
Tablo 8.1.	Ispartakule Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	65
Tablo 8.2.	Çatalca Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	66
Tablo 8.3.	Kabakça Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	67
Tablo 8.4.	Sinekli Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	68
Tablo 8.5.	Çerkezköy Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	69
Tablo 8.6.	Çorlu Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	70
Tablo 8.7.	Muratlı Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	71
Tablo 8.8.	Seyitler Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	72
Tablo 8.9.	Lüleburgaz Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	73
Tablo 8.10.	Alpullu Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	74
Tablo 8.11.	Mandıra Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	75
Tablo 8.12.	Pehlivan köy Tren İstasyonu Analiz Tablosu.....	76
Tablo 9.	Plan Tipleri.....	85
Tablo 10.	Mekan-işlev şemaları.....	85
Tablo 11.	Bekleme salonları yerleşim planları.....	87
Tablo 12.	İstasyon binaları kütle-form türleri.....	88
Tablo 13.	İstasyon binası plan kurguları ve bekleme salonu/plan tablosu.....	89
Tablo 14.	Bekleme salonları gişe türleri.....	90
Tablo 15.	Bekleme salonları zemin malzemeleri.....	90
Tablo 16.	Bekleme salonu pencere ve kapılar.....	91
Tablo 17.	Bekleme salonları ısıtma sistemleri.....	92
Tablo 18.	Doğal ve yapay aydınlatma tablosu.....	93
Tablo 19.	Bekleme salonları oturma elemanları.....	94

Tablo 20.	Bekleme salonu mobilyaları.....	95
Tablo 21.	İstasyon Tipolojisi.....	98
Tablo A.1.	Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Durak/İstasyon/Gar Listesi.....	107
Tablo B.1.	Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Yapıları Tablosu.....	108
Tablo B.2.	Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Yapıları Tablosu.....	109
Tablo B.3.	Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Yapıları Tablosu.....	110
Tablo C.1.	Türkiye’de Tren Garları ve Açılış Tarihleri	111



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.	: Richard Trevithick'in Lokomotif	9
Şekil 2.	: Maglev Trenleri	10
Şekil 3.	: 1856-1923 Dönemi Demiryolları inşa süreci	15
Şekil 4.	: 1856'dan 2016'ya Demiryolları	19
Şekil 5.	: Crown Street İstasyonu	21
Şekil 6.	: Alsancak Garı Zemin Kat Planı	24
Şekil 7.	: Basmancak Garı Zemin Kat Planı	24
Şekil 8.	: Alsancak Garı Giriş Cephesi	25
Şekil 9.	: Basmancak Garı Giriş Cephesi	25
Şekil 10.	: Deutsche Bauzeitung'a göre Tipik istasyon yerleşim planı	25
Şekil 11.	: Anadolu Demiryolları'nda yolcu binaları sınıflandırması	27
Şekil 12.	: Gare Saint Lazare, yenileme öncesi ve sonrası	30
Şekil 13.	: Amsterdam Merkez İstasyonu	31
Şekil 14.	: Sirkeci Garı Giriş Cephesi	33
Şekil 15.	: Sirkeci Garı Zemin Kat Planı	33
Şekil 16.	: Haydarpaşa Garı Zemin ve Birinci Kat Planları	35
Şekil 17.	: Haydarpaşa Garı ana cephesi, 1906	36
Şekil 18.	: Eski Ankara Garı Giriş Cephesi, 1910	38
Şekil 19.	: Ankara Garı Genel Görünüş, 1940'lar	39
Şekil 20.	: Kayseri Garı Giriş Cephesi, Günümüz	40
Şekil 21.	: Kayseri Gar Zemin Kat Planı	41
Şekil 22.	: Rumeli'de tasarlanan, yapılan ve yapılmayan hatların genel durumu	43
Şekil 23.	: Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Haritası	46
Şekil 24.	: Halkalı Tren Garı banliyö hat peron görünüşü	51
Şekil 25.	: Frank L. Wright strüktürel diyagramı	53
Şekil 26.	: Dürer'in Yüz Serisi Çalışmaları	54
Şekil 27.	: Çizge kuramına göre mekanlar arası iletişim	57
Şekil 28.	: Ching'e göre boyutsal transformasyon	59
Şekil 29.	: Çatı Türleri	61
Şekil 30.	: Çatalca Tren İstasyonu Yolcu Binası Giriş Kat Planı	78

Şekil 31. : Çatalca Tren İstasyonu Vaziyet Planı.....	78
Şekil 32. : Kırklareli İstasyon Planı Vaziyet Planı.....	79
Şekil 33. : İstasyon binaları kat sayıları.....	88
Şekil A.1. : Velimeşe Lojman Binası ıslak hacim bölümü.....	112
Şekil A.2. : Kurfalı Lojman Binası yapıya eklenen ek bölüm.....	112
Şekil A.3. : Sinekli istasyonu tuvalet yapısı.....	112
Şekil A.4. : Çatalca istasyonu tuvalet giriş bölümü.....	112



Enstitüsü : Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Anabilim Dalı : İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı
Programı : İç Mimarlık
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Gülay USTA
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek lisans – Mayıs 2019

KISA ÖZET

HALKALI- KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI 19.YY İSTASYON YAPILARININ MEKÂN ANALİZİ

Çağatay Özer

Bu çalışmanın konusu, Halkalı-Pehlivan köy bölümü 19. Yüzyılda inşa edilen, günümüzde Halkalı-Kapıkule arasında hizmet veren demiryolu hattı üzerinde bulunan yolcu binalarının incelenmesi, ulaşılan verilerin analiz edilerek belgeleme çalışması gerçekleştirilmesi ve yapılar hakkında öneriler oluşturulmasıdır. Hedef, söz konusu tarihi yapı grubu için arşiv çalışması oluşturulması ve iç mekan özelliklerinin belgelenmesidir.

Hazırlanan bu araştırmada, belirlenen istasyon yapılarının tarihsel süreçlerinin incelenmesinde literatür taramaları yapılmış ve mevcut durumları değerlendirilmiş, daha sonra bu yapılar morfolojik kart, soyutlama ve grafiksel anlatım teknikleriyle analiz edilmiştir. Bu süreçte, yapılandırılmamış görüşmeler, saha çalışmaları ile TCDD arşiv ve envanter incelemeleri yapılmış, yapıların mimari-teknik çizimlerine erişilmiştir.

Sonuç olarak Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı üzerinde bulunan, araştırma kapsamında incelenen yapılara farklı dönemlerde çeşitli yenileme uygulamaları gerçekleştirildiğini, tipolojik şema oluşturulan yapıların iki adedinin acilen yenilenmesi gerektiğini ve hat üzerinde bulunan daha önce restore edilmiş tüm istasyon binalarının, iç mekan mobilyalarında binanın tarihi kimliğinden uzaklaşan bir yaklaşımın uygulandığı gözlenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Demiryolu Mimarlığı, İstasyonlar, Halkalı-Kapıkule demiryolu, Koruma.

Bilim Dalı Sayısal Kodu:

University : Istanbul Kültür University
Institute : Institute of Graduate Studies
Department : Interior Architecture and Environmental Design
Programme : Interior Architecture
Supervisor : Prof. Dr. Glay USTA
Degree Awarded and Date : MA – May 2019

ABSTRACT

Analysis of Halkalı-Kapıkule Railway Line 19th Century Station Buildings

ağatay zer

The subject of this study is to examine the passenger buildings built on the railway line between Halkalı and Kapıkule, which was built in the 19th century, to analyze the data obtained and to make documentation studies and to make recommendations about the structures. The objective is to create an archive work for the historical building group and to document the interior features.

In this study, the literature was examined and the current situation was evaluated in the historical processes of the station structures determined and then these structures were analyzed by morphological card, abstraction and graphical expression techniques. In this process, unstructured interviews, field studies, TCDD archives and inventory surveys were conducted and architectural-technical drawings of the structures were reaches.

As a result, it has been determined that various renewal applications were carried out in different periods on the Halkalı-Kapıkule railway line. In addition, a typology has been established, it is observed that two of the structures need to be renewed urgently, and that the previously restored station buildings, in their interior furniture, have an approach away from the historical identity of the building.

Key Words: Railway Architecture, Stations, Halkalı-Kapıkule Railway, Conservation.

Numeric Code of Science:

1. GİRİŞ

19. yüzyılda İngiltere’de ortaya çıkan Sanayi Devrimi’nin bir getirisi olarak demiryolları yapımı hız kazanmış, kısa sürede geniş alanlara ulaşılmıştır. Aynı dönemde, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalan topraklarda da farklı amaçlarla, yabancı yatırımcılar tarafından demiryolları inşa edilmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti’nin tanıdığı imtiyazlarla kurulmaya başlanan demiryolu hatları, Hicaz Demiryolu inşa edilene kadar İngiliz, Fransız ve Alman yatırımcıların girişimiyle hizmete açılmıştır (Karabulut,1993)

1856 yılında Anadolu’da ilk demiryolu hattı İzmir-Aydın arasında açıldıktan sonra, Bursa-Mudanya hattı ve İzmir-Turgutlu hattı açılmıştır. İlk istasyon yapıları bu hatlar üzerinde inşa edilirken İngiliz–Fransız girişimcilerin tasarladığı demiryolu yapılarında, çoğunluğu tip projeler inşa edilmiş ve bu projeler, yolcu taşımacılığından daha çok, ticari ve askeri amaçlarla inşa edilmiştir (Başar, Erdoğan, 2009)

1856 yılında, Avusturyalı Banker Baron Hirsch tarafından Osmanlı Devleti’nin girişimiyle inşasına başlanan Rumeli Demiryolları’nın ilk bölümü olan Samatya-Florya arasında bulunan kısım açılmıştır. Bu kısım aynı zamanda Osmanlı Devleti’nin Avrupa topraklarında açılışını yaptığı ilk demiryolu hattı olma özelliğini taşımaktadır. İstanbul (Sirkeci) – Edirne (Karaağaç Sınır) arasında devam eden güzergah Avrupa’nın Osmanlı Devleti ile demiryolu bağlantısı tüm bölümler tamamlandığında sağlanmıştır. 4 Ocak 1871 yılında hizmet vermeye başlayan Samatya-Florya (15 km) hattının devamında; Sirkeci-Samatya (7 km), Florya-Halkalı (7 km), Halkalı-Hadımköy-Çatalca (43 km), Çatalca-Pehlivan köy (180 km), Pehlivan köy-Hudut (Yunan Hudut) (30 km), Karaağaç-Hudut (7 km) hatları tamamlanmış ve hat yaklaşık 290 km uzunluğuna ulaşmıştır. Başlangıçta Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi adını taşıyan firma, 1878 yılında Şark Demiryolları adını almıştır. Bu hat üzerinden kalkan ilk tren Şark (Doğu) Ekspresi, 12 Ağustos 1888 tarihinde Sirkeci’den Viyana’ya hareket etmiştir. Yaşanan siyasi ve askeri gelişmeler sonucunda tamamlanan İstanbul-Üsküp arasındaki 1.280 km’lik demiryolunun bir kısmı milli sınırlar içerisinde, diğer bölümü dönemin Balkan Devletleri sınırlarında kalmıştır (TCDD, 2018).

Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı üzerinde yer alan gar ve istasyon yapıları, yabancı firmaların uygun bulduğu kararlar doğrultusunda, ekonomik gereklilikler çerçevesinde tasarlanmıştır. Genel itibariyle sade ve gösterişten uzak tasarımlar uygulanmıştır. Yonca Kösebay Erkan'ın Lüleburgaz Tren İstasyonu üzerine hazırladığı çalışmasında geçen, 1924 yılı tarihli bir kaynaktan elde edilen bilgiye göre Dersaadet (İstanbul)-Silivingrad (Cisr-i Mustafapaşa) hattı üzerindeki istasyonlar Sirkeci, Kumkapı, Yedikule, Makriköy (Bakırköy), Ayastefanos (Yeşilköy), Küçükçekmece, Ispartakule, Hadımköy, Çatalca, Kabakça, Sinekli, Çerkezköy, Çorlu, Muratlı, Seyidler, Lüleburgaz, (Babaeski)Alpullu, Mandıra, Pehlivan köyü, Uzunköprü, Kuleliburgaz, Uğurlu, Kumçiftliği, Edirne, Mustafapaşa ve Silivingrad olarak belirtilmektedir. 1923 yılında imzalanan Lozan Barış Anlaşması'yla çizilen Türkiye-Yunanistan sınırıyla bir bölümü milli sınırların dışında kalan hattın güzergâhı, 1971 yılında yenilenecek milli sınırlar içerisinde Edirne'ye ulaşması sağlanmıştır (Kösebay Erkan, 2011). Günümüzde TCDD 1. Bölge'ye bağlı, Bölgesel Trenler grubunda faaliyet gösteren Halkalı-Kapıkule Hattı'nda 3 adet gar yapısı, 13 adet istasyon yapısı ve 20 adet durak noktası tespit edilmiştir. Bu noktaların 26 adedi aktif olarak hizmet sağlamakta iken, 10 adedi kullanılmamakta veya atıl durumda bulunmaktadır.

2013 yılında başlanan YHT(Yüksek Hızlı Tren) ve Marmaray Projeleri nedeniyle hat ulaşımına geçici bir süreyle kapatılmış, günümüz ihtiyaç ve koşullarına göre yeniden projelendirilerek 2015 yılında Edirne-Halkalı, 2019 yılında ise Halkalı-Gebze bölümünün açılışı yapılmıştır. Bu çalışmalarla beraber belirlenen istasyonlar yenilenecek, projenin hayata geçmesiyle birlikte kullanıma sunulması kararlaştırılmıştır. İstasyon yapıları üzerinde gerçekleştirilen restorasyon çalışmalarının yanında, eklenen yüksek hızlı tren hattına uygun bulunmayan tarihi niteliğe sahip bazı yapılar renove edilerek, yeniden işlevlendirilmiştir.

Bu tez çalışmasında, günümüzde Halkalı-Kapıkule hattı olarak hizmet veren, 250 km'lik bölümünün 1871 yılında, 66 km'lik bölümünün ise 1971 yılında ilave edilerek kullanımını devam eden hat üzerindeki istasyon yerleşkelerinde bulunan yolcu binalarının tarihsel dönüşüm süreçlerinin incelenmesi, yapılarda tasarlanan iç mekan kurgusu ve mobilyaların sürece dahil edilerek gerçekleştirilen müdahaleler üzerinden irdelenmesi planlanmıştır. Çalışma planlanırken alan olarak Halkalı-Kapıkule hattının seçilmesinin nedeni, ülkemiz sınırlarında inşa edilen erken dönem demiryolu hatlarından olan aksta bulunan yapıların, inşa edildiği dönemin mimari dilini

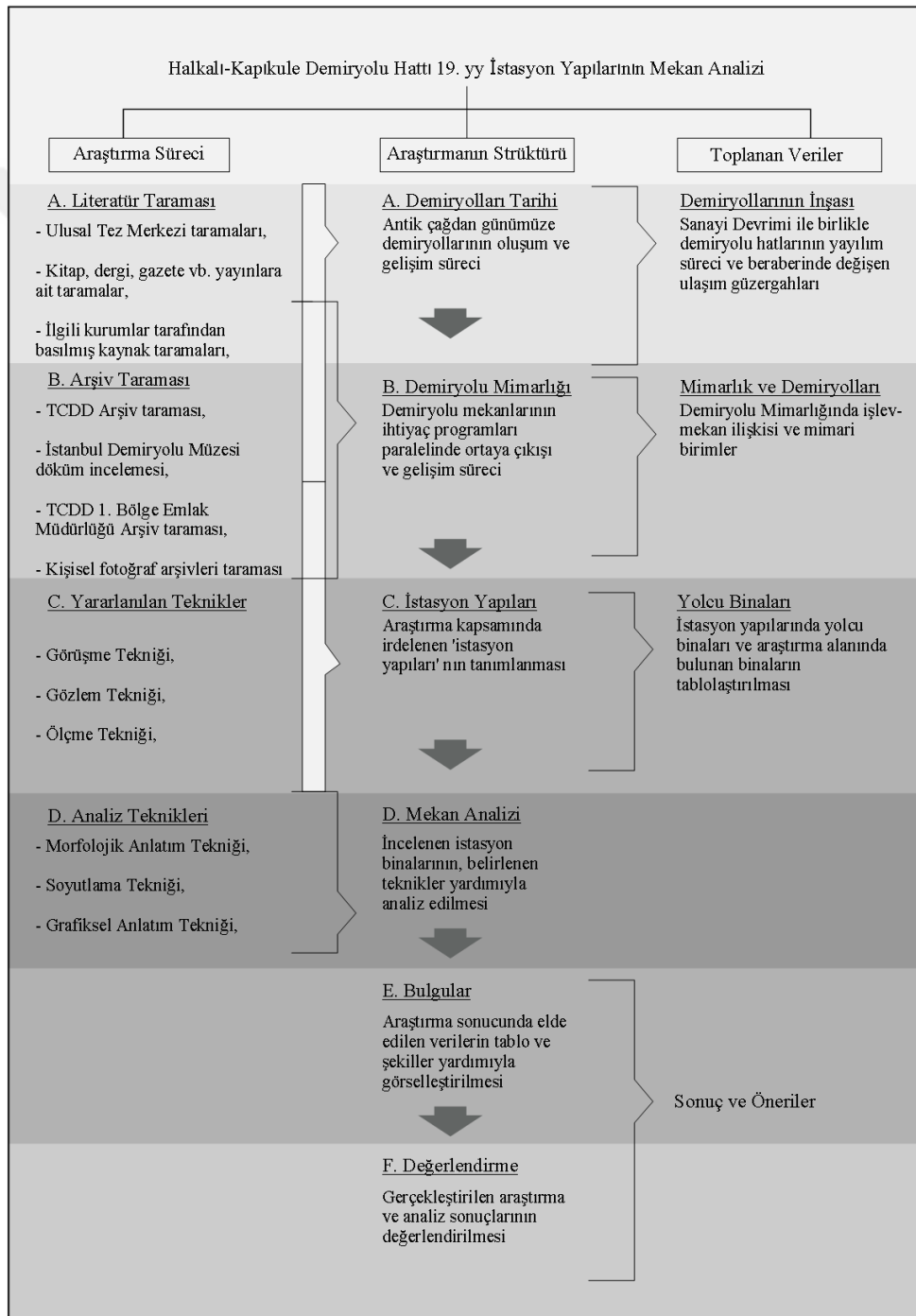
yansıtırken, 2000’li yıllarda modern altyapı donanımlarına ve gerekliliklerine uyumlu olacak şekilde tasarlanan ve uygulanmaya başlanan, günümüzde hala devam eden yenileme projeleriyle yolcu binalarının mekan analizlerinin yapılması, tipolojilerinin oluşturulması ve henüz restorasyon çalışması yapılmamış atıl durumda bulunan bazı yapılarında belgelenmesi düşünülmüştür.

Bu tez çalışması kapsamında Osmanlı Dönemi’nde Batı Anadolu’da başlayan demiryolu yapılanmasının ardından, Avrupa ile demiryolu bağlantısı kurmak amacıyla inşa edilen Rumeli Demiryolu üzerinde bulunan, günümüzde Halkalı-Kapıkule Hattı olarak kullanılan bölümün tarihsel süreci literatür araştırmaları ve saha çalışmalarıyla incelenmiş, yolcu binalarının mimari analizlerinin yapılmış ve söz konusu yapılar için tipoloji oluşturulmuştur.

1.1. Çalışmanın Kapsamı

Demiryolu mimarlığı ve tarihi, öncelikle literatür araştırmalarıyla incelenmiş, çalışma kapsamında bulunan istasyon ve gar yapılarının özellikleri, Tablo 1’de de gösterildiği gibi çeşitli bilimsel teknikler yardımıyla analiz edilmiştir.

Tablo 1. Araştırma süreci yöntemsel planlama ve teknik tablosu



Demiryolları kavram olarak bir ulaşım sistemini kapsadığı gibi, taşımacılığın en verimli ve konforlu şekilde gerçekleştirilmesi için inşa edilen pek çok mimari ögeyi de içerisinde barındırmaktadır. 19. Yüzyıl'da Rönesans Dönemi'ni yaşayan demiryolları ile birlikte, bu yeni ulaşım mekanları inşa edilmeye başlanmıştır. 1828-1830 yılları arasında İngiltere'de inşa edilen Liverpool Crown Street İstasyonu, ardından 1835-1839 yılları arasında Londra'da inşa edilen Euston İstasyonu, Demiryolu Mimarisi tarihinin ilk yapıları olmuştur. Anadolu'da ilk istasyon binası 1858 yılında İzmir'de inşa edilen Alsancak İstasyonu'dur (Biltekin Coşkun, 2013). Batı Anadolu'da inşa edilen hatları takiben Osmanlı Devleti'nin genişleyen demiryolu politikaları ile İstanbul merkez olmak üzere yeni hatlar ve farklı ölçeklerde istasyon yapıları inşa edilmiştir. Bu yapıların bir bölümü çeşitli uygulamalar sonucu günümüzde kullanılmaktayken, bir bölümü atıl durumda kalmıştır.

Tez çalışması, 'TCDD 1. Bölge Trakya Bölgesel Trenleri' bünyesinde hizmet veren Halkalı(İstanbul)- Kapıkule(Edirne) demiryolu hattı üzerinde bulunan 12 istasyon binasından oluşmaktadır. Çalışmaya, yapılan incelemelerin ardından hazırlanan strüktürle, tezin kapsamı, amaç ve yöntemi ile başlanmış, ardından literatür araştırmaları sonucu elde edilen verilerle genelden yerele olacak biçimde demiryolları tarihi açıklanarak devam edilmiştir. Tarihsel akışa göre hazırlanan sürecin devamında demiryolu mimarlığı kavramı, yine gelişim dönemleri üzerinden gidilerek, Avrupa, Osmanlı ve Cumhuriyet tarihi istasyon yapıları olarak üç dönemde örneklendirilerek aktarılmıştır. İnşa edildikleri dönemin simgesel örneklerini yansıtan, belirlenen altı yapıdan sonra, günümüzde Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı olarak hizmet veren bölümün tarihi, gelişim süreci, uygulanan değişiklikler ve bu hatta bağlantılı olarak hizmet veren diğer demiryolu hatları hakkında bilgi verilmiştir. Devamında araştırma kapsamında elde edilen veriler doğrultusunda demiryolu mekanları morfolojik tablolar oluşturularak analiz edilmiş, tipoloji çalışması yapılmış, işlev-mekan kurgusuna değinilmiş ve söz konusu yapılarda uygulanan değişiklikler ile kullanılan mobilyalar değerlendirilmiştir. Ayrıca yararlanılan analiz teknikleri de bu bölümde açıklanmıştır. Son olarak değerlendirme ve sonuçlara yer verilmiş, harita ve analiz tabloları hazırlanmıştır. Bununla birlikte oluşturulan tablolar üzerinden gerçekleştirilen incelemelerle, araştırma sahasında bulunan restore edilmemiş veya edilmekte olan, atıl durumda bulunan ve yıkılmış istasyon binalarının restorasyon projeleri ile inşa edilecek yeni istasyon yapıları için kaynak oluşturulması hedeflenmiştir.

1.2. Çalışmanın Amacı

Sanayi Devrimi ile birlikte ilerleme gösteren demiryolları, kısa sürede geniş bir ulaşım ağına erişmiştir. Demiryollarının yolcu taşımacılığında da kullanılmasıyla yerleşim alanları bu yeni ulaşım sistemi ile birbirine bağlanmaya başlamış, farklı kültür ve coğrafyalar arasında, askeri, ticari ve kültürel iletişim kurulması sağlanmıştır. Bu hatlardan birisi konumunda olan, Osmanlı Devleti ve Avrupalı devletler arasında demiryolu ulaşımını sağlayan Rumeli Demiryolları'nın büyük bölümü, günümüzde İstanbul ve Avrupalı şehirler arasında hizmet vermeye devam etmektedir.

TCDD tarafından işletilen, demiryolu mimarisi ve tarihi açısından önemli bir kimliğe sahip Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı çağının şartlarına uygun bir altyapı ve hizmet kalitesi sunmak amacıyla farklı dönemlerde, oluşan ihtiyaç programlarına göre yenilenmiş ve yenilenmeye devam etmektedir.

Çalışma sınırları Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı üzerinde bulunan 19. yüzyılda inşa edilen istasyon binaları olup, kaynaklarda inşa edildiği belirtilen ancak günümüzde varlığı tespit edilemeyen Sarıcaali istasyon binası, 1971 yılında açılan Pehlivanlık-Kapıkule bağlantısı ile ana hat dışında kalan Uzunköprü istasyon binası ve 1980 yılında inşa edilen, Yeşilbayır-Bahşayış yakınlarında bulunan tüneller ile demiryolu hattı dışında kalan, kültür merkezi olarak yeniden işlevlendirilen Hadımköy istasyon binası araştırmaya dahil edilmemiştir.

Bu tez kapsamında Halkalı-Kapıkule demiryolu hattında, demiryolu mimarlığı bünyesinde 19. yüzyılda inşa edilen istasyon ve gar yapılarının inşa edildikleri dönemden günümüze değin mekan değişim süreçlerinin irdelenmesi, bu yapıların sahip olduğu mimari özelliklere göre tipolojilerinin saptanması ve elde edilen kaynaklarla mevcut durumlarını belgeleyen bir arşiv çalışması oluşturulması hedeflenmiştir.

İncelenen 12 istasyon yapısı, kamusal alanlarda oluşan, kullanıma ve kullanıcı yoğunluğuna bağlı olarak gerçekleşen fiziksel eskime ve değişen altyapı hizmetleri nedeniyle farklı tarihlerde, kısımlar halinde yenilenmiş veya restore edilmek durumunda kalmıştır. Bu tez çalışmasıyla, incelenen Halkalı-Kapıkule hattı üzerinde bulunan binaların günümüzde tarihi kimliklerinden uzaklaşmadan yeniden

kullanılmasına olanak sağlamak amacıyla güncel bir kaynak oluşturulurken, yeni istasyon yapılarına veri oluşturulması ve eğitim alanında demiryolu mimarlığı konusunda literatüre katkı sunmak amaçlanmıştır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınma sürecinde önemli bir yer tutan demiryolu mimarlığının, mimari özellikleri açısından analiz edilmesi, günümüzde de ulaşım konusunda önemli bir sistem olarak incelenen binaların tanıtılması açısından da veri oluşturabileceği düşünülmektedir.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Tez çalışması hazırlanırken, literatür araştırması ile demiryolları tarihi, demiryolu mimarlığı ve Rumeli Demiryolları'nın inşa süreci araştırılmış, çeşitli arşiv taramaları ile tarihi belge, fotoğraf ve envanter incelemeleri yapılmış, saha araştırmasıyla da, araştırma kapsamında bulunan demiryolu hattı istasyon yapıları yerinde tespit edilmiştir. Saha araştırması yapılırken, TCDD Genel Müdürlüğü ve TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan izinlerle istasyon binaları ölçme ve fotoğraflama teknikleri ile saptanmış, hat üzerinde görev almış kişilerle yapılandırılmamış görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

İncelenen istasyon yapılarının güncel durumlarının tespitlerinin sağlanmasıyla, tipoloji çalışması yapılmış, bilimsel analiz teknikleri yardımıyla tablolar hazırlanmış, yapıların fotoğraflanarak gösterildiği güzergah haritası çizilmiştir. Morfolojik Kart Tekniğinden yararlanılarak oluşturulan tablolarda yapılar, genelden özele gidilerek dört bölümde incelenmiştir. Yapı hakkında genel bilgilerin verildiği birinci bölümden sonra küresel özellikler, ardından iç mekana yönelik tespitler ve son bölümde de uygulanan müdahaleler üzerinden yapının güncel durumu hakkında bilgi verilmiştir. Elde edilen bulgularla istasyon binaları için analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır.

2. DEMİRYOLLARI TARİHİ

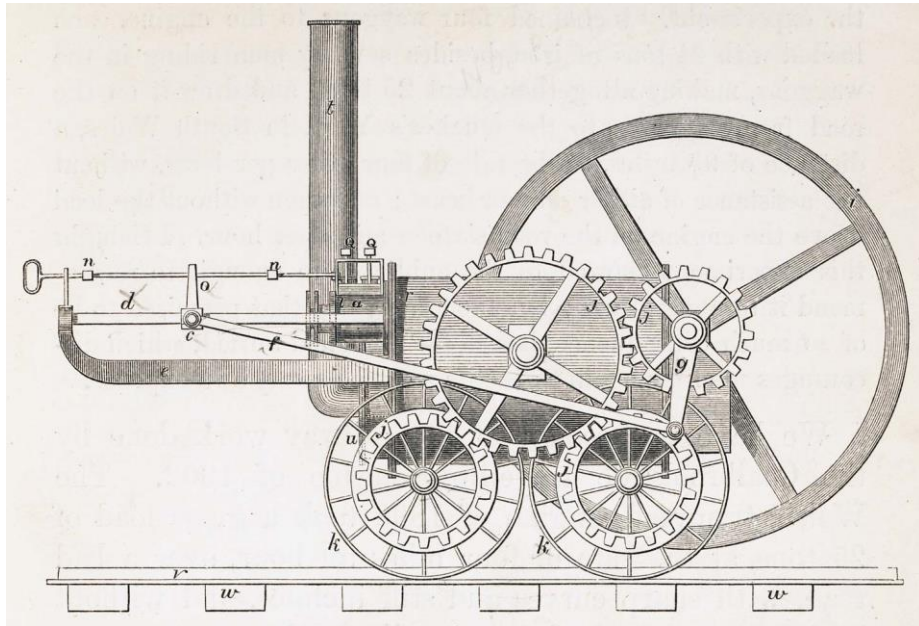
XXI. yüzyıl ulaşım sistemleri arasında önemli bir yere sahip olan demiryolları eski bir tarihe de sahiptir. Demiryolları, köken olarak M.Ö. 2000 yılında Babil’de, günümüzde ray olarak kullanılan unsurun, saltanat mensuplarının ulaşımı amacıyla taşların oyulması yoluyla kullanılmasıyla ilişkilendirilebilmektedir. Ray veya ray görevi gören materyallerin kullanımıyla uygulanan ulaşım sistemleri farklı uygarlıklar tarafından, farklı yöntemlerle kullanılmıştır. Antik çağlardan başlayan gelişim süreci Roma İmparatorluğu döneminde de devam etmiştir. M.S. 390 yılında Roma İmparatoru I. Theodosius’un emriyle İskenderiye’den Constantinopolis’e getirilen Dikilitaş’ın, günümüzde bulunan noktaya taşınmasında da, limandan Sultanahmet Meydanı’na kadar demir bir yol yaptırılmış, çekme halatlar vasıtasıyla nakli sağlanmıştır (Toros, 2014). Genellikle yük taşınması amacıyla kullanılan bu taşımacılık yöntemleri 1600’lü yıllarda maden endüstrisinde kullanılmaya başlamıştır. Farklı biçimlerde tasarlanan, günümüzde vagon olarak adlandırılan araçlar ilk dönemlerde insan ve hayvan gücü kullanılarak çalışmaktaydı. Bu elemanların hareket etmesi amacıyla kullanılan ahşap raylar verimi arttırmak amacıyla başlarda saç levhalarla kaplanmış, ardından demir raylar ve tekerleklerle geliştirilmiştir(Kösebay Erkan, 2007).

XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Avrupa’da yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelerle birlikte, makineleşme hareketi ortaya çıkmıştır. Hammaddelerin kısa sürelerle işlenmeleriyle Avrupalı devletler, ürettikleri mamulleri depolamaya, devamında da bunları satmaya başlamıştır. Bu ticari ağın sömürgeler üzerinden başlayıp, kurulan tesislerde işlenmesi ve diğer ülkelere satılmaları geniş alanlara yayılan bir pazarın oluşmasına neden olmuştur. Bununla beraber XVIII. yüzyıla kadar yaygın olan deniz taşımacılığı, iç kesimlere ulaşamamakta, yüksek mali yük oluşturmakta ve uzun sürelerle yayılmaktaydı. Bu sebeple yerleşim birimleri deniz taşımacılığının imkân sağladığı alanlarda kurulmakta, beraberinde iç kesimlerle arada yüksek kapasiteli ürünlerde nakliyat, taşımacılık gibi önemli sorunlar da oluşmaktaydı (Başar, Erdoğan, 2009).

Buhar makinesinin icadı ile XIX. yüzyılın başlarında insan taşımayı hedefleyen ilk demiryolu hattı İngiltere’de Stockton – Darlington arasında 27 Eylül 1825 tarihinde kullanılmaya başlanmıştır. Richard Trevithick tarafından tasarlanan lokomotif,

toplamda 15 km uzunluğuna sahip dökme demir raylar vasıtasıyla, 10 ton yük ve 70 yolcu taşırken, saatte 8 km hızla çalışmaktaydı. (Şekil 1) Ancak açılıştan sonra yeterli verimin sağlanamaması ve ilginin düşük olması nedeniyle hat beklenen yoğunlukta kullanılmamıştır(Karabulut, 1993). Ortaya çıkan eksikliklerin giderilmesi adına, planlanan bir sonraki hat için yarışma düzenlenmesine karar verilmiştir. George Stephenson'ın kazandığı bu yarışma ile günümüzde kullanılan buharlı lokomotifin oluşmasındaki önemli adım 1826 yılında atılmıştır. Stephenson'ın tasarladığı 'Rocket' adlı lokomotifle, İngiltere'de 64 km uzunluğa sahip Liverpool-Manchester hattı, 1830 yılında yolcu taşımacılığına başlanmıştır. Nitekim Stephenson'un kazandığı bu yarışmanın düzenlendiği tarih olan 6 Aralık 1829 demiryolculuğun doğum tarihi, Liverpool-Manchester hattının açıldığı 1830 yılının Eylül ayı ise 'Demiryolu Çağı'nın resmi başlangıcı olarak kabul edilmiştir (Bora, 2012).

Demiryolları, İngiltere'nin ardından okyanus ötesine geçerek 1830 yılında henüz yerleşime açılmamış topraklara erişmek, tarıma ve sanayiye dayalı planlı bir gelişim sürecini başlatmak amacıyla Amerika'da inşa edilmeye başlamış, ardından Avrupa ülkeleri başta olmak üzere diğer dünya ülkelerinde de yayılmaya başlamıştır. 1832'de Fransa, 1834'de Belçika, 1835'de Almanya ve 1837 yılında Rusya Çarlığı'nda inşa edilen demiryolları ile bu yayılım devam etmiştir. Nitekim Almanya ve Belçika arasında Liege – Köln şehirlerini birleştiren hattın tamamlanmasıyla ilk uluslararası demiryolu hattı 1843 yılında hizmete açılmıştır (Engin, 1993).



Şekil 1. Richard Trevithick'in Lokomotifi (Url-1).

Sanayileşme, kolonizasyon ve emperyalizmin etkisiyle, Avrupalı devletlerce de teşvik edilen demiryollarının yapımı yine Avrupa ve Amerika başta olmak üzere hızla yaygınlaşmıştır. Bu bağlamda İngiltere'nin bir kolonisi konumundaki Hindistan'da bulunan demiryolları Manchester - Liverpool hattı yatırımcıları tarafından, merkezde bulunan inşa ettikleri ilk hatların bir devamı olarak kabul edilmiştir. İngiltere'nin demiryolları konusundaki bu yaklaşımı neticesinde, 1850 yılında Hindistan'a, Osmanlı'dan aldıkları izinle 1851 yılında Mısır'da yeni hatların yapımına başlanmıştır (Bora, 2012). Dünya genelinde 1850 yılında 38.000 km olan demiryolları uzunluğu, 1860 yılında 108.000 km, 1890 yılında 616.200 km ye ulaşmıştır. 1895 yılında, Amerika'da elektrikli trenin kullanılmasıyla demiryolları, mevcut yayılım hızının da üzerine çıkarak, 1905 yılında 860.000 km ye ulaşan uzunluğunu 1922 yılında 1.179.000 km'ye erişmiştir. Bu gelişmeler yaşanırken saatte 30-70 km hız ile kullanıma başlayan trenler, günümüzde saatte 300 km hızın üzerine çıkmaktadırlar (Engin, 1993).

Trevithick ve Stephenson'ın yeniliklerinin ardından geçen yaklaşık 200 yıl içerisinde bir takım standartların belirlenmesiyle tüm dünyaya yayılan demiryolları günümüzde de, ulaşım seçenekleri arasında önemini koruyarak yayılımını sürdürmektedir. Yük ve yolcu taşımacılığında artan talebe paralel olarak ilerleyen ve değişime uğrayan çalışmalar, ilişkili olduğu diğer alanları da etkilemektedir. Konuyla ilgili doğrudan bağlantısı olan Trevithick'in buharlı lokomotifini ile başlayan süreç, günümüzde saatte 600 km'nin üzerine çıkabilen maglev trenler ile devam etmektedir. (Şekil 2)



Şekil 2. Japon Maglev Trenleri (Url-13).

2.1. Osmanlı Dönemi Demiryolları

XIX. yüzyılda Avrupalı Devletlerin gerek ekonomik gerekse teknolojik olarak gerisinde kalan Osmanlı Devleti, özellikle ulaşım alanındaki eksiklikleri nedeniyle, batılı devletlere yetişmekte zorluklar yaşamıştır. Sadece ekonomik anlamda yaşanan sıkıntılarda değil, siyasi ve askeri anlamda da ulaşım imkânlarının yetersizliği, çıkan isyanların bastırılmasında, bunun sonucu olarak toprak kayıplarının yaşanmasında da etkin bir yere sahipti. Bu nedenle devlet otoritesinin zarar görmesine neden olan bu durumun iyileştirilmesi amacıyla Osmanlı Devleti demiryolu hatlarının inşası için çeşitli imtiyazlar vermiştir (Kahya, 1988).

Osmanlı Devleti ilk demiryolu, İskenderiye - Kahire arasında 1854 yılında İngilizler tarafından inşa edilmiştir. Suavi Aydın'a göre İskenderiye- Kahire Hattı inşa edildiği dönem itibariyle Osmanlı'dan kısmen ayrı hareket eden Mısır sınırlarında olduğundan ve Mısır valisinin hattın yapımı için İstanbul'dan izin almamasından dolayı Osmanlı Dönemi demiryolları arasında değerlendirilmemektedir (Bora, 2012). Ardından Cernovada - Köstence arasındaki hat 1860 yılında, Rusçuk – Varna Hattı ise 1866 yılında ticari amaçlarla İngilizlerce inşa edilerek kullanıma başlanmıştır. Aynı yıl içerisinde yine bir İngiliz şirketi tarafından Anadolu'nun ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın Hattı inşa işletilmeye başlanmıştır. Bu projeye birlikte Osmanlı'da demiryolu politikaları hız kazanmıştır (Yıldırım, 2002).

Osmanlı Devleti'nde Sultan Abdülmecit'in nazırlarından Ali ve Fuat Paşaların girişimleriyle 1860 yılında İstanbul'u, Viyana ve Paris'le bağlayan bir demiryolu projesinin hazırlanması planlanmış, gerekli koşulların yerine getirilmesi, bütçenin ayarlanması ve projeyi gerçekleştirecek firmanın bulunmasıyla projeye başlanmıştır. Rumeli Demiryolları'nın inşası için Baron de Hirsch ile anlaşmaya varılmış ve kendisine 2000 km demiryolu inşa etmesi için 99 yıllık imtiyaz verilmiştir. Bu projeye kadar inşa edilen hatlar ticari amaçla planlanırken, Osmanlı Devleti'nin girişimiyle inşa edilen Rumeli Demiryolu öncelikli olarak askeri ve siyasi nedenlerle tasarlanmıştır. Bu gelişmeler devam ederken demiryollarıyla ilgili olarak 1865 yılında Nafia Nezareti kurulmuştur (Yıldırım, 2002). Osmanlı hükümeti, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolu projesinin ardından, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak yeni bir demiryolu projesi hazırlanmasına karar vermiştir.

7 Haziran 1866 yılında, İngilizler tarafından kullanılmaya başlanan 130 km'lik İzmir –Aydın hattının açılmasının ardından, 1867 yılında İzmir – Kasaba Hattı da kullanılmaya başlanmıştır. Toplamda 608 km'ye ulaşan, kısımlar halinde inşa edilen bu projelerin tamamlanmaları 1890 yılına kadar devam etmiştir. Batı Anadolu'da inşa edilen hatlar için, dönemin İngiliz kolonisinin önde gelen isimlerinden olan Sir James Whittall bir toplantı esnasında, *“İlk adım demiryollarını yapmak olmalıdır. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklardır.”* sözlerini kullanmıştır (MMO, 2016:4). Anadolu halkının demiryolu kültürü ile tanıştığı bu proje başlarda rağbet görmese de işleten şirketin aldığı kararlar doğrultusunda, yolculardan alınan ücretlerin düşük tutulması, yük ve binek hayvanların trenlere alınması, dur noktalarının esnek bırakılması gibi nedenlerle yoğun bir kullanım oranına sahip olmuş, ilk yıllarda yaklaşık 2 milyon yolcu tarafından kullanılmıştır. Zamanla devletten aldığı imtiyazlarla İzmir ve çevresinde güçlenen İngilizler, bu yolla siyasi ve hukuki anlamda da bir takım haklar edinmeyi de sağlamıştır (Bora, 2012). Ege Bölgesi'nde bulunan bu hatlardan sonra pamuk ihracatının artmasına bağlı ekonomik sebeplerle hızlı gelişme gösteren Mersin – Adana arasına, İngiliz ve Fransızlar tarafından 1886 yılında bir demiryolu hattı inşa edilmiştir (Şenyiğit, Erten, 2011).

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ulaşım politikalarında gerçekleştirdiği atılımlardan birisi olan, İstanbul – Afyonkarahisar şose yol projesi, yaşanan problemlerden dolayı askıya alınmıştır. Uzun süre bekleyen proje, İstanbul – Bursa (Mudanya) arasında vapur seferleri düzenlemeyi planlayan yabancı bir firmanın girişimiyle tekrar değerlendirilmeye alınmış, Belçikalı bir firma tarafından da Bursa – Mudanya Demiryolu hattı 1892 yılında kullanıma açılmıştır (Kösebay Erkan, 2007).

Batı Anadolu'da inşa edilen hatlardan sonra Osmanlı hükümeti, tamamlandığında İstanbul- Bağdat arasında demiryolu ulaşımını sağlayacak olan demiryolu için ilk etap olan İstanbul – İzmit bölümü keşif çalışmalarına 1870 yılında başlamış, 1873 yılında 91 km'lik kısmın açılışı yapılmıştır. Önceki projelerde yaşanan tatsızlıklardan dolayı Osmanlı Devleti, bu projeyi kendi imkânlarıyla inşa etmeyi planlasa da, Rumeli Demiryollarında görev yapmış olan Wilhelm von Pressel'i bu projede de görevlendirmiş, aynı zamanda Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi'ne genel müdür olarak atamıştır. Pressel bu dönemde merkez aksı İstanbul ve Bağdat arasında bulunan

Anadolu toprakları için demiryolu hatları projesi hazırlamıştır. Kabul edilen güzergâhlar üzerine inşa edilecek olan demiryollarının teknik aşamalarında Pressel ve hükümet arasında çıkan anlaşmazlıklar neticesinde, Pressel görevinden ayrılmıştır. Yaşanan gelişmelerin ardından ülkenin içinde bulunduğu ekonomik kriz ortamı nedeniyle de aksamaya başlayan proje, bir İngiliz firmasına devredilmek durumunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin borçlarını ödeyememesi nedeniyle ilerleyemeyen hat, Osmanlı topraklarında henüz demiryolu yatırımı bulunmayan Almanya'nın girişimiyle, İngilizlere gerekli tazminat ödenerek Alman girişimcilere devredilmiştir. 1889 tarihinde Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi kurulmuştur (Kösebay Erkan, 2007). Bu şirketin kuruluşundan sonra etaplar halinde ilerleyen projenin devamında 31 Aralık 1892'de İstanbul'dan Ankara'ya demiryolu kullanılmaya başlanmıştır. 1902 yılında da Osmanlı Devleti ve Anadolu Osmanlı Demiryolu şirketi arasında Bağdat Demiryolu yapımıyla ilgili işletme ve imtiyaz sözleşmesi imzalanmış, 1903 yılında da inşasına başlanmıştır (TCDD, 2018).

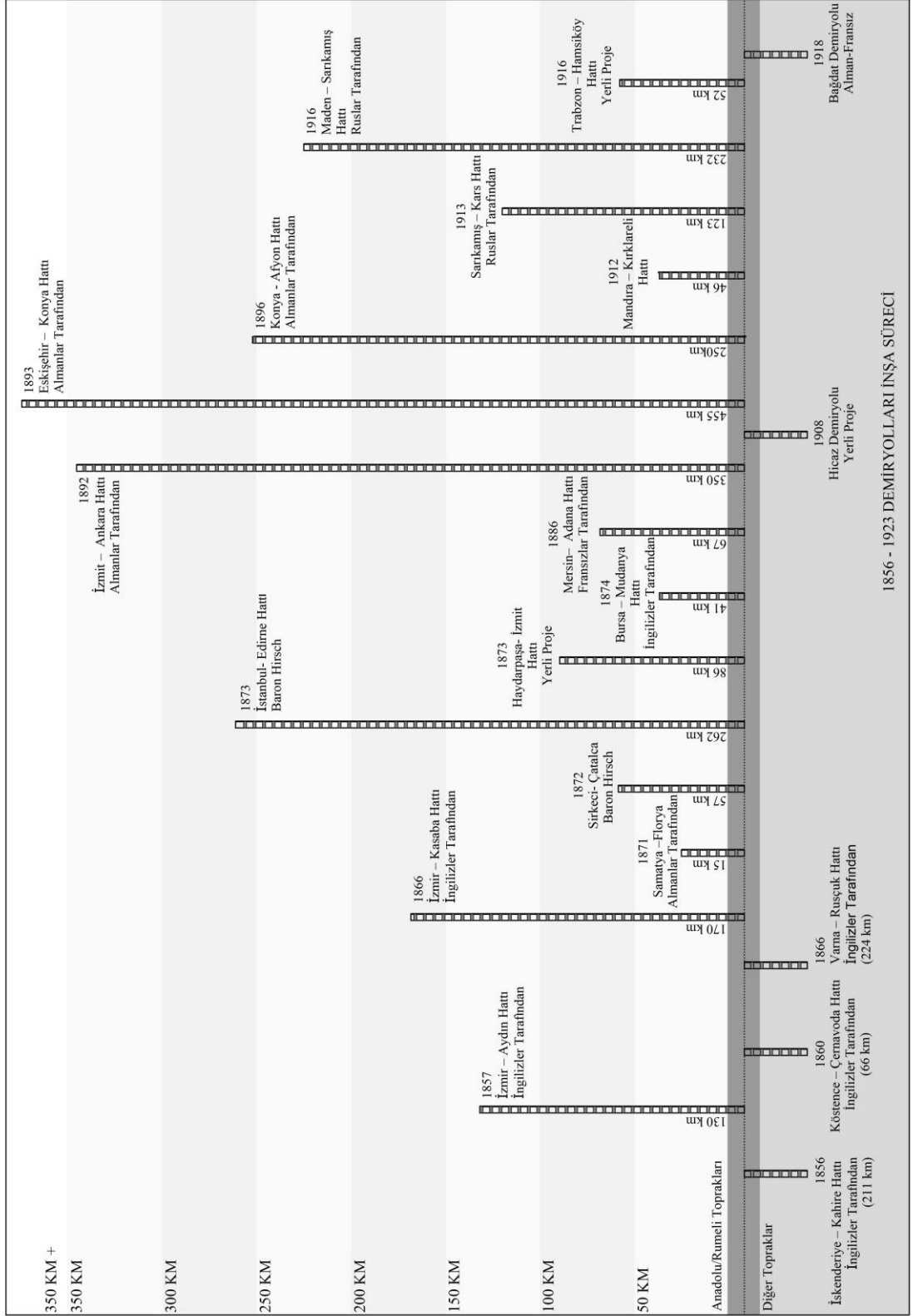
Sultan İkinci Abdülhamid 1900 yılında İstanbul ile Kutsal Topraklar olarak nitelenen Mekke – Medine arasında Hicaz Demiryolu kurulması için talimat vermiştir. Hattın bazı bölümlerinde bulunan gayrimüslimlerin giremeyeceği topraklar olması ve Batılı Devletlerin etkinliğinin azaltılması amacıyla projede mümkün olduğunca yerli olanaklar kullanılmıştır. İnşa sürecinde ulusalcı bir yaklaşımın ötesinde İslam coğrafyasının ortaklaşa yapımına başladığı bir proje olarak görülmüştür (Özyüksel, 2000). Nitekim Hindistan ve Mısır'ın mali yardımları arasında rekabet yaşanmıştır. 1908 yılında Hat Medine'ye ulaşmış, Hicaz Demiryolu da kullanıma açılmıştır (TCDD, 2018).

1912 yılında Sirkeci- Yeşilköy arasına, mevcut hatta paralel 18 km uzunluğa sahip ikinci bir hat inşa edilerek banliyö ulaşım sağlanmış, aynı yıl, Yeşilköy'den Edirne'ye uzanan hattın devamında bulunan Babaeski (Mandıra) istasyonundan, Kırklareli' ye 46 km uzunluğunda bir bağlantı hattı inşa edilmiştir. (Tablo 2) Ayrıca bu hatların yanında Ruslar tarafından 1913 yılında Kars-Sarıkamış, 1916'da Erzurum-Sarıkamış hatları, Fransızlar tarafından Ilica-Palamutluk ve 1916 yılında İstanbul'da Haliç-Karadeniz Sahra Hattı bu dönemde inşa edilmiştir (Bora, 2012).

Tablo 2. 1914 yılı öncesinde Osmanlı Devleti demiryolu hatları (Hülagü, 2011).

Avrupa Toprakları	Kilometre
Selanik-Manastır	210
İstanbul-Selanik	510
Diğerleri	956
Toplam	1685
Asya Toprakları	Kilometre
Haydarpaşa-Ankara	576
Eskişehir-Konya	455
Mudanya-Bursa	362
İzmir-Kasaba	266
Alaşehir-Afyonkarahisar	251
Konya-Ereğli-Arabistan Körfezi	201
Mersin-Adana	68
Beyrut-Şam	154
Rayak-Halep	475
Şam-Medain	1307
Yafa-Kudüs	87
Hayfa-Dera	169
Toplam	4371
Genel Toplam	6056

Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen, Anadolu'da İzmir-Aydın Hattıyla kullanılmaya başlanan demiryollarıyla kıyı ve iç kesimler arasında öncelikle ticari ulaşım bağlantıları kurulması amaçlanmıştır. İnşa edilen hatlar ile iç kesimlerdeki ham maddelerin, akarsu vadileri ve dağ etekleri üzerinden kıyı bölgelerinde bulunan limanlara ulaştırılması hedeflenmiştir. Ekonomik gerekçelerle hat güzergahlarının, arazinin jeomorfolojik yapısına uygun olarak inşa edilmeye çalışılması, bazı bölgelerde hatların birbirine bağlanamaması ve yolların gerek dışı uzun tutulmasıyla, istenilen verim genel olarak alınamamıştır. (Şekil 3) Bunların yanında farklı yatırımcılar tarafından inşa edilen hatlarda oluşan standardizasyon sıkıntısı bu dönemde giderilememiştir (Çağlıyan, Bozkurt Yıldız, 2013).



Şekil 3. 1856-1923 Dönemi Demiryolları inşa süreci.

2.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryolları

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla, 6.296 kilometre demiryolu ağına ulaşan Osmanlı Devleti'nin 4.138 kilometrelik ağı, milli sınırlar içerisinde kalmıştır. (Tablo 3) Cumhuriyetin ilanından önce işgal devletlerinin Osmanlı topraklarına yerleşmesiyle başlayan süreçte, kendi ekonomik çıkarları doğrultusunda kullandıkları demiryolu hatlarını, bu dönemle beraber askeri amaçla da kullanarak, işgal kuvvetlerinin iç kesimlere ulaşmasında hız kazanmasına neden olmuştur. Bununla birlikte demiryollarının kuruluş tarihlerinden itibaren azınlık vatandaşlarının istihdam edilmesine önem verilmiş, bunun doğal bir sonucu olarak da işgal döneminde Milli cephe taraftarları için nitelikli demiryolu personeli sıkıntısı oluşmuştur. Demiryollarında başlayan bu sorunun yanında kullanılan malzemelerin de ithal olması nedeniyle demiryollarının verimi oldukça azalmıştır. Nitekim konuyla ilgili olarak 23 Mart 1920 tarihinde 20. Kolordu, demiryollarını denetim altına almıştır. 1923 yılında Lozan Anlaşması imzalandığında Ankara Hükümeti, Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Alayunt-Kütahya, Eskişehir-Konya ve Konya-Yeni hatlarından oluşan 1.378 kilometrelik ağı işletmekteydi (Avcı, 2014).

Cumhuriyetin ilanından önceki süreçte, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde kalan topraklardan ticari akış sağlamak amacıyla Bağdat Hattını kullanan Almanlar ile, Irak bölgesinde kalan petrolerden yararlanmak amacıyla olan İngilizler demiryolları üzerinden çıkar çatışmaları yaşamıştır. Bu sürece II. Meşrutiyetle beraber Chester Projesi sayesinde ABD de dahil olmuştur. 1923 yılında bu sözleşme onaylansa da, aynı yıl içerisinde feshedilerek, 1924'de TBMM tarafından, Anadolu Demiryollarının Mübayaasının ve Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifesine Dair Kanun kabul edilmiştir. Bu kanunla beraber Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın da, desteklediği demiryollarında millileşme politikaları izlenmeye başlamış, takiben Anadolu Hattı satın alınmıştır (Taşar, 2016).

Tablo 3. 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'ne Devredilen Demiryolları (Karabulut, 1993)

Anadolu Hattı	1032 km
Bağdat Hattı	346 km
Adana-Fevzipaşa Hattı	140 km
Mersin-Adana Hattı	68 km
Türk-Rus Hudut Hattı	356 km
Şark Demiryolu	337 km
İzmir-Kasaba Hattı	703 km
İzmir-Aydın Hattı	610 km
Fevzipaşa-Nusaybin Hattı	426 km
TOPLAM	4018 km

1921 yılında Konya'ya taşınan Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü, alınan kararla 1924 yılında İstanbul Haydarpaşa Garı'na taşınmıştır. Aynı yıl içerisinde, TCDD'nin gelişme göstermesinde büyük öneme sahip Behiç Erkin, Genel Müdür olarak atanmıştır (TCDD, 2018). Tüm bu gelişmeler yaşanırken 1923-1938 tarihleri arasında Cumhurbaşkanlığı makamında bulunan Mustafa Kemal Atatürk konuyla yakından ilgilenmiş, 1923 yılında İzmir'de düzenlenen Türkiye İktisat Kongresi'nde ulaştırma sorununu geniş çaplı olarak değerlendirmiştir. Atatürk yaptığı açılış konuşmasında; *“Memleketimizi bundan başka şimendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile kağrı ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur.”* ifadelerini kullanmıştır (Avcı, 2014: 47). Yine 1924 yılında Büyük Millet Meclisi'nde yaptığı bir konuşmasında *“Az zaman içinde memleketimizin mühim merkezlerini demiryollarıyla birbirine bağlamak lazımdır. Memlekette gömülü olan maden hazinelerini işletmek lazımdır. İktisadi faaliyetin servet haline dönüşebilmesi için en lüzumlu şeyler, yollardır, hızlı taşıt araçlarıdır, demiryollarıdır.”* sözleriyle demiryollarının önemi vurgulamıştır (Akbulut, 2012: 241).

1923–1940 yılları arasında, Atatürk’ün izlediği politikalar sonucunda demiryolları ve buna bağlı mimari gelişiminde önemli bir yol kat edilmiştir. Yerli üretimin sağlanması için üretim tesisleri ve nitelikli personelin sağlanması için okullar kurulmuştur. Bu süreçte benimsenen politikalardan ilki mevcut ulaşım ağını arttırmak, ikincisi ise yabancı yatırımcıların elinde olan hatların millileştirilmesi olmuştur. Bunun sonucu olarak 1938 yılına gelindiğinde devlet bütçesinden 3.302 kilometre yeni demiryolu inşa edilmiştir (Avcı, 2014).

Osmanlı döneminde ilk olarak 1890 yılında Kaklık Ahşap Travers Fabrikası ve 1894 yılında Eskişehir’de küçük bir bakım atölyesi olarak açılan, daha sonra 1920 yılında Kuvayı Milliye birliklerinin şehri kurtarmasıyla lokomotiflerin bakımlarının yapıldığı, ‘Eskişehir Cer Atelyesi’ olarak hizmet veren tesisten sağlanan yerli üretimler, 1924 yılında Haydarpaşa’ya taşınan Hareket ve Münakalat Mektebi ile devam etmiştir (Kiper, 2013). Cumhuriyet döneminde 1937 yılında Derince Ahşap Travers Emprenye Fabrikası, 1939 yılında Sivas Cer Atölyesi, 1944 yılında Ankara Demiryolu Fabrikası, 1951 yılında Adapazarı Cer Atölyesi ve 1959 yılında Afyon Beton Travers Fabrikası ile sayıları arttırılmıştır. Tüm bu üretim tesisleri inşa edilirken nitelikli personel temini için de, 1911 yılında bugünkü ismi ile Yıldız Teknik Üniversitesi olan Kondüktör Mekteb-i Âlisi kurulmuştur (TCDD, 2018).

II. Dünya Savaşı öncesi karayolları ile rekabet eder duruma ulaşan demiryolları, büyük bir gelişme yaşamıştır. 1950 yılında Milli sınırlar içerisinde kalan demiryolu ağı, 7.671 kilometreye ulaşmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı’nda yıpranan demiryollarının, ithalatta yaşanan sıkıntılar nedeniyle taşıma kapasiteleri azalmıştır. 1950 yılından sonra gelen beşer yıllık kalkınma planları ve 1963 yılında başlanan planlı dönemle demiryolları gelişmeye devam etse de, 1950’li ve 1990’lı yıllar arasında 1.169 kilometre demiryolu inşa edilmiştir (Karabulut, 1993). (Şekil 4)

1953 yılına kadar devletin genel bütçesinin dışında, kendi gelirleriyle faaliyet gösteren katma bütçeli sistemle yönetilen demiryolları, 29 Temmuz 1953 tarihinde alınan kararla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü olarak, ardından yapılan düzenlemeyle de “Kamu İktisadi Kuruluşu” olarak tanımlanmıştır (TCDD, 2014).

1950 yılında yüzde 40'ın üzerinde olan demiryolu yolcu taşımacılığı kullanım oranı, 2000 yılı öncesinde yüzde 5'lere kadar gerilese de 2000 yılı sonrası yapılan çalışmalarla, 2017 yılı planlarında 2020 sonrası için yolcu taşımacılığı oranı yüzde 15 olarak hedeflenmiştir. (Şekil 4) 2009 yılında hizmete açılan Ankara- Eskişehir hattıyla ilk yüksek hızlı tren ülkemizde hizmet vermeye başlamış, bunu takiben Ankara, İstanbul, İzmir, Eskişehir ve Konya arasında da hızlı trenler kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak işletilen TCDD, 18 Daire Başkanlığı ve 7 idari bölge müdürlüğü olarak; TÜLOMSAŞ, (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi, Eskişehir), TÜVASAŞ, (Türkiye Vagon Sanayi Adapazarı) ve TÜDEMSAŞ, (Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi, Sivas) ortaklığıyla hizmet vermektedir. (Tablo 4) 2017 yılı itibariyle Yüksek Hızlı Hat uzunluğu 1.213 km'ye, mevcut demiryolu ağı toplam 12.608 kilometreye ulaşmıştır (UAB, 2017). (Şekil 4) Bazı gelişmiş ülkelerin demiryolu hatlarının uzunlukları ise 2013 yılı itibariyle, Birleşik Devletler 203.100 km, Almanya 33.900 km, Fransa 29.900 km ve İngiltere 16.200 km'ye erişmiştir (TCDD, 2013).



Şekil 4. 1856'dan 2016'ya Demiryolları (UAB, 2017).

Tablo 4. 2013 yılı TCDD Bölge Hatları (Çağlıyan, Bozkurt Yıldız, 2013).

TCDD Bölge Hatları ve Km Uzunlukları			
1. Bölge	Haydarpaşa-İstanbul	Haydarpaşa-Adapazarı ve Trakya Bölgesel Treleri	1.389 km
2. Bölge	Ankara-Ankara	Ankara-Kırıkkale-Ankara, Zonguldak-Karabük-Zonguldak, Ankara-Sincan-Polatlı Bölgesel Trenleri ve Karabük-Çankırı-Karabük Karaelmas Ekspresi	1.721 km
3. Bölge	Alsancak-İzmir	Basmane-Torbalı-Çatal-Tire-Ödemiş-Basmane,Basmane-Söke-Aydın-Denizli-Basmane,Alsancak-Manisa-Alaşehir-Uşak-Alsancak,Alsancak-Balıkesir-Bandırma Bölgesel Trenleri	1.388 km
4. Bölge	Sivas-Sivas	Amasya-Havza-Amasya, Amasya-Samsun-Amasya,Erzincan-Divriği-Erzincan, Sivas-Divriği-Sivas,Sivas-Samsun-Sivas ve Kars-Akyaka-Kars arasında çalışan bölgesel trenler	1.919 km
5. Bölge	Malatya-Malatya	Tatvan - Elazığ - Tatvan Bölgesel Trenleri , Batman - Diyarbakır - Batman Bölgesel Trenleri	1.480 km
6. Bölge	Adana-Adana	Mersin-Adana-Mersin,Karaman-Konya-Karaman,İslahiye-Mersin İslahiye, İskenderun-Mersin-İskenderun, Nusaybin-Gaziantep-Nusaybin Bölgesel Trenleri	1.727 km
7. Bölge	Afyon-Afyon	Afyon-Ekişehir-Afyon, Kütahya-Ekişehir-Kütahya Bölgesel Trenleri	1.428 km
TOPLAM			11.052 km

3. DEMİRYOLU MİMARLIĞI: İSTASYON VE GAR YAPILARI

Sanayi Devrimi ile birlikte çağ atlayan demiryolları, bu gelişim paralelinde bir takım mimari unsurun da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yolcu ve yük taşımacılığı ihtiyaçları ekseninde yolcu peronları, istasyon binaları, yükleme – depolama birimleri ve demiryollarında görev alan personeller için tasarlanan birimler, Demiryolu Mimarlığı'nı ortaya çıkarmıştır. İlk defa yolcu ulaşımına hizmet etmesi amacıyla 1829-1830 yılları arasında İngiltere'de inşa edilen Liverpool Crown Street İstasyonu, demiryolu mimarlık tarihi için önemli bir örnek durumundadır (Biltekin Coşkun, 2013). (Şekil 5)



Şekil 5. Crown Street İstasyonu (Biltekin Coşkun, 2013).

Demiryolu Mimarlığı kavramı öncelikle tren istasyon ve garların çevresinde meydana gelen yapılar bütününden oluşmaktadır. Türk Dil Kurumu'na göre Fransızca kökenli olan isimlerden 'istasyon' kelimesi, tren veya metro durağı olarak, 'gar' ise demiryolu kullanıcılarının ihtiyaçlarının kapsamlı olarak karşılandığı büyük tren istasyonu olarak açıklanmaktadır (Url-7). Bunun yanında Kösebay Erkan bu konu hakkında, trenlerin program gereği durabildiği yerleri "istasyon", bunların küçüklerini "durak", büyük

yolcu tesis ve donatılarını içeren yapıları ise “gar” olarak açıklamaktadır (Kösebay Erkan, 2007). Ayrıca genel olarak kullanılabilen ‘istasyon’ terimi, trenlerin durakladığı alanın tümünü de terminolojik olarak karşılamaktadır.

1825 yılında, Stockton – Darlington kentleri arasında ilk defa yolcu taşınması amacıyla inşa edilen demiryolu hattıyla birlikte, öncesinde daha ilkel koşullarda sadece yük taşıma ve depolama amacıyla inşa edilen demiryolu yapılarına farklı kapasite ve ihtiyaçlara yönelik yeni yapılar eklenmiştir. Yolcu binaları, lojmanlar, ambar yapıları, yatakhaneler, peronlar, odun ve su depoları gibi pek çok yapı ihtiyaç programlarına göre demiryolu yerleşkelerinde yer almıştır (Bora, 2012). Geniş bir kapsama sahip Demiryolu Mimarlığı sadece yolcu veya yük nakliyatları için inşa edilen yerleşkelerle sınırlı değildir. Gar ve istasyon yerleşkelerinin dışında bulunabilen Cer Atölyeleri, demiryolu personelinin ve yolcularının ihtiyaçları doğrultusunda inşa edilen ek hizmet yapıları ve endüstriyel amaçla inşa edilen demiryolu yapıları da bu kavram ile ilişkilidir. Bunların yanında demiryolları ile ulaşımda yaşanan gelişmeye paralel olarak değişen seyahat alışkanlıkları sonucu kentsel ölçekte oluşan bir takım yeni yapılar bu kavram ile bağlantılıdır. İstanbul Pera’da bulunan Tünel için, Fransız mühendis Eugène Henry Gavand tarafından tasarlanan otel ve doğrudan Rumeli Demiryolları’nın tamamlanmasıyla Orient Express ile Avrupa’dan İstanbul’a gelen yolcuların konaklaması amacıyla inşa edilen Pera Palas bu anlamda önemli birer örnek konumundadır (Yakartepe, Binan, 2011).

3.1. Demiryolu Yapıları

İstasyon ve garlar, demiryolu ulaşımında yük ve yolcu taşımacılığının düzenlemesinin ve ilgili hizmetin işletilmesinin sağlandığı alanlar olarak hizmet vermektedir. Bulunduğu konuma göre adlandırılan bu yapılar aynı şekilde kendi aralarında da farklı sınıf ve tipte de tasarlanmaktadır. Kösebay’a göre; ara, uç, kavşak, kesişme yeri ya da rıhtım istasyonu olarak beş başlıkla adlandırılırken, Amerikan Ulusal Yolcu Taşımacılığı Kurumu’na göre; rıhtım, merkez ve ara istasyonlar olmak üzere üç genel başlıkta tanımlanmaktadır (AMTRAK, 2013). Bu başlıkları konumuna göre düzenlenmiş alt başlıklar takip etmektedir. (Tablo 5)

Tablo 5. Amerikan Ulusal Yolcu Taşımacılığı Kurumu (AMTRAK)'na göre istasyonların sınıflandırılması

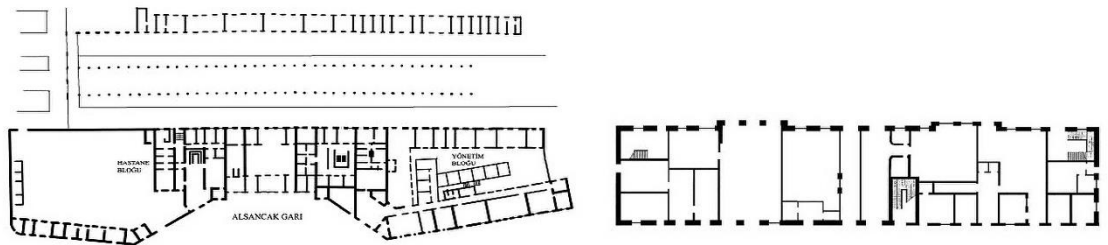
A. Rihtim İstasyonları (Anchor Stations)	1. Şehir Merkez İstasyonu (City Center) 2. Havaalanı / Liman İstasyonları (Airport/ Seaport)
B. Merkez İstasyonlar (Key Stations)	1. Kasaba Merkez İstasyonu (Town Center) 2. Bölgesel İstasyonlar (Regional Park and Ride)
C. Ara İstasyonlar (Intermediate Stations)	1. Semt İstasyonları (Neighborhood) 2. İş Merkezi İstasyonları (Employment Center) 3. Kamusal/Yeşil alan İstasyonları (Local Park and Ride) 4. Özel etkinlik istasyonları (Special Events Venue)

Kamusal bir iç mekan olarak istasyonlar, aynı zamanda fiziksel mekanlardır. Temel olarak, kullanıcıların ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla inşa edilen bu alanlar bazı parametrelerle ek fonksiyonları da bünyesinde barındırmaktadır (Kaplan, Öztürk, 2004). Yolcuların kullanımı için tasarlanan bu yapılar, kullanıcıların binaya giriş-çıkış yapmak, bisiklet, taksi veya toplu taşımaya erişim amacıyla kullandığı, yarı açık veya açık alandan oluşan 'giriş bölümü', bilet satışı, bekleme salonu, mağazalar, bagaj depolama alanı veya idari bölümlerin bulunduğu 'servis bölümü', yolcuların raylı sistem taşıtlarına iniş ve binışleri için kullandığı 'platform' bölümü ve tüm bu kısımlar arasında bağlantının sağlandığı 'geçiş alanları'ndan oluşmaktadır (The Swedish Transport Administration, 2018).

3.1.1. Anadolu'da Demiryolu Yapılarının Gelişimi

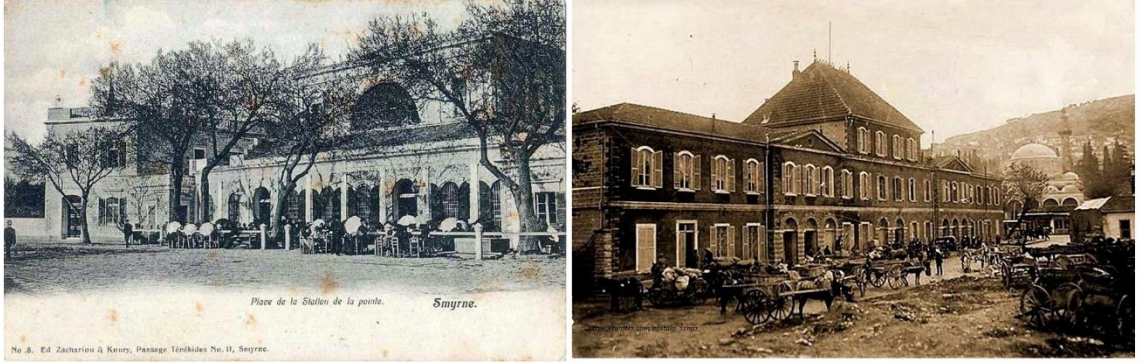
Demiryolu yapıları, istasyonların buldukları bölgenin geleneksel mimari dilinden yola çıkılarak inşa edildiği gibi, projeleri uygulayan ülkelerin kendi üsluplarıyla da tasarlanmıştır. Nitekim Türkiye topraklarında inşa edilen ilk istasyonlar da bu yaklaşımla inşa edilmiştir (Başar, Erdoğan, 2009).

Misak-ı Milli sınırlarında kalan topraklarda demiryolları, 1856 yılında İngilizler tarafından inşa edilmeye başlanmış, Fransızlar ve Almanlarla devam etmiştir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak da Osmanlı demiryolu mimarisi büyük ölçüde bu ülkelerin tasarımları doğrultusunda şekillenmiştir. Demiryolu mimarisinin Türkiye'de bulunan ilk örnekleri olan Alsancak ve Basmane İstasyonları İngilizler tarafından, İngiltere'de uygulanan istasyon mimarisinin daha sade bir yorumlaması olarak inşa edilmiştir. (Şekil 6 ve 7) İngilizlerin inşa ettiği yapılar ağırlıklı olarak, iki katlı ana kütle ve ona bağlı tek katlı yan kütle veya kütlelerden oluşurken; taş örtü ve düşük kemer kullanılmıştır. Bunun yanında ahşap taşıma elemanları üzerinde konumlanmış peronlar tasarlanmıştır (Şenyiğit, Erten, 2011). (Şekil 8 ve 9) Anadolu topraklarında İngiliz etkisinin azalmasının ardından Fransız etkisi görülmeye başlamıştır. Çoğunluğu tip proje olan Fransız yapılarında, Mehmet Başar ve Hacı Erdoğan'a göre Napolyon dönemini andıran unsurlarla tamamlanmış binalarda, cephe alınlığında yuvarlak tek penceresi bulunan ve simetri aksı iki kat yükseltilmiş, kesme taş kontrollü, kilit taşı, basık kemerli, dik çatılı, pencere kanatları çift camlı tasarımlar kullanılmıştır. Rumeli ve İstanbul- Bağdat demiryolu hatlarının inşasıyla sürece dahil olan Almanlar da tip projeler kullanmıştır. Ancak Haydarpaşa Garı hariç, diğer yapılar ülkenin ekonomik durumu nedeniyle dar bütçelerle inşa edilmiştir (Kösebay Erkan, 2013).



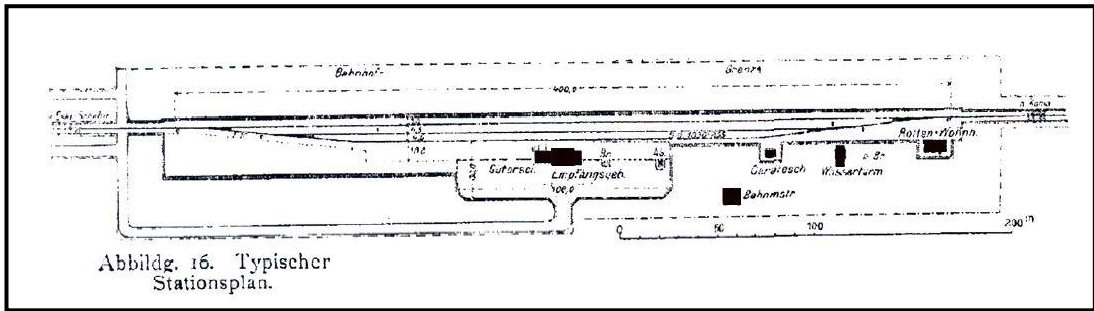
Şekil 6. ve 7. Alsancak Garı / Basmane Garı Zemin Kat Planı

(Başar, Erdoğan, 2009).



Şekil 8. ve 9. Alsancak Garı / Basmane Garı Giriş Cepheleri (Url-2 ve Url-3).

1889 yılında Almanlarla yapılan bir anlaşma ile inşasına başlanan Haydarpaşa–İzmit Demiryolu Hattı istasyon yerleşimlerinin, Deutsche Bauzeitung adlı derginin 1904 yılında yayımladığı bir çalışmasında tipik bir vaziyet planı paylaşmıştır. Buna göre istasyon yerleşiminin güney yönünde yolcu binası, diğer yönde ise lojman, su deposu ve kuyu yer almaktadır. İstasyon şefinin odası, diğer yapılara nazaran biraz daha geride konumlanmıştır. (Şekil 10) Meissner'in çalışmasından aktarılan tipik bir istasyon yerleşim planında ise yolcu binası ve depo merkezde gösterilmiş, kuyu, tuvalet ve işçi barakası bu yolcu binasının iki farklı yönünde çizilmiştir (Kösebay Erkan, 2007).

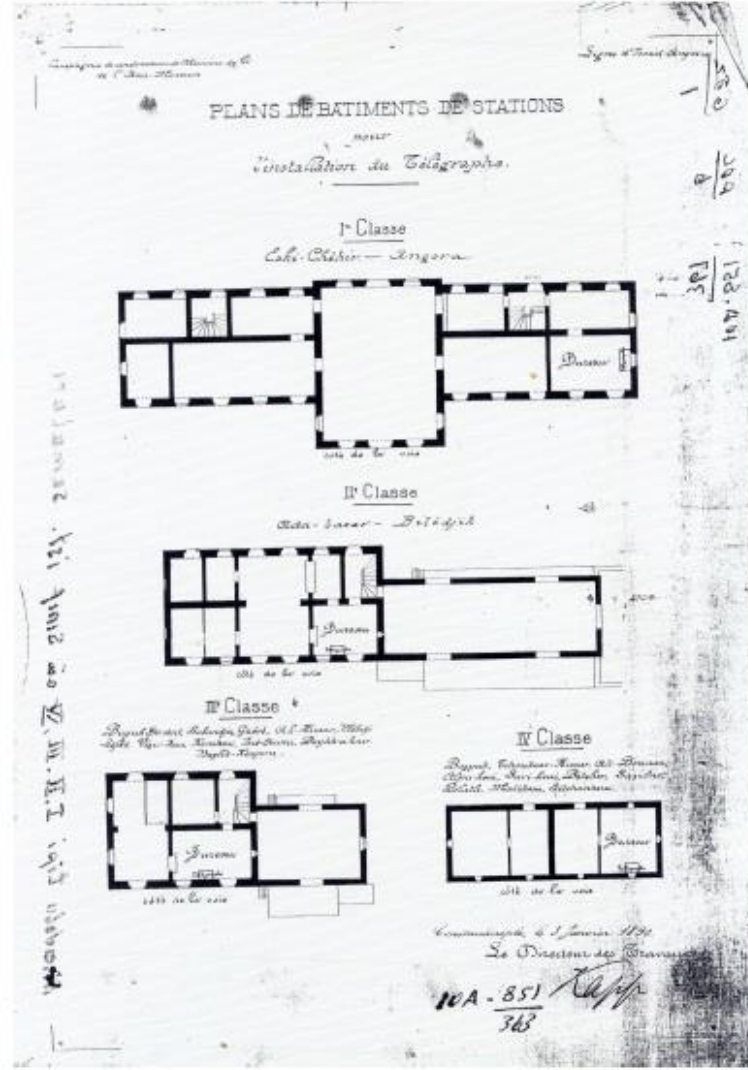


Şekil 10. Deutsche Bauzeitung'a göre Tipik istasyon yerleşim planı

(Kösebay Erkan, 2007).

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte demiryolları, Atatürk'ün verdiği önemle hızlı bir gelişme göstermiştir. Bununla bağlantılı olarak demiryolu mimarisi, yeni kurulan cumhuriyetin talepleri doğrultusunda biçimlenmeye başlamış, dönemin önemli mimarları tarafından çağının gerekliliklerine uygun ve özgün dile sahip yapılar inşa edilmiştir. I. Ulusal Mimarlık Dönemi olarak adlandırılan bu dönemde, Jasmund'un öğrencisi Kemaleddin Bey tarafından tasarlanan Edirne Karaağaç ve Ankara (eski) DDY İşletme Binaları, Mimar Ahmet Burhanettin Tamcı tarafından tasarlanan Ankara Gazipaşa İstasyon Binası, anıtsal niteliğe sahip önemli gar yapılarıdır. Yine bu dönemde inşa edilen Adana, Kayseri, Ankara, Eskişehir, Konya ve Adana gar binaları gibi yapılar, Osmanlı'nın geleneksel motiflerini taşısa da Batı tarzında inşa edilmiştir (Başar, Erdoğan, 2009). 1930'lu yıllara gelindiğinde Cumhuriyet anlayışını tam olarak yansıtamayan bu üslup, yerini uluslararası mimari anlayışın bir getirisi olan Modern Mimari Akım'a bırakmıştır. Sivas, Malatya, Diyarbakır gar yapıları bu tarzda inşa edilen örneklerdendir. 1937 yılında açılan Ankara Tren Garı bu dönemin önemli bir yapısıdır. 1930'ların sonlarına doğru yeni bir arayışa giren mimari anlayış II. Ulusal Mimarlık Akımı'nı oluşturmuştur. 1955 yılında açılan Eskişehir İstasyonu bu dönem yapılarından. 1950'lerde çeşitli nedenlerle ülke genelinde yavaşlayan demiryollarının gelişimiyle beraber mimari üretim de hız kesmiştir (Kösebay Erkan, 2013).

Türkiye topraklarında Alsancak ve Basmane İstasyonlarıyla başlayan demiryolu yerleşimleri, günümüze kadar olan süreç içerisinde pek çok farklı tip ve büyüklükte inşa edilmeye devam etmiştir. Sağlanan bütçe ve imkânların yanında; demiryolu yerleşiminin konumu, bağlı bulunduğu hat veya hatlar, kullanıcı grubu ve yoğunluğu gibi pek çok başlık, alınan kararlarda etkili olmuştur. Nitekim bu yapılar kendi içerisinde de zaman zaman birinci, ikinci ve üçüncü sınıf yolcu gruplarına göre tasarlanmış, sunulan hizmet de bulunduğu sınıfa göre belirlenmiştir. (Şekil 11) Demiryolu personelinin konaklaması ve çeşitli ihtiyaçlarının giderilmesi için inşa edilen ek yapılarda da hiyerarşik düzenleme yapılmıştır. İhtiyaca göre lojman, işçi barakası, yatakhane gibi farklı yapılar inşa edilmiştir (Şenyiğit, Erten, 2011).



Şekil 11. Anadolu Demiryolları'nda yolcu binaları sınıflandırması

(Kösebay Erkan, 2007).

Zaman içerisinde ulaşım araçlarıyla birlikte istasyon yapıları da çağın gerekliliklerine göre değişmiştir. Bazı örneklerde istasyonun konumu gereği mevcut yapılar yıkılarak tekrar inşa edilmiş veya mevcut yapılar üzerinde düzenlemeler yapılarak, alanın hizmet vermesi sağlanmıştır. 1891 yılında inşa edilen Eski Ankara Garı, cumhuriyetin ilanı ve Ankara'da yaşanan nüfus artışına paralel olarak yetersiz kalmış ve yapının yıkılarak, bulunduğu noktada yeni gar binasının yapımına karar verilmiştir. 1937 yılında Ankara'da açılan yeni gar binasının ise günümüzde YHT Projesiyle birlikte yetersiz kalmasıyla, 2016 yılında Ankara YHT Garı, tarihi yapının karşısında inşa edilmiştir (Zağnos Önder, 2018). Ankara'da yaşanan bu süreç, farklı istasyonlarda da benzer şekillerde gerçekleşmiştir.

3.2. Önemli Demiryolu Yapıları

İstasyon binaları inşa edildikleri noktada, eski kent kültürüne ait ibadethane, çeşme veya meydan gibi bir odak noktası oluşturarak mevcut kent dokusunun dışında yeni bir alan oluşmasını sağlamışlardır. Çeşitli merkez noktalara inşa edilen gar binaları bu anlamda önemli bir temsil unsuru olmaktadır. Farklı şehirlerde inşa edilen bu yapılar, döneminin politik anlayışlarını, mimari yaklaşımlarını ve mühendislik anlamında kullanılan teknikleri göstermektedir (Başar, Erdoğan 2009).

Demiryolu yerleşkeleri kentsel ölçekte, daha önce uygulanmamış bazı düzenlemelerin yapılmasına da, Tanyeli'ye göre Anadolu'da ilk defa modern, planlı bir kentin oluşmasına yönelik öncü örnekler olmuştur. Anadolu kentlerinde inşa edilen gar binalarına ulaşım için açılan, genellikle 'İstasyon Caddesi' olarak adlandırılan akslar, zamanla artarak kent planlarının oluşmasına katkı sağlamıştır. 1927 yılında açılan Kayseri Gari'nı kent ile bütünleşik hale getiren İstasyon Caddesi ve Atatürk Bulvarı bu anlamda somut bir örnek durumundadır (Sönmez, Selçuk 2018). Anadolu kentlerinde olduğu gibi Sanayi Devrimi'nin öncülleri Avrupa kentlerinde de inşa edilen gar yapıları, dönem özelliklerini güçlü bir mimari dil ile aktarmış, kent içerisinde yeni meydanlar oluşmasını sağlamışlardır. Bununla birlikte bağlı bulunduğu hat üzerinde bulunan insanların yaşam biçimlerinin değişmesinde, farklı, dinamik sosyal yaşam tarzlarının oluşmasına aracı olmuşlardır (Starmans, Verhoeff, Heuvel, 2014).

Ülkemizde farklı dönemlere ayrılan gar mimarlığı, ulusal ölçekte hakim mimari akımlardan beslenmiştir. Kösebay Erkan'ın çalışmasında belirttiği gibi Anadolu Demiryolları bünyesinde inşa edilen II. ve III. Sınıf istasyon binalarında uygulanan tip projelerin yanında I. Sınıf istasyon binalarında tip proje kullanılmamış, sonraki dönemlerde de büyük ölçüde gar binalarının özgün biçimlerde inşa edildiği gözlenmiştir.

3.2.1. Avrupa İstasyon Yapıları

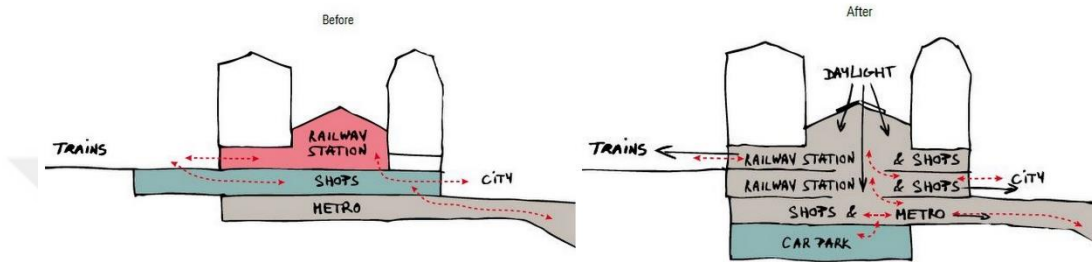
19. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin ortaya çıktığı Avrupa'da demiryolları önemli bir gelişme göstermiştir. Ticaret trafiği ve demir-çelik erişiminin kolaylığı bu yayılımı hızlandırırken kısa zamanda anıtsal demiryolu yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. İngiltere'nin ardından anakarada bulunan komşuları Fransa, Belçika, Almanya ve Hollanda'da da benzer niteliğe sahip yapılar inşa edilmiştir (Engin, 1993).

3.2.1.1. Gare Saint Lazare (Paris Saint-Lazare)

1837 yılında açılan Saint-Lazare, Fransa'da bulunan en eski tren istasyonudur. Açıldığı dönemde Paris Saint-Germain - Le Pecq hattının başlangıç istasyonu olarak kullanılmaktaydı. 1941 yılında üç peronla hizmet veren yapıya ikinci bir bina eklenmiştir. 1843'de Rouen ve Le Havre hattının da dahil olmasıyla yapı günümüzde bulunduğu alana doğru genişlemeye başlamıştır. Anıtsal istasyon yapısı, eski istasyon binasının 200 metre kadar güneyine mimar Alfred Armand ve mühendis Eugène Flachet tarafından 1842 – 1853 yılları arasında inşa edilmiştir. Klasik bir cephe tasarımına sahip binalar arasında oluşturulan cam kanopi, altında bulunan peronların üzerini kapatarak geniş bir galeri oluşmasını sağlamıştır. Bu çözümle terminal salonu ile peronlar ve bekleme salonu arasında bağlantı sağlanmıştır. 1885 yılında mimar Juste Lisch tarafından, mevcut istasyon binası ve eski istasyon binası arasında kalan kısımlar bütünleşik hale getirilmiştir. 1889 yılında istasyonu ve bağlı bulunan hatları işleten Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest adlı şirket tarafından istasyon bünyesinde Hôtel Terminus ismiyle bir otel kurulmuştur (AREP, DGLa, 2012).

XX. yüzyılda yaşanan gelişmelerle istasyon binasında tekrar bazı değişikliklerin yapılması gerekmiştir. 1905 yılında metronun inşa edilmesiyle, cephede açıklıklar oluşturulmuş ve yeni bir merdiven eklenmiştir. 1935 yılında istasyon içerisinde alışveriş alanları dahil edilmiş, 1972'de yürüyen merdivenler ve 1980 yılında platformların altından geçen bir alt geçit inşa edilmiştir. 1984 yılında yapının büyük bölümü tarihi eser olarak tescillenerek koruma altına alınmıştır. Son olarak binanın bağlı olduğu kurum tarafından alınan kararlar doğrultusunda 2009 - 2012 yılları

arasında yenilenen istasyon binasına bir alışveriş merkezi dahil edilmiş ve 2013 yılında giriş avlusunda bir renovasyon işlemi gerçekleştirilmiştir. (Şekil 12) Günümüzde Paris'in Gare du Nord'dan sonra en yoğun ikinci tren garı konumundaki, şehirde bulunan toplam altı tren garından birisi olan Saint Lazare, 27 ayrı platform üzerinden günde yaklaşık 1.600 tren ile kent içi ve şehirlerarası ulaşım hizmet vermektedir (AREP, DGLa, 2012).



Şekil 12. Gare Saint Lazare, yenileme öncesi ve sonrası (AREP, DGLa, 2012).

3.2.1.2. Amsterdam Merkez İstasyonu

1881-1889 yılları arasında mimar Pierre Cuypers tarafından tasarlanan tren istasyonu, A.L. van Gendt ile birlikte inşa edilmiş, sonraki tarihlerde Cuypers'in oğlu Jos (or Joseph) Cuypers tarafından postane binası ve IJ Nehri kıyısında bulunan, IJ binası olarak adlandırılan birimler eklenmiştir. 1897 yılında Pierre Cuypers, tasarladığı bu Neo – Gotik tarzdaki istasyon binası projesiyle kraliçe tarafından altın madalya ile ödüllendirilmiştir (Starmans, Verhoeff, Heuvel, 2014) (Url-8).

IJ Nehri kıyısında oluşturulan 'İstasyon Adası' olarak adlandırılan yapay adalar üzerinde, 9000 tahta kazık kullanılarak inşa edilen yapının çatısı Handyside&Co. Şirketi tarafından İngiltere'nin Derby kendinde dökme demirden imal edilmiştir. Zengin bir mimari tasarıma sahip binanın iç mekan dekorasyonu Avusturya kökenli ressam George Sturm tarafından yapılmıştır. Açıldığı tarihten itibaren farklı dönemlerde, çeşitli eklemelerle genişletilmeye devam eden yapı, günümüzde kültürel miras listesinde bulunmaktadır. Yapının orijinal tasarımında, her biri 4.5 m

genişliğinde olmak üzere bir yan platform, iki ada platformu ve üç yolcu tüneli bulunmaktaydı. Bu tasarım planı ile günde yaklaşık 40 trenin alanı kullanması planlanmaktaydı. Günümüzde istasyonda hizmet veren 6 yan platform ve dört ada platformu 1924 yılında yapılan çalışmayla eklenmiştir. Aynı projede istasyona hizmet veren bazı geçişler eklenmiştir. İstasyonda gerçekleştirilen yenileme çalışmaları kapsamında yolcu platformları 650 m uzunluğuna kadar ulaşmış, terminal binası ile peronlar arasında sirkülasyonun sağlandığı geçit uzunluğunda büyük bir değişiklik yapılmamıştır. 1924 yılında eklenen birimlerden sonra artan kapasitenin ihtiyaçlarını karşılamak ve yolculara daha iyi bir hizmet sunabilmek için 1980’li yıllarda peronların altından geçen tünel genişletilmiş, 2004 yılında istasyonun altından yeni bir hat eklenmiş, nehir tarafında yeni bir otobüs peronu ve giriş kapısı istasyona dahil edilmiştir. (Şekil 13) Son olarak 2015 ve 2017 yıllarında yapılan yenileme çalışmalarıyla restoranlar, mağazalar, bisiklet ve yaya tünelleri ile sirkülasyonu kolaylaştıracak yeni merdivenler inşa edilmiştir (Url-9).



Şekil 13. Amsterdam Merkez İstasyonu (Url-9).

2014 yılı itibariyle günlük ortalama 185.000 yolcu bu istasyonu kullanmaktadır. Saatte yaklaşık 34 yolcu treni, 10 ayrı platform üzerinden istasyonu kullanırken, bu platformlardan bağımsız olan iki hat üzerinden yük trenlerinin transit geçişi sağlanmaktadır. Günümüzde Hollanda'nın en işlek ikinci tren istasyonu konumundadır (Starmans, Verhoeff, Heuvel, 2014).

3.2.2. Osmanlı Dönemi İstasyon Yapıları

Anadolu topraklarında hizmet vermeye başlayan ilk demiryolu ağı olma özelliğini taşıyan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarıyla birlikte İngiliz ve Fransızlar tarafından inşa edilen Alsancak ve Basmane garları, yine Anadolu topraklarında inşa edilen ilk demiryolu yolcu binalarıdır (Akyüz Levi, 2009). Osmanlı toprakları Anadolu coğrafyasında, Batı Anadolu'da başlayan demiryolu mimarlığının gelişim süreci, Osmanlı Devleti sınırlarında inşa edilen yeni istasyonlarda devam etmiştir. Süreci takiben Bursa-Mudanya hattı, Rumeli ve Anadolu Demiryolları ile farklı özelliklere sahip yeni istasyon yapıları inşa edilmiştir.

19. yüzyılda Osmanlı Devleti sınırlarında inşa edilmeye başlanan hatların farklı dönemlerde ve farklı yatırımcılar tarafından inşa edilmesiyle, ayrıca sonraki dönemlerde gerçekleştirilen eklemelerle, demiryolu yapılarında da dil birliğine ulaşmak güçleşmiştir. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından 1889 yılında hazırlanan bir belgeye göre dört sınıfta hazırlanan istasyon yapıları gösterilmiştir (Kösebay Erkan, 2007). İstasyon binaları, buldukları yerleşimlerin ihtiyaçlarına göre özgün veya tip proje olarak inşa edilmiştir. İnşa edildiği dönemin tarihsel sürecini, siyasi, kültürel, dini ve ekonomik yönleriyle etkileyen demiryolu binaları, aynı zamanda tüm bu süreci görsel bir unsur olarak kent içerisinde göstermektedir (Başar, Erdoğan 2009). Bu anlamda gar yapıları, gerek demiryolu mimarlığı, gerekse bulunduğu kent içerisindeki konumuyla sembol niteliği taşımaktadır. Aynı dönemde inşa edilen Sirkeci ve Haydarpaşa garları, Osmanlı Dönemi demiryolu mimarlığında önemli birer temsil konumundadır.

3.2.2.1. Sirkeci Garı

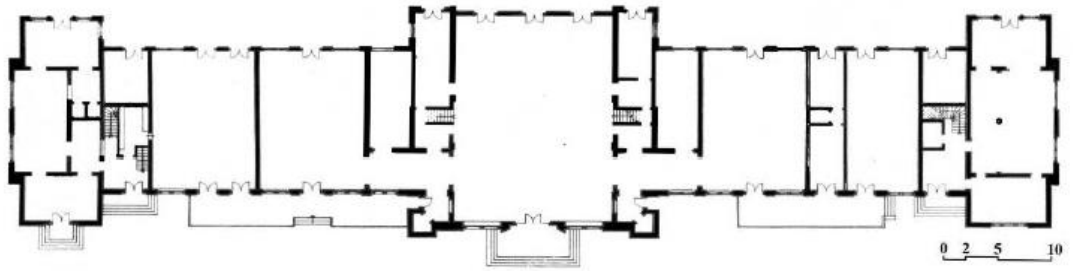
1855 yılında Osmanlı Devleti'nin talebi doğrultusunda İstanbul'u Avrupa şehirlerine bağlayacak demiryolu hattı için proje hazırlanması istenmiştir. 1856 yılında Mr. Labro ile gelen teklif başlangıçta onaylansa da bir süre sonra iptal edilmiştir. Bu durumu takiben farklı girişimcilere verilen imtiyazlara rağmen çeşitli nedenlerle inşa sürecine geçilememiştir. Dördüncü kez 17 Nisan 1869'da Baron Hirsch'e verilen imtiyazla

nihayet İstanbul – Belgrad arasında planlanan hat etaplar halinde inşa edilmeye başlamıştır. İlk çalışma, hattın başlangıç noktası kabul edilen Yedikule’den başlayarak Küçükçekmece yönünde devam etmiştir. Ancak hattın başlangıç istasyonunun kent merkezine uzaklığı dolayısıyla, bu ilk istasyonunun Sirkeci’de olmasına karar verilmiştir. Yabancı bir firma tarafından inşa edilen bu hattın, saray arazisinden geçmesi başta olmak üzere, bazı nedenlerle uzatılmaması gündeme gelse de Sultan Abdülaziz’in kararıyla 21 Temmuz 1872 hattın açılışı yapılmıştır (Kösebay Erkan, 2007).

1872 yılında hat Sirkeci’den çalışmaya başladığında iki ahşap birim istasyon yapısı olarak kullanılmıştır. Bu tarihlerde Baron Hirsch, Sirkeci istasyonu için gar binası önerisi hazırlamış olsa da ancak 1888 yılında Alman Mimar August Jashmund’un projesi inşa edilmeye başlanmıştır. Dönemin ekonomik şartları sebebiyle gar, ahşap barakaların bulunduğu alanda tek katlı olarak inşa edilir ve 3 Mayıs 1890’da tamamlanır. (Şekil 14 ve 15) Alman yapılarında bulunan katı-simetrik duruşun hissedildiği yapı tamamlandığında Oryantalist tarzı Batı diliyle yorumlayan bir görünüme sahip olmuştur (Özkan Altınöz, 2014).



Şekil 14. Sirkeci Garı Giriş Cephesi (Başar, Erdoğan, 2009).



Şekil 15. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı (Başar, Erdoğan, 2009).

İstanbul'un Batı'ya açılan kapısı olarak görülen gar binası, karma mimari diliyle inşa edildiği dönemde pek çok gar ve istasyon yapısına esin kaynağı olmuştur. Edirne'de bulunan ve Jasmund'un öğrencisi Mimar Kemaleddin Bey tarafından neoklasik üslupta tasarlanan Karaağaç Tren İstasyonu bu yapılara önemli bir örnektir. Sirkeci Garı, giriş alanı itibariyle simetrik ve dikdörtgen planlı olup, giriş aksının doğu-batı yönlerinde birer adet kuleye sahiptir. Sivri nal kemerli ikiz pencerelerle birlikte Gotik tarzda gül pencereler de kullanılmıştır (Başar, Erdoğan, 2009). Yapının mimari dilinin yanında yapı malzemelerinde de Doğulu – Batılı tercihler söz konusudur. 1871 yılında inşa edilen Çırağan Sarayı, 1876 yılında inşa edilen Beylerbeyi Sarayı gibi dönemin bazı önemli yapılarında hissedilen Oryantalist etkinin şekillendiği en önemli örneklerden birisi Sirkeci Gar binası olmuştur (Özkan Altınöz, 2014).

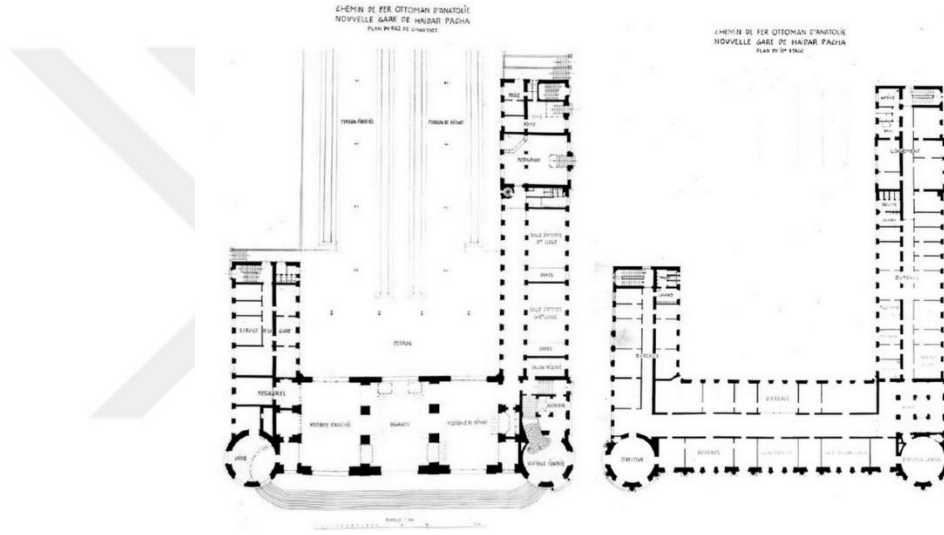
3.2.2.2. Haydarpaşa Garı

1867 yılında Sultan Abdülaziz'in gerçekleştirdiği Fransa Gezisi sırasında ziyaret ettiği Paris Sanayi Sergisi, Osmanlı Demiryolları'nın gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Sultan, katıldığı sergide edindiği izlenimlerle İstanbul'a döndüğünde demiryolları yatırımlarına öncelik tanımış, konuyla ilgili olarak imtiyazlar verilmesini sağlasa da, verilen imtiyazların ardından kısa zamanda milli bir demiryolu inşasına başlanmasına karar vermiştir. Bu doğrultuda planlanan Haydarpaşa-İzmit hattının yerli imkânlarla inşa edilmesi fikri ortaya çıkmıştır. Nitekim 1873 yılında Sultan tarafından görevlendirilen Alman Mühendis Wilhelm Von Pressel bu hat için bir proje hazırlamıştır ve Haydarpaşa bu projede başlangıç noktası olarak kabul edilmiştir (Binark, 2007).

1873 yılında İstanbul-İzmit Demiryolu Hattı'nın açılışından önce Osmanlı Ordusu'nun Anadolu seferlerinde toplandığı, saray atlarının otlatıldığı ve aynı zamanda geniş bir mesire alanı görevi gören günümüz Haydarpaşa Garı bölgesi bu projeye birlikte köklü bir değişim yaşamıştır. Bu süreçte ilk inşa edilen yapılar, Haydarpaşa Koyu'nda konumlanan iskele ve demiryolu hattının ilk istasyon binası olan iki katlı ahşap yapıdır. Takip eden süreçte, Anadolu-Bağdat Demiryolu ve Hicaz Demiryolu gibi önemli projelerin inşa edilmesinin yanında artan demiryolu taşımacılığı kullanımı nedeniyle kapasitesi yetmeyen istasyon binası yerine II.

Abdülhamid Dönemi'nde yeni bir gar binası yapılması kararlaştırılmıştır (Uzunoğlu,2018).

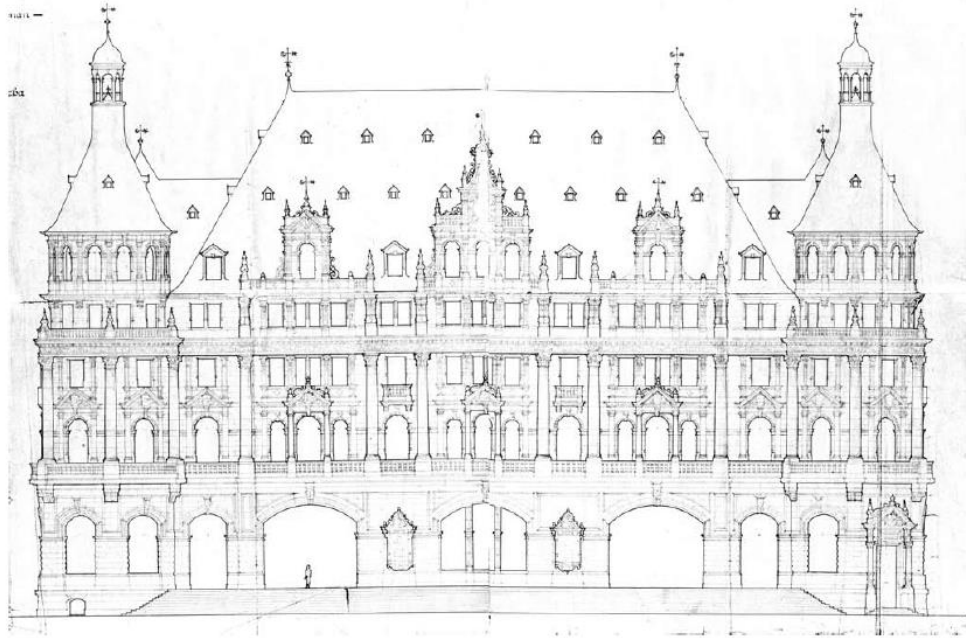
1903 yılında dönemin önde gelen demiryolu ve liman inşa şirketlerinden olan Philipp Holzmann tarafından tamamlanan liman projesi ile alanın kullanım yoğunluğu daha fazla artmıştır. Bu durumu takiben 1906 yılında, aynı şirket tarafından Hellmuth Cuno ve Otto Ritter'in tasarladığı gar yapısının inşasına başlanmıştır. (Şekil 16) Gar binası 19 Ağustos 1908'te Sultan Reşad tarafından açılrsa da, 1909 yılında yeni bir tören yapılarak tüm bölümleri açılmıştır. 1939 yılına kadar eski ve yeni gar binaları kullanılmaya devam etmiştir (Kösebay Erkan, 2013).



Şekil 16. Haydarpaşa Garı Zemin ve Birinci Kat Planları, 1909 (Kösebay Erkan, 2013).

İnşa edilen yeni gar binası, Almanların demiryollarına verdiği önemi vurgulaması, Anadolu Demiryolları'nın başlangıç noktası olması ve padişahın talepleri üzerine dönemine göre ileri teknik ve donanımla tasarlanmıştır. Depreme karşı dayanıklı olması amacıyla özel teknikler uygulanmış, denize çakılan kazıklarla oluşturulan temel üzerine yapı oturtulmuştur. Gösterişli bir tasarıma sahip yapıda Neo-Rönesans, Barok ve Gotik üsluplar kullanılmıştır. Dış cephede kulelerle desteklenen ihtişamlı görünüme karşın, 'U' biçimli iç avluda sade bir tasarım uygulanmıştır (Binark, 2007). İç mekana yönelik olarak Yonca Kösebay Erkan tarafından oluşturulan, yapının orijinal planları üzerinden Philipp Holzmann tarafından oluşturulan bir belgede ,

'yapının zemin ve I. katları işlevleriyle gösterilmiştir. Buna göre, zemin katta kuleler arasındaki bölüm yolcu hizmetlerine ayrılmıştır. Merdivenlerle ulaşılan platformdan iki giriş ile bu hale geçilir. Kuzey yönündeki kapı, gelen yolculara (vestibule d'arrivée), güney tarafındaki giden yolculara (vestibule de départ) ayrılmıştır. Ortadaki alan ise erişim denetimli, emanet eşya/yüklük bölümüdür (bagage). Fotoğraflarda bu bagaj alanının ahşap bir platform ile yükseltildiği gözlenir. Gidiş bölümünün bir kenarında bilet gişesi bulunur. Yolcu hizmetlerinin verildiği holden perona ulaşılır. Kuzeydeki kule vezne (caise) görevi görmekte, kısa kol gar hizmetlerine ait mekanlardan oluşmakta, en ucunda ise perondan kullanılabilen tuvaletler yer almaktadır.' Şeklinde bilgi verilmektedir. (Şekil 17) Yazının devamında güney kulesinin ana giriş holü olarak tasarlandığı, buradan üst katlara çıkış imkanı bulunduğu belirtilmektedir. Ayrıca yapının uzun koridorunun bulunduğu bölümde I. ,II. Ve III. Sınıf yolculara ayrılan bekleme salonları, koridorun son bölümlerine doğru da postane, restoran ve polis biriminin bulunduğu aktarılmaktadır (Kösebay Erkan, 2013:106).



Şekil 17. Haydarpaşa Garı ana cephesi, 1906 (Kösebay Erkan, 2013).

3.2.3. Cumhuriyet Dönemi İstasyon Yapıları

1924 yılında kabul edilen Anadolu Demiryollarının Mübayaasının ve Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifesine Dair Kanun ile demiryolu hatlarının inşasının ve işletmesinin millileştirilmesinin ardından, Türkiye topraklarında bulunan demiryolu hatlarının homojen şekilde yayılmasını öngören güzergahlar belirlenmiştir. Ankara'nın doğusunda kalan bölgelerde inşa edilen bu hatlarla birlikte yeni demiryolu yapıları da tasarlanmıştır (TMMOB, 2006). Benzer biçimde artan nüfus ve kullanım yoğunluğuyla birlikte Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen bazı istasyon yapıları yetersiz kalmış, Cumhuriyet Dönemi'nde, devletin modern, yenilikçi imajına uygun yeni yapılar inşa edilmiştir. (Tablo C.1.)

1924 yılında itibaren 1. ve 2. Kalkınma planları doğrultusunda; 1926 yılında Ankara Gazi ve Samsun, 1927 yılında Amasya ve Kayseri, 1930 yılında Sivas, 1931 yılında Çankırı ve Malatya, 1932 yılında Karabük, 1933 yılında Niğde, 1934 yılında Elazığ, 1935 yılında Diyarbakır, 1936 yılında Burdur, Çatalağzı ve Isparta, 1937 yılında Ankara, Divriği, Erzurum, Etimesgut ve Zonguldak, 1938 yılında Erzincan, 1939 yılında Aliçetinkaya ve 1940 yılında Batman ve Ülkü garları hizmet vermeye başlamıştır (TCDD, 2018).

3.2.3.1. Ankara Garı

1871 yılında inşasına başlanan İstanbul-Bağdat Demiryolu Hattı kapsamında, 1889 yılında Osmanlı Devleti ve Deutche Bank arasında yapılan anlaşma ile İzmit-Ankara etabının yapımı başlamış, 27 Kasım 1892 tarihinde Ankara'ya demiryolu ulaşımı sağlanmıştır. Hat kullanıma açıldığı tarihte hizmete başlayan ve 1891 yılında inşasına başlanan eski Ankara Garı tipik bir gar binası olacak şekilde tasarlanmıştır. (Şekil 18) Dikdörtgen planlı olup, simetrik bir şemaya sahip yapının alt kat pencereleri kemerli tasarlanırken, üst kat pencereleri dikdörtgen biçimde yapılmıştır. Yalın bir dile sahip yapı aynı zamanda Eskişehir'de inşa edilen ilk gar binası ile aynı özelliklere sahiptir (Başar, Erdoğan, 2009).



Şekil 18. Eski Ankara Garı Giriş Cephesi, 1910 (Url-4).

Atatürk'ün Milli Mücadele yıllarından itibaren önemli bir konum olarak gördüğü, kurduğu Temsil Heyeti'nin de merkezi olarak açıkladığı kentin 1923 yılında başkent ilan edilmesiyle beraber hızlı bir gelişme yaşanmıştır. Artan nüfusla birlikte, konut, ticaret ve endüstri alanları da hızla genişlemeye başlamıştır. Nitekim 1924 yılında Ankara-Sivas hattının da yapılmasıyla kentin giriş kapısı olarak adlandırılan gar binasının kapasitesi zamanla oluşan yolcu yoğunluğunu karşılayamaz duruma gelmiştir (Biltekin Coşkun, 2013). Bu nedenlerin doğal bir sonucu olarak eski gar yapısının, genç, modern ve dinamik Türkiye Cumhuriyeti'nin yenilikçi ilkelerine uymaması, halkın kullanımında yetersiz ve bakımsız kaldığı gerekçesiyle dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın önerisiyle, Kasım 1934'de yeni bir gar binası yapılmasına karar verilir. 'Ulusçuluk' kavramına uygun olarak, yeni gar binasının bir Türk mimar tarafından yapılmasına karar veren bakanlık, bir süre sonra Şekip Sabri Akalın'a bu görevi verir. 1935 yılında avan projeyi teslim eden Akalın, gar yapılarının Avrupa'daki örneklerini incelemek üzere yurtdışına gönderilir. Aynı yılın sonlarına doğru ihale edilen projenin yapımına başlanır (Zağnos Önder, 2018).

Mimar Şekip Sabri Akalın'ın projesi, Jansen Planı kapsamında Almanya'dan davet edilen Profesör Blum ile yapılan görüşmeler sonrasında, eski gar binasının bulunduğu alana inşa edilmeye başlanır. Akalın'ın, 1930'larda Almanya'da yayılmaya başlayan 'Bauhaus Ekolü' çizgilerinin önemli oranda hissedildiği yapı 2 Eylül 1937 tarihinde tamamlanır ve gerçekleşen törenle 30 Ekim 1937'de açılır. Kuzeybatı-güneydoğu

yönünde demiryolu hattına paralel olarak inşa edilen yapı, uzun yatay külesiyle simetrik olarak tasarlanmıştır. Toplam 150 metre uzunluğa sahip yapının merkezinde bulunan ve geniş cam cephelerle aydınlanan ferah salonun tavan yüksekliği 12 metre olup, ön cephede sütun dizisi kullanılmıştır. Giriş salonunun yanlarında bekleme salonları ve bilet gişeleri bulunmaktadır. Üst kat lojman olarak tasarlanırken, yapının kanatlarında kalan alanlara berber, postane, lokanta ve Gar Müdürlüğüne ait bölümler yerleştirilmiştir. Bu bölümlere ek olarak daha sonraları ikinci bir kat ilave edilen gar gazinosu yapının kuzeybatı yönünde inşa edilmiştir. Avrupalı örneklerinde gördüğümüz 32 metre yükseklikteki saat kulesi gazino yapısının meydana bakan yönünde bulunmaktadır (TMMOB, 2006). (Şekil 19)



Şekil 19. Ankara Garı Genel Görünüş, 1940'lar (Url-5).

3.2.3.2. Kayseri Garı

1923 yılında cumhuriyetin ilanı ile demiryolu politikalarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Atatürk, gelişmesi için özen gösterdiği demiryollarının sadece ulaşım sistemi olarak değil, Anadolu kentlerinin ulusal yapının bir parçası olmasının, ayrıca cumhuriyetin başarısını gösteren bir değer haline gelmesini hedeflemiştir. Nitekim 1937 yılında demiryollarıyla ilgili TBMM'de gerçekleştireceği bir konuşmasında *'Demiryolları bir ülkeyi medeniyet ve refah ışıklarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir.*

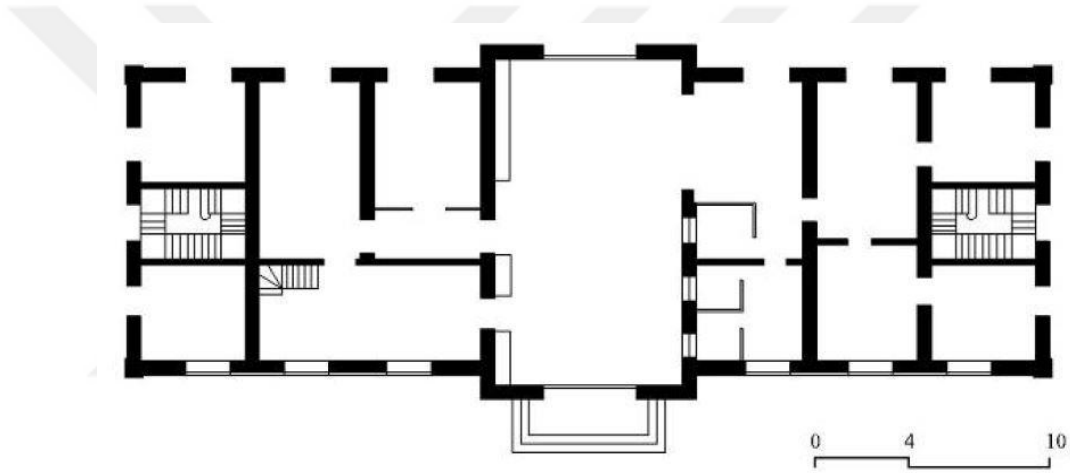
Cumhuriyetin ilk senelerinden beri dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaatı siyaseti, hedeflerine ulaşmak için durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır.’ Sözleriyle gerçekleşen demiryolu yatırımlarına değinecektir (TCDD, 2015:3). Erken Cumhuriyet dönemi politikaları tatbik edilirken 1924 yılı itibariyle Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır hatlarının inşasına başlanmıştır. Uygulanan bu politika ile Ankara-Sivas Demiryolu hattı bünyesinde,380 km’lik Ankara-Kayseri hattı, cumhuriyet döneminin ilk demiryolu hattı olarak 1927 yılında tamamlanmıştır (Avcı, 2014).

Fransız bir şirket tarafından, bazı bölümleri yerli imkânlarla inşa edilen Ankara-Kayseri hattı 29 Mayıs 1927 tarihinde kullanılmaya başlanmıştır. Hattın Kayseri’ye ulaşmasının ardından inşasına başlanan gar binasının açılış tarihi için kesin bir bilgi olmamakla birlikte 1930’ların başında açıldığı düşünülmektedir. (Şekil 20) Farklı kaynaklardan yapılan araştırmalarda açılış tarihi 1927 ile 1933 yılları arasında değişmektedir. Aynı biçimde yapının mimarı hakkında da bir belirsizlik söz konusuyken, I. Ulusal Mimari Akımının önemli bir temsilcisi olan yapının, 1927 yılında vefat eden Mimar Kemaleddin’in öğrencilerinden birisi tarafından tasarlandığı düşünülmektedir. Söz konusu yapı inşa edilirken döneminin ileri yapım teknikleri kullanılmış, kentteki Erken Cumhuriyet Dönemi’nin ilk modern yapılarından birisi olarak tamamlanmıştır (Sönmez, Selçuk, 2018).



Şekil 20. Kayseri Garı Giriş Cephesi, Günümüz (Url-6).

Kayseri Garı, plan şeması itibariyle döneminin çoğu gar yapısında gördüğümüz üzere simetrik ve dikdörtgen planlı olup, merkezde bulunan giriş holü yükseltilerek kanatlardan ayrılmış, bu salonunun çatısında dik, kırma çatı kullanılmıştır. (Şekil 21) Mermerin kullanıldığı giriş holünde Osmanlı dekoratif öğeleri de bulunmaktadır. Kuzeydoğu-güneybatı yönünde, demiryoluna paralel inşa edilen yapının köşe bölümlerinden üst katta bulunan lojmanlara çıkılmaktadır. Pencereleler, Eski Ankara Garı'na benzer şekilde, giriş kat pencereleri yuvarlak kemerli, üst kat pencereleri dikdörtgen biçimde tasarlanmıştır. Ankara'daki yapıdan farklı olarak alt katta bulunan pencereler, üst kata nazaran geniş ve yüksek yapılmıştır. Bunun yanında pencerelerde çift cam kullanılmış ve geniş denizlikler tasarlanmıştır (Başar, Erdoğan, 2009). Gar binası, 2018 yılı itibariyle yenileme çalışmaları nedeniyle hizmet vermemektedir.



Şekil 21. Kayseri Gar Zemin Kat Planı (Başar, Erdoğan, 2009).

4. HALKALI-KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI VE İSTASYON YAPILARI

TCDD bünyesinde, Trakya Bölgesel Tren Hatları olarak İstanbul-Edirne arasında karşılıklı hizmet veren Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının temelleri 1970 yılında Osmanlı Devleti tarafından Baron Hirsch'in şirketine inşa ettirilen Rumeli Demiryolları'na dayanmaktadır. Hat, üzerinde yapılan değişikliklerle günümüzde kullanılan güzergahına ulaşmıştır.

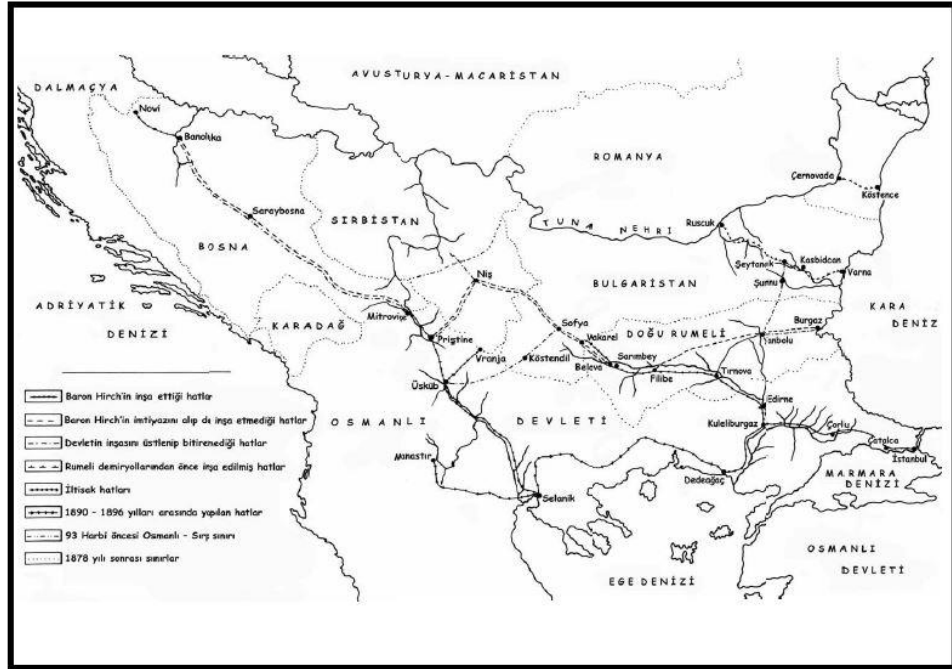
4.1. Rumeli Demiryolları

1853–1856 yılları arasında yaşanan Kırım Savaşı sonucunda imzalanan Paris Antlaşması ile Osmanlı, modern Avrupa devletlerinden birisi kabul edilmiştir. Sultan Abdülmecit ile beraber yönetimde bulunan Mustafa Reşit, Ali ve Fuat Paşalar bu fikrin özellikle siyasi alanda güçlenmesini arzu etmekteydiler. Bu nedenle Osmanlı Devleti ve Avrupalı devletler arasında güçlü bir ulaşım ağının inşa edilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte aynı dönemde Balkan milletleri arasında huzursuzluklar yaşanmaya ve ayaklanmalar çıkmaya başlamış, Osmanlı Devleti bu olaylara karşı bölgede kontrolü sağlamakta zorluklar yaşamıştır. Batılı ülkelerin de etkisiyle artan olaylara daha hızlı müdahale etmek durumunda kalan Osmanlı için demiryolları bir çözüm olarak kabul edilmekteydi. Nitekim sadece askeri yönüyle değil, inşa edilecek bir demiryolu hattı ile, bölgede sanayi ve ticari anlamda da bir hareket sağlanması söz konusuydu. Bu nedenle 1855 yılı Ekim ayında İstanbul – Belgrad arasında bir demiryolu hattı inşa etmek istediklerini, söz konusu hat için sermaye ve yeterlilik anlamında uygun bir yatırımcı aradıklarını basın açıklaması ile bildirmişlerdir(Engin,1993).

Aralık 1856'da İngiliz Parlamenter Labro, İstanbul – Belgrad arasında inşa edilecek demiryolu hattı için yapılan açıklamaya takiben İstanbul ile iletişime geçmiş, hazırladığı teklifi sunmuştur. Nitekim 1857 yılında sözleşme imzalanırsa da aynı yıl içerisinde çeşitli nedenlerle hükümet tarafından sözleşme iptal edilmiştir. Yaşanan bu olayı takiben Osmanlı Hükümeti aynı şekilde 1860 ve 1868 yıllarında farklı yatırımcılarla iki ayrı sözleşme imzaladıysa da bir neticeye varılamamıştır (Engin,1993). Osmanlı'yı Avrupa devletlerine bağlamakta kararlı olan Abdülaziz tarafından Nafia Nazırı Davut Paşa, 1868 yılında konuyla ilgili olarak görüşmeler yapmak üzere görevlendirilerek Avrupa'ya gönderilmiştir. Farklı ülkelerde görüşmeler yapan Davut Paşa, Abdülaziz'in onayıyla 1869 yılında Belçika bankerlerinden Baron de Hirsch ile anlaşma yapmıştır. Bu anlaşmaya göre 2000 km'lik hattın yapımı için 99 yıllık imtiyaz ve kilometre başına 22000 Frank garanti verilmiş, ancak ilerleyen süreç içerisinde bazı bölümlerde değişiklikler yapılmıştır (Yıldırım, 2002).

1870 yılında, “Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d’Europe” [Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi] adıyla, bir Fransız şirketi olarak Paris’de kurulan Rumeli Demiryolları 1878 yılına kadar Baron Hirsch tarafından işletilmiştir. Şirket daha sonra merkezini Viyana’ya taşıyarak “Şark Demiryolları” adını almış, 1889 yılında da Almanlara devredilmiştir (Kösebay Erkan,2011).

1870 yılında, Yedikule – Küçükçekmece, İnos- Edirne ve Edirne – Filibe – Sarımbey hatlarının haritaları hazırlanmıştır. İlk olarak 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule ve Küçükçekmece arasında inşaat çalışmaları başlamıştır. Bu gelişmeyi takiben Sofya üzerinden Niş’e, Selanik’ten de Avusturya sınırında bulunan Novi’ye kadar olan güzergâhlar hazırlanmış ve hükümet tarafından onaylanmıştır. (Şekil 22)8 Kasım 1870 tarihinde İstanbul-Edirne ve 11 Ocak 1871 tarihinde Filibe-Burgaz hattının güzergâhı onaylanmıştır. (Engin,1993). 1924 yılında yayımlanan bir kaynağa göre İstanbul – Silivingrad arasında bulunan istasyonlar; Sirkeci, Kumkapı, Yedikule, Makriköy (Bakırköy), Ayastefanos (Yeşilköy), Küçükçekmece, Ispartakule, Hadımköy, Çatalca, Kabakça, Sinekli, Çerkesköy, Çorlu, Muratlı, Seyidler, Lüleburgaz, (Babaeski) Alpullu, Mandra, Pavliköy, Uzunköprü, Kuleliburgaz, Uğurlu, Nea Orsetya, Edirne, Mustafapaşa, Silivingrad olarak verilmiştir (Kösebay Erkan,2011).



Şekil 22. Rumeli de tasarlanan, yapılan ve yapılmayan hatların genel durumu (Engin,1993; Kösebay Erkan, 2007).

İnşasına ilk başlanan kısım olma özelliğini taşıyan Yedikule-Küçükçekmece Demiryolu 4 Ocak 1871 tarihinde açılmıştır. Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece arasında çalışan hat büyük ilgi görse de kısa süre içerisinde bazı şikâyetler almıştır. Öncelikli sorun, hattın başlangıç istasyonu olan Yedikule'nin merkeze olan uzaklığı olmuştur. Bir diğer problem ise Yeşilköy ve Küçükçekmece istasyonlarına uzanan yolların yetersizliği olarak bildirilmiştir. Gelen şikâyetler üzerine büyük tartışmalar sonucu padişahın onayı ile ilk istasyon Sirkeci'ye kadar uzatılmış, diğer istasyonlara uzanan yollar yenilenmiştir (Engin,1993).

1872 yılı Haziran ayında 149 kilometrelik Edirne-Dedeağaç, 102 kilometrelik Banaluka-Avusturya sınır hatları ve Selanik-Üsküp hattının 100 kilometrelik bölümü hizmete açılmıştır. 17 Haziran 1873'te İstanbul-Edirne-Sarımbey-Belova, 1875 yılında da Üsküp-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu hatları tamamlanmıştır. (Tablo 6) Baron Hirsch'in aldığı imtiyazlar üzerinden yaptığı usulsüzlükler ve devlet adamlarına verdiği rüşvetler nedeniyle Osmanlı Devleti süreç içerisinde ciddi sorunlar yaşamış, Osmanlı Bankası ve Comptoir d'Escompte şirketinin kurduğu Rumeli Demiryolları Hutut-ı İltisakıyyesi İnşaat Şirketi tarafından bağlantı hatları inşa edilmiştir. Daha sonra 46 km'lik Belova – Vakarel hattının ve 85 km'lik Üsküp-İvronya hatlarının da tamamlanmasıyla nihayet 12 Ağustos 1888 tarihinde ilk tren Şark Ekspresi, Sirkeci'den Viyana'ya hareket etmiştir (Engin,1993).

Baron Hirsch'in şirketi tarafından çalıştırılmaya başlanan hat zamanla farklı şirketler tarafından işletildikten sonra 25 Aralık 1936 millileştirilerek TCDD'ye bağlı olarak hizmet vermeye başlamış, ardından hattın verimin artırılması amacıyla bazı fiziki değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler sadece demiryolu güzergahı ile sınırlı kalmayarak mevcut yerleşkeler üzerinde de uygulanmıştır. Bazı eklemeler yapıldığı gibi, gerekli görülmesi sonucu bazı yapılar yenilenmiş veya çeşitli nedenlerle günümüze ulaşamamıştır. Vahdettin Engin'in 1993 yılında hazırladığı kaynakta, BOA'dan almış olduğu verilere göre, açıldığı dönemde 319 km olan hattın günümüz uzunluğu TCDD verilerine göre 289 km'ye kadar azaltılmıştır (Engin,1993).

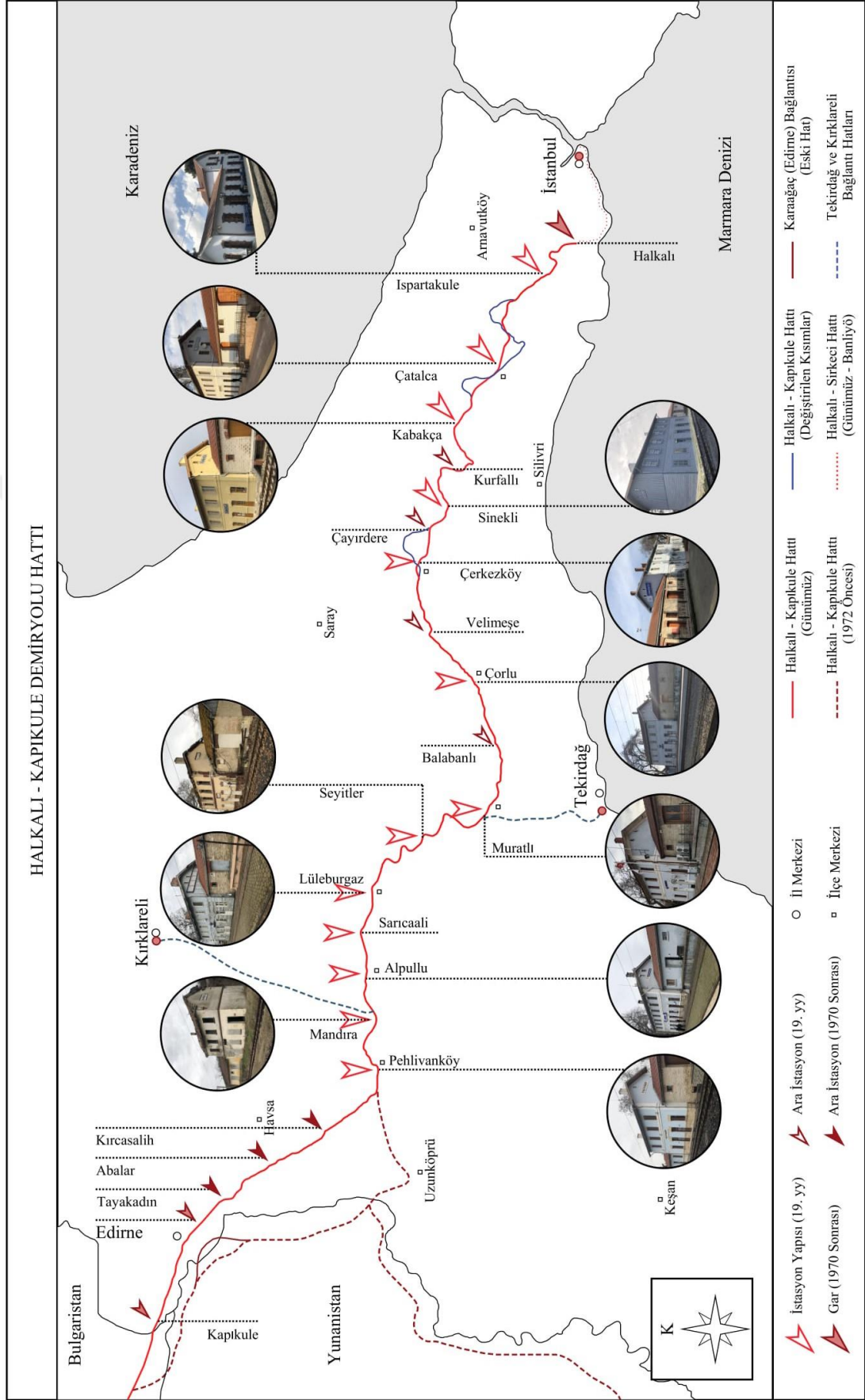
Tablo 6. Baron Hirsch tarafından tamamlanan demiryolu hatları (Engin, 1993)

Dedeğaç - Edirne	149 km
Banaluka - Novi	102 km
İstanbul - Edirne	319 km
Edirne - Sarımbey	243 km
Selanik – Mitroviçe	361 km
Tırnova – Yanbolu	105 km
Toplam	1279 km

4.2. TCDD Trakya Bölgesel Tren Hatları

Günümüzde TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından işletilen, ‘Bölgesel Seferler’ kapsamında 1. Bölge sınırlarında hizmet veren Kapıkule-Çerkezköy-Halkalı ve büyük bölümü yine ana hat üzerinde bulunan Halkalı-Uzunköprü Hattı, araştırmanın yapıldığı alan üzerinde bulunmakta, yolcu ve yük taşımacılığına devam etmektedir. (Şekil 23) Ayrıca, ‘‘Rumeli Demiryolları’’ kapsamında inşa edilen Sirkeci – Halkalı bölümü, banliyö hizmeti veren Marmaray Projesi sınırları dâhilindedir. 29 Ekim 2013 tarihinde boğaz tüp geçişi sayesinde Kazlıçeşme-Ayrılıkçeşmesi arasında hizmet vermeye başlayan hat 2019 yılı Mart ayında Halkalı-Pendik arasında çalışmaya başlamıştır.

Bu hatlar dışında Tekirdağ-Muratlı ve günümüzde atıl durumda olan Kırklareli-Büyük Mandıra hatları da Halkalı-Kapıkule Demiryolu hattına bağlı bulunmaktadır (Url-10) (Url-11).



Şekil 23. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Haritası

4.2.1. Halkalı – Kapıkule Hattı

İlk olarak 4 Ocak 1871 tarihinde açılan Yedikule-Küçükçekmece bölümünü de kapsayan, 1873 yılında Sirkeci'den başlayarak Pehlivan köy'e, daha sonra Edirne'ye ulaşan hattır. Söz konusu güzergâh ana hat olmakla birlikte üzerinde farklı tarihlerde değişiklikler yapılarak 319 km'lik mesafe günümüzde 289 km'ye düşürülmüştür. Bu değişikliklerden ilki, 1912-1919 yıllarında yaşanmıştır. İstanbul'dan hareket eden trenler, Edirne'ye ulaşmadan önce Yunanistan sınırlarına girmekte ve Karaağaç üzerinden Edirne'ye ulaşmakta, ardından tekrar Yunanistan üzerinden Avrupa yönünde devam etmekteydi. Kıbrıs sorunu ile gerilen siyasi ilişkiler neticesinde bu durumun çözümü hız kazanmış, 1971 yılında Pehlivan köy-Edirne-Kapıkule hattı işletmeye açılmıştır (Engin,1993). Bu değişikliğin ardından, inşa edildiği dönemin koşulları ve Baron Hirsch'in lüzumsuz olarak uzattığı güzergah üzerinde tüneller inşa edilerek kısaltmalar yapılmıştır. 1980 yılında açılışları yapılan Gökçeali-İnceğiz, Çatalca-Yeşilbayır ve Yeşilbayır-Ömerli istasyonları arasında bulunan tünellerle ulaşım kolaylığı sağlanmıştır.

Halkalı-Kapıkule hattı üzerinde toplamda 36 adet durak noktası tespit edilmiş olup, bunlardan 3 adedi gar, 13 adedi istasyon ve 20 adedi de durak olarak belirlenmiştir. (Tablo A.1.) Söz konusu garlar kullanımda olup, Edirne ve Kapıkule Garları 1970 yılı sonrasında inşa edilmiş, Halkalı Gar binası ise, Marmaray ve YHT kapsamında günümüzde yeniden inşa edilmektedir. 13 adet istasyon yerleşkesinde bulunan yolcu binalarından Kabakça ve Sinekli istasyonları günümüzde restore edilmekte olup, Seyitler ve Mandıra yolcu binaları atıl durumdadır. Sarıcaali istasyonu günümüzde kullanımda olmayıp, özel bir tarım firmasının arazisinde bulunmaktadır. Karayolu ulaşımı olmadığından yapıya ulaşamamıştır. Kalan 8 istasyon binasının farklı dönemlerde restorasyonları yapılmış, günümüzde kullanılmaktadırlar.

4.2.1.1. İstasyonlar






Araştırma kapsamında Halkalı-Kapıkule hattı üzerinde 19. yüzyılda inşa edilen toplam 13 adet istasyon yapısı tespit edilmiş olup bir adedine ulaşılamamıştır. Bu yapılar Halkalı'dan sırasıyla Ispartakule, Çatalca, Kabakça, Sinekli, Çerkezköy, Çorlu, Muratlı, Seyitler, Lüleburgaz, Sarıcaali, Alpullu, Mandıra ve Pehlivanköy İstasyon binalarıdır. Literatür araştırmaları, görüşmeler ve saha ziyaretleri üzerinden varlıklarına ulaşılan, 1970 yılı sonrasında inşa edilen Kurfalı, Çayırdere, Velimeşe, Balabanlı, Kıracasalih, Abalar ve Tayakadın istasyon yapıları kullanım dışında kalmaları sonucu yıktırılmıştır. Ayrıca 1980 yılında yapılan güzergah değişikliği ile Çatalca ve Ispartakule arasında bulunan Hadımköy İstasyon binası kullanım dışı kalmıştır (Kösebay Erkan, 2011).

4.2.1.2. Garlar

TCDD bünyesinde hizmet veren Halkalı, Edirne ve Kapıkule garları, araştırmanın gerçekleştiği hat üzerinde bulunan gar yapılarıdır. 2013 yılı öncesinde, 1890 yılında açılan Sirkeci Garı ve 1971 yılı öncesinde 1930 yılında açılışı gerçekleşen Karaağaç (Edirne) Tren Garı, günümüzde Halkalı-Kapıkule arasında hizmet veren hattın başlangıç ve bitiş istasyonlarıdır.

2012 yılında başlanan çalışmalar neticesinde hattın başlangıç istasyonu olan Sirkeci Garı ulaşıma kapatılmış, yeni başlangıç istasyonu olarak daha sonra Halkalı'dan hizmet verilmeye başlanmıştır. Mimar Kemaleddin'in eseri olan tarihi Karaağaç Tren Garı ise 1971 yılında Pehlivanköy-Kapıkule hattının açılmasıyla kullanım dışı kalmıştır. Günümüzde Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi olarak hizmet vermektedir. (Tablo 7)

Tablo 7. Trakya Bölgesel Gar Yapıları

 A photograph of the Halkalı railway station platform. A train is stopped at the platform, and a sign above the platform reads "HALKALI".	<p>Halkalı Gar Açılış Tarihi: 1872</p>
 A photograph of the Edirne railway station building, a modern structure with a large glass facade and a red-tiled roof.	<p>Edirne Gar Açılış Tarihi: 1971</p>
 A photograph of the Kapıkule railway station building, a modern structure with a large glass facade and a red-tiled roof.	<p>Kapıkule Gar Açılış Tarihi: 1971</p>
 A photograph of the Sirkeci railway station building, a historic stone structure with a large dome and arched windows.	<p>Sirkeci Gar Açılış Tarihi: 1890</p>
 A photograph of the Eski Karaağaç railway station building, a historic stone structure with a large archway and domes.	<p>Eski Karaağaç Garı Açılış Tarihi: 1930</p>

4.2.2. Bağlantı Hatları

Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı, günümüzde ana hat olarak hizmet vermektedir. Tekirdağ-Muratlı ve Kırklareli-Mandıra hatları, bağlantı hattı olarak tasarlanmıştır. 1970 yılında Pehlivanköy-Kapıkule hattının açılmasından önce, Pehlivanköy-Uzunköprü Hudut arasında kullanılan bölüm de günümüzde hizmet vermeye devam etmektedir. Ayrıca hattın Halkalı yönünde Halkalı-Gebze Banliyö Hattı bulunmakta olup, buradan Anadolu'daki demiryollarıyla bağlantı sağlanmaktadır.

4.2.2.1. Tekirdağ-Muratlı Hattı

Halkalı-Çatalca-Pehlivanköy hattı 1873 yılında açıldığında Rumeli Demiryolları, Tekirdağ şehir merkezine yaklaşık 40 km mesafeden geçmekteydi. Bir liman kenti olan Tekirdağ, il merkezi olmasıyla önemli bir gelişme göstermiştir. Artan alternatif ulaşım ihtiyacına yönelik olarak 2007 yılında Muratlı-Tekirdağ arasına bir hat yapılmasına başlanmış, 36 km'lik hat 2010 yılında açılmıştır (UAB, 2017). Tekirdağ Garı bu projeye beraber inşa edilmiş, kullanılabilir durumdadır.

4.2.2.2. Kırklareli-Büyük Mandıra Hattı

1910-1912 yılları arasında, Balkan Savaşı'ndan önce ortaya çıkan ticari ve askeri gerekliliklerle Rumeli Demiryolu Hattı üzerinden, Büyük Mandıra istasyonundan başlayarak, Kırklareli'ne uzanan 46 km'lik hattır. Şark Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen hat üzerinde Nadırlı, Babaeski, Karamesutlu, Taşağıl, Nacak, Kavaklı ve Kırklareli istasyonları bulunmaktadır. 1987 yılından itibaren yolcu taşımacılığı yapılmayan hattın kullanımına ticari ve askeri amaçlarla bir süre daha devam edilmiştir. Son olarak 2009 yılında özel bir trenin 29 Ekim etkinlikleri kapsamında kullandığı hat günümüzde bakımsız halde olup, Kırklareli Gar Binası haricindeki yapılar atıl durumdadır (Yıldız, 2013). Bazı yapıların yeniden işlevlendirilerek kamusal alan olarak düzenlenmesi üzerine çalışmalar yapılmıştır (Yıldız, 2009).

4.2.2.3. Halkalı-Gebze Banliyö Hattı

Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının başlangıç bölümü olan Sirkeci-Halkalı istasyonları arasında bulunan ve Yedikule'den başlayarak Bakırköy'e kadar devam eden banliyö hattı, Baron Hirsch'in 'Rumeli Demiryolları' kapsamında inşaatına başladığı ilk bölümü de oluşturmaktadır. 4 Ocak 1872 tarihinde açılışı yapılan Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy istasyon tesisleri, yine bu hat üzerinde açılan ilk istasyon yapılarını barındırmaktadır. Hattın uzatılması ve yeni ara hatların da açılmasıyla artan istasyon yapılarında, ilk yapılarda olduğu gibi tip proje uygulandığı görülmüştür (Kuban, 2002).

Sirkeci ve Halkalı arası Rumeli Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen, günümüzde Gebze-Halkalı arasında hizmet veren banliyö hattı üzerinde bulunan istasyon yerleşkeleri modern ve yüksek kapasiteli hizmet verebilmeleri amacıyla yenilenmiş, 2019 yılında hizmete açılmıştır. (Şekil 24) Çift hat olarak inşa edilen bölümün 3 hatta çıkarılması ile yapılar revize edilmiş, bazı istasyonların, istasyon özelliğini yitirmesiyle yeniden işlevlendirilmesi planlanmıştır (Kösebay Erkan, Ahunbay, 2008).



Şekil 24. Halkalı Tren Garı banliyö hat peron görünüşü.

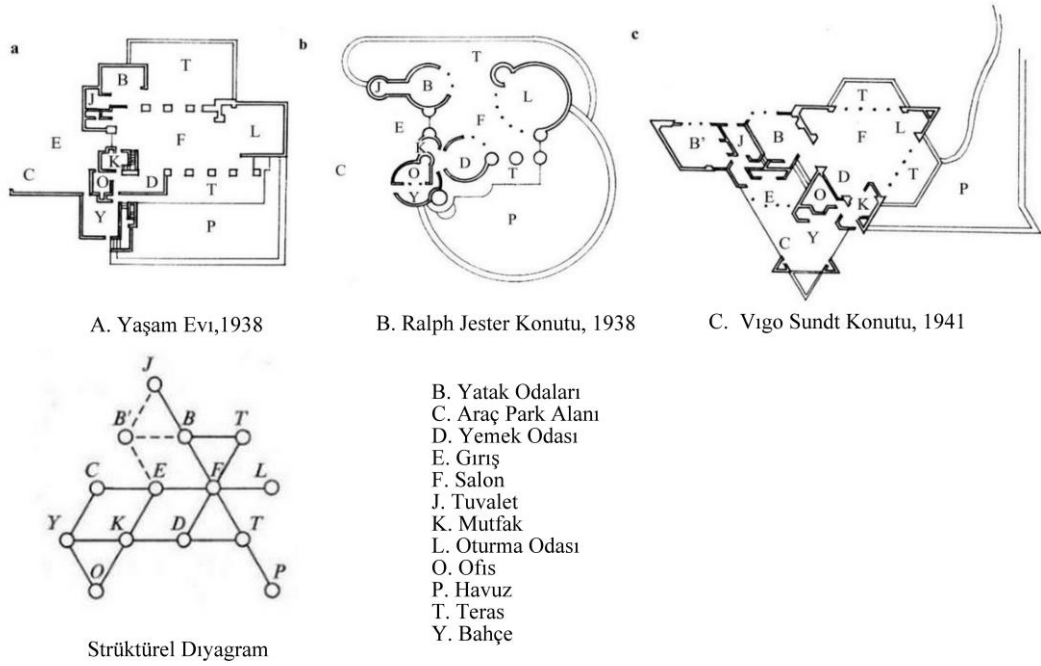
5. HALKALI KAPIKULE DEMİRYOLU HATTI İSTASYON YAPILARININ MEKAN ANALİZİ

5.1. Analiz Yöntemi

Mekan analizi kavramı, yapının tasarlama ve inşa süreci sonunda oluşan alanların belirli ölçütler dahilinde sahip olduğu değişkenlere göre tanımlanmasıdır. Bu süreçte bir bütün olarak mekan, parçalar veya bölümler halinde irdelenmekte, farklı yaklaşımlarla mekan organizasyonu ile mekanın elemanları arasındaki ilişkilere ulaşılmaktadır. Keleş Usta(1994) mekanın analiz yöntemlerini, Geometrik analiz, Topolojik analiz, Tipolojik analiz, Fonksiyonel analiz, Yapısal analiz, Estetik analiz, Toplumsal analiz, Göstergebilim açısından analiz, Mekan algısına dayanan analiz, Stilistik kaynaklı analiz ve Morfolojik analiz olarak sıralamaktadır(Yıldırım, 2002).

Günümüz mimarlığı, görsel kaygıların öncülük ettiği “*İmge olarak mimarlık, estetik bir obje olarak mimari çizim, postmodern tasarımın en can alıcı nağmesi olan mimari, mimari gibi gözükmelidir fikri ve kuramsal söylemin somut yapılara çevirimi*” olarak Kahn tarafından aktarılmaktadır (Doğan, 2009:32). Burada görme duyusunun insan algısı üzerindeki güçlü etkisi, mimari ile olan iletişimini göstermektedir. Matematiksel sistemin, mekan perspektifi ile oluşan görsel bütünlüğü bu konuda örnek oluşturmaktadır.

Mimari yapı, mekansal oluşum ile başlayarak üç boyutlu bir olguya dönüşmektedir. Bu süreci işlev, organizasyon ve belirli bir kurgu ile sanatsal varlık özelinde, anlamsal ve yararsal niteliğe taşıyan unsurlar oluşturmaktadır. Söz konusu mekan, inşa edildiği dönemin çeşitli özelliklerini taşıırken görsel bir olgu olması nedeniyle tarihsel ve kültürel sürekliliğe de sahiptir. Bulunduğu ortam ve ortam şartlarından bağımsız olarak değerlendirilemeyen mekanın, çevresel etkenlerin de sürece dahil edilmesiyle, genelden özele gidilerek araştırılması olasıdır. Bu noktada toplanan veriler morfolojik bir yaklaşım içerisinde değerlendirilmiştir. İşaret ve sembollerin kullanıldığı sistematik bir anlatım ile yapıların özellikleri, konuşma dilinde olduğu gibi betimlenebilmektedir. Frank L. Wright tarafından tasarlanan Yaşam Evi, Vito Sundt konutu ve Ralph Jester evi görünüşlerinin farklılığına karşın strüktürel sistemlerinin benzerliği, grafiksel anlatım yoluyla incelendiğinde anlaşılmaktadır (Akar,2004). (Şekil 25)



Şekil 25. Frank L. Wright strüktürel diyagramı (Keleş, 1988).

Bu çalışmada, alınan kararlar ve belirlenen araştırma sahası üzerinde bulunan yapıların; mekan kurgularının, plan şemalarının, strüktürel, görsel ve birime dayalı mimari unsurlarının bütünlüğünün, yapıların tarihi kimlikleri ele alınarak analiz edilmesi planlanmıştır. Bu amaçla yapıbilimsel kaynaklı ve görsel algılamaya dayalı bir anlatım yöntemi tercih edilmiştir. Yapılan araştırmanın sonucunda toplanan veriler morfolojik yaklaşımla soyutlama ve grafik anlatımla tablolştırılmış, ardından değerlendirme bölümüne geçilmiştir.

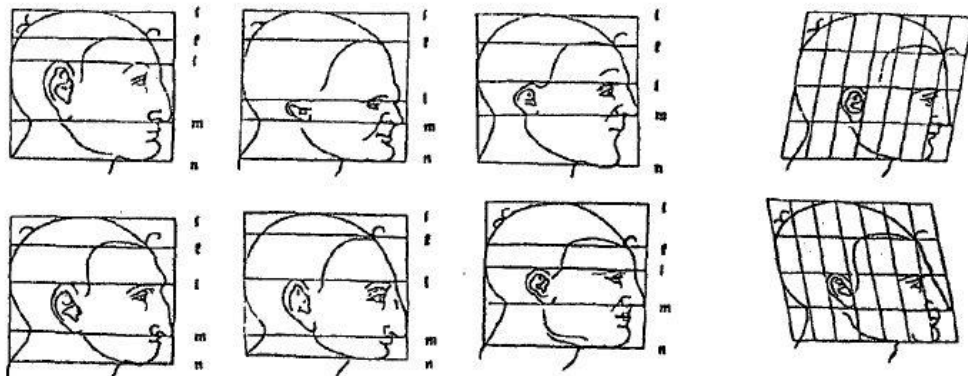
5.1.1. Analiz Teknikleri

Tarih boyunca mekan, farklı şekil ve biçimlerde tanımlanmıştır. Platon, Aristo, Zevi, Giedion, Piaget, Pevsner, Rapoport, Harvey, Lefebvre, Ching, Lang ve Schulz gibi birçok kuramcı bu kavramı tanımlamak üzere çalışmıştır. Bruno Zevi mekanı, strüktürel özellikleri ve ölçüleri üzerinden, Piaget algılanan mekan üzerinden, Lefebvre algılanan, tasarlanan ve yaşanan mekân üzerinden Norberg Schulz ise Lefebvre'nin algısal mekanı üzerinden giderek oluşturduğu mekanlar vasıtasıyla tanımlamalarını yapar. Ching ise 'tahta veya taş gibi maddesel bir gerçeklik' olarak

kabul ettiği mekanı özünde şekilsiz ve dağınık olarak belirtip, bu sebeple evrensel bir tanımlamanın söz konusu olmadığını söylemektedir (Asar, 2013). Gerçekleştirilen bu çalışmalar sonucu, irdelenen sorunların daha kolay algılanması için yalın ve grafiksel yöntemler ortaya çıkmıştır.

A. Morfolojik Anlatım

Morfoloji kelime anlamı olarak Yunanca morphe-biçim, logos-bilgi kavramlarından oluşmaktadır. Bilimsel kökeni itibariyle canlı organizmaların içinde yaşadıkları ekosistemle olan biçimsel ilişkilerini inceleyen kavram, bu organizmaların buldukları ortam ile etkileşimlerini kabul edip biçimsel gruplama yapmaktadır. Farklı bilim dalları için, farklı anlamlar taşıyan morfoloji, tıp biliminde organ biçimlenmeleri, dilbiliminde morfemler ve morfofonoloji olarak kullanılmaktadır. Toplumsal bazı verilerin incelenmesi ve sınıflanması için de kullanılan morfoloji, sosyal ve doğal oluşumların niteliklerinin incelenmesi kadar mimarlığın da dahil olduğu sanat alanında, biçimsel benzerliklerin saptanması ile ortak özelliklere sahip unsurların kategorize edilmesi için de kullanılmaktadır. Morfolojinin bu alanda kullanımının ilk örneği Albrecht Dürer'in insan yüz yapısı üzerinde gerçekleştirmiş olduğu, oransal ve geometrik bölüntülerden oluşan eskizidir (Yıldırım, 2003). (Şekil 26)



Şekil 26. Dürer'in Yüz Serisi Çalışmaları (Akar,2004).

Mimarinin tanımlanması aşamasında kullanılan kompozisyon, plan, üslup ve tip gibi kavramlar özünde mekan ve form arasındaki ilişkinin anlatımı ile bağlantılıdır. Birbirleriyle doğrudan bağlantısı olmayan kavramların betimlenmesinde dil yeterli kalırken sosyal, kültürel, teknik veya sanatsal içeriğe sahip, farklı dinamikleri barındıran bütüncül kavramların anlatımında şemalar ve çeşitli analiz yöntemlerinin kullanım ihtiyacı oluşmaktadır (Gündoğdu, 2014). Mimari unsurun çözümlenmesi, analiz edilmesi ve okunmasında yararlanılan ‘Morfolojik Kart Tekniği’, şu aşamalarla oluşmaktadır;

1. Söz konusu tasarım probleminin tanımlanması ve listelenmesi,
2. Oluşturulan şemaya çözüm niteliği taşıyan olasılıkların eklenmesi ve listelenmesi,
3. Ulaşılan alternatifler içerisinden, amaç ve ölçütlere bağlı olarak doğru çözümün seçilmesi (Edis, 2006).

Morfolojik kartlarda bulunan görsel algıya dayalı soyutlaştırılmış grafiksel anlatım ile problemin çözümüne çizgisel ve şematik anlatımlarla ulaşılabilmektedir(Akar, 2004).

B. Soyutlama Tekniği

TDK’YA göre (Url-7) “Gerçekte ayrılamaz olanı düşüncede ayırma eylemi” olarak açıklanan soyutlama kavramı, Bilir (2013)’e göre, “*bir nesnenin özelliklerinden ya da özellikleri arasındaki ilişkilerden herhangi birini tek başına ele alan ansal işlem*” olarak açıklanmaktadır. Nesneye somut biçimde yaklaşmak bize biçimsel bir dış gerçeği sunarken, soyut yaklaşım düşünce yoluyla parçalar halinde, olgu ve olayların özüne ulaşmamızı sağlamaktadır. Somuttan soyuta giderek düşünce, kavramlar aracılığıyla da ulaşılan birimlerin kendi içerisindeki iletişimlerini algılamamızda yardımcı olmaktadır. Nitekim farklı ölçütlerden meydana gelen mekan kavramının açıklanmasında da ‘soyutlama’ tekniğini uygulamak gerekmektedir (Bilir, 2013: 60).

Soyut mekanın felsefi temelinin, Hegelcilikten geldiğini belirten Lefebvre, mekanın mantıksal ve mekanistik çözümlenmesinin Kartezyen felsefesinden kaynaklandığını belirtir. Bu durumda soyut mekanı, kağıdın, planların, maketlerin, yansıtımların

mekanı olarak tanımlamaktadır (Ghulyan, 2017). Soyutlama, irdelenen konunun yoğunluğunun azaltılarak belirli yöntemler dahilinde, kendimizce oluşturduğumuz yalın, anlaşılabilir çözümeyle fazlalıklardan arınmasını sağlamaktır.

Nesnenin biçiminin özüne ulaşmak amacıyla anolojik çözümler yaparken soyutlama, ulaştığımız birimlerin okunabilirliğinin, dolayısıyla bütünü daha doğru algılanmasına neden olmaktadır. Mekan ölçeğinde semboller, şemalar, şekil ve diyagramlar çözümlenin yapılmasına yardımcı olmaktadır.

C. Grafikselle Anlatım

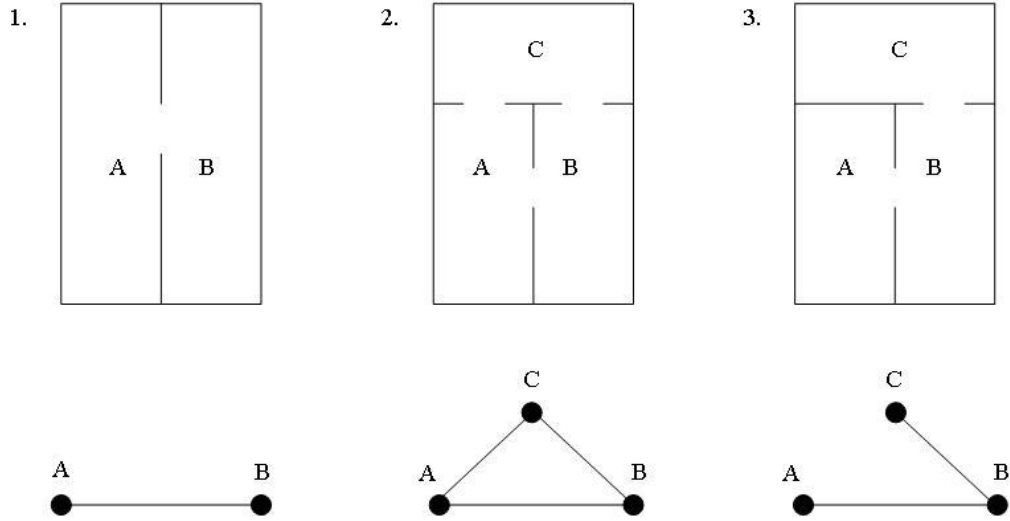
Sanat alanları için göstergebilimde kullanılan yazınsal çözümler, resim sanatında da renk, çizgi, yüzey gibi temel bileşenler ile kendi terminolojik dilini oluşturmaktadır. Ressamların, bu dil içerisinde seçtikleri kavramlarla kendi dil düzlemleri oluşmuştur(Karahan, 2004). Mimarlık da resimde olduğu gibi, sözel araçların ötesinde nesnelerin, malzemelerin, renklerin ve sembollerin iletişimi ile oluşturulan anlamın, somut, soyut, işitsel, görsel olgular üzerinden aktarılmasıyla ifade edilmektedir. Bu aşamada görsel algı ile doğrudan bağlantıya sahip grafikselle anlatım önemli bir unsurdur(Kutlu, 2015).

D. Çizge Kuramı

Çizge kuramı, temel olarak ele alınan sorunsalın ‘kenar’(edge) ve ‘düğümler’(node) aracılığıyla gösterilmesi ve bu gösterim üzerinden ifade edilmesi olarak açıklanabilmektedir. Sosyoloji, matematik, mimarlık ve teknoloji gibi pek çok farklı disiplinde kullanılabilen bu yöntemde öncelikle oluşturulan çizgenin tanımı yapılmalıdır (Seker, 2015).

Mimarlıkta çizge kuramı, mekan organizasyonu oluşturulurken başvurulmakta, soyutlanan mekanlar, grafik bir dil ile gösterilmektedir. (Şekil 27) Geometrik formlardan hareketle oluşturulan kuram, mekanı oluşturan birimlerin kendi içerisinde ve bütünüle olan bağlantısını ifade edebilmektedir. Bu yöntemle hazırlanan analizlerde

geometrinin en küçük birimi olan nokta odaklanan bölümü, çizgiler ise kurgulanan bölümler arası bağlantıyı temsil etmektedir (Akar, 2004).



1. İki hacimli bir mekanın grafikte gösterimi.
1 - 2. Üç hacimli bir mekanın farklı grafiklerle gösterimi.

Şekil 27. Çizge kuramına göre mekanlar arası iletişim (Lewin, 1965; Keleş, 1985).

Bu çalışma kapsamında incelenen 12 istasyon yapısının mekan analizleri, yukarıda bulunan tekniklerden yararlanılarak yapılmıştır. Buna göre; morfolojik kart tekniği ile tablolar hazırlanmış, soyutlama ve grafiksel anlatım teknikleriyle oluşturulan şekiller yardımıyla mekan elemanları, analiz tablolarında gösterilmiştir. Ayrıca yapıların işlev şemaları ve kat planları incelenerek, çizge tekniğinden yararlanılmış ve tipoloji oluşturulmuştur.

5.1.2. Analiz Tablolarının Oluşturulması

D.K. Ching mekan için, “...ahşap ve taş gibi maddesel bir özür. Ancak doğası itibariyle biçimsizdir. Onun görsel biçimi, ışık kalitesi, boyutları ve ölçüsü biçimin elemanları tarafından düzenlendikçe mimarlık ortaya çıkmaya başlar.” ifadesini

kullanmıştır (Ching, 2015: 100). Verilen bu teknik, yöntem ve tanımlarla oluşturulan, Akar(2004)'ın da geliştirdiği çözümlenmeden yararlanılarak düzenlenen analiz çalışmasıyla Halkalı-Kapıkule hattı üzerinde bulunan ve araştırmaya dahil olan istasyon yapıları üzerinde çalışılması hedeflenmiştir. Buna göre görsel algıya dayalı olarak verilerin, tablolarla analiz edilmesi planlanmıştır.

Düzenlenen tablolarda kurgulanan bölümler aşağıdaki gibidir:

- A. Künye: Yapının kimliği ve görseller,
- B. Yapının kütle-mekan analizi,
- C. Yapının İç Mekan Kurgusu,
- D. Uygulanan Müdahaleler.

Oluşturulan dört bölümle analiz tablolarında yer alan ölçütler açıklanmıştır.

A. Künye: Yapının Kimliği ve Görseller

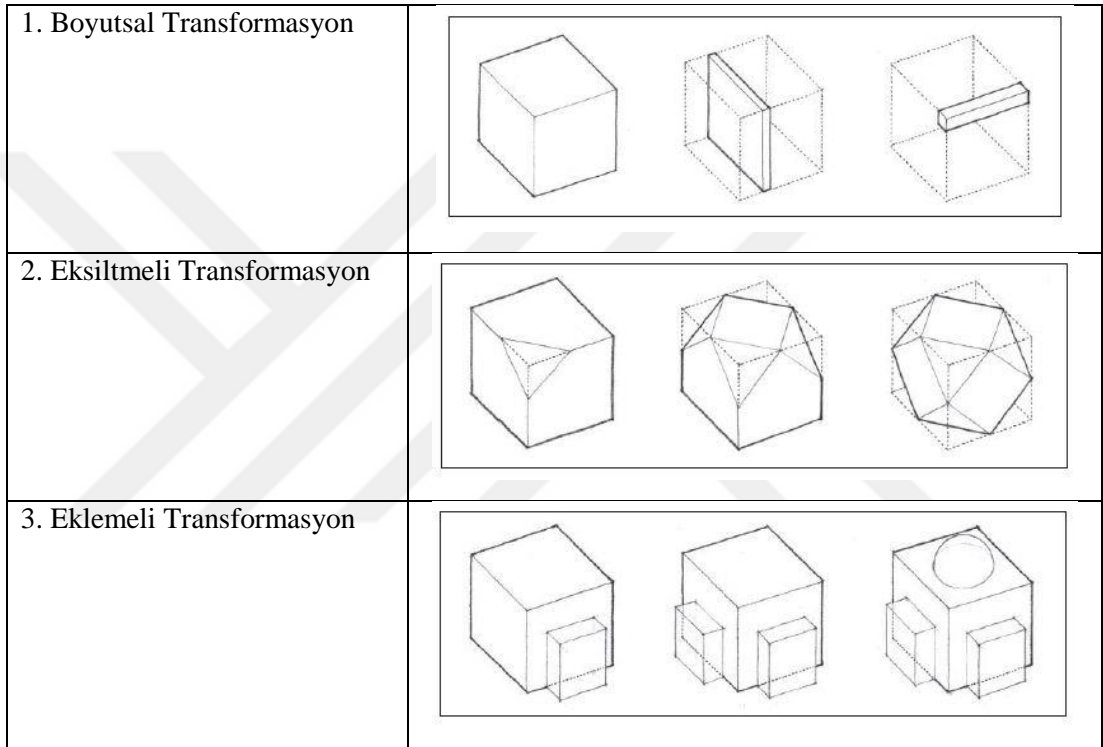
Analiz tablolarının ilk bölümünde incelenen yapının adı, konumu, yapım tarihi, özgün-mevcut işlevi, plan tipi ve yapıya ait görseller bulunmaktadır. Bu başlıklar detaylı olarak aşağıdaki gibi açıklanmıştır.

- Yapının Adı : Yapının resmi adıdır,
- Konumu : Yapının bulunduğu köy veya mahalle, ilçe ve il.
- Yapım Tarihi : Yapının inşa edildiği tarih veya tarih aralığı.
- Yapının Özgün İşlevi : Yapının birincil inşa edilme amacı.
- Yapının Mevcut İşlevi : Yapının günümüzdeki durumu.
- Plan Tipi : Çalışma kapsamında oluşturulan tipolojik karar.
- Görseller : İncelenen yapıya ait, birincisi yapının genel görünüşü, ikincisi bekleme salonundan elde edilmiş iki adet görsel.

B. Yapının Kütle-Mekan Analizi

Kütle ve yüzey oluşumunun, planla beraber meydana geldiğini belirten Le Corbusier, “Bir bina sabun köpüğünün baloncukları gibidir. Eğer, hava içeriden düzenli bir

şekilde dağıtılıp kontrol edilirse baloncuk kusursuz ve muntazam olur. Dış içeriğin sonucudur.” ifadesiyle bu ilişkiyi betimlemektedir (Gürel, 2012). Benzer bir şekilde mimarlıktaki form anlayışının kütle ve boşluğun kesişim noktası olduğu da kabul edilmektedir. Dış kabuk, iç mekanın örgütlenmesiyle şeklini almaya başlamaktadır (Kuloğlu, 2013). Ching’e göre geometrik bir yapıya sahip kütle formu üç boyutlu olup uzay geometri ile tanımlanabilmektedir. Sahip olduğu form, ekleme, eksiltme veya boyutsal olarak başkalaşıma uğrayarak biçimlenmektedir. (Şekil 28)



Şekil 28. Ching’e göre boyutsal transformasyon (Ching, 2015).

Tez kapsamında incelenen istasyon yapılarının plan-kesit ilişkisi ile cephe kurgusunu gösteren, yapının görünüşü ve giriş kat planı, çizge kuramından yararlanılarak hazırlanan işlev şeması, ve bekleme salonuna ait donatı yerleşim planı ilk dört bölümde gösterilmiştir. Buna göre;

- Görünüş
- Giriş Kat planı
- Giriş Kat İşlev Şeması
- Bekleme Salonu Donatı Yerleşim Planı

olarak hazırlanan bölümün ardından soyutlama ve grafik anlatım teknikleriyle kütle formu, kat sayısı, çatı formu, plan kurgusu, bekleme salonu/plan ilişkisi ve yapım tekniği bu bölümde gösterilmiş, tüm başlıklar aşağıdaki şekilde açıklanmıştır.

Görünüş: İstasyon binasına ait, peronun bulunduğu ön cepheden çizilen görünüşlerde soyutlama tekniğinden yararlanılmıştır. Buna göre incelenen yapıların dış cephelerinde kullanılan ahşap kaplama veya sıva teknikleri de gösterilmiştir.

Mekan Kurgusu: Tez kapsamında incelenen hat üzerinde bulunan tüm yapılar giriş kat ve birinci kat olarak inşa edilmiştir. Hazırlanan tablolarda yolcu ve personelin kullanımı amacıyla kurgulanan zemin kat işlev şemaları, 'giriş kat planı' ile gösterilmektedir.

Bekleme Salonu Yerleşim Planı: Yolcuların kullanımı için tasarlanan bekleme salonları yerleşim planı araştırma sonuçlarına göre soyutlama tekniğinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

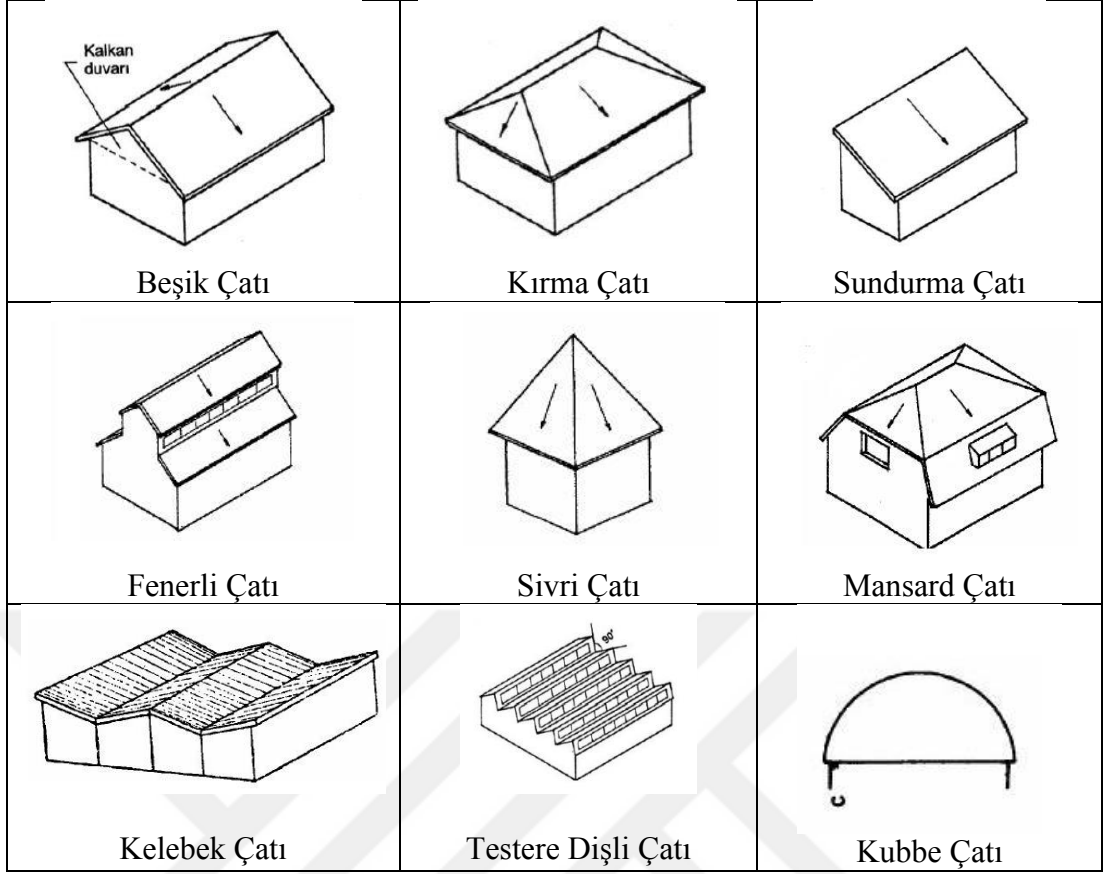
İşlev Şeması: Çizge kuramından yararlanılarak oluşturulan tipolojinin görsel algılanabilirliğini güçlendirmek amacıyla hazırlanan işlev şeması bu bölümde bulunmaktadır.

Kütle Formu: İncelenen 12 yapının kütle çözümünde kullanılan transformasyon yöntemi bu bölümde gösterilmiştir. Buna göre yapıların kütle formları 3 biçimde analiz edilmiştir.

Kat Sayısı: İncelenen yapıların kat sayıları, aralarında farklılık arz eden bodrum katlar ve kütleli değişiklikler ile görselleştirilerek bu bölümde gösterilmiştir.

Çatı Formu: Binayı dış etkilerden koruyan, yapı formunu estetik yönden tamamlayan ve yaşam-kullanım konforunu arttıran yapı elemanına çatı adı verilmektedir (M.E.B., 2011). Yapının bulunduğu konumun iklim şartlarına göre farklı türleri bulunmakta olan çatılar, kullanıcıların talepleri doğrultusunda inşa edilmektedir. (Şekil 29)

Halkalı-Kapıkule hattı üzerinde, araştırma sahası içerisinde bulunan yapılara ait çatı formları Şekil 29'da gösterilen biçimde ve soyutlama tekniği yardımıyla, analiz tablolarında grafiksel olarak gösterilmiştir.



Şekil 29. Çatı Türleri (M.E.B., 2011).

Plan Kurgusu: İstasyon yapıları temel olarak, demiryolu personelinin ihtiyaçlarına yönelik hizmet bölümleri, yolcuların kullanımına tahsis edilen bölümler ve depolama amacıyla ayrılan bölümler olmak üzere üç kısımdan oluşmaktadır. Yatayda bulunan birimler bitişik nizamda olduğu gibi, bağımsız olarak da kurgulanabilmektedir. Genel olarak deponun bulunduğu ikinci kütle, işlev ve konum ilişkisine göre personel-yolcu kullanımının bulunduğu iki katlı merkez kütleyle yan cepheden eklenmektedir. Bazı yapılarda bekleme salonları da, merkez kütleyle deponun bulunduğu cephenin aksi yönünde, simetrik biçimde eklenmiştir. İncelenen yapılara ait üç farklı tipte plan kurgusu bu bölümde gösterilmiştir.

Bekleme Salonu/Plan İlişkisi: Plan kurgusu üzerinden bekleme salonunun giriş kat konumu gösterilmiştir.

Yapım Tekniği: Günümüzde inşa edilen yapılarda ileri yapım teknikleri kullanılırken, geleneksel yapılarda farklı sistemler kullanılmıştır. Yığma, karkas, ahşap, betonarme,

elik ve prefabrike yapılar olarak sınıflandırılan sistemler yeni özümlemlerle geliştirilmektedir.

Araştırma kapsamında incelenen yapılarda aynı yapım tekniği uygulanmış olup, cephelerde farklı çözümlemeye gidilmiştir. Buna göre, yığma kagir sistemle inşa edilen yapıların dış duvarları taş, iç duvarları ahşap karkas ve harman tuğla kullanılarak inşa edilmiştir.

C. Yapının İç Mekan Kurgusu

Köken olarak Fransızca'da, 'bekleme noktası' anlamına gelen 'station' kelimesi, dilimize 'istasyon' olarak geçmiş ve daha genel bir anlama yayılarak demiryolu yerleşiminin tümünü tanımlamaya kadar yayılmıştır. İstasyonların demiryolu sistemleri içerisindeki temel görevleri yolcu ve yük taşımacılığının sağlanması ile işletme hizmetlerinin yerine getirilmesi olarak kabul edilmektedir. İstasyon yapılarında bulunan, TDK'ya göre bir taşıtı beklemek amacıyla gelenlerin oturduğu alan olarak adlandırılan bekleme salonları, işlev yönüyle benzerlikler taşımasına karşın farklı çözümlemelerle kurgulanan mekanlardır. Bekleme salonları, havaalanları, otobüs terminalleri, yolcu iskeleleri veya istasyonların, kullanıcı kapasitesine uygun olarak, belirlenen standartlar bünyesinde tasarlanmaktadır (Biltekin Coşkun, 2013).

Bu tez çalışmasında incelenen yolcu binalarının bekleme salonları, oluşturulan tablolarda yer alan bölümler ile mekansal özellikleri ve donatı elemanları üzerinden analiz edilmiştir

Gişeler: Yolcu binalarında bulunan, bilet satışı veya bilgi edinme amacıyla hizmet veren noktalardır. Araştırma kapsamındaki yapılarda farklı tipte gişeler tespit edilmiş, analiz tablosunda gösterilmiştir.

Zemin Malzemesi: İncelenen 12 yapıda, bir bölümü özgün olmak üzere, bir bölümü farklı dönemlerde yenilenmiş zemin kaplama malzemeleri tespit edilmiştir. 4 farklı malzeme türü, oluşturulan görsellerle soyutlama tekniğinden yararlanılarak gösterilmiştir.

Erişilebilirlik: 19. Yüzyılda inşa edilen bu yapı grubunun, uygulanan veya uygulanmakta olan restorasyon çalışmalarıyla erişilebilir mekanlara dönüştürülmesi planlanmıştır. Bu bağlamda yeniden inşa edilen ıslak hacimler başta olmak üzere, rampalar, hissedilebilir zeminler, kabartmalı bilgilendirme levhaları, kullanıma hazır tekerlekli sandalyeler yapılara dahil edilmeye başlanmıştır. Bu ölçüt, engelli kullanımına uygundur veya uygun değildir olarak hazırlanmıştır.

Kapı ve Pencereleler: Yapılarda, aslına uygun olarak ahşap kapı ve pencereler kullanılmıştır. Uygulanan mekansal değişiklikler ve yapılar arası mimari tasarım değişiklikleri nedeniyle ölçülerde farklılıklar ortaya çıkmıştır. Buna göre oluşturulan tablo üzerinde kullanılan kapı ve pencereler tasarım ve ölçülerine göre sembolize edilmiştir.

Isıtma: Yapılarda kullanıcı konforunun en üst düzeyde sağlanması amacıyla projelendirilen teknik sistemlerden birisi konumundaki ısıtma sistemleri, yapının konumu ve kapasitesine göre değişik yöntemlerle uygulanmaktadır. Analizlerin yapıldığı 10 yapıda 3 farklı ısıtma sistemi, 2 yapıda ise herhangi bir sistemin bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu sistemler bu bölümde gösterilmiştir.

Doğal ve Yapay Aydınlatma: Görsel konfor koşullarının ve enerji verimliliğinin yeterli düzeyde sağlanmasında doğal aydınlatma önem arz eden bir konudur. Aydınlık düzeyi, ışıklık dağılımı, gölgeleme ve ışının yönü gibi parametreler doğal aydınlatma performansını ve kullanıcı konforunu doğrudan etkilemektedir (Coşkuner, Öztop, 2016). Analiz tablosunda bu husus bekleme salonunun coğrafi olarak yönlendirilmesine göre gösterilmiş, duvarlarda bulunan kapı-pencere açıklıklarının yönleri verilmiştir. Yapay aydınlatma ise doğal aydınlatmanın yetersiz kaldığı durumlarda kullanılmakta olup, amacı bakımından fizyolojik, dekoratif ve dikkati çeken aydınlatma olarak 3 gruba ayrılmaktadır (Coşkuner, Öztop, 2016). İncelemenin yapıldığı mekanlarda fizyolojik aydınlatmanın uygulandığı belirlenmiş olup, farklı tipte aydınlatma armatürleri kullanılmıştır. Bu armatürler sarkıt ve sıva üstü olarak sınıflandırılmıştır.

Oturma Elemanı: Yolcuların kullanacakları taşıtları beklemeleri amacıyla düzenlenen bekleme salonlarında veya istasyon binasının dış mekanında bulunabilen donatı elemanlarıdır. Ergonomik ve antropometrik standartlar dahilinde imal edilen bu donatı elemanları ahşap, metal veya kompozit gibi farklı malzemelerden üretilmektedir.

Diğer Donatı Elemanları: Bu tez çalışması kapsamında incelenen 12 istasyon yapısı bekleme salonlarında; oturma elemanları, bilgilendirme levha/panoları, çöp kovaları ve bilet/danışma bankoları tespit edilmiştir.

Dekorasyon Elemanı: Bekleme salonlarında bulunan; Atatürk Büstleri, özgün duvar saati, klasik aydınlatma armatürleri bu bölümde belirtilmiştir.

Renk Kurgusu: İncelenen mekana ait zemin-duvar, renk ve malzeme bilgisi bu bölümde belirtilmiştir.

Tavan Kurgusu: Farklı teknik ve malzemelerle inşa edilen tavan döşemelerine ait bilgiler bu bölümde belirtilmiştir.

Islak Hacimler: Yolcu binası giriş katında bulunan bekleme salonu ve diğer hizmet mekanları için tasarlanan ıslak hacimler dahili ve harici olarak belirtilmiştir.

D. Uygulanan Müdahaleler



Uygulanan Müdahaleler: Ulaşılan veriler ve saha araştırmaları sonucunda yapının, özgün durumu ile günümüzdeki kullanımı arasındaki bilgiler bu bölümde belirtilmiştir.

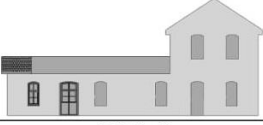
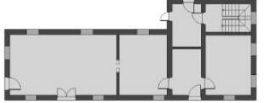
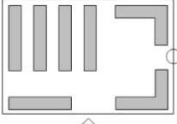
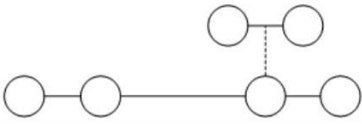
İnceleme Notu: Yapının tarihi kimlik, işlev ve kullanıcı ilişkisine yönelik saha çalışması notları bu bölümde belirtilmiştir.

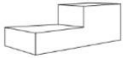
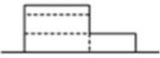


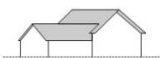

5.1.3. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Analiz Tabloları






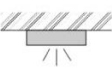

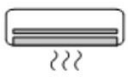

Halkalı-Kapıkule Hattı üzerinde bulunan 19. Yüzyıl istasyon yapıları mekan analizleri, açıklanan ölçüt, yöntem ve şekillerle, morfolojik tablolar kullanılarak yapılmıştır. Tablo 8.1, 8.2,.....8.12’de istasyon yapıları, hat üzerinde buldukları konuma göre sıralanmış ve incelenmiştir.

Tablo 8.1. Ispartakule Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Ispartakule Tren İstasyonu		
Konumu		
Başakşehir / İstanbul		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 3		



 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
 <p>Bekleme Salonu Yerleşim</p>	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>



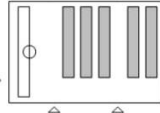
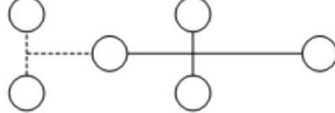
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	

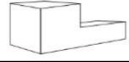





Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	

Diğer Donatı Elemanları	Çöp Kovası, Bilgilendirme Panoları, Tekerlekli Sandalye
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	Doğal ahşap rengi ve beyaz
Tavan Kurgusu	Ahşap Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Giriş kat, arka cepheye lojmana ait ıslak hacim eklenmiştir. Ayrıca pencere ve kapılarda güvenlik amaçlı parmaklıklar sonradan eklenmiştir.
İnceleme Notu	Bekleme salonu duvarlarında rutubet bulunmaktadır.

Tablo 8.2. Çatalca Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı		
Çatalca Tren İstasyonu		
Konumu		
Çatalca / İstanbul		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 1		

	
Görünüş	Giriş Kat Planı
	
Bekleme Salonu Yerleşim	Giriş Kat İşlev Şeması


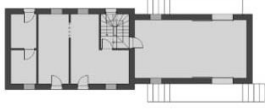
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
Çatı Formu		Yapım Tekniği	


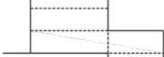



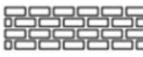
Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
Erişilebilirlik		Isıtma	
Oturma Elemanı			

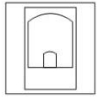
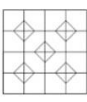




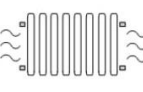
Diğer Donatı Elemanları	Çöp Kovası, Bilgilendirme Panoları, Tekerlekli Sandalye
Dekorasyon Elemanı	Klasik Avizeler, Bilet Bankosu
Renk Kurgusu	Doğal ahşap rengi ve beyaz
Tavan Kurgusu	Ahşap, Açık Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Eski depo bölümü, yolcu bekleme salonu olarak dönüştürülmüştür.
İnceleme Notu	Eski yolcu bekleme salonu ofis olarak kurgulanmıştır. Ayrıca yapının giriş kat kuzey yönünde bulunan 'bekar lojmanı' bu yapıya özgüdür.

Tablo 8.3. Kabakça Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Kabakça Tren İstasyonu		
Konumu		
Kabakça / Çatalca / İstanbul		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu (Restorasyonda)		
Plan Tipi		
Tip 2		



 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
Yenileme çalışması devam etmektedir.	
Bekleme Salonu Yerleşim	Giriş Kat İşlev Şeması

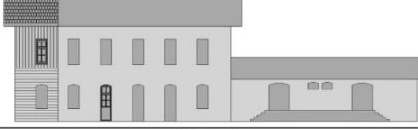

Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	


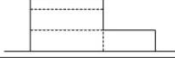

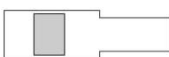


Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	-
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	-


Diğer Donatı Elemanları	-
Dekorasyon Elemanı	Bilet Bankosu
Renk Kurgusu	Doğal ahşap rengi ve beyaz
Tavan Kurgusu	Ahşap Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	2019 yılı Mart ayı itibarıyla restorasyon çalışması devam etmektedir.
İnceleme Notu	Restorasyon çalışmasında orijinal yapıya sadık kalınmaya çalışılmaktadır.

Tablo 8.4. Sinekli Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Sinekli Tren İstasyonu		
Konumu		
K.Sinekli / Silivri / İstanbul		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi	Tren İstasyonu (Restorasyonda)	
Plan Tipi		
Tip 1		



 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
Yenileme çalışması devam etmektedir.	
Bekleme Salonu Yerleşim	Giriş Kat İşlev Şeması

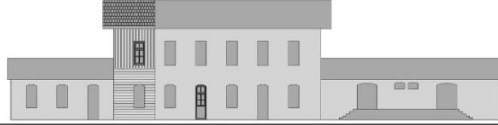

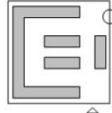
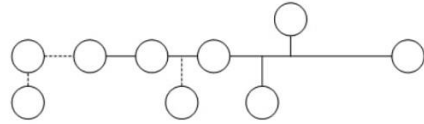
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	







Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	-






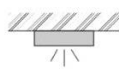



Diğer Donatı Elemanları	-
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	Doğal ahşap rengi ve beyaz
Tavan Kurgusu	Ahşap Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Lojman için bölünen bekleme salonu aslına uygun hale getirilmiştir.
İnceleme Notu	Restorasyon çalışmasında orijinal yapıya sadık kalmaya çalışılmakta olup 2019 Mart ayı itibariyle restorasyon çalışması devam etmektedir.

Tablo 8.5. Çerkezköy Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Çerkezköy Tren İstasyonu		
Konumu		
Çerkezköy / Tekirdağ		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 1A		



 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
 <p>Bekleme Salonu Yerleşim</p>	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>

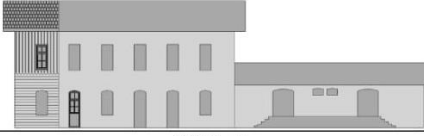

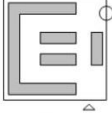
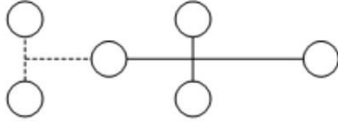
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	

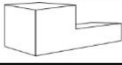
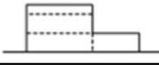

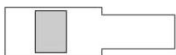


Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	

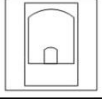






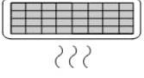

Diğer Donatı Elemanları	Çöp Kovası, Bilgilendirme Panoları, Tekerlekli Sandalye
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	Sarı ve beyaz renk
Tavan Kurgusu	Beyaz alçı levha tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Eski depo bölümü, lojistik şeflik olarak dönüştürülmüştür.
İnceleme Notu	Hat üzerinde 'Gar Şefliği' bulunan istasyonlardandır.

Tablo 8.6. Çorlu Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Çorlu Tren İstasyonu		
Konumu		
Çorlu / Tekirdağ		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi	Tren İstasyonu	
Plan Tipi		
Tip 1		

 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
 <p>Bekleme Salonu Yerleşim</p>	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>


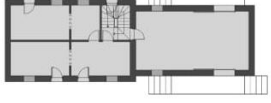

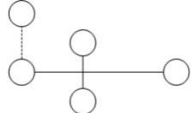
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	

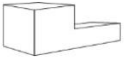


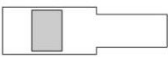


Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	






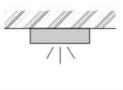

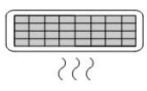

Diğer Donatı Elemanları	Çöp Kovası, Bilgilendirme Panoları, Tekerlekli Sandalye
Dekorasyon Elemanı	Klasik Avizeler, Atatürk Büstü
Renk Kurgusu	Sarı ve beyaz renk
Tavan Kurgusu	Beyaz Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Pencere ve kapılarda güvenlik amaçlı parmaklıklar sonradan eklenmiştir.
İnceleme Notu	Ahşap doğramalarda bakımsızlıktan dolayı yıpranmalar gözlenmiştir.

Tablo 8.7. Muratlı Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Muratlı Tren İstasyonu		
Konumu		
Muratlı / Tekirdağ		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 2		


 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
 <p>Bekleme Salonu Yerleşim</p>	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>


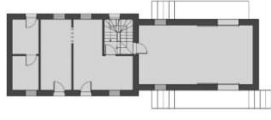
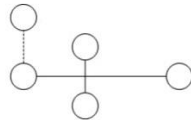
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	

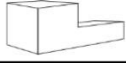


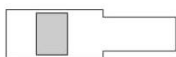


Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	




Diğer Donatı Elemanları	Bilgilendirme Panoları
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	Sarı ve beyaz renk
Tavan Kurgusu	Beyaz Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	-
İnceleme Notu	Klima dış üniteleri ön cephede görsel dokuya zarar vermekte olup, tarihi duvar saati yıpranmış durumdadır.

Tablo 8.8. Seyitler Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	<p>(Mekana girilememiştir.)</p> <p>Bekleme Salonu</p>
Seyitler Tren İstasyonu		
Konumu		
Seyitler / Lüleburgaz / Kırklareli		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Kullanılmamaktadır		
Plan Tipi		
Tip 2		

 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
(Mekana girilememiştir.)	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>
Bekleme Salonu Yerleşim	

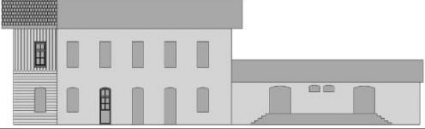


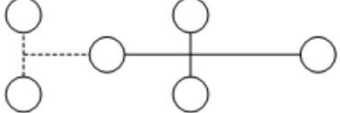
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	

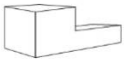



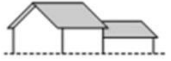

Bekleme Salonu Mekan Analizi					
Gişe	-	Zemin Malzemesi	-	Erişilebilirlik	-
Kapılar		Pencereler		Isıtma	-
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	-	Oturma Elemanı	-






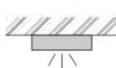

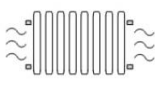

Diğer Donatı Elemanları	-
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	-
Tavan Kurgusu	-
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	-
İnceleme Notu	Yapı günümüzde atıl durumda olup, çökmeler gerçekleşmiştir. Pencere ve kapılar kapatıldığından yapıya girilememiştir.

Tablo 8.9. Lüleburgaz Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Lüleburgaz Tren İstasyonu		
Konumu		
Lüleburgaz / Kırklareli		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 1		

 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
 <p>Bekleme Salonu Yerleşim</p>	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>


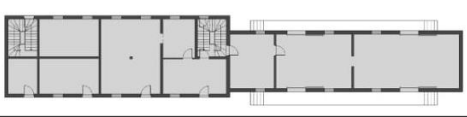
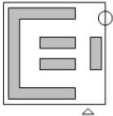
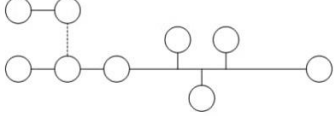
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	


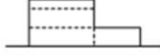




Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	






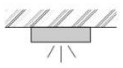

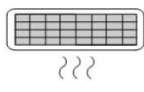

Diğer Donatı Elemanları	Bilgilendirme Panoları, 1 adet elektrikli ısıtıcı
Dekorasyon Elemanı	Özgün gişe seperasyonu
Renk Kurgusu	Yeşil ve beyaz renk
Tavan Kurgusu	Beyaz ahşap tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	-
İnceleme Notu	Yapının doğu cephesinde bulunan istasyon levhası ve dış cephe ahşap kaplaması harap durumdadır.

Tablo 8.10. Alpullu Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Alpullu Tren İstasyonu		
Konumu		
Alpullu / Babaeski / Kırklareli		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 1B		

 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
 <p>Bekleme Salonu Yerleşim</p>	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>


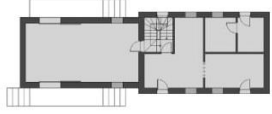
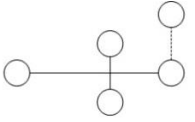
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	


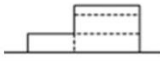




Bekleme Salonu Mekan Analizi			
Gişe		Zemin Malzemesi	
Kapılar		Pencereler	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	
		Erişilebilirlik	
		Isıtma	
		Oturma Elemanı	



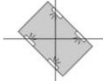
Diğer Donatı Elemanları	Bilgilendirme Panoları
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	Sarı ve beyaz renk
Tavan Kurgusu	Beyaz ahşap Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Zemin kaplaması değiştirilmiştir.
İnceleme Notu	Bekleme salonunda yangın tüpü bulunmakta olup, kuzey yönü pencerelerinde sonradan parmaklık ilave edilmiştir.

Tablo 8.11. Mandıra Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı	 <p>Genel Görünüş</p>	 <p>Bekleme Salonu</p>
Mandıra Tren İstasyonu		
Konumu		
B.Mandıra /Babaeski /Kırklareli		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Kullanılmamaktadır		
Plan Tipi		
Tip 2		

 <p>Görünüş</p>	 <p>Giriş Kat Planı</p>
Mekan atıl durumdadır.	 <p>Giriş Kat İşlev Şeması</p>
Bekleme Salonu Yerleşim	

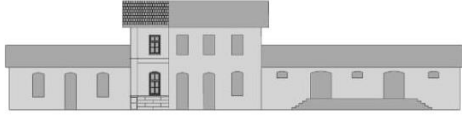

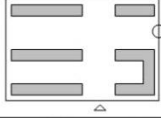
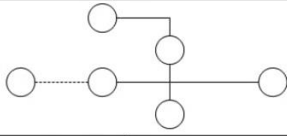
Kütle – Mekan Analizi			
Kütle Formu		Kat Sayısı	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi	
		Çatı Formu	
		Yapım Tekniği	

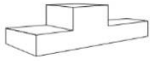





Bekleme Salonu Mekan Analizi					
Gişe	-	Zemin Malzemesi	-	Erişilebilirlik	-
Kapılar		Pencereler		Isıtma	-
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)	-	Oturma Elemanı	-

Diğer Donatı Elemanları	-
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	-
Tavan Kurgusu	Beyaz Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Atıl durumda olan yapının kapı ve pencereleri kapatılmıştır.
İnceleme Notu	Yapı 1980'lerden bu yana kullanılmamakta olup ciddi çökmeler gerçekleşmiştir.

Tablo 8.12. Pehlivan köy Tren İstasyonu Analiz Tablosu

Yapının Adı		
Pehlivan köy Tren İstasyonu		
Konumu		
Pehlivan köy / Kırklareli		
Yapım Tarihi		
1870-1888		
Yapının Özgün İşlevi		
Tren İstasyonu		
Yapının Mevcut İşlevi		
Tren İstasyonu		
Plan Tipi		
Tip 2A		

	
Görünüş	Giriş Kat Planı
	
Bekleme Salonu Yerleşim	Giriş Kat İşlev Şeması

Kütle – Mekan Analizi					
Kütle Formu		Kat Sayısı		Çatı Formu	
Plan Kurgusu		Bekleme Salonu/ Plan İlişkisi		Yapım Tekniği	

Bekleme Salonu Mekan Analizi					
Gişe		Zemin Malzemesi		Erişilebilirlik	
Kapılar		Pencereler		Isıtma	
Aydınlatma (Doğal)		Aydınlatma (Yapay)		Oturma Elemanı	

Diğer Donatı Elemanları	Bilgilendirme Panoları, Tekerlekli Sandalye
Dekorasyon Elemanı	-
Renk Kurgusu	Sarı ve beyaz renk
Tavan Kurgusu	Beyaz Tavan
Islak Hacimler	Harici
Uygulanan Müdahaleler	Bekleme salonu batı yönünde sonradan inşa edilmiştir.
İnceleme Notu	Peronlar arası yaya erişimi malzeme nedeniyle sorun oluşturmaktadır ve bekleme salonu duvarlarında rutubet gözlenmiştir.

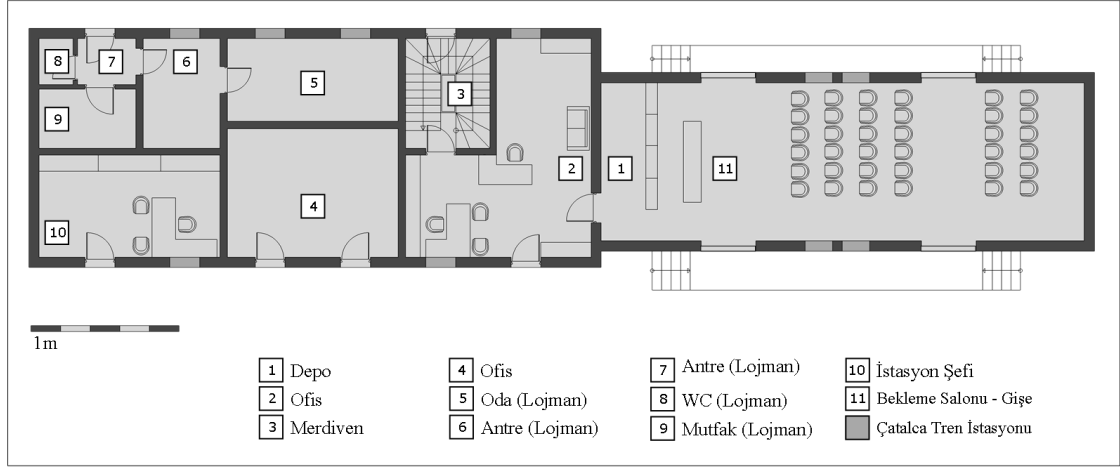
6. BULGULAR

6.1. İşlevsel Birimler

Demiryolu Mimarlığını oluşturan yapılar tanımlanırken sahip olduğu işlev ve kapasitesine göre sınıflandırılmaktadır. Durak, istasyon ve gar olarak tanımlanan, yük ya da yolcu taşımak amacıyla inşa edilen mekanlar bulunduğu yerleşkenin ihtiyaç programına göre çeşitlilik gösterip, sayıca veya alan olarak artıp azalabilmektedir (Kösebay Erkan, 2007). Bu yapılar Varol'un derlediği kaynakta benzer bir şekilde tekrar iki gruba ayrılarak halkın yararlandığı kamu yapıları ve demiryolu personeli için inşa edilen yapılar olmak üzere açıklanmaktadır (Varol, 2012).

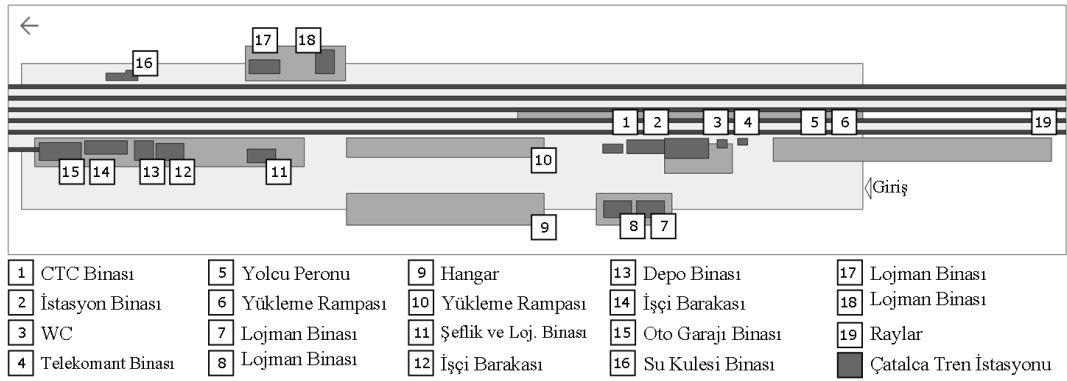
1873 yılında hattın Çatalca–Edirne bölümünün açılmasıyla kullanılmaya başlanan toplam 319 km uzunluğa sahip hat üzerinde farklı tiplerde demiryolu istasyon yerleşkeleri inşa edilmiştir. Bu yerleşke yapılarının tümünün kesin inşa tarihleri hakkında bir bilgiye ulaşılamamasına karşın, 1870-1888 yılları arasında inşa edildiği düşünülmektedir (Engin, 1993).

Araştırma alanında bulunan, Rumeli Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen demiryolu yerleşkeleri vaziyet planları ve yapılara ait kat planları arasında benzer çözümler kullanılmıştır. Tez kapsamında incelenen 12 istasyon yapısı genel olarak üç bölümde tasarlanmıştır. Bunlar, yolcu bekleme salonu ve gişeden oluşan birinci bölüm, personele ait odalardan oluşan ikinci bölüm ve lojmanın bulunduğu üçüncü bölüm olarak sıralanabilmektedir. İncelenen yapılarda gerçekleşen yenileme çalışmaları ile bu sıralama bazı mekanlarda değişikliğe uğramıştır. Şekil 30'da verilen Çatalca istasyon yapısı giriş kat planı bu anlamda örnek durumundadır. Bu istasyon yapısına özgün olmak üzere depo bölümü olarak tasarlanan alan, 2013 yılında gerçekleştirilen restorasyon çalışmasıyla yolcu bekleme salonu ve gişe olarak düzenlenmiştir. Bunun yanında özgün planda yapının giriş kat kuzey yönünde tek odalı bir lojman kurgulanmış, ayrıca diğer yapılarda olduğu gibi üst katta bulunan lojmanın merdiveni, yapının köşe noktası yerine kuzey yönünde bir pencere aksı kaydırılarak tasarlanmıştır. Yapı genel kurgusu itibarıyla, hat üzerinde bulunan diğer yolcu binalarının genel özelliklerini yansıtmaktadır.

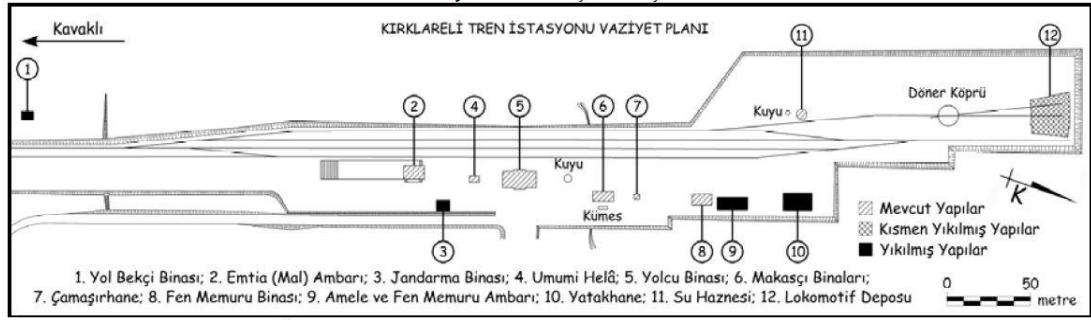


Şekil 30. Çatalca Tren İstasyonu Yolcu Binası Giriş Kat Planı.

Günümüzde Trakya Bölgesel Tren Hattı üzerinde bulunan istasyon yapıları, inşa edildikleri alan üzerinde organik bir biçimde yerleştirilmiştir. Bazı yerleşkelere ait özgün çizimler, 1993 yılında TCDD tarafından hazırlanan vaziyet planları ve yerleşkelerin mevcut durumları irdelendiğinde istasyon yerleşimlerinin benzerliklerine ulaşılmaktadır. Şekil 31’de 1880 yılında açılan Çatalca istasyonunun günümüz vaziyet planı ve Şekil 32’de verilen 1912 yılında açılan Kırklareli Tren İstasyonu vaziyet planları gösterilmektedir. Raylara paralel olarak inşa edilen yapılar farklı dönemlere tarihlenmekte olup, istasyonların konumuna ve büyüklüğüne göre birimlerinin sayıları da değişmektedir (TCDD EMA, 2018). Tez kapsamında incelenen yerleşkelerde bulunan demiryolu yapıları aşağıda açıklanmış ve mevcut durumları gösterilmiştir.



Şekil 31. Çatalca Tren İstasyonu Vaziyet Planı.



Şekil 32. Kırklareli İstasyon Planı Vaziyet Planı (Yıldız, 2009).

A. Yolcu Binaları (İstasyon Binaları)

Etaplar halinde inşa edilen hat üzerinde yolcu binaları farklı tip ve özelliklere sahiptir. Sirkeci Gar binası hariç olmak üzere, banliyö hat üzerindeki yolcu binaları çelik putrellerle taşınan saçak ile örtülmüş bekleme salonu ve istasyon şefliklerinden oluşmaktadır (Kuban, 2002). Halkalı – Pehlivan köy arasında kalan yerleşke yapıları Baron Hirsch döneminde inşa edilmiş olup tipolojik olarak benzerlikler göstermektedir. Bu hat üzerinde inşa edilen yolcu binaları dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiş yığma, kagir yapılardan oluşmaktadır. Genel itibariyle üç bölümden oluşan yapılar, yolcular için ayrılan kısım, lojman veya lojmanlardan oluşan bölüm ve depo bölümlerinden oluşmaktadır.

Hattın Pehlivan köy – Kapıkule bölümü 1971 yılında açılmış olup, alan üzerinde bulunan istasyon yapıları araştırma sınırları içerisinde bulunmadığından değerlendirilmeye alınmamıştır. Ayrıca hattın bu bölümünde inşa edildiği tespit edilen Kırçasalılı, Abalar ve Tayakadın istasyon yapıları günümüzde bulunmamaktadır.

B. Lojmanlar

Demiryolcu olarak nitelenen demiryollarında çalışan personelin ve ailelerinin konaklaması için farklı tipte inşa edilen yapılardır (UAB, 2011). İki türde; iki katlı büyük ve tek katlı küçük biçimde inşa edilen tip proje yapıları, değişen ihtiyaçlar ve gelişen imkânlar doğrultusunda zamanla bir takım değişikliklere uğramıştır. Halkalı – Kapıkule hattı üzerinde bulunan Velimeşe lojman binasında olduğu gibi bazı örneklerde tuvalet mevcut mekana dahil edilmiş, bazı örneklerde ise Kurfallı lojman

binasında olduğu gibi daha geniş olekli ıslak hacimler yapıya sonradan eklenmiştir. İnşa malzemesi olarak tuğla veya taş malzeme kullanılmış, çatı örtüsünde kırma ve beşik çatı uygulanmıştır. (şekil A.1. ve A.2.)

C. Depolar

İstasyonlarda çeşitli ürünlerin depolanmasını sağlayan bu birimler, yerleşkede bulunan istasyon binası veya yolcu binası olarak geçen yapı ile bitişik inşa edildiği gibi, yapıdan bağımsız olarak da bulunabilmektedir. Büyük olekli olanlarına hangar adı verilir (UAB, 2011). Kagir yığma sistemle inşa edilen bu yapılar, Sinekli ve Kabakça İstasyonlarında olduğu gibi bodrum katı ile veya Çatalca, orlu'da olduğu gibi tek kat tasarlanmıştır. Standart bir büyüklüğü bulunmayan depo bölümleri, istasyonlar arasında farklılıklar göstermektedir. atalca'daki depo 4.60 x 12.20 m ebatlarındayken, Kabakça İstasyonunun deposu 5.20 x 7.80 m ollerindedir. İstasyon binasına bitişik olarak yapılan depolarda ahşap karkas, beşik çatı kullanılırken, giriş ıkışlar için sürgü kapılar kullanılmıştır. Günümüzde bu bölümlerin bazıları istasyon şefliği veya yolcu bekleme salonu olarak yeniden işlevlendirilmiştir.

D. Tuvaletler

Vaziyet planları üzerinden, istasyon binalarının yakınında konumlandığını görebildiğimiz tuvaletler, diğer yapılardan bağımsız olarak inşa edilmiştir. Günümüzde kullanımı devam eden istasyonların bu bölümleri TCDD tarafından yeniden inşa edilmiştir. Pek çok istasyon yerleşkesinde orijinal yapı günümüze ulaşamamıştır. Sinekli istasyonu tuvaletinden, yapının ahşap karkas olarak, kadın ve erkekler için iki ayrı bölümden oluşacak şekilde inşa edildiği görülmektedir. (şekil A.3. ve A.4.)

E. Su Depoları

Endüstriyel arkeoloji kapsamına da dahil olan su depoları eski tren istasyonlarının önemli unsurlarından birisidir. Halkalı – Kapıkule hattı, istasyon yerleşkeleri üzerinde farklı tipte su depoları bulunmaktadır. Taş kagir yapım sistemiyle olduğu gibi, bazı

istasyonlarda elik struktürden inşa edilmiştir. Dip tarafları küresel, gövde bölümleri silindirik olan ve yaklaşık 9 – 13 metre yüksekliğe sahip bu yapılar sayesinde lokomotiflerin ve istasyonların su ihtiyacı karşılanmaktaydı (Kösebay Erkan, 2007).

F. İşçi Evleri

Ülkemizde tren istasyonları arasında ortalama mesafeyi 20 – 22 km olarak açıklayan Erkan, demiryolu işçilerinin de yaklaşık 10 km’lik bir alandan sorumlu olduklarını belirtmektedir. Bu nedenle işçi evleri istasyonlara çift olarak inşa edilmiştir (Kösebay Erkan, 2007). Ayrıca yine bu birimlere bahçeler ayrılarak, personelin küçük ölçekte kendi toprak mahsulünü üretmeleri düşünülmüştür. Çalışmanın yapıldığı hat üzerinde farklı malzeme ve tiplerde işçi evleri bulunmakta, yapıların bir bölümü günümüzde hala kullanılmaktadır.

G. Nöbetçi Kulübesi

Hemzemin geçit olarak adlandırılan, karayoluyla aynı düzeyde bulunan tren yolu geçitlerinden güvenli geçiş sağlanması amacıyla çalışan görevli personelin konaklaması amacıyla inşa edilen basit yapı (UAB, 2011).

H. Lokomotif Deposu

Buharlı lokomotiflerin bazı tamir işlemlerinin ve bakımlarının yapıldığı, dikdörtgen veya dairesel planlı olarak inşa edilen yapılara lokomotif deposu adı verilir. Lokomotif uzunluklarının değişkenlik göstermesi ve istasyonun bulunduğu hattın yoğunluğuna göre söz konusu yapıların büyüklükleri de farklı ölçülerde inşa edilebilmektedir. Buna karşın genellikle lokomotif depoları yakın ölçülerde, hatta bazı örneklerde tip proje olarak inşa edilmiştir (Yıldız, 2009). Halkalı – Kapıkule hattı üzerinde bulunan istasyon yerleşimlerinde, gar yapılarında bulunan lokomotif depoları dışında Çerkezköy ve Alpullu istasyonlarında bu yapılara rastlanmaktadır. Dairesel olarak inşa edilen bu depolardan Çerkezköy’deki 6, Alpullu’daki 2 araç kapasiteli olup günümüzde bakımsız durumdadırlar.

Lokomotif depolarının yanında hat üzerinde bazı istasyonlarda, yol kontrol ve bakımı için kullanılan, Ulaştırma Bakanlığı demiryolları sözlüğünde ‘oto drezin’ olarak belirtilen araçlar için drezin garajları bulunmaktadır. Lüleburgaz İstasyonunun 1993 yılında hazırlanan vaziyet planında, ilgili iki yapının da bulunduğu görülmektedir (TCDD EMA, 2018).

I. Kuyu ve Çeşmeler

Şark Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen Halkalı – Kapıkule hattı üzerinde bulunan istasyon yerleşkelerinin vaziyet planlarında su kuyuları ve çeşmelerin varlığı belirtilmiştir (TCDD EMA, 2018). Ancak bu birimlerin orijinalleri günümüze ulaşamamış, bir kısmı TCDD tarafından yeniden inşa edilmiştir. Günümüzde atıl durumda olan Kurfalı istasyonunun su kuyusu, özgünlüğünü yitirmesine karşın yıkılmadan kalabilmiştir. Ayrıca Alpullu ve Çerkezköy istasyonlarının sonradan yapılan betonarme çeşmeleri günümüzde kullanılmaktadır.

Anadolu Demiryolları için hazırlanan kaynaklardan, kuyuların içme suyu ve su kuyuları olarak iki tipte inşa edildiği, iç çaplarının 1.10 m olması gerektiği ve yerel özelliklere göre şekillendiği aktarılmaktadır (Kösebay Erkan, 2007).

6.2. İstasyon Binaları

Bu tez çalışmasında irdelenen, Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı üzerinde bulunan 19. yüzyılda inşa edilmiş istasyon binalarının morfolojik tablo analizleri bu bölümde incelenmiştir. (Tablo B.1., B.2. ve B.3.)

6.2.1. Yapının Kimliği

A. Yapının Adı

Halkalı-Kapıkule Demiryolu hattı istasyon yerleşkeleri, sınırları dahilinde bulunduğu yerleşim biriminin ismini almıştır.

B. Konumu

İncelenen 12 istasyon yapısından İspartakule, Çatalca, Kabakça ve Sinekli istasyonları İstanbul; Çerkezköy, Çorlu ve Muratlı istasyonları Tekirdağ; Seyitler, Lüleburgaz, Alpullu, Mandıra ve Pehlivan köy istasyonları Kırklareli il sınırlarında bulunmaktadır. Bunların yanında gerçekleşen güzergah değişiklikleri nedeniyle hat dışında kalan Hadım köy istasyonu İstanbul ve günümüzde bulunmayan Sarıcaali istasyonu Kırklareli il sınırlarındadır.

C. Yapım Tarihi

İstasyon yapılarının tamamı Baron Hirsch'in şirketi tarafından, 1870 ile 1888 yılları arasında inşa edilmiştir.


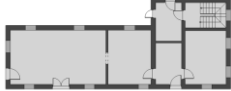

D. Yapının Özgün/Mevcut İşlevi

İncelenen tüm yapılar istasyon binası olarak inşa edilmiştir. Kabakça ve Sinekli istasyonları restorasyon nedeniyle kapalı olup, Seyitler ve Mandıra istasyon binaları atıl durumda olduğundan işlevini yerine getirememektedir.

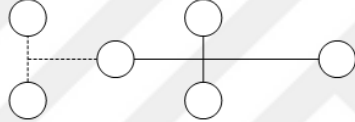
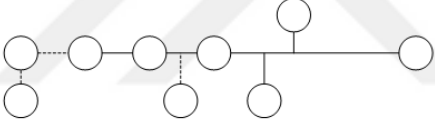
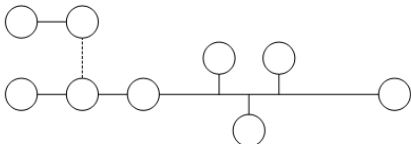
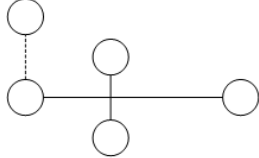
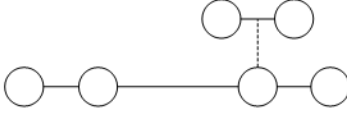
E. Plan Tipi

Çizge tekniğinden yararlanılarak hazırlanan tipolojiye göre 3 ana, 2 bağlantılı olmak üzere 5 tip istasyon yapısı tespit edilmiştir. Tipoloji, yapıların mekan büyüklükleri ve plan-kesit ilişkisinden hareketle hazırlanmıştır. Buna göre Tip 1, Tip 2 ve Tip 3 başta olmak üzere, Tip 1'den türetilerek oluşturulan 'Tip 1A' ve 'Tip 1B' yapıları işlev şeması aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. (Tablo 9)

Tablo 9. Plan Tipleri

Tip 1	Tip 2	Tip 3
		
Tip 1A		Tip 1B
		

Tablo 10. Mekan-işlev şemaları

Tip / Birimler	İşlev Şeması	İstasyonun Adı
Tip 1 Depo, Bekleme Salonu, Ofisler, Gişe, Merdiven.		-Çatalca, -Sinekli, -Çorlu, -Lüleburgaz.
Tip 1A Depo, Bekleme Salonu, Ofisler, Gişe, Merdiven, Lojistik Şeflik.		-Çerkezköy
Tip 1B Depo, Bekleme Salonu, Gişe, Ofisler, Merdivenler.		-Alpullu
Tip 2 Depo, Bekleme Salonu, Ofisler, Gişe, Merdiven.		-Kabakça, -Muratlı, -Seyitler, -Mandıra, -Pehlivanköy
Tip 3 Bekleme Salonu, Ofisler, Gişe, Merdiven, Lojman.		-Ispartakule

6.2. Yapının Kütle-Mekan Analizi

İstasyon yapıları kütle-mekan analizleri, görünüş, giriş kat planı, bekleme salonu yerleşim planı, giriş kat işlev şeması, kütle formu, kat sayısı, çatı formu, plan kurgusu, bekleme salonu/plan ilişkisi ve yapım tekniği bu bölümde incelenmiş, tablolarla gösterilmiştir.

A. Görünüş

Yapıların peronların bulunduğu ön cephesinden çizilen görünüşlerde, cephe özellikleri hakkında bilgi verilmiştir. Buna göre dış cephesinde sıva kullanılan binalar ve ahşap kaplamanın kullanıldığı binalar ‘görünüş’ bölümünde kısmi olarak taranarak gösterilmiştir. İspartakule, Çatalca, Kabakça, Muratlı, Alpulu, Mandıra ve Pehlivan köy yapılarının dış cephesinde sıva, Sinekli, Çerkezköy, Çorlu ve Lüleburgaz yapılarında ise ahşap kaplama bulunmaktadır.

B. Giriş Kat Planı

Yolcu ve yük taşıma hizmetlerinin sağlanması işlevine sahip birimlerden oluşan istasyon binaları giriş katları, bekleme salonu, bilet gişesi, şef ve hareket memuru odaları, depo ile lojman birimlerinden oluşmaktadır. Yapılara ait giriş kat planları bu bölümde verilmiştir.

C. Bekleme Salonu Yerleşim Planı

İstasyon yapıları bekleme salonlarında 5 farklı tipte yerleşim planına, 14 ile 48 kişi aralığında oturma kapasitesine sahip oldukları tespit edilmiştir. Kabakça, Sinekli, Seyitler ve Mandıra istasyonları bekleme salonları kullanım dışı olduğundan aşağıdaki tabloda belirtilmemiştir. (Tablo 11)




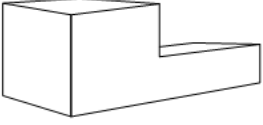
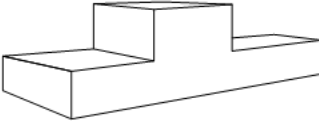
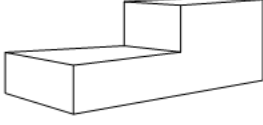
Tablo 11. Bekleme salonları yerleşim planları

Genel Özellikler	Yerleşim Planı	İstasyonun Adı
<p>Tip A</p> <p>38 Kişi Oturma Kapasitesi</p> <p>4 Adet Giriş (Sürgü kapı)</p> <p>Hareketli Gişe Ünitesi</p> <p>Alan: 80 m²</p>		- Çatalca
<p>Tip B</p> <p>30 Kişi Oturma Kapasitesi</p> <p>2 Adet Giriş</p> <p>Sabit Gişe Ünitesi</p> <p>Alan: 58 m²</p>		-Pehlivanköy
<p>Tip C</p> <p>30-48 Kişi Oturma Kapasitesi</p> <p>1 Adet Giriş</p> <p>Sabit Gişe Ünitesi</p> <p>Alan: 43 m²</p>		-Çerkezköy, -Çorlu, -Lüleburgaz, -Alpullu,
<p>Tip D</p> <p>14 Kişi Oturma Kapasitesi</p> <p>1 Adet Giriş</p> <p>Sabit Gişe Ünitesi</p> <p>Alan: 15 m²</p>		-Muratlı
<p>Tip E</p> <p>40 Kişi Oturma Kapasitesi</p> <p>2 Adet Giriş</p> <p>Sabit Gişe Ünitesi</p> <p>Alan: 50 m²</p>		-Ispartakule
<p>■ : Oturma Elemanı</p>	<p>△ : Giriş</p>	<p>○ : Gişe</p>

D. Kütle Formu

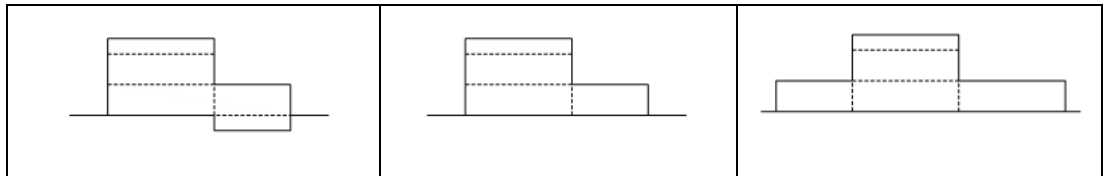
İstasyon yapılarında toplamda 3 farklı tipte kütle-form ilişkisi tespit edilmiştir. Merkezde bulunan iki katlı ana kütlelerin iki yönünde eklenen depo ve bekleme salonu bölümleri, yapının kütle formunu oluşturmuştur.(Tablo 12)

Tablo 12. İstasyon binaları kütle-form türleri

		
		
Çatalca, Kabakça, Sinekli, Çorlu, Muratlı, Seyitler, Lüleburgaz, Alpullu.	Çerkezköy, Pehlivan köy.	Ispartakule, Mandıra.

E. Kat Sayısı

İncelenen yapıların tümü giriş kat, birinci kat ve çatı arasından oluşurken, Tip 2 yapıları depo bölümlerinde yarım bodrum kat tespit edilmiştir. Kat sayıları aşağıda gösterildiği şekilde görselleştirilmiştir. (Şekil 33)



Şekil 33. İstasyon binaları kat sayıları

F. İstasyon Binası Plan Kurgusu ve Bekleme Salonu/Plan İlişkisi

Araştırma kapsamında incelenen 12 yapının kütle çözümünde eklemeli transformasyon uygulanmıştır. İstasyon binalarının tümü çift katlı ana kütle ve buna bağlı ikinci bir tek katlı kütlelerden oluşmaktadır. Ana binaya bağlı ikinci kütleler depo veya bekleme salonu olarak işlevlendirilmiştir. (Tablo 13)

Tablo 13. İstasyon binası plan kurguları ve bekleme salonu/plan tablosu



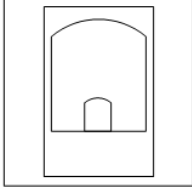
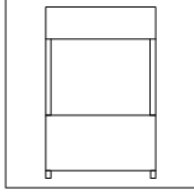
İstasyon binaları plan kurguları	Konumu	Bekleme Salonu / Plan İlişkisi
	Çatalca	
	Kabakça, Sinekli, Çorlu, Muratlı, Seyitler, Lüleburgaz, Alpullu, Mandıra	
	Çerkezköy, Pehlivan köyü	
	Ispartakule	

6.3. Yapının İç Mekan Kurgusu

A. Gişeler

İncelenen ve faal durumda olan istasyon binaları bekleme salonlarının tümünde gişeler duvarda oluşturulan bir açıklık vasıtasıyla tasarlanmıştır. Çatalca istasyonunun bekleme salonunun son restorasyon çalışmasında, depo bölümüne alınmasıyla gişe için bir donatı elemanı tasarlanmıştır. (Tablo 14) Ayrıca atıl durumda bulunan Seyitler ve Mandıra istasyonlarının gişe bölümleri tespit edilememiştir.



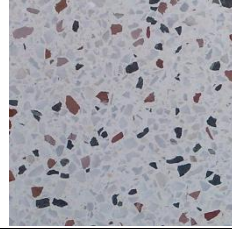

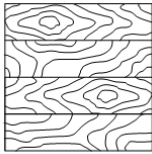
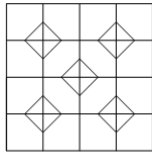
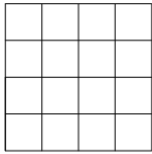
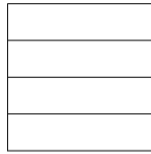
Tablo 14. Bekleme salonları gişe türleri

	
	
Sabit Gişe Penceresi	Hareketli Gişe Mobilyası (Çatalca)

B. Zemin Malzemesi

İstasyon binalarında yapılan incelemeler sonucunda ahşap, seramik, mozaik taş kaplama ve dökme beton olmak üzere 4 farklı tipte zemin malzemesi tespit edilmiştir. (Tablo 15) Seyitler ve Mandıra istasyonlarının zemin malzemeleri tespit edilememiştir. Malzemeler ve istasyon binaları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 15. Bekleme salonları zemin malzemeleri

			
			
Ahşap Kaplama Çatalca, Kabakça, Sinekli	Seramik Kaplama Ispartakule, Çerkezköy, Muratlı, Lüleburgaz, Alpullu	Mozaik Taş Kapl. Çorlu	Dökme Beton Pehlivan köy

C. Erişebilirlik



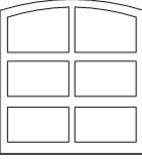


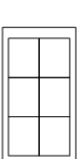
İncelenen hat üzerinde bulunan tüm istasyon yapılarının 19. yüzyılda inşa edilmesiyle bağlantılı olarak engelli kullanıcı erişimi, günümüz erişilebilirlik standartlarını barındırmamaktadır. Kapı geçiş genişlikleri bazı durumlarda 100 cm'in altında olup, 5 cm'in üzerinde eşik veya basamak bulundurmaktadır. Ayrıca gişelerde konuyla ilgili herhangi bir teknik donanım bulunmamaktadır.

Gerçekleştirilen yenileme çalışmalarında bilgilendirme levhalarında kontrast renklerin kullanımı, hissedilebilir yürüme yüzeyi, engelsiz ıslak hacim çözümleri istasyonlara dahil edilmeye başlanmış, bazı istasyon yapılarında tekerlekli sandalye bulunduğu tespit edilmiştir. Çatalca istasyonunda depo bölümüne alınan bekleme salonuna rampa dahil edilmiş, tekerlekli sandalye veya yürüteç kullanan yolcuların mekana erişimi sağlanmıştır.

D. Bekleme Salonu Pencere ve Kapı Özellikleri

İncelenen yapılarda pencere ve kapı açıklıklarında basık kemerli ve düz olmak üzere iki tip kullanılmıştır. Basık kemerin kullanıldığı açıklıklarda dış cephede söveler, diğer açıklıklarda bir süsleme elemanı bulunmamaktadır. (Tablo 16) Tüm pencere ve kapılarda ahşap kullanılmıştır. Çatalca istasyonunun bekleme salonu kapıları, eski depo işlevinden kaynaklı olarak 2 metre genişliğe sahip olup, süsleme barındırmamaktadır.






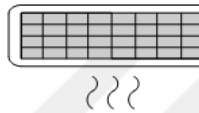

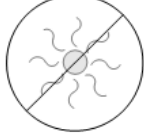
Tablo 16. Bekleme salonu pencere ve kapılar

				
				
Kapı 200x250	Kapı 102x310	Kapı 102x300	Pencere 102x210	Pencere 102x200

E. Isıtma Sistemi

Bekleme salonları, klima, elektrikli ısıtıcı veya kalorifer sistemiyle ısıtılmaktadır. Atıl durumda olan istasyon yapılarında ısıtma sistemi bulunmamaktadır. (Tablo 17)

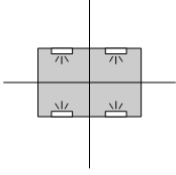
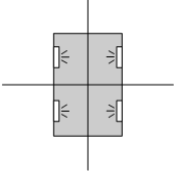
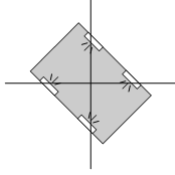
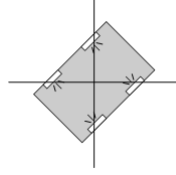



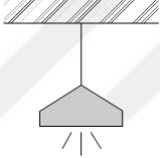
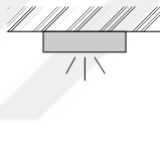

Tablo 17. Bekleme salonları ısıtma sistemleri

			
 Klima	 Elektrikli Isıtıcı	 Radyatör	 Isıtma sistemi bulunmamaktadır
Çatalca, Ispartakule	Çorlu, Muratlı, Alpullu,	Kabakça, Sinekli, Çerkezköy, Lüleburgaz, Pehlivanköy	Seyitler, Mandıra

F. Doğal ve Yapay Aydınlatma

19. yüzyılda inşa edilen istasyon binaları bekleme salonları günümüzde kapı ve pencerelerde bulunan açıklıklar aracılığıyla gün ışığından yararlanmakta, tavan aydınlatma elemanlarıyla da yapay aydınlatma sağlanmaktadır. En az bir, en fazla dört adet pencereye sahip bekleme salonları, coğrafi konumuna göre ışık alma yönü doğal aydınlatma bölümünde gösterilmiştir. (Tablo 18) Kullanılan sarkıt veya sıva üstü tavan aydınlatmaları da grafiksel anlatım yoluyla tabloda gösterilmiştir. (Tablo 19)






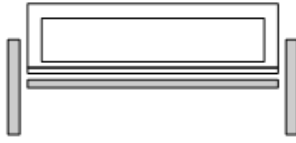
Tablo 18. Doğal ve yapay aydınlatma tablosu

Doğal Aydınlatma			
			
Kuzey-Güney Yönlü Aydınlatma	Doğu-Batı Yönlü Aydınlatma	K. Doğu-G. Batı Yönlü Aydınlatma	K. Batı-G. Doğu Yönlü Aydınlatma
Çerkezköy, Çorlu, Seyitler, Lüleburgaz, Alpullu, Pehlivanköy,	Ispartakule, Çatalca	Kabakça, Muratlı, Mandıra	Sinekli
Yapay Aydınlatma			
			
			
Sarkıt Aydınlatma Armatürü	Sıva Üstü Armatür	Aydınlatma Elemanı Bulunmamaktadır	
Çatalca, Kabakça, Sinekli, Çorlu, Pehlivanköy	Ispartakule, Çerkezköy, Muratlı, Lüleburgaz, Alpullu,	Seyitler, Mandıra	

G. Bekleme Salonu Mobilyaları





Halkalı-Kapıkule hattı istasyon yapıları üzerinde gerçekleştirilen bu çalışmada incelenen ‘bekleme salonu ve gişe bölümü’ mobilyaları arşiv taramaları ve saha çalışması ile oluşturulmuştur. Buna göre söz konusu hat üzerinde bulunan alanların, TCDD arşiv ve kayıtlarında 2000 yılı öncesine ait iç mekân görsellerine ulaşamamıştır. Edinilen görseller ve alan ziyaretleri ile bekleme salonlarına ait olarak; oturma elemanları, sabit ve hareketli bilet bankoları, bilgilendirme ve reklam panoları ile çöp kovaları belgelenmiş, oluşturulan tablo ile gösterilmiştir. (Tablo 20)

Tablo 20. Bekleme salonları oturma elemanları

		
		
Metal Oturma Elemanı	Verzalit Oturma Elemanı	Ahşap Oturma Elemanı
Tüm İstasyonlar	Çorlu İstasyonu	Ispartakule İstasyonu

Kamusal mekan grubuna giren istasyon yapıları donatı elemanlarının da bazı tasarım kriterleri bulunmaktadır. Bu kriterler, işlevsellik, kullanılabilirlik, ergonomi, güvenlik, bakım, kalite ve dayanıklılık olarak sınıflandırılabilir. Donatının amacına uygun olarak, gerekli sağlamlığı, konforu, anlaşılabilirliği ve maliyeti gibi faktörleri en verimli şekilde karşılaması için bu ilkeler dahilinde tasarlanması gereklidir (Akyol, 2006). İncelenen bekleme salonlarında gözlemlenen mobilya ve mekan ilişkisi malzeme, tasarım ve renk parametrelerinde çeşitlilik oluşmaktadır. İç mekan yapı elemanlarında beyaz veya beyaza yakın tonlar kullanılmış, tercih edilen verzalit oturma elemanlarında da aynı renk tercih edilmiştir. Buna karşın TCDD tarafından yapılan son düzenlemede yerleştirilen metal bekleme koltuklarında, kurumsal kimlik ve kurumsal renk ilişkisine göre, TCDD logosunda bulunan kırmızı ve mavi kullanılmıştır. Döşemelerde ahşap ve taş malzeme kullanılırken, donatı elemanlarında, verzalit, plastik ve metal malzemeler tercih edilmiştir. Bu noktada Çatalca istasyonunda bulunan hareketli, ahşap bilet gişesi istisna oluşturmaktadır. Ayrıca henüz restorasyon çalışması devam eden Kabakça ve Sinekli yapılarında da bilet bankolarının, yapıda gişe için tasarlanan özgün alanda ahşap olarak tasarlandığı gözlemlenmiştir. (Tablo 21)

Tablo 21. Bekleme Salonu Mobilyaları

Mobilya Listesi			
Ahşap Bank (Günümüzde bulunmamaktadır.)		Pano*	
Döküm Bank (Ispartakule)		Pedallı Çöp Kovası (Çatalca)	
Verzalit Sandalye (Çorlu)		Silindir Kolon Çöp Kovası*	
Metal Bekleme Koltuğu*		Bilet Gişesi (Çatalca)	
*Tüm istasyonlarda bulunmaktadır.			

6.4. Uygulanan Müdahaleler

Araştırma kapsamında incelenen Halkalı-Kapıkule hattı üzerinde bulunan istasyon binalarında geçen süreç içerisinde bir takım yenileme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Ispartakule-Çatalca bölümü arasında kalan Hadımköy istasyonu, Yeşilbayır ve Bahşayış mahallelerinde bulunan 1980 yılında açılan iki adet tünelden sonra güzergah dışında kalarak yerel yönetime devredilmiştir. 2014 yılında restore edilen yerleşke yapıları, kültürel ve sanatsal etkinliklere hizmet veren bir merkez olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Url-12).

Çatalca ve Lüleburgaz istasyonları dışında bekleme salonları, yapılar içerisinde özgün konumlarında hizmet vermeye devam etmiştir. Çatalca istasyonunun depo bölümü, bekleme salonu olarak yeniden işlevlendirilirken, Lüleburgaz istasyonu bekleme salonu istasyon binasına yapılan ek yapı içerisinde hizmet vermeye devam etmiştir. İki örnekte de bu şekilde kullanıcı kapasitesi arttırılmıştır. Benzer bir biçimde yakın tarihe kadar atıl durumda olan, günümüzde restorasyon çalışmaları devam eden Sinekli yolcu binası giriş kat lojmanı ile bekleme salonunun bir bölümü birleştirilerek kullanım gerçekleşmiştir. Devam eden restorasyon çalışmalarında yapı, özgün planına göre tekrar düzenlenmiştir. Gerçekleşen bu değişikliklerin yanında istasyon yerleşkelerinin güvenliğinin sağlanması adına ilave edilen güvenlik donanımları için, yine yolcu binasında bulunan ve işlevini yitiren uygun bir mekana ilgili donanımlar yerleştirilmiştir.

7. DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR

19. yüzyıl, Dünya Tarihi'nde önemli buluşların gerçekleştiği bir dönem olmuştur. Batılı devletler, izlediği politikalar, ekonomik ve teknolojik gelişim süreçleri, ulaşım alanında yeni sistemlerin ve güzergahların kullanılmasına aracı olmuş, kısa zamanda geniş demiryolu ağları inşa etmişlerdir.

Geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti'nde tartışmalı olarak ilk demiryolu hattı İngilizler tarafından İskenderiye-Kahire arasında inşa edilmiş, devamında Fransızlar ve Almanlar da bu sürece dahil olmuştur. Anadolu'nun verimli topraklarından elde edilen mamullerin İzmir Limanı üzerinden ticaretinin kolaylaştırılması amacıyla, Anadolu'da ilk demiryolu 1856 yılında İzmir-Aydın arasında inşa edilmeye başlanmıştır. Bu projeye birlikte Anadolu'nun ilk demiryolu yapıları da inşa edilmiştir.

19. yüzyılın ikinci yarısında, askeri, ticari ve siyasi amaçlarla Osmanlı Devleti, döneminin ileri ulaşım teknolojisi konumundaki demiryollarıyla, Balkanlar üzerinden Avrupalı Devletler ile ulaşım ağı kurmak istemiştir. Bunun sonucunda yeterli teknik donanıma sahip yatırımcılar ile görüşmüş, bir müddet sonra da Avusturyalı Banker Baron Hirsch ile anlaşmış, kurulan Fransız bir şirket aracılığıyla 'Rumeli Demiryolları'nın inşa süreci başlamıştır.

Bu tez çalışması kapsamında incelenen Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının inşası 1870 yılında başlamıştır. 3 yılda hattın İstanbul-Edirne-Sarımbey bağlantısı kurulmuş, büyük bir törenle açılışı yapılmıştır (Engin,1993). Osmanlı Devleti tarafından Hirsch'in şirketine kilometre garantisi ile 99 yıllık bir imtiyaz verilerek inşa edilmiştir. İnşa sürecinde, Baron Hirsch'in şirketi tarafından bir takım yolsuzluklarla karşılaşmıştır. Yaklaşık 2.000 km olarak planlanan hattın bir bölümü şirket tarafından inşa edildikten sonra proje, başka bir şirkete devredilmiştir. Hattın, İstanbul-Edirne arasında bulunan bölümünün güzergahı, düz araziden geçmesine karşın gerek dışı uzatılmasından dolayı ulaşım süresi ve maliyetleri artmış, en son, TCDD tarafından 1980 yılında bu bölümün kısaltılması için güzergah değişiklikleri yapılmıştır.

Lozan Antlaşmasıyla İstanbul-Edirne arasında bulunan hattın Uzunköprü-Karaağaç (Edirne) bölümü Yunanistan sınırlarında kalmıştır. 1936 yılında Atatürk'ün millileşme politikaları kapsamında Milli sınırlar içerisinde kalan bölüm satın alınmış, hattın tüm borçları ancak 1954 yılında Türkiye Cumhuriyeti tarafından ödenmiştir. 1970 yılına kadar hat özgün güzergahında kullanılmış, 1971 yılında yaşanan siyasi gelişmeler nedeniyle Pehlivan köy'den ayrılan ikinci bir hatla Edirne-Kapıkule hattı inşa edilmiş ve Avrupa bağlantısı Bulgaristan üzerinden kurulmuştur. Günümüzde kullanılmaya devam eden bu hat ile, açıldığı dönemde 319 km olan İstanbul-Edirne arası, güzergah üzerinde yapılan değişikliklerle 289 km'ye indirilmiştir.

Yapılan araştırma sonucunda, Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı üzerinde, farklı tarihlerde inşa edildiği tespit edilen 36 adet durma noktasından 12 adedinde bulunan istasyon binaları, 19. Yüzyılda Baron Hirsch'in şirketi tarafından inşa edilmiş olup, günümüzde kullanılmakta, restore edilmekte veya atıl durumdadır. Araştırmanın yapıldığı hat üzerinde bulunan istasyon yerleşkelerinde farklı dönemlerde inşa edilmiş istasyon yapıları tespit edilmiştir. Bununla birlikte bazı yerleşkelerde bulunan 1870-1888 yılları arasında inşa edilen yapılar günümüzde tespit edilememiştir.

Araştırma kapsamında mekan analizi ve tipoloji çalışması yapılan, istasyon binası veya yolcu binası olarak adlandırılan yapılar Tip 1, Tip 2 ve Tip 3 olmak üzere üç tipte sınıflandırılmıştır. Plan kurgusu ve kütle formundaki farklılıklardan dolayı iki yapı için Tip 1A ve Tip 1B grubu oluşturulmuştur. Tipoloji çalışması yapılırken, TCDD Emlak Müdürlüğü Arşivi'nden temin edilen çizimler ve saha ziyaretlerinden derlenen verilerle tespit edilen 12 binanın giriş kat planları hazırlanmış, işlev şemaları grafik anlatım teknikleriyle gösterilmiştir. Buna göre giriş katlarda, şef odası, hareket memuru odası, bekleme salonu, gişe ve birinci kata geçişi sağlayan merdiven tüm yapılarda bulunurken, depo ve lojman yapılara göre farklılık göstermekte olup, mekansal büyüklükleri bu çalışmada dikkate alınmıştır. Giriş kat planlarıyla birlikte hazırlanan istasyon binası kütle formu, oluşturulan tipoloji çalışmasında değerlendirilmiştir. (Tablo 22)

Tablo 22. İstasyon tipolojisi

Tip 1	Tip 2	Tip 3	Tip1A	Tip1B
-Çatalca, -Sinekli, -Çorlu, -Lüleburgaz.	-Kabakça, -Muratlı, -Seyitler, -Mandıra, -Pehlivanköy.	-Ispartakule	-Çerkezköy	-Alpullu

Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı üzerinde bulunan, Sarıcaali istasyon binası arazi çalışması sonucunda tespit edilememiştir. Kırklareli bağlantı hattının, ana hat üzerinden ayrıldığı yerleşkede bulunan Mandıra istasyon binası ve Lüleburgaz-Muratlı arasında bulunan Seyitler istasyon binasının tescillenmiş olmasına karşın atıl durumda olduğu, çatı örtüsü, döşeme ve strüktürel yapılarında çökmeler meydana geldiği tespit edilmiştir. Mandıra ve Seyitler istasyon binalarının kapı ve pencere açıklıkları, olası kötü kullanımı engellemek amacıyla betonla kapatılmıştır. Seyitler binasına girilememiş, Mandıra binasında bulunan bir açıklıktan iç mekana girilmiş, iç duvarlar, döşeme, tavan ve merdivenlerin ileri derece hasarlı olduğu gözlemlenmiştir. Mevcut durumda, Kabakça ve Sinekli istasyon binalarının restorasyonu TCDD tarafından yapılmakta olup, uzun yıllar atıl durumda bulunan binaların tekrar özgün işlevlerinde kullanılması planlanmaktadır. Araştırma kapsamında incelenen hat üzerinde bulunan diğer 8 istasyon binası günümüzde özgün işlevlerinde kullanılmaktadır. Ispartakule, Çatalca, Çerkezköy, Çorlu, Muratlı, Lüleburgaz, Alpullu ve Pehlivanköy istasyon binaları farklı tarihlerde yenilenmiştir. Kullanılmakta olan bu 8 binanın bekleme

salonları arasında yapılan incelemede de, oturma kapasitelerinin 14 ile 48 kişi arasında, mekan genişliklerinin ise 15 ile 80 m2 arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ayrıca hazırlanan yerleşim planları A, B, C, D ve E olmak üzere beş farklı şekilde gruplandırılmış, hazırlanan bulgular b6l6m6nde hazırlanan tabloda g6sterilmiştir.

Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı 6zerinde bulunan istasyon yapılarına bakıldığında, binaların g6n6m6zde farklı tasarım yaklaşımları ile hizmet verdiği g6zlemlenmiştir. İ6 mekanlarda; malzeme, renk, doku ve mobilya gibi unsurlarda farklılıkların olduğu, 6zg6n durumlarından uzaklaşıldığı saptanmıştır. Farklı d6nemlerde yenilenen istasyon yapılarının i6 mekan donatı elemanlarının birlikte kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu durum, tarihi niteliğe sahip istasyon yapılarının i6 mekan algısında karmaşaya sebep olmaktadır.

Sonuç olarak hazırlanan bu tez 6alışmasında, 12 istasyon yapısının morfolojik tablolarla hazırlanan analizleri sonucunda yeni bir y6ntem geliştirilmeye 6alışılmıştır. Bu teknik, farklı yapılar 6zerinde de denenebilir şekilde kurgulanmıştır. Bu tez 6alışmasındaki ama6 Türkiye tarihinde 6nemli bir yere sahip demiryollarının, istasyon binalarının 6zg6n ve g6n6m6z durumlarının saptanması ile bu s6recin bilimsel hale getirilmesidir. G6rsellerle desteklenen analizlerde, araştırmanın okunabilirliğinin arttırılması ama6lanmıştır. Gelecek araştırmalarda kullanılabilir bu tekniğin farklı mekan grupları 6zerinde de kullanılıp, geliştirilmesi s6z konusudur.

Hazırlanan bu 6alışmada 150 yıllık bir ge6mişe sahip Rumeli Demiryolları'nın devamı niteliğinde olan, g6n6m6zde Türkiye'nin Avrupa demiryolu bağlantısını kurmakla beraber, Halkalı-Kapıkule arasında hizmet vermeye devam eden demiryolu hattı 6zerindeki tarihi yapılar incelenmiştir. Sonuç olarak, incelenen yapılar arasında zayıflayan mimari dil b6t6nl6đ6n6n kapsamlı olarak korunması gerektiği, yapıların tarihi kimliğine saygılı ve g6n6m6z konfor ihtiya6larını karşılayan i6 mekan tasarımlarının uygulanmasına 6zen g6sterilmesi gerektiği kanısına ulaşılmıştır.

KAYNAKÇA

- Akar, Zerrin, Cumhuriyet Dönemi Camilerinin Mekan Analizi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2004.
- Akbulut, Gülpınar, “Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)”, Atatürk Dergisi, Erzurum, Cilt:1, Sayı:1, 2012: 225-257.
- Akyol, Elif, Kent Mobilyaları Tasarım ve Kullanım Süreci, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006.
- Akyüz Levi, Eti, “Alsancak Garı”, İzmir Kültür ve Turizm Dergisi, İzmir, Sayı:2, Kasım-Aralık 2009: 102-108.
- Altan, İlhan, Mimarlık’ta Mekan Kavramı, Ofis 2005 Yayınevi, İstanbul, 2015.
- Amtrak Station Program and Planning Guide(2013), Washington, 1/2013.
- AREP, DGLa, “Saint-Lazare Railway Station”, Paris Restructuring the Heart of the Station, Press Kit, Paris, March 2012.
- Asar, Hande ASAR, Mimari Mekân Okumasında Algısal Deneyim Analizinin Bir Yöntem Yardımıyla İrdelenmesi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2013.
- Avcı, Müşerref, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası”. Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S.54, Bahar 2014: 39-58.
- Başar, Mehmet E., Hacı Abdullah Erdoğan. “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Tren Garları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c.24, s.3, 2009: 29-44, Konya.
- Binark Mutlu ve Gani Çulha, Zaman ve Uzam İçinde Haydarpaşa Garı: Görsel ve Sözlü Tanıklık. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayıncılık İşletmesi, Nisan 2007
- Bora, Tanıl, Tren Bir Hayattır, İletişim Yayınları, İstanbul, 2012.

- Biltekin Coşkun, Lale Seval, Kamusal Mekan ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013.
- Bilir, Sırmahan, Mekan Tasarımında Kavram Geliştirme Sürecine Analitik Bir Yaklaşım, Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Ana Sanat Dalı, İç Mimarlık Sanat Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013.
- Ching, Francis D. K., “Architecture Form, Space And Order”, John Wiley & Sons, 4th Edition, New Jersey, 2015.
- Coşkuner, Selda ve Hülya Öztop, “Farklı Kullanım Alanlarının Aydınlatılması: Verimlilik ve Temel İlkeler”, Hacettepe Üniversitesi Sosyolojik Araştırmalar E-Dergisi, 2016: 2-3.
- Çağlıyan, Ayşe ve Aysel Bozkurt Yıldız, “Türkiye’de Demiryolu Güzergahları Jeomorfoloji İlişkisi” , Marmara Coğrafya Dergisi, İstanbul, Sayı: 28, Temmuz 2013: 466-486.
- Doğan, Çağatay Emre, “Mimarının Görselliği ve Temsil”, Dosya 17: Mimarlık ve Mekan Algısı, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Ankara, Aralık 2009.
- Edis, Fethiye Ecem, Mimari Yapısal Öğelerin Tasarımı İçin Bir Yöntem, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yapı Bilgisi Doktora Programı, Doktora Tezi, İstanbul, 2006.
- Engin, Vahdettin, Rumeli Demiryolları. İstanbul, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Eren Yayınları, 1993.
- Ghulyan, Husik, “Lefebvre’nin Mekân Kuramının Yapısal ve Kavramsal Çerçevesine Dair Bir Okuma”, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 26 Sayı 3, Temmuz 2017: 1-29.
- Gündoğdu, Meltem, “Mekan Dizimi Analiz Yöntemi ve Araştırma Konuları”, Art-Sanat Dergisi, İstanbul, Sayı 2, Ocak 2014: 251-274.
- Gürel, Meltem, Ö., ‘Mimarın Ötekisi Olarak İç Mimar’, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 30, Ankara, Aralık 2012: 47-51.

- Hülagü, M. Metin, Sultan II. Abdulhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Devr-İ Hamid Sultan II. Abdülhamid (1876-1909), c.3, 2011: 125-146.
- Kahya, Esin. “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, LII, Sayı 202, Nisan 1988: 209-218.
- Kaplan, Hülagü ve Mustafa Öztürk, “Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Kamusal İç Mekanlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve”, *Planlama Dergisi*, İstanbul, Cilt:14, Sayı:2, 2004: 67-74.
- Karabulut, Yalçın. “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 6, 1993: 163-187, Ankara.
- Karahan, Çağatay, “Dil Dışı Gösterge Olarak Sanat/ Resim”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Erzurum, Cilt 3,Sayı:1, 2004: 75-83.
- Keleş, Gülay, Konut Plan Şemalarında Değişimin Grafik Tekniklerle İncelenmesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Programı, Trabzon, Haziran 1988.
- Kiper, Mahmut, “Cumhuriyet Demiryolu’nun Kuvvet Üssü: Eskişehir Cer Atelyesi”, *Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Metalurji Mühendisleri Odası*, Ankara, 2013;166: 23-26.
- Kösebay Erkan, Yonca ve Zeynep Ahunbay, “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, *İtüdergisi/a Mimarlık, Planlama, Tasarım*, İstanbul, Cilt:7, Sayı:2, Eylül 2008: 14-25.
- Kösebay Erkan, Yonca, “Yirminci Yüzyılın Başında Lüleburgaz Tren İstasyonu”, *METU JFA*, Ankara, 2011/1 (28:1): 41-53.
- Kösebay Erkan, Yonca, “Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın(1) Kentin Bedeninde Bir Yara(2)”, *METU JFA*, Ankara, 2013/1: 99-116.
- Kösebay Erkan, Yonca, Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması. İ.T.Ü. Fen Bilimler Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Restorasyon Doktora Programı, İstanbul, Mayıs 2007.

- Kuban, Nurdan KUBAN, Yeşilköy Tren İstasyonu Yapılar Grubu Restorasyon Projesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2002.
- Kutlu, Rana, “Tasarımda Disiplinlerarası Yaklaşım-Mekan ve Grafik Tasarım İlişkisi”, The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication – TOJDAC, Volume 5 Issue 3., July 2015.
- Kuloğlu, Nilgün., “Boşluğun Devinimi: Mimari Mekandan Kentsel Mekana”, International Journal of Architecture and Planning, Volume 1, Issue 2, 2013: 201-214.
- Lawrence, Roderick J., Urban History, Cambridge University Press, Vol. 19, No. 1 Nisan 1992: 39-63.
- Lewin, P. H., “Optimum Yapı Planı Bulmada Grafiklerin Kullanılması”, Mimarlık Dergisi, Sayı: 9, 1965: 4-9.
- Marc Starmans, Lee Verhoeff and Jeroen van den Heuvel, “Passenger Transfer Chain Analysis for Reallocation of Heritage Space at Amsterdam Central Station”, The Conference in Pedestrian and Evacuation Dynamics 2014 (PED2014), Transportation Research Procedia, Delft/ Holland, 2/2014: 651 – 659.
- M.E.B., İnşaat Teknolojisi Çatı Plan ve Detayı Çizme, Yayın Kodu: 581MSP049, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara, 2011.
- MMO, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Oda Raporu, Ankara, 6. Baskı, Yayın No: MMO/661, Nisan, 2016.
- Özyüksel, Murat, Hicaz Demiryolu. İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Birinci Baskı, 2000.
- Özkan Altınöz, Meltem, “19. YY Osmanlı Mimarisi’ndeki Oryantalizmin Endülüs Kaynağı ve Sirkeci Garı’nın Değerlendirilmesi”, Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Ankara, Volume 9/10 Fall 2014: 837-852.
- Seker, Sadi Evren, “Çizge Teorisi (Graph Theory)”, YBS Ansiklopedi, v.2, is.2, 2015: 17-29.

Sönmez, Filiz ve Semra Arslan Selçuk, Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma, MEGARON, İstanbul, 2018;13(1):85-101.

Şenyiğit, Özlem ve Erkin Erten, “Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi”, Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Adana, Cilt:26, Sayı:1, 2011: 37-55.

Taşar, M. Murat. “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”. *VAKANÜVİS- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Mart 2016: 293-342.

TCDD, *Osmanlı'dan Bugüne Türk Demiryollarının 162 yıllık Öyküsü*. Ankara: Rıhtım Ajans, 9. Baskı, Nisan 2018.

TCDD 1. Bölge Emlak Müdürlüğü Arşivi.

TCDD, “Demiryollarının Dünü, Bugünü, Yarını”, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, Haziran 2013.

TCDD, 2010-2014 T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, TCDD Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı İstatistik Şubesi, Ankara, 2014.

TCDD, 2015 Faaliyet Raporu, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2016/4.

The Swedish Transport Administration, “Railway Stations - Planning Manual”, Borlänge Sweden, February 2018:052.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, “Cumhuriyetin Binaları”, TMH - Türkiye Mühendislik Haberleri, 2-3, 2006: 30-33.

UAB, *Demiryolu, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye*, Ankara, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Bakanlık Yayınları, Kasım 2017.

UAB, Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, Ulaştırma Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları-16, Ankara, Mart 2011.

UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara, Kasım 2017.

Uzunoğlu, Nesil, Kültürel Miras Alanlarının Toplumsal Bellek Bağlamında Yeniden İşlevlendirilmesi. İ.T.Ü. Fen Bilimler Enstitüsü, Disiplinlerarası Kentsel Tasarım Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Mart 2018.

Varol, Kemal Varol, Memleket Garları, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012.

Yakartepe, Elif Çelebi ve Can Binan, “İstanbul’un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)”, MEGARON, İstanbul, 2011: 6(2):79-94.

Yıldırım, M.T., Bina Gereksinme Programı ile Bina Morfolojisi İlişkisinde Graflar ve Geometrik Sentaks Olanaklarının Kullanımına Yönelik Bir Yöntem Yaklaşımı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul, 2002.

Yıldız, Ali, Tarihi Tren İstasyonu Yapılarının Yeniden Kullanımları Çerçevesinde Kırklareli İstasyonu Lokomotif Deposu İçin Bir Koruma Önerisi, Araştırma Makalesi, Edirne, Trakya Univ J Sci, 2009:10(1):27-36.

Yıldız, Ali, Kırklareli-Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi, S.D.U. International Technologic Science, Isparta, Vol. 5, No 1, June 2013: 51-61

Yıldırım, Mehmet Tayfun, Bina İşlevi ile Bina Biçimi İlişkisinde Çizgi Teorisi Kullanımı ile Veri Eldesi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2003.

Yıldırım, İsmail. “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 1, 2002: 311-324, Elazığ.

Zağnos Önder, Beyhan, Kültür Mekan Tasarım Bağlamında Kültür Kodlarının (1891) 1. Ve (1935-1937) 2. Gar Binası Üzerindeki Etkisi, Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2018.

Url-1<<https://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>>: alındığı tarih: 22.11.2018.

Url-2<<http://kentvedemiryolu.com/alsancak-punta-istasyonunun-temel-atma-merasimi/>> : alındığı tarih: 22.11.2018.

Url-3<<https://tr.pinterest.com/pin/309200330661183472/?lp=true>>: alındığı tarih: 22.11.2018.

Url-4<<http://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>>: alındığı tarih: 30.11.2018.

Url-5<<http://v3.arkitera.com/h56343-gecmisin-modern-mimarligi-9-ankara-2.html>>: alındığı tarih: 30.11.2018.

Url-6<<http://www.ankarakacsaat.com/2016/09/ankara-kayseri-tren-kac-saat-surer-tren-saatleri/>>: alındığı tarih: 30.11.2018.

Url-7<<http://www.tdk.gov.tr>>: alındığı tarih: 7.1.2019.

Url-8<<https://www.amsterdam.info/central-station/building/>>: alındığı tarih: 23.1.2019.

Url-9<<http://www.mijnstation.nl/en/amsterdam-centraal/het-station/de-ontwikkeling-door-de-jaren-heen>>: alındığı tarih: 23.1.2019.

Url-10<<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/trenler>>: alındığı tarih: 29.1.2019.

Url-11<<http://www.marmaray.gov.tr>>: alındığı tarih: 29.1.2019.

Url-12<<http://www.m.arnavutkoy.bel.tr>>: alındığı tarih: 31.1.2019.

Url-13<<https://www.jrailpass.com/blog/maglev-bullet-train>>: alındığı tarih: 06.5.2019.

EKLER


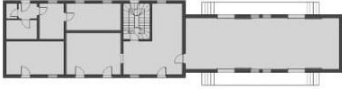


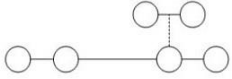
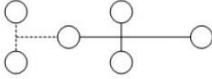
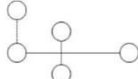
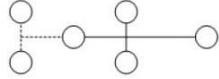
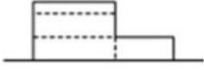

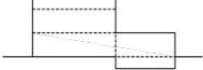
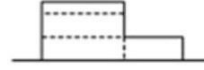








Tablo A.1. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Durak/İstasyon/Gar Listesi

Halkalı- Kapıkule Demiryolu Hattı				
	Konum	Tip	Mevcut Durum	Statü
1	Halkalı	-	Kullanılıyor	Gar
2	Ispartakule*	T3	Kullanılıyor	İstasyon
3	Ömerli	-	-	Durak
4	Yeşilbayır	-	-	Durak
5	Çatalca*	T1	Kullanılıyor	İstasyon
6	Gökçeali	-	-	Durak
7	İnceğiz	-	-	Durak
8	Kabakça*	T2	Restore Yapılıyor	İstasyon
9	Kurfalı	-	-	Durak
10	Sinekli*	T1	Restore Yapılıyor	İstasyon
11	Çayırdere	-	-	Durak
12	Çerkezköy*	T1A	Kullanılıyor	İstasyon
13	Veliköy	-	-	Durak
14	Velimeşe	-	-	Durak
15	Çorlu*	T1	Kullanılıyor	İstasyon
16	Sarılar	-	-	Durak
17	Balabanlı	-	-	Durak
18	Muratlı*	T2	Kullanılıyor	İstasyon
19	Seyitler*	T2	Atıl Durumda	İstasyon
20	Kayabeyli	-	-	Durak
21	Ovacık	-	-	Durak
22	Müsellimköy	-	-	Durak
23	Lüleburgaz*	T1	Kullanılıyor	İstasyon
24	Sarıcaali**	-	Tespit Edilemedi	İstasyon
25	Alpullu*	T1B	Kullanılıyor	İstasyon
26	Mandıra*	T2	Atıl Durumda	İstasyon
27	Doğanca	-	-	Durak
28	Pehlivan köy*	T2	Kullanılıyor	İstasyon
29	Sazlımalkoç	-	-	Durak
30	Kırcasalih	-	-	Durak
31	Şerbettar	-	-	Durak
32	Abalar	-	-	Durak
33	Tayakadın	-	-	Durak
34	Edirne	-	Kullanılıyor	Gar
35	Edirne Şehir	-	Kullanılıyor	Durak
36	Kapıkule	-	Kullanılıyor	Gar





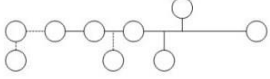
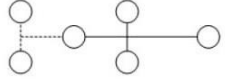
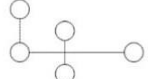
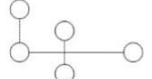
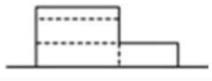
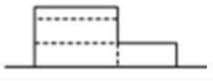
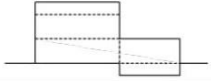
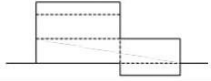
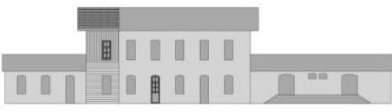







*Yolcu binası bulunan, araştırma alanında bulunan istasyonlar.

** Yolcu binası tespit edilemeyen istasyon yerleşkesi.



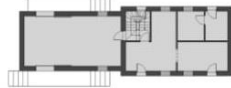

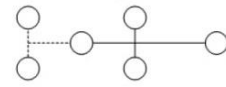
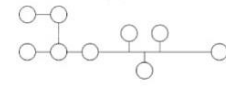

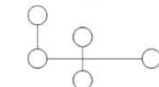
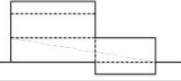


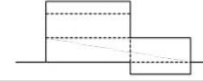








Tablo B.1. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Yapıları Karşılaştırma Tablosu

	1	2	3	4
Konum	Başakşehir / İstanbul	Çatalca / İstanbul	Kabakça / Çatalca İstanbul	Sinekli / Silivri İstanbul
Yapım Tarihi	1870-1888			
Mevcut Durum	Kullanılıyor	Kullanılıyor	Restorasyonda	Restorasyonda
Plan-İşlev Şeması				
Tipoloji	Tip 3 	Tip 1 	Tip 2 	Tip 1 
Kat Sayısı				
Görünüş				
Yapım Tekniği	Yığma Kagir			
Yapısal Özellikler	Dış Duvarlar Kesme Taş, İç duvarlar; Ahşap Karkas ve Harman Tuğla			
Dış Cephe	Sıva	Sıva	Sıva	Ahşap Kaplama
Çatı Kurgusu	Beşik Çatı (Marsilya Kiremit)			
Görsel				

Tablo B.2. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Yapıları Karşılaştırma Tablosu

	5	6	7	8
Konum	Çerkezköy/Tekirdağ	Çorlu/Tekirdağ	Muratlı/Tekirdağ	Seyitler/ Lüleburgaz/ Kırklareli
Yapım Tarihi	1870-1888			
Mevcut Durum	Kullanılıyor	Kullanılıyor	Kullanılıyor	Atıl Durumda
Plan-İşlev Şeması				
Tipoloji	Tip 1A 	Tip 1 	Tip 2 	Tip 2 
Kat Sayısı				
Görünüş				
Yapım Tekniği	Yığma Kagir			
Yapısal Özellikler	Dış Duvarlar Kesme Taş, İç duvarlar; Ahşap Karkas ve Harman Tuğla			
Dış Cephe	Ahşap Kaplama	Ahşap Kaplama	Sıva	Sıva
Çatı Kurgusu	Beşik Çatı (Marsilya Kiremit)			
Görsel				

Tablo B.3. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı İstasyon Yapıları Karşılaştırma Tablosu

	9	10	11	12
Konum	Lüleburgaz/Kırklareli	Alpullu/ Babaeski / Kırklareli	B.Mandıra/ Babaeski / Kırklareli	Pehlivan köy/ Kırklareli
Yapım Tarihi	1870-1888			
Mevcut Durum	Kullanılıyor	Kullanılıyor	Atıl Durumda	Kullanılıyor
Plan-İşlev Şeması				
Tipoloji	Tip 1 	Tip 1B 	Tip 2 	Tip 2 
Kat Sayısı				
Görünüş				
Yapım Tekniği	Yığma Kagir			
Yapısal Özellikler	Dış Duvarlar Kesme Taş, İç duvarlar; Ahşap Karkas ve Harman Tuğla			
Dış Cephe	Ahşap Kaplama	Sıva	Sıva	Sıva
Çatı Kurgusu	Beşik Çatı (Marsilya Kiremit)			
Görsel				

Tablo C.1. Türkiye’de Tren Garları ve Açılış Tarihleri

Tren Garları ve Açılış Tarihleri	
1. Adana Gar : 1912	36. İzmit Gar : 1999
2. Adapazarı Gar : 1981	37. Kahramanmaraş Gar : 1951
3. Alsancak Gar : 1863	38. Kapıkule Gar : 1971
4. Alayunt Gar : 1894	39. Karabük Gar : 1932
5. Aliçetinkaya Gar : 1939	40. Karaman Gar : 1904
6. Amasya Gar : 1927	41. Kars Gar : 1913
7. Ankara Gar : 1937	42. Kayseri Gar : 1927
8. Arifiye Gar : 1871	43. Kırıkkale Gar : 1947
9. Aydın Gar : 1866	44. Kırklareli Gar : 1912
10. Basmane Gar : 1865	45. Konya Gar : 1974
11. Bandırma Gar : 1912	46. Kütahya Gar : 1894
12. Balıkesir Gar : 1912	47. Malatya Gar : 1931
13. Batman Gar : 1940	48. Manisa Gar : 1865
14. Bilecik Gar : 1891	49. Mardin Gar : 1918
15. Burdur Gar : 1936	50. Mersin Gar : 1955
16. Çankırı Gar : 1931	51. Muş Gar : 1955
17. Çatalağzı Gar : 1936	52. Nazilli Gar : 1881
18. Denizli Gar : 1889	53. Niğde Gar : 1933
19. Derince Gar : 1873	54. Osmaniye Gar : 1915
20. Diyarbakır Gar : 1935	55. Soma Gar : 1912
21. Divriği Gar : 1937	56. Samsun Gar : 1926
22. Edirne Gar : 1971	57. Sivas Gar : 1930
23. Eğirdir Gar : 1912	58. Tatvan Gar : 1964
24. Elazığ Gar : 1934	59. Tekirdağ Gar : 2010
25. Erzincan Gar : 1938	60. Ulukışla Gar : 1911
26. Erzurum Gar : 1937	61. Uşak Gar : 1897
27. Etimesgut Gar : 1937	62. Ülkü Gar : 1940
28. Eskişehir Gar : 1955	63. Van Gar : 1971
29. Fevzipaşa Gar : 1889	64. Zonguldak Gar : 1937
30. Gaziantep Gar : 1959	YHT Garları
31. Gazi Gar : 1926	65. Polatlı YHT Gar : 2011
32. Isparta Gar : 1936	66. Bozüyük YHT Gar : 2014
33. İskenderun Gar : 1912	67. Bilecik YHT Gar : 2015
34. Haydarpaşa Gar : 1908	68. Ankara YHT Gar : 2016
35. Sirkeci Gar : 1890	69. Eryaman YHT Gar : 2018

Şekil A.1. Velimeşe Lojman Binası
ıslak hacim bölümü



Şekil A.2. Kurfallı Lojman Binası
yapıya eklenen ek bölüm



Şekil A.3. Sinekli istasyonu tuvalet
yapısı (TCDD EMA, 2018)



Şekil A.4. Çatalca istasyonu tuvalet
giriş bölümü



ÖZGEÇMİŞ

Çağatay Özer, 1994 yılında İstanbul'da doğdu. Edirne Güzel Sanatlar ve Spor Lisesi Resim Bölümü'nden 2012 yılında mezun oldu. 2016 yılında lisans eğitimini Akdeniz Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü'nde tamamladıktan sonra aynı yıl Warszawa SWPS Uniwersytet Humanistycznospołeczny'de İngilizce hazırlık eğitimi aldı. 2017 yılında T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı, İç Mimarlık Programı'nda başladı.

