T.C.

GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KARAAĞAÇ TREN İSTASYON KOMPLEKSİ LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ YENİDEN İŞLEVLENDİRME / MİMARİ KORUMA PROJESİ

SEVİL TORUNBALCI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

GEBZE

2022

T.C.

GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KARAAĞAÇ TREN İSTASYON KOMPLEKSİ LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ YENİDEN İŞLEVLENDİRME / MİMARİ KORUMA PROJESİ

SEVİL TORUNBALCI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

DANIŞMANI

PROF. DR. ELİF ÖZLEM AYDIN

GEBZE

2022

T.R.

GEBZE TECHNICAL UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

KARAAĞAÇ TRAIN STATION COMPLEX LOCOMOTIVE MAINTENANCE UNIT ADAPTIVE REUSE / ARCHITECTURAL PROJECT

SEVİL TORUNBALCI

A THESIS SUBMITTED FOR THE DEGREE OF

MASTER OF SCIENCE

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE

THESIS SUPERVISOR

PROF. DR. ELİF ÖZLEM AYDIN

GEBZE

2022

GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	**YÜKSEK LİSANS JÜRİ ONAY FORMU**

GTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 10 / 02 / 2022 tarih ve 2022/ 10 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 18 / 05 / 2022 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Sevil Torunbalcı'ın tez çalışması Mimarlık Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE
(TEZ DANIŞMANI) : Prof.Dr. Elif Özlem Aydın

ÜYE : Dr.Öğretim Üyesi Funda Solmaz Şakar

ÜYE : Dr.Öğretim Üyesi Zeyne İnan Ocak

ONAY

Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun

……../……../…… tarih ve ……../…….. sayılı kararı.

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin 19. Yüzyılda kaybettiği topraklar ve buna bağlı olarak değişen ulaşım hatları, bazı istasyon yapılarının işlevini yitirmesine sebep olmuştur. Özellikle sınır kentlerde, yapıldıkları dönemde bir erk göstergesi olarak kullanılan demiryolu yapılarında mimari tasarım, önemli bir ölçüt olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde Edirne ili, sınır bölgesinde olmasının yanında mimari özellikleri ile nitelikli dönem örneklerinin bulunduğu önemli bir kenttir. Edirne ilinin Bulgaristan sınırında yer alan Karaağaç, karakteristik özelliklerini korumayı başarabilmiş bir istasyon olarak varlığını sürdürmektedir. Demiryolu ulaşımında önemli bir durak olması nedeniyle 19.yüzyıl sonu ile 20.yüzyıl başlarında Karaağaç mevkiinde inşa edilmiş olan Karaağaç Tren İstasyon Kompleksi, günümüzde Trakya Üniversitesi Karaağaç Yerleşkesi olarak varlığını sürdürmektedir. Kompleks yapılarından çalışmaya konu olan Karaağaç Lokomotif Deposu ise lokomotiflerin tamir, bakım ve onarımlarının yapılması için inşa edilmiştir. Çalışmanın amacı; öncelikle istasyon bakım atölyelerinin günümüze ulaşmış örneklerinden olan bu yapının, mimari belgelenmesi ve mevcut izler ve dönem yapılarından geliştirilen analoljik araştırmalarla desteklenerek restitüsyon önerilerinin geliştirilmesi ve yapının yeniden işlevlendirilmesi bağlamında restorasyon önerilerinin sunulmasıdır. Araştırma yöntemi yapının saha çalışması ile rölövelerinin hazırlanması, yapının belgelenmesi, arşiv ve literatür araştırmalarının yapılması şeklinde özetlenebilir. Yapılan çalışmada, yapının yaşatılması için özgünlüğü, mekânsal ve kitlesel bütünlüğü göz önünde bulundurularak belirlenen sorunlara koruma kriterleri çerçevesinde yeniden kullanımına yönelik öneriler geliştirmiştir.

Anahtar Kelimeler: Karaağaç Tren Kompleksi, Lokomotif Bakım Atölyesi, Demiryolu Mirası, Koruma, Yeniden İşlevlendirme, Endüstri Mirası.

SUMMARY

The lands that the Ottoman Empire lost in the 19th century and the transportation lines that changed accordingly, caused some station structures to lose their original function. Architectural design is considered as an important criterion in railway structures, which were used as a power indicator in the period they were built, especially in border cities. When evaluated in this context, the province of Edirne is an important city with its architectural features and qualified examples of the period, besides being in the border region. Located on the Bulgarian border of Edirne province, Karaağaç continues to exist as a settlement that has managed to preserve its characteristic features. Karaağaç Train Station Complex, which was built in the Karaağaç area at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century due to being an important stop in railway transportation, continues to exist as Trakya University Karaağaç Campus today. Karaağaç Locomotive Unit, which is the subject of the study among its complex structures, was built for the repair, maintenance of locomotives. Within this study; First of all, the building, which is one of the surviving examples of station maintenance workshops, have been documented with architectural drawings and restitution proposals have been suggested by supporting existing structure traces and analogical researches and restoration proposals have been developed in the context of adaptive reuse of the building. The research method can be summarized, preparation of survey drawings, documentation of the building during the fieldwork at the building, archive and literature researches. In the study architectural suggestions about reuse of building within protection principles have been developed, considering the originality, spatial and mass integrity of the building.

Key Words: Karaağaç Train Complex, Locomotive Maintenance Workshop, Railway Heritage, Protection, Adaptive Re-use, Industrial Heritage.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmayı yaparken emeklerini ve desteğini esirgemeyen danışmanım Prof.Dr. Elif Özlem AYDIN'a;

Beni bugünlere taşıyan aileme, sadece akademik olarak değil hayatımın her alanında beni destekleyen ve yardımcı olan sevgili eşim Necdet TORUNBALCI, kayınbabam İsmail Hakkı TORUNBALCI'ya;

TCDD 1.Bölge Eğitim Müdürü Ruhan Çelebi'ye, TCDD Genel Müdürlüğü ve Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü çalışanlarına ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen Serhat ŞAŞOĞLU'na (Kani İnşaat Ltd. Şti.) teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	v
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR	vii
İÇİNDEKİLER	viii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
TABLOLAR DİZİNİ	xxi
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	2
1.2. Kapsam ve Yöntem	2
2. DEMİRYOLU YAPILARI	5
2.1. Demiryolu Mirasının Kısa Tarihi	6
2.2. Türkiye'de Demiryolu Tarihçesi	8
2.3. Türkiye'de Tarihi Demiryolu Yapıları ve Mimari Özellikleri	10
2.3.1. Yolcu Binaları	11
2.3.2. Lojmanlar	13
2.3.3. Emtia Ambarı	13
2.3.4. Tahaffuzhane	14
2.3.5. Su Deposu	15
2.3.6. Nöbetçi Kulübesi	16
2.3.7. İşçi Evi (Makasçı Evi)	16
2.3.8. Lokomotif Deposu	18
2.3.9. Diğer Binalar	21

2.4. Türkiye'de Demiryolu ile İlişkili Yapılarda İşlevlendirme Örnekleri 21
2.4.1. Nevmekan 22
2.4.2. Cer Modern 25
3. EDİRNE KARAAĞAÇ İSTASYON YERLEŞKESİ 29
3.1. Edirne'nin Konumu ve Tarihçesi 29
3.2. Karaağaç Demiryolu Hattı Tarihçesi 32
3.3. Karaağaç Demiryolu Hattı Yapıları 39
3.3.1. Ana İstasyon Binası (Güzel Sanatlar Fakültesi) 40
3.3.2. Tarihi Lokomotif ve Vagon 43
3.3.3. Eski İstasyon Binası 44
3.3.4. Lozan Anıtı 46
3.3.5. Bekçi Lojmanı (Mescit) 48
3.3.6. Amele Barakası (Cam Atölyesi) 50
3.3.7. Lojman Binası (Öğretim Üyeleri Binası) 52
3.3.8. Lojman Binası (Milli Mücadele Müzesi) 54
3.3.9. Lojman Binası (İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi) 56
3.3.10. Revizörlük Binası 58
3.3.11. Lojman Binası (Çift Çınarlı köşk) 60
3.3.12. Lojman Binası (Grafik Bölümü) 62
3.3.13. Lokomotif Bakım Atölyesi 64
3.3.14. Su Depoları 66
3.3.15. Pompacı Binası 67
3.3.16. Emtia Ambarı (Atölye Binası) 68
3.3.17. Ayniyat Deposu (Heykel Binası) 70
3.3.18. Tahaffuzhane 72
3.4. Bölüm Değerlendirmesi 74
4. LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ 76
4.1. Konumu ve Tarihçesi 76
4.2. Mimari Özellikleri 79

4.2.1. Planlama Anlayışı 79
4.2.2. Cephe Özellikleri 83
4.2.3. Yapım Tekniği ve Malzeme Özellikleri 96
4.3. Bozulmalar ve Nedenleri 109
4.3.1. Terk ve Vandalizm 111
4.3.2. Niteliksiz Müdahaleler 113
4.3.3. Uzun Süreli Doğal Etkenler 115
5. LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ RESTİTÜSYON ÖNERİSİ 127
5.1. Benzer / Yakın Dönem Yapıları 131
5.1.1. Kırklareli Lokomotif Deposu 139
5.1.2. Yedikule Lokomotif Deposu 144
5.1.3. İzmit Lokomotif Deposu 148
5.2. Dönem Restitüsyonları 151
5.2.1. Birinci Dönem (1910-1977) Restitüsyon Önerisi 161
5.2.2. İkinci Dönem (1977-1986) Restitüsyon Önerisi 177
6. LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ MİMARİ KORUMA PROJESİ 191
6.1. Yeniden İşlevlendirme Önerisi 190
6.2. Onarıma İlişkin Müdahale Kararları 210
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 223

KAYNAKLAR 226
ÖZGEÇMİŞ 229
EKLER 230

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

Simgeler ve Kısaltmalar		Açıklamalar
m	:	Metre
cm	:	Santimetre
ICOMOS	:	International Council on Monuments and Sites
TICCIH	:	The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
İETT	:	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
MSB	:	Milli Savunma Bakanlığı
HGM	:	Harita Genel Müdürlüğü
KMM	:	Kırklareli Müze Müdürlüğü
KTBKK	:	Kültür ve Turizm Bakanlığı Koruma Kurulu
TÜYİTDBA	:	Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Daire Başkanlığı Arşivi
TCDD GMİDA	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi
TCDD YBMA	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yol Bakım Müdürlüğü Arşivi
EGM	:	Edirne Gazetesi Müdürlüğü
TCUAB	:	Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı
UNESCO	:	Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No:		Sayfa
2.1:	Alsancak Garı, 2021.	8
2.2:	Basmane Garı, 2021.	9
2.3:	Yolcu binalarının sınıflandırılması.	12
2.4:	Mekece Çift Lojman planı.	13
2.5:	Mekece Lojmanı.	13
2.6:	Kırklareli Emtia Ambarı.	14
2.7:	Babaeski Emtia Ambarı.	14
2.8:	Su deposu plan, kesit ve görünüşü.	15
2.9:	Çift hazneli su deposu.	16
2.10:	Kırklareli ve Çerkezköy Su Hazneleri.	16
2.11:	Makasçı evi görünüşleri.	17
2.12:	Makasçı evi kesitleri.	17
2.13:	İkiz makasçı evi planı.	17
2.14:	Mekece İşçi Evi.	18
2.15:	Mekece İşçi Evi planı.	18
2.16:	Yeşilköy Deposu'na ait plan.	20
2.17:	Yeşilköy Deposu'na ait kesit ve görünüşler.	20
2.18:	Nevmekan Bodrum Kat planı.	23
2.19:	Nevmekan Zemin Kat planı.	24
2.20:	Nevmekan Asma Kat planı.	24
2.21:	Yeniden işlevlendirme sonrası Nevmekan, 2022.	24
2.22:	Yeniden işlevlendirme sonrası Nevmekan iç mekanı, 2022.	25
2.23:	Nevmekan giriş cephesi, 2022.	25
2.24:	Cer Modern restorasyon öncesi galerinin durumu.	26
2.25:	Cer Modern restorasyon öncesi iç mekan.	26
2.26:	Cer Modern Restorasyon Zemin Kat planı.	27
2.27:	Cer Modern Restorasyon A-A kesiti.	28
2.28:	Cer Modern ek yapı.	28

2.29:	Cer Modern iç mekan görünüm.	28
3.1:	Kentsel Sit Alanı ve Selimiye Cami.	32
3.2:	Karaağaç ve tarihi kent merkezi.	33
3.3:	Trakya Üniversitesi Karaağaç Yerleşkesi.	33
3.4:	Günümüzde var olmayan ilk istasyon Binası.	34
3.5:	Rumeli Demiryolu Hattı Güzergah noktaları.	35
3.6:	Kompleksin 2013 yılına ait tescil durumu.	40
3.7:	Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı.	40
3.8:	Ana İstasyon Binası Zemin Kat planı.	42
3.9:	Ana İstasyon Binası Birinci Kat planı.	42
3.10:	Ana İstasyon Binası Kuzey Cephe.	42
3.11:	Ana İstasyon Binası Doğu ve Batı Cepheleri.	42
3.12:	Güney Cephe, 2021.	43
3.13:	Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı.	43
3.14:	Vagon planı.	44
3.15:	Tarihi lokomotif ve Vagon.	44
3.16:	Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı.	44
3.17:	Eski İstasyon Binası Zemin Kat planı (Restorasyon öncesi ve sonrası).	45
3.18:	Eski İstasyon Binası Kuzey Görünüşü.	46
3.19:	Eski İstasyon Binası Güney Cephe, 2021.	46
3.20:	Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı.	46
3.21:	Lozan Anıtı plan.	47
3.22:	Lozan Anıtı’na güneyden ve doğudan bakış, 2021	47
3.23:	Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı.	48
3.24:	Bekçi Lojmanı Zemin Kat planı.	49
3.25:	Bekçi Lojmanı Güney ve Kuzey Görünüşü.	49
3.26:	Bekçi Lojmanı Kuzey ve Batı Cepheleri, 2021.	49
3.27:	Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı.	50
3.28:	Amele Barakası Zemin Kat planı.	51
3.29:	Amele Barakası Güney Cephe.	51
3.30:	Amele Barakası Kuzey cephe, 2021.	51

3.31:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı.	52
3.32:	Lojman Binası Bodrum ve zemin kat planları.	53
3.33:	Lojman Binası Normal kat ve çatı katı planları.	53
3.34:	Lojman Binası Batı ve Kuzey Cepheler, 2021.	53
3.35:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet Planı.	54
3.36:	Lojman Binası Zemin ve normal kat planları.	55
3.37:	Lojman Binası Güney ve Doğu Cepheleri.	55
3.38:	Lojman Binası Batı ve kuzey Cepheleri, 2021.	55
3.39:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet Planı.	56
3.40:	Lojman Binası Zemin ve normal kat planları.	57
3.41:	Lojman Binası Kuzey ve Batı Cephelerine ait çizimler.	57
3.42:	Lojman Binası Güney ve Batı Cepheleri, 2021.	57
3.43:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı.	58
3.44:	Revizörlük Binası Zemin kat planı.	59
3.45:	Revizörlük Binası Kuzey Cephe.	59
3.46:	Revizörlük Binası Kuzey Cephe,2021.	59
3.47:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı.	60
3.48:	Zemin Kat ve Çatı Arası Kat planları.	61
3.49:	Güney ve Doğu Cephelerine ait çizimler.	61
3.50:	Güney ve Batı Cepheleri, 2021.	61
3.51:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet Planı.	62
3.52:	Lojman Binası Zemin kat, Birinci kat ve Çatı Arası Kat planları.	63
3.53:	Lojman Binası Güney ve Batı Cephelerine ait çizimler.	63
3.54:	Lojman Binası Güney ve Batı Cepheleri, 2021.	63
3.55:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı.	64
3.56:	Lokomotif Bakım Atölyesi Zemin Kat planı.	65
3.57:	Lokomotif Bakım Atölyesi Batı ve Kuzey Cephelerine ait çizimler.	65
3.58:	Lokomotif Bakım Atölyesi Güney Cephe ve yapının iç mekanından Görünüş, 2021.	66
3.59:	Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı.	66
3.60:	Lokomotif Bakım Atölyesi ile Su Depolarının ilişkisi, 2021.	67

3.61: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı. 68
3.62: Pompacı Binası, 2021. 68
3.63: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı. 69
3.64: Emtia Ambarı Bodrum ve Zemin Kat planları. 70
3.65: Emtia Ambarı Kuze Cephe. 70
3.66: Emtia Ambarı Güney Cephe, 2021. 70
3.67: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı. 71
3.68: Ayniyat Deposu Zemin Kat planı. 71
3.69: Ayniyat Deposu Kuzey Cephesine ait çizim. 72
3.70: Ayniyat Deposu Kuzey Cephe, 2021. 72
3.71: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı. 72
3.72: Tahaffuzhane Zemin ve Normal Kat planları. 73
3.73: Tahaffuzhane Batı ve Kuzey Cephelerine ait çizimler. 74
3.74: Tahaffuzhane / Muayene Binası, 2021. 74
4.1: Vaziyet planı. 78
4.2: Lokomotif Bakım Atölyesi Planı. 80
4.3: Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi Batı Cephesi kapı açıklıkları, 2021. 80
4.4: Toprak dolgu ile yükselmiş zemin, 2021 81
4.5: Tamir çukurlarındaki toprak dolgu, 2021. 82
4.6: Personel bölümüne ait zemin şapı kalınıtısı, 2021. 82
4.7: Tuğla duvar kalıntısı, 2018. 83
4.8: Doğu Cephesinin günümüzdeki durumu, 2021. 84
4.9: Batı Cephesine ait kapı açıklıkları, 2021. 84
4.10: Lokomotif Bakım Atölyesi Güney görünüşü. 85
4.11: Güney beden duvarındaki taş guseler, 2021. 85
4.12: Söve Detayı. 86
4.13: Güney duvarındaki derz görünümlü sıva, 2021. 87
4.14: Güney duvarının iç mekandan görünümü (B-B Kesiti). 87
4.15: Güney Cephenin yıkılan bölümü, 2021. 87
4.16: Lokomotif Bakım Atölyesi Kuzey görünüşü. 89
4.17: Kuzey Cephede kapatılan özgün pencere, 2021. 89

4.18: Kuzey Cephede personel bölümüne ait duvar izleri, 2021. 89
4.19: Kuzey duvarının iç mekandan görünümü (A-A Kesiti). 90
4.20: Lokomotif Bakım Atölyesi Batı görünüşü. 91
4.21: Batı cephesi,2021. 91
4.22: Batı duvarının iç mekandan görünümü, 2021. 92
4.23: Batı Cephesindeki taş guseler, 2021. 92
4.24: Batı Cephesindeki metal kapı aksamları, 2021. 93
4.25: Doğu Cephesindeki özgün kapı açıklıklarının kapatılmış hali,2021. 93
4.26: Lokomotif Bakım Atölyesi Doğu görünüşü. 94
4.27: Cephede sonradan açılan pencere açıklıkları, 2021. 95
4.28: Doğu Cephesinin iç mekandan görünüşü (D-D Kesiti). 95
4.29: Moloz taş ve yonu taştan elde edilen cephe duvarları, 2021. 97
4.30: Taş kaide İzleri, 2021. 97
4.31: Beden duvarlarındaki metal aksamlar, 2021. 98
4.32: Z01 mekanının zemin şap kalnıtıları, 2021. 98
4.33: Doğu Cephesindeki niteliksiz onarımlar, 2021. 99
4.34: Kuzey Cephesine ait özgün sıva ve niteliksiz onarımlar, 2021. 99
4.35: +1.00 Kot planı malzeme analizi. 100
4.36: A-A Kesiti malzeme analizi. 101
4.37: B-B Kesiti malzeme analizi. 102
4.38: C-C Kesiti malzeme analizi. 103
4.39: D-D Kesiti malzeme analizi. 104
4.40: Kuzey Cephe malzeme analizi. 105
4.41: Güney Cephe malzeme analizi. 106
4.42: Batı Cephe malzeme analizi. 107
4.43: Doğu Cephe malzeme analizi. 108
4.44: Yıkıma uğramış olan beden duvarları, 2021. 112
4.45: Yıkıma uğramış olan çatı, 2021. 112
4.46: Doğramaları olmayan pencere açıklıkları, 2021. 113
4.47: Doğramaları olmayan kapı açıklıkları, 2021. 113
4.48: Kuzey Cephede niteliksiz derz ve sıva onarımları, 2021. 114

4.49:	Doğu Cephede niteliksiz derz ve sıva onarımları, 2021.	115
4.50:	Yapının beden duvarlarını saran otsu bitkiler, 2021.	116
4.51:	Yapının iç mekanında meydana gelen bitkilenme, 2021.	116
4.52:	+1.00 Kot planı hasar analizi.	118
4.53:	A-A Kesiti hasar analizi.	119
4.54:	B-B Kesiti hasar analizi.	120
4.55:	C-C Kesiti hasar analizi.	121
4.56:	D-D Kesiti hasar analizi.	122
4.57:	Kuzey Cephe hasar analizi.	123
4.58:	Güney Cephe hasar analizi.	124
4.59:	Batı Cephe hasar analizi.	125
4.60:	Doğu Cephe hasar analizi.	126
5.1:	Yapının tamamen yıkılmış olan çatısı, 2021.	128
5.2:	Teknik birimlere ait duvar izleri, 2021.	128
5.3:	Batı cephesinin yıkılan tuğla kemerleri, 2021.	128
5.4:	Yapının 1985 yılına ait Rölöve planı.	129
5.5:	Doğu Cephe kurgusundaki değişim, 2021.	130
5.6:	Kuzey duvarındaki kapatılan özgün pencere açıklığı, 2021.	130
5.7:	Çerkezköy Lokomotif Deposu çatı sistemi.	138
5.8:	Kırklareli Tren İstasyonu Vaziyet planı, 2007.	140
5.9:	Kırklareli Lokomotif Deposu Planı.	141
5.10:	Güney Cepheye ait çizim.	141
5.11:	Doğu Cepheye ait çizim.	141
5.12:	Kırklareli lokomotif Deposu Güney beden duvarı, 2007.	142
5.13:	Kırklareli lokomotif deposu Batı beden duvarı, 2007.	142
5.14:	Kırklareli lokomotif deposu Öneri Restitüsyon Zemin kat ve Çatı planları.	143
5.15:	Kırklareli lokomotif deposu Öneri Restitüsyon Güney ve Kuzey Cephelerine ait çizimler.	143
5.16:	Kırklareli lokomotif deposu Öneri Restitüsyon Doğu ve Batı Cephelerine ait çizimler.	143

5.17: 1888-1900 Yedikule Tren Kompleksi ve Cer Atölyeleri. 145
5.18: Yedikule Vagon Bakım-Onarım Atölyesine ait transportoör alanı. 145
5.19: Yedikule 1 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi, 2007. 146
5.20: 1 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi iç mekanı, 2007. 146
5.21: Yedikule İstasyonu 2 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi, 2007. 147
5.22: Yedikule İstasyonu 2 no'lu Vagon bakım-Onarım Atölyesi, 2007. 147
5.23: Yedikule 2 no'lu Vagon Bakım Atölyesi, 2003. 147
5.24: İzmit Lokomotif Deposu plan ve görünüşü. 149
5.25: İzmit Lokomotif Deposu Giriş Cephesi. 150
5.26: +1.00 Kot planı dönem analizi. 152
5.27: A-A Kesiti dönem analizi. 153
5.28: B-B Kesiti dönem analizi. 154
5.29: C-C Kesiti dönem analizi. 155
5.30: D-D Kesiti dönem analizi. 156
5.31: Kuzey Cephe dönem analizi. 157
5.32: Güney Cephe dönem analizi. 158
5.33: Batı Cephe dönem analizi. 159
5.34: Doğu Cephe dönem analizi. 160
5.35: Birinci Dönem Restitüsyon planı. 165
5.36: Taşıyıcı sistem dikmelerinin yerleşimi. 166
5.37: Birinci Dönem Restitüsyon Çatı planı. 167
5.38: Birinci Dönem Restitüsyon A-A kesiti. 168
5.39: Birinci Dönem Restitüsyon B-B kesiti. 169
5.40: Birinci Dönem Restitüsyon C-C kesiti. 170
5.41: Birinci Dönem Restitüsyon D-D kesiti. 171
5.42: Birinci Dönem Restitüsyon Kuzey Cephe. 172
5.43: Birinci Dönem Restitüsyon Güney Cephe. 173
5.44: Birinci Dönem Restitüsyon Doğu Cephe. 174
5.45: Birinci Dönem Restitüsyon Batı Cephe. 175
5.46: Birinci Dönem Restitüsyon Detaylar. 176
5.47: 1985 yılına ait plan. 178

5.48:	İkinci Dönem Restitüsyon Vaziyet planı.	179
5.49:	İkinci Dönem Restitüsyon planı.	180
5.50:	İkinci Dönem Restitüsyon A-A Kesiti.	181
5.51:	İkinci Dönem Restitüsyon B-B Kesiti.	182
5.52:	İkinci Dönem Restitüsyon C-C Kesiti.	183
5.53:	İkinci Dönem Restitüsyon D-D Kesiti.	184
5.54:	İkinci Dönem Restitüsyon Kuzey Cephe.	185
5.55:	İkinci Dönem Restitüsyon Güney Cephe.	186
5.56:	İkinci Dönem Restitüsyon Doğu Cephe.	187
5.57:	İkinci Dönem Restitüsyon Batı Cephe.	188
5.58:	İkinci Dönem Restitüsyon detaylar.	189
6.1:	1920'lerde Komplekste var olan yapıları gösteren Vaziyet Planı ve Öneri Vaziyet Planı.	194
6.2:	Önerilen Yeni Birimlerin Vaziyet planı.	195
6.3:	Öneri Atölye Birimleri.	195
6.4:	Atölye Birimlerine ait işlev önerisi.	196
6.5:	Öneri Yapıların Lokomotif Bakım Atölyesi ile İlişkisi.	197
6.6:	Mimari Koruma Projesi planı.	198
6.7:	Mimari Koruma Projesi çatı planı.	199
6.8:	Mimari Koruma Projesi A-A kesiti.	200
6.9:	Mimari Koruma projesi B-B kesiti.	201
6.10:	Mimari Koruma Projesi C-C kesiti.	202
6.11:	Mimari Koruma Projesi D-D kesiti.	203
6.12:	Mimari Koruma Projesi Kuzey Cephe.	204
6.13:	Mimari Koruma Projesi Güney Cephe.	205
6.14:	Mimari Koruma Projesi Doğu Cephe.	206
6.15:	Mimari Koruma Projesi Batı Cephe.	207
6.16:	Mimari Koruma Projesi detaylar.	208
6.17:	Mimari Koruma Projesi sistem detayı.	209
6.18:	Müdahale lejantı.	214
6.19:	+1.00 Kot lanı müdahale analizi.	214

6.20: A-A Kesiti müdahale analizi. 215
6.21: B-B Kesiti müdahale analizi. 216
6.22: C-C Kesiti müdahale analizi. 217
6.23: D-D Kesiti müdahale analizi. 218
6.24: Kuzey Cephesi müdahale analizi. 219
6.25: Güney Cephesi müdahale analizi. 220
6.26: Doğu Cephesi müdahale analizi. 221
6.27: Batı Cephesi müdahale analizi. 222
A1.1: Tarihi kesin olrak bilinmemekle beraber 1920'lere ait olduğu tahimn edilen Vaziyet planı. 230
A1.2: 1954 yılına ait hava fotoğrafı 230
A1.3: 1960 yılına ait hava fotoğrafı 231
A1.4: 1970 yılına ait hava fotoğrafı 231
A1.5: 1976 yılına ait hava fotoğrafı 231
A1.6: 1986 yılına ait hava fotoğrafı 232
A1.7: 1997 yılına ait hava fotoğrafı 232
A1.8: 2015 yılına ait hava fotoğrafı 232

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo No:		Sayfa
2.1:	Dünyada 1932 yılına kadar inşa edilen demiryolları.	7
2.2:	Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de ten garları.	10
3.1:	1920'lerde kompleksin durumu.	36
3.2:	1954 yılında kompleksin durumu.	36
3.3:	1960 yılında kompleksin durumu.	36
3.4:	1970 yılında kompleksin durumu.	37
3.5:	1976 yılında kompleksin durumu.	37
3.6:	1986 yılında kompleksin durumu.	37
3.7:	1997 yılında kompleksin durumu.	38
3.8:	2015 yılında kompleksin durumu.	38
3.9:	2021 yılında kompleksin durumu.	38
3.10:	Karaağaç Tren İstasyon Kompleksinin yıllara göre kullanıımı.	39
4.1:	Yapıdaki hasarlar.	109
4.2:	Hasar lejantı.	110
4.3:	Yapıdaki hasarların sınıflandırılması.	110
5.1:	Plan geometrisini gösteren Analoji Çalışması.	132
5.2:	Kapı ve pencere doğramalarına ait Analoji Çalışması.	133
5.3:	Çatı tipi ve kullanılan malzemeyi gösteren Analoji Çalışması.	135
5.4:	Çatı fenerini gösteren Analoji Çalışması.	137
5.5:	Taşıyıcı sistemi gösteren Analoji Çalışması.	138

1.GİRİŞ

Koruma bilincinin eksikliği ve/veya başkaca birçok nedenle endüstri mirası yapılar ne yazık ki bakımsızlık sonucunda ciddi yıkımlara maruz kalabilmektedir. Kent yaşamına katılamayarak atıl durumda kalmış ve tahribata uğramış olan bu yapılar günümüzde, yeniden işlevlendirme çalışmaları başta olmak üzere toplumun bilinçlenmesiyle birlikte koruma altına alınmaya başlamış ve bu bağlamda giderek artan ilgi ile beraber kent yaşamına katılmaya başlamıştır.

Kent simgesine katkıları önem arz eden demiryolları ve dolayısıyla demiryolu yapıları, karayolu taşımacılığının çok daha yaygın olarak kullanılmasına paralel olarak her ne kadar bir miktar gözden düşmüş olsa da, son yıllarda demiryollarına yatırım yapılmaya başlanmasıyla birlikte tekrar önem kazanmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda kaybettiği topraklar ve buna bağlı olarak değişen ulaşım hatları, geçmişten günümüze gelen bazı istasyon yapılarının işlevini yitirmesine de sebep olmuştur. Bu şekilde işlevini yitirmiş ve özellikle sınırda yer alan kentlerde yapıldıkları dönem için bir güç göstergesi olarak kabul edilebilecek olan demiryolu yapıları, günümüzde koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmaları sonucunda farklı amaçlarla veya özgün işlevleriyle kullanılan simgesel yapılar haline gelmiştir.

Kurtuluş Savaşından sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırlarının kesinleşmesine kadar geçen sürede işlev dışı kalan hatlardan birisi de Edirne Karaağaç Mevkiindeki demiryolu hattı ve yapılarıdır. Edirne Karaağaç'taki bu tarihi demiryolu yapılarının çoğu karakteristik özelliklerini büyük ölçüde koruyarak günümüze kadar gelebilmiştir. Bu bölgede 19. yüzyıl sonu ile 20. yüzyıl başlarında inşa edilmiş olan Karaağaç Tren İstasyonu, Lokomotif Depo, Lojman, Depo, Tahaffuzhane, Amele Barakası yer almaktadır. Bu yapılardan bazıları varlığını sürdüremeyip zamanla yok olmuştur. Bu çalışmaya konu olan Lokomotif Deposu ise büyük ölçüde tahrip olmuş olsa da günümüze gelebilmeyi başarmıştır. Karaağaç Tren İstasyonu ve bağlı yapıları nitelikli mimari özelliklere sahip bir komplekstir. Günümüzde Trakya Üniversitesi Karaağaç Yerleşkesi içerisinde bulunan bu yapılar, yeniden işlevlendirilerek kullanılmaya devam edilmektedir. Örneğin istasyon kompleksi içerisinde yer alan Karaağaç Tren Ana İstasyon Binası, Güzel Sanatlar Fakültesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Bu kompleks içerisinde yer alan Lokomotif Deposu ise kampüs içerisinde korunmayı ve

yeniden işlevlendirmeyi bekleyen nitelikli yapılardan biridir. Üniversiteye ve kente hizmet edecek şekilde kullanılmaya elverişli olduğu düşünülen bu yapının, yeniden işlevlendirme sonucunda değer kazanacağı ve simge yapılardan biri haline geleceği düşünülmektedir.

1.1. Amaç

Endüstri mirasının korunmasına yönelik ilk çalışmalar İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Endüstri yapılarının ortaya çıkarılması, araştırılması ve kayıt altına alınması 'endüstri mirası' kavramı ile adlandırılmış ve bu dokuları oluşturan yapılar da 'endüstri anıtları' olarak nitelendirilmiştir. Endüstri mirası kavramı ise özellikle uluslararası boyutta tarihi endüstri yapılarının korunmasını ve endüstri alanları ve anıtlarının aslında ulusal ve kültürel bir miras olarak benimsenmesini gerektirmiştir. Bu konu hakkındaki gelişmeler çalışma ve etkinliklerin daha geniş bir alana yayılmasının önünü açması bakımından önemlidir.

19. ve 20. yüzyılda inşa edilmiş demiryolu yapılarından söz edildiğinde akla ilk yolcu yapıları gelmekle birlikte, demiryolu ulaşım sisteminin doğru bir şekilde işlevini yerine getirebilmesi için tüm demiryolu yapılarının en az yolcu binaları kadar kıymetli olduğu gerçeğinden hareketle bu çalışmada işlevini yitirmiş demiryolu komplekslerinin kent yaşamına katılması için koruma ve yeniden işlevlendirme önerilerinin getirilmesi amaçlanmıştır.

1.2. Kapsam ve Yöntem

Çalışmada, 19.yüzyıl sonu ile 20.yüzyıl başlarında inşa edilmiş olan demiryolu yapılarının nitelikli örneklerinden biri olan Karaağaç İstasyon Kompleksi Lokomotif Bakım Atölyesi'nin kapsamlı olarak arşiv ve literatür belgelerinin incelenerek, mimari özelliklerinin belgelenerek, tarihi miras ve koruma sorunları açısından değerlendirilmesi ve yakın çevresini de kapsayacak şekilde hazırlanacak olan mimari koruma / yeniden işlevlendirme projesi ile gelecek kuşaklara aktarılması amaçlanmaktadır. Yapının tahribata uğramış olan bölümleri için uygun koruma ve restorasyon çalışmalarını belirlemek, zaman içerisinde uğramış olduğu değişimleri saptamak ve yeniden işlevlendirme çalışmaları kapsamında gerekli olan müdahale kararlarını vermek hedeflenen amaçlar arasındadır.

Son yıllarda demiryolu mirası ile ilgili akademik çalışmalarda ve koruma uygulamalarında bir artış söz konusu olsa da, demiryolu mirasının nasıl değerlendirilmesi gerektiği, neleri kapsadığı, neden korunması gerektiği, dünyada bu alandaki çalışmaların nasıl olduğu, bu kavramların bilinçli bir şekilde ele alınması adına önemli arz etmektedir.

Çalışmada, demiryolu mimari yapıları özelinde gerek Anadolu gerekse Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde benzer işlevler için yapılmış olan lokomotif yapıları incelenmiş, kapsamlı bir literatür çalışması yapılmış, çalışmaya konu olan Rumeli Demiryolu Hattı üzerindeki Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile aynı hat üzerinde yakın dönemlerde inşa edilmiş olan lokomotif depoları özellikle araştırma kapsamına alınmıştır. Kırklareli, Yedikule, İzmit, Yeşilköy, Balıkesir, Kütahya ve Çerkezköy Lokomotif Depoları, Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile yakın dönemlerde yapılmış ve mimari özellikleriyle benzerlikler göstermeleri nedeniyle irdelenmiştir. Bu örnekler, Osmanlı Devleti'nin son dönemleri olan 1880-1915 yılları arasında inşa edildiği tahmin edilen lokomotif Depoları / Bakım Atölyeleri olup Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi için daha kesin ve doğru sonuçlara ulaşılmasını sağlamıştır.

Çalışma yöntemi olarak bu alanda yapılan araştırmalar, tezler ve bilimsel çalışmalar incelenmiş ve elde edilen veriler kayda alınmıştır. Literatür araştırması aşamasında Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü'nden elde edilen hava fotoğrafları (1954-2015 yılları arası), TCDD, Demiryolları Müzesi, Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı, Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu ve Osmanlı Arşivleri'ndeki belge ve kaynaklar ile YÖK Tez Arşivi'nde yapılmış lisansüstü akademik çalışmalardan faydalanılmıştır. Bu kaynakların yanında Türkiye'deki bu alanda yapılan çalışmalar detaylı bir şekilde incelenerek çalışmaya katkı sağlayacak bilgiler elde edilmiştir. Kapsamlı literatür araştırmasının ardından, alan çalışması ile beraber yapının rölöveleri, analitik rölövesi hazırlanmıştır. Yapılan literatür ve arşiv araştırmalarından ve benzer dönem örneklerinin incelenmesinden sonra elde edilen veriler ışığında yapı için restitüsyon önerisi hazırlanmıştır. Restorasyon aşamasında ise yapının yerleşke içerisindeki mevcut durumu ve komplekstekı diğer yapılarla olan ilişkisi göz önünde bulundurulmuş, uygun ve yeni bir işlev verilmek suretiyle projelendirilmiştir.

2018 yılında Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı tarafından düzenlenen ‘Trakya Üniversitesi 1 no’lu İstasyon Binası ve Eski Hangar Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon Projeleri ve Mühendislik Hizmet Alım İşi’ ihalesi Kani İnşaat tarafından alınmış ve oluşturulan proje ekibine, tez sahibi dahil olarak mimari belgeler oluşturulmuştur. Mimari belgeleme çalışmada 3d lazer tarama yöntemi ile saha çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda elde edilen rölöve ilgili firmadan gerekli izinler alınarak tez kapsamında kullanılmış ve 2021 yılında yapının günümüzdeki durumuna yönelik tespitleri yapılarak güncellenmiştir.

2. DEMİRYOLU YAPILARI

Ulaşım devrimi İngiltere'de, tekstil alanında endüstriyel üretimin büyüyerek gelişmesi sonucu ortaya çıkmıştır. Demiryolu ağının en erken örneklerinden olan Liverpool ve Manchester arasındaki demiryolu hattı, tekstil üretiminin merkezi olan Manchester ile pamuk limanı olan Liverpool arasında inşa edilmiştir [Schivelbusch, 1986].

Demiryolu ulaşımının gelişiminin ardından Dünya Savaşları baş göstermeye başlamıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası tüm dünyadaki yıkımın etkilerini azaltmak amacıyla üretim, yapılaşma ve teknoloji gibi alanlarda hızla gelişen endüstri faaliyetleri sonucu yetersiz kalan eski endüstri yapıları yıkıma uğramıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında yıkıma uğrayarak yok edilen yapılar, başta İngiltere olmak üzere Almanya, Fransa gibi ülkelerde Endüstriyel Miras kavramının kapsamında değerlendirilmiştir. Endüstri kavramı ilk olarak Donald Dudley tarafından 1950'li yıllarda ortaya atılmıştır [Hudson, 1979]. Ardından Michael Rix tarafından 18. ve 19. yüzyıldaki çelik yapı ve köprüler, lokomotifler, fabrikalar gibi yapılar için de kullanılarak içeriği genişletilmiştir [Hudson, 1979].

Kültürel mirasın korumasında önemli adımların atılması ile önemli değerlerinden biri olan demiryolu mimarisindeki yapılar, demiryolu işaret kuleleri, teknik donanımları, demiryolu köprüleri, makine parkları ve demiryolu yapılarında kullanılan her türlü mobilya vb önemli öğeler ile tüm arşiv ve dökümanlar Endüstri Mirası kapsamına alınmıştır [Burman, 1997]. 2003 yılında Endüstri Mirasının Korunması Komitesi (TICCIH) bu alandaki koruma ve konservasyon ile ilgili yayınlanmış Nizhny Tagil Tüzüğü'nde Endüstri Mirası, endüstriyel üretim için oluşturulmuş her türlü yapı veya yapı grubunun, yerleşimin oluşturduğu kırsal ve kentsel alanlar ile her türlü üretim sonucu veya üretim için oluşturulmuş malzeme, ürün veya dökümanı inceleyen disiplinler arası bir çalışma yöntemi olarak tanımlanmaktadır [TICCIH,2003]. Tüzükte bu tanımlama ile teknolojik, mimari, sosyal ve bilimsel değeri olan endüstriyel kültüre ait kalıntılar ve atölyeler, depolar, enerji üretim alanları, ulaşım yapıları, endüstriyel bölgeler ve bu bölgelerdeki sosyal mekanların Endüstri Mirası olarak kabul edildiğine değinilmektedir [TICCIH,2003].

Bu bölümde, Demiryolu Mirası'nın kısa tarihi, Türkiye'deki demiryolu tarihçesi, demiryolu yapıları ve mimari özellikleri alt başlıklarla aktarılmıştır.

Türkiye'deki demiryolu yapılarının özgün işlevlerine uygun bir şekilde yeniden kullanımları ile endüstri mirasının korunması çalışmalarında yol gösterici olması açısından Türkiye'de demiryolu ile ilişkili yapılardaki yeniden işlevlendirme örneklerine yer verilmiştir.

2.1. Demiryolu Mirası'nın Kısa Tarihi

1769 yılında buhar gücü ile hareket eden ilk araç Fransız mühendis Nicholas Cugnot tarafından üretilmiş, 1801 yılında ise Richard Trevithick tarafından buhar gücü ile çalışan lokomotifin raylar üzerindeki hareketi denenmiştir [Jones, 1939]. Benzer denemeler 1811'de Blenkinsod, 1813 yılında ise Brunton ve 1813'de Blacket tarafından yapılmışsa da önemli bir yol katedilememiştir. Richard Trevithick raylar üzerinde hareket eden 'Tram Wagon' üretmiş ve Christopher Blacket Tram Wagon'u geliştirerek kendi kendine hareket eden bir lokomotif sistemine dönüşümünü sağlamıştır [Jones, 1939]. 1814 yılında ise George Stephenson raylar üzerinde hareket edebilen lokomotif üretmeyi başarmıştır [Jones, 1939].

Lokomotif üretimi ile ilk kez demiryolu ulaşımı 19. yüzyılın başlarında İngiltere'de kısa ve belirli güzergahlarda kullanılmıştır. Ancak kısa bir zamanda teknik olanaklar, güzergah ve trafik hacmi gibi konularda önemli gelişme göstermiştir. Bu alandaki çalışmalar sonucu üretilen lokomotif, Stockton-Darlington arasında yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmıştır. Böylece modern demiryolları hattının ilk örneği Stockhon-Darlington hattı olarak kabul görmüştür [Jones, 1939]. 1829 yılında Stephenson tarafından yarışma amaçlı üretilen bir lokomotifin Liverpool-Manchester arasında hizmet vermeye başlamasıyla gelişim gösteren demiryolu ulaşımı, ilk yıllarda insanlar tarafından çok rağbet görmese de bu tarihten itibaren 1830'da Amerika, 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da İtalya'da kullanılmaya başlanmış ve sonrasında demiryolu ulaşımı hızlı bir gelişim göstermiştir [Taylan, 1936]. 1860 ile 1914 yılları arasında demiryolu ağında tüm dünyada önemli oranda artış meydana gelmiş, Tablo 2.1'de 1932 yılına kadar dünya üzerinde inşa edilen demiryolu ağlarına dair bilgilere yer verilmiştir [Ferit, 1933].

Tablo 2.1: Dünyada 1932 yılına kadar inşa edilen demiryolları.

	Almanya	Avusturya	ABD	Belçika	Bulgaristan	Cezayir	Çekoslovakya	Çin
Normal	52.870	5.345	419.142	4.980	2.532	1.298	12.889	2.835
Dar	956	508			419	2.332	354	1.726
Toplam	53.826	5.853			2.951	3.630	13.243	4.561
	Danimarka	Estonya	Fas	Fransa	Hindistan	Hollanda	İngiltere	İspanya
Normal	2.516	674	315	41.520		3.606	30.935	9.270
Dar		578		986		33	91	89
Geniş					67.178			
Toplam		1.252		42.506		3.639	31.026	9.359
	İsveç	İsviçre	İtalya	Japonya	Kanada	Lehistan	Letonya	Litvanya
Normal	6.752	3.041	16.202	3.921	39.652	17.746	319	1.144
Dar		72	764	15.099		2.444	639	422
Geniş							1.746	
Toplam		3.118	16.966	19.020		20.190	2.704	1.566
	Lüksemburg	Macaristan	Norveç	Portekiz	Romanya	Rusya	Tunus	Türkiye
Normal	181	7.657	2.655		1.055		508	5.306
Dar	11		850		716	1.004	1.103	273
Geniş				2.715	11.221	79.882		124
Toplam	192		3.505			80.886	1.611	5.703
	Yugoslavya	Yunanistan						
Normal	7.078	1.440						
Dar	2.300	66						
Toplam	9.378	1.506						

* Tabloda yer alan değerlerin birimi km'dir.

ICOMOS, 1999 yılında Dünya Mirası Listesi'nde yer alan demiryollarının belirlenmesinde esas bazı kriterler yayınlanmıştır [Coulls, 1999]. Bu kriterler, sosyal ve ekonomik gelişimin göstergesi olması, yaratıcı teknolojiden etkilenmiş ve yaratıcı teknolojiyi etkilemiş olması (ray yatakları, toprak setlerin yapımı, mühendislik ve mimari yapılar ve yapım teknikleri, teknoloji transferleri vb.), çarpıcı ya da tipik örnek olması, ekonomik ve sosyal gelişimin göstergesi olmasıdır [Coulls, 1999]. Ayrıca tarihteki yeri, teknolojik nitelikleri ve sosyal yaşama etkisi aynı oranda etkin olan demiryolları, Dünya Mirası'na aday olabilmektedir [Coulls, 1999]. Bu kriterler kapsamında değerlendirildiğinde, Baltimore-Ohio Demiryolu (Amerika Birleşik Devleti), Darjeeling-Himalaya (Hindistan), Liverpool-Manchester ve Büyük Batı Yolu (İngiltere), Shinkansen Demiryolu (Japonya) uluslararası öneme sahip demiryolları örneklerindendir.

2.2. Türkiye'de Demiryolu Tarihçesi

Buharlı lokomotifin üretimi ile başlayan demiryolu hatları, Avrupa ülkelerindeki hızlı ilerleyişinin ardından Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Rumeli ve Bağdat Demiryolu hatlarıyla Rumeli topraklarında kurulmuştur. Tüm dünyadaki bu gelişime ayak uydurularak demiryolu ağını geliştiren önemli adımlar atılmış, Osmanlı'nın son dönemlerinden başlayan bu süreç, Türkiye Cumhuriyeti döneminde de bünyesine dahil olan TCDD eliyle karayolunun demiryolu ulaşımının yerini almasına kadarki sürede devam etmiştir. Demiyolu ulaşımının bu yayılımı, hem yük hem de yolcuların taşımacılığını arttırırken aynı zamanda da demiryolu ulaşımının yeni fonksiyonlara eklemlenebilmesini olanak sağlamıştır.

Tüm dünyada gelişen demiryolu ağı ile ülkeler, istasyon binaları ve yardımcı birçok hizmet yapılarını, kültürel ve mimari anlayış paralelinde inşa etmişlerdir. Ülkemizdeki demiryolu mimarisinin ilk örnekleri ise Osmanlı Devleti döneminde yapılan İzmir- Aydın demiryolu hattı bünyesinde yer alan Alsancak ve Basmane Garları'dır. 1861 yılında hizmete girmiş olan Alsancak Garı İngilizler tarafından ve 1876 yılında inşa edilmiş olan Basmane Garı ise Fransızlar tarafından inşa edilmiştir [Araz, 1995]. Bu tarihlerden sonra yabancı yatırımcılar kanalıyla Anadolu'nun birçok yerleşiminde mütevazi demiryolu yapıları inşa edilmiştir. Şekil 2.1'de Alsancak Garı'nın, Şekil 2.2'de ise Basmane Garı'nın güncel (2021) durumları görülmektedir.



Şekil 2.1: Alsancak Garı, 2021.



Şekil 2.2: Basmane Garı, 2021.

Ekonomik sıkıntılar zaman zaman baş gösterse de, demiryolu mimarisi Almanların ve Fransızların inşa ettikleri projeler ile artış göstermeye devam etmiştir. Bu yapıların inşasında genellikle tip projeler kullanılmış ve ekonomik endişeler nedeni ile dar bütçelerle gerçekleştirilmiştir [Araz, 1995]. Daha sonraki süreçlerde ise Birinci Ulusal Mimarlık Döneminde (1908-1930) Edirne ve Bandırma İstasyonları inşa edilmiştir. Yine aynı dönemlerde Yenice, Adana, Ceyhan gibi istasyonlarda bu durumun yansımalarını görmek mümkündür [Araz, 1995]. Cumhuriyet döneminde inşa edilen yapılarda I. Ulusal Mimarlık Akımı etkileri görülmekle birlikte Cumhuriyet'in ilanından sonraki süreçte bu etkilerin azaldığı ve modern mimari örneklerinin tasarlandığı görülmektedir. Diyarbakır, Malatya, Sivas istasyonları bu dönem örnekleri olarak inşa edilmiş yapılardır [Araz, 1995]. Tablo 2.2'de bu istasyonların yapım yılları yer almaktadır [Araz, 1995].

1940'lı yıllardan sonra modern mimarinin etkileri azalmaya başlamış ve II. Ulusal Mimarlık Akımı etkisini göstermeye başlamıştır. Eskişehir İstasyonu da aynı dönemde tasarlanmış olmasına rağmen ancak 1955 yılında hizmete girmiştir. 1950'lere kadar gelişim gösteren demiryoluna rağbet zaman içerisinde azalmaya başlamış ve demiryolu ulaşımı, yerini daha çok karayolu ulaşıma bırakmıştır. Bu durum istasyon yapılarına da yansımış ve bu dönemden sonra yapılarda üslup kaygısı mümkün olamamıştır [Erkan, 2007]. Bu değişken mimari dil yapılardaki gruplaşmayı oldukça güçleştirmiştir.

Osmanlı Devleti döneminde gelişmeye başlayan demiryolu ulaşımı, demiryolu mimarisini de geliştirmiş yapılan hatlar ile bu bölgelerde demiryolu yapıları veya istasyon kompleksleri de inşa edilerek hizmet vermeye başlamıştır. Bu yapılaşma

Osmanlı Devleti'nin ardından Cumhuriyet Dönemi'nde de artış göstererek devam etmiş, 1950'lere kadarki sürede de dönemin koşullarına uyum göstererek Trakya ve Anadolu topraklarında birçok demiryolu yapısı inşa edilmiştir. Tablo 2.2'de Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e kadar yapılan tren istasyonlarının yapıldığı tarihler yer almaktadır [Araz, 1995]. 1950'lerden sonra ise karayolu ulaşımı hızlı bir gelişim göstermeye başlamış ve demiryolu ulaşımına ilgi azalmaya başlamıştır.

Tablo 2.2: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de tren garları (Araz 1995 üzerinden düzenlenmiştir).

1836-1880	1880-1900	1900-1918	1924-1930	1930-1940	1940-1975
ALSANCAK	SİRKECİ	HAYDARPAŞA	KARABÜK	SİVAS	ESKİŞEHİR
BASMANE	MUDANYA	UŞAK	NİĞDE	MALATYA	KONYA
FENERBAHÇE	ANKARA-ESKİ	BANDIRMA	ÇATALAĞZI	MANİSA	AYDIN
HAYDARPAŞA-ESKİ	KONYA-ESKİ	BALIKESİR	AMASYA	DİYARBAKIR	EDİRNE
SİNEKLİ	ADAPAZARI	EDİRNE	KAYSERİ	ANKARA SAMSUN	
ISPARTAKULE	MERSİN	KARAAĞAÇ	GAZİ	MERSİN	
EDİRNE-ESKİ	GÖZTEPE	ADANA		ERZURUM	
		YENİCE			
		CEYHAN			
		ULUKIŞLA			
		BOSTANCI			
		KIZILTOPRAK			
		ERENKÖY			

Cumhuriyet öncesinde yaklaşık 4.000 km olan demiryolu ağı, demiryolu hatlarının devletleştirildiği 1924 yılından 1950 yılına geçen 26 yılda 5.200 km daha artmıştır. Demiryoluna ilginin azaldığı 1950-2002 yılları arasındaki 52 yılda sadece 945 km demiryolu sisteme dahil olmuştur. Günümüzde ise demiryolu ulaşımına ilgi tekrar artmaya başlamış olup 2003-2021 yılları arasında 1.800 km demiryolu yapılmıştır. Son yapılan bu demiryolları, hızlı yolcu taşımacılığına uygun standartlarda inşa edilmiştir. Eylül 2021 tarihi itibariyle Türkiye'nin toplam demiryolu uzunluğu 12.803 km'ye ulaşmıştır.

2.3. Türkiye'de Demiryolu Yapıları ve Mimari Özellikleri

Demiryolu ağlarının yoğun olduğu bölgelerde içerisinde gar/istasyon binaları, lojman, bakım ve tamirat depoları, emtia ve ayniyat depoları, su depoları ve yardımcı hizmet binaları gibi teknik hizmet veren birçok yapının bulunduğu kompleksler inşa edilmiş ve zaman içerisinde demiryolu ulaşımının gelişimi, mimari üzerinde de

yansımalarını göstermiş ve demiryolu mirasının nitelikli örnekleri inşa edilerek kültürel mirasa katkı sağlamıştır.

Demiryolu mimarisinde istasyon veya gar binaları, demiryolu tesislerindeki hizmetlerinin yanında bulundukları yerleşim bölgesinin giriş kapısı olarak görev yapmaktadır. İstasyonu kullananların karşılaştıkları ilk yapı olması nedeniyle bulunduğu yerleşim yeri ile ilgili olarak devletlerin politikalarına ve değişen tutumlarına göre şekillenen mimari üsluplarla inşa edilmişlerdir [Araz, 1995]. Demiryolu komplekslerindeki istasyon binaları, mimari olarak işlevine hizmet etmesinin dışında teknoloji olarak da katkıda bulunmuştur. Osmanlı Devleti'nde yabancı eliyle inşa edilen yapılarda yeni yapı malzemeleri (cam ve metal gibi) ve kemer, saçak, kule ve geniş açıklıklı elemanlar, tren sundurmaları gibi mimari elemanlar da kullanılmıştır. Türkiye'deki istasyon binaları nispeten gösterişsiz olmasına rağmen özgün karakteristik özelliklerde yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu durum istasyon binalarının diğer yapılardan ayırt edilmesini sağlamıştır [Araz, 1995 ; Duran 2003]. Kompleks yapılarındaki diğer hizmet yapıları, istasyon yapılarına kıyasla daha sade ve gösterişsiz bir mimari üslupla fonksiyonun öne çıktığı yapılardır. Demiryolu mimarisi bünyesinde yolcu binaları, lokomotif atölyeleri/depoları, basküllü köprüler, lojmanlar, depolar, helalar, su depoları, işçi evleri, nöbetçi kulübesi, çamaşırhane, müştemilat, viyadük gibi yapılardan oluşan ve demiryolu ulaşımına teknik destek veren tesisler haline dönüşmüşlerdir. Kompleksin büyüklüğüne bağlı olarak ayniyat deposu, revizörlük, tahaffuzhane, bekçi lojmanı gibi yapı çeşitlerini de bünyesinde bulundurmaktadır. Demiryolu komplekslerinde istasyon binaları dışında ambar, kulübe, depo, hela, vagon bakım ve tamir atölyeleri gibi yapı türleri de bulunmaktadır.

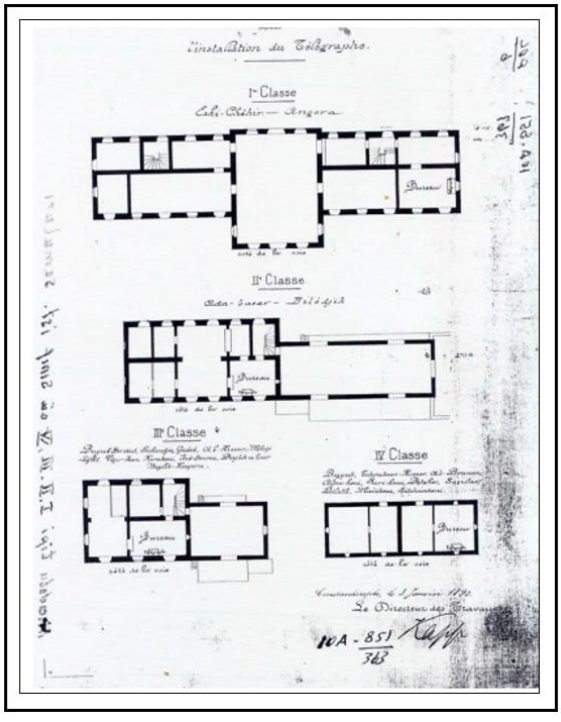
2.3.1. Yolcu Binaları

Demiryolu hattında trenlerin hat programlarına göre durakladığı yerlere genel olarak istasyon, küçük olanlarına durak, yolcu tesisi ve donatılarını içeren büyüklerine ise gar denilmektedir. İstasyonların konumu, kullanım durumuna göre değişkenlik göstermekte ve konumuna göre istasyonlar uç, kesişme, ara ya da rıhtım olarak isimlendirilerek çeşitlendirilmektedir. İstasyonların konumunu belirleyen ise

işlevleridir. Yolcu ve yük taşımacılığının yoğun yapıldığı istasyonlar yerleşim yerlerine daha yakın olacak şekilde konumlanmıştır [Bozkurt, 1998].

Yolcu binaları I., II., III. ve IV. sınıf olarak isimlendirilmektedir ve bu yapılardan I. Sınıf olanlar büyük çaplı yerleşim yerlerinde yer alırlar ve ihtiyaca yönelik hemen her birim mevcuttur [Meissner, 1936]. II. Sınıf yolcu binaları 1., 2., ve 3. mevki yolcu ve haremlik bekleme alanları şekilde tasarlanmıştır. III. Sınıf yolcu binalarında ise gişe, bekleme alanı, mal deposu, büro ve hela gibi birimler yer almaktadır [Meissner, 1936]. Şekil 2.3'de yolcu binalarının sınıflandırılmasına ait planlara yer verilmiştir [TCDD YBMA]. Türkiye'de bu sınıflara ait örnek istasyon binaları görülmektedir. I.sınıf yolcu binaları Eskişehir ve Ankara, II.sınıf yolcu binaları Adapazarı ve Bilecik, III.sınıf yolcu binaları Büyükderbent, Sapanca, Geyve, Akhisar, Mekece, Vezirhan, Karaköy, İnönü, Beylikköprü, Beylikahır ve IV. Sınıf yolcu binaları ise Çukurhisar, Akpınar, Alpuköy, Sarıköy, Biçer, Sazılar, Polatlı, Maliköy, Sıçanköy'dür [Erkan, 2007].

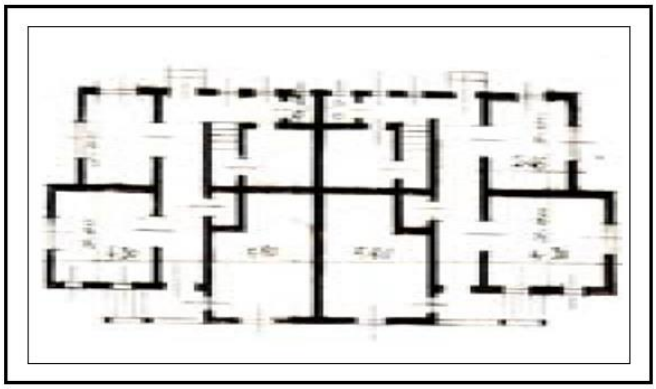
İstasyon binalarında giriş, bilet alma, bagaj, bekleme alanları gibi hizmetler ile teknik anlamda personele ait odalar, haberleşme, makasçı odaları bulunmaktadır. İstasyonun zemin katı umumi işlevler için, üst katlar ise genellikle lojman işlevine ayrılmıştır [Bozkurt, 1988].



Şekil 2.3: Yolcu binalarının sınıflandırılması.

2.3.2. Lojmanlar

Lojman yapıları, demiryolunda çalışanlar için konaklama birimleri olarak inşa edilmiştir. Lojman yapılarının ikiz ve tek olarak uygulamaları mevcuttur. Çift lojman örnekleri Doğançay, Mekece, Çukurhisar ve Karaköy'de görülürken Sazak ve Beylikköprü'de tek lojman uygulamaları bulunmaktadır. Şekil 2.4'de Mekece İstasyonuna ait lojman planı ve Şekil 2.5'de Mekece İstasyonu Lojmanına ait görsel yer almaktadır [Erkan,2007].



Şekil 2.4: Mekece Çift Lojman planı.



Şekil 2.5: Mekece Lojmanı.

2.3.3. Emtia (Mal) Ambarları

Demiryollarında, yolcu taşınmasının yanı sıra yük ve eşya nakliyatı da önemli ölçüde yapılmaktadır. Yük taşımacılığında, taşınan ve taşınacak olan eşyaların muhafaza edilmesi, etiketlenerek sınıflandırılması ve trene alınması ile gelen eşyaların teslim alınarak muhafaza edilmesi için alanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle tren istasyonlarında ihtiyaca cevap verebilmesi adına bir depolama alanı inşa

edilmiştir. Bu depolama alanları; memur bürosu, ambar bölümü, yük indirme-yükleme platformu gibi birimlerden oluşmaktadır. Bu depolar demiryolu hattına paralel şekilde tasarlanmıştır. Şekil 2.6'da Kırklareli Emtia Ambarına ve Şekil 2.7'de Babaeski Emtia Ambarına ait görseller yer almaktadır [Yıldız, 2008].



Şekil 2.6: Kırklareli Emtia Ambarı.



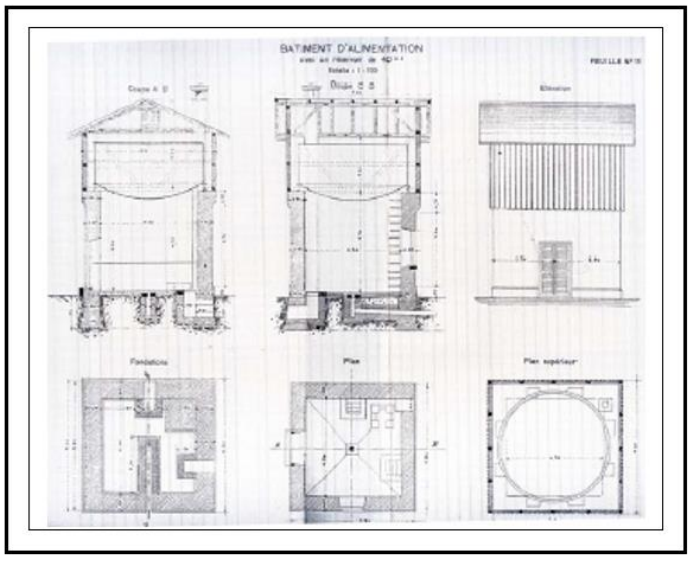
Şekil 2.7: Babaeski Emtia Ambarı.

2.3.4. Tahaffuzhane

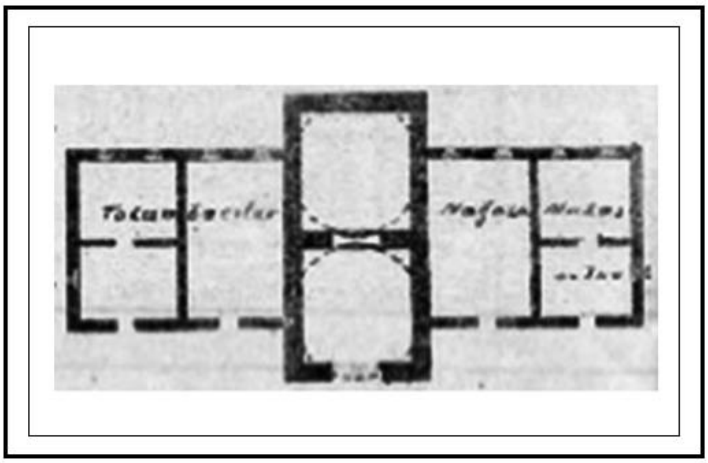
Osmanlı Devleti'nde bulaşıcı hastalıklara karşı yolcuların ya da hayvanların bakım altına alınabileceği, gerekirse karantinada tutulacağı sağlık kuruluşlarıdır. Kompleks içerisinde yer alan tahaffuzhanenin ise Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle 1930 yılından sonra yapılmış olduğu tahmin edilmektedir. Bu yapılar özellikle salgın hastalıklarla mücadelede önemli aşamalar kat edilmesini ve salgın hastalıkların önlenmesini sağlanmıştır [Sobutay, 1996].

2.3.5. Su Deposu

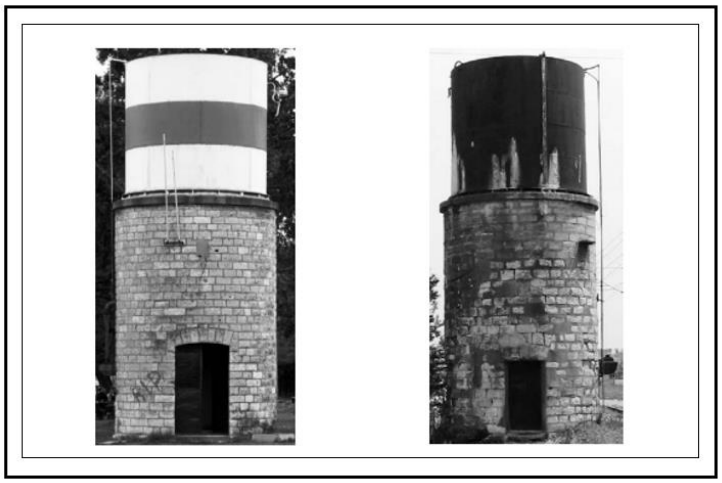
Lokomotiflerin çalışma prensibi gereği, ihtiyacı olan suyun karşılanması gerekmektedir. Buharlı lokomotiflerin arka bölümlerinde yer alan veya bağlanan Tender Vagonu içerisinde ihtiyacı olan suyu karşılamaları için su depoları bulunmaktadır [Meissner, 1936]. Ancak tenderlerin hacimlerinin sınırlı olması nedeniyle istasyon komplekslerinde, su ve kömür ikmali sağlayacak yapılar inşa edilmesini gerekli kılmıştır. İnşa edilen su depoları (hazneleri) sadece lokomotiflerin değil kompleksteki diğer yapıların da su ihtiyacını karşılamaya yönelik olmaları nedeniyle kapasiteleri hattın yoğunluğuna ve lokomotif sayısına göre belirlenmektedir. Komplekslerin ihtiyaçları göz önüne alınarak dahil olduğu hat üzerinde, yolcu trenleri için 100-180 km'de bir, yük trenleri için 30-60 km'de bir olacak şekilde depolar yerleştirilmiştir [Meissner, 1936]. Bu depolardaki suyun, lokomotiflerin kazanlarına zarar vermemesi açısından magnezyum, sülfat, klörür gibi mineraller yönünden belli seviyelerde olması gerekmektedir. Su depolarının tek ve çift hazneli olarak inşa edilmiş örnekleri bulunmaktadır. Şekil 2.9'da tek ve çift hazneli örnekler bulunmaktadır [Meissner,1936]. Bu durum kompleksteki su ihtiyacına ve kompleksteki lokomotiflerin yoğunluğuna göre değişkenlik göstermektedir [Erkan,2007]. Şekil 2.10'da yer alan Kırklareli ve Çerkezköy Su Hazneleri tek hazneli örneklerdendir [Yıldız, 2008].



Şekil 2.8: Su deposu plan, kesit ve görünüşü.



Şekil 2.9: Çift hazneli su deposu.



Şekil 2.10: Kırklareli ve Çerkezköy Su Hazneleri.

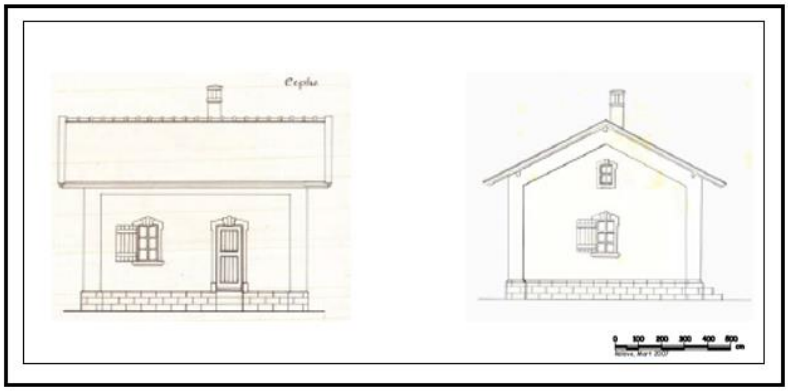
2.3.6. Nöbetçi Kulübesi

Demiryollarındaki hemzemin geçitlerde kontrollü geçişi sağlamak amacıyla, genellikle iki odalı kulübeler şeklinde tasarlanan Nöbetçi Kulübeleri, komplekse hizmet veren küçük ölçekte olan yapılardandır. Bu yapılar amacına hizmet edecek şekilde oldukça basit bir mekân anlayışı ile inşa edilmiştir.

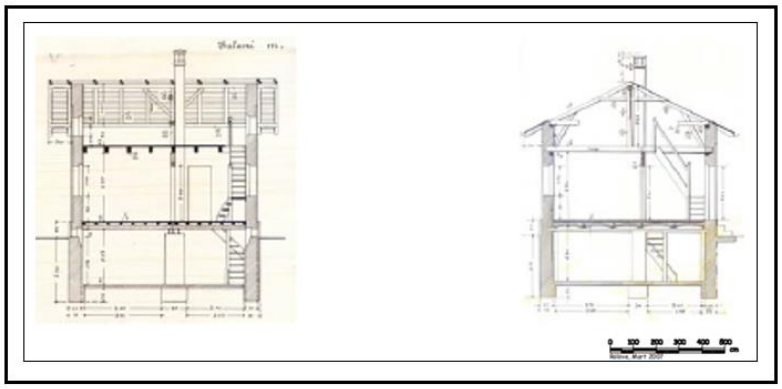
2.3.7. İşçi Evleri (Makasçı Evi)

Demiryolu komplekslerinde istasyonların yerleşim birimlerine olan mesafeleri nedeniyle çalışan işçiler için barınma amaçlı birimler yapılmıştır. İstasyonlar arasındaki mesafe genellikle 20-22 km civarlarındaki olması nedeniyle 10 km'lik bir alan içerisinde işçi evleri olarak anılan barınma alanları inşa edilmiştir. Şekil 2.11'te

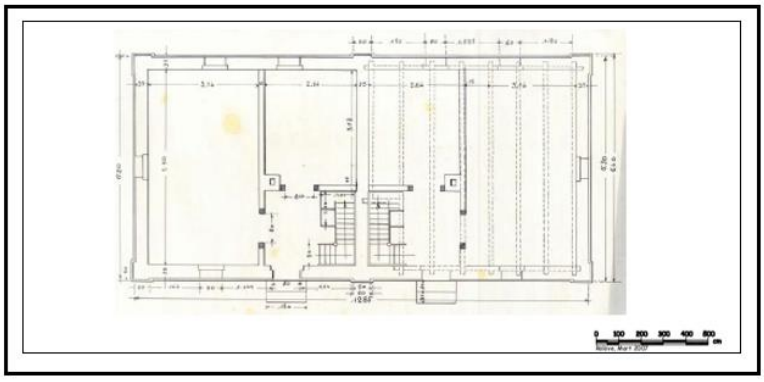
TCDD'ye ait bir makasçı evinin görünüşleri, Şekil 2.12'de kesitler ve Şekil 2.13'te ikiz bir makasçı evine ait plan örneği yer almaktadır [TCDD IBA, 2007].



Şekil 2.11 : Makasçı evi görünüşleri.



Şekil 2.12: Makasçı evi kesitleri.

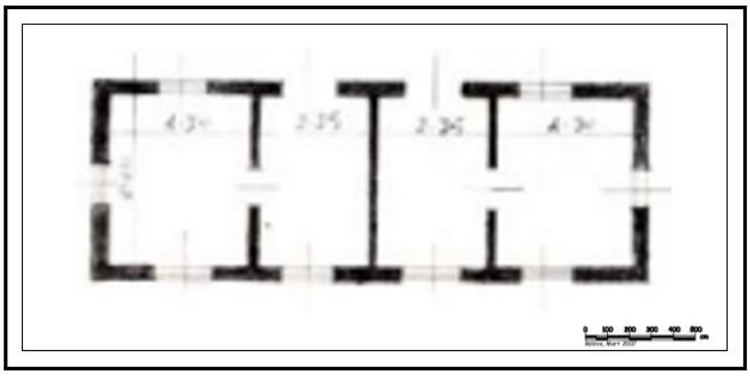


Şekil 2.13: İkiz makasçı evi planı.

Şekil 2.14'de Mereke işçi evine ait bir görsel yer alırken, Şekil 2.15'te Mereke işçi evine ait plan yer almaktadır [Erkan,2007].



Şekil 2.14: Mekece İşçi Evi.



Şekil 2.15: Mekece İşçi Evi planı.

2.3.8. Lokomotif Deposu

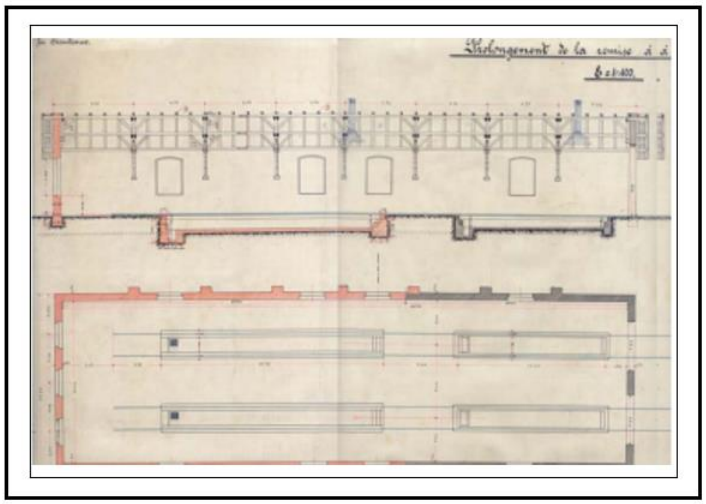
Demiryolu yerleşkelerinde lokomotiflerin bakım ve onarımları için tasarlanan, vagonların giriş ve çıkış yapabildikleri, içerisinde teknik hacimlerin bulunduğu çoğunlukla tek katlı yapılardır. Bakım ve tamirler, basit aletler ve yedek parçaların değiştirilmesi ile yapılırsa "küçük tamir", eğer esaslı tamire ihtiyaç duyuluyorsa "büyük tamir" şeklinde isimlendirilmektedir. Lokomotif Depoları küçük kapsamlı tamir, bakım ve onarım amaçlı inşa edilen yapılar olup bu işletmelerde lokomotiflerin bakımı, lokomotiflerin bir sonraki sefere hazırlanması, küçük kapsamlı tamir ve parça değişimi yapılmaktadır. Bu atölyelerde lokomotiflerin yağ ve diğer malzemelerinin değişimi, lokomotif ve tenderin yıkanması, duman odalarının temizlenmesi, kazanların yıkanması, buhar silindir ve çekmecelerin tamirlerinin yapılması gibi işlemler yapılmaktadır [Berkmen, 1962].

Lokomotiflerin bir sonraki seferine hazırlandığı bu bakım atölyeleri, dairesel ve dikdörtgen planlı olarak iki şekilde inşa edilmiştir. Atölyenin boyutları, içerisine alınacak lokomotif sayısına ve tamiri yapılacak lokomotiflerin ölçülerine bağlı olarak tasarlanmış ve demiryolu yapılarının gabarisi bu ölçülerin belirlenmesinde etkili olmuştur [Berkmen, 1962]. Diğer yandan lokomotiflerin boyutlarının yanı sıra, lokomotifin yapının içerisine nasıl alınacağı ve yönünün değiştirilip değiştirilmeyeceği gibi unsurlar da atölyelerin tasarımını etkileyen unsurlardan olup, ray eksenleri arasındaki mesafeler gibi özel durumlar dışında bu depolar, standartlar içerisinde inşa edilmektedir. Lokomotiflerin yüksekliklerinde ise taşınacak olan yüklerin gabarileri önemli olup, ufak tefek farklılıklar olsa da yükseklikler genelde çok farklılık göstermemektedir. Lokomotiflerin uzunlukları ve sayısı ise kullanım amacına bağlı olarak değişmektedir. Lokomotif depolarının ebatlarını, içerisine depo edilen malzemeler belirlemektedir. Bu depolar demiryolu komplekslerinde önemli yapılar olarak işlevlerini sürdürmüşlerdir. Depolarda tamir ve bakım alanları ile beraber depo şefi ve işçiler için oda, torna, teknik birimler de inşa edilmiştir. 1870'li yıllardan sonra demiryolu hatlarının yapımıyla beraber demiryolu yapılarında, aynı hat üzerinde yer alan farklı istasyon komplekslerinde aynı veya benzer projeler inşa edilmiştir [Berkmen, 1962].

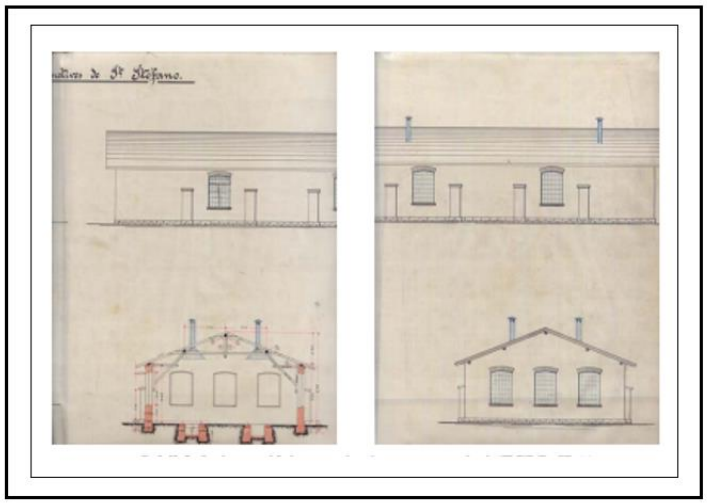
Lokomotif depolarının temel fonksiyonu, bakım-onarım işlemlerini yapmak ve lokomotifleri muhafaza edilmektir. Bu işlemlerin uygulaması sırasında dönerköprü adı verilen mekanizma kullanılmaktadır. Dönerköprüler, dairesel planlı depoların merkezine yerleştirilmesi suretiyle lokomotiflerin dairesel hareketler ile istenilen yöne çevrilmesine olanak sağlayan sistemlerdir. Bu mekanizma, kesişen hatlar üzerinde lokomotiflerin istenilen hatta ve depo içerisine alınmasını sağlamaktadır. Depoların dairesel formda tercih edilmesi bu işlemi kolaylaştıran bir durumdur. Dizel ve elektrikli lokomotiflerin kullanımına başlanması buharlı lokomotiflerin ve bununla beraber dairesel planlı lokomotif depolarının kullanımına son verilmesine neden olmuştur. Dünyada bu durum nedeniyle işlev değişikliğine gidilen dairesel planlı lokomotif depolarına rastlamak mümkündür. Salzburg'da Freilassing Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (Lokwelt Freilassing Lokomotif Deposu) sergileme ve etkinlik alanı olarak, Amerika Birleşik Devleti'nde bulunan Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif

Deposu ise The North Trasportation Museum (Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi) olarak kullanımlarına devam edilen örneklerdir.

Lokomotif bakım ve onarım işleri, işgücü ve zaman açısından masraflı uygulamalardır. 1930-40'lı yıllara kadar devam eden buharlı lokomotiflerin kullanımının ardından bakım ve onarım açısından daha avantajlı olan dizel lokomotifler, buharlı lokomotiflerin yerini almaya başlamıştır. Şekil 2.16'daki görselde Yeşilköy Deposuna ait plan yer alırken, Şekil 2.17'deki görselde yapının kesit ve görünüş çizimleri yer almaktadır [TCDD IBA,2007].



Şekil 2.16: Yeşilköy Deposu'na ait plan.



Şekil 2.17: Yeşilköy Deposu'na ait kesit ve görünüşler.

2.3.9. Diğer Ek Binalar

Demiryolu komplekslerinde işlevine hizmet eden fonksiyonel hizmet binaları dışında kuyular, işçi ve şefler için teknik odalar, tamir ve onarımlar için küçük atölyeler, tuvalet, depo, çamaşırhane, güvenlik kulübesi gibi yan hizmetlerde kullanılması amacıyla birimler de inşa edilmiştir. İşlevsel olmaları nedeniyle bu yapılar oldukça sade ve küçük yapılardır.

2.4. Türkiye'de Demiryolu İle İlişkili Yapılarda İşlevlendirme Örnekleri

Yeni işlev verme ve yeniden kullanım, değişen zaman içerisinde özgün işlevini yitirmiş olmaları nedeniyle zamana uyum sağlayamamış yapıların farklı bir işleve hizmet etmek için uyarlanmasıdır. Yeniden işlevlendirme, yapıların geleceğe aktarılarak yaşatılmasının sağlanmasında önemli bir koruma uygulamasıdır. Yeniden işlevlendirme uygulamaları yapıların atıl kalarak harap olmasını engellerken, belirlenen kriterler ile belirli sınırlara riayet edilerek tekrar kullanıma kazandırılmış olmaktadır. Venedik Tüzüğü'nün 5.maddesinde "Anıtların korunması, her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bir kullanım öngörülür, fakat bu nedenle yapının planı ya da süslemeleri değiştirilmemelidir. Bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir." ifadesi ile sınırlar belirtilmiştir.

Yeniden işlevlendirme kararları verilirken kentsel çevre ile olan ilişkinin düşünülmesi önemlidir. Çünkü tarihi yapı ile çevresi ayrılmaz parçalardır. Diğer önemli koşul ise yapı cepheleridir. Çevresi ile olan cephe ilişkisi yapının algılanmasını sağlayan belge ve işaretlerdir [Kuban, 2000].

Demiryolu yapıları, kent içerisindeki konumu ve toplumsal hafızadaki yeri nedeniyle göz önünde olan yapılardır. Bu nedenle yeniden işlevlendirme çalışmaları ile son yıllarda gerek demiryolu yapıları gerekse tarihi niteliği olan başka yapılara yeni işlev verilerek kullanım ömürleri uzatılmıştır. Yeniden işlevlendirme kapsamında, dünyadaki önemli kentlerde ve ülkemizde zaman içerisinde kullanım dışı kalan hatlara ait yapılar yeniden işlevlendirme çalışmaları sonucu kullanıma kazandırılmıştır.

Kentsel hafızada yer etmiş olan endüstri mirası yapılarının zamana ve teknolojik gelişmelere uyum sağlayamaması nedeniyle özgün işlevinde varlığını sürdürememekte ancak atıl kalan bu tarihi yapıların fiziksel olarak varlıklarını sürdürmeleri nedeniyle de yeni işlevlerde kullanılması fikri gündeme gelmektedir. Yeniden kullanım, yapının güncel durumu, kültürel ve tarihsel değeri göz önünde bulundurularak, işlevini, performansını değiştirmeye yönelik müdahale kararları olarak tanımlanmaktadır.

Aşağıda biri İstanbul'da diğeri ise Ankara'da yeniden işlevlendirilen iki örnek yapıya yer verilmiştir.

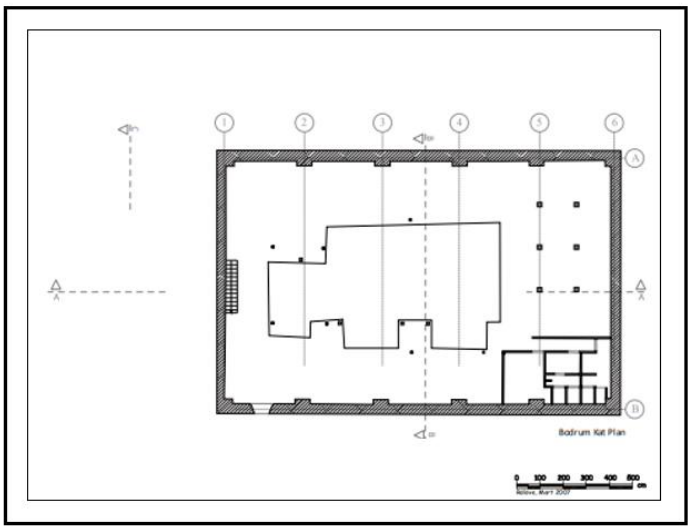
2.4.1. Nevmekan

Yakın zamana kadar İstanbul Üsküdar Bağlarbaşı İETT Garajı olarak kullanılan alandaki yapı, kütüphane, okuma salonları, sanat galerisi ve kitap-kafe konseptiyle yeniden işlevlendirilmiş bir yapıdır. Üsküdar'da tramvaylar için kuvvet merkezi ve elektrik üretim tesisi olarak 1911 yılında inşa edilmiştir. Elektrik fabrikası olarak faaliyete geçen yapı, aynı zamanda Üsküdar Tramvay Hattının elektrik ihtiyacının karşılanmasından dolayı, içerisinde tramvay bakım hangarı ve depo birimlerini de barından bir tesis olarak kurulmuştur. 1965 yılına kadar elektrik üretimi için kullanılan yapı, bu faaliyetinin sonlandırılması sonrasında İETT'ye ait otobüs garajı olarak kullanılmış ve bilahare 1998 yılında İETT tarafından boşaltılmıştır. Yeniden işlevlendirme çalışmaları sonucu yapı kitap-kafe konseptiyle Nevmekan adıyla hizmete girmiştir.

I.Ulusal Mimari Akım (1908-1930) özelliklerinin görüldüğü yapının mimarı, dönemin mimarlarından olan Ali Talat Bey'dir [Köksal, 2005]. Plan geometrisi dikdörtgen ve 18 x 36 m'dir. Yapı bodrum kat, atölye katı ve bir asma kattan oluşmaktadır. Yönetim ve atölye birimlerine sahip olan yapıda, iki katlı bir idari birim ile bu hacimle bağlantılı bir kule ve üretim yapan bir atölye alanı bulunmaktadır. Bu atölye birimi elektrik üretimi ve vagonların tamiratı için kullanılan hacimlerden biridir. Yapı, yığma duvarlar ile çelik çatı makaslarından oluşmaktadır. Yüksek ve büyük pencereler bulunan 70 cm kalınlığında yığma duvarlar ana taşıyıcı olup, çatı

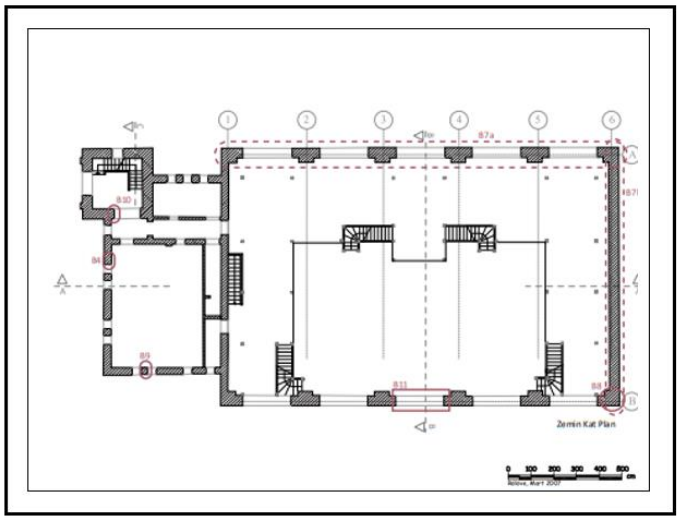
çelik konstrüksiyon ile beşik formundadır. Bodrum kat ile zemin katı ayıran döşeme, özgün durumda volta döşeme olarak inşa edilmiştir.

Atölye bölümüne çelik profiller kullanılarak oluşturulan bir asma kat bulunmaktadır. Bu kat restorasyon uygulamasında korunmuş ve yeni işlev verilirken çalışma alanı olarak değerlendirilmiştir. Restorasyon kararları, yapının taşıyıcı sistemine en az müdahale ile kullanımı yönünde olmuştur. Yapının bodrum katında bulunan taşıyıcılardan hasarlı olan bölümler yenilenerek kullanıma devam edilmiştir. Şekil 2.20'de restorasyon çalışmasına ait bodrum katı planı yer almaktadır [Web 1, 2020]. Zemin katta yapının özgün vinç ve ekipmanları da korunmuş ve kitap-kafe konseptiyle yeniden tasarlanmıştır. Asma kat bölümünde de zemin kattakine benzer şekilde oturma ve yeme alanı mevcuttur. Şekil 2.18'de restorasyon çalışmasına ait zemin kat planı ve Şekil 2.19'da asma kat planı yer almaktadır [Web 1, 2020].

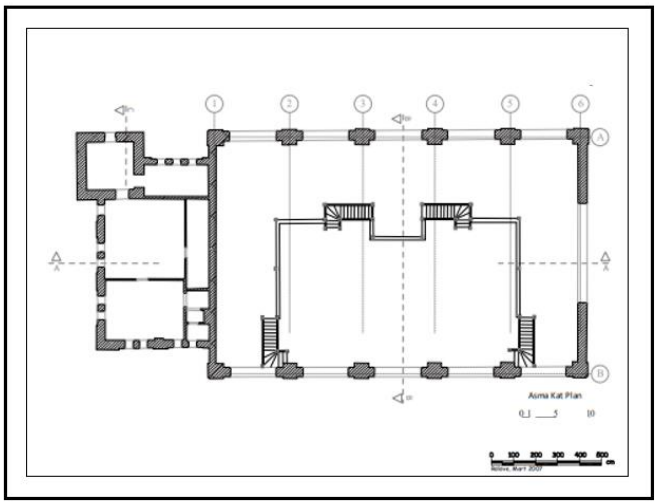


Şekil 2.18: Nevmekan Bodrum Kat planı.

Şekil 2.21 ve Şekil 2.22'deki görsellerde restorasyon uygulaması sonrası yapının iç mekanı görülmektedir. Yeniden işlevlendirme uygulamasında yapıya ait özgün ekipmanların korunarak yer alması dikkati çekmektedir.



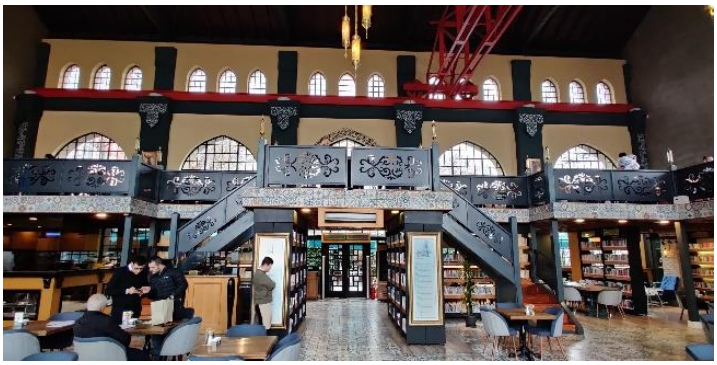
Şekil 2.19: Nevmekan Zemin Kat planı.



Şekil 2.20: Nevmekan Ama Kat planı.



Şekil 2.21: Yeniden işlevlendirme sonrası Nevmekan, 2022.



Şekil 2.22: Yeniden işlevlendirme sonrası Nevmekan iç mekanı, 2022.

Restorasyon uygulamasında yapının özgün cephe kurgusu korunmuştur. Zaman içerisinde meydana gelen hasarlarda basit onarım teknikleri kullanılarak cephe kurgusu korunmuştur. Şekil 2.23'te yapının giriş cephesine ait görsel yer almaktadır.



Şekil 2.23 : Nevmekan giriş cephesi, 2022.

2.4.2. Cer Modern

Ankara Garı ile bağlanan hat üzerinde yer alan Cer Atölyesi, 1892-1926 yılları arasında, vagon ve lokomotiflerin tamir ve bakımlarının yapıldığı demiryolu hizmet yapılarıdır. Cumhuriyetin ilanının ardından demiryolları millileştirilerek Türkiye Cumhuriyeti bünyesine alınmıştır. Savaş dönemine gelmesi sebebiyle yapımından itibaren uzun bir dönem demiryolu sanayisine hizmet veren yapı, 1995 yılına kadar Cer Atölyesi olarak hizmetine devam etmiş ve 1998 yılında işlevine tamamen son verilmiştir. Uzun bir süre atıl durumda kalan yapı, 2010 yılında yeniden işlevlendirme bağlamında restorasyon uygulanarak hizmete açılmıştır [Sezer, 2013].

Şekil 2.24 ve Şekil 2.25'de yapının restorasyon uygulaması öncesindeki hali görülmektedir [Sezer, 2013].



Şekil 2.24 : Cer Modern restorasyon öncesi galerinin durumu.



Şekil 2.25 : Cer Modern restorasyon öncesi iç mekan.

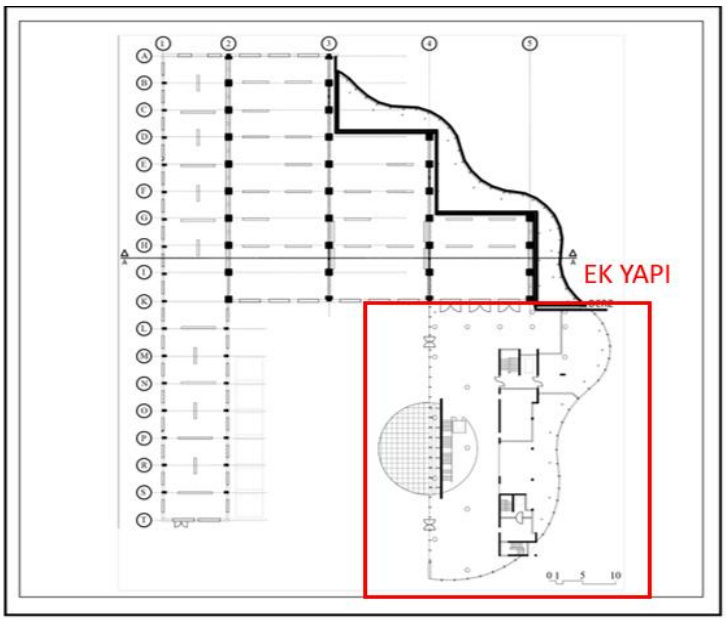
Yapının taşıyıcı sistemi karma bir sisteme sahiptir. Çelik çatı sistemi, yığma duvarlar ve yer yer betonarmenin birlikte kullanıldığı yapıda 50 cm kalınlığında cephe ve bölme duvarlarında kaba yonu taş malzeme kullanılmıştır. Uzun dikdörtgen bir plan geometrisine sahip yapıda bu plan geometrisi farklı ölçülerde art arda üç kez bitişik tarzda kullanılmıştır. En dar cephe 12.40m, en uzun cephe ise 93.40m'dir. Kırma çatı formunun kullanıldığı yapı, tek katlı ve bodrum katına sahip olmayan bir plan düzeninde inşa edilmiştir.

Üç adet birbirine yakın boyutlardaki hangar yapısına sonradan eklemlendiği düşünülen dördüncü daha uzun atölye yapısından oluşan bir plan şeması

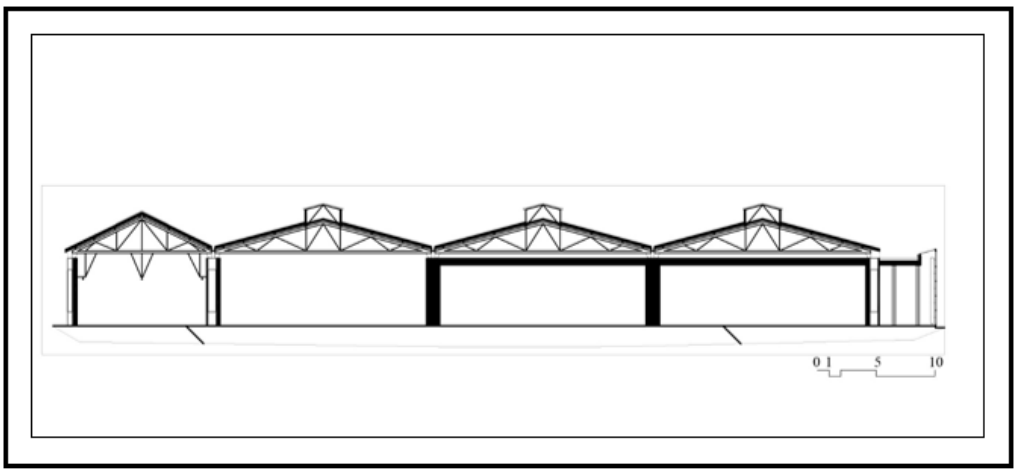
bulunmaktadır. Daha sonraki bir dönemde yapıldığı anlaşılan ve restorasyon kararlarında niteliksiz ek olarak değerlendirilmiş olan ancak bu bölümde yer alan ofis ve depoların tarihi tam olarak bilinmemektedir [Sezer, 2013].

Yapının uzun bir zaman diliminde harap olmuş bölümleri güncel restorasyon mantığına uygun olacak bir şekilde dönem farklılığını yansıtacak malzemeler kullanılarak yenilenmiştir. Restorasyon uygulamasında sergi alanı olarak kullanılacak bölümdeki duvarların bir bölümü kaldırılmıştır. Şekil 2.28'de restorasyon uygulamasına ait zemin kat planında [Web 2, 2021] tasarlanan bu sergileme alanlarına ait çizimler yer almaktadır. Yapının restorasyonu sırasında yeni bir program dolayısıyla ilave bir yapı eklenmiştir. Bu yapı, avluyu tanımlayacak bir alan oluşturmuştur. Bu ek binanın taşıyıcı sistemi betonarmedir. Çatıda ise çelik konstrüksiyon kullanılmıştır. Şekil 2.26'de yer alan zemin kat planında [Web 2, 2021] ve Şekil 2.30'da yer alan görselde [Web 2, 2021] yeni eklenen bu yapı gösterilmiştir.

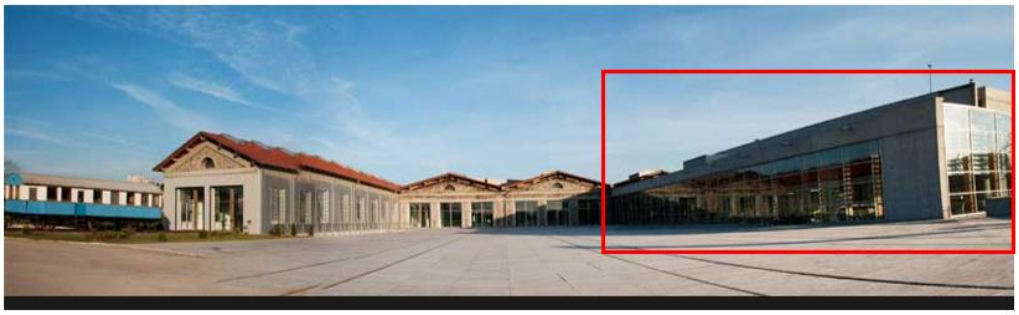
Yapının özgün bölümlerindeki betonarme kolonların arasına çelik I profiller ve çelik çaprazlar eklenerek taşıyıcı sistem sorunları önlenmeye çalışılmıştır. Şekil 2.27'deki kesitte [Web 2, 2021] yapının taşıyıcı sistemi görülmektedir. Ayrıca restorasyon uygulaması esnasında yapının korunmuş olan duvarlarının ihtiyaç duyulan kısımlarında güçlendirme uygulamaları da yapılmıştır.



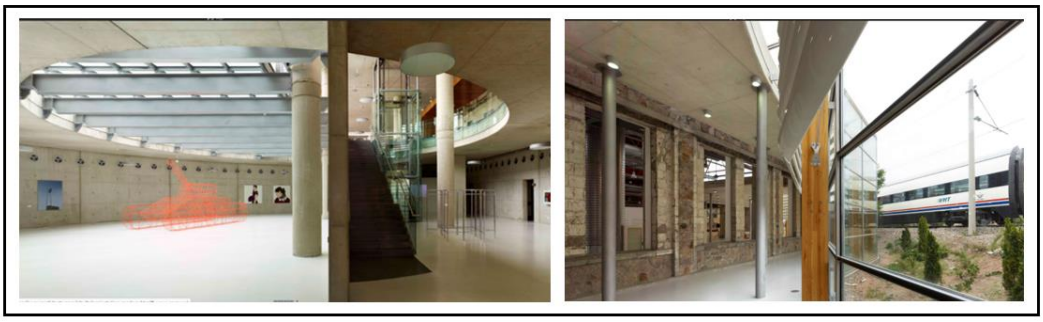
Şekil 2.26: Cer Modern Restorasyon zemin kat planı.



Şekil 2.27: Cer Modern Restorasyon A-A Kesiti.



Şekil 2.28 Cer Modern ek yapı.



Şekil 2.29: Cer Modern iç mekandan görünüm.

3. EDİRNE KARAAĞAÇ İSTASYON YERLEŞKESİ

Rumeli demiryolları'nın en önemli istasyonlarından olan Karaağaç İstasyon Yerleşkesi, 1930'lu yıllarda faaliyete geçmiş ve 1971 yılına kadar hizmet vermiştir. Bu tarihten sonra Pehlivanköy-Edirne arasında yeni bir demiryolu hattının açılması sonucu atıl durumda kalan kompleks günümüzde Trakya Üniversitesi Karaağaç Kampüsü olarak, komplekste yer alan yapılar ise yeni işlev verilerek eğitim amaçlı olarak kullanılmaktadır. Kompleks yapılarının bir kısmı yeniden işlevlendirme çalışmaları ile günümüzde kullanılmaya devam edilmektedir ancak yerleşkedeki bazı yapılar, insan kaynaklı ve/veya zamana bağlı ağır hasarlar nedeniyle kaderine terk edilmiş durumdadır.

3.1. Edirne'nin Konumu ve Tarihçesi

Türkiye'nin kuzeybatısında yer alan kent, 41 derece 40 dakika kuzey paraleli, 26 derece 34 dakika doğu boylamları arasında, Meriç ve Tunca nehirlerinin meydana getirdiği bölgede yer almaktadır. Doğusunda Kırklareli ve Tekirdağ, güneyinde Çanakkale ve Ege Denizi, kuzeyinde Bulgaristan ve batısında Yunanistan ile komşudur. 6276 km² yüz ölçüme sahip olan kentin sekiz ilçesi bulunmaktadır. Trakya Bölgesi'nde toprağı bulunan beş il arasında büyüklük bakımından üçüncü sıradadır.

Kentte yerleşik düzene ne zaman geçildiği ve şehrin kimler tarafından kurulduğu hakkında bilgi bulunmamakla birlikte, önemli bir coğrafi konuma sahip olan bölgede, ilk çağlarda Trak kabilelerinin yaşadığı ve Trakya isminin buradan gelmiş olduğu kaynaklardan bilinmektedir [Mansel, 1993]. Kent, Trak kabilelerinin Odrys boyundan olanlarının yaşadıkları bu bölge ilkçağ ve ortaçağa ait olan kaynaklarda Oresita ya da Orestias olarak isimlendirilmektedir [Mansel, 1993]. IV. yüzyılda Odyr boyu Makendonya'nın himayesine girmiş ve ardından Roma, Makedon Krallığı'nı hakimiyetine almış ve bu bölge İ.Ö. 168 tarihinde Roma hakimiyetine girmiştir [Mansel, 1993].

Kente 5. Yüzyılda, önce Hunlar sonra Slav ve Bulgar akınları olmuştur. Kent, Bizans hâkimiyetinde olduğu yaklaşık 1000 yıllık süre içerisinde birçok kez saldırılara

ve karışıklıklara maruz kalmıştır. Bu saldırılarla mücadele eden kent, zaman zaman Bulgarlar ile Bizans arasında el değiştirmiş, 814 yılında yapılan anlaşma sonucu Bizans hâkimiyetinde kalmış ancak yine de Bulgar istilaları devam etmiştir [Eyice, 1993].

Kentte yayılan ayaklanmaları bastırmakta zorlanan Bizans İmpatoru Ioannes Kantakuzenos Türklerden ve Sırplardan yardım istemiştir [Eyice, 1993]. Ardından 1354 yılında Süleyman Bey tarafından Gelibolu kalesi alınmış ve bu tarihten sonra bölgeye akınlar düzenlenmiştir. Türklerin saldırılarına direniş gösteremeyen kent Bizanslardan alınmış ve bu tarihten itibaren bölge Türkleşmeye başlamıştır. 15.yüzyıl sonlarına gelindiğinde bölgede hristiyan halkın nüfusunda ciddi bir azalış meydan gelmiştir [Eyice, 1993]. 1453 yılına kadar Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış olan kent, Osmanlı Devleti'nin himayesinde Avrupa'ya açılan bir kapı olarak önemli bir stratejik nokta haline gelmiştir. 400 yıla yakın bir süre boyunca işgal altında kalmayan kent 19. yüzyıla gelindiğinde işgallere maruz kalmıştır. Kent 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve son olarak 1912 yılında Bulgarlar tarafından işgale uğramıştır [Baykal, 1993]. 20.yüzyılda bölgede devam eden savaşlarda Karaağaç işgal altında kalmış, Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmıştır. I. Balkan Savaşı bölgenin kaderini değiştirmiş, savaş sonrası 1913'te Londra Antlaşması imzalanmış ve bu anlaşma ile Midye-Enez hattının ötesinde kalan Trakya toprakları ve Rumeli, Balkan Müttefiklerine bırakılmıştır [Baykal, 1993]. II. Balkan Savaşı'ndan sonra Dimetoka ve Karaağaç Osmanlı'nın hakimiyetine girmiş ancak I. Dünya Savaşı sırasında Bulgarlar, Osmanlı-Alman ittifakının yanında savaşa girme karşılığında Karaağaç ve Dimetoka'yı talep etmişlerdir. Savaş koşulları nedeniyle bu talep kabul edilmiş ve Karaağaç da dahil olmak üzere Meriç Nehrinin ötesindeki topraklar Bulgarlara bırakılmıştır [Baykal, 1993]. Savaştan sonraki 1920-23 yılları arasında Karaağaç bir süre Yunan işgalinde kalmıştır. 23 Nisan 1923'te başlayan Lozan Görüşmeleri sonucunda, 1923 tarihinde yapılan ek protokol ile Yunanistan savaş tazminatı olarak Karaağaç ve Bosnaköy çevresini Türkiye'ye bırakılmıştır [Baykal, 1993].

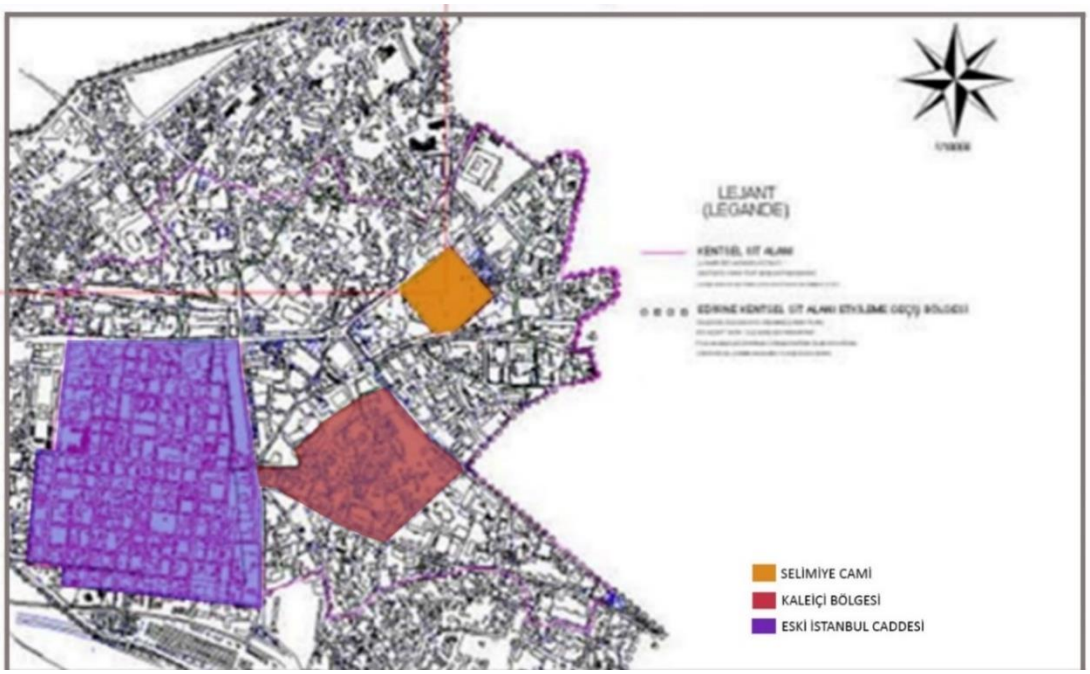
Edirne, Anadolu ve Avrupa topraklarının birleştiği bir bölgede yer alması sebebiyle zengin bir kültüre sahiptir. Kent, Osmanlı Türk kültüründen kalma başta Selimiye Cami olmak üzere, Üç Şerefeli Cami, Ulu Cami, Meriç Köprüsü, Kervansaray gibi birçok nitelikli eserin ve kent merkezinde varlığını sürdüren Sit Alanlarının

bulunması nedeniyle önemli bir tarihi merkez haline gelmiştir. Tarihi doku bugün kent merkezinde yer alan Kaleiçi olarak adlandırılan bölgede bulunmaktadır. 14. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun himayesine giren kentte imar ve kapalı çarşı, medrese, cami, kervansaray ve hamamlar gibi mimari eserlerin inşa edilmesi ile bölgede gelişim hızlanmıştır [Ekinci, 2009]. Özellikle 15. Yüzyılda bugünkü kent merkezini oluşturan mahallelerden Kaleiçi'nin güneyinde ve Tunca Nehri'nin kıyısında kurulan Darphane ve Ulema Mahalleleri, Kaleiçi'nin güney doğusunda Kirişhane, Kaleiçi'nin İstanbul yolu kapısından başlayarak Eski İstanbul Yolu semti, Kaleiçi'nin kuzey doğusunda Kıyık mahallesi, şehrin kuzeydoğusunda kurulan Menzilahır Mahallesi, Kaleiçi'nin kuzeybatısında kenti saraylara bağlayan Saraçhane Bölgesi, şehrin batısında kurulan ve Hıdırlık Mahallesi ile Tunca Nehri'nin batısında yer alan İmaret Mahallesi 14. ve 15. Yüzyıllarda kurulan ve gelişim gösteren bölgelerdir [Ekinci, 2009]. Yeni İmaret ve Sahra-i Cedit mahalleleri büyüyüp gelişerek bir konut bölgesi haline gelmiştir. 15. 16. ve 17.yüzyılda da fonksiyonlarına göre şekillenen kent Balkanlar'da bölgesel ticaret, sağlık ve kültür merkezi olma yolunda ilerlemiştir [Ekinci, 2009].

1568-1574 yılları arasında tarihi merkezde inşa edilen ve kentin simgesi halinde gelen Selimiye Cami, Mimar Sinan'ın ustalık eseri olarak tanımladığı Osmanlık-Türk Kültürünün başyapıtlarındandır. 31.30 m çapındaki kubbesi ile cami mimarisindeki en geniş açıklığına sahip olması nedeniyle eşsiz bir eserdir. Tarihi merkezde yer alan ve dış avlusunda Darül-Sübyan, Darül-Kur'a, Darül-Hadis gibi yapıların olduğu bir kompleks olarak yakın çevresini de değiştirmiştir. Selimiye Camii 2000 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı başvurusu sonrasında UNESCO ön listesine girmesinin ardından 2007 yılında UNESCO Dünya Mirası Gerçek Listesi'ne girmiştir. Cami, kent için önemli bir simgesel yapı olarak varlığını sürdürmektedir. Şekil 3.1'de yer alan haritada kentsel sit alanı ile Selimiye Cami'nin ilişkisi görülmektedir [Edirne Belediyesi Kentsel Sit Alanı Arşivi].

Kent yaşamında sınır bölgesi olması sebebiyle önemli bir yere sahip olan Karaağaç mahallesi, 19. Yüzyılda Balkanların sinema, otel, lokanta gibi aktiviteleri için kullanılan bir bölge haline gelmiş ve kent yaşamına katkı sunmuştur. Bu durum sebebiyle mahalle, kent merkezi ile ilişkinin kurulduğu kozmopolit bir alan olarak önem kazanmıştır. Mahallenin ve dolayısı ile kompleksin günümüzde yerleşke yaşamı

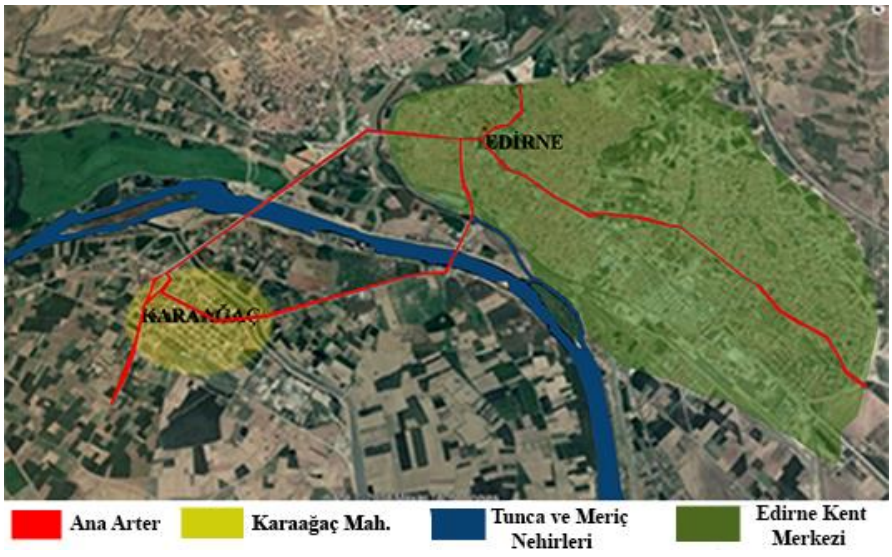
olarak varlığını sürdürmesi, kentlinin ve kente gelerek zaman geçiren ziyaretçilerin bu alanla ilişkilerini canlı tutmaktadır.



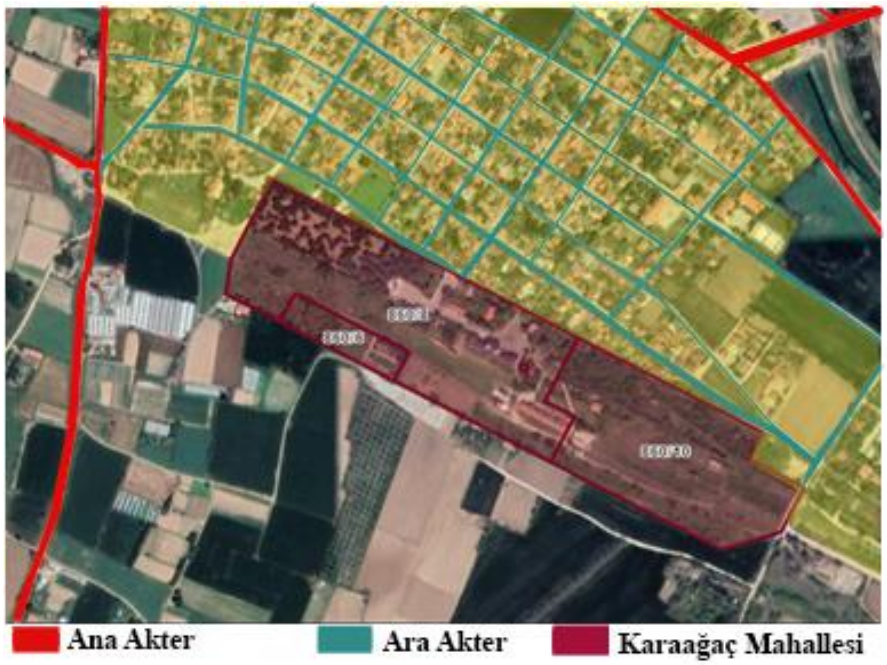
Şekil 3.1 : Kentsel Sit Alanı ve Selimiye Cami.

3.2. Karaağaç Demiryolu Hattı Konumu ve Tarihçesi

Demiryolu yerleşkesi, Edirne kentinin Karaağaç mahallesinde yer almaktadır. Kompleksin yer aldığı Karaağaç mahallesi, Edirne kentinin günaybatısında, Meriç ve Tunca nehirleri ile kent merkezinden ayrılmış olan bir bölgede bulunmaktadır. Edirne ili, Merkez ilçesi ,Karaağaç mahallesi, 89 pafta 860 ada 6, 8, ve 10 parsellerde konumlanmış taşınmazların kent merkezine uzaklığı 3.7 km'dir. Edirne tarihi kent meydanından başlayan bir aks ile Meriç Nehri üzerinden Karaağaç mahallesine ulaşım sağlanmaktadır. Şekil 3.2'de Karaağaç mahallesi ve Edirne kent merkezinin Meriç ve Tunca Nehirleri ile ilişkisi yer almaktadır. Şekil 3.3'de ise Karaağaç Mahallesi ve Karağaç Tren İstasyon kompleksinin ilişkisini gösteren uydu görüntüleri yer mevcuttur [Web 3,2022].



Şekil 3.2 : Karaağaç ve tarihi kent merkezi (uydu görüntüsü üzerinden düzenlenmiştir).



Şekil 3.3 : Trakya Üniversitesi Karaağaç Yerleşkesi (uydu görüntüsü üzerinden düzenlenmiştir).

Osmanlı Devleti, Avrupa ülkeleri ile olan ilişkinin güçlendirilmesi gerektiği düşüncesi ile İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi, Rumeli'deki ticaret ve sanayi faaliyetlerinin gelişmesine katkı sağlaması ve Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki topraklarını herhangi bir durumda koruması için bir demiryolu hattına ihtiyaç duyulmaktaydı ancak devlet bu hattı inşa edebilmek için yeterli teknolojiye sahip olmadığından 1857 yılında İngiliz parlementer Labro ile

yapılan bir sözleşme ile ilk adım atılmış oldu ancak daha sonra şirketin sermaye eksikliği nedeniyle bu sözleşme feshedilmiştir [Aydın, 2012]. Bu süreçten sonra hattın yapımı için Baron Maurice de Hirsch ile Osmanlı Devleti arasında 1869'da Paris'te bir sözleşme imzalamıştır [Aydın, 2012]. Böylece proje, resmi olarak başlatılmıştır. Aynı tarihlerde başlayan Balkan Savaşları, Osmanlı-Rus Savaşı, ekonomik sıkıntılar gibi durumlardan dolayı proje kesintiye uğramış ve bir süre beklemek durumunda kalmıştır. Sözleşmede, demiryolu hattı İstanbul'dan başlayıp Edirne, Filibe ve Saraybosna'dan geçerek Sava Nehri sınırına kadar uzanan bir hat ve bu hat üzerinde Selanik, Enez ve Burgaz arasında bağlantılar kurulmasını içeren bir demiryolu hattı önerilmiştir [Doğan, 2004]. Proje kapsamında yer alan hattın yapımına ise 1870'de başlanmış ve projeye göre inşa edilen duraklardan olan Karaağaç bölgesindeki siyasi sıkıntılara rağmen ilk gar binası 1872 yılında inşa edilmiştir. Şekil 3.4'deki fotoğrafta o döneme ait olan belgelerden anlaşıldığı kadarıyla Ana İstasyon Binasının yerinde bulunan yapı grubu günümüze ulaşamamıştır [Web 4, 2019]. Fotoğrafın tarihi kesin olmamakla beraber bu yapı grubu hakkında detaylı bilgiye ulaşılamamıştır.

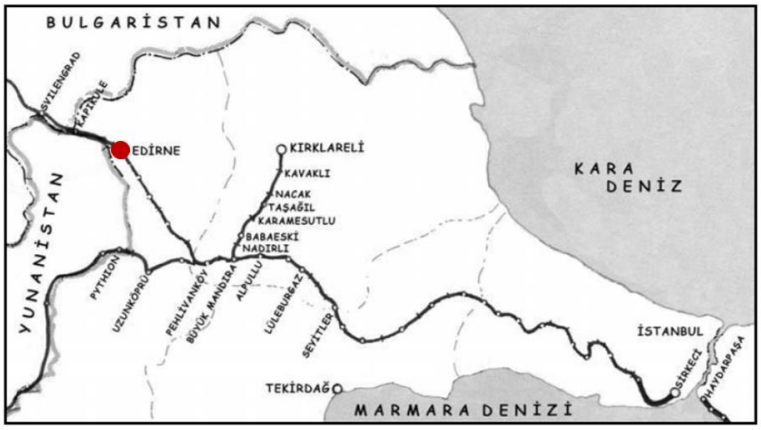


Şekil 3.4 : Günümüzde var olmayan İlk İstasyon Binası.

Rumeli Demiryolu Hattının ilk güzergahı olan İstanbul-Edirne-Sarımbey arasındaki demiryolu ağı kesintilere uğramış olsa da 17 Haziran 1873'de tamamlanmış ve İstanbul-Edirne-Sarımbey hattının büyük bir törenle açılışı gerçekleşmiştir [Ağırgan, 2011]. 1890-1900'lü yıllarda gelişim göstermeye devam eden demiryolu işletmeleri, yapılan atılımlarla önce Osmanlı Devleti'nin bünyesine geçirilmiş ve 1910 yılında Şark Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi ismini alması ile yapılan tüm

demiryolu hatları şirket bünyesine geçmiş ve bugünkü TCDD'nin temelleri atılmıştır. Şekil 3.5'te görülen haritada Rumeli Hattı üzerinde inşa edilmiş olan duraklara dair veriler paylaşılmıştır [TCUAB].

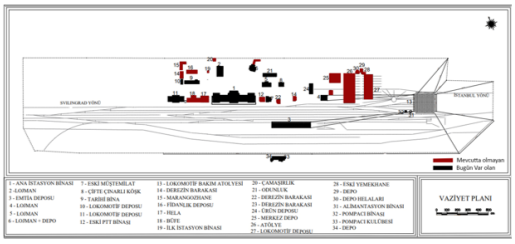
Karaağaç İstasyonu 1873 tarihinde işletmeye açılmışsa da kompleks yapıları ancak zaman içerisinde tamamlanabilmiştir. Kompleksin günümüzde Güzel Sanatlar Fakültesi olarak kullanılan Ana İstasyon Binasının inşaatına 1910'lü yılların başında başlanmış ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle ancak 1932 yılında tamamlanabilmiştir. Ana İstasyon Binası, dönemin önemli mimarlardan olan Mimar Kemalettin'in Selanik, Filibe ve Sofya'dan sonra Rumeli Demiryolları için tasarladığı son gar yapısıdır. İstanbul ve Edirne üzerinden Bulgaristan'a ulaşan bu hat 1932-1971 yılları arasında hizmet vermiştir. Ancak 1971 yılında Pehlivanköy-Kapıkule-Svilengrad arasında yeni bir hattın yapılması ve yine aynı yıl Yunanistan Demiryolları Örgütü (OSE) tarafından Vissa Marasya'ya yeni bir hattın inşa edilmesi ile Bulgaristan'a ulaşmak için Türkiye'den geçme zorunluluğu kalkmıştır [Ağırgan, 2011]. Bu iki hattın inşaası ile birlikte Rumeli Demiryolu hattında hizmet veren Karaağaç Tren İstasyonu kullanım dışı kalmış 1977 yılında Pehlivanköy hattının açılmasıyla hizmetine son verilmiş ve yerine Edirne Garı hizmet vermeye başlamıştır [Ağırgan, 2011]. 1977 yılından sonra TCDD ile Millî Eğitim Bakanlığı arasında yapılan protokol çerçevesinde kompleks içerisindeki tüm taşınmazla ile birlikte, Edirne Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi'ne verilmiştir [Edirne Gazetesi, 2011]. 1982 yılında ise Trakya Üniversitesi'nin kurulmasıyla üniversite bünyesine geçen kompleks bu tarihten itibaren Trakya Üniversitesi Karaağaç Yerleşkesi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.5 : Rumeli Demiryolu Hattı Güzergah noktaları.

Tablo 3.1- 3.9 arasında kompleksin geçirdiği değişimlere yer verilmiştir. Bu tablolar Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivinden elde edilen 1954, 1960, 1970, 1976, 1986, 1997 ve 2015 yılları hava fotoğraflarından oluşturulmuştur.

Tablo 3.1: 1920'lerde kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 Komplekse ait En Eski Tarihli Vaziyet Planı (A .Yıldırımlı Arşivi üzerinden düzenlenmiştir. EK-1)	Tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber TCDD'ye ait arşivlerde komplekste yapıları gösteren en eski vaziyet planıdır. Komplekste 34 adet yapı yer aldığı ve Lokomotif Bakım atölyesinin yakın çevresinde günümüze ulaşamamış olan yapıların yer aldığı görülmektedir. Belge ve kaynaklardan elde edilen en eski vaziyet planı olması sebebiyle kompleksin tüm yapıları yer almaktadır.	1920'ler

Tablo 3.2: 1954 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 1954 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	1920'lere ait vaziyet planından sonra ulaşılan ilk veri 1954 yılına ait hava fotoğrafıdır. Hava fotoğrafında kompleks yapıları net bir şekilde seçilmese de komplekste zaman içerisinde bazı değişimler görülmektedir. Lokomotif Bakım Atölyesi yapı grubunun olmadığı görülmektedir.	1950'ler

Tablo 3.3: 1960 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 1960 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	1960 yılına ait vaziyet planında 1954 yılına ait hava fotoğrafına benzer bir kompleks yerleşimi olduğu görülmektedir. Rayların mevcutta olduğu ve kompleksin kullanımına devam edildiği görülmektedir.	1960'ler

Tablo 3.4: 1970 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 1970 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	1970 yılı hava fotoğrafında, 1960 yılına göre kompleks yapılarının ve yerleşkeye ait verilerin daha net okunmaktadır. Ana yolcu binası, lojman yapıları, emtia ambarı, lokomotif bakım atölyesi, su depoları ve müştemilat yapılarının olduğu görülmektedir	1970'ler

Tablo 3.5: 1976 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 1976 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	1976 yılına ait hava fotoğrafında kompleksin 1970 yılındaki yerleşke düzenini korunduğu ve mevcut yapıların varlığını sürdürdüğü görülmektedir.	1970'ler

Tablo 3.6: 1986 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 1986 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	1986 yılına ait fotoğrafında kompleksin emtia ambarının hemen yanına yeni bir yapının yapıldığı görülmektedir. Yerleşkedeki diğer yapıların ise varlığını koruduğu görülmektedir. Lokomotif bakım atölyesinin ise yıkıma uğradığı ve çatısının bulunmadığı görülmektedir. Ayrıca 1976-1986 yılları arasındaki bir zaman diliminde kompleksin içerisindeki rayların kaldırılmış olduğu hava fotoğrafından net bir şekilde anlaşılmaktadır.	1980'ler

Tablo 3.7: 1997 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 1997 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	1997 yılına ait hava fotoğrafında komplekste yapıların varlığını koruduğu lokomotif bakım atölyesi ve çevresinde bitkilenmenin dikkat çekici bir durumda olduğu görülmektedir.	1990'ler

Tablo 3.8: 2015 yılında kompleksin durumu.

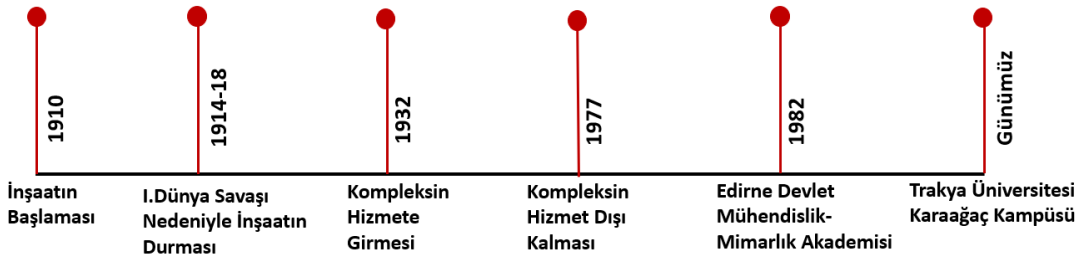
Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 2015 yılına ait hava fotoğrafı [M.S.B Harita Genel Müdürlüğü Arşivi].	2015 yılına ait hava fotoğrafında kompleksin günümüzdeki duruma ulaştığı görülmektedir. Ancak lokomotif bakım atölyesinin yoğun bitkilenmenin yapının iç mekanını ve çevresini kapladığı ve bu nedenle yapının vaziyet planında çok seçilemediği dikkati çekmektedir.	2010'lar

Tablo 3.9: 2021 yılında kompleksin durumu.

Kompleksin Vaziyetteki Durumu		Tarih
 Komplekse ait Vaziyet Planı [Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir]	2021 yılına ait vaziyet planında toplamda 17 adet yapı bulunmaktadır. Kompleksin üniversite kampüsü olarak kullanılması nedeniyle bütün yapıların yeni işlev ile kullanımına devam edilmektedir.	2021

Kompleksin inşa edilmeye başlandığı dönemden günümüze kadar ki süreçte yıllara göre kullanımı Tablo 3.10'da detaylı olarak verilmiştir.

Tablo 3.10 : Karaağaç Tren İstasyon Kompleksinin yıllara göre kullanımı.

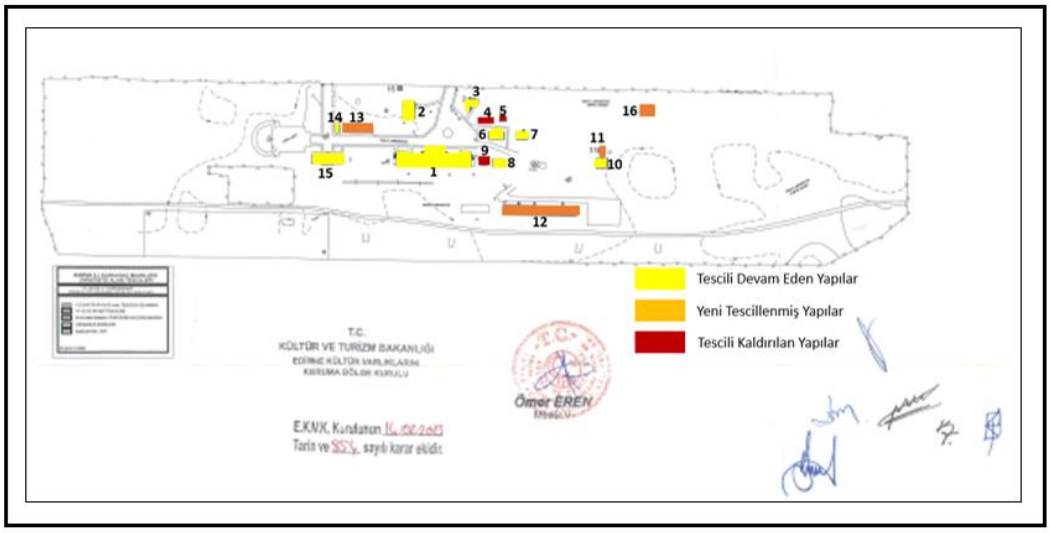


3.3. Karaağaç Demiryolu Kompleks Yapıları

Karaağaç Tren İstasyon Kompleksi, içerisinde farklı hizmetler için inşa edilmiş yapıların bulunduğu bir yapı grubudur. Kompleks içerisinde; lojman, lokomotif deposu, istasyon binası, tahaffuzhane, su depoları, bekçi kulübeleri, emti ambarı, hela gibi farklı hizmetlerde kullanılan yapılar bulunmaktadır. Kaynak ve belgelerden elde edilen vaziyet planlarında makasçı kulübesi, depo yağhanesi, yemekhane gibi kompleks yapılarının günümüze ulaşamadığı görülmüşse de, yerleşke ve yerleşkeye ait yapıların büyük oranda korunduğunu söylemek mümkündür. Yerleşkeye ait bu yapılara, fakülte binası, idari birim, atölye, müze, yeme-içme birimleri gibi yeni fonksiyonlar verilerek kullanılmaya devam edilmektedir.

14.02.2013 tarihli kararda, sit alanı dışında yer alan Trakya Üniversitesine tahsisli Karaağaç Rektörlüğü Yerleşkesi içerisinde 26.12.2012 gün ve 753 sayılı kararı gereği yapılan tespit ve tescil çalışmalarına ilişkin konu ve Kurul'un 23.03.2013 gün ve 803 sayılı kararı gereği konu yerinde incelenerek, Şekil 8'de yerleri belirtilen dokuz adet taşınmazın (1-2-3-6-7-8-10-14-15 nolu yapılar) tescilinin devamına, dört adet taşınmazın (11-12-13-16 nolu yapılar) tesciline, üç adet taşınmazın (4-5-9 nolu yapılar) tescil kaydının kaldırılmasına, Ana Gar Binasının 1. Grup, diğer taşınmazların ise 2. Grup olarak tayinlerinin yapılmasına karar verilmiştir [KTBKK, 2013]. Koruma Kurulu kararı ile tescillenen kompleks yapılarını gösteren vaziyet planında, Lokomotif Deposu, Su Deposu ve Müştemilatın bulunmadığı görülmektedir. Kompleks yapılarından uzak bir bölgede kalması ve o bölgedeki aşırı bitkilenme nedeniyle yapılar muhtemelen seçilememiş ve tescil fişlerinde gösterilmemiştir. Bu bölümde yerleşke içerisinde günümüzde varlığını sürdüren yapılar, envanter fişleri üzerinden

irdelenmiştir. Envanter fişleri oluşturulurken Ana İstasyon Binasından başlanarak saat yönünde numaralandırılmış ve yapılar detaylı olarak tanıtılmıştır. Şekil 3.6'da 2013 yılında tescil durumuna ait vaziyet planı yer almaktadır [KTBKK, 2013].



Şekil 3.6: Kompleksin 2013 yılına ait tescil durumu. (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı 2013 yılına ait Koruma Bölge Kurulu Vaziyet Planı üzerinden düzenlenmiştir)

Günümüze ulaşmış komplekse ait tarihi yapılarla ilgili genel bilgilere aşağıdaki bölümde detaylı olarak yer verilmiştir.

3.3.1. Ana İstasyon Binası (Güzel Sanatlar Fakültesi)



Şekil 3.7: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

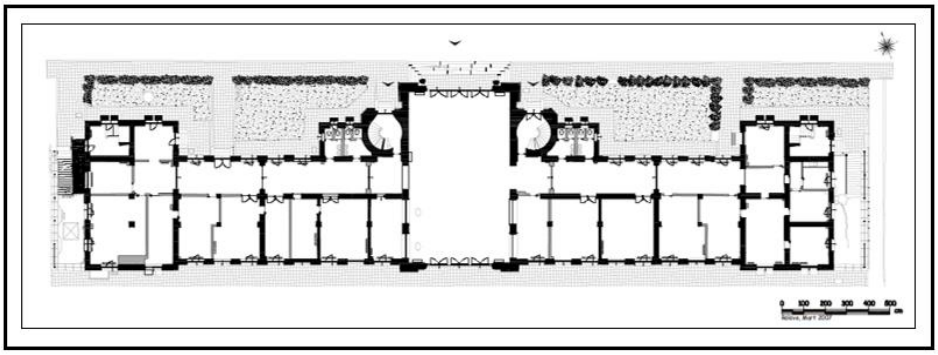
Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında Mimar Kemalettin tarafından yapılmıştır. 1.

derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste ana istasyon binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde Güzel Sanatlar Fakültesi olarak kullanımına devam edilmektedir.

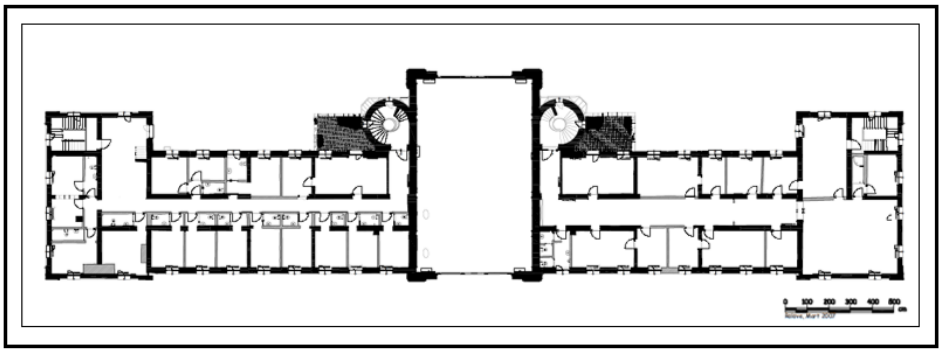
Mimar Kemalettin tarafından tasarlanan ve 1910'lu yıllarda inşaatına başlandığı bilinen yapı, I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle yapımına uzun bir dönem ara verilmiş ve inşaat durmuştur. Savaşın bitmesinin ardından ancak 1930'da tamamlanmış ve hizmete girmiştir. Bu tarihten itibaren Balkanlardaki önemli istasyonlardan biri olarak 1977 yılına kadar hizmet vermiştir. Kompleksin ait olduğu hattın Yunanistan topraklarından geçmesinin güvenlik problemlerine sebebiyet vermesi nedeniyle 1970 yılında bu hatta alternatif Pehlivanköy Hattı'nın inşaatına başlanmış ve 1977 yılında hattın faaliyete geçmesi ile bu hat tamamen kapatılmıştır. Hattın kullanım dışı kalması sonucu kompleks, 1977-1982 yılları arasında Edirne Devlet Mimarlık Mühendislik Akademisi olarak hizmet vermiş, 1982 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Karaağaç Yerleşkesi olarak kullanılmaktadır [Ağırgan, 2011].

Yapı kompleksin batısında, giriş meydanını karşılayan bir konumdadır. 80 x 20 m ebatlarında dikdörtgen forma sahip olup bodrum, zemin ve birinci kat olarak toplamda üç kattan oluşmaktadır. Yapının orta bölümünde tonozlu bir giriş holü bulunmakta, hole bağlanan kapı açıklıkları ile kuzey ve güney cephelerine ulaşım sağlanmaktadır. Orta bölümdeki holden yaklaşık 30 m uzunluğunda iki kol uzanmaktadır. Cephe kurgusunda özgüne sadık kalınmışken plan kurgusunda özgün plan kurgusu korunmamıştır. Yığma yapım sistemi ve betonarme sistemin beraber kullanıldığı yapıda duvarlar, taş ve döşemeler, betonarme malzemeden inşa edilmiştir. Yapının tüm kapı ve pencereleri ahşap malzemeden yapılmıştır. Kuzey cephesinde iki kule yer almaktadır. Sivri kemer formlu pencereler ve soğan kubbeye sahip kuleler ile cepheler hareketlendirilmiştir.Giriş bölümündeki büyük holde ahşap konstrüksiyonlu tonoz çatı, diğer bölümlerinde ise kırma çatı kullanılmıştır. Çatı arduvaz taş ile kaplanmıştır.

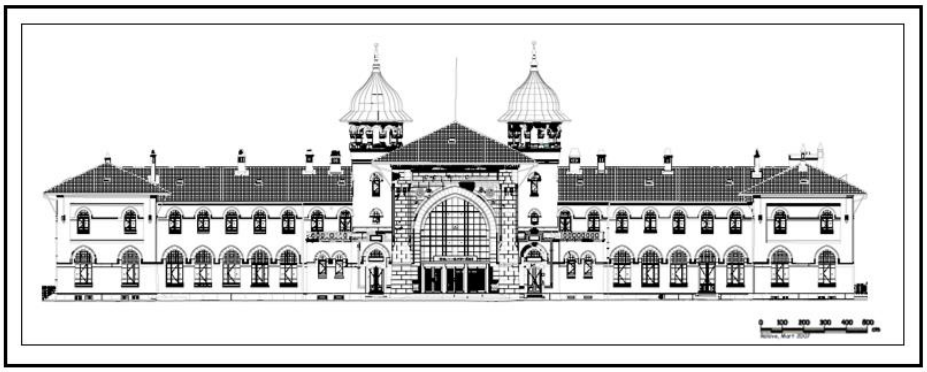
Şekil 3.8'deki görselde yapıya ait zemin kat planı, şekil 3.9'daki görselde birinci kat planı yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018].



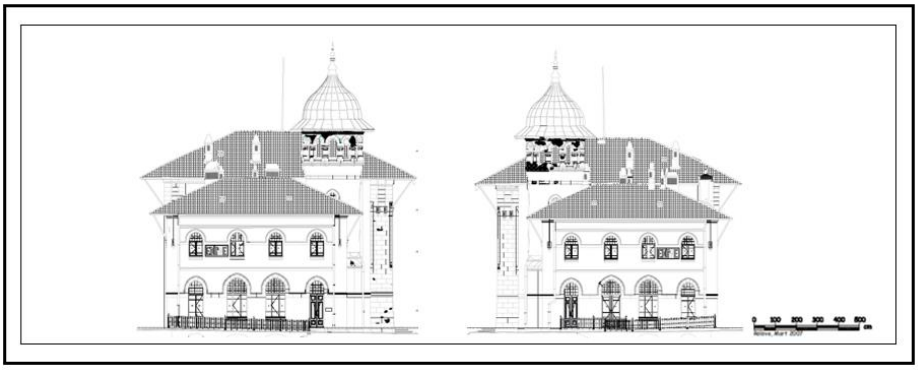
Şekil 3.8 : Ana İstasyon Binası Zemin Kat planı.



Şekil 3.9: Ana İstasyon Binası Birinci Kat Planı.



Şekil 3.10 : Ana İstasyon Binası Kuzey Cephe.



Şekil 3.11: Ana İstasyon Binası Doğu ve Batı Cepheleri.

Şekil 3.10'da yapının kuzey cephesine ait çizim, Şekil 3.11'de doğu ve batı cephelerine ait çizimler yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018]. Şekil 3.12'de güney cephesine ait bir görsel yer almaktadır.



Şekil 3.12 : Güney Cephe, 2021.

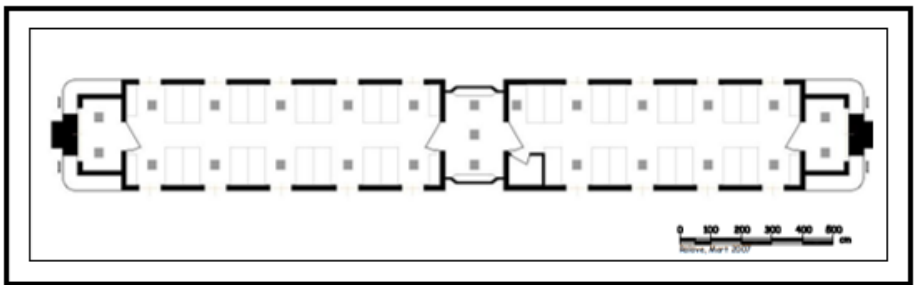
3.3.2. Tarihi Lokomotif ve Vagon



Şekil 3.13: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan komplekste günümüzde tarihi lokomotif olarak varlığını sürdürmektedir. 1918-1971 yılları arasında yerleşkede buharlı lokomotifler hizmet vermiştir [Trakya Üniversitesi Arşivi]. Yerleşkenin 1977 yılında hizmet dışı kalmasının ardından simgesel bir eser olarak Ana İstasyon Binası önündeki alanda sergilenmektedir .

Şekil 3.13'te yerleşkeyi gösteren vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.14'te tarihi lokomotife ait plan yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.15'de tarihi vagona ait bir görsele yer verilmiştir.



Şekil 3.14: Vagon planı.



Şekil 3.15: Tarihi Lokomotif ve Vagon, 2021.

3.3.3. Eski İstasyon Binası (Kafe-Şerbet Evi)



Şekil 3.16: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

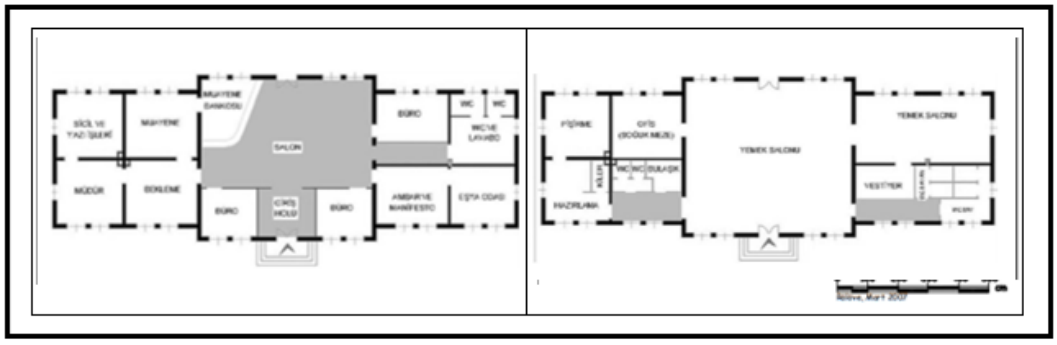
Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste ilk İstasyon Binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde Kafe-Şerbet Evi olarak kullanımına devam edilmektedir.

1900-1918 yılları arasında yapılmış olduğu tahmin edilen istasyon, kent içi istasyonlarındandır [Araz,1995]. Ana İstasyon Binasının yapımı tamamlanıncaya kadar istasyon binası olarak hizmet vermiştir. Savaşın bitmesinin ardından Ana İstasyon

Binası yapılana kadarki süreçde geçici istasyon binası olarak kullanılan yapı, yerleşkenin üniversitenin bünyesine geçmesiden önce TCDD Restoran binası olarak kullanılırken, kompleksin üniversite bünyesine geçmesiyle birlikte yeni işlev verilerek Şerbet Evi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Ana İstasyon Binasının batısında yer alan yapı, Lozan Anıtının doğusunda ve Lozan Anıtı-Lokomotif Bakım Atölyesi aksının kuzey bölümünde yer almaktadır. 15x36 m ebatlarında dikdörtgen plan geometrisine sahip ve tek katlıdır. Yapının orta bölümünde 15x12 m ebatlarında büyük bir giriş holü yer almaktadır. Hole ulaşım yapının kuzey cephesinden üç basamak ile sağlanmaktadır. Günümüzde kafe olarak kullanılan yapının plan kurgusu genel olarak değişmiştir. Orta holün giriş cephesine bakan bölümünde birimler ve kollardaki özgün bölümler kaldırılarak yemek salonlarına dönüştürülmüştür. Yapı, yığma sistemle taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Kapı ve pencere elemanları ahşap malzemeden yapılmış olan yapının cephesinde sivri kemer formunda pencere ve kapı açıklıkları bulunmakta ve cephe kurgusu simetrik olarak iki kolda da devam etmektedir. Kırma formda yapılan çatı, marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır.

Şekil 3.16'da yerleşkeyi gösteren vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.17'de restorasyon öncesi ve sonrası zemin kata ait planları, Şekil 3.18'de ise restorasyon uygulaması sonrası kuzey cephe çizimi yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.19'da yapının güney cephesine ait bir görsele yer verilmiştir.



Şekil 3.17: Eski İstasyon Binası Zemin Kat planı (Restorasyon öncesi ve sonrası).



Şekil 3.18: Eski İstasyon Binası Kuzey Görünüşü.



Şekil 3.19: Eski İstasyon Binası Güney Cephe, 2021

3.3.4. Lozan Anıtı



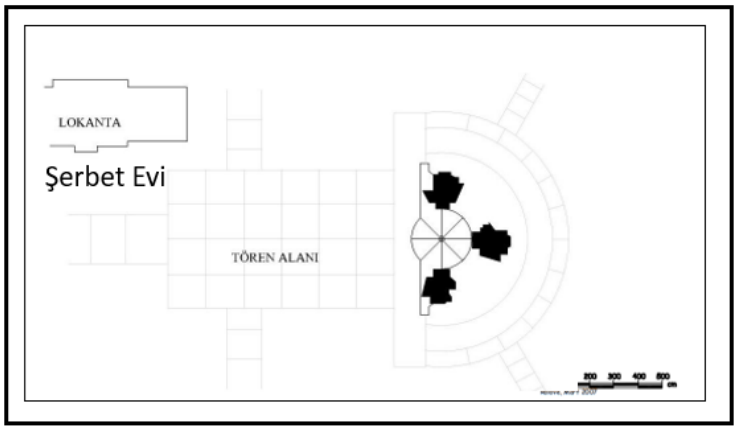
Şekil 3.20: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan anıt, Cumhuriyetin ilanının 75. yılında Trakya Üniversitesi ile Edirne Belediyesi'nin ortaklığında yapılmış ve 19 Temmuz 1998 yılında açılmıştır [TÜYİDBA].

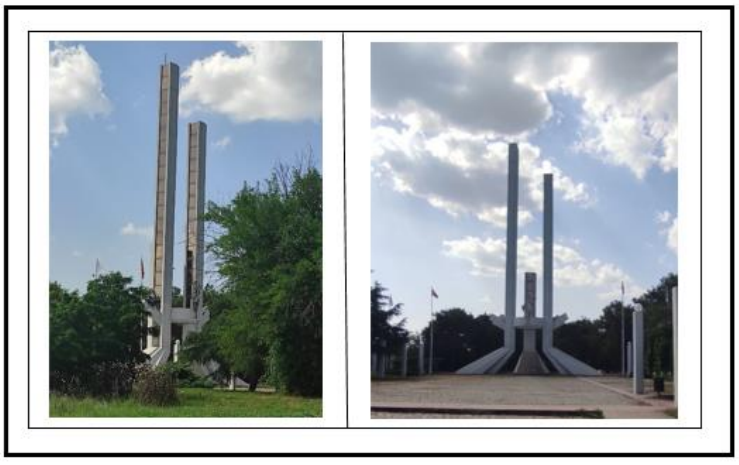
Kompleksin en batı ucunda, Ana İstasyon binasının kuzey batısında konumlanmıştır. Tasarımda kullanılan Beton Çember, birlik ve beraberliği, Genç Kız

figürü, estetik ve zarafeti, kızın elindeki Güvercin, barış ve demokrasiyi, elindeki belge ise Lozan Antlaşmasını sembolize etmektedir. Betonarme prefabrik sistemle yapılan anıt, üç farklı yükseklikte sütundan oluşmaktadır. En yüksek olan sütun 36.45 m olup Anadolu'yu temsil ederken, ikinci sütun 31.95 m ve Trakya'yı temsil etmektedir. En kısa olan sütun ise 17.45 m uzunlukta ve Karaağaç'ı simgelemektedir [Web 4, 2019].

Şekil 3.20'de yerleşkeyi gösteren vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.21'de anıta ait plan [TÜYİDBA], Şekil 3.22'de ise güney ve doğu cephelerine ait görseller yer almaktadır.



Şekil 3.21: Lozan Anıtı plan.



Şekil 3.22: Lozan Anıtına güneyden ve doğudan bakış, 2021.

3.3.5. Bekçi Lojmanı (Mescit)



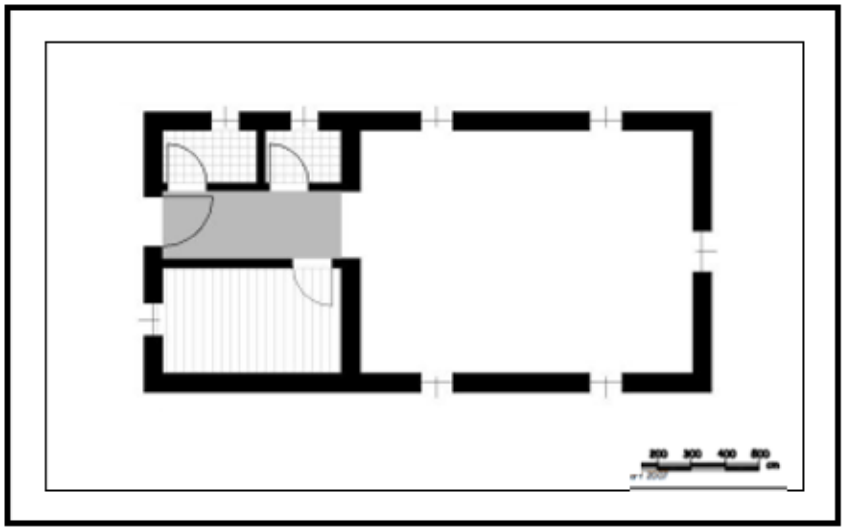
Şekil 3.23: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste bekçi lojmanı olarak inşa edilmiştir. Günümüzde mescit olarak kullanımına devam edilmektedir.

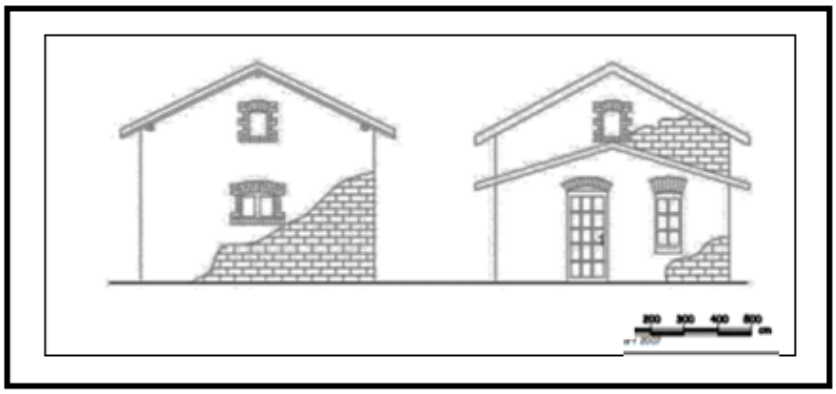
Yapı, bekçi lojmanı olarak inşa edilmiş olup, inşa edildiği tarihe dair detaylı bir bilgiye ulaşılamamıştır. Kullanılan malzeme ve yapım tekniği bakımından Revizörlük Binası ile benzer olması nedeniyle aynı dönemde yapıldığı fikrini güçlendirmektedir. Günümüzde yapı, mescit olarak hizmet vermektedir.

Ana İstasyon Binası'nın kuzeyinde, Lokomotif Atölyesi'nin kuzeybatısında yer almaktadır. Yığma sistemle taş malzemeden inşa edilmiş tek katlı bir yapıdır. Yapının kuzey cephesindeki giriş kapısı ile bir hole ulaşılmaktadır. Bu hole bağlanan ıslak hacimler bulunmaktadır. Yığma sistemle inşa edilmiş olan yapının döşemesi betonarmedir. Yapıyı oluşturan iki mekanın iç yükseklikleri farklıdır. Bu nedenle yapının çatısı iki farklı mahya kotunda beşik çatı ile sonlanmıştır. Çatı kaplama malzemesi marsilya tipi kiremittir.

Şekil 3.23'te yerleşkeyi gösteren vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.24'de zemin kat planı, Şekil 3.25'de kuzey ve güney cephesine ait çizimler yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.26'da kuzey ve batı cephelerine ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.24: Bekçi Lojmanı Zemin Kat planı.



Şekil 3.25: Bekçi Lojmanı Güney ve Kuzey Görünüşü.



Şekil 3.26: Bekçi Lojmanı Kuzey ve Batı Cephesi, 2021.

3.3.6. Amele Barakası (Cam Atölyesi)



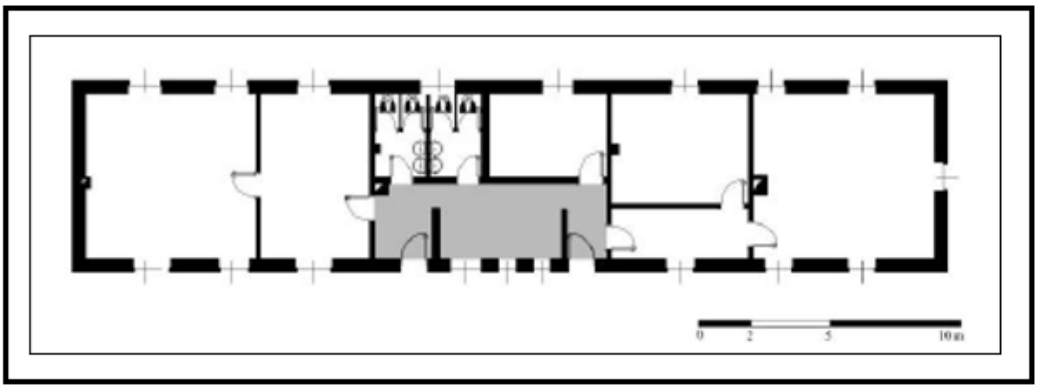
Şekil 3.27: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2.derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste amela barakası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde cam atölyesi olarak kullanımına devam edilmektedir.

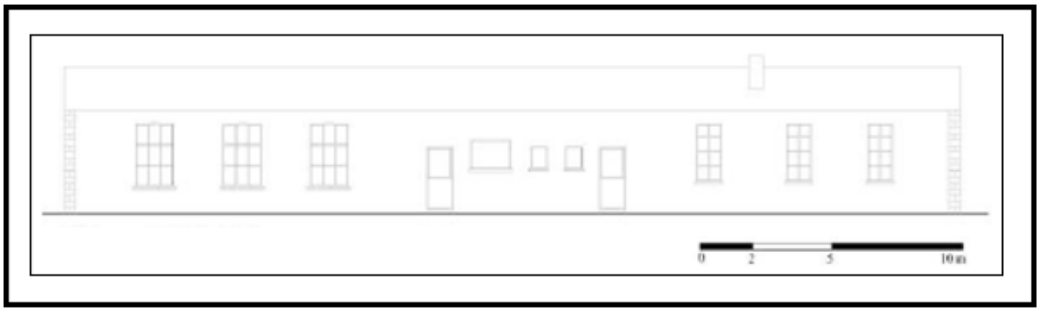
1914-1977 yılları arasında TCDD Lojman Binası olarak hizmet veren yapı, Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 14.02.2013 tarihli karar ile tescillenmiştir [TÜYİDBA]. Yapı, 2000-2013 yılları arasında Lozan Müzesi olarak, İnönü Vakfı ve Türk Tarih Vakfı tarafından temin edilen Lozan Antlaşması'na ait belgeler, kitaplar ve İsmet İnönü'ye ait özel eşyaların yer aldığı bir müze olarak kullanılmıştır [TÜYİDBA].

Ana İstasyon Binası'nın kuzeybatısında yer alan yapı, yerleşke girişinin doğusunda Lokomotif Bakım Atölyesi-Lozan Anıtı aksına paralel olarak konumlanmıştır. Doğu-Batı aksında dikdörtgen plan düzenine sahip olan yapı 28.50x6.50m ebatlarında ve tek katlıdır. Kuzey cephesinde iki girişi bulunmakta ve girişten hole bağlanılmaktadır. Bu bölümdeki pencerelerin, ebatları ve cephe düzenindeki pencere kurgusundan farklı olması nedeniyle sonradan açıldığı düşünülmektedir. Yığma sistemle tuğla malzeme kullanılan yapının kapı ve pencere doğramaları ahşaptır. Cephelerin iç ve dış yüzeyleri sıvalıdır. Beşik çatı formuna sahip olan yapının çatı kaplaması marsilya tipi kiremittir.

Şekil 3.27'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.28'de zemin kat planı, Şekil 3.29'da güney cephesine ait çizim yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.30'da kuzey cephesine ait görsele yer verilmiştir.



Şekil 3.28: Amele Barakası Zemin kat planı.



Şekil 3.29 : Amele Barakası Güney Cephe.



Şekil 3.30 : Amele Barakası Kuzey Cephe, 2021.

3.3.7. Lojman Binası (Öğretim Üyeleri Binası)



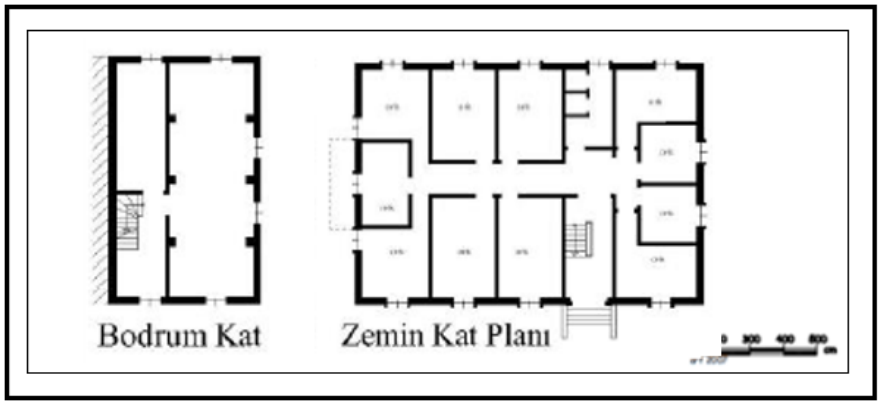
Şekil 3.31: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet Planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir)

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste lojman binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde öğretim üyeleri binası olarak kullanımına devam edilmektedir.

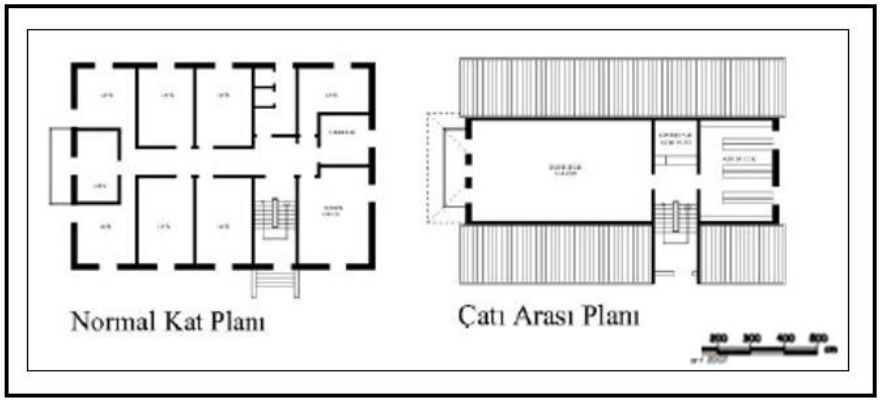
1914-1977 yılları arasında TCDD Lojman Binası olarak hizmet veren yapı, Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 14.02.2013 tarihli karar ile tescillenmiştir. 1997 yılında hazırlanan restorasyon projesiyle Uluslararası Fizik ve Uygulamalı Matematik Merkezi olarak yeniden işlevlendirilmiştir [TÜYİDBA]. Yapı, günümüzde öğretim üyeleri binası olarak kullanılmaktadır.

Yapı Ana İstasyon Binasının kuzeyinde ve Lokomotif Bakım Atölyesi'nin kuzeybatısında konumlanmış olup 12.30 x 8.40 m ebatlarındadır. Kısmi bodrum, zemin kat, bir normal kat ve çatı kat olmak üzere dört katlı yapı, toplam 210 m^2 alana sahiptir. Birinci kat ve çatı katı, cephede ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yapının doğu cephesinden yapıya giriş sağlanmaktadır. Giriş holünde bir merdiven ile üst kata çıkılmaktadır. Tuğla malzeme kullanılarak yığma kagir sistemle inşa edilmiş olan yapının zemin katı, tuğla beden duvarlarına sahiptir. Pencere ve kapı açıklıklarında söve bulunmamakta ancak güney cephesinin orta bölümünde iki kat devam eden ahşap süslemeli bir cumba yer almaktadır. Beşik çatı formunda bir çatıya sahip olan yapıda çatı kaplaması olarak marsilya tipi kiremit kullanılmıştır.

Şekil 3.32’de bodrum ve zemin kat planları, Şekil 3.33’de normal kat ve çatı katı planları yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.34’de batı ve kuzey cephelerine ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.32: Lojman Binası Bodrum ve Zemin Kat planları.



Şekil 3.33: Lojman Binası Normal Kat ve Çatı Katı planları.



Şekil 3.34: Lojman Binası Batı ve Kuzey Cepheler, 2021.

3.3.8. Lojman Binası (Milli Mücadele ve Lozan Müzesi)



Şekil 3.35: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet Planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir)

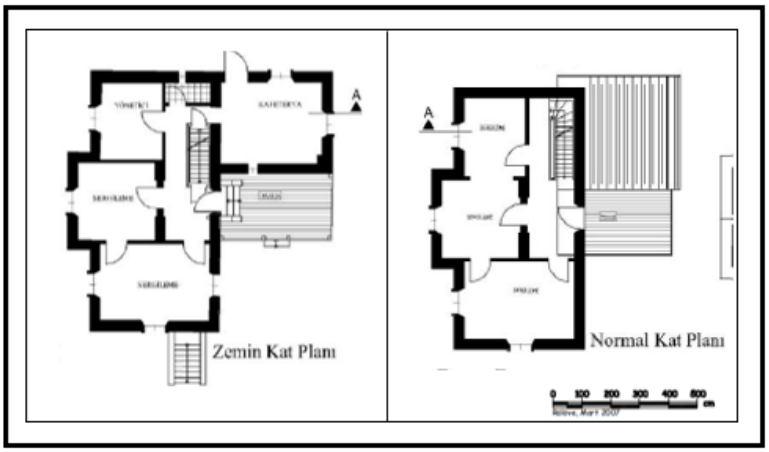
Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2.derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste lojman binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde Milli Mücadele ve Lozan Müzesi olarak kullanımına devam edilmektedir.

1914-1977 yılları arasında lojman binası olarak kullanılan yapı, üniversite bünyesine geçtikten sonra 2000-2011 yıllarında Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı, 2011-2012 yılları arasında Öğretim Üyeleri Ofis Binası, 2012-2017 yılları arasında Arşiv ve Depo, günümüzde ise Milli Mücadele ve Lozan Müzesi olarak kullanılmaktadır. Yapı, 1980 ve 2000 yıllarında özgün plan ve cephe düzeni bozulmadan onarım geçirmiş, 1997 yılında ise yeniden işlevlendirme amacıyla bir restorasyon projesi hazırlanmış ancak uygulanmamıştır [TÜYİDBA].

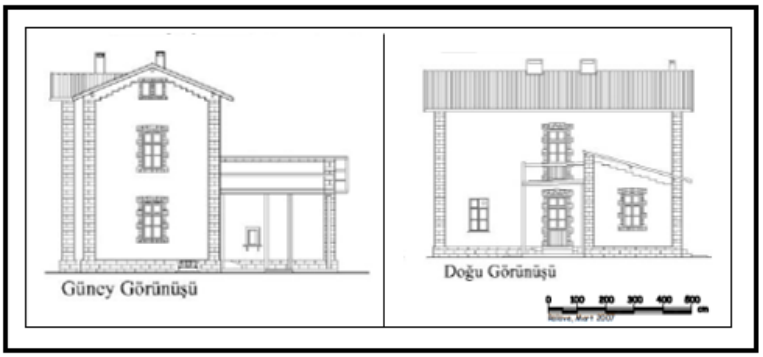
Yapı, Ana İstasyon Binası'nın kuzeyinde, Lokomotif Bakım Atölyesi'nin kuzeybatısında konumlanmıştır. 20 x 11.50 m dikdörtgen forma sahip olan yapı bodrum, normal ve çatı katı olacak şekilde tasarlanmıştır. Yığma sistemle taş malzeme kullanılarak inşa edlimiştir. Bodrum kattaki beden duvarları 60 cm kalınlığında iken zemin ve birinci katta duvarlar 50 cm kalınlığa düşmektedir. Yapıya ulaşım güney cephesinde yer alan giriş saçağından yapılmakta ve girişin sağındaki merdivenden üst kata ulaşım sağlanmaktadır. Zemin kattaki giriş holünden odalara ulaşım sağlanmaktadır. Giriş saçağının altındaki üç basamaklı merdivenden ise bodrum katına ulaşılmaktadır. Yapıdaki pencereler 100 x 180 cm ebatlarında ve tuğla

malzemeden yapılmış söve ile çevrelenmiştir. Yapının beden duvarlarının her iki yüzeyi de sıvalıdır. Çatı beşik çatı formunda olup marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır.

Şekil 3.35'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.36'da zemin kat ve normal kat planları, Şekil 3.37'de güney ve doğu cephelerine ait çizimler yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.38'de ise batı ve kuzey cephelerine ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.36: Lojman Binası Zemin ve Normal kat planları.



Şekil 3.37: Lojman Binası Güney ve Doğu Cepheleri.



Şekil 3.38: Lojman Binası Batı ve Kuzey Cepheleri, 2021.

3.3.9. Lojman Binası (İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi)



Şekil 3.39: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir)

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı komplekste lojman binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi olarak kullanımına devam edilmektedir.

1914-1977 yılları arasında TCDD lojman binası olarak hizmet vermiştir. Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 14.02.2013 tarihli kararı ile yapı tescillenmiştir [TÜYİDBA]. Bir dönem Öğretim Üyeleri Binası olarak kullanılan yapı, 2013 yılından beri İlhan Koman Heykel ve Resim Müzesi olarak kullanılmaktadır.

Demiryolu yerleşkesindeki Ana İstasyon Binasının kuzeydoğusunda yer alan yapı, Lokomotif Bakım Atölyesi'nin batısında konumlanmıştır. Bodrum, zemin, birinci kat ve bir de çatı arası katı olmak üzere toplamda dört katlıdır. Yapıya ulaşım kuzey cepheden iki ayrı giriş ile sağlanmaktadır. Bu girişlerden bir hole ulaşılmakta ve bu holden bir merdiven ile üst katlara ulaşım sağlanmaktadır. Zemin kattaki ve birinci kattakı planlama anlayışı birbirinin simetriğidir. Yığma sistemle tuğla malzemeden yapılmış olan yapının bodrum kat duvarları 60 cm, bölücü duvarlar ise 20 cm kalınlığında inşa edilmiştir. Batı cephesinin zemin katında yer alan kemer formundaki pencerelerin biri kapatılmıştır. Cephede zemin kat beden duvarlarında, tuğla malzeme, birinci kat ve çatı arası katında ise ahşap kaplama kullanılmıştır. Yapının çatısı beşik formundadır. Çatı kaplaması ise marsilya tipi kiremittir.

Şekil 3.39’da yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.40’da zemin kat ve normal kat planları, Şekil 3.41’de güney ve doğu cephelerine ait çizimler yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.42’de ise batı ve kuzey cephelerine ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.40: Lojman Binası Zemin Kat ve Normal Kat Planları.



Şekil 3.41: Lojman Binası Kuzey ve Batı Cephelerine ait çizimler.



Şekil 3.42: Lojman Binası Güney ve Batı Cepheleri, 2021.

3.3.10. Revizörlük Binası (İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi / Güngör Danışman Arıbal-Güner Fırat Arıbal Koleksiyonu)



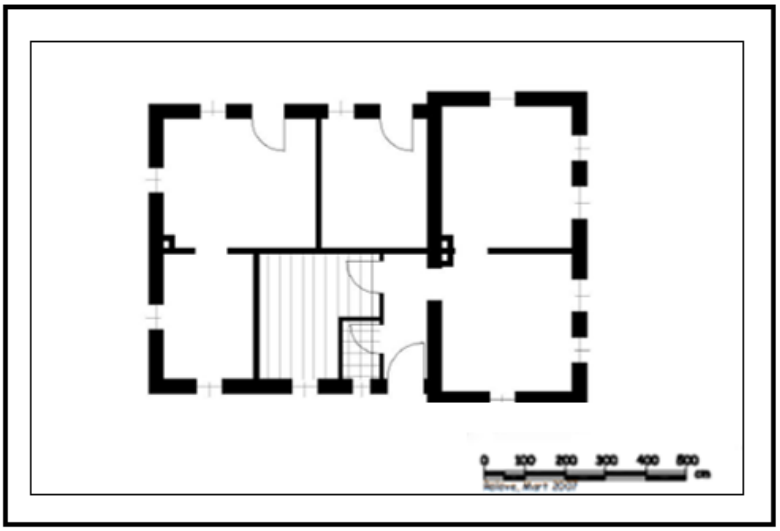
Şekil 3.43: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir)

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste revizörlük binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi Güngör Danışman Arıbal/ Güner Rıfat Arıbal Koleksiyonu olarak kullanımına devam edilmektedir.

1914-1977 yılları arasında Revizörlük Binası olarak inşa edilen yapı hakkında detaylı bilgiye ulaşılamamıştır. Günümüzde İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi / Güngör Danışman Arıbal- Güner Rıfat Arıbal Koleksiyonu olarak düzenlenerek yerleşkeye hizmet vermektedir [TÜYİDBA].

Ana İstasyon Binasının doğusunda, Heykel Atölyelerinin kuzeyinde ve Lokomotif Bakım Atölyesi'nin batısında yer almaktadır. Tek kattan oluşan yapı, yığma sistemle ve tuğla malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Yapının güney cephesinde iki ayrı hacme ulaşımı sağlayan iki ayrı giriş bulunmaktadır. Kuzey cephesinde ise bir hole açılan ayrı bir girişten iki mekana ulaşım sağlanmaktadır. Tüm kapı ve pencere doğramalarında ahşap malzeme kullanılmıştır. Pencerelerde tuğla malzemeden yapılmış söveler bulunmaktadır. Cephe duvarlarının iç yüzeyleri sıvalı, dış yüzeyleri sıvasızdır. Yapının çatısı komplekteki diğer yapılara benzer şekilde beşik çatı formunda ve marsilya kiremit tipi kaplamalıdır.

Şekil 3.42'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], 3.43'te zemin kat planı, Şekil 3.44'de kuzey cephesine ait çizim yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.50'de ise kuzey cephesine ait görsele yer verilmiştir.



Şekil 3.44: Revizörlük Binası Zemin Kat planı.



Şekil 3.45: : Revizörlük Binası Kuzey Cephe.



Şekil 3.46: : Revizörlük Binası Kuzey Cephe, 2021.

3.3.11. Lojman Binası (Çift Çınarlı Köşk)



Şekil 3.47: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir).

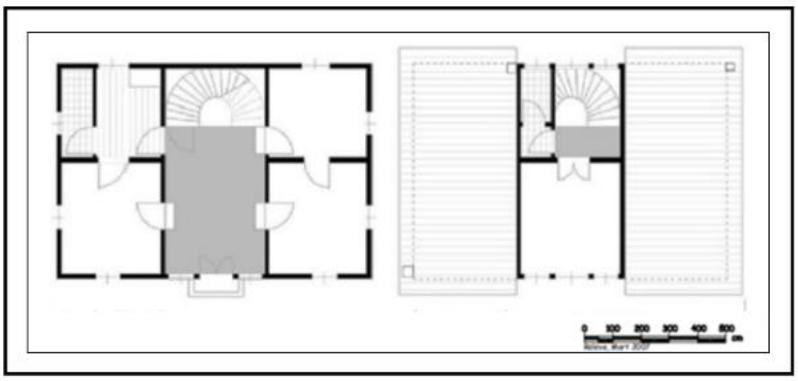
Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı komplekste Fidanlık Müdürü Lojmanı olarak inşa edilmiş olup günümüzde kullanılmamaktadır.

Demiryolu Kompleksine ait verilerde Çift Çınarlı Köşk olarak tarif edilen yapı, 1914-1977 yılları arasında TCDD Fidanlık Müdürü lojmanı olarak kullanılmıştır. Uzun süre atıl halde bekleyen yapının, 2014 yılında Trakya Kalkınma Ajansı'nın iş birliği ile rölöve ve restorasyon projeleri hazırlanmış ve yapının müze olarak işlevlendirilmesine karar verilmiştir [TÜYİDBA]. Restorasyon uygulamaları günümüzde devam etmektedir.

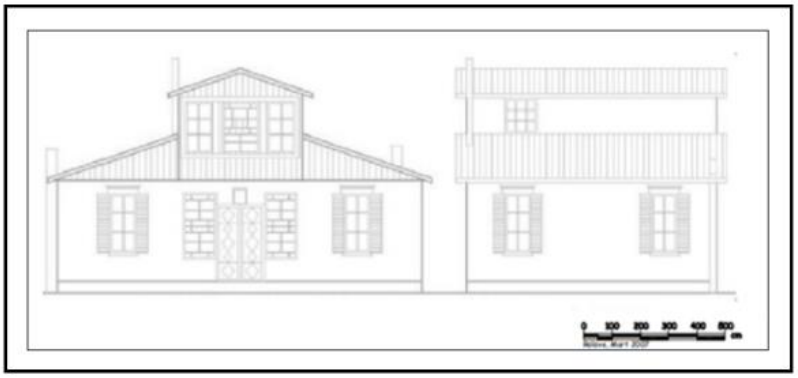
Ana İstasyon Binasının kuzeydoğusunda, Lokomotif Bakım Atölyesi'nin kuzeybatısında, İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi ile aynı sırada yer alan yapı lojman binası olarak hizmet vermiştir. Dikdörtgen plan geometrisine sahip olan yapı 12 x 8 m ebatlarında ve iki katlıdır. Yapıya, güney cepheden çift kanatlı bir giriş kapısı ile ulaşım sağlanmakta ve girilen alanda orta sofadan mekanlara geçilmektedir. Bu orta sofadan mutfak, merdiven holü ve üç ayrı mekana ulaşım sağlanmaktadır. Üst katta ise cihannümanın olduğu tek bir mekan bulunmaktadır. Zemin kat, yığma sistemle tuğla malzemeden, üst kat ise ahşap karkas sistemle inşa edilmiştir. Kapı ve pencere doğramalarının tamamı ahşap olup, pencerelerde ahşap malzemeden panjurlar bulunmaktadır. Cihannümalı çatı arası katı ve cephe düzeni ile dikkat çeken bir yapıdır. Yapı, orta ve yan sofaları, bu sofada yer alan merdivenler, arka veya yan

bahçelerinin olması ve çatı katında cihannümalı bir bölümün olması gibi özellikleriyle klasik Edirne Kaleiçi evlerinin karakteristik özeliklerini taşımaktadır.

Şekil 3.47'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.48'de zemin kat ve çatı arası kat planları, Şekil 3.49'da güney ve doğu cephelerine ait çizim yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.50'de ise güney ve batı cephelerine ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.48: Lojman Binası Zemin Kat ve Çatı Arası Kat planları.



Şekil 3.49: Lojman Binası Güney ve Doğu Cephelerine ait çizimler.



Şekil 3.50: Lojman Binası Güney ve Batı Cepheleri, 2021.

3.3.12. Lojman Binası (Grafik Bölümü)



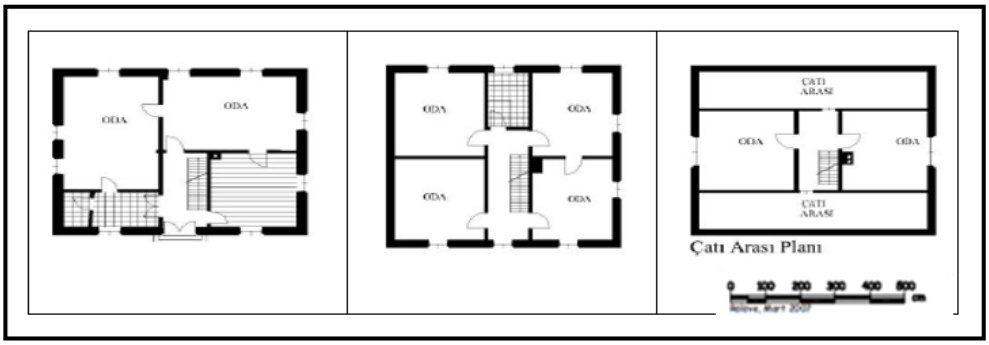
Şekil 3.51: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı komplekste lojman binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde Grafik Bölümü olarak kullanılmaktadır.

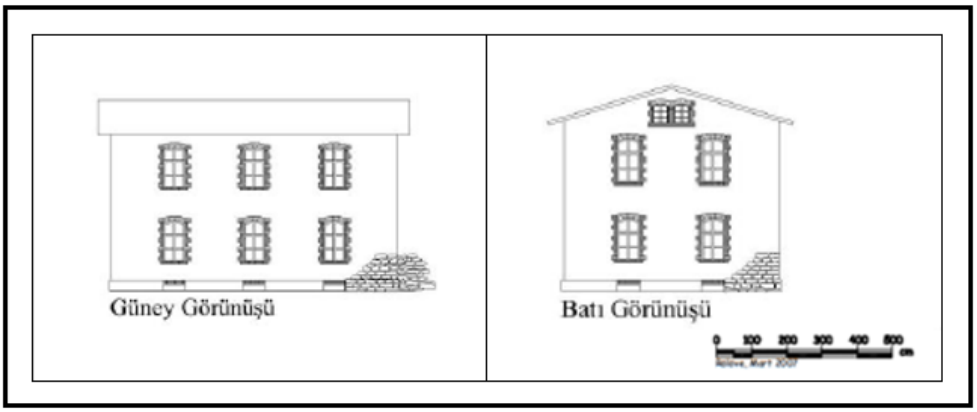
İstasyonun hizmet verdiği yıllarda TCDD lojmanı olarak kullanılan yapı, üniversite bünyesine geçtikten sonra farklı işlevlerde kullanılmıştır. 2012 yılından itibaren Grafik Bölümü Binası olarak kullanılan yapı, 2000-2011 yılları arasında Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı, 2011-2012 yılları arasında ise Öğretim Üyesi Ofis Binası olarak kullanılmıştır. Edirne Kültür Varlıkları Koruma Kurulu tarafından 14.02.2013 tarihinde alınan kararla tescillenmiştir [TÜYİDBA].

Yapı, Ana İstasyon Binasının doğusunda ve Lokomotif Atölyesi'nin batısında konumlanmıştır. 11.50 m x 13.20 m ebatlarında kareye yakın bir plan formuna sahip olan yapı, bodrum, zemin, birinci kat ve çatı arası katı olmak üzere dört katlıdır. Kuzey cephesinde yer alan bir giriş ile yapıya ulaşım sağlanmaktadır. Giriş holünden bir merdiven ile bodrum katı ve çatı katına ulaşılmaktadır. Bodrum katta üç oda ve bir ıslak hacim, zemin katta dört oda ve çatı katında da iki oda yer almaktadır. Yığma sistemle ve taş malzeme kullanılarak yapılan yapının çatı katında iki mekan, diğer katlarda ise dörder mekan bulunmaktadır. Pencerelerinde, kompleksin tamamında gördüğümüz harman tuğlasından söveler bulunmaktadır. Beden duvarlarının iç yüzeyleri sıvalı, dış yüzeyleri ise sıvasız olarak kullanılmıştır. Beşik çatı formundaki çatı marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır.

Şekil 3.51'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.52'de zemin kat, birinci kat ve çatı arası planları, Şekil 3.53'te güney ve doğu cephelerine ait çizim yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.55'te ise güney ve batı cephelerine ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.52: Lojman Binası Zemin kat, Birinci kat ve Çatı arası Kat planları.



Şekil 3.53: Lojman Binası Güney ve Batı Cephelerine ait çizimler.



Şekil 3.54: Lojman Binası Güney ve Batı Cepheleri, 2021.

3.3.13. Lokomotif Bakım Atölyesi



Şekil 3.55: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet Planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir).

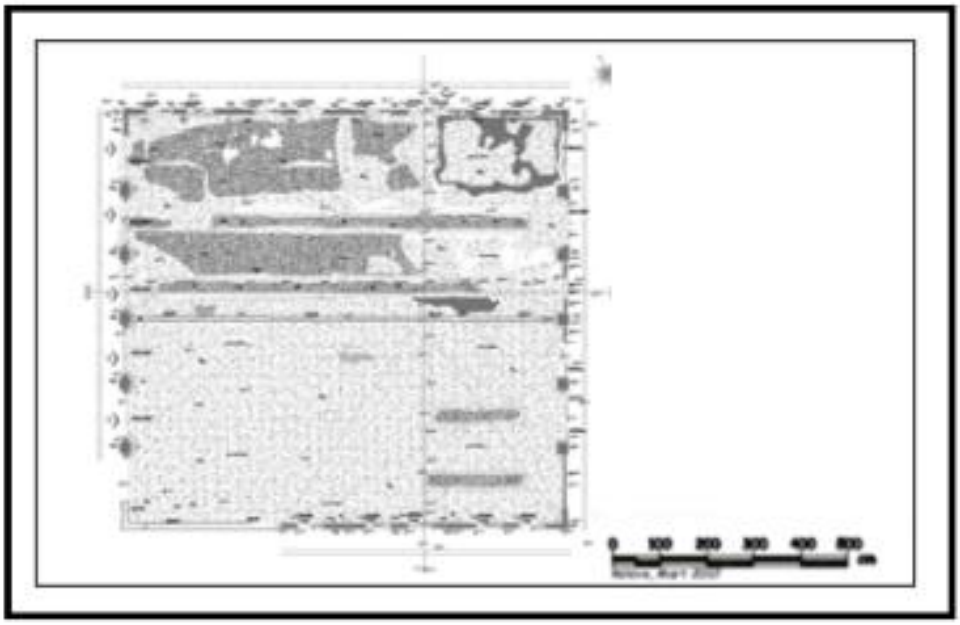
Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı, komplekste lokomotif bakım atölyesi olarak inşa edilmiştir. Günümüzde kullanılmamaktadır.

Lokomotif ve vagonların tamir ve onarımları için inşa edilen yapının yapım tarihi ve yapımı ile ilgili detaylı bilgiye ulaşılamamış, ancak Trakya Üniversitesi Arşivi'ndeki TCDD'ye ait belge ve kaynaklardan ulaşılan ve 20. Yüzyıl başında Cumhuriyet öncesi dönemde çizilmiş olan vaziyet planında yapının yer alması sebebiyle, 20. yüzyılın başlarında I. Dünya Savaşı koşulları altında inşa edildiği tahmin edilmektedir. [TÜYİDBA]. Belgelerde 1985 yılına ait bir plan çizimi dışında herhangi bir veriye ulaşılamamıştır. Yapı, Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 2018 yılında 2. dereceden tescil grubuna alınarak tescilenmiştir.

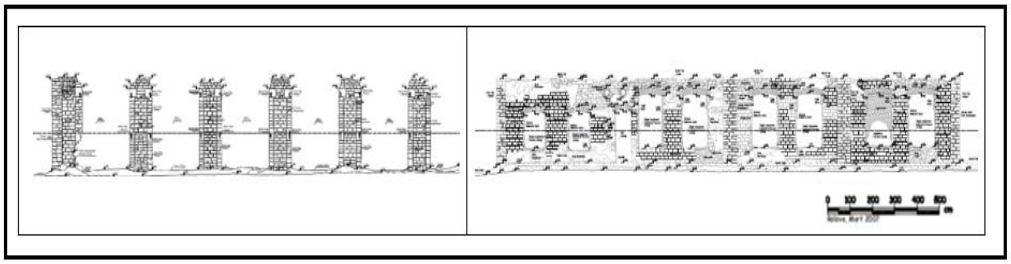
Yerleşkenin uç noktasında ve Ana İstasyon Binasının doğusunda yer alan yapı, 34.50 m x 32.60 m ebatlarında kareye yakın bir plan geometrisindedir. Yapının iç mekanında ikisi uzun ikisi ise kısa lokomotifleri tamir etmek için toplamda dört adet tamir çukuru yer almaktadır. Bu çukurlara ulaşım dört adet taş basamakla sağlanmaktadır. Yapının iç bölümündeki bu tamir çukurları günümüzde toprak dolgu ile bir miktar dolmuş olsa da çukurları mevcut izlerden görmek mümkündür. Beden duvarlarında ise moloz taş ve yonu taşın bir arada kullanıldığı bu tek katlı yapının beden duvarları, 45-50 cm genişliğinde, halen ayakta kalan bölüm duvarları yaklaşık 5 m yüksekliğindedir. Yapıya giriş batı cephesindeki büyük kapı açıklıklarından

sağlanmaktadır. Yapının kapı ve pencere açıklıklarındaki söveler ile pencere açıklıklarındaki denizlikler harman tuğlasından yapılmıştır. Cephe duvarlarının iç ve dış yüzeyleri sıvalıdır. Yapının çatısı, doğramaları ve mimari elemanları günümüze ulaşamamıştır. Ciddi hasar almış olan beden duvarlarının güney bölümü ve batı cephesinin açıklıklara ait olan kemerleri tamamen yıkılmış ve yapının zaman içerisinde iç mekanı toprak ile dolmuş ve dolayısıyla zemin kotu yükselmiştir. Uzun zaman içerisinde kontrolsuz bir şekilde kalması ve insan eliyle ve/veya doğal yollarla hasar alması yanında niteliksiz onarımlara da maruz kalan yapı, uzun bir süredir atıl durumda beklemektedir.

Şekil 3.55'te yerleşkeye ait vaziyet planı, Şekil 3.56'de zemin kat planı, Şekil 3.57'de batı ve kuzey cephelerine ait çizim yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018]. Şekil 3.58'de ise güney cephesine ve yapının iç mekanına ait görsellere yer verilmiştir.



Şekil 3.56: Lokomotif Bakım Atölyesi Zemin kat planı.



Şekil 3.57: Lokomotif Bakım Atölyesi Batı ve Kuzey Cephelerine ait çizimler.



Şekil 3.58: Lokomotif Bakım Atölyesi Güney cephe ve yapının iç mekanından görünüş, 2021.

3.3.14. Su Depoları (Aliminatasyon Binaları)



Şekil 3.59: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı komplekste su deposu olarak inşa edilmiştir. Günümüzde kullanılmamaktadır.

Yapılar hakkında detaylı bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak TCDD'nin tarihi bilinmemekle beraber en eski olduğu düşünülen vaziyet planında su depolarından kare plan geometrisine sahip olan su deposunun olmadığı, sadece dairesel formdaki su deposunun olduğu görülmektedir (bakınız EK-1). Bu durum da kare formlu su deposunun daha sonraki yıllarda, var olan su deposunun yetersiz kalması nedeniyle yapıldığını düşünülmektedir.

Farklı plan kurgusuna sahip bu iki depo, yerleşkenin en doğusunda ve uç kısmında, Lokomotif Bakım Atölye'nin hemen bitişiğinde konumlanmıştır.

Komplekslerde alimantasyon binası olarak da isimlendirilen su depoları/hazneleri, lokomotif ve vagonların bakımlarında su ihtiyacını karşılamak için inşa edilmektedir. Yerleşkedeki bu yapılardan Lokomotif Bakım Atölyesi'ne daha yakın olan su haznesi, kare plana sahiptir. Yığma sistem ve taş malzemeden inşa edilen yapının üst bölümü dairesel plan formunda sonlanmaktadır. Üst bölümünde yer alan dairesel bölümde yaklaşık 1 m yüksekliğinde suyun depolandığı metal kazan yer almaktadır. Yapının kuzey duvarında yer alan kapı açıklığı ile iç kısma ulaşım sağlanmaktadır. Tüm cepheleri sıvalı olan su haznesinin yüzeylerinde niteliksiz onarımlara rastlanmaktadır. Kare formdaki deponun hemen bitişiğinde yer alan ikinci depo ise dairesel plandadır. Yığma sistemle ve taş malzemeden inşa edilmiş olan bu deponun da üst bölümünde metal kazanı bulunmaktadır. Bu deponun batı cephesinde yer alan kapı açıklığı ile iç mekana ulaşılmaktadır. Her iki deponun da zaman içerisinde çimento esaslı harç ile onarımlar geçirdiği görülmektedir. Şekil 3.60'da iki su deposu ve lokomotif bakım atölyesinin ilişkisi görülmektedir.



Şekil 3.60: Lokomotif Bakım atölyesi ile Su Depolarının ilişkisi, 2021.

3.3.15. Pompacı Binası

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı pompacı binası olarak inşa edilmiştir. Günümüzde kullanılmamaktadır.

Pompacı Binasının, tarihi bilinmemekle beraber en eski olduğu düşünülen TCDD vaziyet planında özgün yerleşkede var olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 3.61: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Yerleşke alanının uç kısmında, Lokomotif Atölyesi'nin ve su depolarının hemen batısında yer almaktadır. 3 x 4 m ebatlarında, dikdörtgen plana sahip ve tek katlı olan yapı, su depolarında çalışanlar için inşa edilmiş hizmet yapılarındandır. Yığma sistemle ve taş malzemeden yapılmış olan yapının güney cephesinde bir giriş kapısı bulunmaktadır. Kuzey ve güney cephelerindeki pencere açıklıkları ise günümüzde kapatılmış haldedir. Beşik çatı formuna sahip çatının kaplama malzemesi marsilya tipi kiremittir. Yapı uzun süre atıl halde kalmasından dolayı hasar almış bir durumdadır. Şekil 3.62'deki görselde yapının 2021 yılındaki durumuna yer verilmiştir.



Şekil 3.62: Pompacı Binası, 2021.

3.3.16. Emtia Ambarı (Atölye Binası)

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1910-1930 tarihleri arasında inşa edilmiştir. 2. derece tescilli anıtsal yapı kategorisinde yer alan yapı komplekste Emtia Ambarı olarak inşa edilmiştir. Günümüzde Güzel Sanatlar Fakültesine ait atölye birimleri olarak kullanılmaktadır.

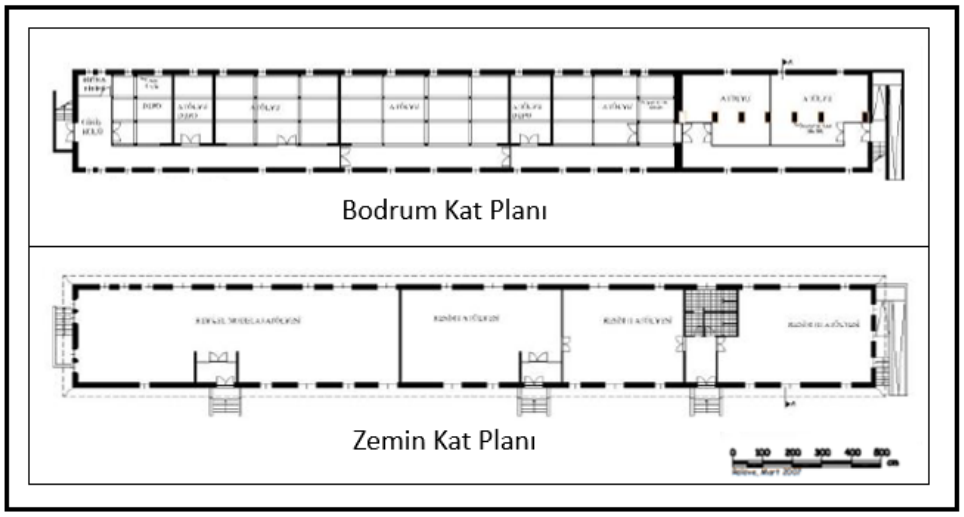


Şekil 3.63: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat, 2018 üzerinden düzenlenmiştir).

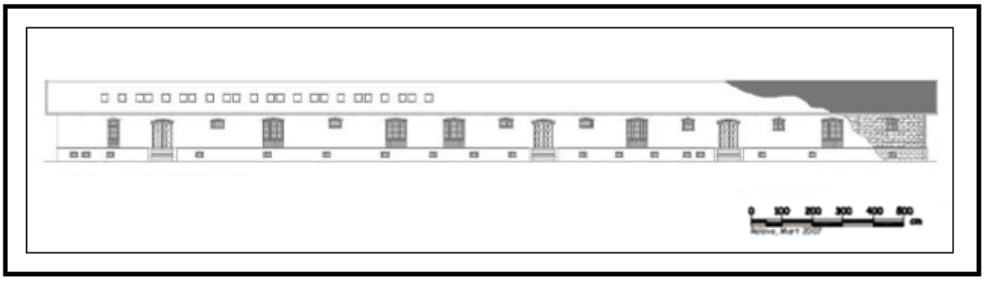
1914-1977 yılları arasında komplekste Emtia Deposu olarak hizmet vermiştir. Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunun 14.02.2013 tarihli kararı ile tescillenmiştir. 1998 ve 2001 yıllarında restorasyon geçiren yapı günümüzde Resim ve Desen Atölyeleri olarak kullanılmaktadır [TÜYİDBA].

Ana İstasyon binasının güneydoğusunda yer alan yapının, doğusunda Lokomotif Deposu batısında ise Ayniyat Deposu / günümüzde Heykel Atölyesi yer almaktadır. 80 x 12 m ebatlarında dikdörtgen forma sahip olan yapı, bodrum ve zemin kat olacak şekilde iki kattan oluşmaktadır. Yapıya ulaşım üç adet kapı girişinden sağlanmaktadır. Günümüzde atölye alanı olarak kullanılmasından dolayı zemin katta bölücü duvarlar yer almamaktadır. Yığma sistemle ve taş malzeme kullanılarak inşa edilen yapı toplamda 1600 metrekare alana sahiptir. Kapı ve pencerelerin ritmik olarak tekrarlandığı bir cephe düzenine sahip olan yapının kuzey cephesinde üç adet çift kanatlı giriş kapısı bulunmakta ve bu kapılara ulaşım sekiz basamaklı merdivenlerle sağlanmaktadır. Aynı cephe kurgusuyla yapılmış olan güney cephesinde ise kapılar sonradan kapatılarak pencereye dönüştürülmüştür. Yapının beşik çatısı marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır.

Şekil 3.63'te yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.64'de bodrum ve zemin kat planları, Şekil 3.65'de kuzey cephesine ait çizim yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.66'da ise güney cephesine ait görsele yer verilmiştir.



Şekil 3.64: Emtia Ambarı Bodrum ve Zemin Kat planları.



Şekil 3.65: Emtia Ambarı Kuzey Cephe.



Şekil 3.66: Emtia Ambarı Güney Cephe, 2021.

3.3.17. Ayniyat Deposu (Heykel Atölyesi)

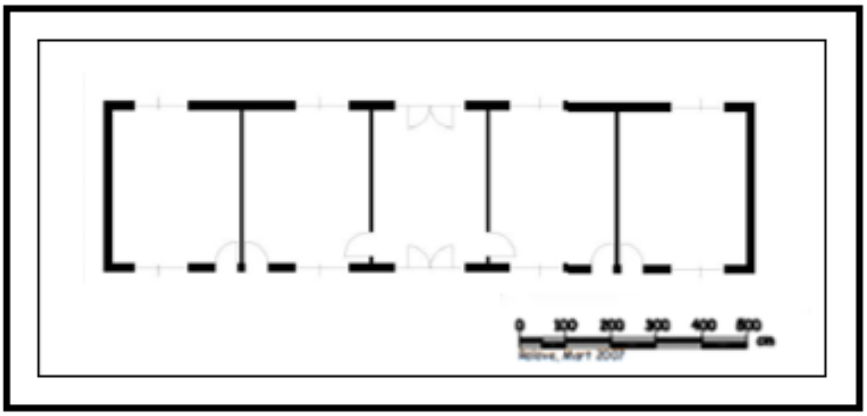
Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1976 Hava Fotoğrafında görülmemektedir dolayısıyla yerleşkede sonradan inşa edilmiş ve tarihi değeri olmayan bir yapıdır. 1986 Hava Fotoğrafında yapı görülmekte olup TCDD Ahmet Yıldırımlı Arşivinde İstasyon Yerleşkesinin Ayniyat Deposu olarak tanımlanmaktadır. Günümüzde Heykel Atölyesi olarak kullanılmaktadır.



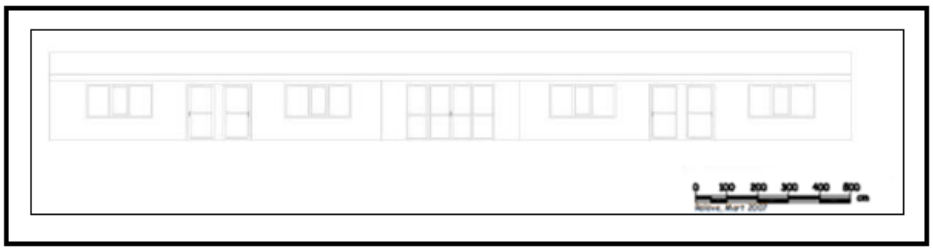
Şekil 3.67: Yerleşkeyi gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir)

Yapı, ana istasyon binasının güneyinde konumlanmıştır. Tek katlı ve 30 x 9 m ebatlarında dikdörtgen formda bir plana sahiptir. Yapıda kuzey cephesinde üç giriş kapısı olup, ortadaki giriş kapısından güney cephesine de ulaşım sağlanabilmektedir. İçerisinde atölyeler ve sergileme alanları bulunmaktadır. Sandviç panel malzemeden beşik çatıya sahiptir.

Şekil 3.67'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.68'de zemin kat planı, Şekil 3.69'da kuzey cephesine ait çizim yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.70'de ise kuzey cephesine ait görsele yer verilmiştir.



Şekil 3.68: Ayniyat Deposu Zemin Kat planı.



Şekil 3.69: Ayniyat Deposu Kuzey Cephesine ait çizim.



Şekil 3.70: Ayniyat Deposu Kuzey Cephe, 2021.

3.3.18. Tahaffuzhane



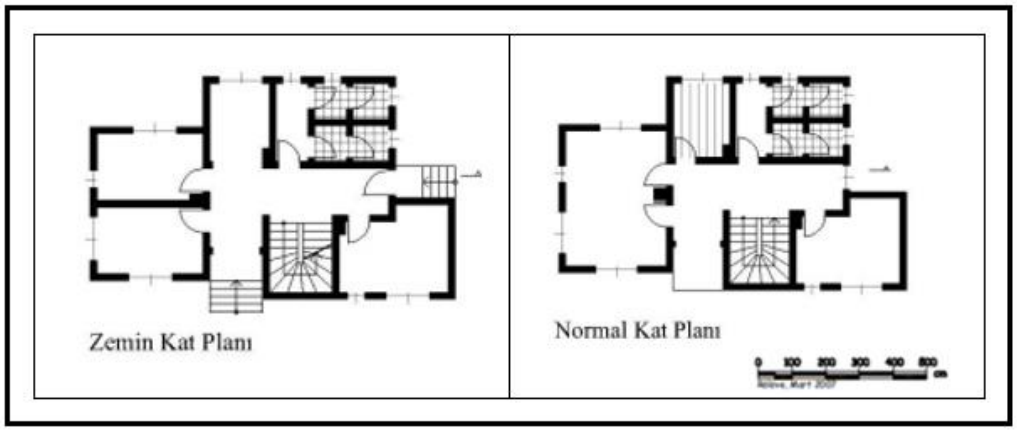
Şekil 3.71: Yerleşkeyi Gösteren Vaziyet planı (Kani İnşaat,2018 üzerinden düzenlenmiştir).

Edirne ili, merkez ilçe Karaağaç mahallesinde 89 pafta 860 ada 8 parselde yer alan yapı 1941-42 tarihleri arasında inşa edilmiştir. Tescilsiz olan yapı komplekste Tahaffuzhane olarak inşa edilmiştir. Günümüzde kullanılmamaktadır.

26 Nisan 1941 tarihinde yayınlanan 4003 sayılı kanun sonrasında inşa edilen tahaffuzhanelerden biri olması nedeniyle 1941-1942 yılları arasında inşa edildiği tahmin edilmektedir. Plan kurgusu ve kullanılan malzemeler bu tarihi güçlendirmektedir. Günümüzde harap bir şekilde bekleyen yapıda herhangi bir işlevlendirme çalışması yapılmamıştır [TÜYİDBA].

Tahaffuzhane binası, kompleksin kuzeyinde ve lokomotif deposunun kuzeybatısında yer almaktadır. Günümüzde kullanılamaz haldeki yapı, işlevi sebebiyle komplekstekі yapılardan uzak bir yerde konumlanmıştır. Ahır, havuz ve müştemilat gibi birimleri de bünyesinde barındıran bir yapı grubu şeklinde inşa edilmiştir. Sefer sırasında yolcu, çalışanlar ve hayvanlar arasında bulaşıcı hastalık görülmesi durumunda karantina işlemlerinin yapıldığı birimlerden oluşmaktadır. Kısmi bir bodrum kat, zemin kat ve birinci kattan oluşan yapı, betonarme olarak inşa edilmiştir. Uzun süre atıl halde kalmasından dolayı harap olmuş bir haldedir. Cephelerde çimento esaslı sıva mevcut olup üzeri boyalıdır. Beşik çatı formundaki çatının örtüsü marsilya tipi kiremit kaplamalıdır.

Şekil 3.71'de yerleşkeye ait vaziyet planı [Kani İnşaat, 2018], Şekil 3.72'de zemin ve normal kat planları, Şekil 3.73'te batı ve kuzey cephelerine ait çizimler yer almaktadır [TÜYİDBA]. Şekil 3.74'de ise muayene binasına ait görsele yer verilmiştir [Meral, 2016].



Şekil 3.72: Tahaffuzhane Zemin ve Normal Kat planları.



Şekil 3.73: Tahaffuzhane Batı ve kuzey Cephelerine ait çizimler.



Şekil 3.74: Tahaffuzhane / Muayene Binası, 2021.

3.4. Bölüm Değerlendirmesi

Karaağaç Tren İstasyon yerleşkesi özgün yapılarının birçoğu, günümüze ulaşmış bir komplekstir. Yerleşkenin zaman içerisinde farklı amaçlar için kullanılması nedeniyle yapıların plan kurguları değişikliğe uğramış olsa da, cephe kurgusu ve vaziyetteki durumları genel olarak korunmuş durumdadır. Komplekse ait yapıların genel olarak yeni işlevlerle kullanımının yanı sıra yeni yapıların komplekse dahil edilmemiş olması olumlu olarak değerlendirilecek bir durumdur. Kompleksin 1920-2021 tarihleri arasındaki değişimini çeşitli arşiv belgeleri yardımıyla izlemek mümkündür. Bunlar; yerleşkenin TCDD arşivlerinde bulunan 1920 yılına ait vaziyet

planı, Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü'nün 1954, 1960, 1970, 1976, 1986, 1997 ve 2015 tarihli hava fotoğraflarıdır.

Kompleksteki en belirgin değişimin 1920 ile 1954 yılları arasında olduğu dikkati çekmektedir. Tablo 3.1'de yer alan 1920 yılı vaziyet planında 34 adet yapının olduğu ancak bu yapılardan 17 tanesinin bu tarihten sonraki ilk hava fotoğrafı olan 1954 yılına ait hava fotoğrafında olmadığı görülmektedir. Bu yapılar Tablo 3.1'de yer alan vaziyet planında işaretlenerek gösterilmiştir. Bu tarihten itibaren 1960-2021 yılları arasındaki hava fotoğraflarından yerleşkenin düzeninde önemli bir değişiklik olmadığı görülmektedir.

4. LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ (ESKİ HANGAR)

Trakya Üniversitesi Karaağaç yerleşkesi içinde 89 pafta, 860 ada, 10 parselde yer alan yapı, hat üzerinde çalışan lokomotif ve vagonların bakım ve onarımlarının yapılarak bir sonraki sefere hazırlanması için inşa edilmiş teknik bir ünitedir. Şekil 4.1'deki vaziyet planında yapının, kompleksin son yapısı olarak, Ana İstasyon Binasının doğusunda ve hattın sonunda yer aldığı görülmektedir [Kani İnşaat, 2018]. Literatür araştırmalarında yapının mimarı hakkında bir bilgiye ulaşılamamış olmakla beraber, tek ulaşılan bilgi yerleşkedeki Ana İstasyon Binası'nın Mimar Kemalettin tarafından tasarlanmış olduğudur. Bu bilgi nedeniyle komplekste diğer yapıların da Kemalettin tarafından tasarlanmış olabileceği düşünülmektedir.

Günümüzde harap bir halde atıl olarak bekleyen Lokomotif Bakım Atöyesi'nin, dönemin kısıtlı koşullarında inşa edilen ve demiryolu mimarisi açısından nitelikli bir örnek olarak günümüze ulaşmış olması ve demiryolları mimarisi ile dönemin mimarlık pratiklerini yansıtması açısından oldukça önemlidir. Yapı günümüzde her ne kadar kullanım dışı kalmış olsa da, demiryolu mimarisinin bir örneği olarak üniversite ortamı ile buluşması umut verici bir durumdur. Yerleşke içerisinde yer alması ve üniversite yaşamına dahil olma potansiyeli, teknik ve mimari nitelikleri ile kullanılan malzeme özellikleri bakımından yapı, ayakta kalan diğer Bakım Atölyelerine ve Demiryolu mirasına referans olması dolayısıyla ayrıca önemli ve değerlidir.

4.1. Konumu ve Tarihçesi

Rumeli Demiryolları Projesi'nin önemli duraklarından biri olan kompleks, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya açılması yolunda attığı bir adım olarak 1872 yılında inşa edilmeye başlanmıştır. İmtiyazın imzalanmasının ardından kompleksin inşasına başlanmış ancak 1914-18 yılları arasında Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması inşaatın durmasına neden olmuştur. Yapının inşa edildiği tarih kesin olarak bilinmemekle beraber, TCDD ve Trakya Üniversitesi Arşivlerinden elde edilen bilgiler ışığında savaş sonrası döneme, 20. yüzyıl başlarına tarihlenmektedir. Tablo 3.1'de tarihi bilinmemekle beraber yerleşkeye ait vaziyet planında yapı görülmektedir [Ahmet Yıldırımlı Arşivi].

Yapının, kompleksin hizmet verdiği 1930-1977 yılları arasındaki dönemde kullanımda olduğu kompleksin tarihi ile ilgili belge ve kaynaklardan ulaşılmaktadır. 20. yüzyıl sonlarına gelindiğinde Rumeli Demiryolu Hattı'nın ülke sınırları dışında kalmasından dolayı 1971 yılında Pehlivanköy-Edirne arasındaki yeni hattın inşaatına başlanmış ve bu proje kapsamında kent içindeki Edirne Garı'nın faaliyete geçmesi sonucu, 1977 yılında tamamen kapatılmıştır. 1979 yılında TCDD mülkiyetinden çıkmasından sonraki dönemde ise yapı ile ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.



Şekil 4.1: Vaziyet planı.

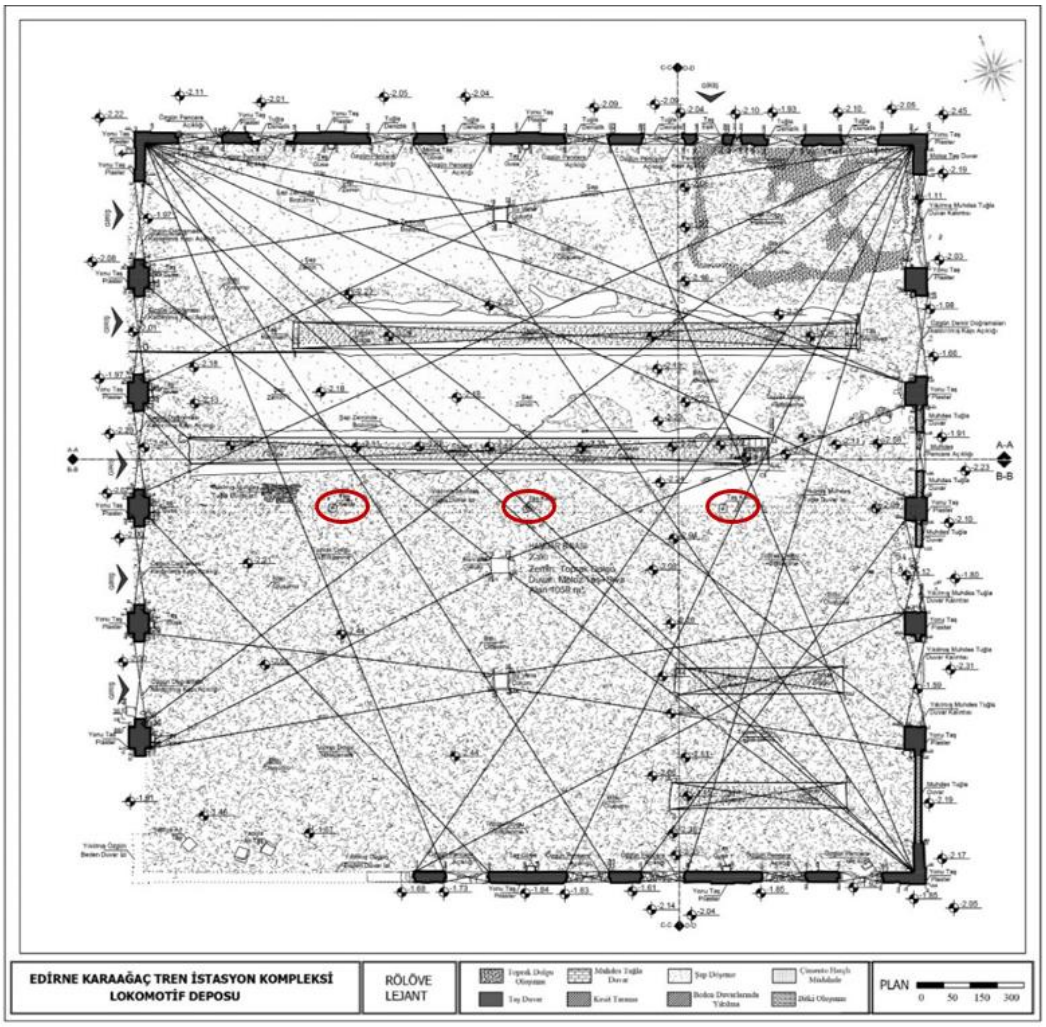
4.2. Mimari Özellikleri

Bu bölümde, Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi'nin mimari ve teknik özellikleri irdelenmiştir. Çalışma, planlama anlayışı, cephe özellikleri, yapım tekniği ve malzeme özellikleri olarak üç bölüme ayrılmış ve bu başlıklar altında detaylı olarak irdelenmiştir.

4.2.1. Planlama Anlayışı

Yapı, tek katlı ve tek hacimden oluşmaktadır. 34.50 x 32.60 m ebatlarındaki yapı, kare formda bir plan geometrisine sahiptir. Tek hacim olan Z01 mekanının ayakta kalmış olan beden duvarlarının kalınlığı yaklaşık 50 cm'dir. Yapının tüm duvarlarında taşıyıcı görevi gören yonu taş pilasterler yer almaktadır. Doğu ve batı cephelerinde kapı açıklıklarının arasına yaklaşık 90 cm genişliğinde yedişer tane yonu taş pilaster bulunmaktadır. Kuzey ve güney cephelerinde de toplamda dörder adet yaklaşık 50 cm genişliğinde yonu taş pilaster bulunmaktadır.

Z01 mekanınına giriş, batı beden duvarındaki altı adet kapı açıklığından sağlanmaktadır. Bu kapılar yaklaşık 340 cm genişliğindedir. Toplam altı adet kapı açıklığı bulunan batı duvarı, doğu cephesinde de toplam altı kapı açıklığı bulunmaktadır. Bu kapı açıklıkları yaklaşık 340 cm genişliğinde 460 cm yüksekliğindedir. Kuzey cephesinde ise yaklaşık 210 cm genişliğinde ve 308 cm genişliğinde altı pencere açıklığı, 110 cm genişliğinde ve 304 cm yüksekliğinde bir kapı ile 130 cm genişliğinde ve 200 cm yüksekliğinde iki pencere daha bulunmaktadır. Yaklaşık 12 m kadar bir bölümü yıkıma uğramıştır. Şekil 4.3'de batı cephesinin günümüze ulaşmış kapı açıklıkları görülmektedir. Güney beden duvarında 180 cm genişliğinde ve 300 cm yüksekliğinde beş pencere açıklığı bulunmaktadır. Şekil 4.2'deki görselde lokomotif bakım atölyesinin planında açıklıklara ait veriler yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018].



Şekil 4.2: Lokomotif Bakım Atölyesi Planı.



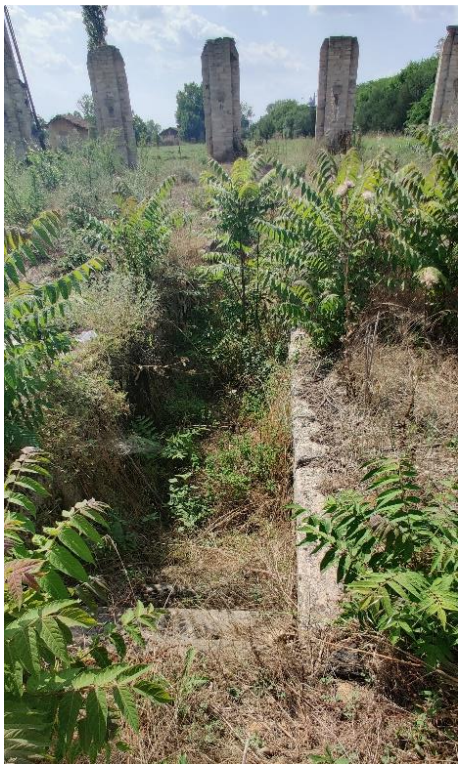
Şekil 4.3: Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi Batı Cephesi kapı açıklıkları, 2021.

Z01 mekanında kısa ve uzun tren lokomotiflerinin ve vagonlarının tamir ve onarımının yapılmasına olanak veren iki adet uzun, iki adet kısa toplamda dört tamir

çukuru bulunmaktadır. Bu tamir çukurlarına lokomotiflerin girişi, yapının batı cephesindeki kapılardan sağlanmaktadır. Uzun vagonlarının tamirinde kullanılması için aralarında 400 cm mesafe ile 2 adet tamir çukuru bulunmaktadır. Yapının kuzeyinde kalan çukur 115 cm genişliğinde ve 2460 cm uzunluğundadır. İlk tamir çukurundan 400 cm uzaklıktaki diğer çukur ise 113 cm genişliğinde ve 2487 cm uzunluğundadır. Kısa lokomotiflerin tamir çukurları ise yapının güneydoğu bölümünde, doğu cephesine 270 cm mesafede olup birbirine paralel şekilde ve 390 cm mesafe ile konumlanmıştır. Kısa tamir çukurlarından güney cepheye yakın olan tamir çukuru 116 cm genişlikte ve 770 cm uzunluktadır. Bu çukurlara ulaşımı sağlayan merdivenlerin büyük bir bölümü, harap durumda olsa da taş basamaklara ait kalıntılar halen varlığını sürdürmektedir. Şekil 4.4'de Z01 mekanının zemini zaman içerisinde toprak dolgu ile bir miktar yükselmiş olsa da tamir çukurları görülmektedir. Şekil 4.5'teki görselde tamir çukurlarındaki toprak dolgu verilmiştir.

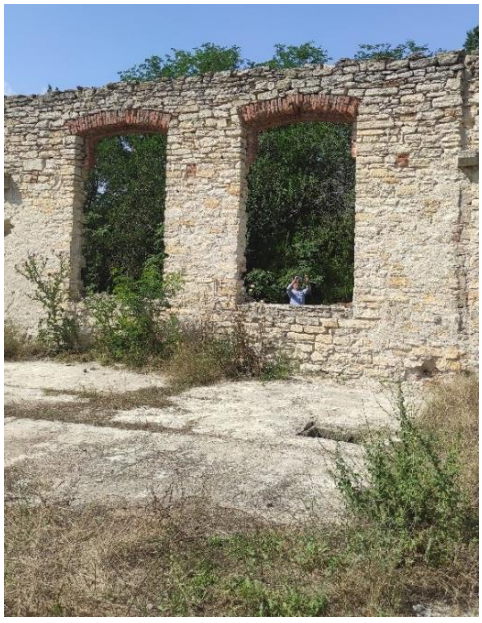


Şekil 4.4: Toprak dolgu ile yükselmiş zemin, 2021.



Şekil 4.5: Tamir çukurlarındaki toprak dolgu, 2021.

Yapının kuzeydoğu bölümünde sadece temel duvar izlerini okunabildiği teknik birimler günümüze ulaşamamıştır. Kuzey duvarındaki bölücü duvar izleri ve zemindeki şap kalıntıları dışında bu birimlere dair ulaşılan izler oldukça sınırlı kalmıştır. Şekil 4.6'da yer alan görselde teknik birimlere ait zemin şapının izleri görülmektedir.



Şekil 4.6: Personel bölümüne ait zemin şapı kalıntısı, 2021.

Yapının orta bölümünde sonradan yapıldığı düşünülen doğu-batı doğrultusundaki tuğla duvar kalıntıları da alanın iki bölüme ayrıldığını göstermektedir. Şekil 4.7'de Z01 mekanının zemininde tuğla duvarın kalıntıları görülmektedir. Bu tuğla duvarın kalıntılarının olduğu aks üzerinde üç adet taş kaide kalıntısı bulunmaktadır. Şekil 4.3'te lokomotif bakım atölyesine ait planda görülen taş kaideler yaklaşık 850-860 cm aralıkla yerleştirilmiştir. Bu kaidelere çatı konstrüksiyonuna ait dikmelerin oturduğu düşünülmektedir. Ancak günümüzde yapının özgün çatı konstrüksiyonu doğu-batı aksındaki ahşap dikmelere dair taş kaide kalıntıları dışında bir ize ulaşılamamıştır.



Şekil 4.7: Tuğla duvar kalıntısı, 2018.

4.2.2. Cephe Özellikleri

Cephelerdeki mimari elemanların düzeni, kullanılan malzeme ve yapım tekniği, elemanların ebatları ve cephe kurgusu bakımından oldukça sade ve yalın dil kullanılmış olduğunu söylemek mümkündür. Yapının tüm cephelerinde benzer kurgunun izlerini görmek mümkündür. Plan düzenindeki fonksiyonel tasarım anlayışı cephe düzeninde de dikkat çekmektedir. Yapının doğu ve batı cephelerinde kapı açıklıkları belli bir ritimde sıralanmaktadır. Şekil 4.8'deki görselde doğu cephesindeki, 4.9'daki görselde de batı cephesindeki kapı açıklıkları görülmektedir.



Şekil 4.8: Doğu Cephesinin günümüzdeki durumu, 2021.



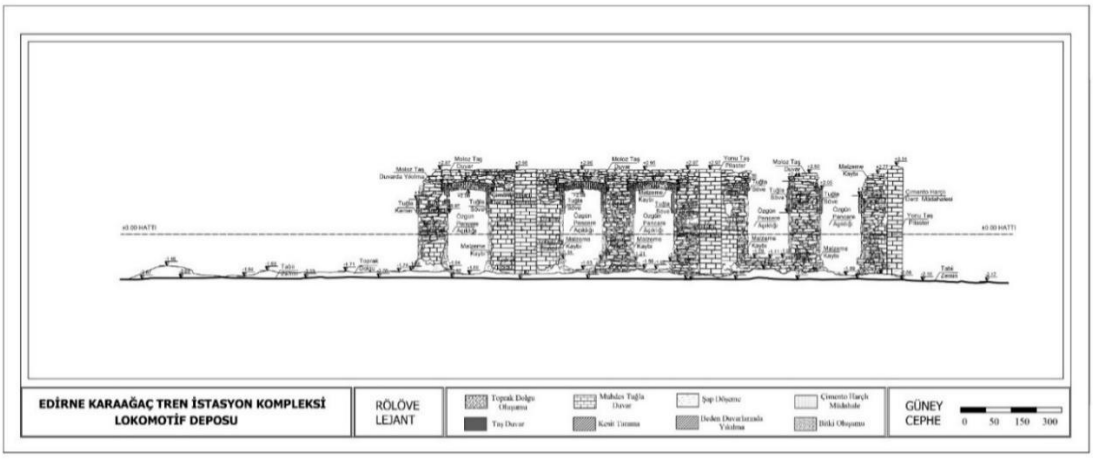
Şekil 4.9: Batı cephesine ait kapı açıklıkları, 2021.

Güney ve kuzey cephelerine ise pencere açıklıkları yerleştirilmiştir. Karşılıklı cepheler olan kuzey ve güney cepheleri ile yine karşılıklı olan doğu ve batı cepheleri birbirinin simetriği olacak şekilde tasarlanmıştır.

Güney cephe duvarları, moloz taş duvar ve yonu taş pilasterlerin birlikte kullanılması ile oluşmuştur. Cephenin ayakta kalan bölümünde yaklaşık 750 cm aralıkla üç adet yonu taş pilaster bulunmaktadır. Cephenin ayakta kalan bölümde yaklaşık 185 cm genişliğinde, 374 cm ile 390 cm aralığında değişken yüksekliklere sahip beş adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Cephedeki bu pencere açıklıkları ikişerli gruplar halinde ve bu ikişerli grupların aralarında bir adet yonu taş pilasterlerin

ritmik olarak tekrar etmesi şeklinde bir kurguya sahiptir. Şekil 4.10'da cephenin rölövesi yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018].

Beden duvarlarının iç yüzeylerinde yaklaşık 350 cm yüksekliğinde ve 375 cm aralıkla iki adet 35 x 25 cm ebatlarında taş guse bulunmaktadır. Beden duvarlarındaki bu guselere, çatı konstrüksiyonuna ait dikmeler oturtularak çatının taşıtıldığı düşünülmektedir. Bu guselerden iki tanesi günümüze ulaşmıştır. Şekil 4.11'de bu guseler görülmektedir.



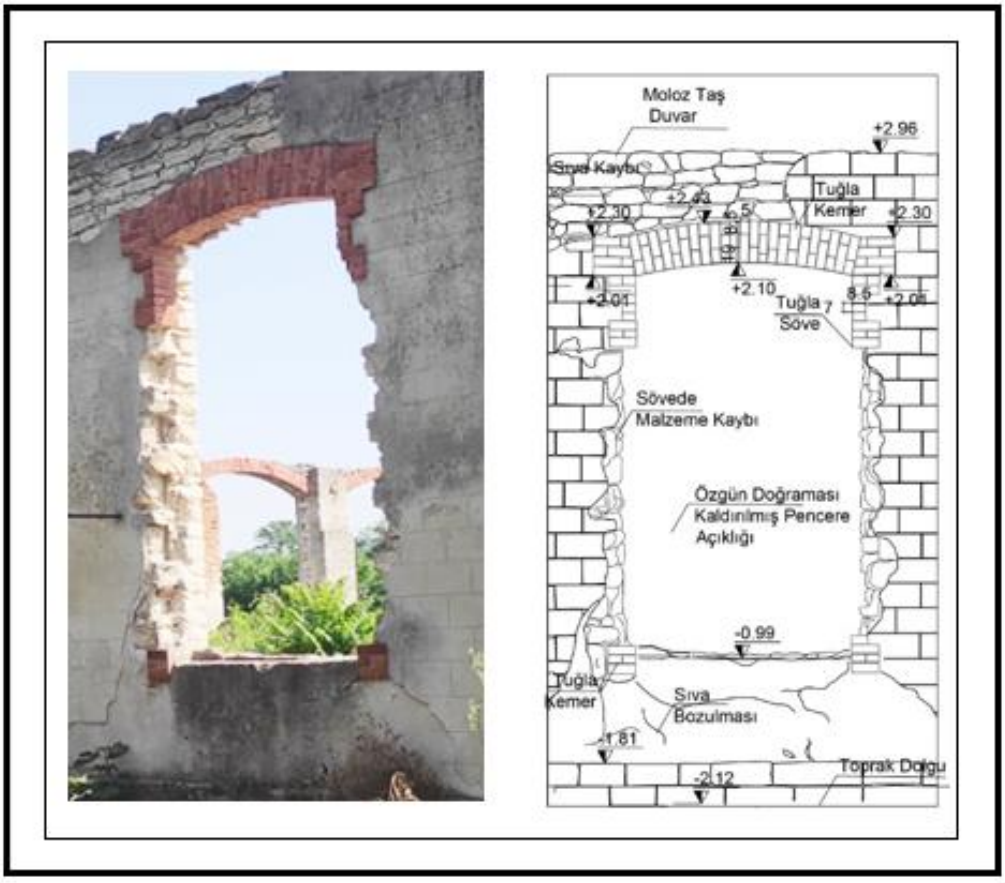
Şekil 4.10: Lokomotif Bakım Atölyesi Güney görünüşü.



Şekil 4.11: Güney beden duvarındaki taş guseler, 2021.

Yapının tüm cephelerinde pencere açıklıklarında söve ve denizlikler bulunmaktadır. Bu söveler bir buçuk tuğla genişliğinde ve tuğlaların şaşırtmalı olarak

yerleştirilmesiyle elde edilmiştir. Söve ve denizliklerde kullanılan harcın benzer dönem örneklerinden ve gözleme dayalı yapılan tespit sonucu kireç esaslı harç olduğu düşünülmektedir. Şekil 4.12'de pencereye ait sövenin dizilimi detaylı olarak görülmektedir [Kani İnşaat, 2018]. Denizlikler ise bir tuğlanın beden duvarlarına dik bir şekilde yerleştirilmesi ile elde edilmiştir.



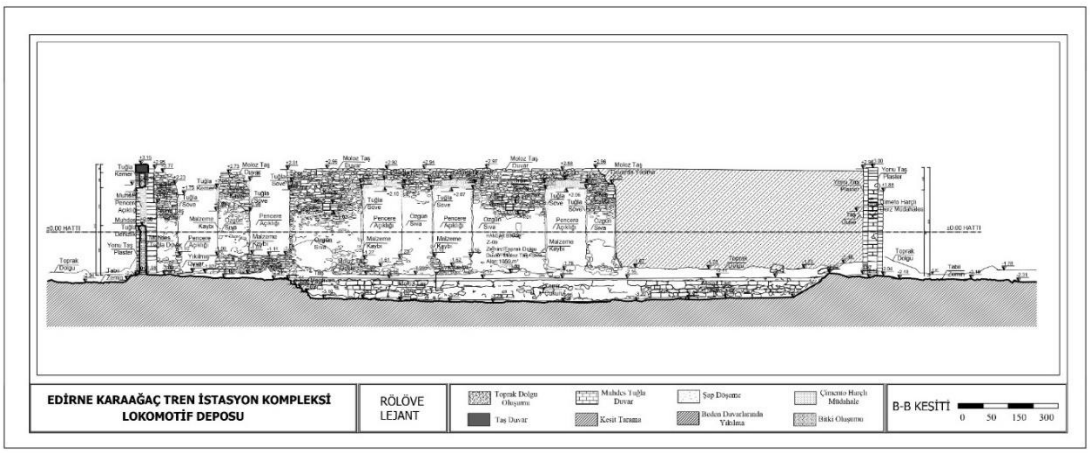
Şekil 4.12: Söve Detayı.

Cephe duvarındaki yonu taş pilasterler sıvasız ancak yonu taş pilasterler dışındaki moloz taş duvarlar sıvalıdır. Moloz taş duvarların dış yüzeylerinde derz görünümlü sıva uygulaması yapılmış, beden duvarının iç yüzeyleri ise düz sıva ile sıvanmıştır. Mevcut kalıntılardan ve benzer dönem örneklerinden cephe duvarlarında kireç harçlı sıva kullanıldığı tahmin edilmektedir. Şekil 4.13'de cephenin dış yüzeyine ait olan sıvanın günümüzdeki durumu görülmektedir.



Şekil 4.13: Güney duvarındaki derz görünümlü sıva, 2021.

Güney beden duvarının batı duvarı ile birleştiği noktadan yaklaşık 12 m kadar bir bölümü yıkıma uğramıştır. Şekil 4.14'te bü bölümü gösteren çizim yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018]. Şekil 4.15'deki görselde ise yıkılan bölüme ait görsele yer verilmiştir.



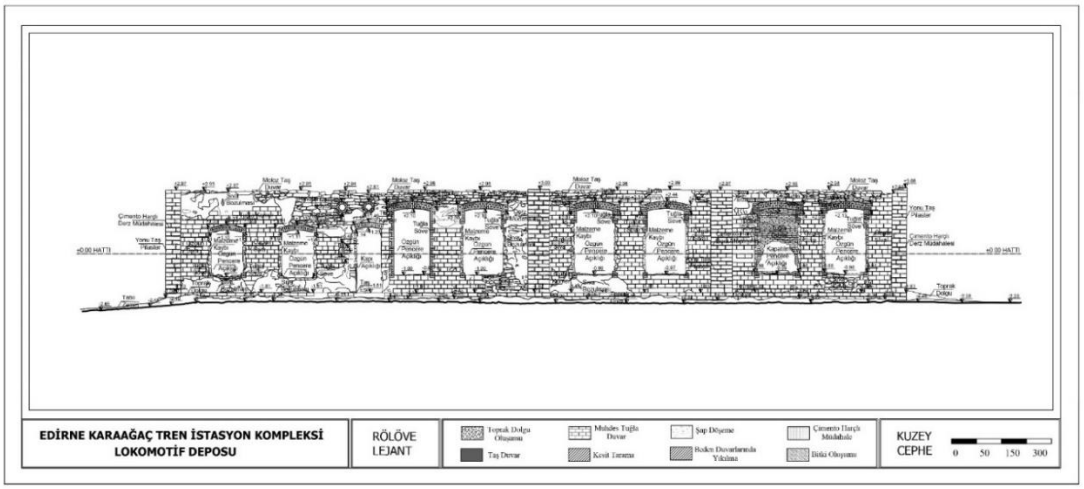
Şekil 4.14: Güney duvarının iç mekandan görünümü (B-B Kesiti).



Şekil 4.15: Güney Cephenin yıkılan bölümü, 2021.

Kuzey cephe, güney cepheye göre nispeten daha iyi durumdadır. Yapının diğer cephelerindeki gibi cephe duvarları, moloz taş duvar ve yonu taş pilasterlerin birlikte kullanılması ile oluşmuştur. Cephedeki pencere açıklıkları ikişerli gruplar halinde ve bu ikişerli grupların aralarında birer adet yonu taş pilasterin ritmik olarak tekrar etmesi şeklinde bir kurguya sahiptir. Sekiz adet pencere açıklığı ve bir adet kapı açıklığı mevcuttur. Bu pencerelerden batı duvarı ile birleştiği bölgeden başlayan ilk altı pencere aynı ebatlarda iken, sonraki iki pencere ise farklı ebatlarda kurgulanmıştır. Cephede altı pencere, 180 cm genişliğinde, 300 cm yüksekliğindedir. Bu pencerelerden bir tanesi zamanı bilinmemekle birlikte sonradan tuğla ile örülerek kapatılmıştır. Şekil 4.16'daki görselde yer alan bakım atölyesinin kuzey cephesine ait çizimde ve şekil 4.17'deki görselde sonradan kapatılan özgün pencere açıklığı görülmektedir. Kapatılan bu açıklık dışında cephenin özgün kurgusu korunmuştur.

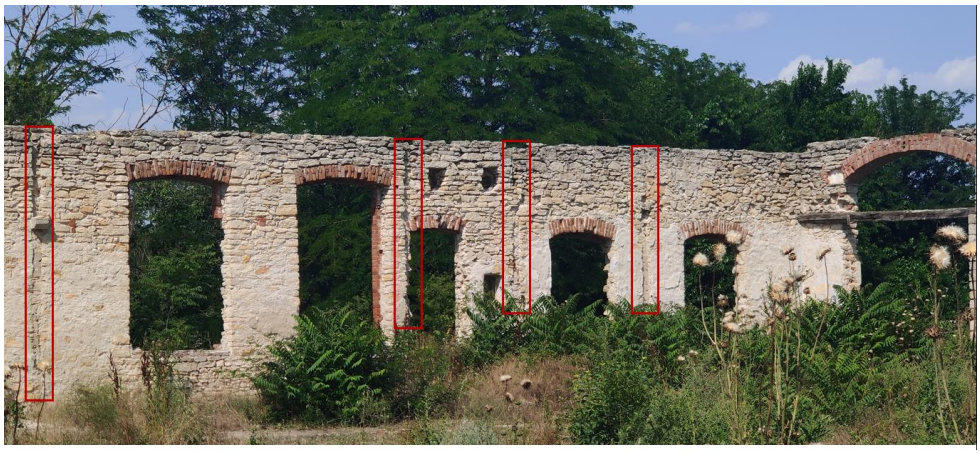
Zemindeki kalıntılardan ve kuzey beden duvarının iç yüzeylerindeki günümüze ulaşmış duvar izlerinden personel bölümüne ait verilere ulaşılmaktadır. Kuzey duvarında yer alan dört adet bölücü duvar izinin, personel için kullanılan teknik hacimlere ait olduğu anlaşılmaktadır. Şekil 4.18'deki görselde bu duvar izleri görülmektedir. Cephedeki tek kapı açıklığı, cephenin doğu duvarına yakın bölümünde personel için ayrılan alanına aittir. Bu kapı açıklığı yaklaşık 110 cm genişliğinde ve 304 cm yüksekliğindedir. Personel bölümüne ait izler, yıkılan bölücü duvarların günümüzdeki izlerinden ve zemindeki şap kalıntılarından okunabilmektedir. Personel alanına ait olması sebebiyle cephede kullanılan pencere ebatlarından farklı olarak 130 cm genişliğinde ve 200 cm yüksekliğinde kurgulanmıştır. Yapının cephe düzeninden anlaşıldığı üzere, personel bölümüne ait bir adet kapı, dört pencere açıklığı ve iki adet havalandırma boşluğu yer almaktadır. Bu pencereler personel giriş kapısının sağında ve solunda ikişer adet olacak şekilde kurgulanmıştır. Havalandırma için kullanılan boşluklar ise personel kapısının hemen üst bölümündedir.



Şekil 4.16: Lokomotif Bakım Atölyesi Kuzey görünüşü.

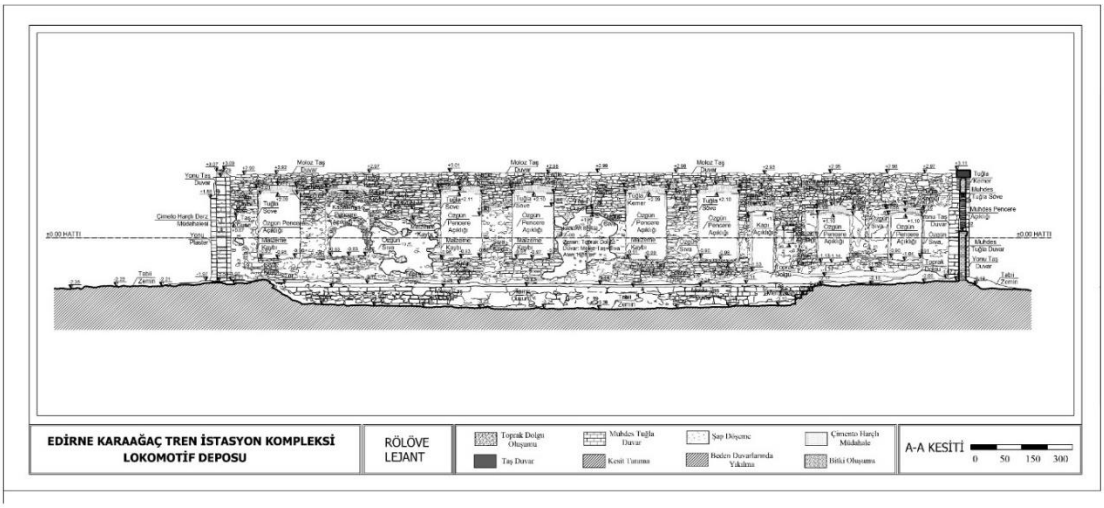


Şekil 4.17: Kuzey Cephede kapatılan özgün pencere, 2021.



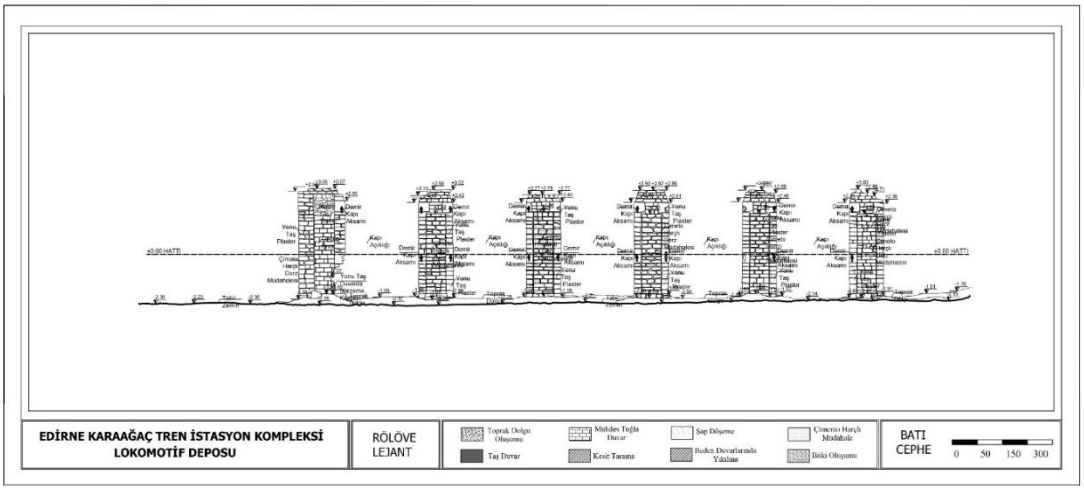
Şekil 4.18: Kuzey Cephede personel bölümüne ait duvar izleri, 2021.

Cephe duvarlarının iç ve dış yüzeyleri sıvalıdır. Zaman içinde cephe duvarlarındaki özgün sıvalar hasar almış olsa da kalıntılardan özgün sıva kalıntılarını görmek mümkündür. Dış yüzeylerde derz görünümlü sıva uygulamasının yapıldığı görülürken, beden duvarının iç yüzeylerinin yapılan gözlem sonucu kireç harçlı sıva ile sıvanmış olduğu kalıntılardan anlaşılmaktadır. Şekil 4.19'daki görselde hasar almış duvar yüzeyleri görülmektedir [Kani İnşaat, 2018].



Şekil 4.19: Kuzey duvarının iç mekandan görünümü (A-A Kesiti).

Batı cephesi, lokomotiflerin içeriye alındıkları giriş cephesidir. Doğu cephesiyle simetrik bir cephe düzenine sahiptir. Cephenin güney duvarı ile birleştiği bölümün yıkılması nedeniyle 340 cm genişlikte beş adet kapı açıklığı bulunmaktadır. Cephede toplamda beş adet yonu taş pilaster bulunmaktadır. Cephe kurgusu bir yonu taş pilaster ile başlayıp, yine bir yonu taş pilaster ile sonlanmıştır. Bu yonu taş pilasterlerin yüksekliği yaklaşık 485cm yüksekliğindedir. Cephede toplamda günümüze ulaşmış beş adet yonu taş pilaster ve dört adet kapı açıklığı bulunmaktadır. Cephe, bir yonu taş pilasterden sonra bir kapı açıklığı gelecek şekilde tasarlanmıştır. Kapı açıklıkları basık kemer formunda olup, 5 x 9 x 19 cm ebatlarındaki tuğlaların iki sıra halinde dizilmesi ile elde edilmiştir. Açıklıkların basık kemer bölümlerinin tamamı yıkılmış olup güney cephesi hasarın fazla olduğu cephelerden biridir. Şekil 4.20'deki görselde batı cephesinin rölövesi yer almaktadır. Şekil 4.21'de ise cepheye ait bir görsele yer verilmiştir.

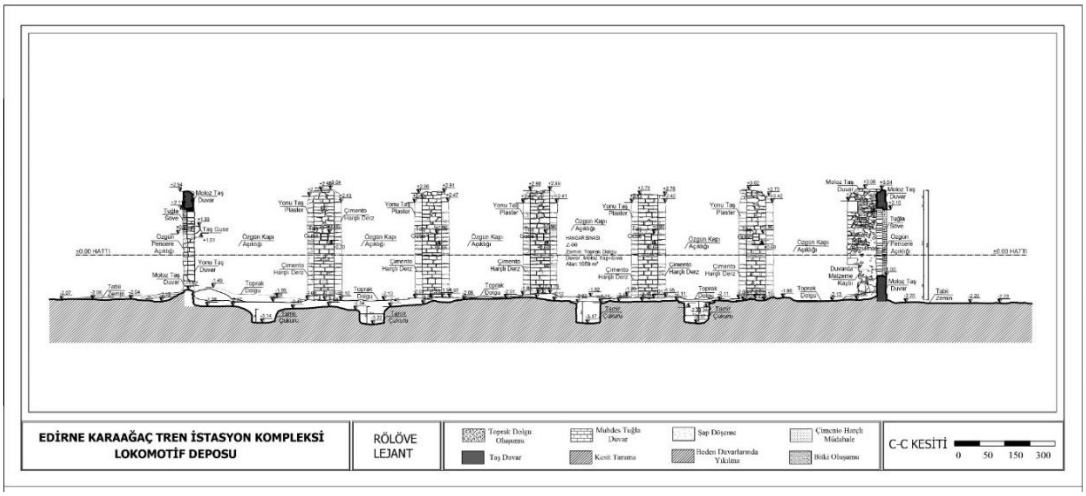


Şekil 4.20: Lokomotif Bakım Atölyesi Batı görünüşü.



Şekil 4.21: Batı Cephesi, 2021.

Cephenin yonu taş pilaster duvarlarının iç mekana bakan yüzeylerinde çatı konstrüksiyonuna ait ahşap dikmelerin oturduğu beş taş guse bulunmaktadır. Guseler zeminden yaklaşık 350 cm yüksekliğinde, 35 x 25 cm ebatlarında ve her yonu taş pilasterde olacak şekilde 370 cm aralıkla olmak üzere toplamda beş adet bulunmaktadır. Bu taş guseler yapının tüm beden duvarlarında çatı konstrüksiyonunu taşımak için yerleştirilmiş mimari elemanlardır. Şekil 4.23'de taş guseler görülmektedir.



Şekil 4.22 : Batı duvarının iç mekandan görünümü (C-C Kesiti).



Şekil 4.23: Batı Cephesindeki taş guseler, 2021.

Cephedeki yonu taş pilasterlerin her iki yüzeyi de sıvasız olarak kullanılmıştır. Cephedeki kapı doğramalarına ait hiçbir örnek günümüze ulaşamamış, yonu taş pilasterler üzerindeki kapılara ait birkaç metal bağlantı aksamı dışında hiçbir mimari eleman yapıda bulunmamaktadır. Şekil 4.24'deki görselde beden duvarlarındaki bu metal aksamlar görülmektedir.



Şekil 4.24: Batı Cephesindeki metal kapı aksamları, 2021.

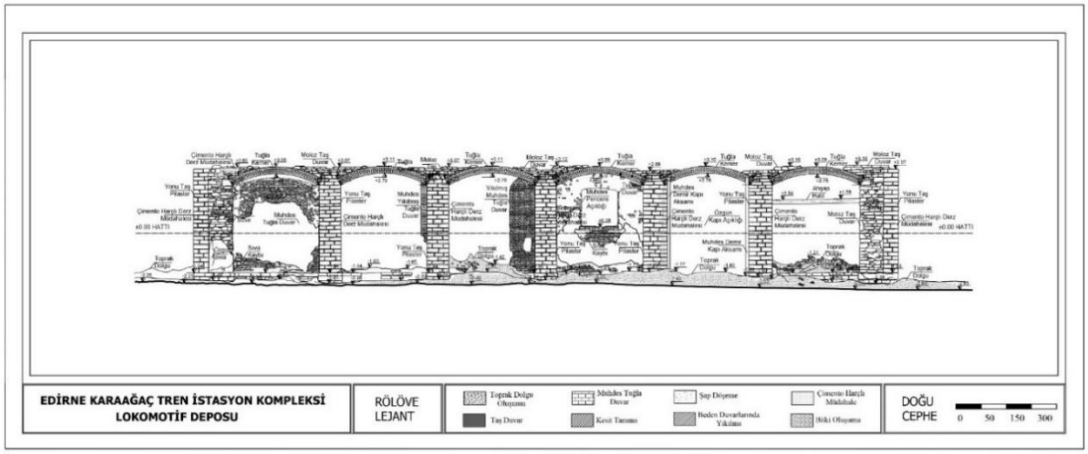


Şekil 4.25: Doğu Cephesindeki özgün kapı açıklıklarının kapatılmış hali, 2021.

Doğu cephesi lokomotiflerin bakım ve onarım işlemlerinin ardından çıkışlarının yapıldığı ve geniş kapı açıklıkların bulunduğu cephedir. Cephede toplamda yedi adet yonu taş pilaster bulunmaktadır. Cephe kurgusu bir yonu taş başlayıp, yine bir yonu taş pilaster ile sonlanmıştır. Cephede toplamda yedi adet yonu taş pilaster ve altı adet kapı açıklığı bulunmaktadır ve bir yonu taş pilasterden sonra bir kapı açıklığı gelecek şekilde tasarlanmıştır. Cephe, 340 cm genişlikte, 465 cm yükseklikte altı adet kapı açıklığından oluşmaktadır. Altı kapı açıklığından beş tanesinin ise tuğla

duvarlarla kapatıldığı mevcut izlerden anlaşılmaktadır. Sonradan kapatılan açıklıklardaki tuğla duvarlardan bir tanesi tamamen yıkılmış, iki tanesi de bölgesel olarak yıkıma uğramıştır. Şekil 4.25'de bu kapı açıklıklarına ait görsele yer verilmiştir.

Cephenin tek pencere açıklığı orta bölümünde sonradan kapatılan tuğla duvarda bulunmaktadır. Bu pencere 170 x 170 cm ebatlarında ve yaklaşık 240 cm kotunda ve yapının pencere kurgusuna benzer şekilde tuğla söveli olarak inşa edilmiştir. Ancak bunun ne zaman ve hangi amaçla yapıldığına dair herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Şekil 4.26'da cephenin rölövesinde sonradan kapatılan kapı açıklıkları ve cephe düzeninde meydana gelen değişiklikler görülmektedir [Kani İnşaat, 2018].

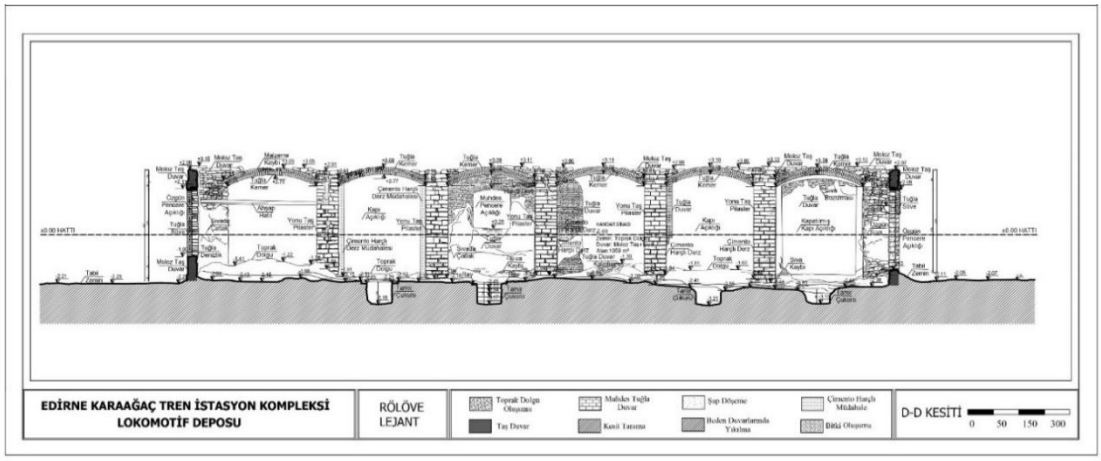


Şekil 4.26: Lokomotif Bakım Atölyesi Doğu görünüşü.

Yonu taş pilasterlerin içe ve dışa bakan yüzeyleri sıvasızdır. Zaman içerisinde cephe kurgusunda değişiklikler yapılmış, cephede sonradan eklenen bu tuğla duvarların iç ve dış yüzeyleri çimento esaslı sıva ile sıvanmıştır. Cephedeki kapı açıklıklarında 5 x 9 x 19 cm ebatlarında harman tuğlası ile basık kemer formu kullanılmıştır. Cephedeki tek pencere açıklığı, tuğla söve ve denizlik hasar almış olsa da günümüze ulaşmış nadir mimari elemanlardandır. Şekil 4.27'de cephede pencere açıklığı ile kapı kemerleri görülmektedir.



Şekil 4.27: Cephede sonradan açılan pencere açıklığı, 2021.



Şekil 4.28: Doğu Cephesinin iç mekandan görünüşü (D-D Kesiti).

Yapının bütünü ele alındığında en fazla değişikliğe uğrayan cephenin Doğu cephesi olduğu görülmektedir. Cephede, özgün kapı açıklıklarından yalnızca birinin kapı açıklığı olarak kullanıldığı diğer tüm açıklıklarının kapatıldığı ve sonradan yapılan tuğla duvarlara özgün olmayan pencere açıklıkların açıldığı görülmektedir. Tüm bu değişimler sonucu cephe, özgün kurgusundan uzaklaşmıştır. Şekil 4.28'deki görselde doğu beden duvarının iç mekandan görünüşüne ait çizim yer almaktadır [Kani İnşaat, 2018].

4.2.3. Yapım Tekniği ve Malzeme Özellikleri

Yapı, yığma sistemle taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Yığma sistemde yonu taş pilasterler, taşıyıcı elemanlar olarak kullanılırken, moloz taş duvarlar ise yonu taş pilasterler arasında beden duvarlarını oluşturmaktadır. Moloz taş beden duvarları yaklaşık 50 cm kalınlığındadır. Yonu taş pilasterler ise kuzey ve güney cephelerinde moloz taş duvarlar gibi yaklaşık 50 cm kalınlıkta iken, doğu ve batı duvarlarında ise yaklaşık 90 cm kalınlığa sahiptir. Şekil 4.3'deki görselde lokomotif bakım atölyesinin planında beden duvarlarına ait veriler yer almaktadır. [Kani İnşaat, 2018]. Kuzey ve güney cephelerinde yonu taş pilasterler yaklaşık 730 cm aralıklarla yerleştirilmiştir. Kuzey duvarında toplamda dört adet yonu taş pilaster yer alırken, güney duvarında üç adet yonu taş pilaster bulunmaktadır. Şekil 4.10'da yer alan güney görünüşünde ve Şekil 4.16'da yer alan kuzey görünüşünde yonu taş pilasterler görülmektedir. Doğu ve batı cephelerinde ise geniş kapı açıklıkları bulunmasından dolayı yonu taş pilasterler 340 cm aralıkla yerleştirilmiştir. Her iki cephede de toplamda yedi adet yonu taş pilaster bulunmaktadır. Bu pilasterler Şekil 4.20'de yer alan batı görünüşünde ve Şekil 4.26'da yer alan doğu görünüşünde görülmektedir.

Yapıda kullanılan malzemeler moloz-yonu taş, tuğla, demir, beton ve sıva-harç olarak beş alt başlıkta incelenmiştir. Kullanılan malzemeler hakkında ayrıntılı bilgi verilirken yerinde gözlem ile elde edilen tespitler aktarılmıştır.

Moloz taş - Yonu taş: Z01 mekanının beden duvarları moloz taştan örülmüştür. Bu duvarlar arasında belirli akslarda örülen yonu taş pilasterler kullanılmıştır. Moloz taş ve yonu taşın birlikte kullanımı ile yapının tüm beden duvarları inşa edilmiştir. Şekil 4.29'daki görselde yapının tüm cephe duvarlarının taş malzemeden inşa edildiği görülmektedir.



Şekil 4.29: Moloz taş ve yonu taştan elde edilen cephe duvarları, 2021.

Yapının bugünkü kalıntılarından ve bazılarının sadece izlerinden okunabildiği kadarıyla, yapıyı ikiye ayıran ve çatı konstrüksiyonunun oturduğu kaideler ile tamir çukurlarındaki merdiven basamaklarının da taş olduğu anlaşılmaktadır. Şekil 4.30'daki görselde taş kaideye ait kalıntı görülmektedir.



Şekil 4.30: Taş kaide izleri, 2021.

Tuğla: Duvarlarda ve yapı elemanlarda kullanılan yapı malzemesidir. Tüm kapı ve pencere açıklıklarındaki söve ve denizliklerde, kapı kemerlerinde, sonradan kapatılan kapı ve pencere açıklıklarında 5 x 9 x 19 cm ebatlarındaki tuğla mazleme kullanılmıştır. Yapının 1985 yılına ait plan çiziminden gördüğümüz ve yapıyı iki bölüme ayıran duvarın da tuğladan inşa edildiği günümüzdeki kalıntılarından anlaşılmaktadır. Şekil 4.7'de yıkılmış olan tuğla duvarın kalıntıları görülmektedir.

Demir: Yapıya ait kapı ve pencere doğramaları günümüze ulaşmamış olsa da, beden duvarlarında günümüze ulaşmış demir kapı ve pencere aksamları bulunmaktadır. Mevcut kalıntılardan elde edilen verilerde sadece doğu cephesindeki bir kapı açıklığında demir kapı doğramalarına dair profiller günümüze ulaşmıştır. Şekil 4.31'de bu demir profiller görülmektedir.



Şekil 4.31: Beden duvarlarındaki metal aksamlar, 2021.

Beton: Z01 mekanının zemininde ve tamir çukurlarında şap betonu kullanılmıştır. Şekil 4.32'deki görselde zemindeki şapa ait kalıntılar görülmektedir. Ayrıca doğu cephesindeki kapı açıklığına sonradan eklenen sövenin malzemesi de betondur. Şekil 4.31'deki görselde bu açıklığa sonradan eklenen beton söve görülmektedir.



Şekil 4.32: Z01 mekanının zemin şap kalıntıları, 2021.

Harç ve Sıva: Yapının taş kullanılarak inşa edilen beden duvarlarında harç malzemesini belirlemek için gözleme dayalı tespit yapılmıştır. Ayrıca benzer dönem örneklerinden de alınan referanslar sonucu yapıda kullanılan harç ve sıvanın kireç esaslı olduğu düşünülmektedir. Yapının günümüze ulaşmış olan beden duvarlarındaki kalıntılardan, moloz taştan inşa edilmiş olan duvarların hem içten hem de dıştan sıvalı olduğu, yonu taş pilaster duvarların ise sıvasız oldukları görülmektedir. Ancak yapı zaman içerisinde uygun olmayan tekniklerle ve çimento esaslı sıva ile harç kullanılarak onarımlara maruz kalmıştır. Şekil 4.33'de doğu cephesine ait beden duvarlarındaki niteliksiz müdahaleler ve Şekil 4.34'de kuzey cepheye ait özgün sıva ve niteliksiz onarımlar görülmektedir.

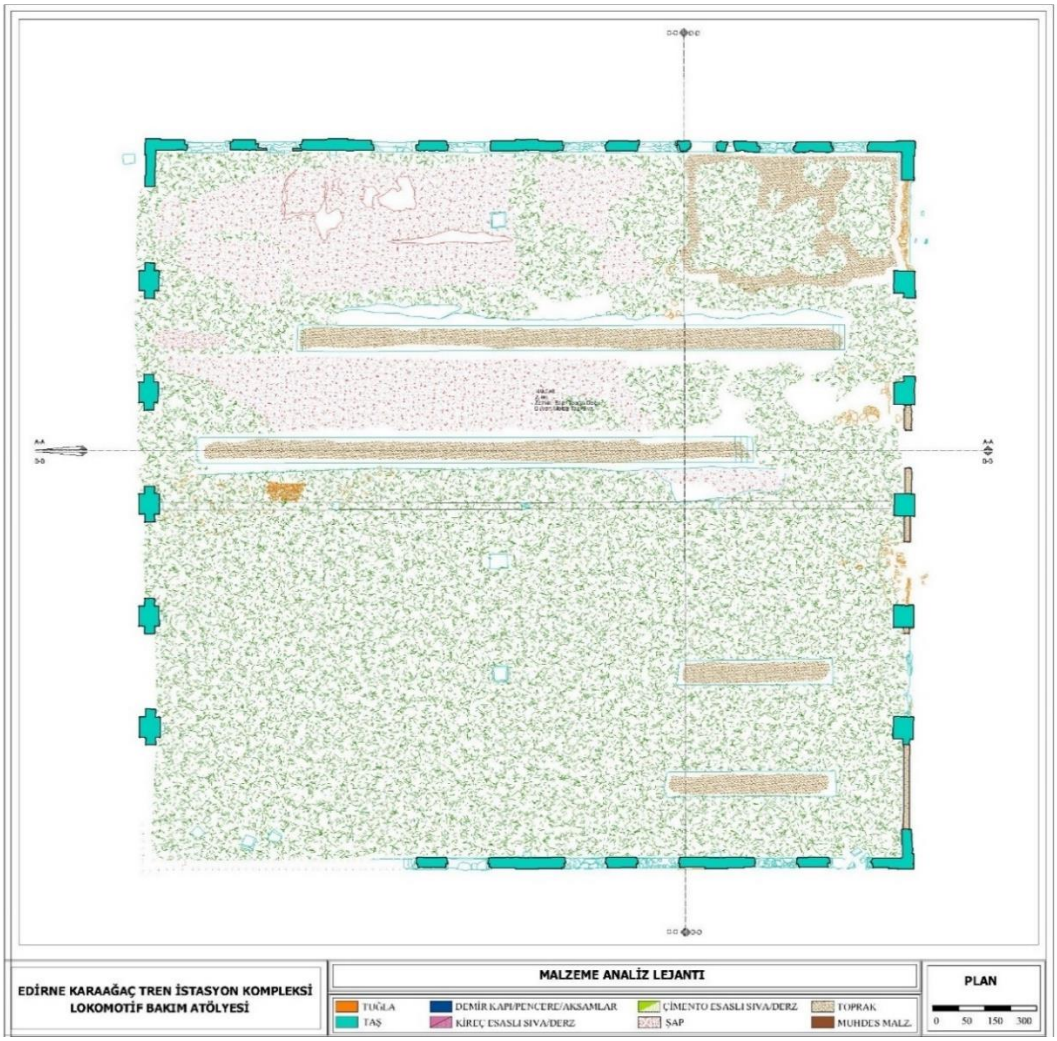


Şekil 4.33: Doğu Cephesindeki niteliksiz onarımlar, 2021.

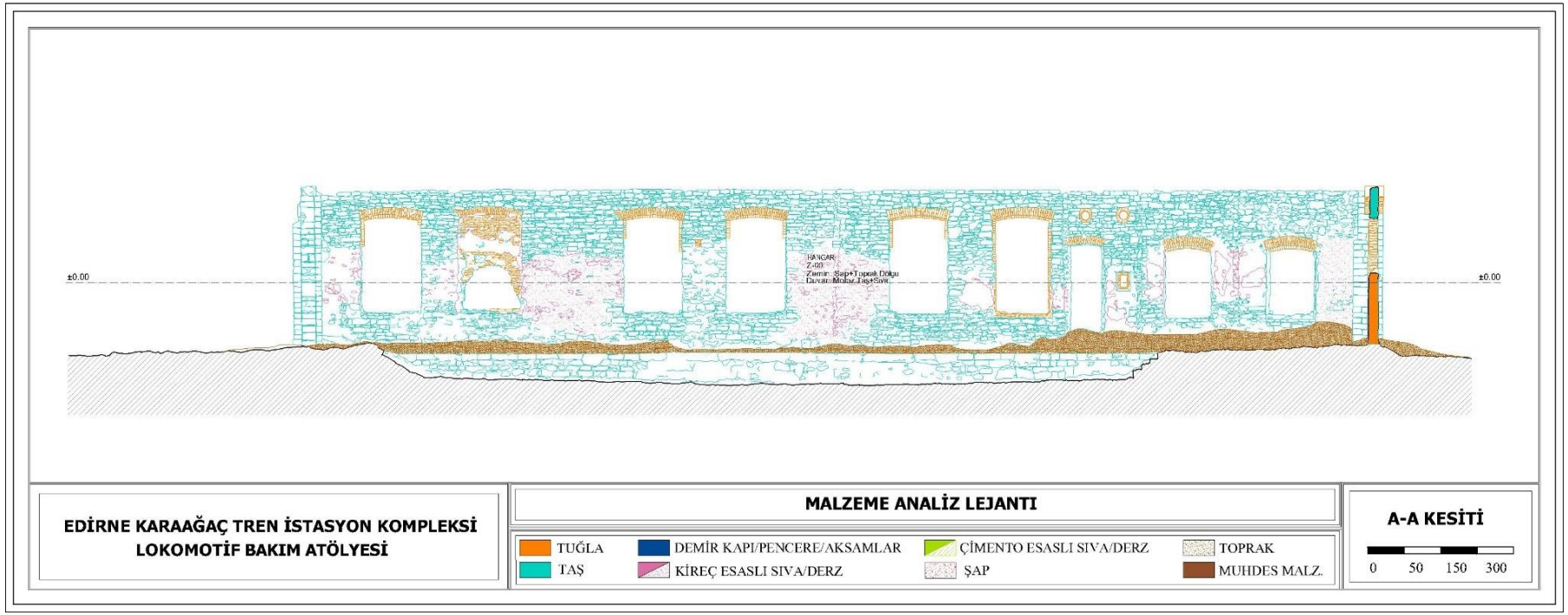


Şekil 4.34: Kuzey Cephesine ait özgün sıva ve niteliksiz onarımlar, 2021.

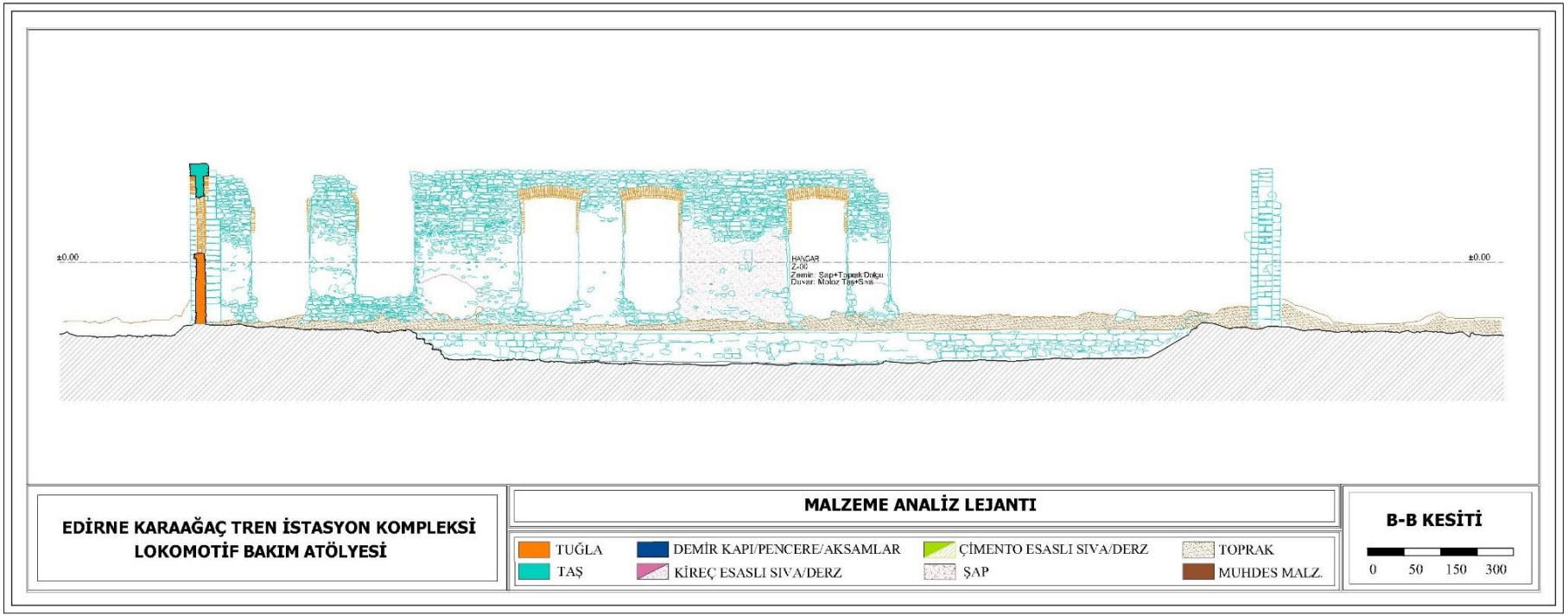
Yapının günümüzdeki durumu göz önünde bulundurularak yerinde yapılan incelemeler sonucu hazırlanan malzeme analizlerine Şekil 4.35 ile Şekil 4.43 arasında yer verilmiştir.



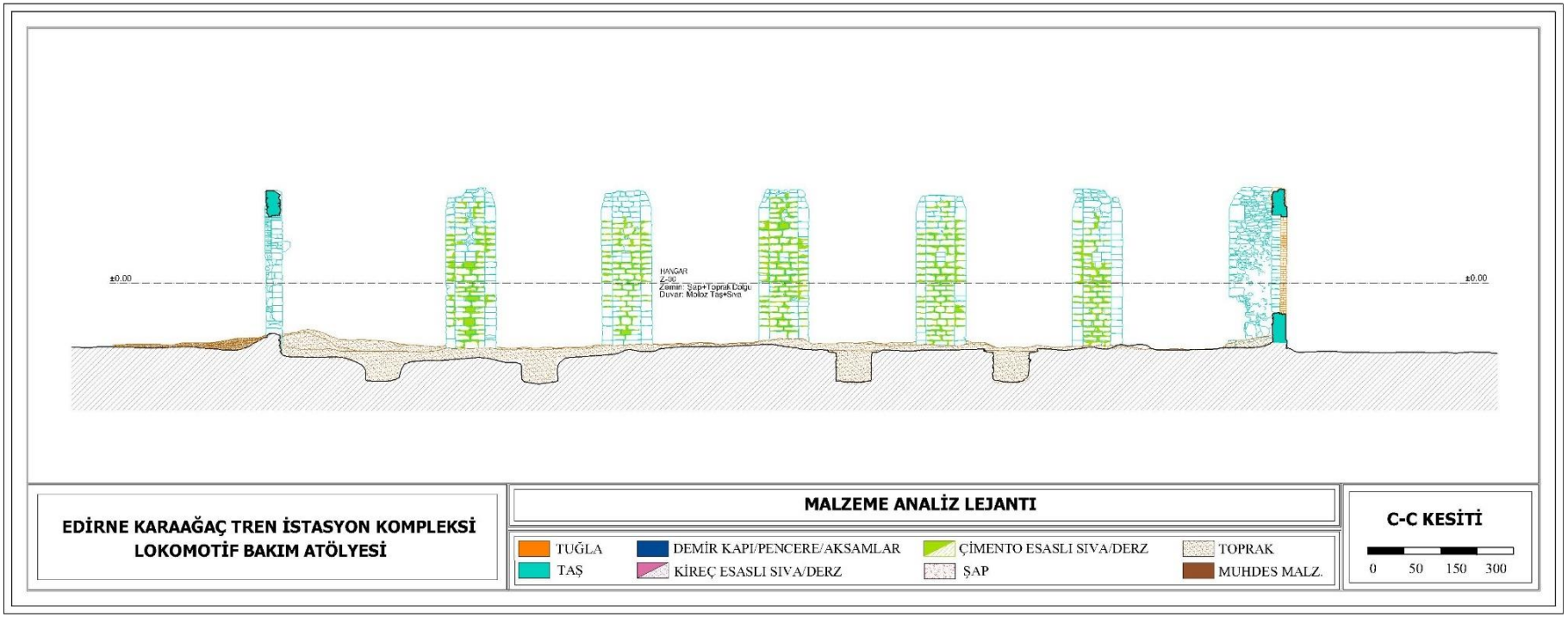
Şekil 4.35: +1.00 Kot planı malzeme analizi.



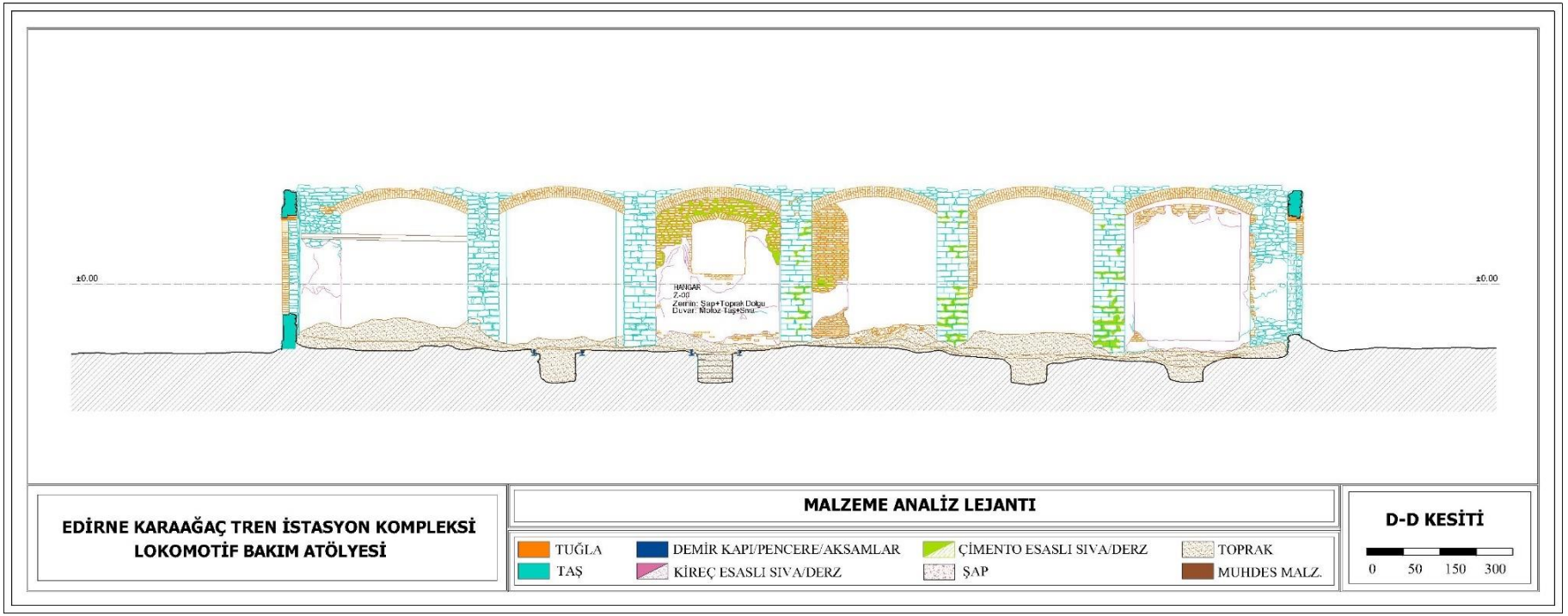
Şekil 4.36: A-A Kesiti malzeme analizi.



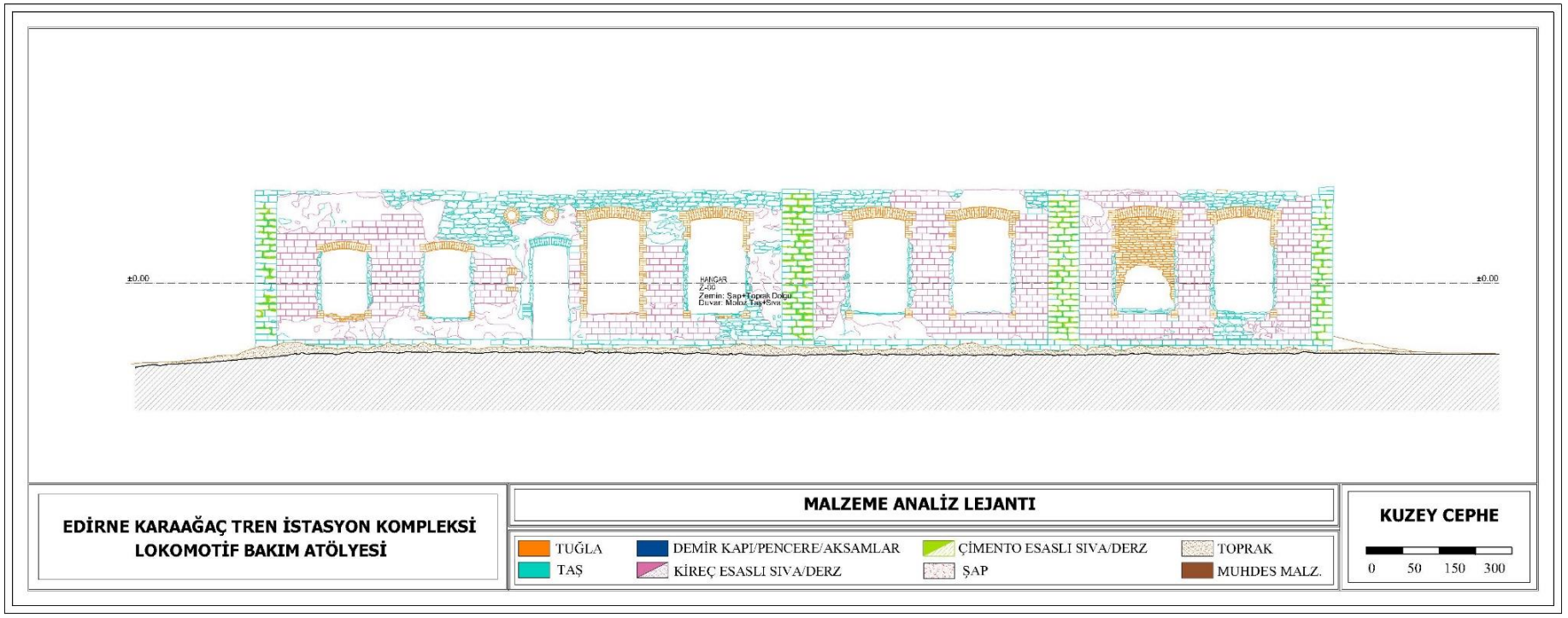
Şekil 4.37: B-B Kesiti malzeme analizi.



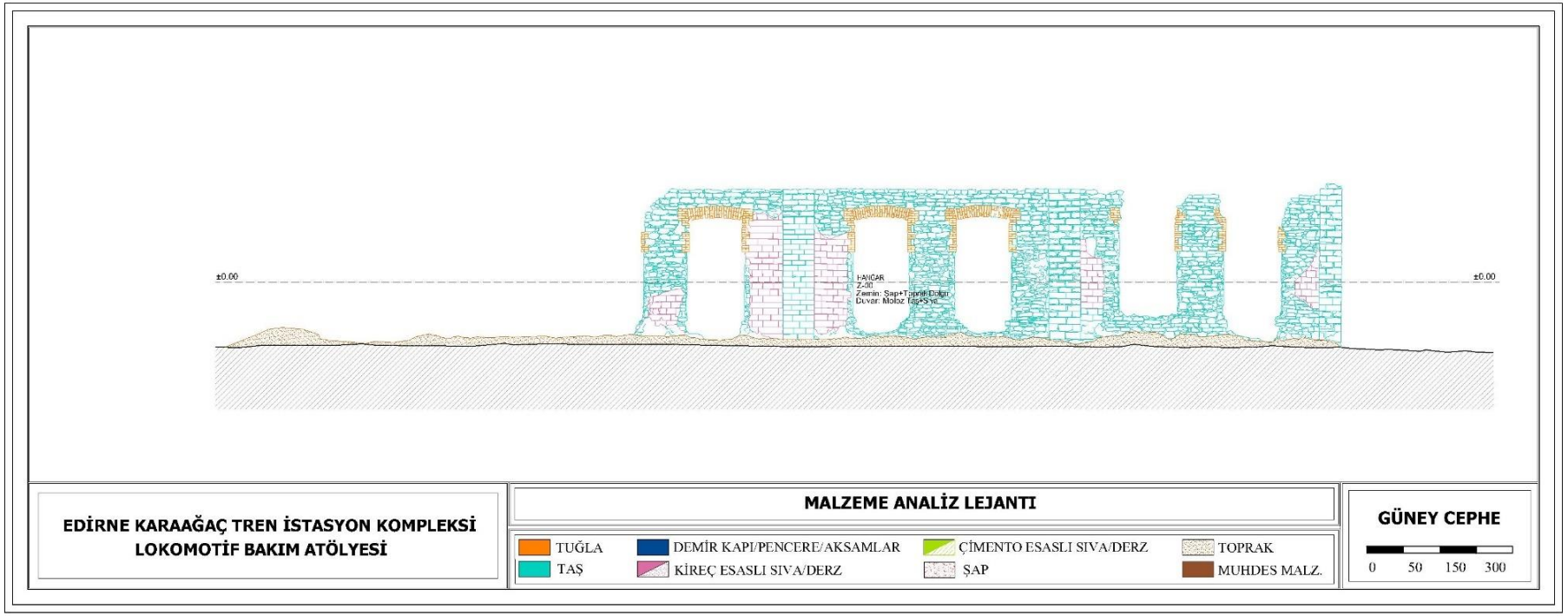
Şekil 4.38: C-C Kesiti malzeme analizi.



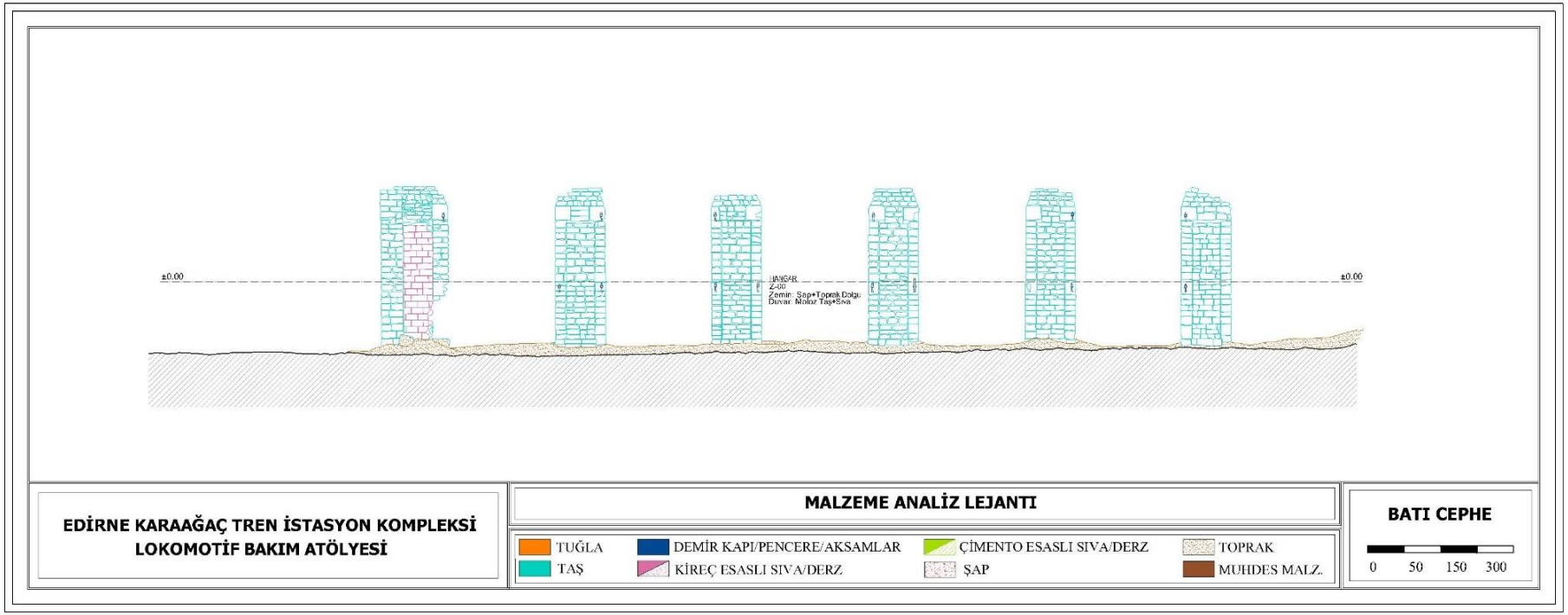
Şekil 4.39: D-D Kesiti malzeme analizi.



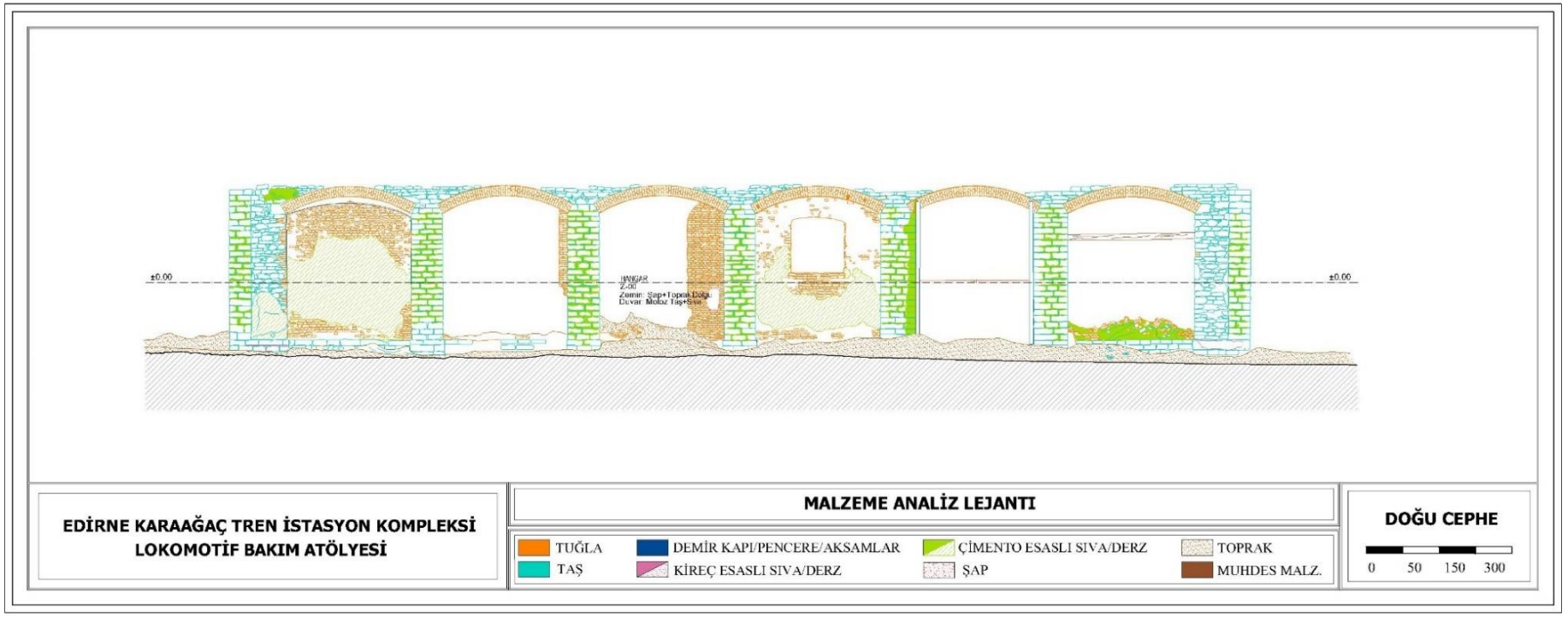
Şekil 4.40: Kuzey Cephe malzeme analizi.



Şekil 4.41: Güney Cephe malzeme analizi.



Şekil 4.42: Batı Cephe malzeme analizi.



Şekil 4.43: Doğu Cephe malzeme analizi.

4.3. Bozulmalar ve Nedenleri

Rumeli Demiryolu'nun kullanım dışı kalmasının ardından kompleks, uzun bir zaman diliminde atıl kalmış ve koruma uygulamalarından yoksun olarak günümüze ulaşmıştır. Koruma adına yapılan çalışmaların yetersizliği ve oldukça sınırlı olan koruma uygulamalarının niteliksiz bir şekilde yapılması, yapıda ciddi hasarlara neden olmuştur. Bu hasarlar terk ve vandalizm, niteliksiz müdahaleler ve uzun süreli doğal etkenler olarak üç başlık halinde irdelenmiş ve yapının günümüzdeki durumu bu başlıklar altında Tablo 4.1'de detaylı olarak aktarılmıştır.

Tablo 4.1: Yapıdaki hasarlar.

YAPIDAKİ HASARLAR		
Atmosferik-Doğal Etkenler	▪ Yağmur suları ve nem yapıda renklenme ve rutubete dayalı tahribatlara neden olmuştur. ▪ Suyun taşıdığı tuzlar duvar yüzeyinde fiziksel ve kimyasal yapısına bozulmasına neden olmuştur. ▪ Yapıdaki bitkilenme özgün sıva ve harç ile taş duvardaki derzlere ağır hasar vermiştir.	
Niteliksiz Onarımlar	▪ Doğu cephesindeki kapı açıklıkları tarihi bilinmeyen bir zaman diliminde kapatılmıştır. ▪ Kuzey duvarında özgün pencere açıklığı kapatılmıştır. ▪ Derz ve sıva onarımları çimento esaslı malzemelerle onarılmıştır.	
Vandalizm	▪ Yapı uzun süre atıl durumda kalmış ve insanlar tarafından bilinçli ve bilinçsiz tahribatlara maruz kalmıştır. Yapının özgün mimari elemanları, Zemin ve çatı kaplamaları ile yapıya ait tüm kapı ve pencere doğramaları günümüze ulaşamamıştır. • Yapının güney ve batı beden duvarlarının bir bölümü yıkıma uğramıştır.	

Tablo 4.2: Hasar lejantı.



Tablo 4.3: Yapıdaki hasarların sınıflandırılması.

YAPISAL ÖLÇEKTE SORUNLAR • Yapı elemanlarında kayıp (Taş duvarda yıkılma/ kapı ve pencere doğramaları / Kaplamalar / Çatı Konstrüksiyonu)	Atmosferik-Doğal Etkenler Vandalizm
SIVA / DERZ SORUNLARI • Taş Duvarda Boşalma • Çimento Esaslı Derz / Sıva Onarımı • Özgün Sıva ve Derz Kaybı	Atmosferik-Doğal Etkenler Vandalizm Niteliksiz Onarımlar
MALZEME SORUNLARI • Metal malzemede Korozyon • Taş Malzemede Ufalanma / Parça Kaybı • Taş Malzemede Rutubete Bağlı Renklenme • Taş Malzemede Yüzey Bozulması • Tuğla Malzemede Ufalanma / Parça Kaybı • Tuğla Yüzeyde Çiçeklenme	Atmosferik-Doğal Etkenler Niteliksiz Onarımlar
DİĞER SORUNLAR • Bitkilenme/ Sarmaşık / Otsu Bitki Oluşumu • Toprak Dolgu • Muhdes Ekler (Özgün Mimari Boşlukların Kapatılması / Yeni Boşlukların Eklenmesi)	Atmosferik-Doğal Etkenler Vandalizm Niteliksiz Onarımlar

Tablo 4.2'de rölöve üzerinden belirlenen hasarlar yer almaktadır. Bu hasarlar, yapısal ölçekte sorunlar, sıva/derz sorunları, malzeme sorunları ve diğer sorunlar olarak dört başlıkta incelenmiştir. Yapısal ölçekte sorunlar, yapı elemanlarında kayıp olarak değerlendirilmiştir. Bu kayıplar taş duvarda yıkılma / kapı ve pencere doğramalarında, zemin ve kaplamaları ile çatı konstrüksiyonunda kayıp olarak detaylandırılmıştır. Sıva / derz sorunları ise, taş duvarda derz boşalması, çimento esaslı sıva / derz onarımı ve özgün sıva / derz kaybı olarak irdelenmiştir. Malzeme

sorunları, metal malzemede korozyon, taş malzemede ufalanma / parça kaybı, taş malzemede rutubete bağlı renklenme, taş malzemede yüzey bozulması, tuğla malzemede ufalanma / parça kaybı ve tuğla malzeme yüzeyinde çiçeklenme olarak detaylandırılmıştır. Bitkilenme / otsu bitki oluşumu, muhdes eklemelerin yapılması, özgün mimari boşlukların kapatılması ve özgün olmayan boşlukların açılması da diğer sorunlar kategorisinde detaylı olarak incelenmiştir. Tablo 4.3'de bu hasarlar sınıflandırılarak anlatılmaya çalışılmıştır.

4.3.1. Terk ve Vandalizm

İşlevini yitirmiş tarihi yapılar zamana ayak uyduramamaları nedeniyle terk edilme sorunu ile karşı karşıya kalmaktadır. Kentsel doku içerisinde olan tarihi yapıların, kentsel dokuya uzak olan yapılara kıyasla bu sorunla mücadaleleri nispeten daha kolay olsa da, kültürel değeri olan nitelikli tüm yapılar için önemli bir tehlikedir. Sosyal, ekonomik ve politik nedenlerden dolayı yapılar terk sorununu yaşamakta ve bu sorun beraberinde bu yapılarda bakımsızlık ve koruma problemlerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Tarihi yapılarda terk, tahribatı da beraberinde getirmektedir. Terk edilen tarihi yapılar bakımsızlık, onarım ve tadilatların yapılmaması nedeniyle zamanla ağır hasarlara uğramaktadır. Yapı, 1977 yılında TCDD bünyesinden çıkmasının ardından işlevsiz kalmış ve yapının beden duvarları ve çatı konstrüksiyonu yıkıma uğrayarak günümüze ulaşmayı başaramamıştır. Dönemin şartları ve koşullarında yapıdaki bu elemanların zaman içerisinde yapıdan sökülerek başka yapılarda kullanılmak üzere değerlendirilmiş olabileceği de kuvvetle muhtemeldir. Şekil 4.44'te çatının tamamen yıkılmış olduğu ve Şekil 4.45'te yer alan görsellerde çatı konstrüksiyonu ile beraber beden duvarlarının da hasar aldığı görülmektedir.



Şekil 4.44: Yıkıma uğramış olan beden duvarları, 2021.



Şekil 4.45*:* Yıkıma uğramış olan çatı, 2021.

Vandalizm tarihi yapılar için önemli bir tehdittir. Sosyo-ekonomik nedenlerin yanı sıra politik nedenlerden dolayı da terk edilen yapılar, insanlar tarafından bilinçli veya bilinçsiz tahribatlara maruz kalmaktadır. TCDD bünyesinden ayrıldıktan sonra uzun bir süre atıl halde kalan yapı, atmosferik koşullar dışında tahribatlara da maruz kalmıştır. Yapının çatısı tamamen yok olmuş, beden duvarları da hasar almış olmakla beraber yapıya ait olan tüm kapı ve pencere doğramaları tahribat sonucu günümüze ulaşamamıştır. Şekil 4.46 ve 4.47'de yer alan görsellerde yapıya ait kapı ve pencere doğramalarının günümüze ulaşamadığı görülmektedir.



Şekil 4.46: Doğramaları olmayan pencere açıklıkları, 2021.



Şekil 4.47: Doğramaları olmayan kapı açıklıkları, 2021.

4.3.2. Niteliksiz Müdahaleler

Tarihi niteliği ve kültürel mirası olan yapılar için koruma uygulamalarının yapılması ve bu çalışmaların, analizler sonucu tespit edilen malzemenin ve harcın özelliğine, yapının durumuna uygun olacak şekilde yapılması gerekmektedir. Koruma uygulamalarında ehil ellerde olmayan çalışmalar nedeniyle kültürel niteliği olan yapılarda, geri dönüşü olmayan veya oldukça zor olan hasarlar meydana

gelebilmektedir. Özellikle niteliksiz ek ve malzemelerin kullanımı, doğru olmayan uygulama metotlarının uygulanması, yapılarda ciddi hasarlarla sonuçlanmaktadır.

Yapının genelinde moloz ve yonu taş kullanılarak inşa edilen beden duvarlarında derz aşınmaları ve boşalmaları olmuştur. Boşalan derzler için yapının özgün harç özelliklerine uygun olmayan çimento esaslı harç ile niteliksiz onarımların yapıldığı görülmektedir. Bu onarım uygulamasının, yapının özgün derz görünümlü sıvalarının zarar gördüğü beden duvarlarında olduğu, bugünkü kalıntılardan da görülmektedir. Şekil 4.48 ve Şekil 4.49'da yer alan görsellerde beden duvarlarındaki çimento esaslı sıva ve harç müdahaleleri görülmektedir.

Kuzey cephe pencere açıklıklarındaki söve ve denizlikler hasar almış, tuğla malzeme, kopma ve parçalanmalara bağlı olarak malzeme kaybına uğramıştır. Personel alanına ait olan kapı açıklığına ulaşımı sağlayan merdiven de günümüze ulaşamamıştır. Yapının tamamında görülen kapı ve pencere doğramaları gibi mimari elemanların yok olması, beden duvarlarında derz aşınmaları / boşalmaları, niteliksiz sıva ve derz onarımları, nem ve rutubete bağlı renk değişimleri, taş ve tuğla malzemede kayıplar dikkati çekmektedir.



Şekil 4.48: Kuzey Cephede niteliksiz derz ve sıva onarımları, 2021.



Şekil 4.49: Doğu Cephede niteliksiz derz ve sıva onarımları, 2021.

4.3.3. Uzun Süreli Doğal Etkenler

Uzun yıllar doğa etkileri altında yıpranan yapılarda bakım ve onarımların gerektiği gibi yapılmaması sonucunda ciddi hasarlar oluşabilmektedir. Aşırı sıcak karşısında genleşen malzemeler, soğuk kış günlerinde dona maruz kalmakta ısı farklılıklarına bağlı donma çözünme döngüleriyle malzemeler yorulmakta ve sonuçta yıpranmaktadır. Suyun kapilarite ile duvarlar içindeki yürüme hareketi, malzemelerde bünyesel bozulmalara neden olmaktadır. Zeminden yükselen nem, strüktürü ıslatarak taşıyıcı sisteme gelen yükü arttırdığı gibi ayrıca içinde taşıdığı tuzların duvar yüzeyinde buharlaşması sonucu çiçeklenmelere, malzemenin fiziksel ve bünyesel yapısını bozucu etkilere neden olabilmektedir. Yağmur sularının yapıdan uzaklaştırılamaması, yosun ve otların gelişmesine ve derz malzemelerinde boşalmalara uygun ortam hazırlamakta ve bu durum yapıda malzeme kayıplarına neden olmaktadır. Çatlaklara giren su donduğunda kama etkisi yaparak çatlakların büyümesine ve taş malzemeden büyük parçaların kopmasına yol açmaktadır. Ayrıca yapıdaki bu bitkilenmenin özgün harç ve sıvaya da hasar vererek deformasyonlara neden olduğu görülmektedir. Şekil 4.50 ve Şekil 4.51'de zaman içerisinde meydana gelen bitkilenmeler görülmektedir.



Şekil 4.50: Yapının beden duvarlarını saran otsu bitkiler, 2021.



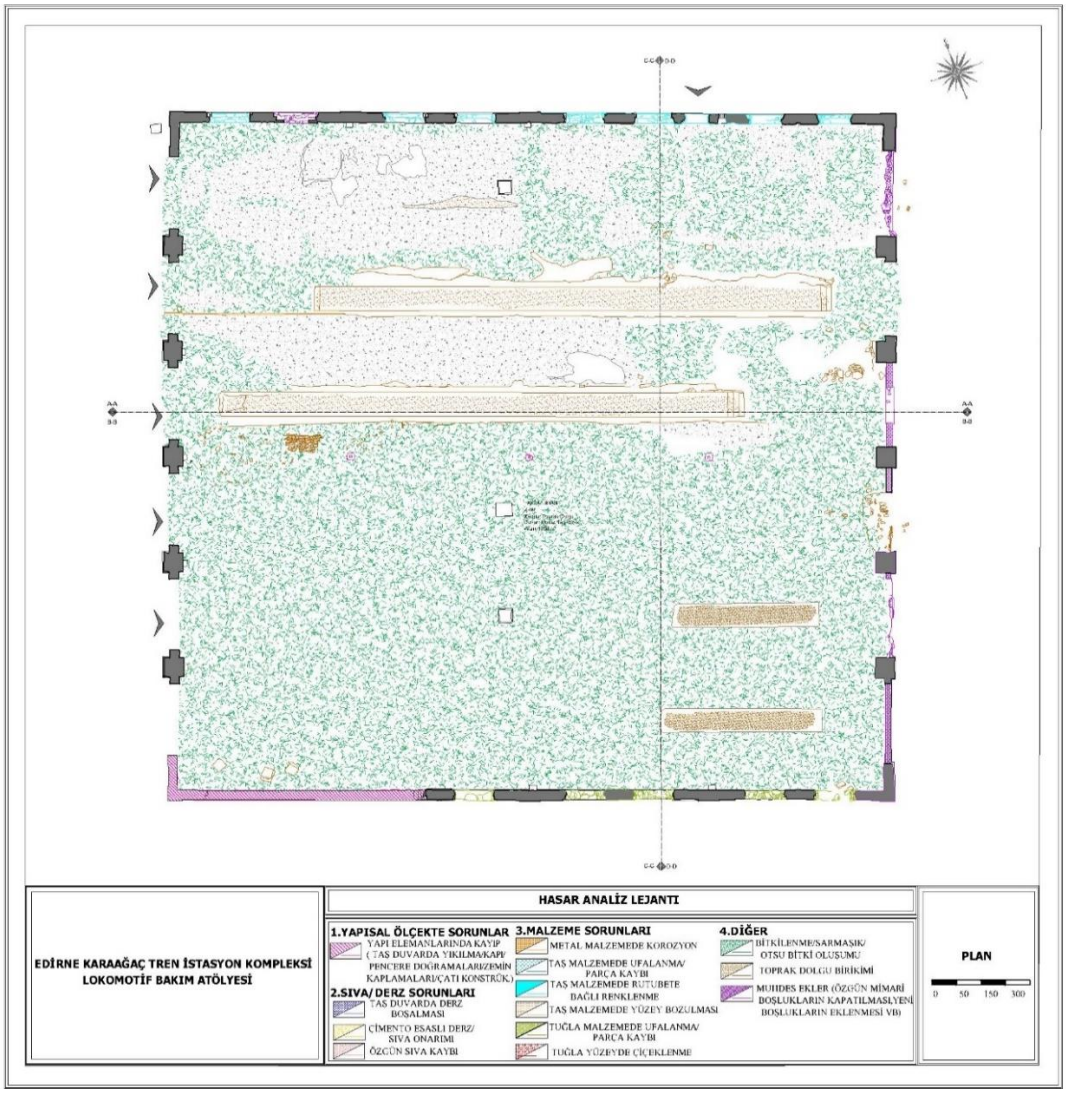
Şekil 4.51: Yapının iç mekanında meydana gelen bitkilenme, 2021.

Atmosferik koşullara maruz kalan yapıda zaman içerisinde bazı hasarlar meydana gelmiş ve bu durum zaman içerisinde yapıyı malzeme ve strüktürel olarak tehdit ederek ağır hasarlara neden olmuştur.

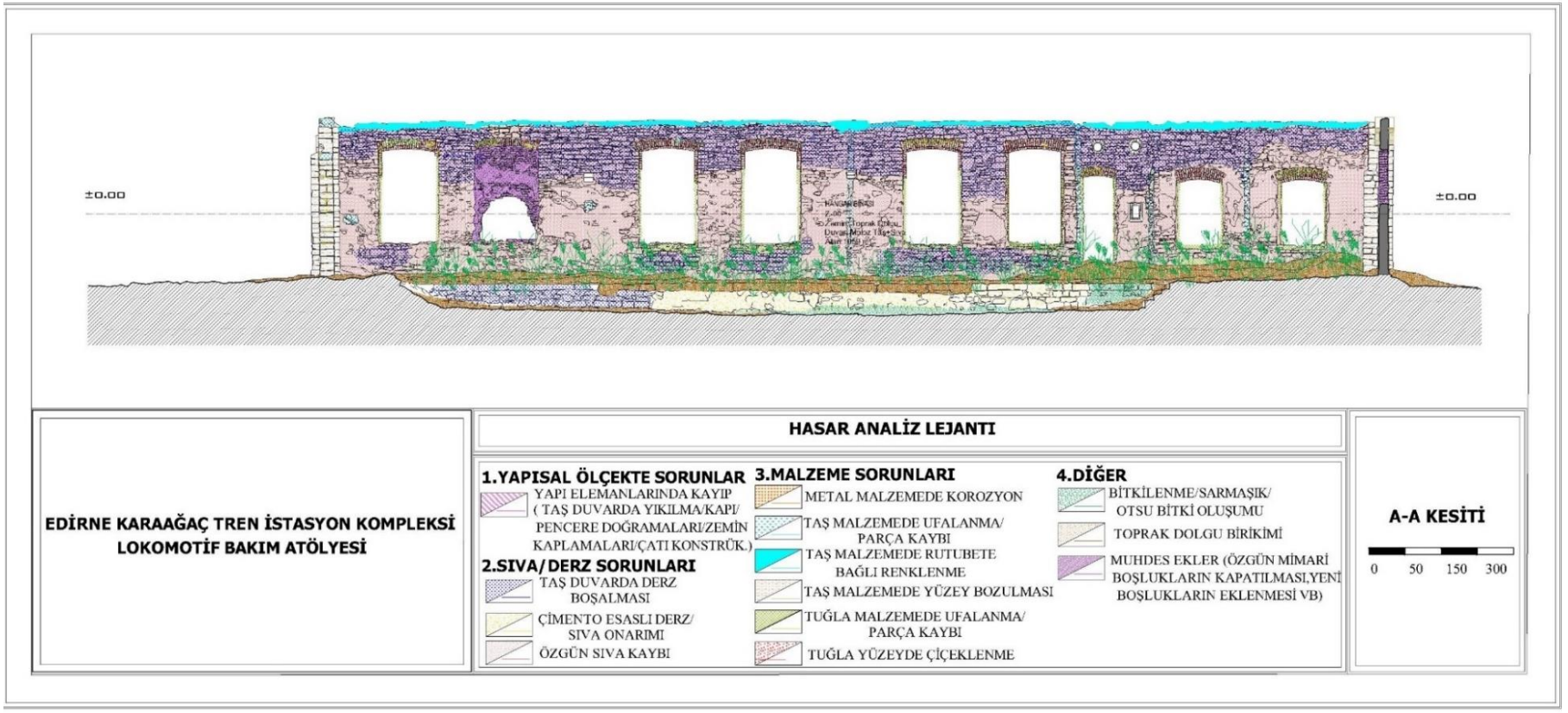
Güney cephe zaman içerisinde 12 m kadarlık bir bölümünü kaybetmiştir. Cephenin beden duvarları ve tüm pencere açıklıkları ciddi hasar almış ve açıklıklara ait tuğla söve ve denizliklerin neredeyse tamamı yok olmuştur. Beden duvarlarının iç yüzeylerindeki sıvaların dış yüzeydeki sıvalara göre daha fazla hasar aldığı ve beden duvarlarındaki sıva kayıplarının beraberinde derzlerde aşınma ve boşalmalara yol açtığı görülmektedir. Derz boşalmalarının fazla olması beden duvarlarında malzeme kayıplarını beraberinde getirmiş ve bu durum bölgesel olarak yıkımlarla sonuçlanmıştır. Ayrıca çatının olmaması nedeniyle beden duvarının su ile temasının

daha fazla olduğu kısımlarda rutubetlenmeye bağlı renk değişimleri de dikkati çekmektedir. Atmosferik etkenlere maruz kalan beden duvarlarında derz aşınmaları ve boşalmaları, taş ve tuğla malzemede kayıplar, nem ve rutubet kaynaklı renk değişimleri, cephenin tamamında görülen hasarlar iken bunlara ek olarak ve niteliksiz (çimento esaslı) malzemeler ile derz ve sıva onarımları dikkati çekmektedir.

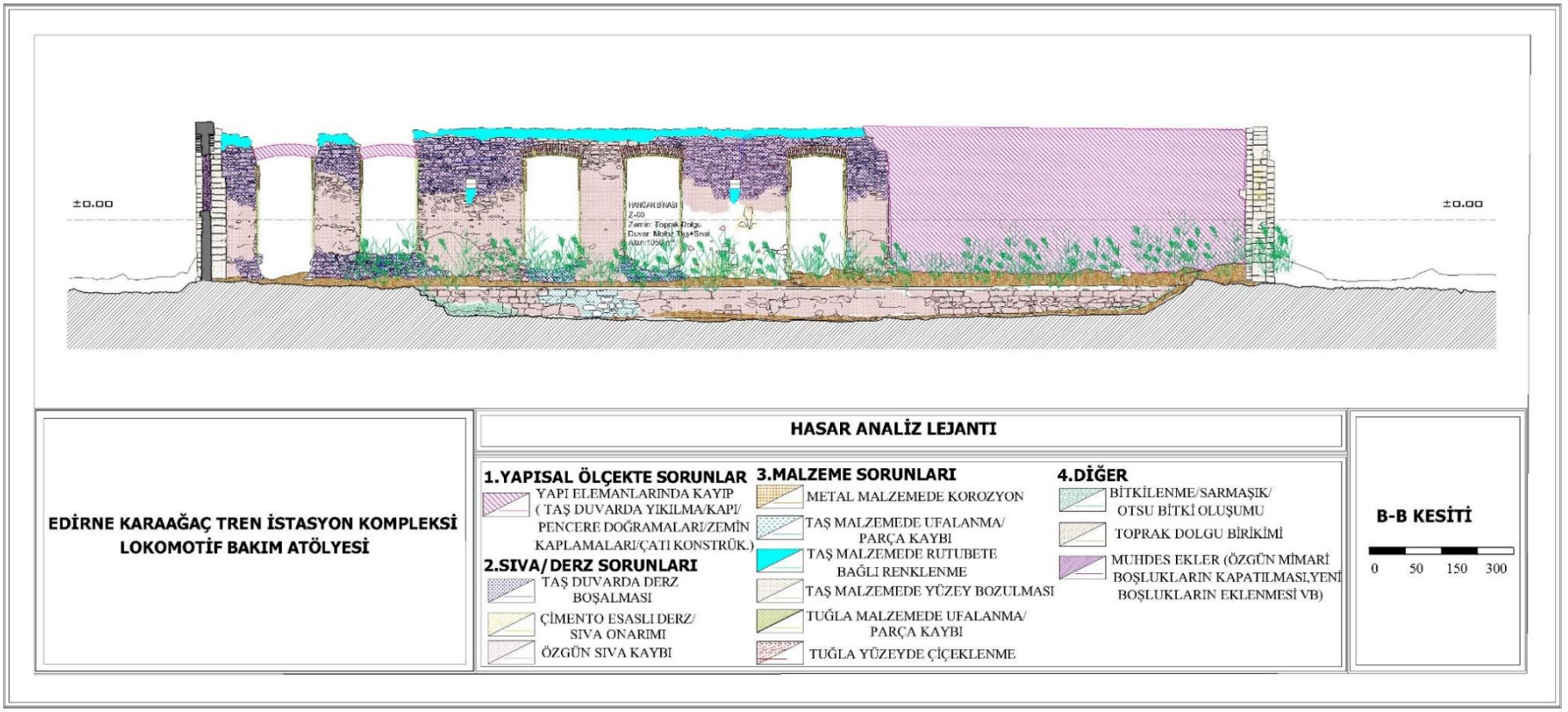
Yapıda belirlenen bozulmalar Şekil 4.52 ile Şekil 4.60 arasındaki görsellerde ayrıntılı olarak belirtilmiştir.



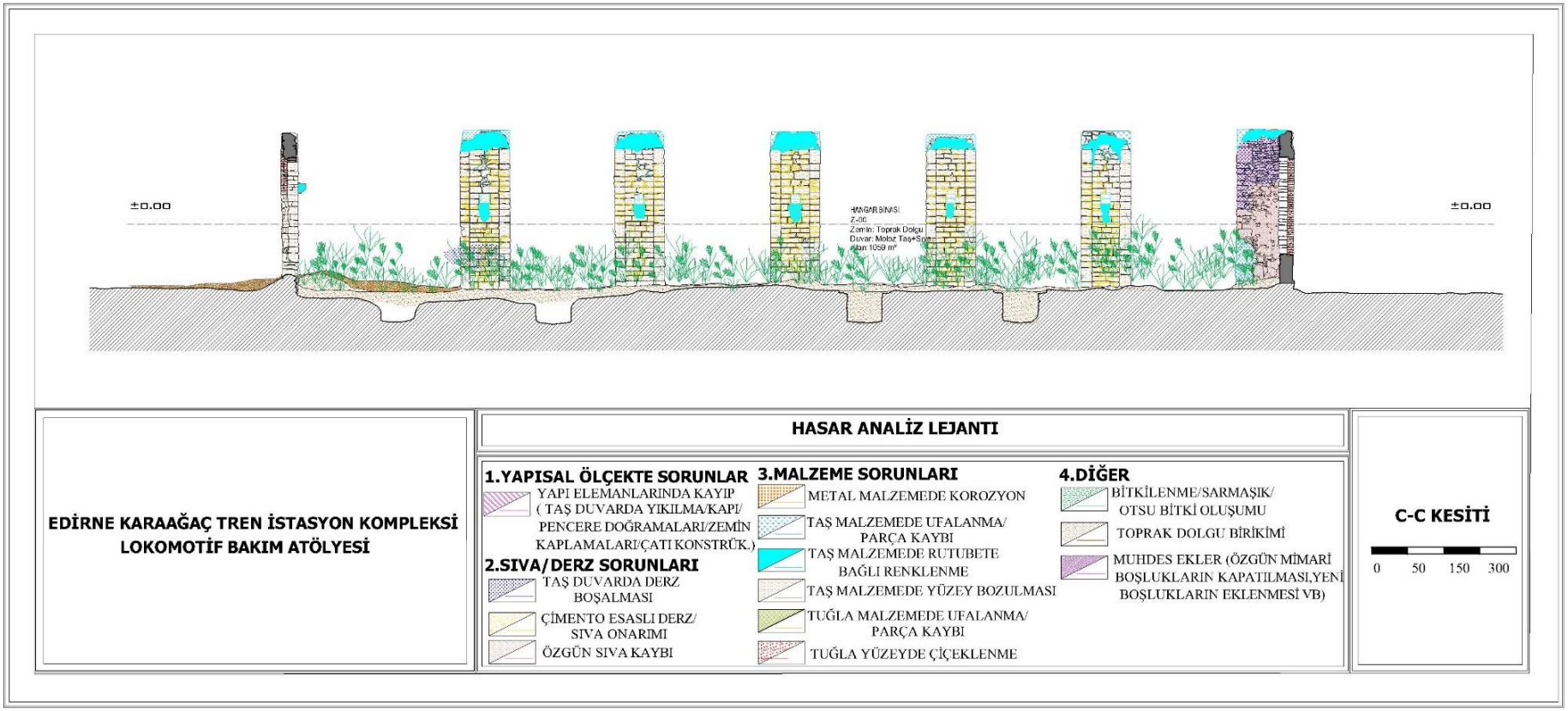
Şekil 4.52: +1.00 Kot planı hasar analizi.



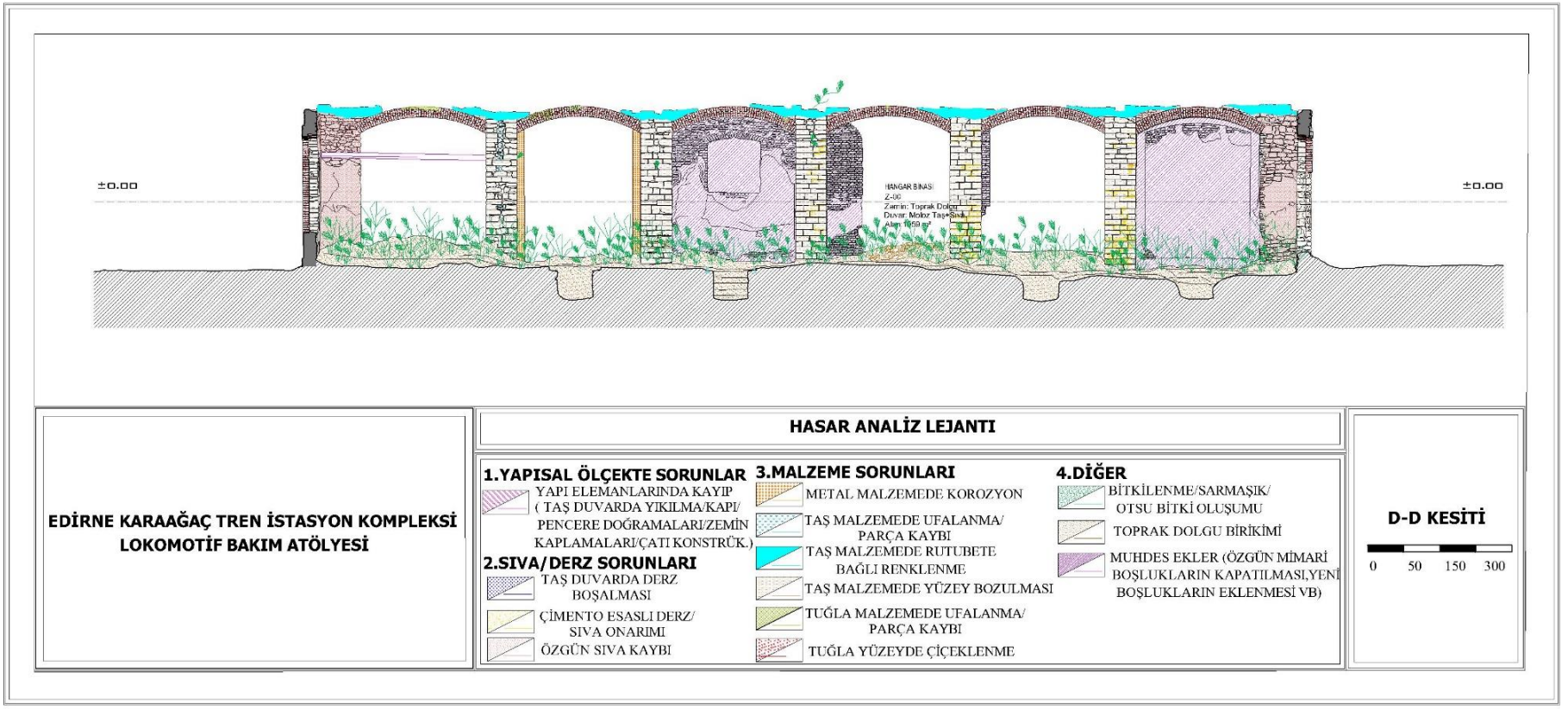
Şekil 4.53: A-A Kesiti hasar analizi.



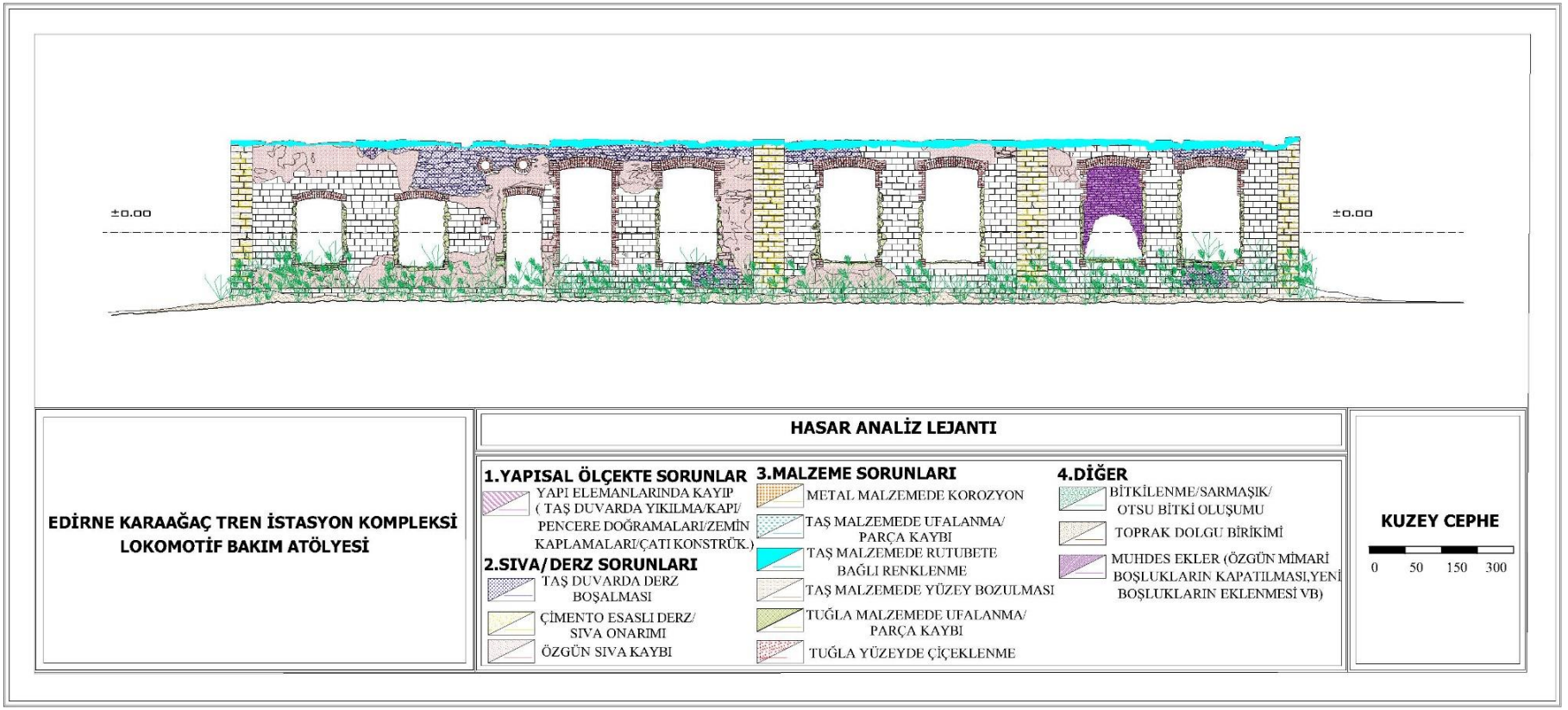
Şekil 4.54: B-B Kesiti hasar analizi.



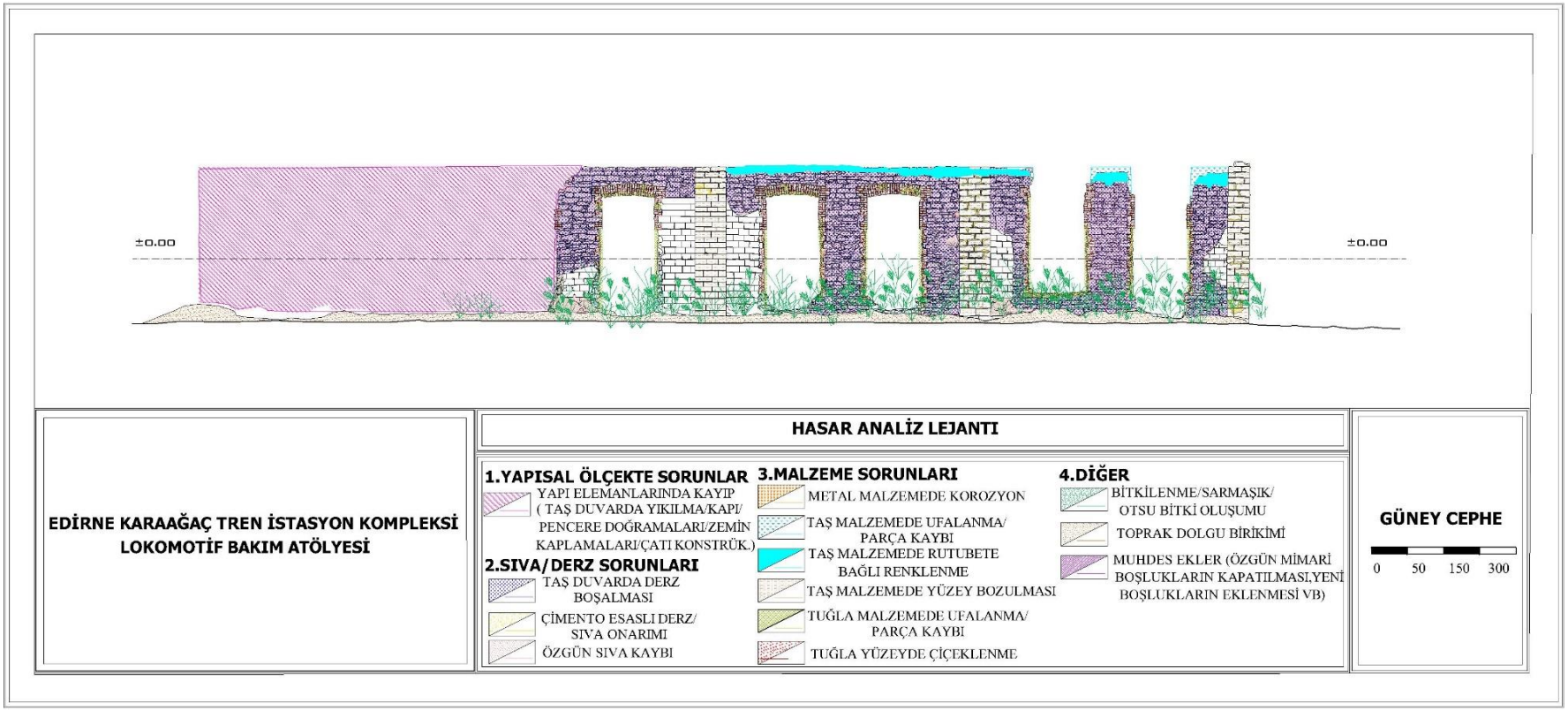
Şekil 4.55: C-C Kesiti hasar analizi.



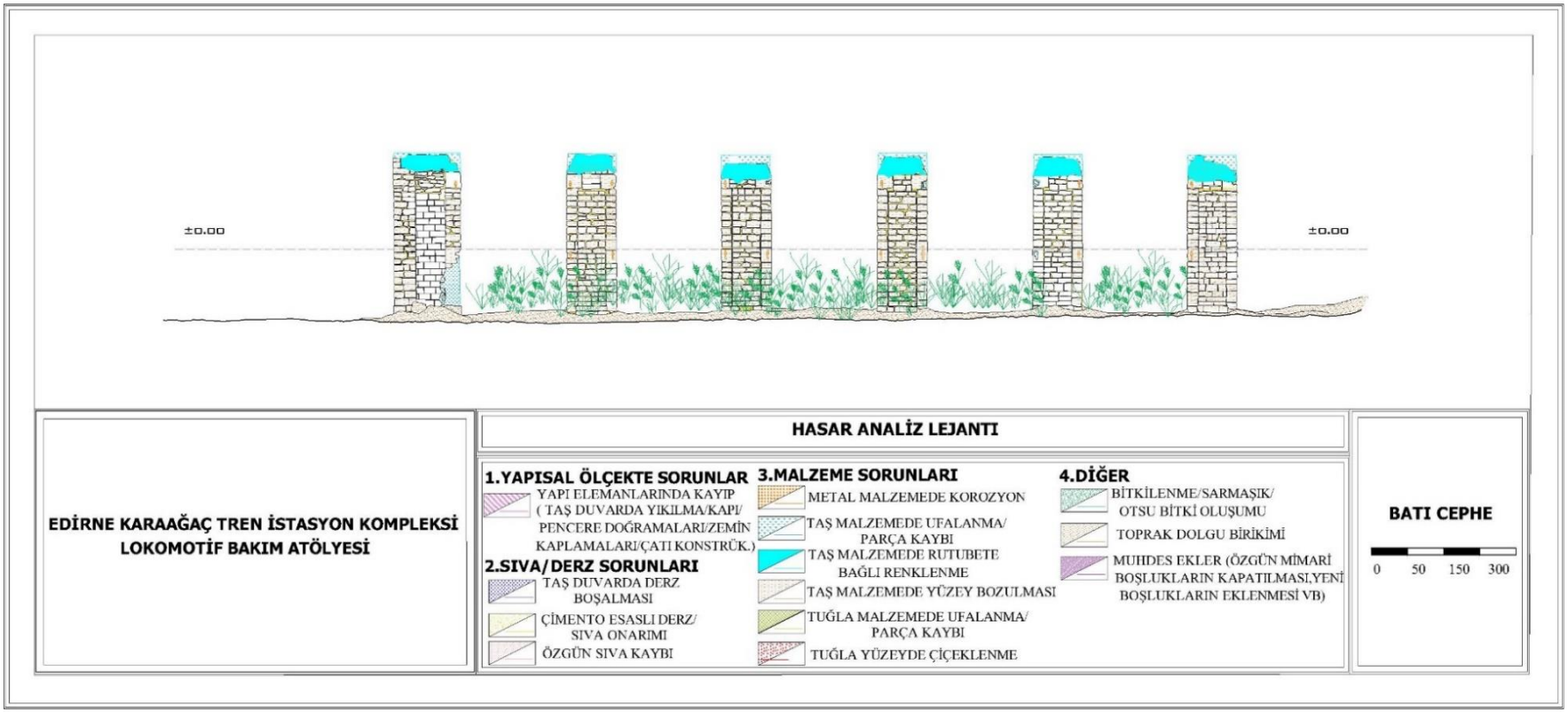
Şekil 4.56: D-D Kesiti hasar analizi.



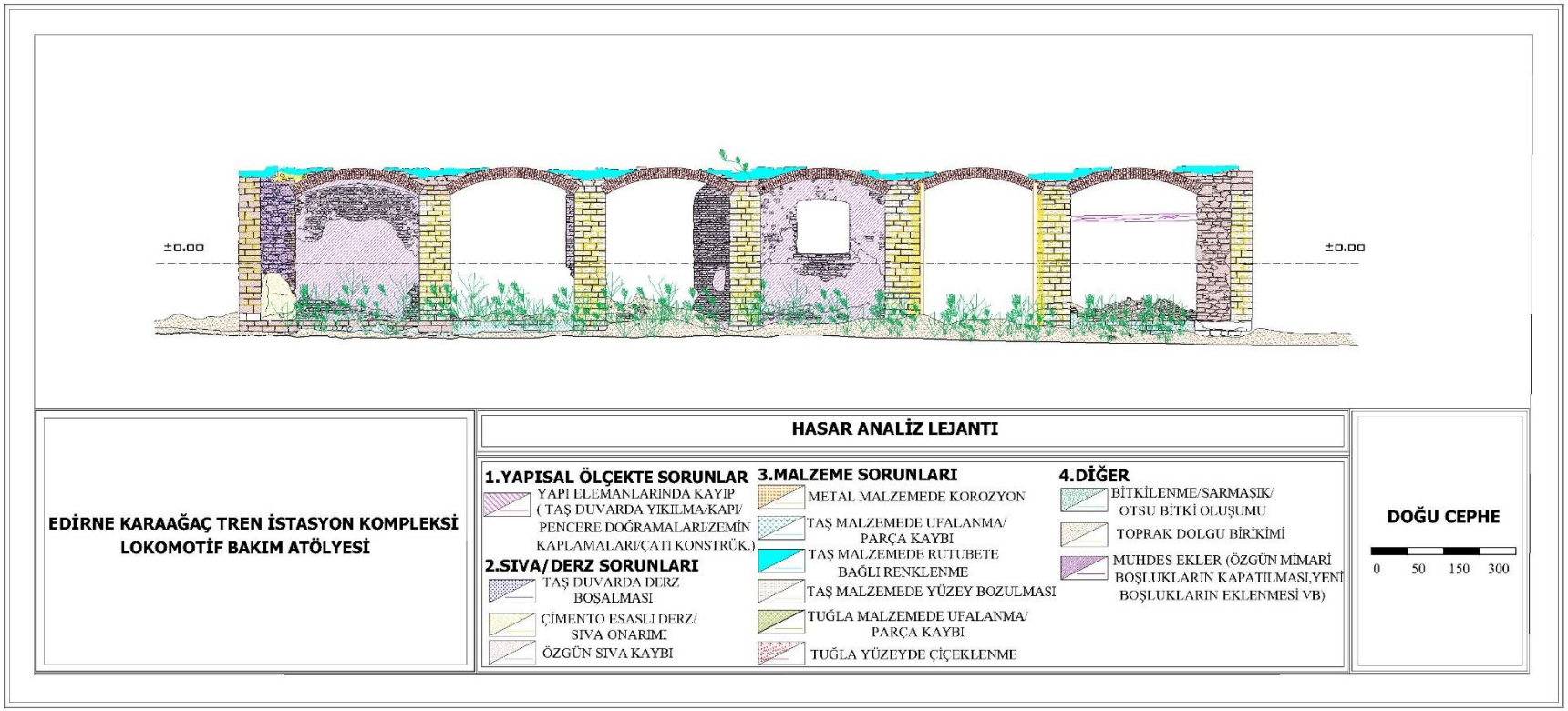
Şekil 4.57: Kuzey Cephe hasar analizi.



Şekil 4.58: Güney Cephe hasar analizi.



Şekil 4.59: Batı Cephe hasar analizi.



Şekil 4.69: Doğu Cephe hasar analizi.

5. LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ RESTİTÜSYON ÖNERİSİ

1977 yılına kadar TCDD kullanımında ve özgün işlevine devam eden kompleks hakkında sınırlı belge ve kaynaklara ulaşılmıştır. 1930-1977 yılları arasında kullanımda olan ancak bu tarihten itibaren kullanım dışı kalan Rumeli Demiryolu Hattı ve bu hat üzerindeki Karaağaç İstasyon Kompleksi farklı kurumlar tarafından kullanılmaya devam edilmiştir. Ancak belgelerin kaydedilmemesi ve bu alandaki bilincin eksikliği kompleksin geçirdiği süreçlerin de tespitini zorlaştırmıştır. Literatür ve arşiv araştırmaları sonucunda tarihi bilinmemekle beraber komplekse ait eski bir vaziyet planı, 1954, 1960, 1970, 1976, 1986 ve 1997 yıllarına ait hava fotoğrafları ve 1985 yılına ait bir plan, bu süreçlerin tespitinde ana kaynak olmuştur. Yapının günümüze ulaşamamış kısımları için ise TCDD Arşivi, Trakya Üniversitesi Yapı İşleri, ilgili kurum ve kuruluşlara ait belgeler ile yakın dönemde yapılan örnekler karşılaştırılarak, Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile yakın dönemlerde yapılmış ve Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde bulunan lokomotif bakım ve onarım atölyeleri Kırklareli, Yedikule ve İzmit Lokomotif Atölyeleri / Depolarıdır. Restitüsyon önerisi aşamasında yapının bugün olmayan kısımları, yakın dönem örnekleri ile karşılaştırmalı çalışmalar yapılarak desteklenmiştir.

Zaman içerisinde komplekste ve kompleks yapılarında meydana gelen değişimler, ulaşılan belge ve kaynaklarla desteklenerek irdelenmiştir. Bu değişimler, özgün halinde var olan ancak günümüze ulaşamamış öğeler, özgün olmayan ve sonradan eklenen öğeler ve özgünde var olan ancak değiştirilmiş öğeler olarak üç grupta detaylı olarak aktarılmıştır.

Özgün halinde var olan ancak günümüzde olmayan öğeler;

- Yapının çatısı tamamen yıkılmış ve günümüze ulaşamamıştır. Şekil 5.1'deki görselde yapının çatısına ait bir mimari elemanının günümüze ulaşamadığı görülmektedir.
- Yapının kuzeydoğusunda, mevcut izlerden anlaşılan teknik birimler günümüze ulaşamamıştır. Şekil 5.2'de bu birimlere ait duvar izleri görülmektedir.



Şekil 5.1: Yapının tamamen yıkılmış olan çatısı, 2021.



Şekil 5.2: Teknik birimlere ait duvar izleri, 2021.



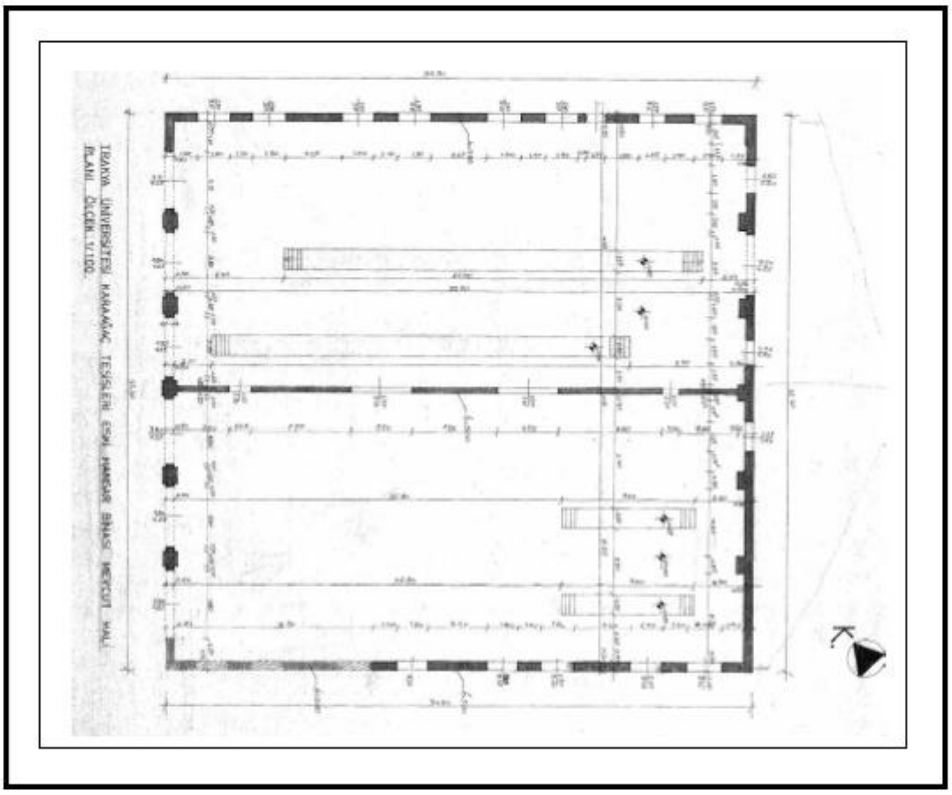
Şekil 5.3: Batı cephesinin yıkılan tuğla kemerleri, 2021.

- Batı duvarının tüm kapı açıklıklarına ait tuğla kemerler yıkılmıştır. Şekil 5.3'teki görselde yıkılan kapı kemerleri görülmektedir.

- Tamir çukurlarına ait basamaklar günümüzde mevcut değildir.
- Yapıda yer alan tüm metal aksam, tüm pencere ve kapı doğramaları, yağmur olukları, zemin kaplaması gibi mimari öğeler günümüzde mevcut değildir.

Özgün yapıda olmayan, sonradan eklenen öğeler;

- Şekil 5.4'deki görselde 1985 yılına ait plan yer almaktadır [TÜYİDBA]. Bu planda doğu-batı aksında konumlanarak iki hacime ayıran tuğla duvarın, yapıya sonradan eklendiği düşünülmektedir.



Şekil 5.4: Yapının 1985 yılına ait Rölöve planı.

- Yapının doğu cephesindeki açıklıklar tuğla duvarlarla sonradan kapatılmış ve bu duvarlara özgün olmayan pencere açıklıkları açılmıştır. Şekil 5.5'deki görselde cephe kurgusunda yapılan değişiklikler görülmektedir.



Şekil 5.5: Doğu Cephe kurgusundaki değişim.

- Yapının kuzey cephesindeki özgün kapı açıklığı, tuğla ile örülerek sonradan kapatılmıştır. Şekil 5.6'daki görselde fotoğrafta kapatılan özgün pencere açıklığı görülmektedir.



Şekil 5.6: Kuzey duvarındaki kapatılan özgün pencere açıklığı.

- Yapının hasar almış bölümlerine, özgün olmayan sıva ve harç ile onarımlar yapılmıştır.

Özgün yapıda var olan değiştirilmiş öğeler;

- Yapının doğu cephesindeki basık kemerler tuğla malzeme ve çimento esaslı harç ile yeniden yapılmıştır.

Restitüsyon önerisinin hazırlanmasında yapıdan gelen mevcut izler, fotoğraf ve çizimler içeren literatür ve arşiv araştırmalarının birincil kaynak olarak kullanılmasının yanı sıra, bu belgelerin yetersiz olduğu durumlarda Karaağaç Lokomotif Bakım

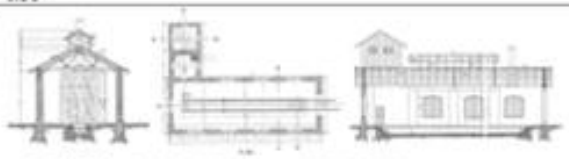
Atölyesi ile yakın dönemlerde yapılmış lokomotif bakım atölyelerinden elde edilen verilerden yararlanılmıştır. Bu yapıların mimari özelliklerine ve yapılan çalışmalara 5.1 başlığı altında yer verilmiştir.

5.1. Benzer / Yakın Dönem Yapıları

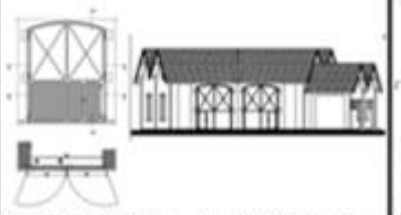
Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde yakın dönemlerde yapılmış olan Kırklareli, Çerkezköy, Yeşilköy ve Yedikule Lokomotif Bakım atölyeleri ve Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi yakın tarihlerde inşa edilmiş Anadolu Demiryolu hatları üzerindeki İzmit, Balıkesir ve Kütahya Lokomotif Bakım Atölyeleri / Depoları detaylı olarak irdelenmiş ve analoji çalışmaları oluşturulmuştur. Analoji çalışmaları, mevcut izlerden ve literatür üzerinden bilgiye ulaşılamamış olması nedeniyle, plan tipolojisi, kullanılan çatı tipi ve malzemenin türü, çatının fenerli veya fenersiz olması, kapı ve pencere doğramalarının malzeme ve tipolojileri olarak ele alınmıştır. Yapının mevcutta olmayan ve bilgisine ulaşılamayan bölümler için analoji çalışmalarından elde edilen veriler yol gösterici olmuştur.

Tablo 5.1'deki analoji çalışmasında Anadolu ve Rumeli Demiryolu Hattı üzerindeki lokomotif atölyelerine ait örnekler yer almaktadır. Hat üzerindeki lokomotif atölyelerine / depolarına ait plan geometrisi için dikdörtgen ve dairesel formlu olarak analoji çalışması oluşturulmuştur. Her iki plan geometrisine ait örnekler olsa da dairesel formun, lokomotiflerin yapı içerisine alınmasındaki mimari gereklilik nedeniyle yapılmış olduğu düşünülmektedir.

Tablo 5.1: Plan geometrisini gösteren Analoji Çalışması.

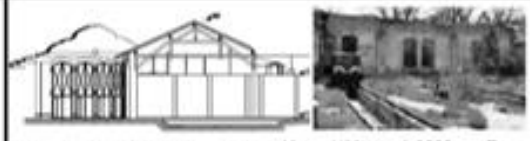
Tarih	Yapı Adı	Plan Tipi		Hat
-	Yeşilköy Lokomotif Deposu	Dikdörtgen	 1. TCDD-IBA 2. TCDD-IBA	Rumeli
1888-1890	Yedikule Lokomotif Deposu	Dikdörtgen	 3. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63) 4. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63)	Rumeli
1888-1910	İzmit Lokomotif Deposu	Dikdörtgen	 5-6. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi.	Anadolu
1911-13	Balıkesir Lokomotif Deposu	Dikdörtgen	 7. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.56 8. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	Anadolu
1894-95	Kütahya Lokomotif Deposu	Dikdörtgen	 9. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	Anadolu
-	Çerkezköy Lokomotif Deposu	Dairesel	 10. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.158) 11. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.166)	Rumeli
1910-12	Kırklareli Lokomotif Deposu	Dairesel	 12. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.158) 13. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.163)	Rumeli

Tablo 5.2: Kapı ve pencere doğramaları için Analoji Çalışması.

Tarih	Yapı Adı	Kapı Detayı	Pencere Detayı	Hat
-	Yeşilköy Lokomotif Deposu		 1. TCDD-IBA	Rumeli
1888-1890	Yedikule Lokomotif Deposu	 2. 1 nolu Tamir Vagonu Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63)	 3. 1 nolu Tamir Vagonu Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63)	Rumeli
1888-1910	İzmit Lokomotif Deposu	 4. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi.	 5. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi.	Anadolu
1911-13	Balıkesir Lokomotif Deposu	 6. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu s.53)		Anadolu
1894-95	Kütahya Lokomotif Deposu	 7. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	 8. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	Anadolu
-	Çerkezköy Lokomotif Deposu	 9. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.162 10. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.166	 11. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.161 12. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.166	Rumeli
1910-12	Kırklareli Lokomotif Deposu	 10. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.209 11. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.204	 10. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.208 11. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.206)	Rumeli

Tablo 5.2'de seçilen örneklere ait kapı ve pencere tipolojileri bulunmaktadır. Yapılara ait doğramalarda kullanılan malzeme hakkında kesin bir bilgiye ulaşılamamış ancak fotoğraflardan ve yapıldığı dönemlerdeki benzer yapılardan demir doğramaların kullanıldığı düşünülmektedir. Kapı doğramalarının genel olarak benzer tipolojide oldukları görülmektedir. Kapılar iki kanatlı, dışa açılan ve kemer formuna sahiptir. Yedikule Lokomotif Bakım Atölyesinde kullanılan kapılarda kemer formu kullanılmamıştır. İzmit ve Yedikule Lokomotif Bakım Atölyelerinde kullanılan kapıların üst bölümü pencere formunda bölümlendirilmiştir. Pencere doğramalarının ise kare formda çok bölmeli ve sabit pencerelerden oluştuğu dikkati çekmektedir. Seçilen depolara ait pencerelerin üst bölümlerinde, kapılardaki gibi kemer formu kullanılmıştır. Seçilen örneklerde kapı ve pencerelerde kullanılan tipolojilerin oldukça benzer olduğu dikkati çekmektedir.

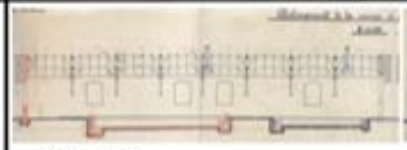
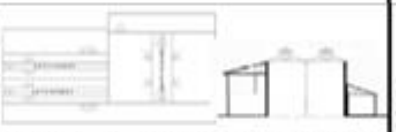
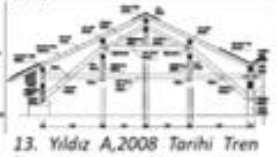
Tablo 5.3: Çatı tipi ve kullanılan malzemeyi gösteren Analoji Çalışması.

Tarih	Yapı Adı	Kullanılan Çatı Tipi	Kullanılan Malzeme		Hat
—	Yeşilköy Lokomotif Deposu	Göğüslemeli Beşik çatı	Ahşap	 1. TCDD-IBA 2. TCDD-IBA	Rumeli
1888-1890	Yedikule Lokomotif Deposu	Göğüslemeli Beşik Çatı	Ahşap	 3. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63) 4. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63)	Rumeli
1888-1910	İzmit Lokomotif Deposu	Göğüslemeli Beşik Çatı	Ahşap	 5-6. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi.	Rumeli
1911-13	Balıkesir Lokomotif Deposu	Üçgen Ahşap Makas	Ahşap	 7. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.56 8. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.56	Anadolu
1894-95	Kütahya Lokomotif Deposu	Üçgen Ahşap Makas	Ahşap	 9. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	Anadolu
—	Çerkezköy Lokomotif Deposu	Göğüslemeli Beşik Çatı	Ahşap	 10. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.158) 11. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.166)	Rumeli
1910-12	Kırklareli Lokomotif Deposu	Göğüslemeli Beşik Çatı	Ahşap	 12. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.158) 13. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.163)	Rumeli

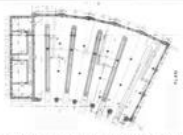
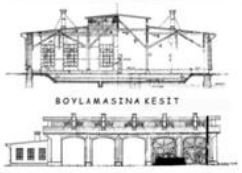
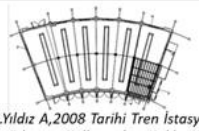
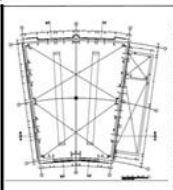
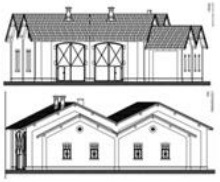
Tablo 5.3'te seçilen örneklere ait çatı tipini ve kullanılan malzemeyi gösteren analoji çalışması bulunmaktadır. Çatılarda kullanılan strüktür üçgen makas ve gögüslemeli beşik çatı olarak iki grupta incelenmiştir. Çatılarda her iki sisteme de ait örnekler mevcuttur. Ancak Rumeli hattı üzerinde olan örneklerde gögüslemeli beşik çatı örnekleri dikkati çekmektedir. Bu çatı sisteminde çatı konstrüksiyona ait taşıyıcılar genellikle beden duvarlarında yer alan guse veya konsollara oturtulmuş ve çatı bu şekilde taşıtılmıştır. Çatıların kaplama malzemesi ile ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Seçilen atölyelere ait fotoğraf ve çizimlerinden çatı konstrüksiyonunda ahşap malzemenin kullanıldığı görülmektedir.

Tablo 5.4'teki analoji çalışmasında çatılar fenerli ve fenersiz olarak incelenmiştir. Anadolu Demiryolu Hatları üzerinde olan Kütahya ve Balıkesir Lokomotif Atölyelerinin benzer özelliklerde ve fenerli çatıya sahip olduğu görülmektedir. Rumeli Demiryolu Hattı üzerindeki Atölyelerden İzmit Lokomotif Atölyesi'nin fenerli olduğu, Yedikule, Kırklareli, Çerkezköy ve Yeşilköy Atölyelerinin ise fenersiz olarak inşa edildiği görülmektedir. Bu analoji çalışmasından elde edilen verilerde Rumeli Hattı üzerindeki yapılara ait çatıların genel olarak fenersiz olarak inşa edildiği görülmektedir.

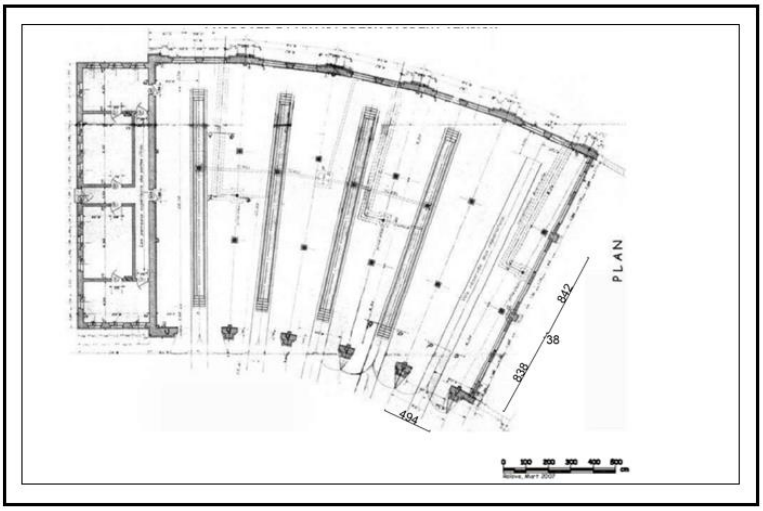
Tablo 5.4: Çatı fenerini gösteren Analoji Çalışması.

Tarih	Yapı Adı	Kullanılan Çatı Tipi		Hat
-	Yeşilköy Lokomotif Deposu	Fenersiz	 1. TCDD-IBA  2. TCDD-IBA	Rumeli
1888-1890	Yedikule Lokomotif Deposu	Fenersiz	 3. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63)  4. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.63)	Rumeli
1888-1910	İzmit Lokomotif Deposu	Fenerli	 	Rumeli
1911-13	Balıkesir Lokomotif Deposu	Fenerli	 7. Yıldız A,2008,Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.56  8. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	Anadolu
1894-95	Kütahya Lokomotif Deposu	Fenerli	 9. TCDD Genel Müdürlüğü İnşaat Dairesi Arşivi	Anadolu
-	Çerkezköy Lokomotif Deposu	Fenersiz	 10. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.158)  11. Yıldız A,2008, Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.166)	Rumeli
1910-12	Kırklareli Lokomotif Deposu	Fenersiz	 12. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.158)  13. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.163)	Rumeli

Tablo 5.5 : Taşıyıcı sistemi gösteren Analoji Çalışması.

Tarih	Yapı Adı		Taşıyıcı Sistem Kurgusu	T. Sistem Ebatları	Cepheler ve Kesitler	Hat
	---	Dairesel	 4. TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi	Uzun Açıklık 840 cm Kısa Açıklık 830 cm Taşıyıcı ebatları 38 x 38 cm	 5.-6. TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi	Rumeli
1888-1910	Çerkezköy Lokomotif Deposu	Dairesel	 6.Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.156	Uzun Açıklık 1045 cm Kısa Açıklık 1013 cm Taşıyıcı ebatları 37 x 37 cm	 7-8.Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.156	Rumeli
1910-12	Kırklareli Lokomotif Deposu	Dairesel	 9. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu s.1569	Uzun açıklık 1013 cm Kısa açıklık 995 cm Taşıyıcı ebatları 35 x 35 cm	 10-11. Yıldız A,2008 Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları;Kırklareli Tren istasyonu'nun Rehabilitasyonu s.193-194	Rumeli
1888-1910	İzmit Lokomotif Deposu	Dikdörtgen	 12. TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi	Uzun Açıklık 1020 cm Kısa Açıklık --- Taşıyıcı ebatları 35 x 35 cm	 13. TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi	Rumeli

Tablo 5.5'te seçilen örneklere ait taşıyıcı sistem analojisi bulunmaktadır. Analoji çalışmasında uzun ve kısa açıklıklara ait ölçüler ile birlikte taşıyıcı ebatlarına yer verilmiştir. İncelenen ilk örnekteki taşıyıcı sisteme ait uzun açıklık 840 cm, kısa açıklık ise 830 cm civarındadır. Taşıyıcılar yaklaşık 38 x 38 cm olarak ölçülmüştür.



Şekil 5.7: Çerkezköy Lokomotif Deposu çatı sistemi.

Şekil 5.7'deki görselde Çerkezköy Lokomotif Atölyesine ait ölçülerin yer aldığı plan bulunmaktadır [Yıldız, 2008]. Yapıya ait çatı sisteminin uzun açıklığı 1045 cm ve kısa açıklığı 1013 cm'dir. Taşıyıcı ebatları yaklaşık olarak 37 x 37 cm'dir. Kırklareli Lokomotif Atölyesinin taşıyıcı sisteminin uzun açıklığı 1013 cm kısa açıklığı 995 cm'dir. Ahşap dikmeler ise yaklaşık 35 x 35 cm'dir. İzmit Lokomotif Deposuna ait çatı sisteminin geçildiği aralık ise 1020 cm, kısa açıklığı ise 995 cm'dir. Taşıyıcı ebatları ise 35x35 cm'dir. Bu analoji çalışması sonucu yapılarda kullanılan taşıyıcı sistem verilerin birbirlerine benzer boyutlarda olduğu sonucundan hareketle yapıya ait çatı sistemi bu veriler ışığında elde edilmiştir.

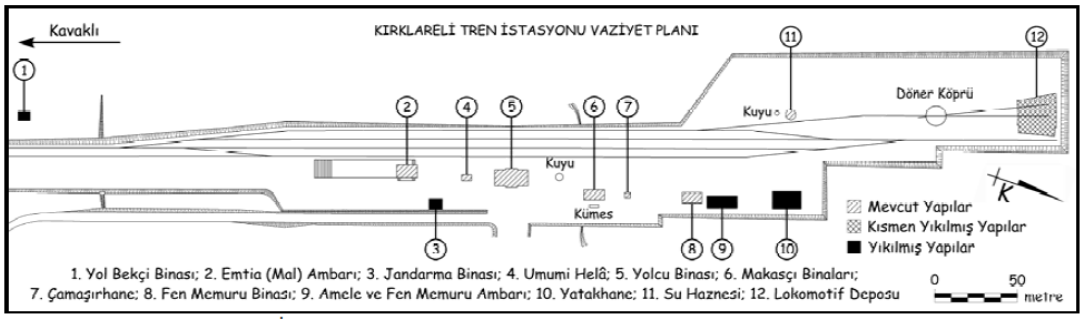
Yapının mevcutta olmayan ve bilgisine ulaşılamayan bölümleri için analoji verilerinden faydanılmıştır. Ancak Rumeli Hattı üzerinde olması sebebiyle özellikle Kırklareli ve Yedikule Lokomotif Bakım Atölyeleri ile her ne kadar Anadolu Hattında olsa da yakın tarihlerde yapılmış olması nedeniyle İzmit Lokomotif Bakım Atölyesi Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile yapılan analoji bağlamında çeşitli benzerlikler göstermesi nedeniyle detaylı olarak incelenmiş ve karşılaştırmalı çalışmalarından yararlanılmıştır. Bu yapılara ait ayrıntılı bilgilere bölüm alt başlıklarında yer verilmiştir.

5.1.1. Kırklareli Lokomotif Deposu

Kırklareli güzergahı İstanbul ile Avrupa arasında ulaşımda önemli bir yere sahip olan Rumeli Demiryolu hattına 1873 yılından sonra tali bir güzergah olarak eklenmiştir. 1910-12 Balkan Harbi sırasında stratejik bir öneme sahip olması sebebiyle Kırklareli'ne kadar uzatılan hat, Büyük Mandıra-Kırklareli Hattı Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından inşa edilerek kullanıma açılmıştır [Dursunkaya, 1948]. Kırıklareli Tren İstasyonu il merkezinde, adını aldığı İstasyon Mahallesi'nde yer almaktadır. Şehir merkezinde yer alan kompleks, 20/04/1990 tarihinde ve 646 sayılı karar ile tescillenerek, Kırklareli il merkezi ve ilçelerindeki korunması gerekli taşınmaz kültür varlıkları listesine alınmıştır [KMMA].

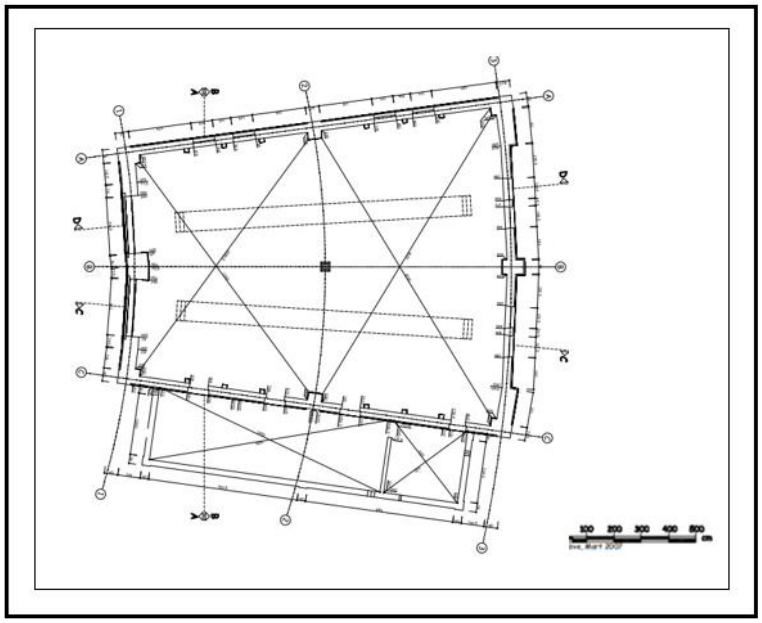
Yapı, rayları karşılayan bir konumda yerleşkenin uç kısmında inşa edilmiştir. Şekil 5.8'de yer alan vaziyet planında yerleşkenin 2007 yılındaki durumu ve deponun yerleşimi görülmektedir [EGM]. Emtia ambarı, hela, fen memuru ambarı, bekçi binası, çamaşırhane gibi toplamda 17 adet yapıyı bünyesinde barındıran komplekste dört

adet yapı yıkılmış durumdadır. Yapı, komplekste diğer yapılardan uzak bir konumda ve kompleksin uç noktasında konumlanmıştır. Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile benzer özellikler göstermektedir.

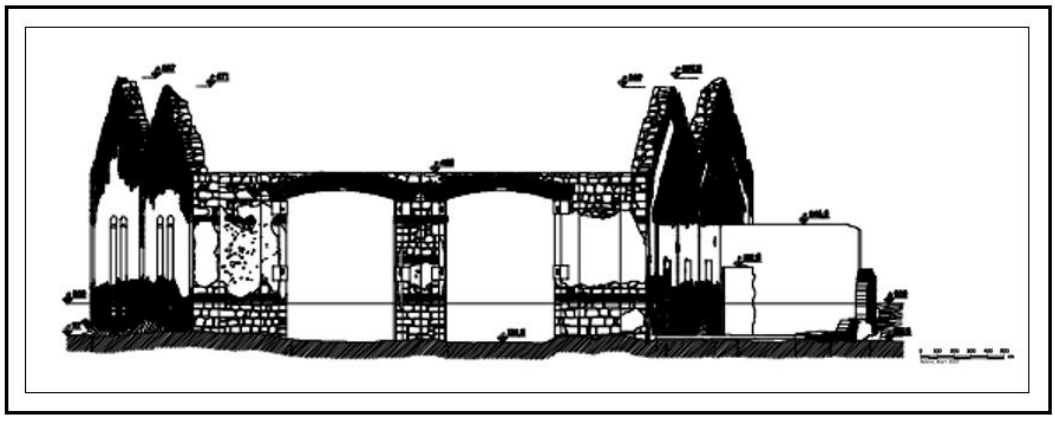


Şekil 5.8: Kırklareli Tren İstasyonu Vaziyet planı, 2007.

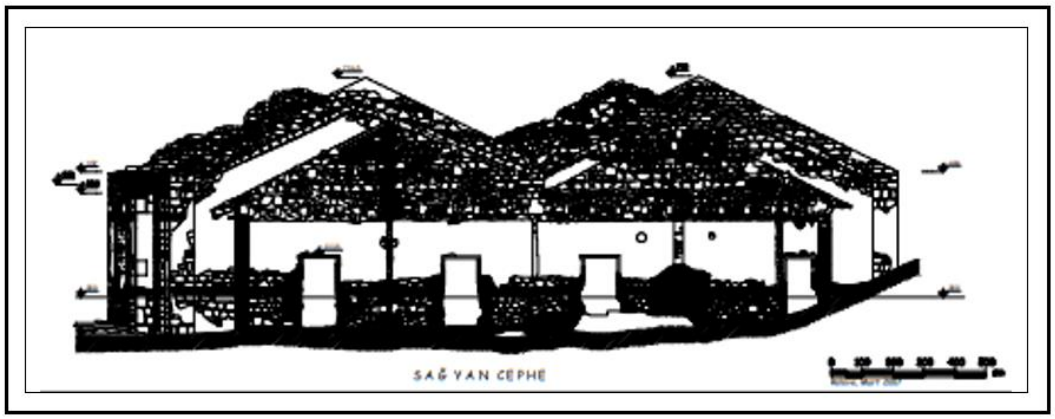
Dairesel bir plan kurgusuna sahip olan yapı 21.85 x 20.30 m ebatlarındadır. Aynı anda iki lokomotif tamirinin yapılmasına uygun şekilde inşa edilmiştir. Yapının doğu cephe duvarına bitişik olarak teknik ofisler, işçiler için odalar, torna atölyesi ve tuvalet mekanları bulunmaktadır. Şekil 5.9'de yapının rölövesinde bu teknik mekanlar yer almaktadır [Yıldız, 2008]. Taş malzemeden ve yığma sistemle inşa edilen yapının, kapı ve pencere açıklıkları basık kemer formundadır. Pencere açıklıklarında 1-1,5 tuğla genişliğinde tuğla ile örülmüş söveler ve bir tuğlanın kılıcına yerleştirilmesi ile oluşturulmuş denizlikler yer almaktadır. Beden duvarlarının iç ve dış yüzeyleri kireç harçlı sıva ile sıvalı olan yapı, atmosferik etkilere maruz kaldığı için hasar almıştır. Şekil 5.10'daki görselde güney cephesine ait çizim ve Şekil 5.11'deki görselde doğu cephesine ait çizim yer almaktadır [Yıldız, 2008].



Şekil 5.9: Kırklareli Lokomotif Deposu planı.



Şekil 5.10: Güney Cepheye ait çizim.



Şekil 5.11: Doğu cepheye ait çizim.



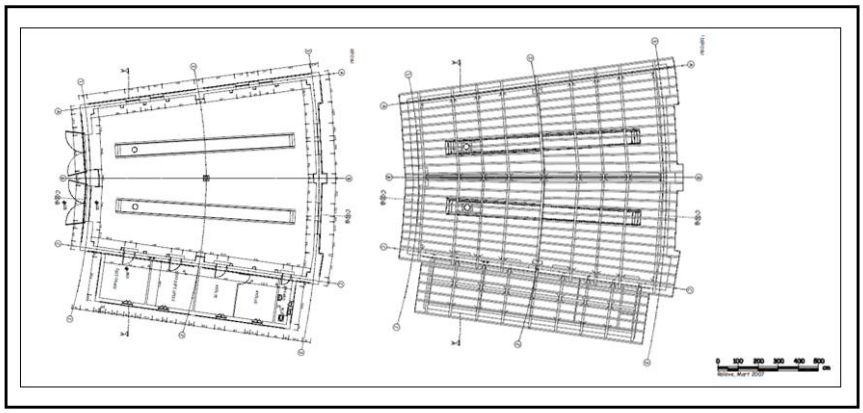
Şekil 5.12: Kırklareli Lokomotif Deposu Güney beden duvarı, 2007.

Yapının çatısı tamamen yıkılmıştır. Yapının beden duvarlarının iç yüzeylerinde bulunan taş guselere ahşap çatı kirişlerinin oturduğu düşünülmektedir. Yapının taşıyıcı sisteminde uzun açıklık 1013 cm, kısa açıklık ise 995 cm'dir. Şekil 5.12'de güney beden duvarına ait bir görsel yer almaktadır [Yıldız, 2008]. Şekil 5.13'de ise yapının batı beden duvarına ait bir görsele yer verilmiştir [Yıldız, 2008].

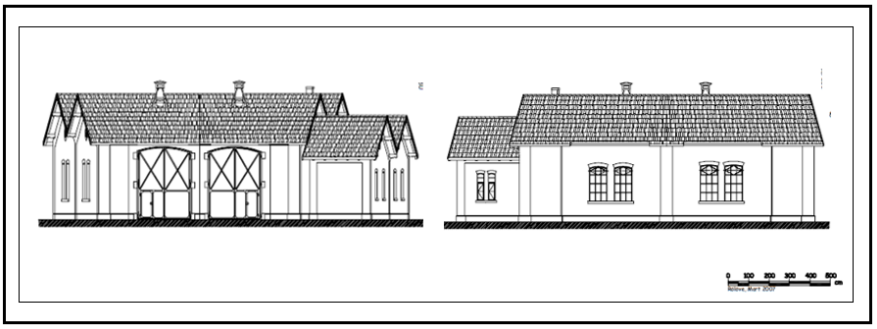


Şekil 5.13: Kırklareli Lokomotif Deposu Batı beden duvarı, 2007.

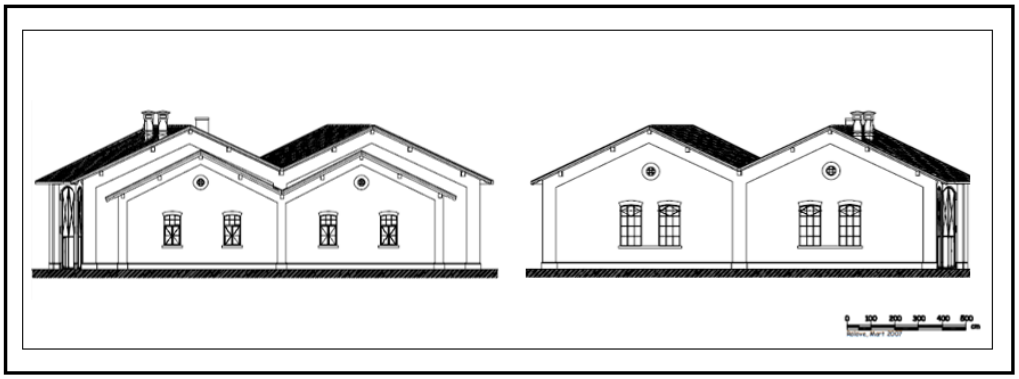
Şekil 5.14'deki görselde yapının öneri restitüsyon önerisine ait zemin kat ve çatı planları yer almaktadır. Şekil 5.15'de görselde öneri restitüsyon kuzey ve güney cephe çizimleri ve Şekil 5.16'daki görselde öneri restitüsyon doğu ve batı cephe çizimleri yer almaktadır [Yıldız, 2008].



Şekil 5.14: Kırklareli Lokomotif Deposu Öneri Restitüsyon Zemin kat ve Çatı planları.



Şekil 5.15: Kırklareli Lokomotif Deposu Öneri Restitüsyon Güney ve Kuzey Cephelerine ait çizimler.



Şekil 5.16: Kırklareli Lokomotif Deposu Öneri Restitüsyon Doğu ve Batı cephelerine ait çizimler.

Yapı, Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde yer alan tren istasyon duraklarından biridir. Karaağaç Tren İstasyonu'na benzer bir şekilde kompleksin sonunda yer almaktadır. 25 x 22 m ebatlarında ve dairesel bir plana sahip olan yapı, Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesine göre daha küçük ebatlardadır. Plan kurgusu incelendiğinde, Rumeli Hattındaki diğer yapılarda da görülen bir kurgu hakimdir.

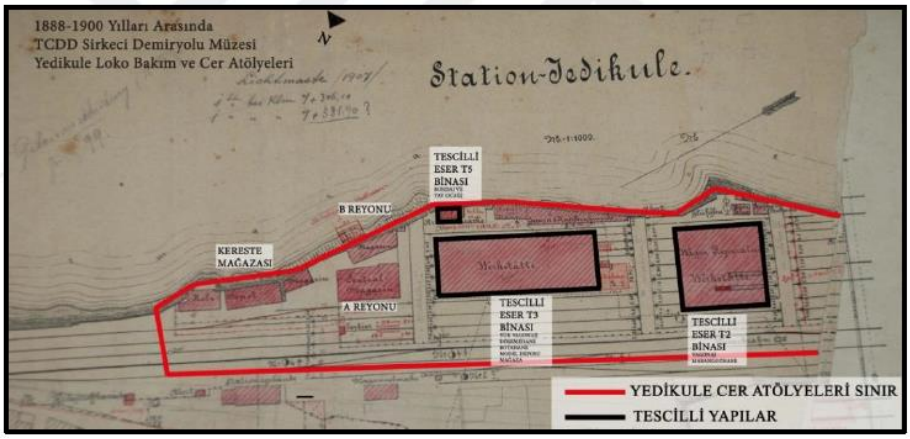
Lokomotiflerin giriş cephesi kapı açıklıklarından oluşmaktadır ancak giriş cephesinin tam karşısındaki cephe olan kuzey cephede Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesinden farklı olarak tek kapı açıklığı bulunmaktadır. Yapının bir cephe duvarında personel için teknik birimler yer almaktadır. Yapının çatısı, giriş cephesine dik olarak konumlanan iki adet beşik çatı şeklindedir. Çatıya ait taşıyıcı sistem özellikleriyle de Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile benzerdir.

5.1.2. Yedikule Lokomotif Deposu

İstanbul ili, Fatih ilçesi Yedikule semti, 2384 ada 7 parselde yer alan kompleksin güneybatısında Yedikule Gazhanesi, güneydoğusunda Bizans surları ve Kennedy Caddesi, kuzeydoğusunda Ermeni Kilisesi ve kuzeybatısında Yedikule Zindanları yer almaktadır. Toplamda 59 yapıdan oluşan kompleks içerisinde kantar, hela, elektrik santrali, makine dairesi, tamirhane, benzin ve yağ deposu, marangozhane, vagonaj, itfaiye gibi birçok yapı yer almaktadır. Kompleks yapılarının kesin yapım tarihleri bilgisine ulaşılamamakla birlikte 1888-1900 tarihli vaziyet planında bakım atölyelerinin mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

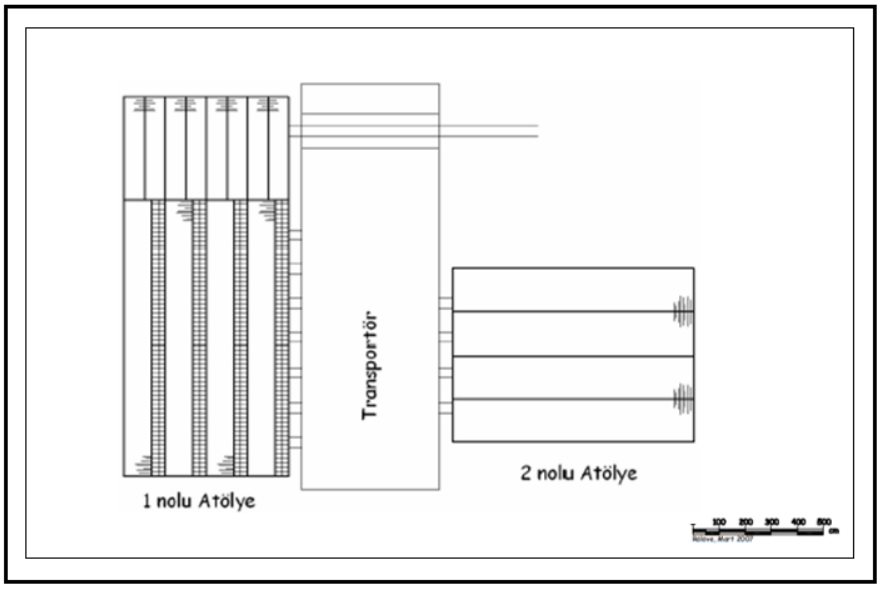
19. yüzyılda sonlarında İstanbul'un Anadolu ve Rumeli yakasının deniz engeli nedeniyle birbirinden bağımsız hizmet vermeyi sağlayacak iki adet hattın inşası için girişimlere başlanmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin o dönemin sıkıntıları nedeniyle aksaklıklar yaşanmış ve nihayet 4 Haziran 1870 tarihinde yapıma Yedikule-Küçükçekmece hattıyla başlanmıştır [Engin, 1993]. Hemen ardından hattın Yedikule-Küçükçekmece bölümünün inşaatı bitirilmiş ve bu bölüm hizmete 4 Ocak 1871 yılında açılmıştır. Ancak Yedikule istasyonunun şehir merkezine uzak kalması ulaşımda sıkıntılara neden olmuş ve hat Sirkeci'ye kadar uzatılmıştır [Engin, 1993]. Hat kullanıma açıldıktan sonra sırasıyla Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy, Küçükçekmece istasyonları ile yolcu taşımacılığına devam edilmiştir. Rumeli Hattı'nın önemli duraklarından biri olan Yedikule İstasyonun bulunduğu bölgeye Cer atölyeleri kurularak, bölge, lokomotif ve vagonların montajı için hizmet veren bir kompleks haline gelmiştir. Uzun yıllar teknik anlamda hizmet veren kompleks, 1997 yılında işlevini yitirmesi nedeniyle kapatılmıştır. Şekil 5.17'deki görselde Yedikule Tren

Kompleksi ve Cer atölyelerinin sınırları ve tescil durumları yer almaktadır [TCDD Sirkeci Müzesi Arşivi].



Şekil 5.17: 1888-1900 Yedikule Tren Kompleksi ve Cer Atölyeleri.

Yapı, yığma sistemle tuğla malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Birbirinin simetriği olan iki yapının bitişik bir şekilde bir araya gelmesiyle oluşmuş olan yapılardan 1 no'lu tamir atölyesi hat uzunluğu boyunca devam ederken, 2 no'lu atölye daha küçük ebatlardadır. Şekil 5.18'de yer alan planda 1 ve 2 no'lu atölyeler ve transportör alanı görülmektedir [Yıldız, 2008]. Şekil 5.19'da 1 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesine ait bir görsele yer verilmiştir [Yıldız, 2008].



Şekil 5.18: Yedikule Vagon Bakım-Onarım Atölyesine ait transportör alanı.



Şekil 5.19: Yedikule 1 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi, 2007.



Şekil 5.20: 1 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi iç mekanı, 2007.

Şekil 5.20'deki 1 no'lu Vagon Bakım Atölyesine ait çatının ahşap konstrüksiyona sahip olduğu görselden anlaşılmaktadır [Yıldız, 2008]. Şekil 5.21 ve Şekil 5.22'de ise 2 no'lu Vagon Bakım Atölyesine ait taşıyıcı sistemin ahşap olduğu görülmektedir. 1 no'lu Vagon Bakım Atölyesinin 2 no'lu Atölyeye göre daha büyük ebatlarda olup çatı dikmeleri de sayıca daha fazladır. 2 no'lu Atölyedeki çatı dikmelerinin beden duvarlarındaki guselere / kısa konsollara oturtturularak çatının taşıtıldığı dikkati çekmektedir. Bu bakımdan Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi ile benzerlik göstermektedir



Şekil 5.21: Yedikule İstasyonu 2 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi, 2007.



Şekil 5.22 : Yedikule İstasyonu 2 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi, 2007.



Şekil 5.23: Yedikule 2 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi, 2003.

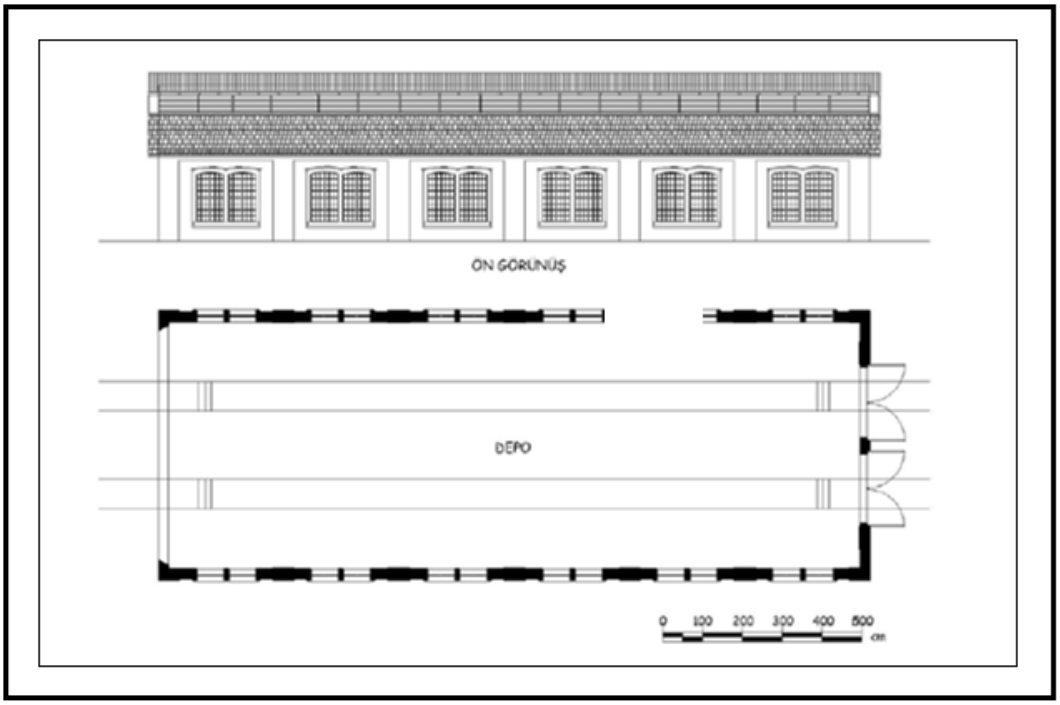
Yedikule 2 no'lu Vagon Bakım Atölyesine ait özgün pencere Şekil 5.23'teki görselde yer almaktadır [Web 5, 2019].

Yapı, Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde büyük bir kompleks şeklinde inşa edilmiştir. Kompleks içerisindeki 1 no'lu Vagon Bakım-Onarım Atölyesi çatı sistemi yönünden Karaağaç Lokomotif Atölyesi ile benzer özelliklere sahip olsa da, büyüklük ve çatının yapı ile olan ilişkisi yönünden farklılıklar barındırmaktadır. Tamir çukurları açısından bakıldığında özellikle 2 no'lu Atölye ebatları ve planlama anlayışı ile çatıya ait taşıyıcı sistem, kullanılan malzeme ve cephe kurgusu olarak Karaağaç Lokomotif Atölyesi ile benzerlik göstermektedir.

5.1.3. İzmit Lokomotif Deposu

Güzergahı 1870 yılında Nafia Nezareti tarafından belirlenen mühendislerce belirlenen hat, 3 Mayıs 1873'te hizmete girmiştir [Öztürk, 1987]. İstanbul'un Anadolu'ya ulaşımı bu hattın açılması ile sağlanmıştır [Öztürk, 1987]. Daha sonra Anadolu Demiryolları olarak anılacak olan bu hat, Osmanlı topraklarında devlet olanakları ile yapılan ilk demiryoludur [Öztürk, 1987]. İnşaatın ilk başlatıldığı dönemde Haydarpaşa, Kızıltoprak, Erenköy, Bostancı, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Dil İskelesi, Tavşancıl, Hereke, Darıca ve İzmit istasyonlarına sahip olan hat ardından Konya ve Ankara'ya kadar uzatılarak Anadolu Demiryolları olarak hizmet vermiştir [Öztürk, 1987].

Haydarpaşa-İzmit güzergahı üzerinde yer alan İzmit İstasyonu'na ait olan depo, dikdörtgen plana sahip ve 10.20 x 28.50 m ebatlarındadır. Beden duvarları yaklaşık 45 cm genişliğindedir. Aynı anda iki hatta ait lokomotiflerin girebileceği şekilde tasarlanmış olan deponun tamir çukurları 115 cm genişliğinde ve yaklaşık 25 m uzunluğundadır. Üç basamak ile ulaşım sağlanan tamir çukurları yapının giriş kapılarını karşılayacak şekilde tasarlanmıştır. Şekil 5.2'de yer alan planda giriş kapıları ve tamir çukurlarının ilişkisi görülmektedir [TCDD GMİDA].



Şekil 5.24 : İzmit Lokomotif Deposu plan ve görünüşü.

Giriş cephesinde iki adet dışa açılan kapı ile lokomotifler depoya alınmaktadır. Bu kapılar yaklaşık 300 cm genişliğinde ve 360 cm yüksekliğindedir. Kapılar yaklaşık 70 cm mesafe ile cephenin kısa olan beden duvarlarına yerleştirilmiştir. Uzun olan cephede ikişerli olarak gruplandırılmış toplamda 12 adet pencere açıklığı yer almaktadır. Bu pencere açıklıkları yaklaşık 110 x 200 cm ebatlarındadır. Pencereler aralarında 15 cm mesafe ile ikişerli olarak ve toplamda altı grup olarak yerleştirilmiştir. Bu ikişerli gruplar yaklaşık 215 cm mesafe ile yerleştirilmiştir. Pencere açıklıklarında yaklaşık 20 cm genişliğinde söveler yer almaktadır. Kapıların dökme demirden olduğu Şekil 5.25'te yer alan görselden anlaşılmaktadır [TCDD GMİDA]. Giriş cephesindeki iki adet kapının demir malzemeden yapılmış olduğu ve yapının fenerli bir çatı ile örüldüğü görülmektedir. Zeminden yaklaşık 5 m kotunda çatısındaki fenerin cephelerinde yaklaşık 1 m kadar havalandırma pencereleri bulunmakta ve bu pencereler aracılığı ile hava sirkülasyonu sağlanmaktadır.



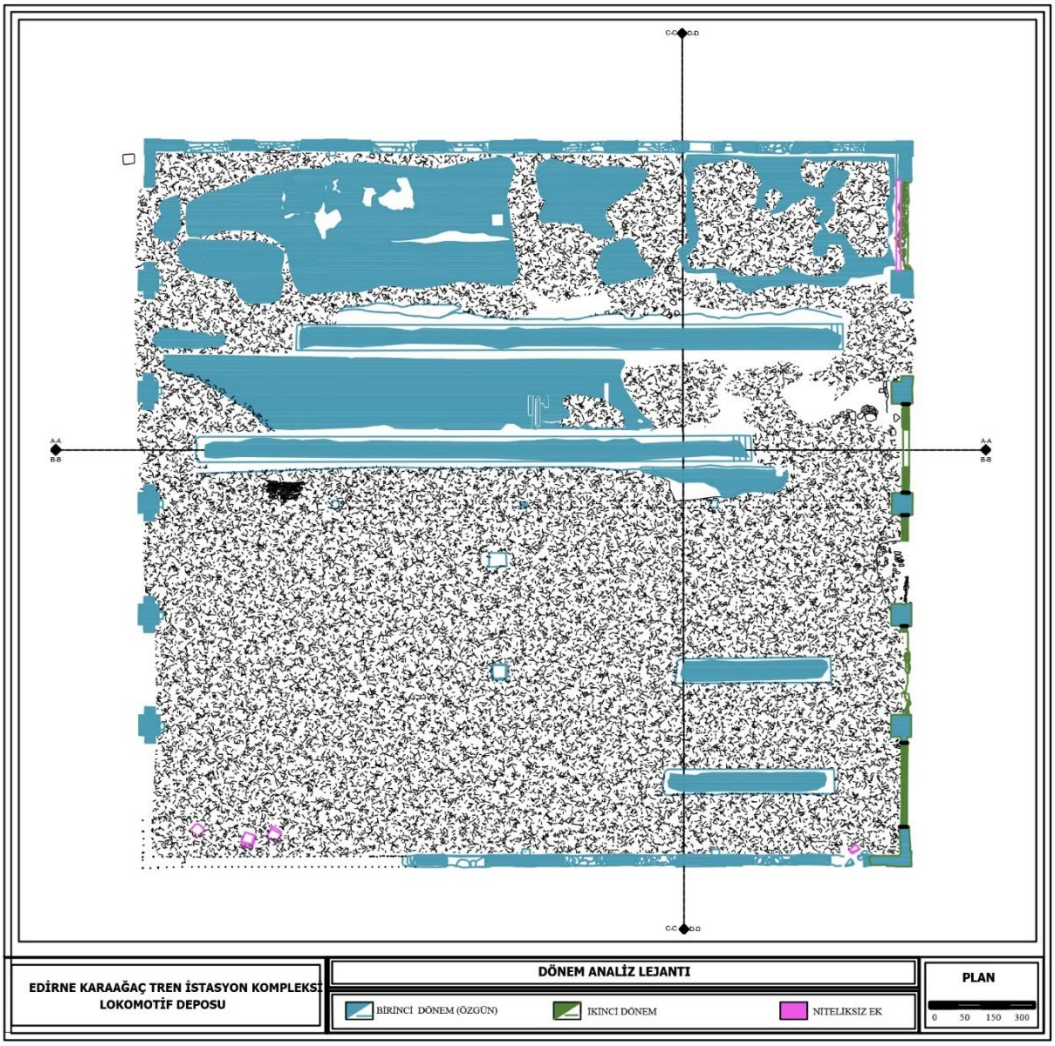
Şekil 5.25: İzmit Lokomotif Deposu Giriş Cephesi.

Kocaeli Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğünde 07.08.2009 tarih 1015 sayılı yazıda İzmit Eski Gar ve Ambar Binasının tescilli olduğu Kültür ve Tabiat varlıkları Koruma Yüksek Kurulunun 05.11.1999 tarih ve 664 sayılı ilke kararındaki "koruma alanı belirlenmemiş sit alanı dışındaki tescilli parsellerde, bu parsele komşu olan veya aralarında yol geçse dahi bu parsele cephe veren parsellerin koruma alanı olarak kabul edilmesine, bu alanlarda gelecekte yapılacak uygulamalarda aksaklıklara neden olunmaması için Koruma Kurullarından karar alınmadan bir uygulama yapılamayacağına" hükmü gereği kompleksin çevresindeki parsellere tedbirler getirilmiş ve böylelikle kompleksin yakın çevresi ile birlikte korunması sağlanmıştır.

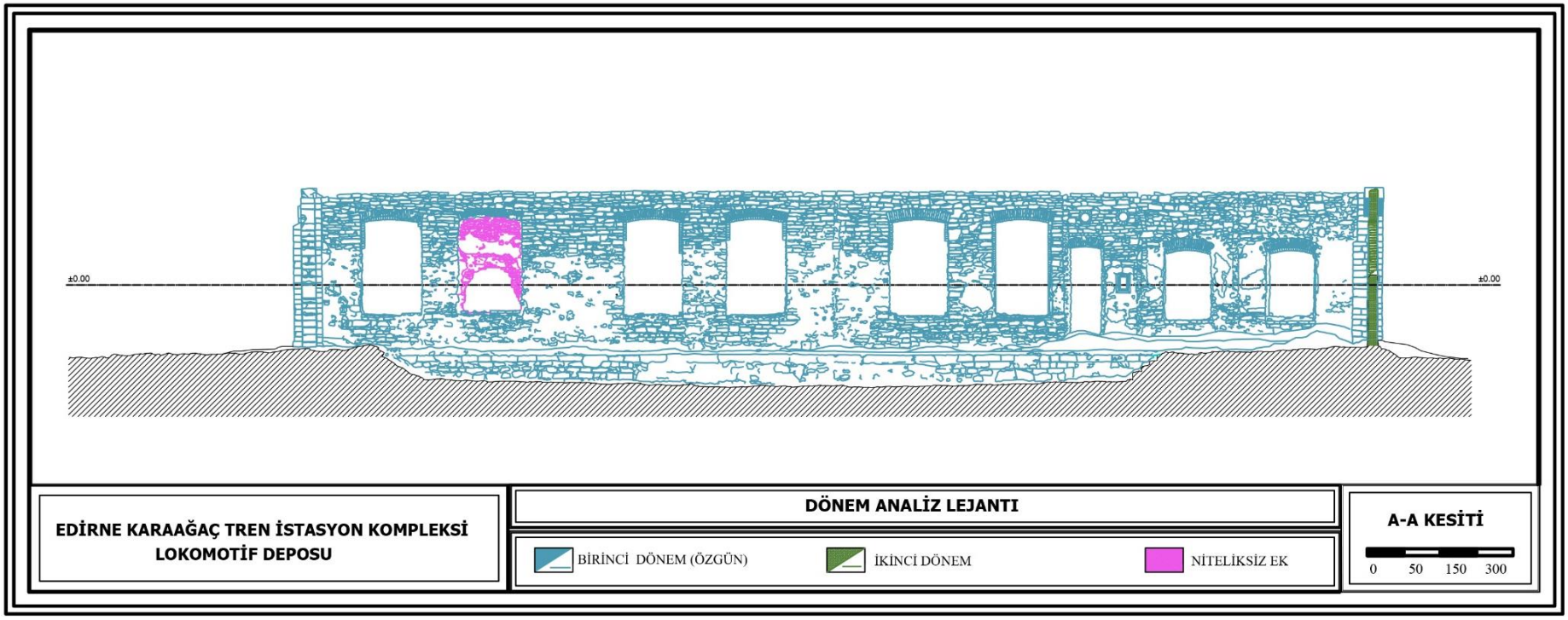
Yapı, planlama anlayışı ile Karaağaç Lokomotif Atölyesi ile benzerlikler gösterse de bazı noktalarda da farklılıklar barındırmaktadır. Çatı sistemi yaklaşık 10 m kadar açıklık geçmekte ve çatıyı taşıyan dikmeler doğrudan beden duvarlarına oturtulmaktadır. O dönemde kullanılan çatı sistemlerinin yaklaşık 10 m civarındaki açıklıkları geçebilmesi nedeniyle benzer örneklerdeki gibi tamir çukurlarının arasına ahşap dikme konulmasına ihtiyaç duyulmamış çatı sistemi doğrudan beden duvarlarına oturtulmuştur. Tek bir beşik çatının giriş cephesi yönünde düzenlenmesi ve çatısındaki fener nedeniyle Karaağaç Lokomotif Atölyesinden ayrılmaktadır.

5.2. Dönem Restitüsyonları

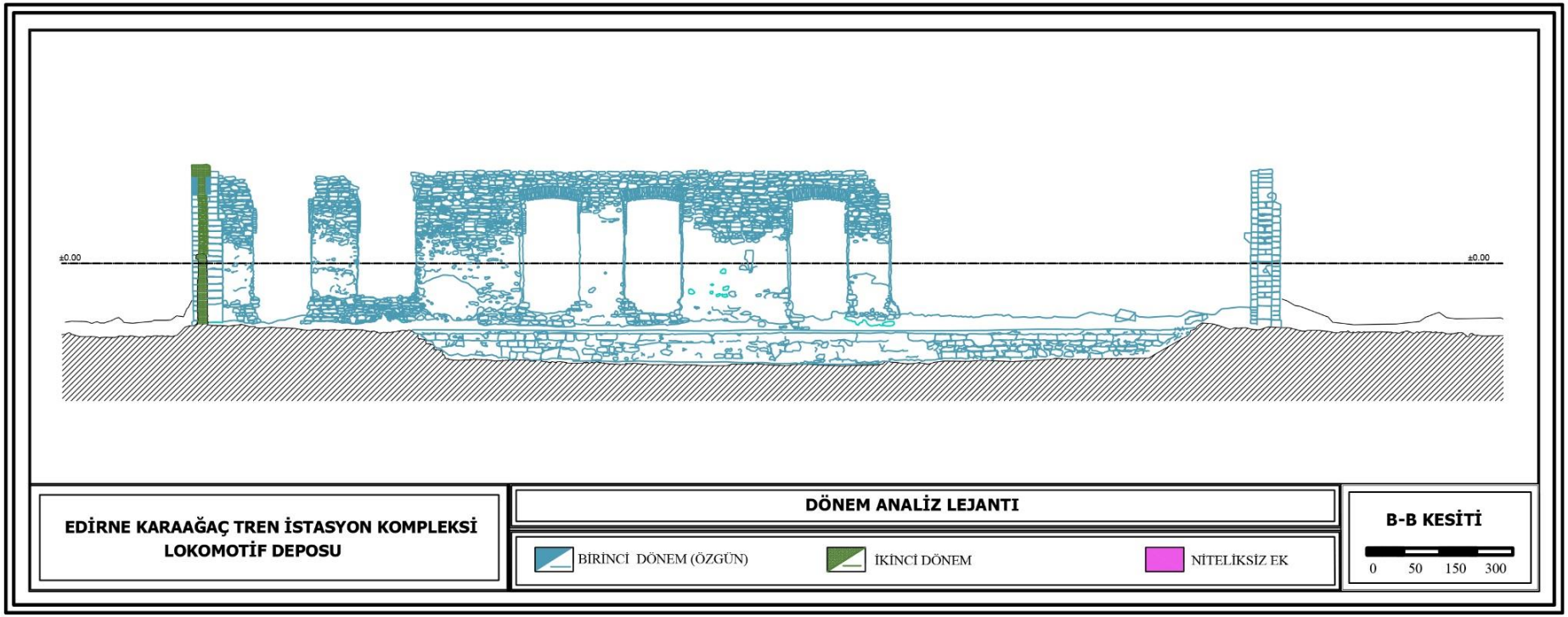
Yapının detaylı olarak irdelenmesi ve benzer örnekler üzerinden yapılan analoji çalışmalarına ek olarak elde edilen hava fotoğrafları, plan ve belgeler, yapının dönemleri hakkında bilgi sahibi olunmasını sağlamıştır. Çalışmada, inşaat aşamasına başlanmasından, hizmet dışı kaldığı dönem, Birinci Dönem (1910-1977) Restitüsyonu olarak belirlenmiş ve bu dönem yapının aynı zamanda özgün dönemi olarak değerlendirilmiştir. Kompleksin hizmet dışı kaldığı 1977-1986 yılına kadarki dönemde yapılan tüm değişiklikleri içerisine alan dönem ise İkinci Dönem Restitüsyonu olarak değerlendirilmiştir. Yapının bu dönemlere ait olan bölümlerini belirlemek için yapılan analiz çalışmasında, birinci dönem (özgün dönem), ikinci dönem ve cephelere eklenen ve bir niteliği olmayan mimari elemanların gösterildiği niteliksiz ek olarak üç başlıkta irdelenmiştir. Bu çizimler Şekil 5.26 ile Şekil 5.34 arasında ayrıntılı olarak aktarılmıştır.



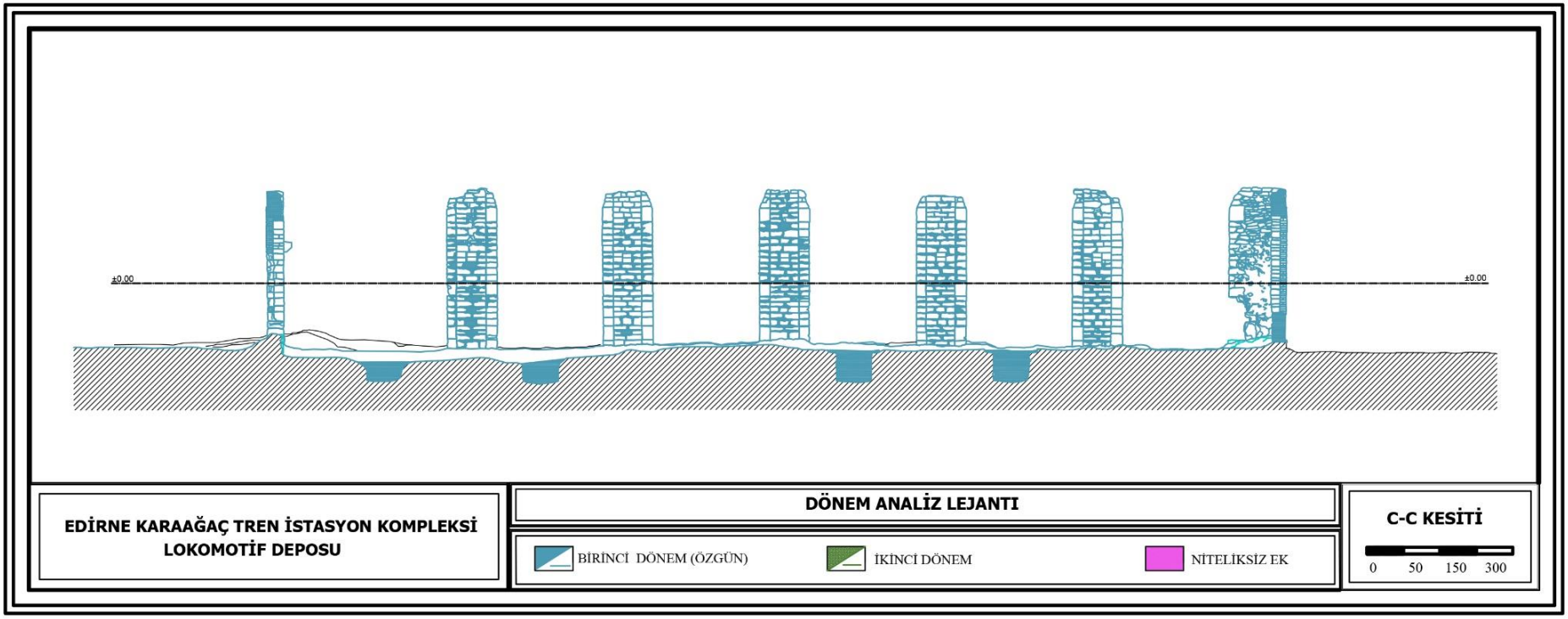
Şekil 5.26: +1.00 Kot planı dönem analizi.



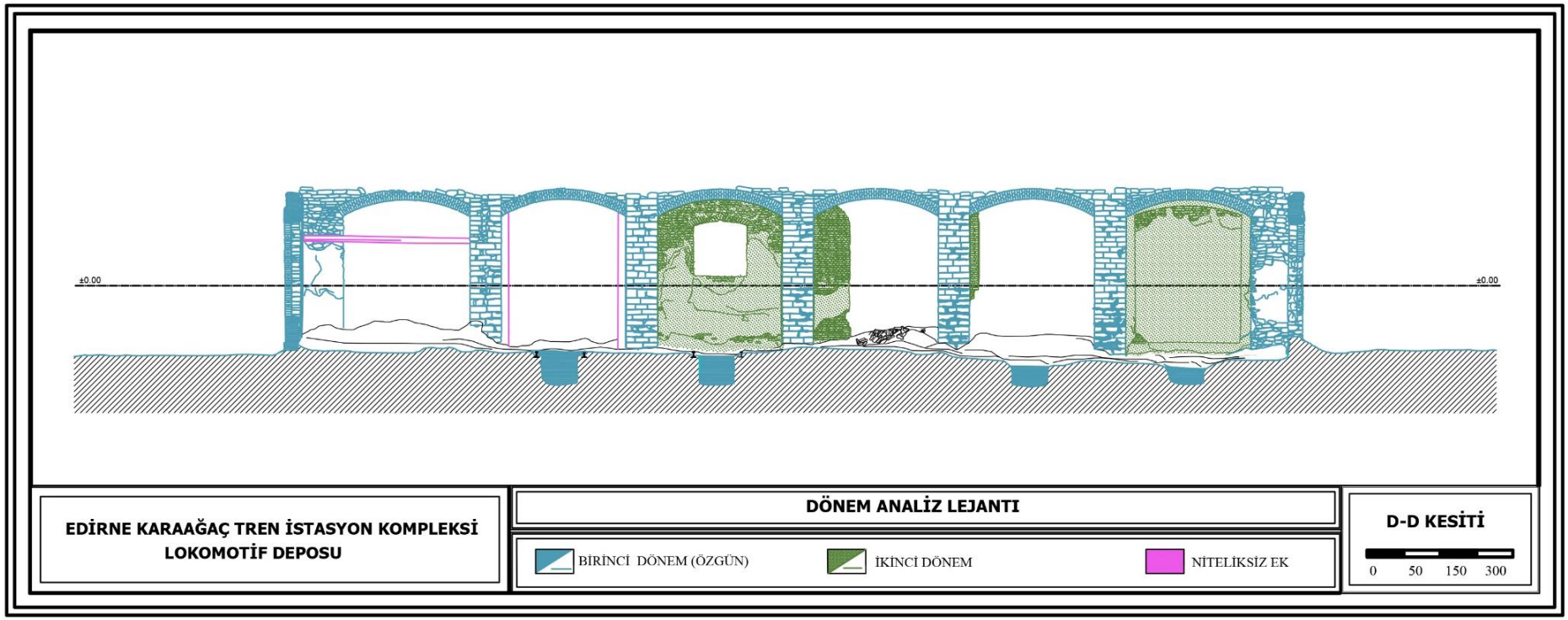
Şekil 5.27: A-A Kesiti dönem analizi.



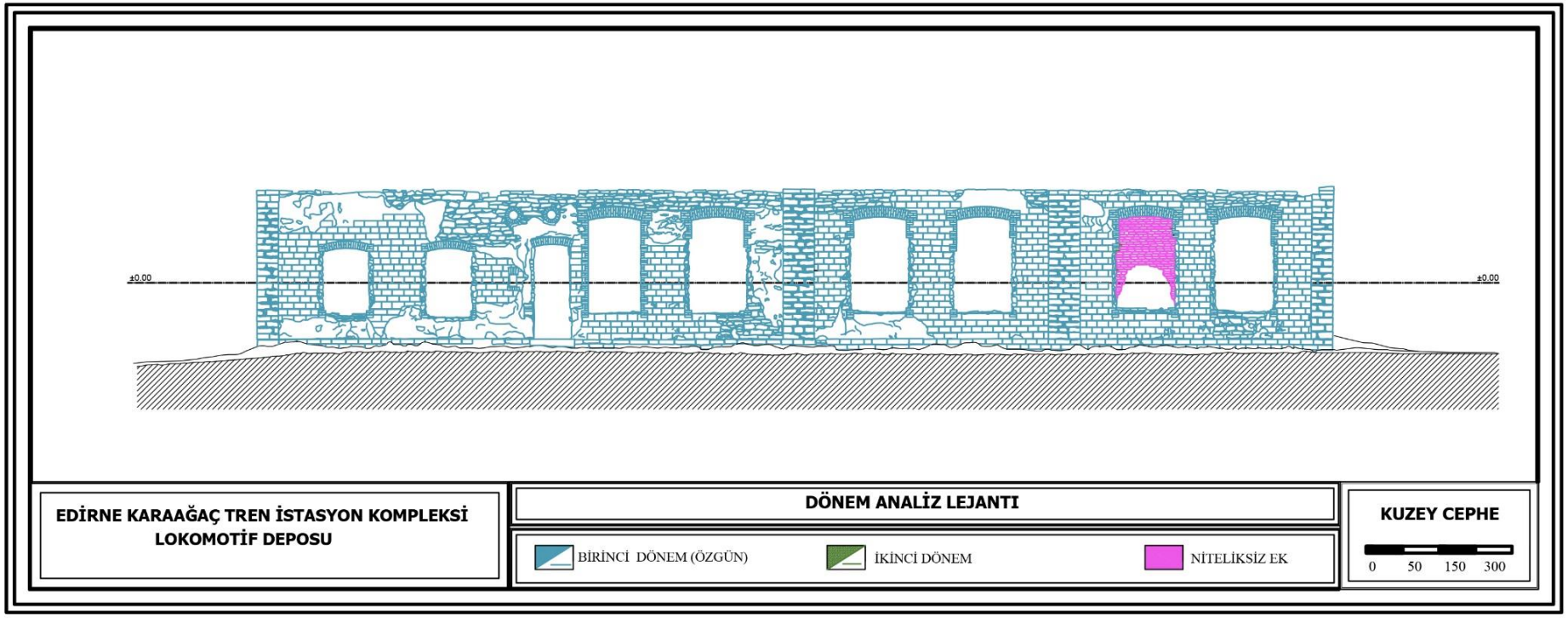
Şekil 5.28: B-B Kesiti dönem analizi.



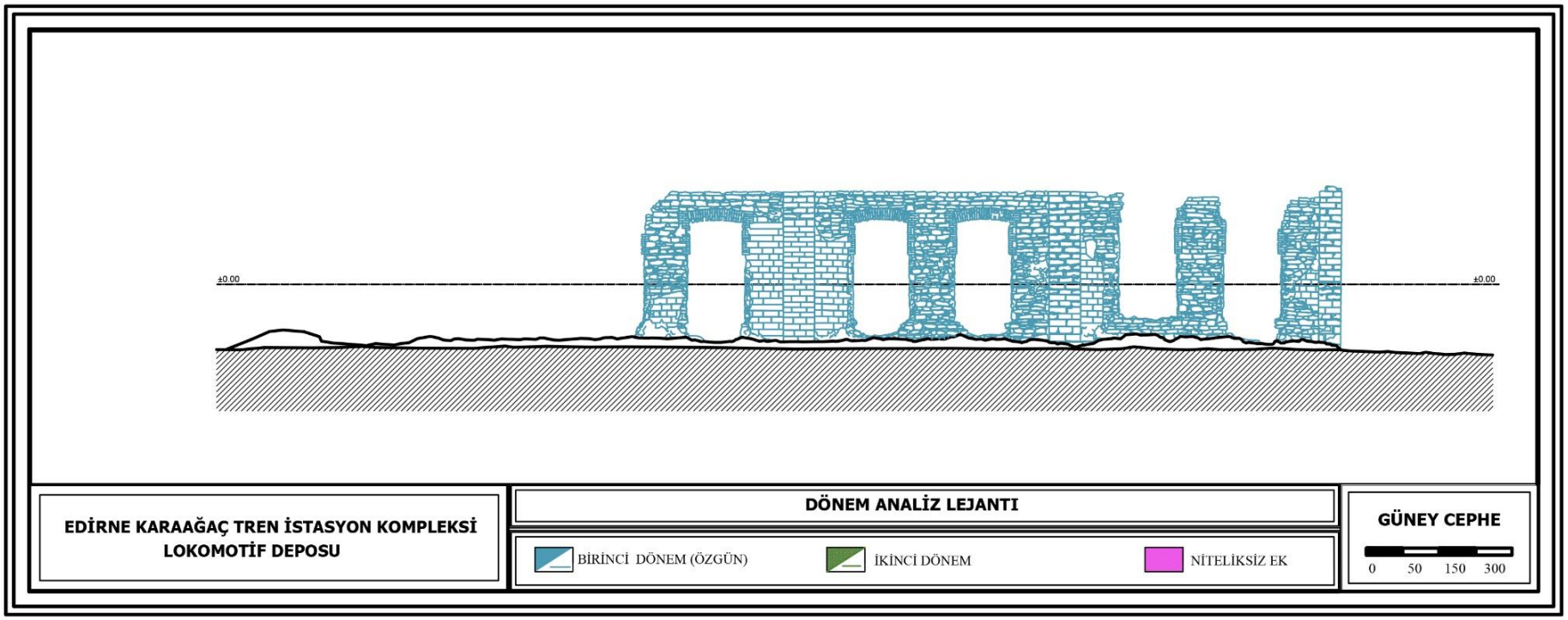
Şekil 5.29: C-C Kesiti dönem analizi.



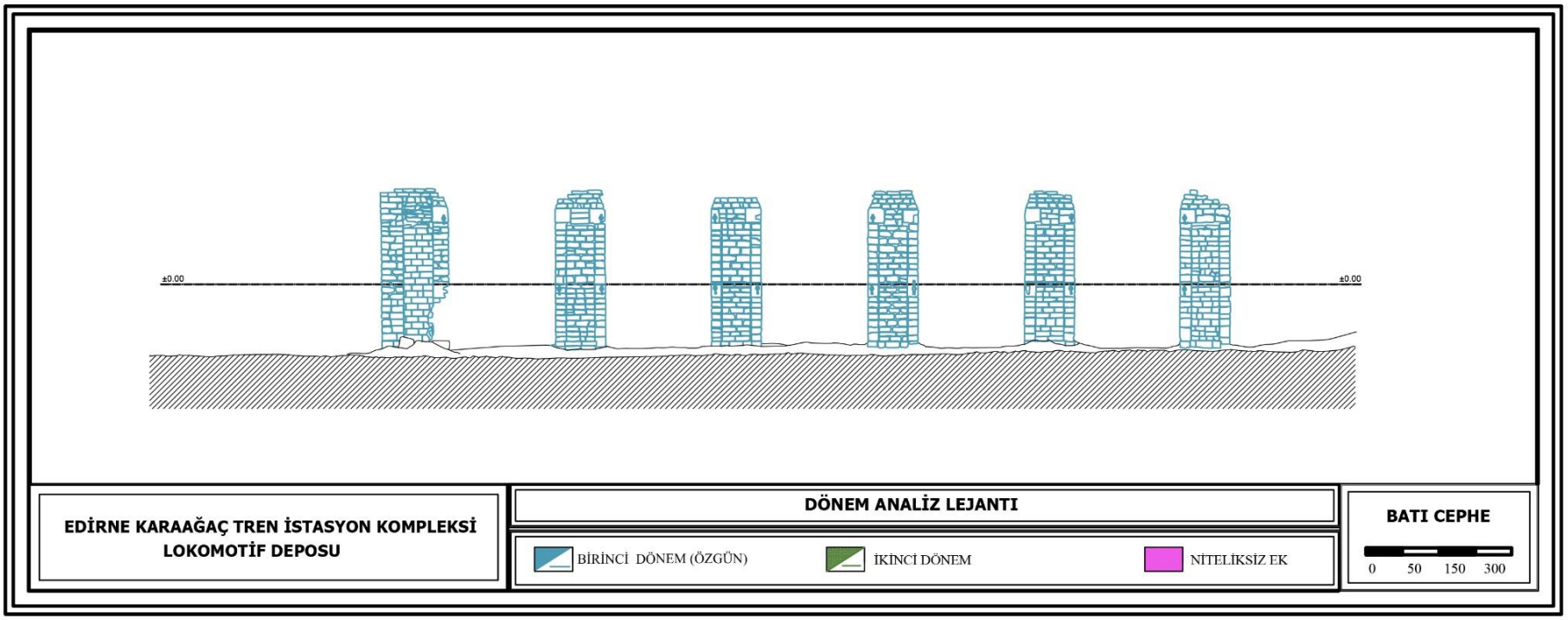
Şekil 5.30: D-D Kesiti dönem analizi.



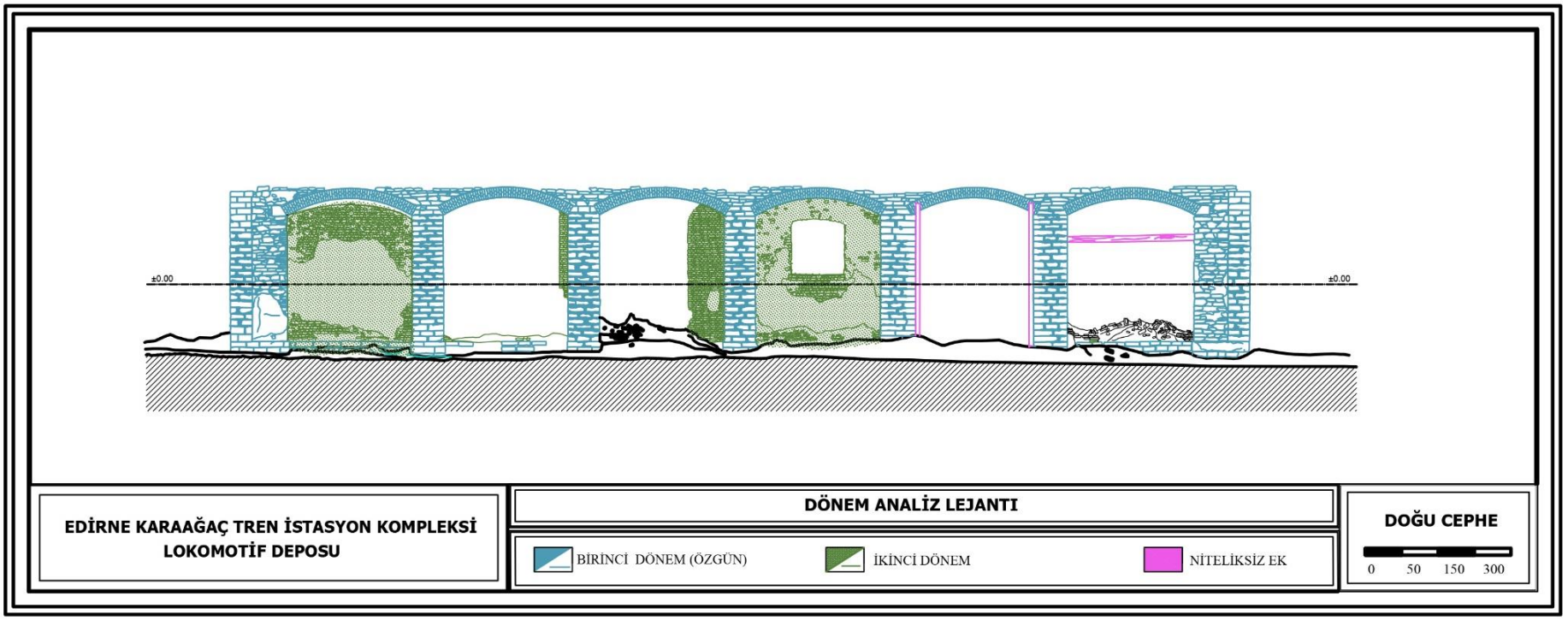
Şekil 5.31:Kuzey Cephe dönem analizi.



Şekil 5.32:Güney Cephe dönem analizi.



Şekil 5.33: Batı Cephe dönem analizi.



Şekil 5.34:Doğu Cephe dönem analizi.

5.2.1. Birinci Dönem (1910-1977) Restitüsyon Önerisi

Birinci dönem (özgün) olarak kabul edilen 1910-1977 tarihli verilere çoğunlukla kaynaklardan ulaşılmaktadır. Bu kaynaklar doğrultusunda yapıdaki mevcut izler incelenmiştir. Bu döneme ait önemli kaynaklar 1954, 1960, 1970 ve 1976 yıllarına ait hava fotoğraflarıdır [MSB HGMA] Tablo 3.2'deki 1954 yılı hava fotoğrafı ve Tablo 3.3'deki 1960 yılına ait hava fotoğrafında her ne kadar yapının mevcutta olduğu net bir şekilde seçilse de, çatının formu ile ilgili net bilgi seçilememiştir. Tablo 3.3'deki 1960 yılına ait hava fotoğrafında lokomotif bakım atölyesinin çatısı ile ilgili her ne kadar detaylı bilgiye ulaşılamamış olsa da kompleks içerisindeki diğer yapıların net bir şekilde görüldüğü dikkati çekmektedir.

Tablo 3.4'deki 1970 yılına ait olan hava fotoğrafında yapı 1954 yılına ait hava fotoğraflarından daha net bir şekilde görülmektedir. Hava fotoğrafında, hatta ait rayların kullanıldığı ve lokomotiflerin yapının içerisine alındığı net bir şekilde görülmektedir. Yapının çatısının mevcutta olduğu ve kuzey güney yönlü olarak toplamda dört beşik çatının kullanıldığı görülmektedir. Çatı kaplaması ile ilgili bir bilgiye ulaşılamamıştır ancak dönem örneklerinde kaplama malzemesi olarak marsilya tipi kiremit kullanıldığı bilinmektedir.

Tablo 3.5'deki 1976 yılına ait hava fotoğrafında kompleks yapılarının ve lokomotif deposunun mevcutta olduğu görülmektedir. Kompleksin 1971 yılından itibaren kullanımının azaldığı ve 1977 yılında Pehlivanköy Hattı'nın açılmasıyla tamamen kullanım dışı kaldığı bilgisini, hava fotoğrafında lokomotiflerin olmaması desteklemektedir.

Hava fotoğrafları, yapının mevcuttaki kalıntıları ve eksik kalan durumlarda analoji çalışmalarından elde edilen bilgiler bir araya getirilerek oluşturulan taşıyıcı sisteme ait dikmelerin yerleşimi Şekil 5.2'de görülmektedir. 1960, 1970 ve 1976 yıllarına ait hava fotoğraflarında çatının kuzey-güney yönlü olarak yerleştirilen dört beşik çatıdan oluştuğu net bir şekilde görülmektedir.

Hava fotoğrafları sayesinde çatının formu hakkında bilgi sahibi olunsa dahi kullanılan taşıyıcı sistem hakkında herhangi bir belge ve kaynağın olmaması ve çatının hiçbir bölümünün günümüze ulaşamamış olması, çatıda kullanılan strüktürel sistemin çözülmesini zorlaştırmıştır. Ancak yapıdan gelen izler, çatıya ait taşıyıcı sistemin elde

etmesini sağlamıştır. Yapının tüm beden duvarlarında bulunan taş guseler çatının sistemi hakkında bilgi vermektedir. Şekil 4.3'te yapının rölövesinde üç adet doğu-batı aksında yer alan dikmelere ait taş kaideler yer almaktadır. Bu taşıyıcılar doğu-batı aksında yaklaşık 842 ile 859 cm arasında değişen akslarda yerleştirilmiştir. Ayrıca bu dikmeleri karşılayan ve yapının kuzey ve güney beden duvarlarında yerleştirilmiş olan taş guseler yer almaktadır. Toplamda dört beşik çatıdan oluşan sistemde, kuzey ve güney beden duvarlarındaki taş guseler ve kaide kalıntıları kuzey-güney yönlü olan çatı strüktürünü anlatırken, batı cephesindeki 498 ile 504 cm arasında değişen aralıklarda yerleştirilmiş olan taş guseler ise doğu-batı yönlü olan çatı strüktürü hakkında bilgi vermektedir. Çatıyı taşıyan dikmelerin oturduğu kaidelerin ebatları, Şekil 4.3'teki rölövedeki taş kaide izlerinden yaklaşık 35 x 35 cm olarak belirlenmiştir. Şekil 5.35'de birinci dönem restitüsyon planı ve Şekil 5.36'da birinci restitüsyon önerisine ait taşıyıcı sistem yerleşimi yer almaktadır.

Çalışmadan komplekse ait hava fotoğrafları birincil kaynak olarak kullanılmıştır. Ancak çatı strüktürü ile ilgili günümüze ulaşmış herhangi bir kayıt bulunmaması nedeniyle çalışmada yakın/benzer yapılardan elde edilen analojiden destek alınmıştır. Tablo 5.3, 5.4 ve 5.5'deki çatıya ait analoji çalışmalarından elde edilen verilerden yararlanılarak özgün çatı ve çatıya ait taşıyıcı sistem oluşturulmuştur. Analoji çalışması ışığında çatı strüktürünün ahşap malzemeden yapıldığı, kaplama malzemesinin ise marsilya tipi kiremit olduğu düşünülmektedir. Elde edilen veriler ışığında Şekil 5.37'de birinci restitüsyon önerisine ait çatı planı yer almaktadır.

Yapı özgün plan kurgusunda dört hacimden oluşmaktadır. Z01, Z02, Z03 personel için teknik birim, Z04 ise Atölye mekanıdır. Z01, Z02 ve Z03 teknik hacimleri, yapının kuzey cephesi ile doğu cephesinin kesişiminde yer almaktadır. Yapının kuzey duvarında yer alan kapı, kuzey cephesinin kurgusundan farklı ebat ve kotlarda pencere açıklıklarına sahip olması, Şekil 4.6'daki zemin şap kalıntıları ve Şekil 4.18'teki duvar izleri burada teknik bir alanın var olduğu fikrini desteklemektedir. Kuzey duvarındaki duvar izlerinden bu mekanları ayıran duvarların 20 cm kalınlığında olduğu tespit edilmiştir. Ancak duvara ait herhangi bir kalıntı günümüze ulaşamamıştır. Şekil 5.35'deki birinci dönem restitsüyon planı yer almaktadır.

Z01 mekanı yaklaşık olarak 568 x 682 cm ebatlarında yaklaşık 40 m^2 olup, bu veriler Şekil 4.6'daki duvar izlerinden elde edilmiştir. Bu mekana açılan iki adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu pencere açıklıkları cephedeki özgün pencere açıklıklarıdır. Mekanı atölye biriminden ayıran duvarın, ahşap hatıllı tuğla bir duvar olduğu düşünülmektedir. Mekanın doğusunda Z02 ve Z03 mekanları bulunmaktadır. Personel alanına ulaşımı sağlayan giriş kapısı, mekanın doğusunda yer almaktadır. Bu mekandan Z02 mekanına ve atölye alanına ulaşımı sağlayan bir kapı açıklığının olduğu düşünülmektedir. Mevcut kalıntılardan elde edilen verilerde mekanın zemin kaplamasının şap olduğu tahmin edilmektedir. Yapının tüm beden duvarlarının her iki yüzeyinin sıvalı olması bu mekanın bölücü duvarlarınında sıvalı olması fikrini güçlendirmektedir.

Z02 mekanı 568 x 248 cm ebadında ve 14.50 m^2 olup, bu veriler Şekil 4.6'daki duvar izlerinden elde edilmiştir. Mekana açılan bir adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu mekanda bir pencere açıklığı bulunmaktadır. Ancak yapının cephe düzeninde tekrar eden pencerelerde farklı ebatlarda ve farklı kotta yerleştirilmiştir. Mekanın batısında personel alanına ulaşımı sağlayan kapı açıklığı yer almaktadır. Mevcut kalıntılardan elde edilen verilerde mekanın zemin kaplamasının şap olduğu bilgisine ulaşılmaktadır.

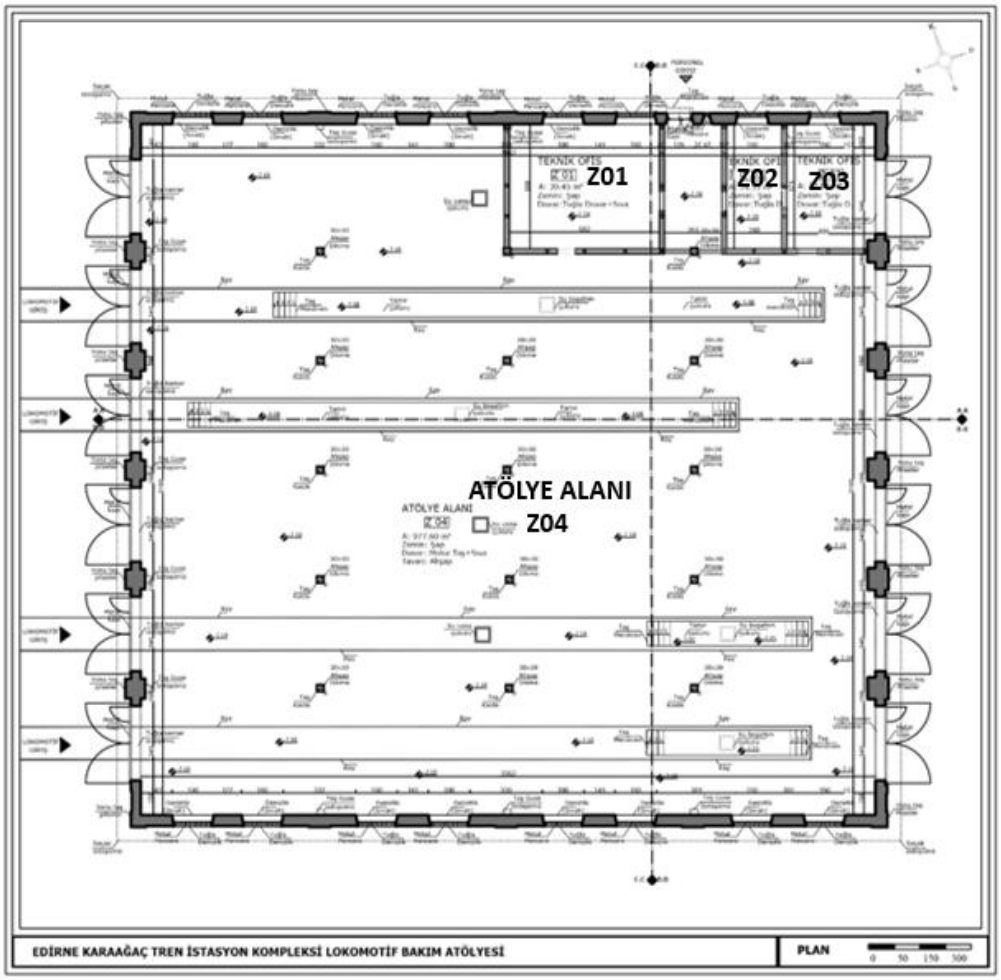
Z03 mekanı ise 568 x 406 cm ebadında ve yaklaşık olarak 23 m^2 olup, bu veriler Şekil 4.18'deki duvar izlerinden elde edilmiştir. Teknik birimlerin en doğu bölümünde yer alan mekandır. Z02 mekanında kullanılan pencere açıklığının aynı ebatlarında bir pencere açıklığı bu mekanda da yer almaktadır. Bu pencereler cephe düzeninde tekrar eden pencerelere göre daha küçük ebatlarda ve farklı kotlardadır. Bu mekandan Z02 mekanına ve atölye alanına ulaşımı sağlayan kapı açıklıkları olduğu düşünülmektedir. Ancak herhangi bir kaynak veya ize rastlanmamıştır. Z01 ve Z02 mekanına benzer şekilde zemindeki şap kalıntılarından zemin kaplamasının şap olduğu düşünülmektedir.

Yapının kuzey cephesi özgün kurgusunu genel olarak korumuştur. Şekil 4.17'deki görselde özgün pencere açıklığının kapatıldığı görülmektedir. Yapının tamamında kapı ve pencere doğramaları günümüze ulaşamamıştır. Bu nedenle kapı ve pencere doğramalarında Tablo 5.2'de yer alan kapı ve pencere doğramaları için yapılan analoji çalışmasından elde edilen veriler kullanılmıştır. Kuzey beden duvarının

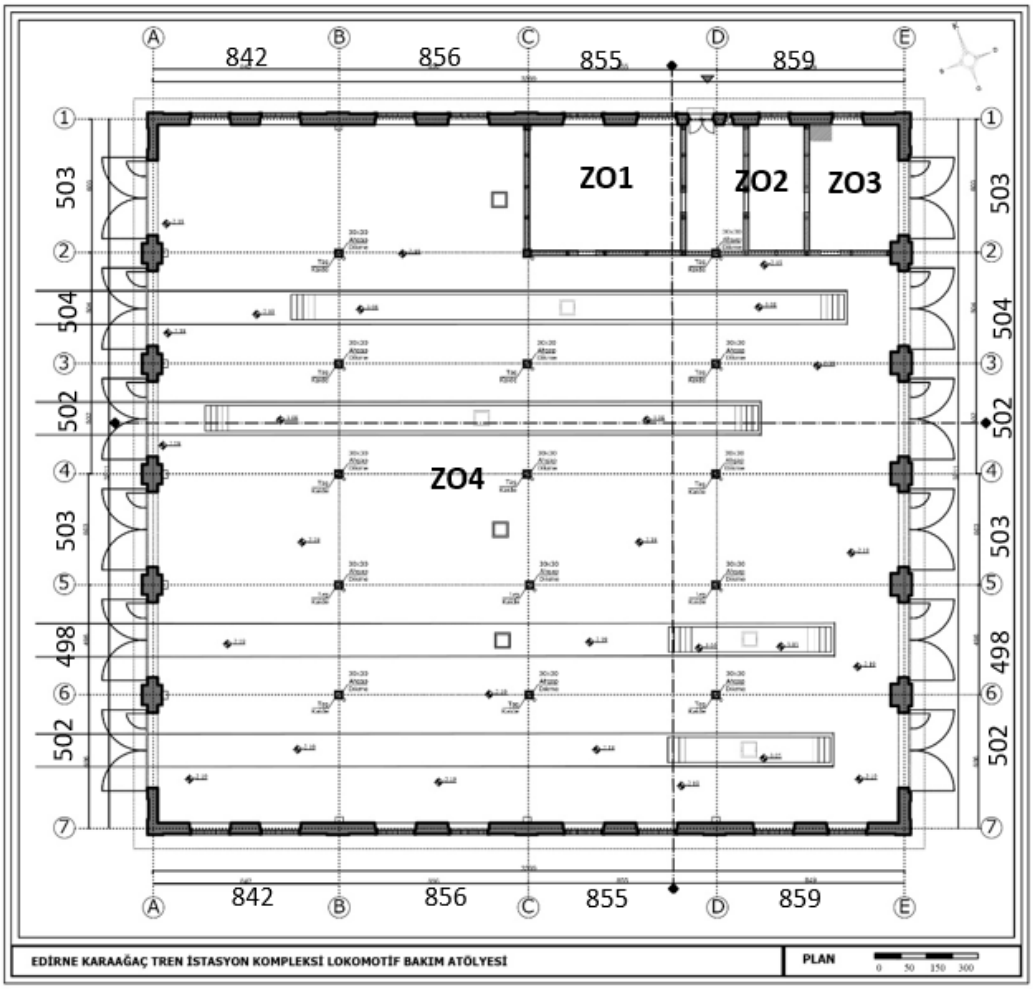
dış yüzeyindeki özgün sıva hasar almış durumda olmasına rağmen günümüze ulaşmıştır. Şekil 4.13'de görselde derz görünümlü özgün sıvanın günümüzdeki durumunu yer almaktadır. Güney ve kuzey cephelerinin simetrik bir kurguda olması ve cephenin kendi içerisindeki tekrar eden düzeni, yıkılmış bölümlerin tamamlanmasında önemli bir referans olmuştur. Yapının diğer cephelerindeki gibi kapı ve pencere doğramalarının tamamının yok edilmiş olması nedeniyle Tablo 5.2'deki kapı ve pencere analojilerinden faydalanılmıştır. Şekil 5.42'deki görselde birinci dönem restitüsyon önerisine ait kuzey cephesi ve Şekil 5.43'deki görselde birinci dönem restitüsyon önerisine ait güney cephesi yer almaktadır.

Batı cephesi lokomotifler için giriş cephesidir. Cephenin tamamı kapı açıklıklarından oluşmaktadır. Doğu cephesi ile simetrik olan kurguya sahip olması ve cephe kurgusunda kapı açıklıklarının tekrar etmesi, yıkılan cephe bölümleri hakkında bilgiye sahip olunmasını sağlamış ve öneri, bu veriler üzerinden oluşturulmuştur. Cephedeki yonu taş pilasterlerin her iki yüzeyinin sıvasız olarak kullanıldığı Şekil 4.22'deki görselde detaylı olarak görülmektedir. Bu nedenle birinci dönem restitüsyonunda da cephe sıvasız olarak değerlendirmiştir. Doğu cephesi, yapının en fazla değişime uğramış cephesidir. Ancak karşılıklı cephelerin simetrik olması ve sonradan yapılan değişikliklerdeki malzeme farklılıkları bu cephenin birinci dönem restitüsyonu elde edilirken kolaylık sağlamıştır. Batı cephesinden elde edilen verilerin ışığında doğu cephesinin tamamında kapı açıklıklarının olduğu ve cephenin batı cephesi gibi sıvasız olarak kullanıldığı, yapıdan gelen bilgiler sayesinde elde edilmiştir. Cephelerdeki tüm kapı doğramalarında Tablo 5.2'deki analoji çalışmasından elde edilen verilerden faydalanılmıştır. Tüm bu veriler ışığında Şekil 5.44'de birinci restitüsyon önerisine ait doğu cephe ve Şekil 5.45'de birinci dönem restitüsyonuna ait cephe çizimleri yer almaktadır. Şekil 5.46'da ise birinci dönem restitüsyon önerisine ait detay çizimlerine yer verilmiştir.

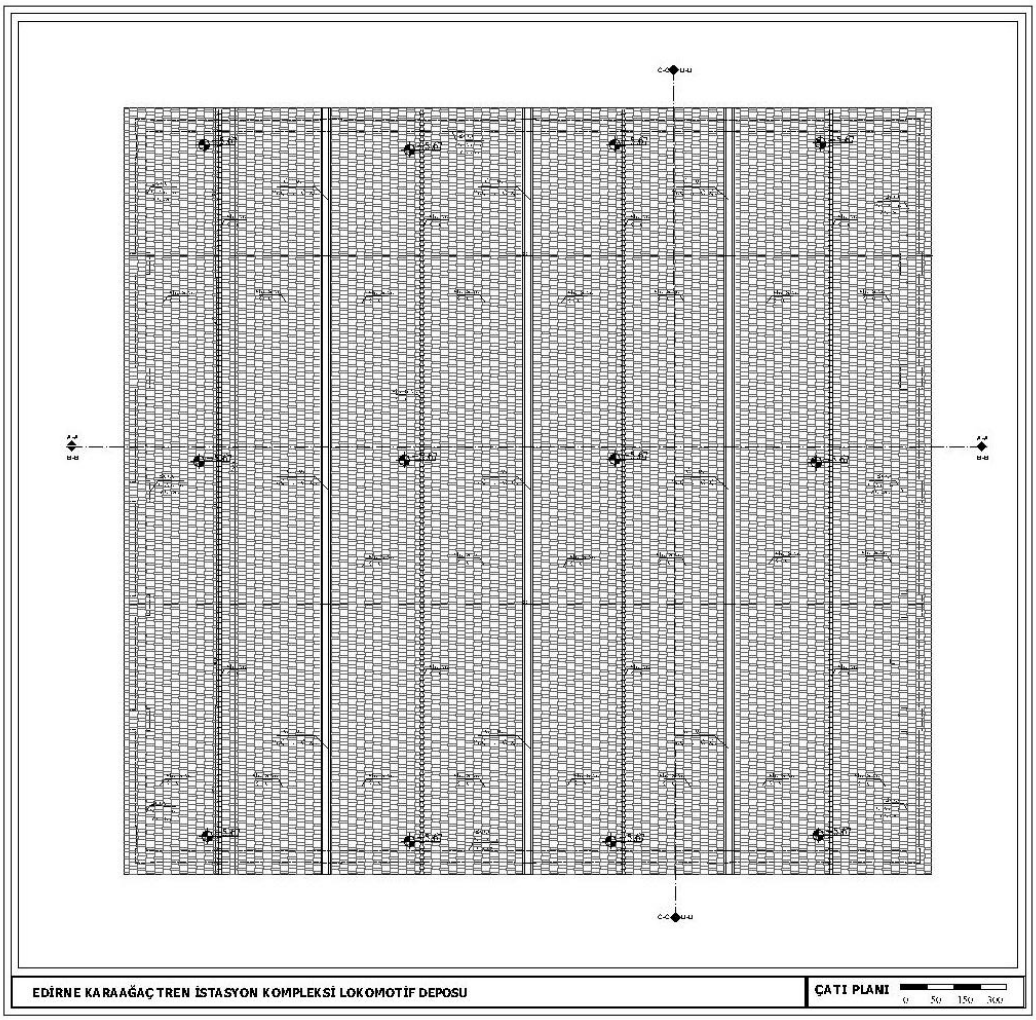
1910-1977 yılları arasındaki dönemi kapsayan birinci dönem restitüsyon önerisi, Şekil 5.35 ile Şekil 5.46 arasında ayrıntılı olarak verilmiştir.



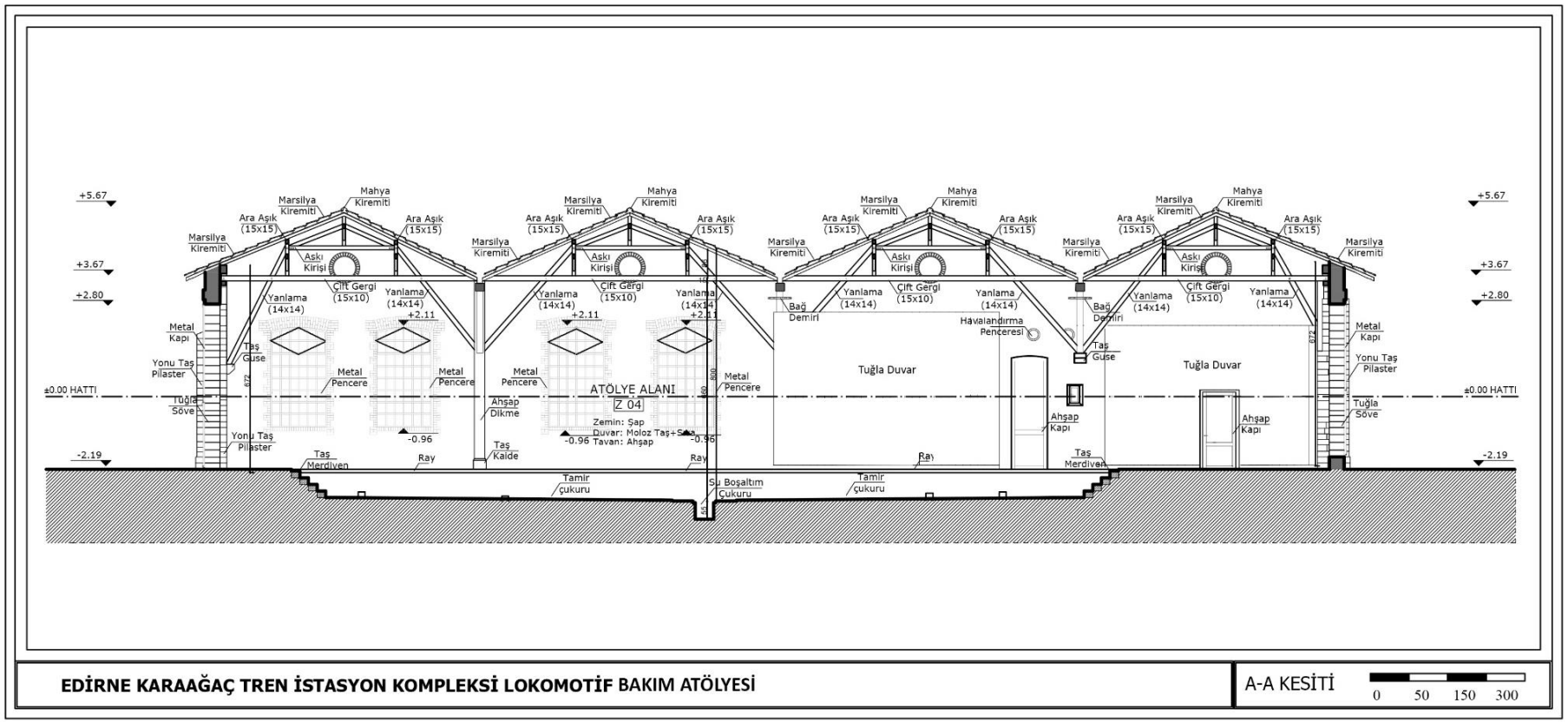
Şekil 5.35: Birinci Dönem Restitüsyon planı.



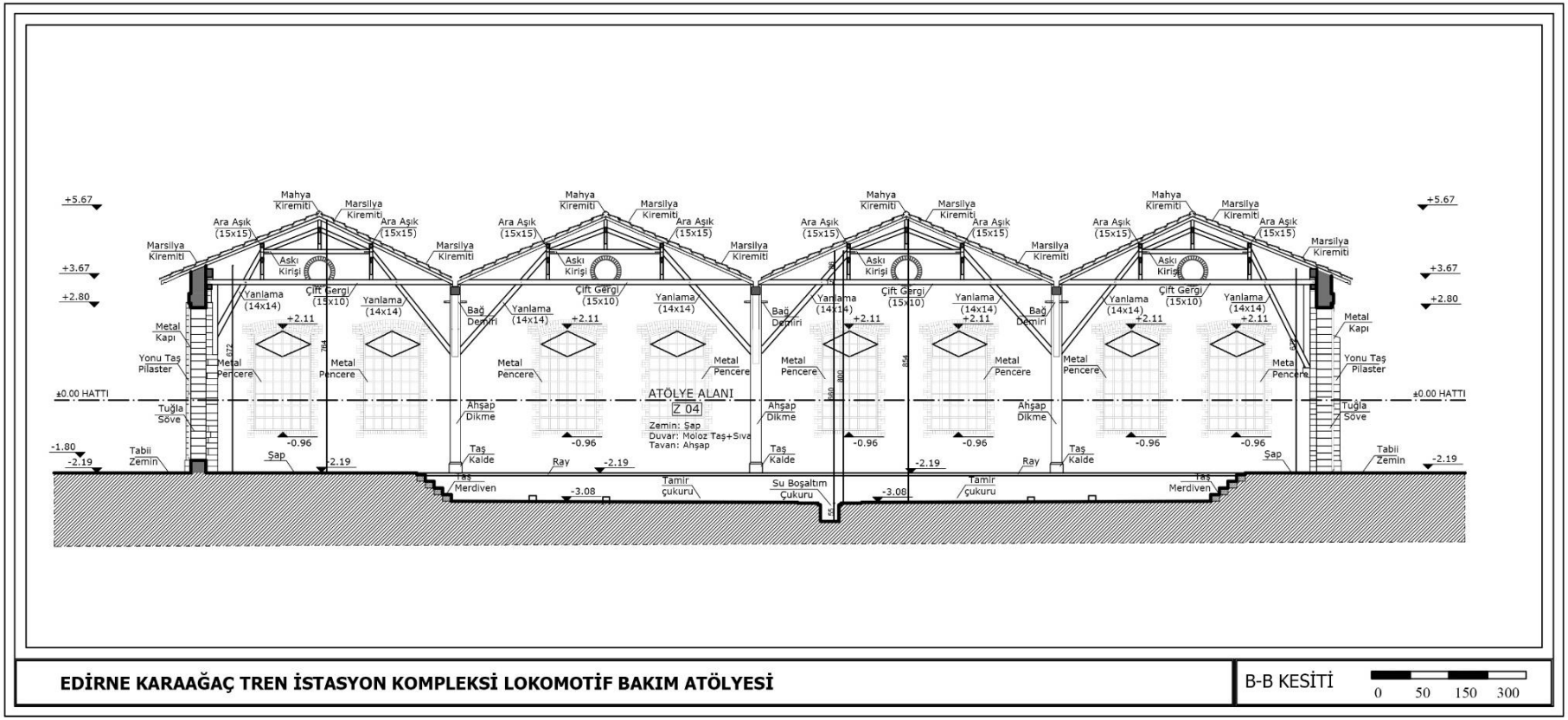
Şekil 5.36: Taşıyıcı sistem dikmelerinin yerleşimi.



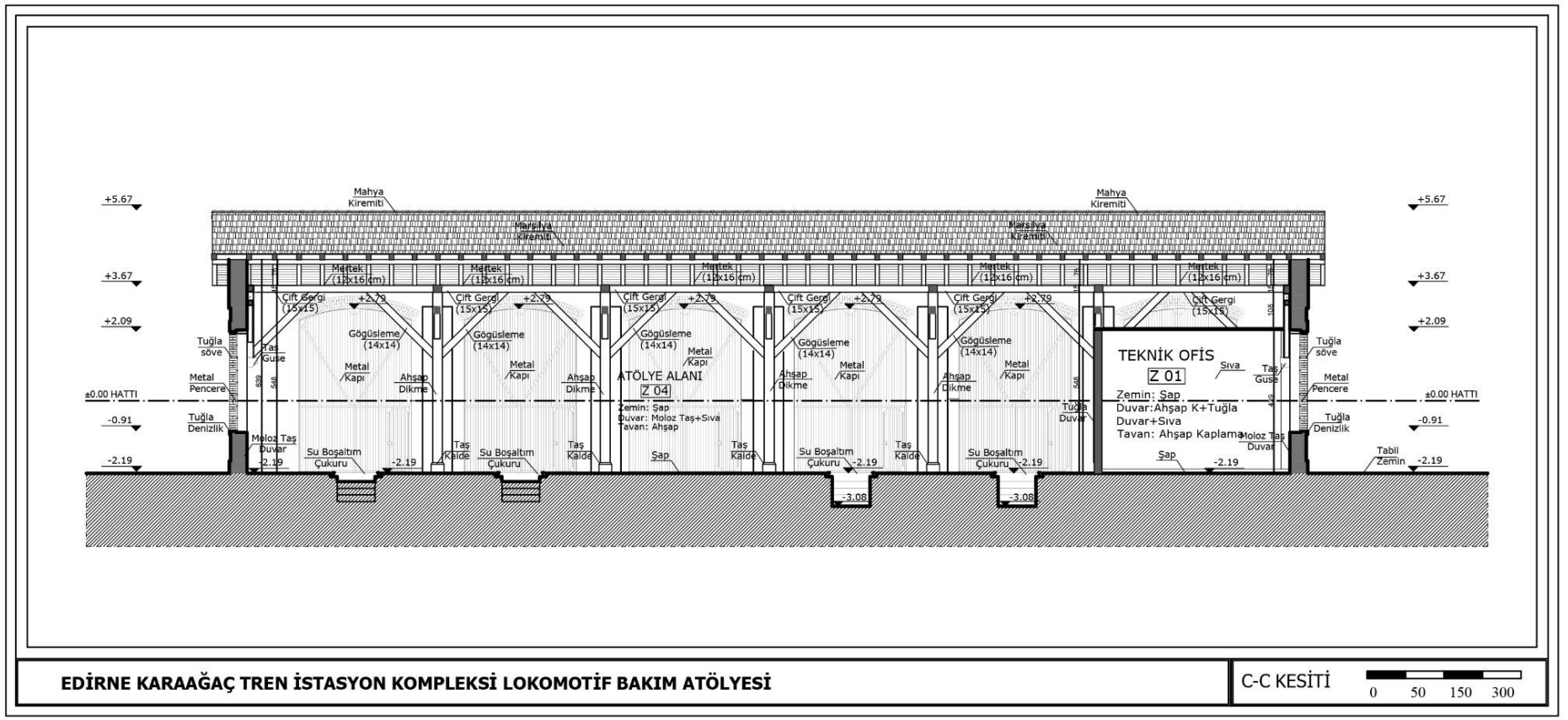
Şekil 5.37: Birinci Dönem Restitüsyonu Çatı planı.



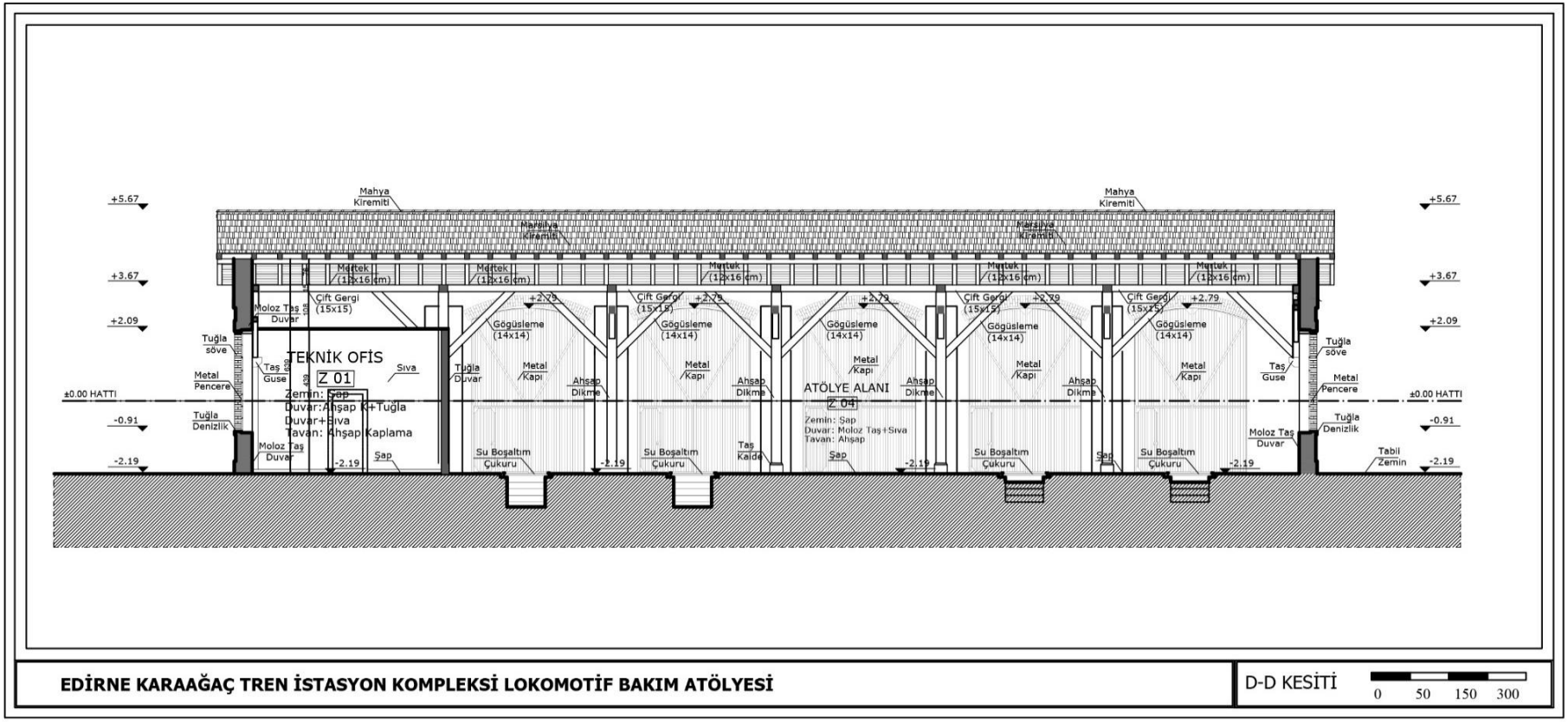
Şekil 4.38: Birinci Dönem Restitüsyon A-A kesiti.



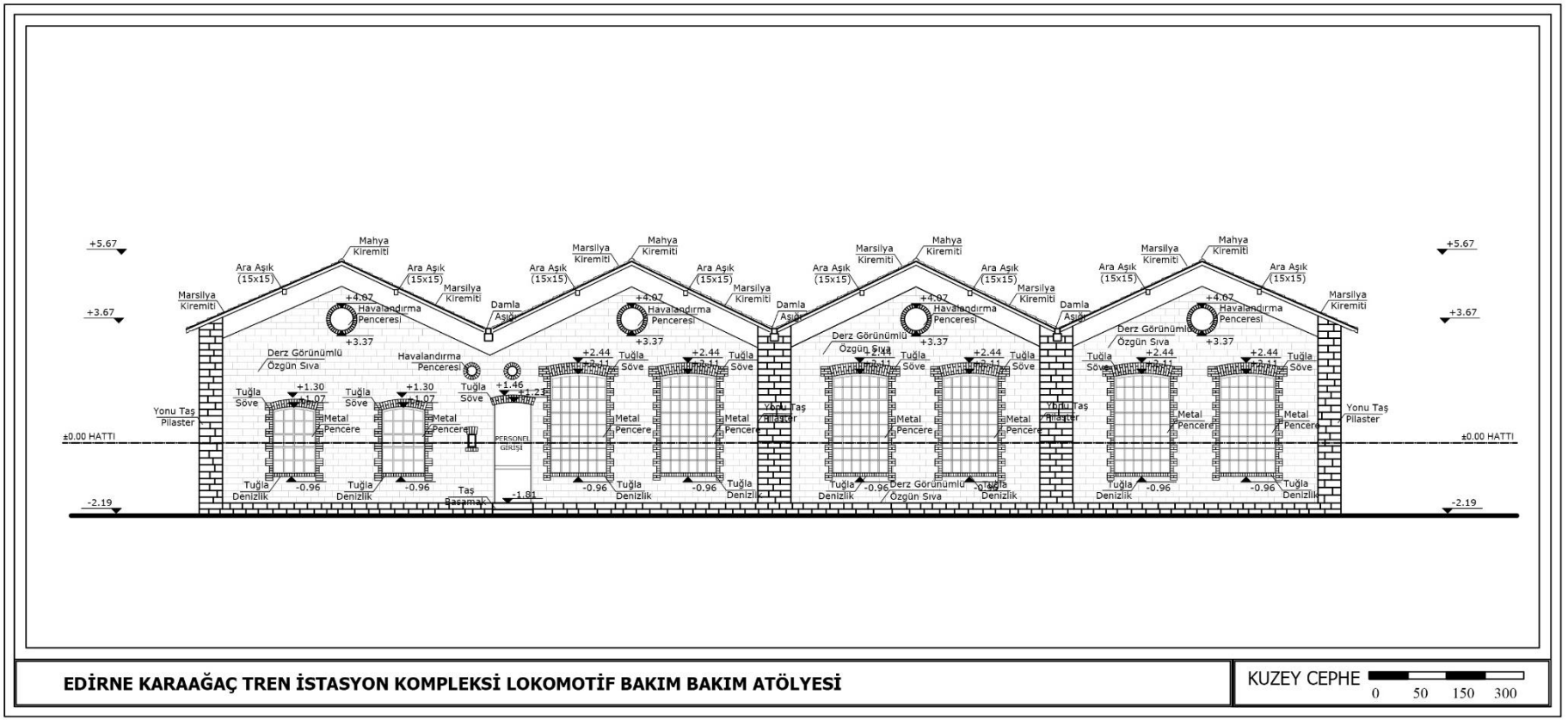
Şekil 4.39: Birinci Dönem Restitüsyon B-B Kesiti.



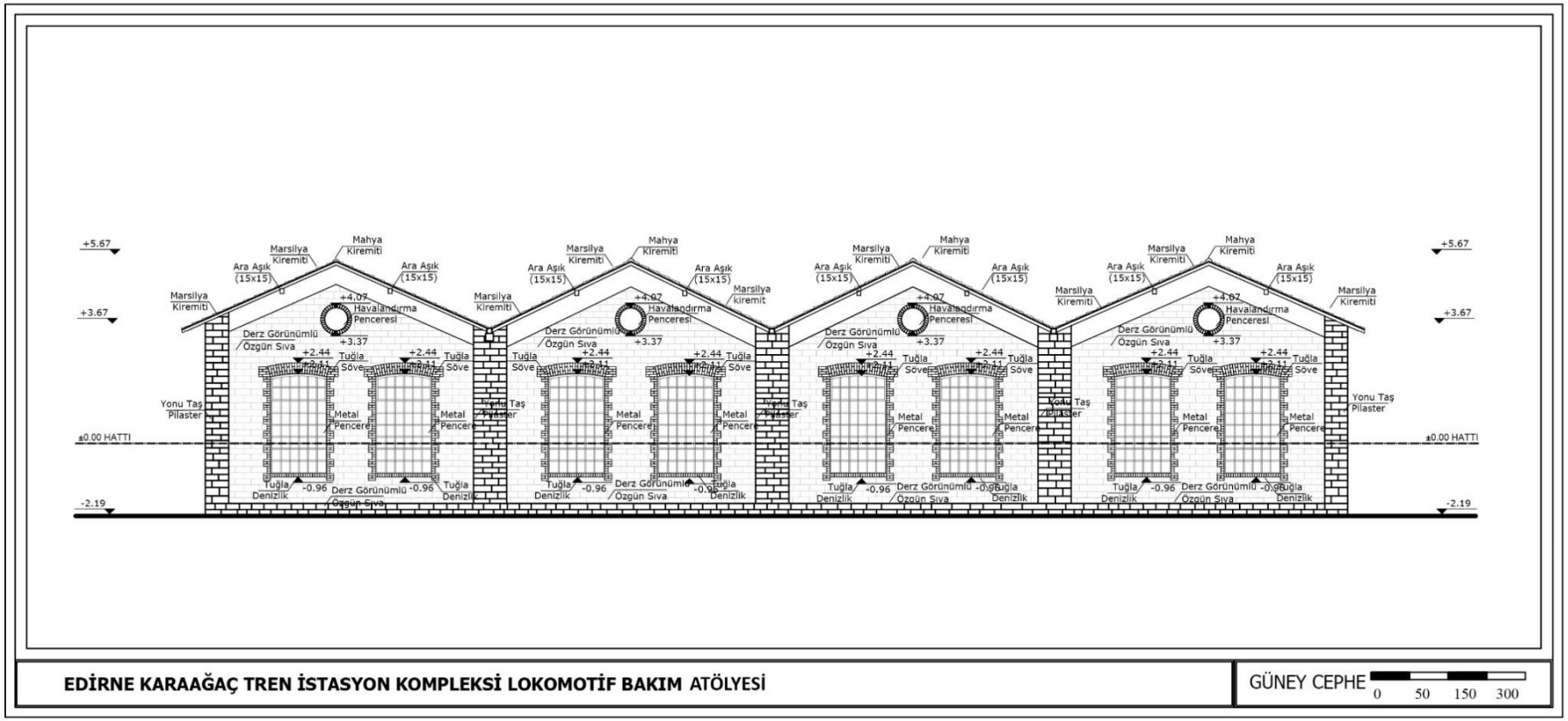
Şekil 4.40: Birinci Dönem Restitüsyon C-C Kesiti.



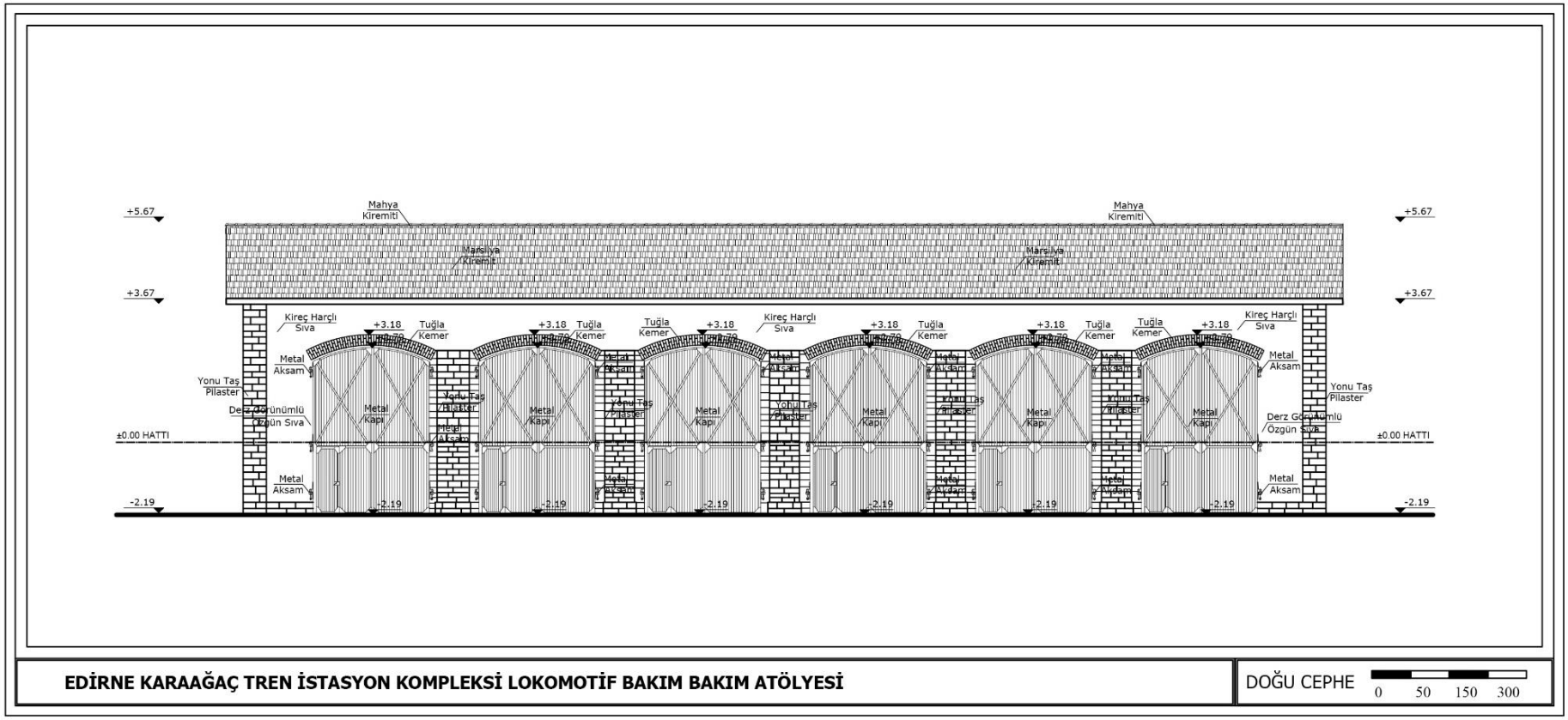
Şekil 4.41: Birinci Dönem Restitüsyon D-D Kesiti.



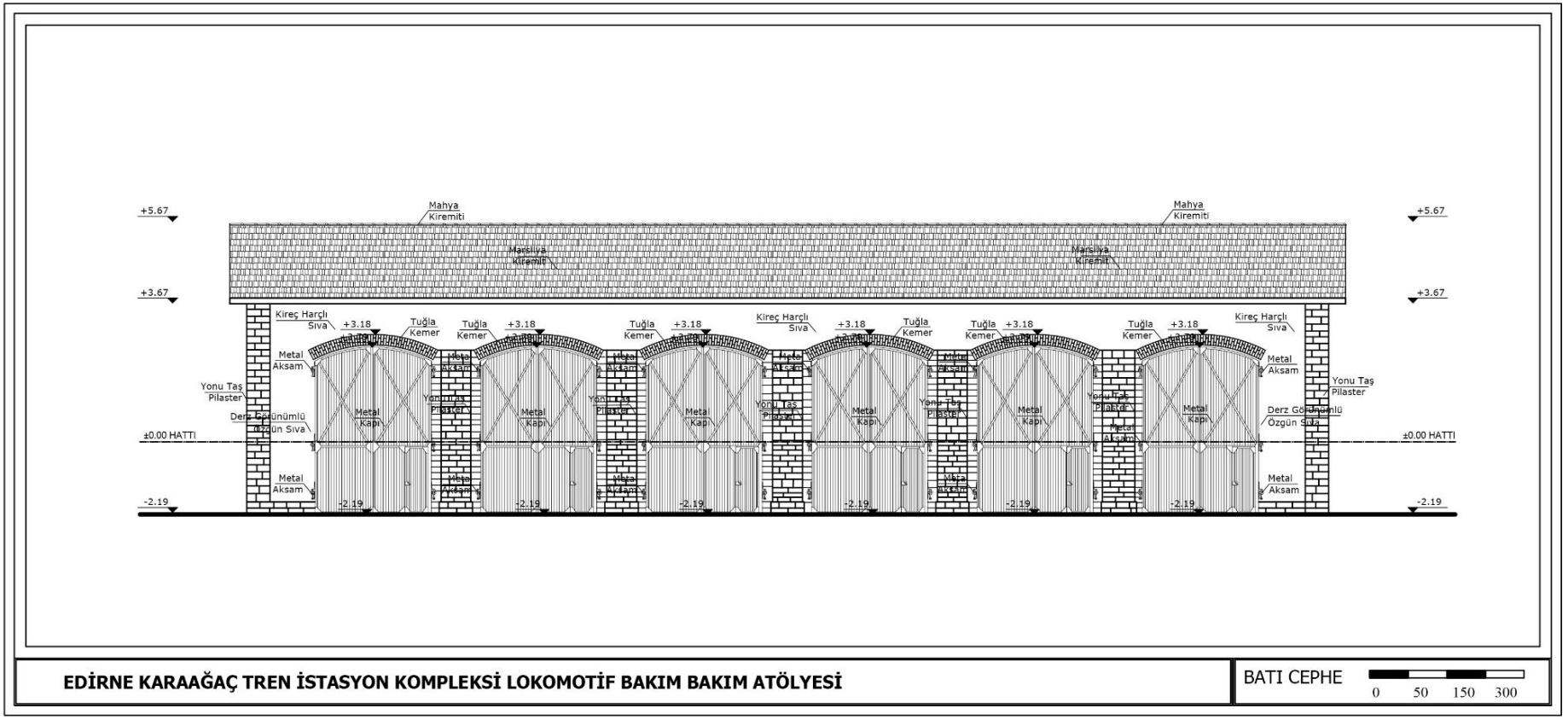
Şekil 4.42: Birinci Dönem Restitüsyon Kuzey Cephe.



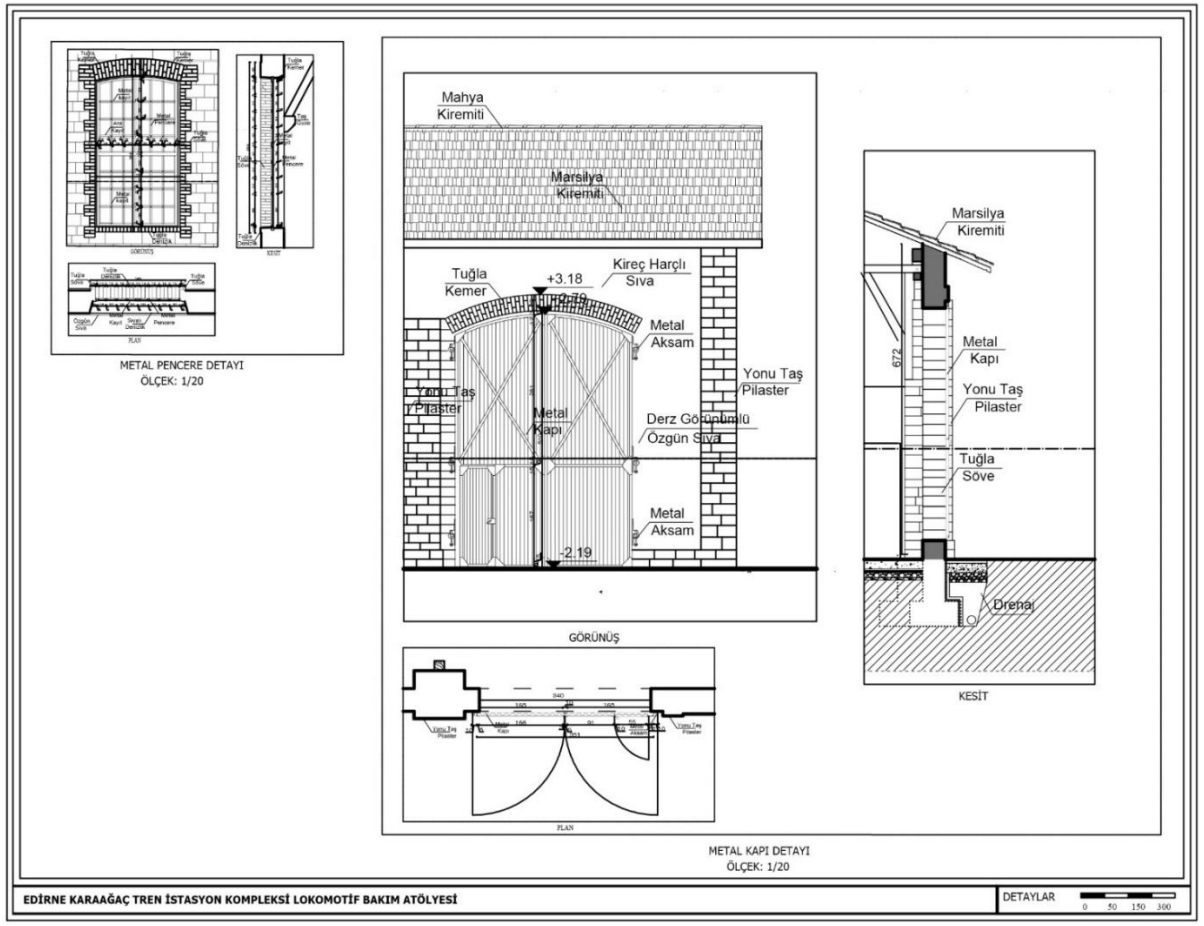
Şekil 4.43: Birinci Dönem Restitüsyon Güney Cephe.



Şekil 4.44: Birinci Dönem Restitüsyon Doğu Cephe.



Şekil 4.45: Birinci Dönem Restitüsyon Batı Cephe.

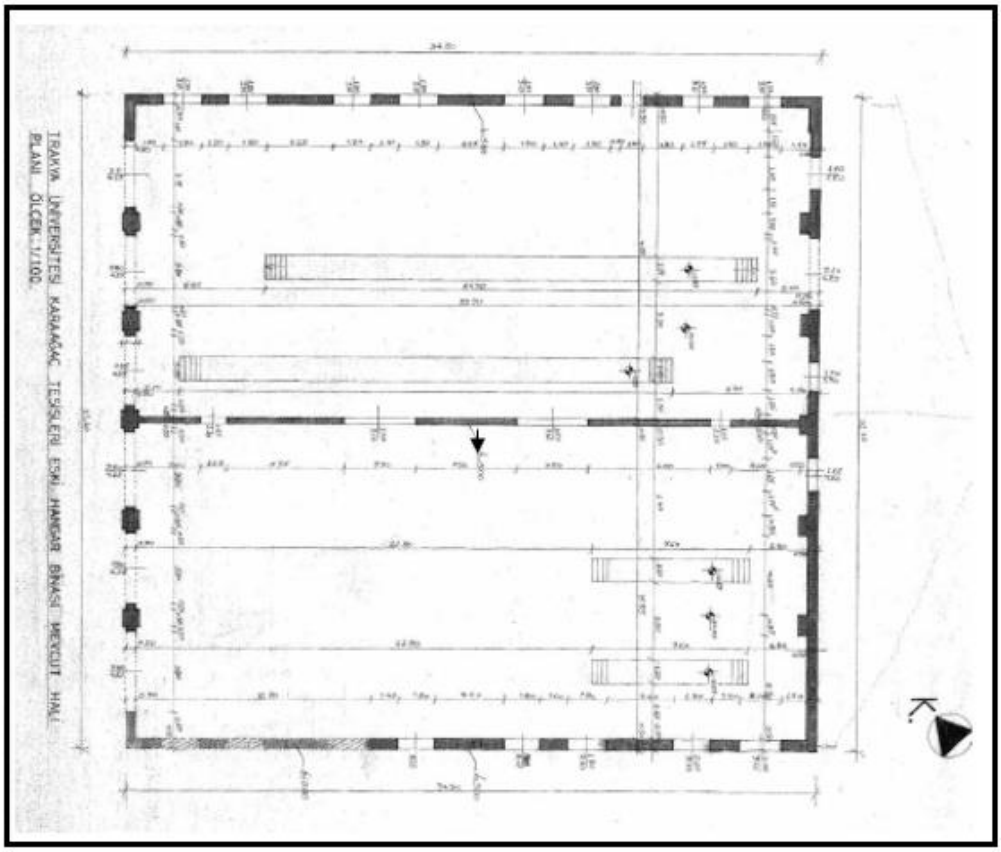


Şekil 4.46: Birinci Dönem Restitüsyon Detaylar.

5.2.2. İkinci Dönem (1977-1986) Restitüsyon Önerisi

1977 yılından başlayan ve yapının günümüze kadarki değişimlerini kapsayan dönemdir. Bu dönemin tarih aralığı belirlenirken Rumeli Hattı'nın önemli bir durağı olarak faaliyetine devam eden Karaaağaç İstasyonu'nun Pehlivanköy Hattı'nın devreye girmesiyle tamamen hizmet dışı kaldığı tarih olan 1977 yılı esas alınmıştır. 1986 yılına ait hava fotoğraflarının bu durumu desteklemesi ve ulaşılan en kesin bilginin 1977 yılında kompleksin hizmet dışı kalması sebebiyle bu tarih aralığı seçilmiştir. Bu döneme ışık tutan en önemli kaynaklar 1986 yılına ait hava fotoğrafı ve 1985 yılına ait plandır [TÜYİDBA]. Komplekse ait 1977 yılından sonraki dönemde ulaşılan ilk belge, Tablo 3.6'da yer alan 1986 yılına ait hava fotoğrafıdır [MSB HGM]. Bu hava fotoğrafında bu dönemde göze çarpan en önemli değişiklik, yapıya ait çatının yıkılmış olmasıdır. Bu tarihten itibaren yapı, günümüzdeki (2021) halini almıştır. Şekil 5.48'de kompleksin yapılarını ve yapıyı gösteren vaziyet planına yer verilmiştir.

1985 yılına ait planda Z01 mekanının kuzeydoğusunda yer alan teknik ve idari birimlerin olmadığı görülmektedir. Plan çiziminde yapıyı iki bölüme ayıran doğu-batı aksına yerleştirilmiş 30 cm genişliğinde tuğla bir duvarın olduğu ve bu duvarın yapıyı iki bölüme ayırdığı görülmektedir. Bu dönemde yapının doğu-batı aksında iki bölüme ayrılması ve Z02 mekanına açılan kapı açıklıklarının pencereye çevrilmesi, yapının bu tarihler arasında farklı bir işlevde kullanılmış olabileceğini düşündürmektedir. Ancak verilerin sınırlı olması nedeniyle kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır. Bu veriler ışığında Şekil 5.48'de ikinci dönem restitüsyon önerisine ait hazırlanan plan yer almaktadır. Z01 ve Z02 mekanları olarak iki bölüme ayrılmış olan atölye alanı 350 cm genişliğinde ve 310 cm yüksekliğinde iki adet kapı açıklığı ile ulaşım sağlanmaktadır. Tuğla duvar üzerinde batı duvarından 340 cm mesafe ve simetriği olacak şekilde doğu duvarından 340 cm mesafede iki adet kapı açıklığı bulunmaktadır. Bu pencerelerin ebatları 125 cm genişliğinde 220 cm yüksekliğindedir. Şekil 5.53'de eklenen tuğla duvara ait çizimlere yer verilmiştir.

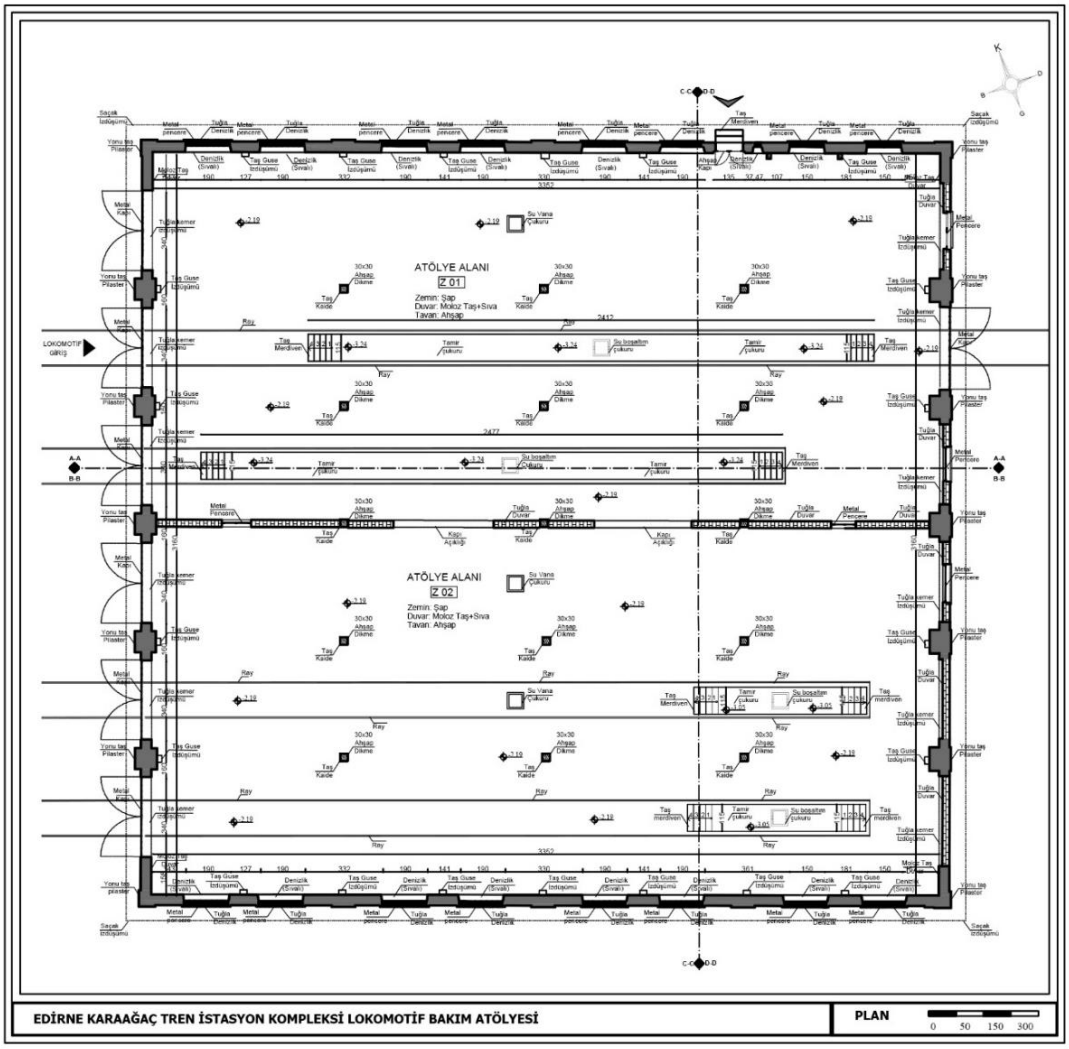


Şekil 5.47: 1985 yılına ait plan.

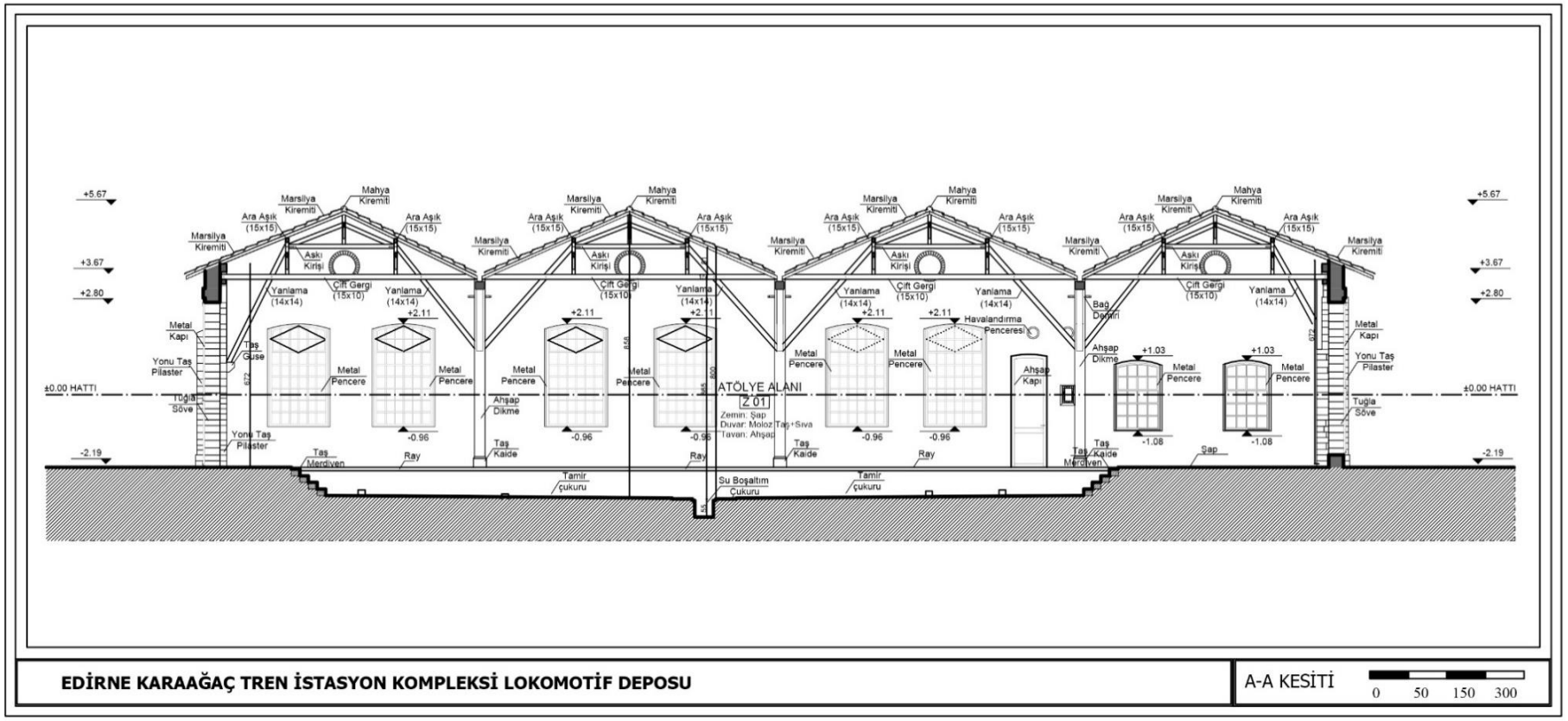
Bu döneme ait mimari anlamda tek veri 1985 yılına ait bir plandır. Bu nedenle cephelere ait veriler oldukça sınırlıdır. Ancak Şekil 5.47'deki planda bu dönemdeki esas değişikliğin doğu cephesinde yapılmış olduğu görülmektedir. Diğer cephelerin özgün kurgularının bu dönemde de korunduğu görülmektedir. Doğu cephesindeki altı kapı açıklığından bir tanesi dışındaki tüm açıklıklar kapatılmış ve özgün olmayan pencere açıklıkları açılmıştır. Kuzey duvarına yakın olan ikinci açıklık, kapı olarak kullanılmış, sonraki iki açıklığa ise pencere açıklığı açılmıştır.Cephenin son iki açıklığı ise tuğla duvarla kapatılmıştır. Herhangi bir veriye ulaşılamaması nedeniyle eksik olan bilgiler için yapının özgün dönemden elde edilen verileri kullanılarak çalışmaya devam edilmiştir. Yapının doğu cephesi dışındaki tüm cephelerinin özgün kurgusunu koruduğu günümüzde mevcut izlerden anlaşılmaktadır. Bu tarih aralığında başka veriye ulaşılamış olması nedeniyle yapının cephe düzeninde günümüzdeki verilerden faydalanılmıştır. Yapının ikinci dönem restitüsyonuna (1977-1986) ait çizimler Şekil 5.48 ile Şekil 5.58 arasında verilmiştir.



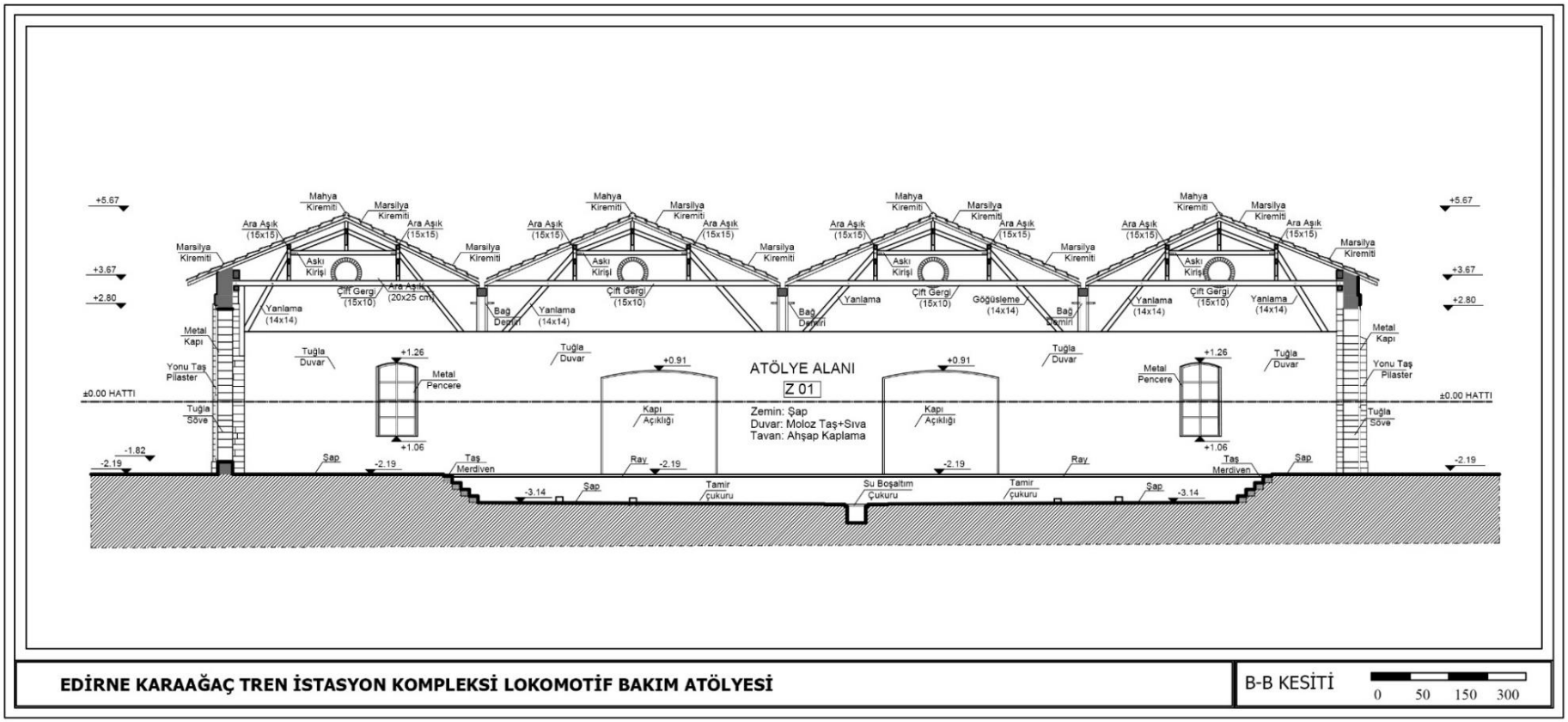
Şekil 4.48: İkinci Dönem Restitüsyon Vaziyet planı.



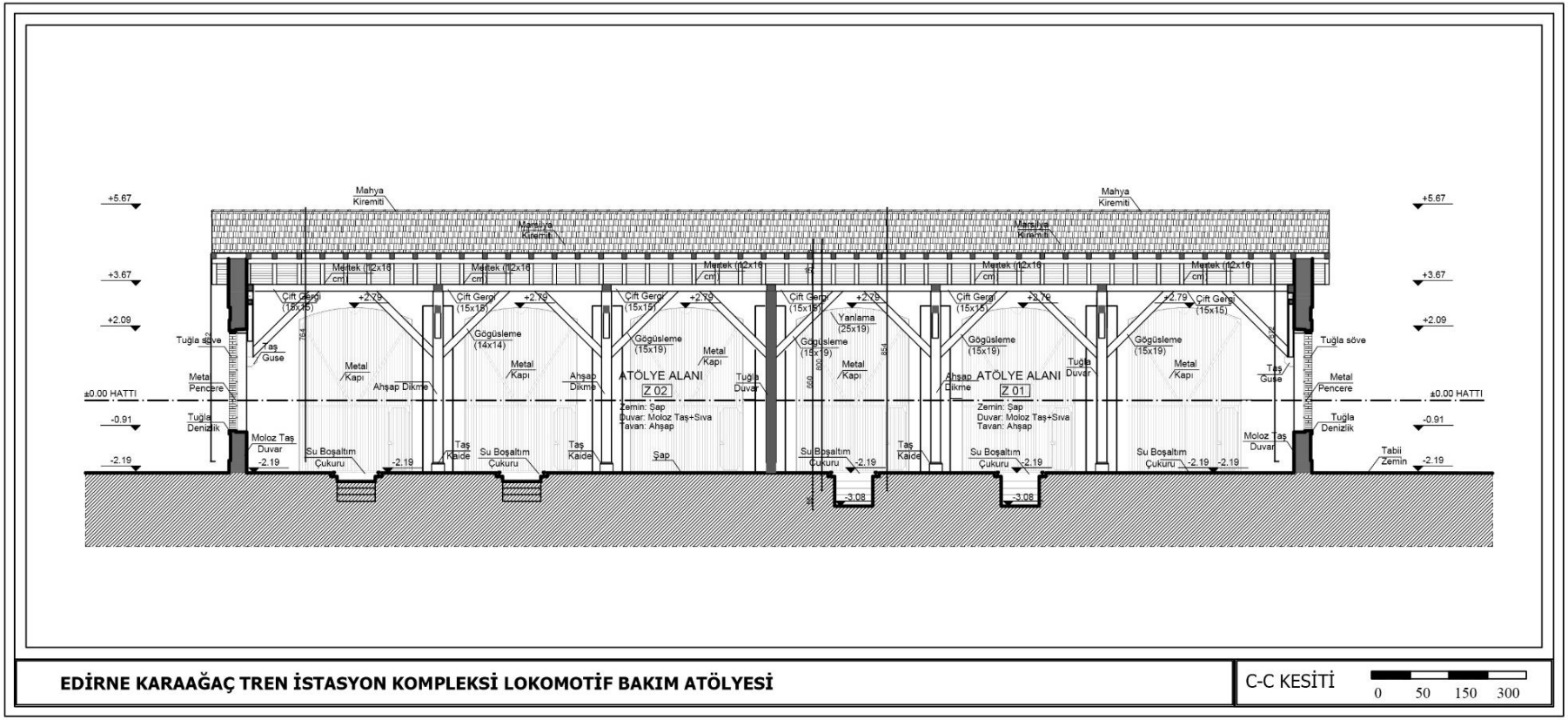
Şekil 5.49: İkinci Dönem Restitüsyon planı.



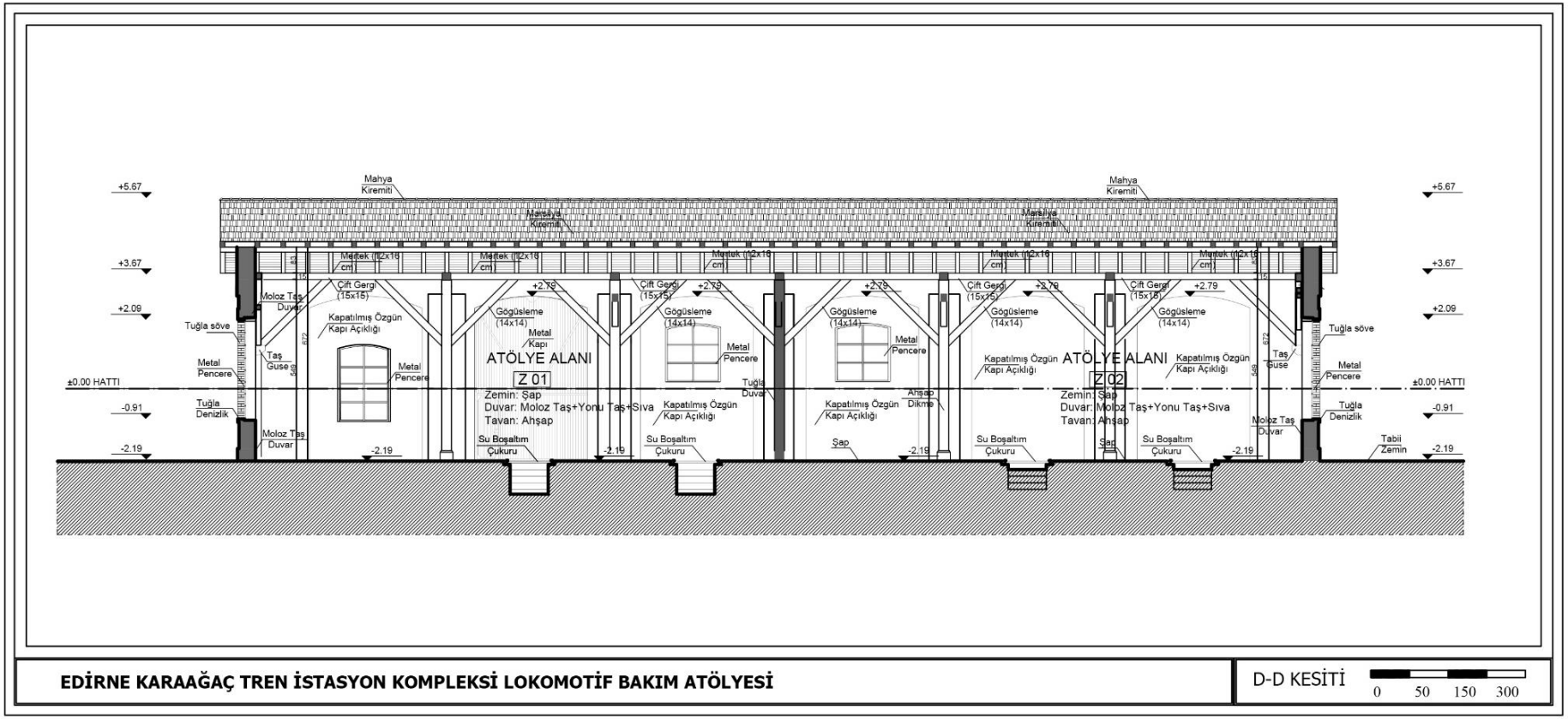
Şekil 4.50: İkinci Dönem Restitüsyonu A-A Kesiti.



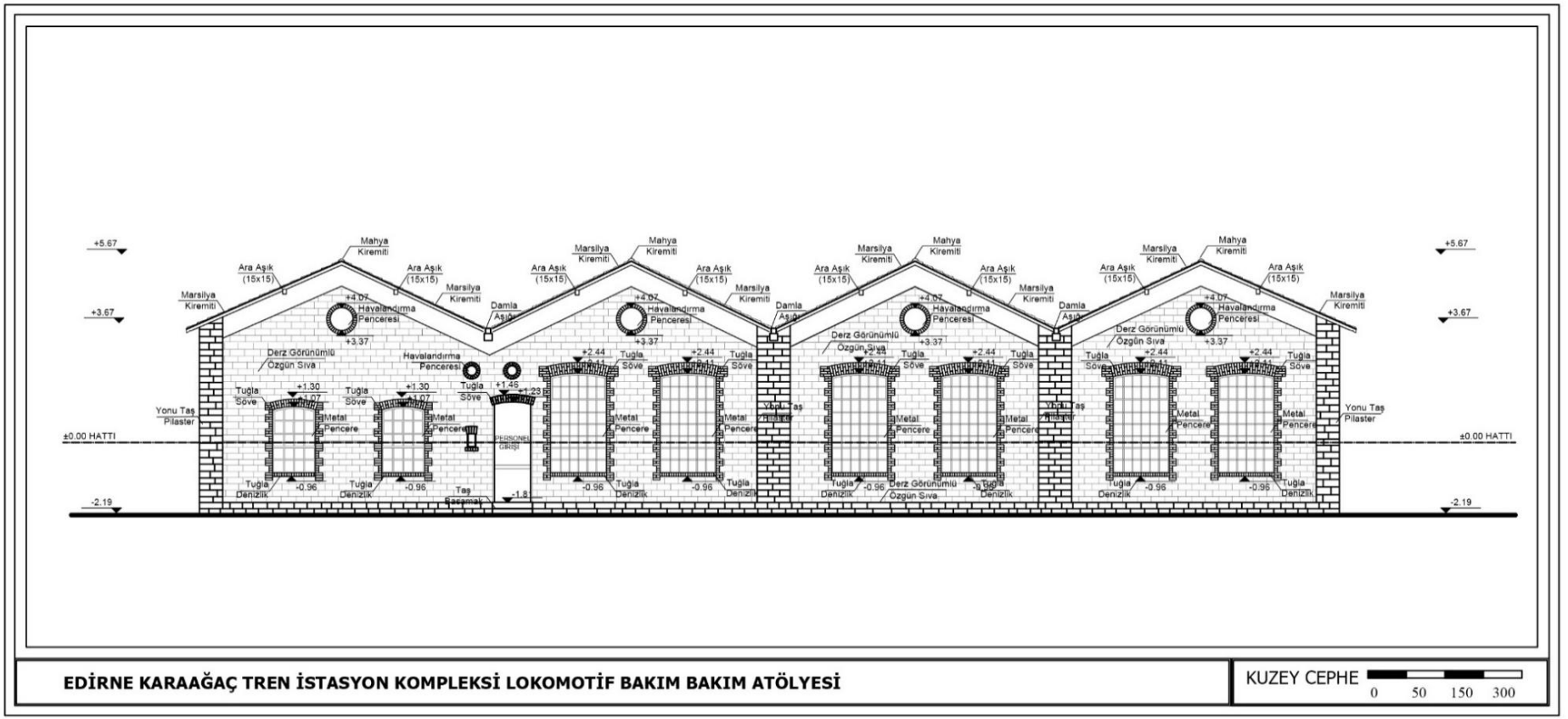
Şekil 4.51: İkinci Dönem Restitüsyonu B-B Kesiti.



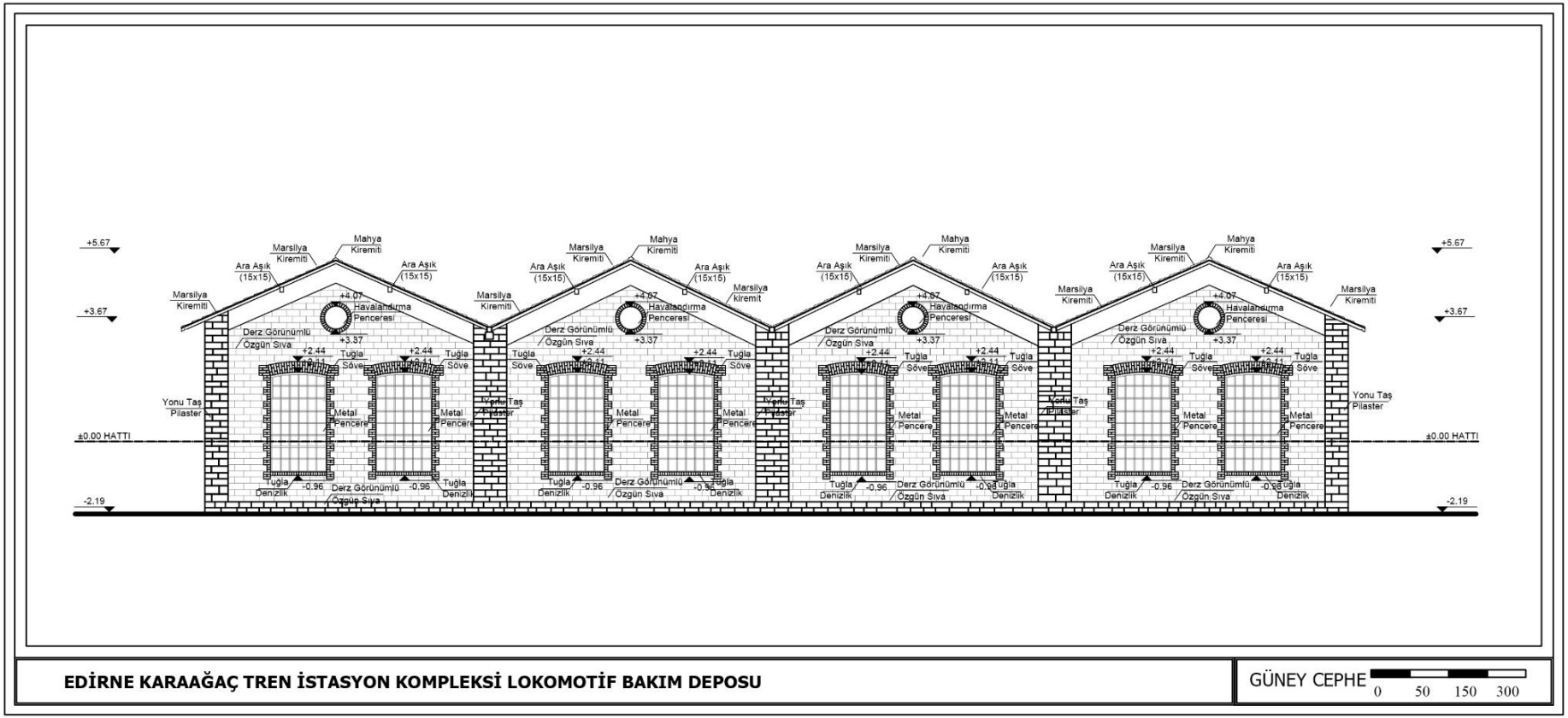
Şekil 4.52: İkinci Dönem Restitüsyon C-C Kesiti.



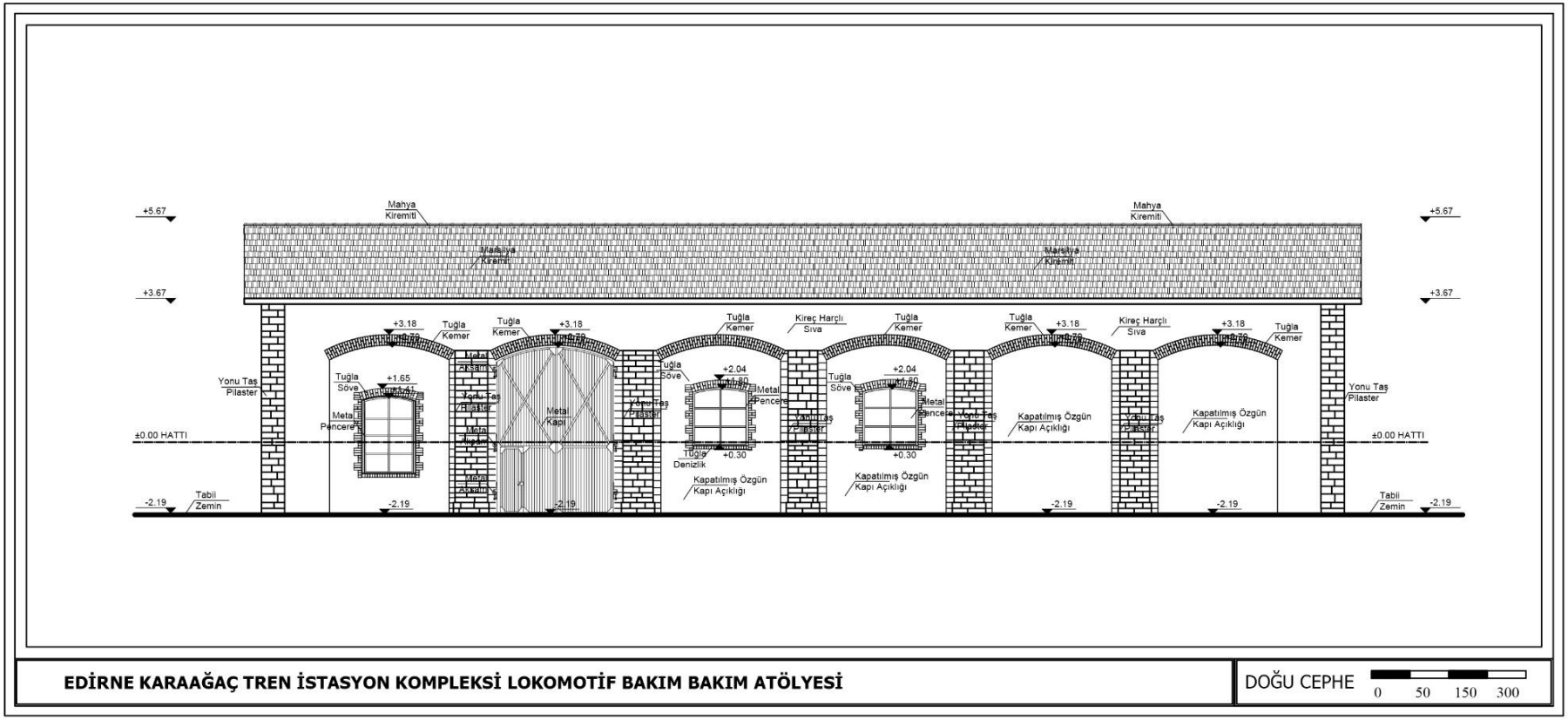
Şekil 4.53: İkinci Dönem Restitüsyon D-D Kesiti.



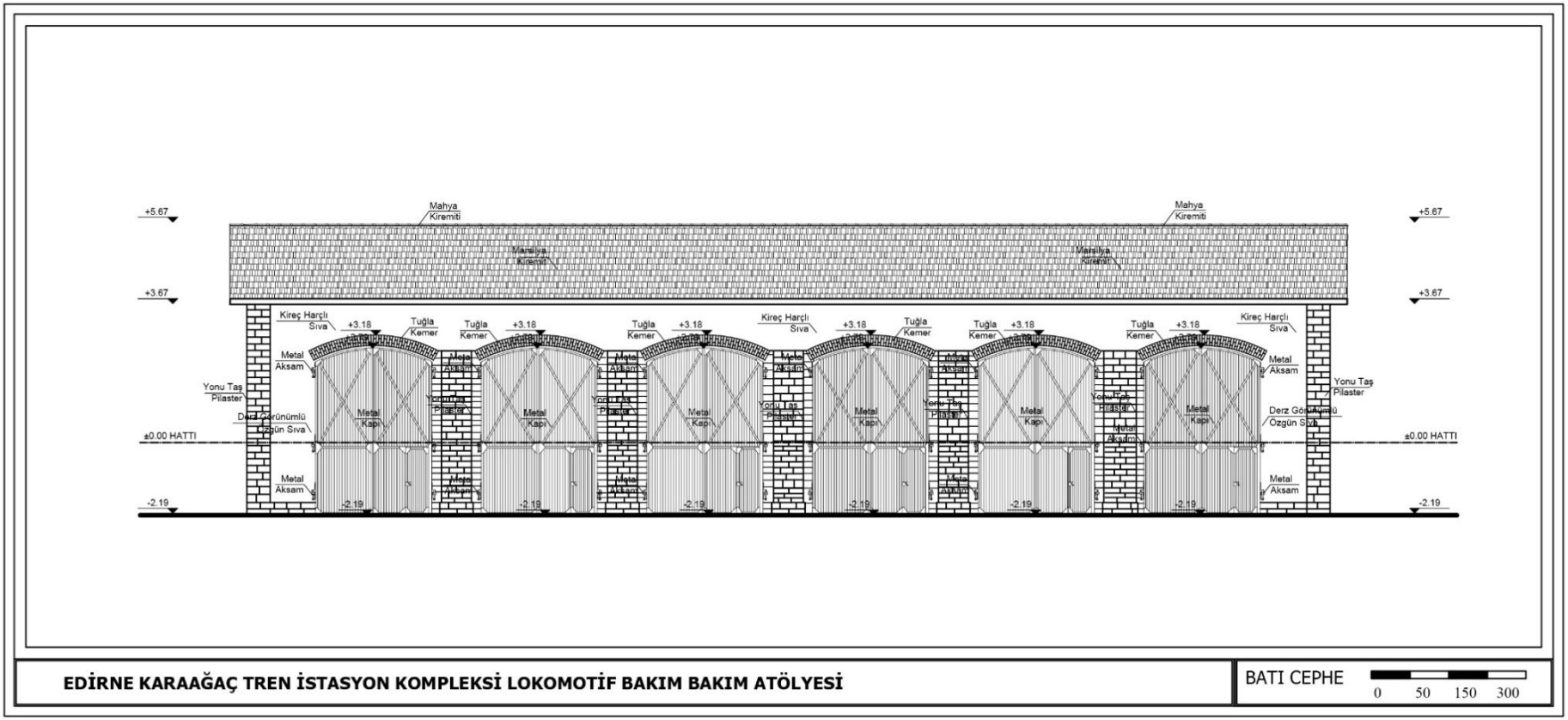
Şekil 4.54: İkinci Dönem Restitüsyon Kuzey Cephe.



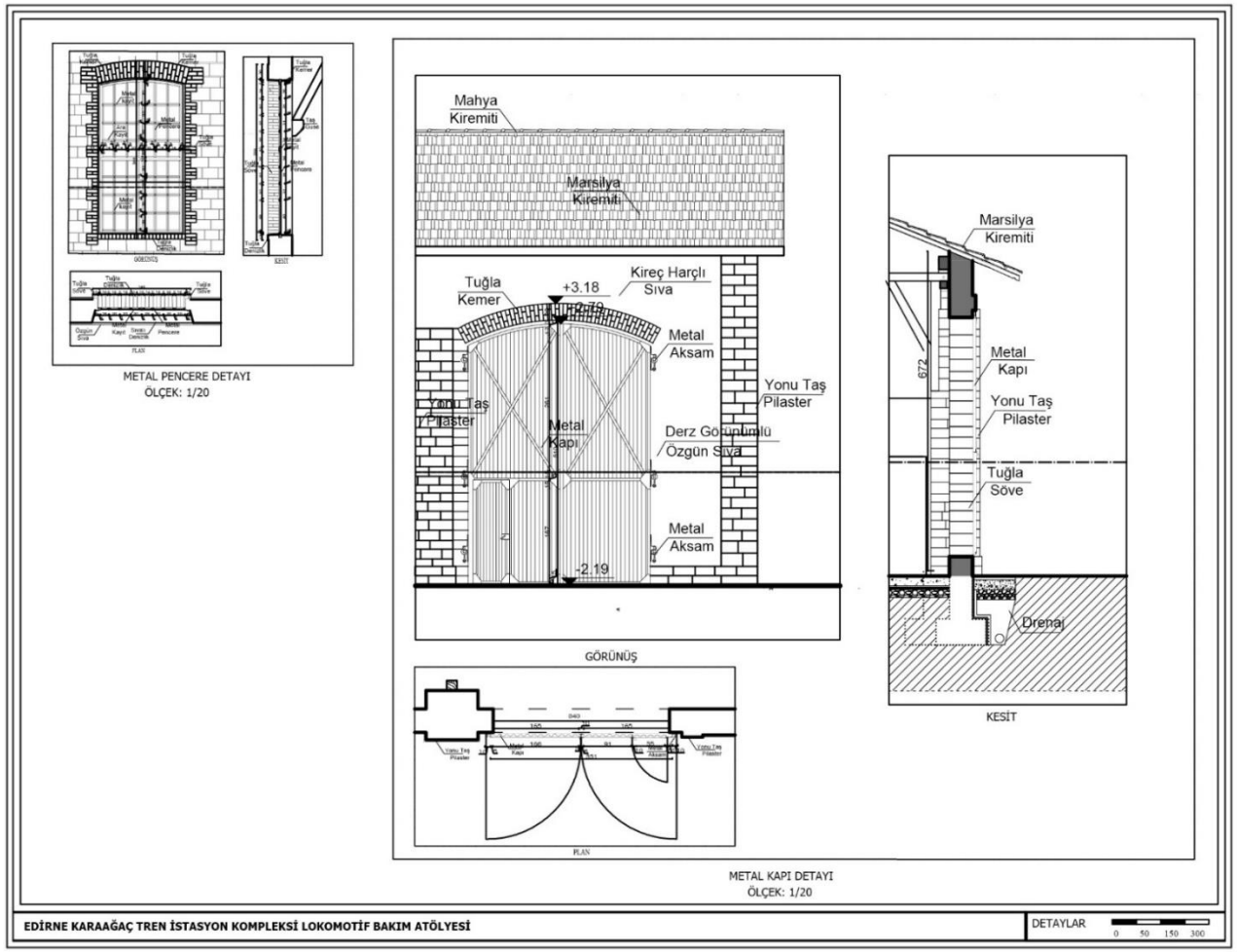
Şekil 4.55: İkinci Dönem Restitüsyon Güney Cephe.



Şekil 4.56: İkinci Dönem Restitüsyon Doğu Cephe.



Şekil 4.57: İkinci Dönem Restitüsyon Batı Cephe.



Şekil 4.58: İkinci Dönem Restitüsyon detaylar

6. KARAAĞAÇ LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ MİMARİ KORUMA PROJESİ

Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesi'nin mevcut izler ve kaynak araştırmalarıyla desteklenerek elde edilen restitüsyon çizimleri, önemli bir dönem örneği olarak belgelenmesini sağlamıştır. Yapının demiryolu mimarisinin günümüze kalmış önemli örneklerinden biri olması, uzun yıllar işlevsiz kalması ve üniversite bünyesinde kullanılan bir yerleşke içerisinde yer almış olması, mimari koruma projesi hazırlanırken göz önünde tutulmuştur.

Yapının kampüs içerisinde tekil olarak var olmak yerine, kampüsün bir parçası olma hedefiyle tasarıma başlanmıştır. Bu nedenle yapının yerleşkede 'Yaratıcılık Merkezi' olarak kullanılması önerilmektedir. Restorasyon önerisi, yapıya verilen yeni işlevin yanı sıra yerleşkedeki alternatif yeni öneriler ve yerleşkenin bütüne yönelik geliştirilen kararlar ile birlikte desteklenmesi hedeflenmektedir.

6.1. Yeniden İşlevlendirme Önerisi

'Yaratıcılık Merkezi' fikri ile kampüs yaşamında üretim ve yaratıcılık odaklı tüm aktivitelerde kullanılmaya uygun bir yapı haline dönüştürülmesi çalışmada çıkış noktası olmuştur. Yapının düzenlenen etkinlik, workshop, sergileme, satış, toplantı gibi faaliyetlerde kullanılmasının yanı sıra önerilen yeni yapılarla entegre olan bir merkez olması hedeflenmiştir. Bu durum, yerleşkenin tamamına ait kararların alınmasını gerekli kılmıştır. Bu nedenle işlevlendirme, yaratıcılık merkezi ve yerleşkeye ait kararların alındığı alternatif öneriler olarak ele alınmıştır.

Yaratıcılık merkezi bağlamında yeniden işlevlendirme sürecinde esnek bir tasarım ile mimari koruma projesi oluşturulmuştur. Esnek tasarım anlayışı, ihtiyaca göre şekillenen bir merkez olmasını ve yapının özgün plan kurgusuna sadık kalınmasını sağlamıştır. İhtiyaca ve yapılacak olan aktiviteye göre plan kurgusunun uyum sağlaması yapıyı gereksiz müdahalelerde bulunmayı engellemiş ve özgün mimari kurgusunu bozmadan yerleşkeye hizmet edecek bir merkez olmasını sağlamıştır.

Yapının plan kurgusundaki özgüne sadık kalma fikri, cephelerde de bir tasarım kararına dönüşmüştür. Yerleşkenin genelinde ve yerleşkeye ait yapıların cephelerde özgün dokunun korunması nedeniyle hassasiyet gösterilerek özgün cephe kurgusu ve tekniği tercih edilmiştir. Z01, Z02, Z03, Z04, Z05 ve Z06 olarak toplam altı mekan bulunmaktadır. Birinci dönem restitüsyon planına sadık kalınarak hazırlanan planda Z01, Z02, Z03 ve Z04 mekanları idari ofis olarak önerilmiştir. Restitüsyon planındaki atölye alanı ise Z05 workshop alanı ve Z06 yaratıcılık alanı olarak iki hacme ayrılmıştır. Önerilen bu mekanları ayıran bölücü duvarların tamamı sabit olmayan ve gerektiğinde kaldırılabilen bir şekilde yapıya eklenmiştir. Teknik alandaki bölücü duvarlara ait verilerin kesinliğini sorgulamak adına öneri işlevde, cam bölücü duvarlar kullanılmıştır. Zemindeki tamir çukurları için de cam kaplama önerilmiştir. Yapının zeminindeki tamir çukurlarının cam malzeme ile kapatılması ve geri kalan kısımlarda 25x25 cm ebatlarında karosiman uygulanması önerilmiştir. Bu tasarım kararlarına göre hazırlanan plan Şekil 6.6'de verilmiştir.

Z05 Workshop ve Z06 yaratıcılık alanları olarak önerilen mekanlardaki mimari değişiklikler cephelere de yansıtılmaya çalışılmıştır. Cephelerde farklı kullanımlara hizmet etmesini sağlamak amacıyla ışığa direkt ihtiyaç duyulmayan etkinliklerde workshop alanı ve ışığa ihtiyaç duyulan etkinlikler için yaratıcılık alanı kullanılmak üzere tanımlanmıştır. Z05 mekanı ışığın kontrolünün sağlandığı bir alan olarak tasarlanmıştır. Bu nedenle tüm açıklıklarda ışık kontrolüne uygun kararlar alınmıştır. Yapını kuzey duvarındaki tüm pencerelerde özgün tipolojide ancak karartılmış cam kullanılmıştır. Doğu ve batı cephelerinde bulunan üçer adet kapıda ise yapının özgün kapı tipolojisi yine özgün malzemesi olan dökme demir kullanılarak tasarlanmıştır. Önerilere ait çizimler Şekil 6.12'de ayrıntılı olarak aktarılmıştır. Işık kontrolüne daha az ihtiyaç duyulan Z06 mekanında ise güney cepheye ait pencerelerde özgün tipoloji ve malzeme kullanılmıştır. Doğu ve batı cephelerindeki üçer adet kapının özgün kapı tipolojisi kullanılarak cam malzemeden tasarlanması önerilmiştir. Önerilere ait çizimler Şekil 6.13'de ayrıntılı olarak verilmiştir.

Kompleksteki özgün dokudan alınan referanslar yeni işlev önerisinde kullanılmıştır. Günümüzde hiçbir kalıntısına ulaşılamamış olan çatı için, yapının birinci dönem restitüsyon verilerinden elde edilen bilgiler ışığında özgün teknik ve malzeme

ile yeniden yapım önerilmiştir. Şekil 6.8, 6.9 ve 6.11'de yapının çatısına ait çizimlere ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

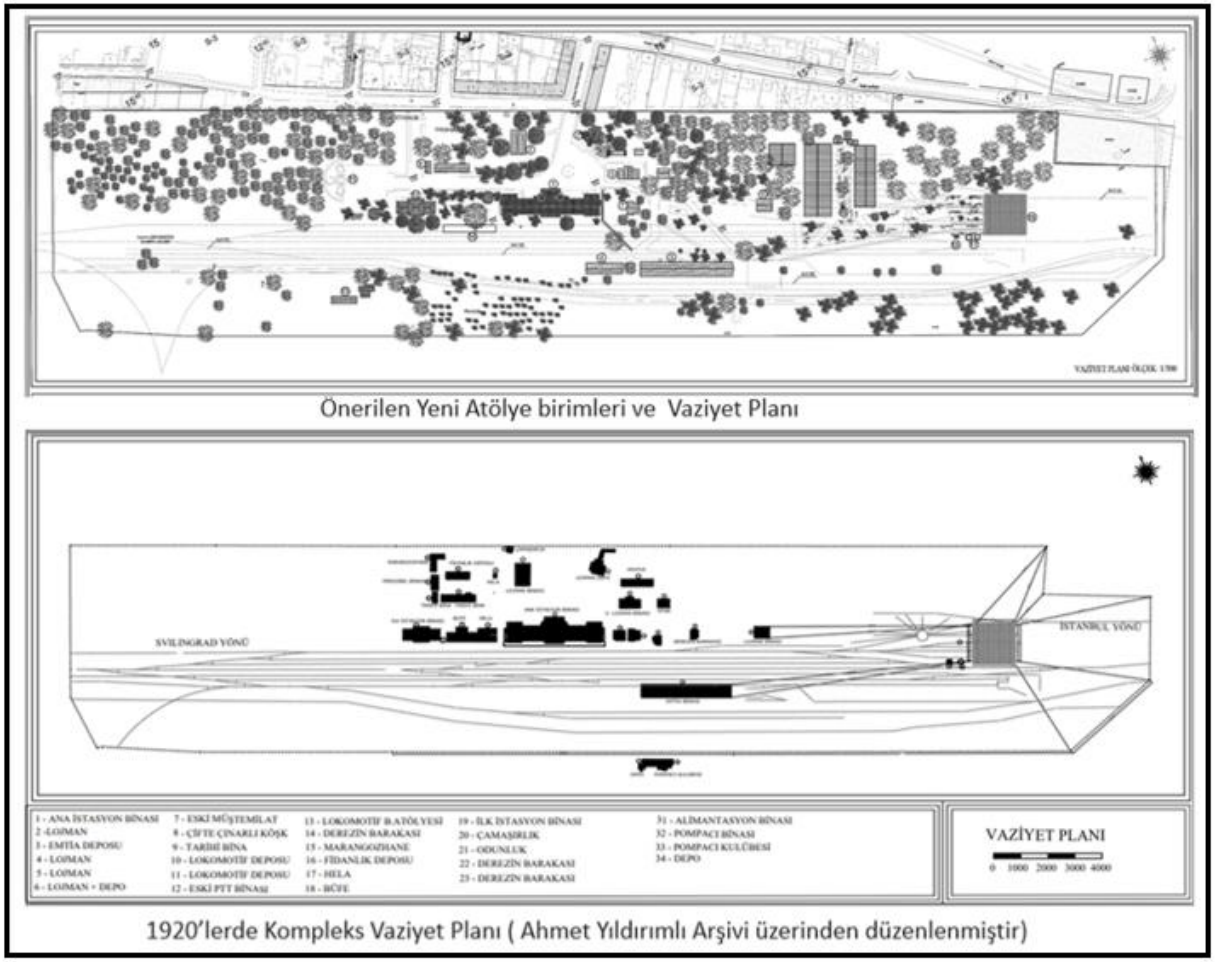
Alternatif öneriler bağlamında ise Şekil 6.1'deki vaziyet planında Lokomotif Bakım Atölyesinin yakın çevresinde yer alan kompleks yapılarının günümüze ulaşamadığı görülmektedir. Günümüzde var olmayan ancak izlerine ulaşabildiğimiz yapılar yeni işlev verme sürecinde önemli bir potansiyel olarak değerlendirilmiş ve vaziyet planında izini koruyacak şekilde Lokomotif Atölyesi için önerilen Yaratıcılık Merkezi'ni destekleyecek yeni yapılara dönüştürülmüştür. Bu yapılar kampüsün tamamının kullanımına yönelik olarak ortak alanlarıyla beraber, yaratıcılık atölyesine hizmet verecek atölye ve üretim alanlarını da içermektedir. Bu yapıların tanımladıkları alanlar, dış mekan etkinliklerinin yapılacağı yeni rekreasyon alanları oluşturulmasını sağlamıştır. Sergileme, satış gibi etkinliklerin yapıldığı alanlar olarak kullanılan bu alanlar kampüsün genel kullanımına yönelik alınan kararlardan biridir. Şekil 6.2'de yeni önerilen yapılara ait vaziyet planı yer almaktadır.

Yeni öneri yapılar ile kampüsteki sanat atölyeleri ile birbirini besleyen bir merkez hedeflenmiştir. Yeni önerilen yapılarda, yeme-içme birimleri yanında Edirne kent tarihinde yer alan el işi atölyelerine (çinicilik, kök boyacılığı, ağaş işçiliği, fresk, misk sabunculuğu) yer verilmiştir. Önerilen yapıların plan ve cephe tasarımları bakımından oldukça sade bir şekilde tasarlanmasına dikkat edilmiştir. Yerleşkeye saygılı bir yaklaşım fikriyle yola çıkılarak, yeni yapıların taşıyıcıları çelik, duvarları ise cam olarak önerilmiştir. Önerilen yeni yapıların ebatları vaziyet planındaki izlerden elde edilmiştir. Bu verilere göre yeme,içme birimi yaklaşık 10 x 36 m, atölye alanı 8 x 26 m olacak şekilde tasarlanmıştır. Gabarileri ise kampüsteki yapılardan alınan referanslarla belirlenmiştir. Şekil 6.5'de önerilen yeni yapıların Lokomotif Atölyesi ve yakın çevresi ile olan ilişkisi gösteren cephe önerileri yer almaktadır.

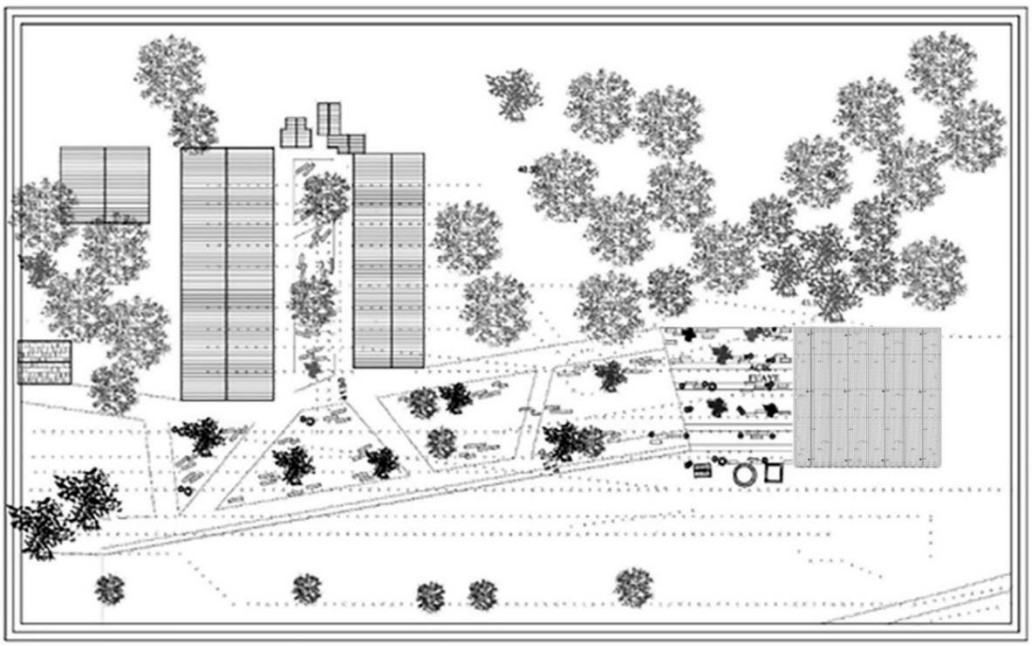
Kampüsün üniversite dışından kullanım potansiyeli fazla olsa da ziyaretçiler tarafından sadece Ana İstasyon Binası (Güzel Sanatlar Fakültesi) ve çevresi kullanılmaktadır. Deneyimleme alanları artırılarak Edirne halkının tamamının kullanımına açılması hedeflenmektedir. Önerilen atölyeler, yeme-içme mekanları ve Lokomotif Bakım Atölyesi arasında rekreasyon alanları da tanımlanmıştır. Böylelikle kullanıcılar için bir çekim merkezi oluşturularak kampüs içerisinde yeni bir

deneyimleme alanları yaratılmıştır. Bu alanlarda atölye çalışmaları sonucu üretilen ürünlerin satışı da yapılarak ekonomik bir katkı da hedeflenmiştir.

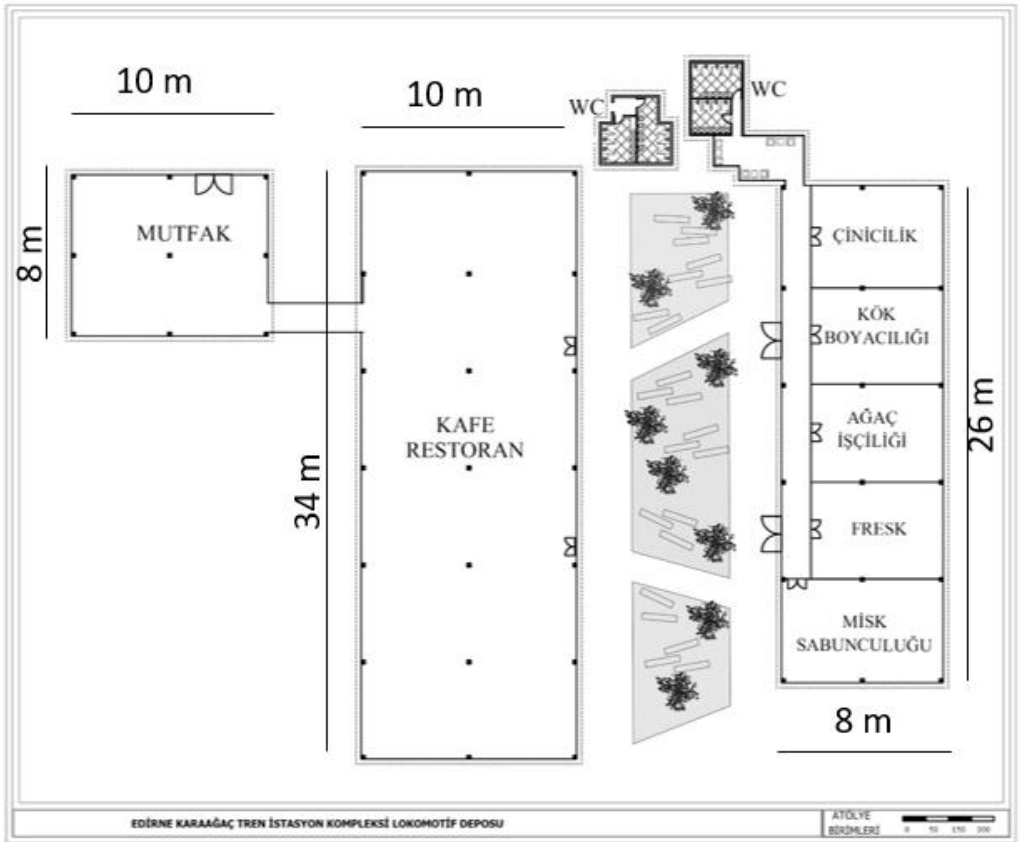
Önerilen mimari koruma projesine ait çizimler Şekil 6.1 ile Şekil 6.17 arasında ayrıntılı olarak verilmiştir.



Şekil 6.1: 1920'lerde Komplekste var olan yapıları gösteren Vaziyet planı ve Öneri.



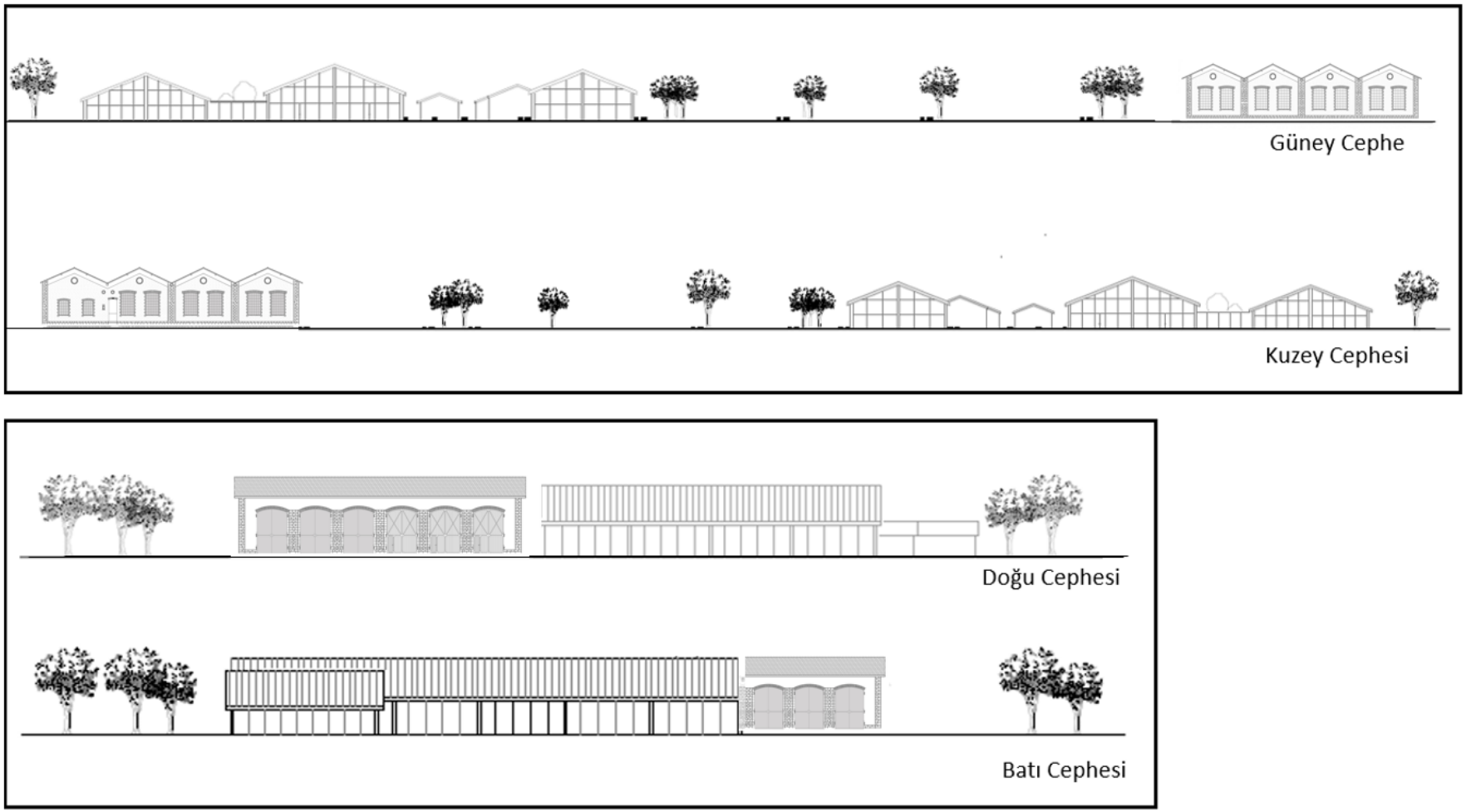
Şekil 6.2: Önerilen Yeni Birimlerin Vaziyet planı.



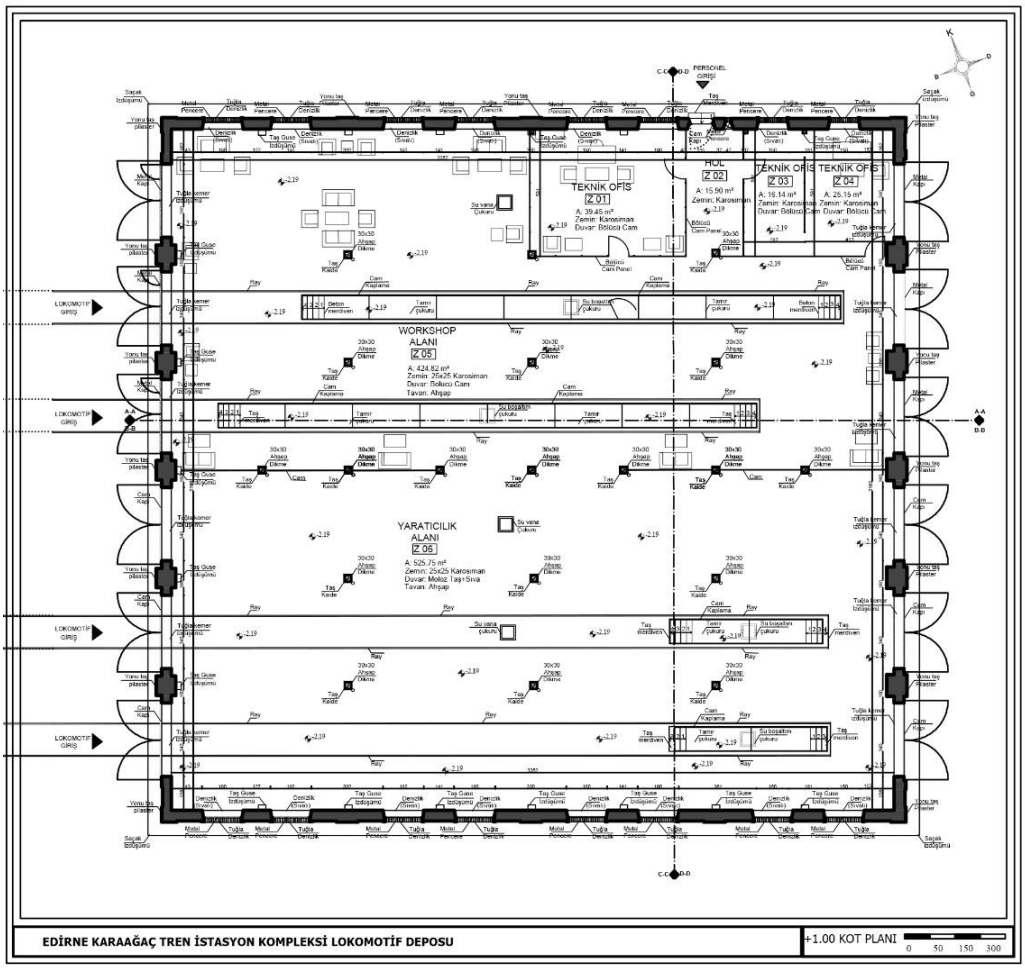
Şekil 6.3: Öneri Atölye Birimleri.



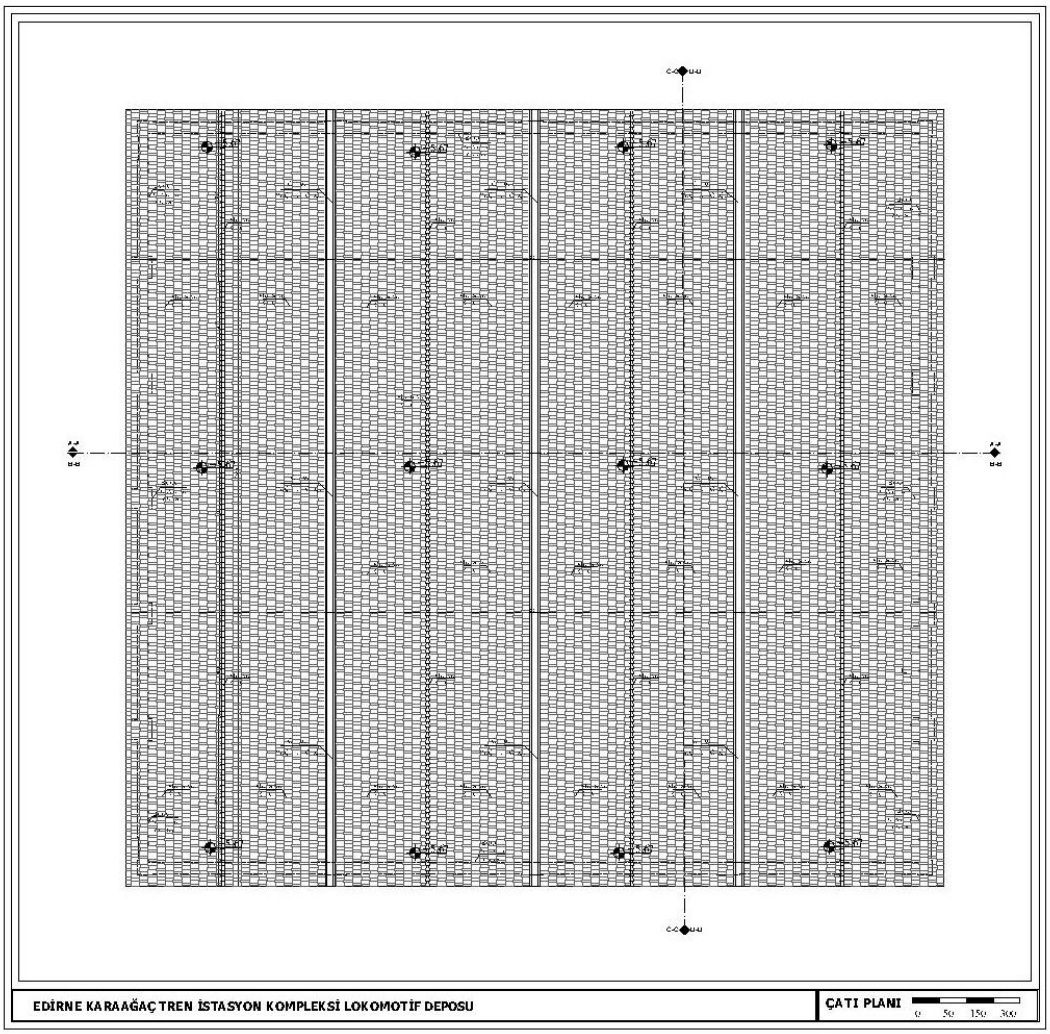
Şekil 6.4: Atölye Birimlerine ait işlev önerisi.



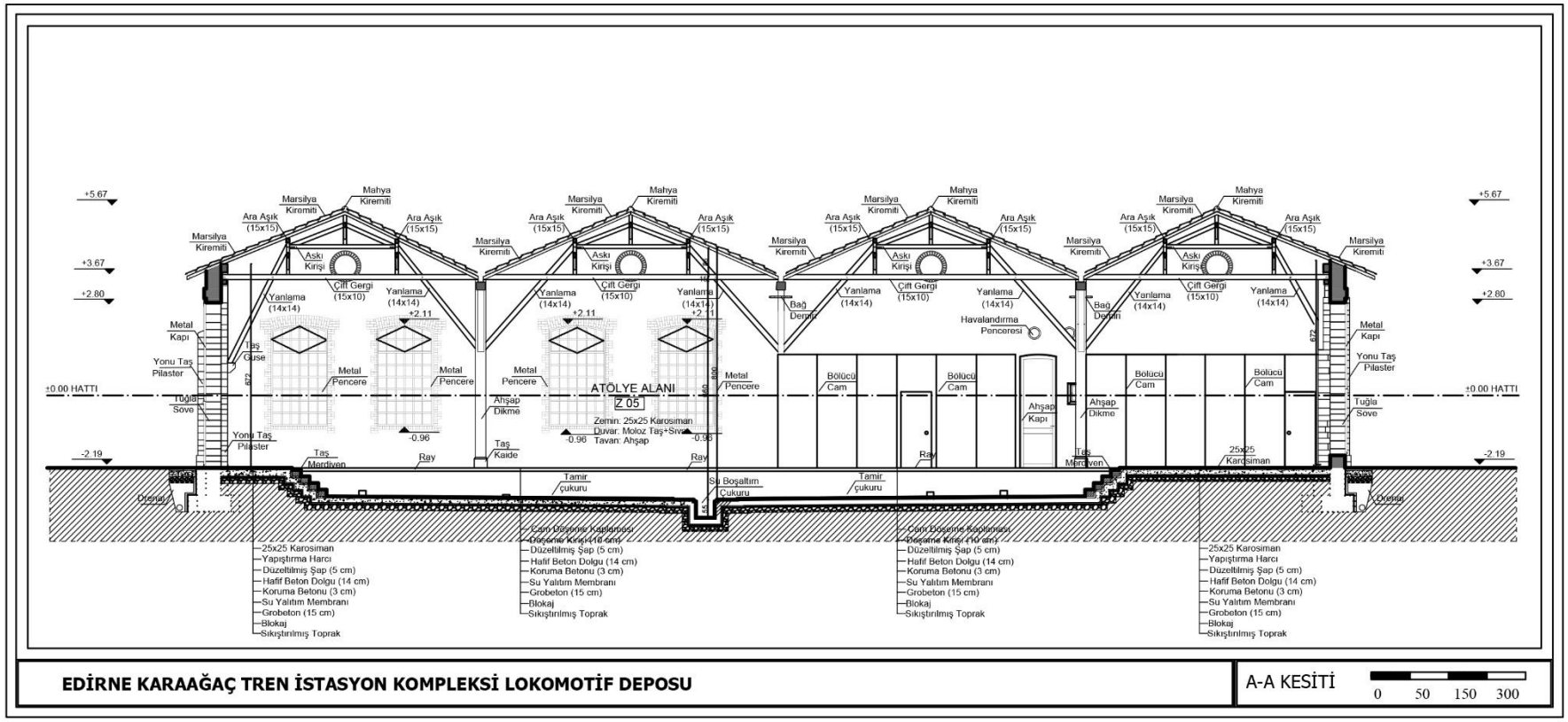
Şekil 6.5: Öneri yapıların Lokomotif Bakım Atölyesi ile İlişkisi.



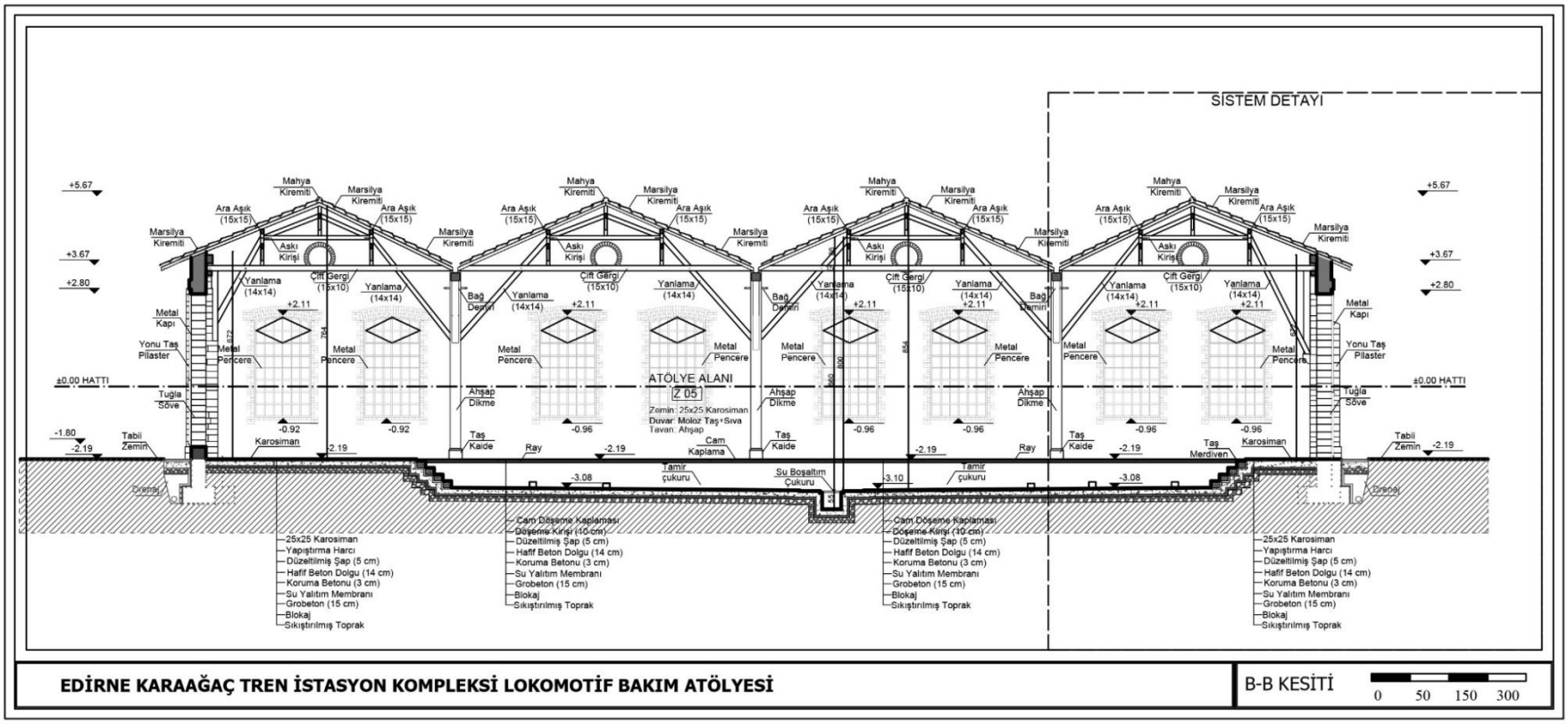
Şekil 6.6: Mimari Koruma Projesi planı.



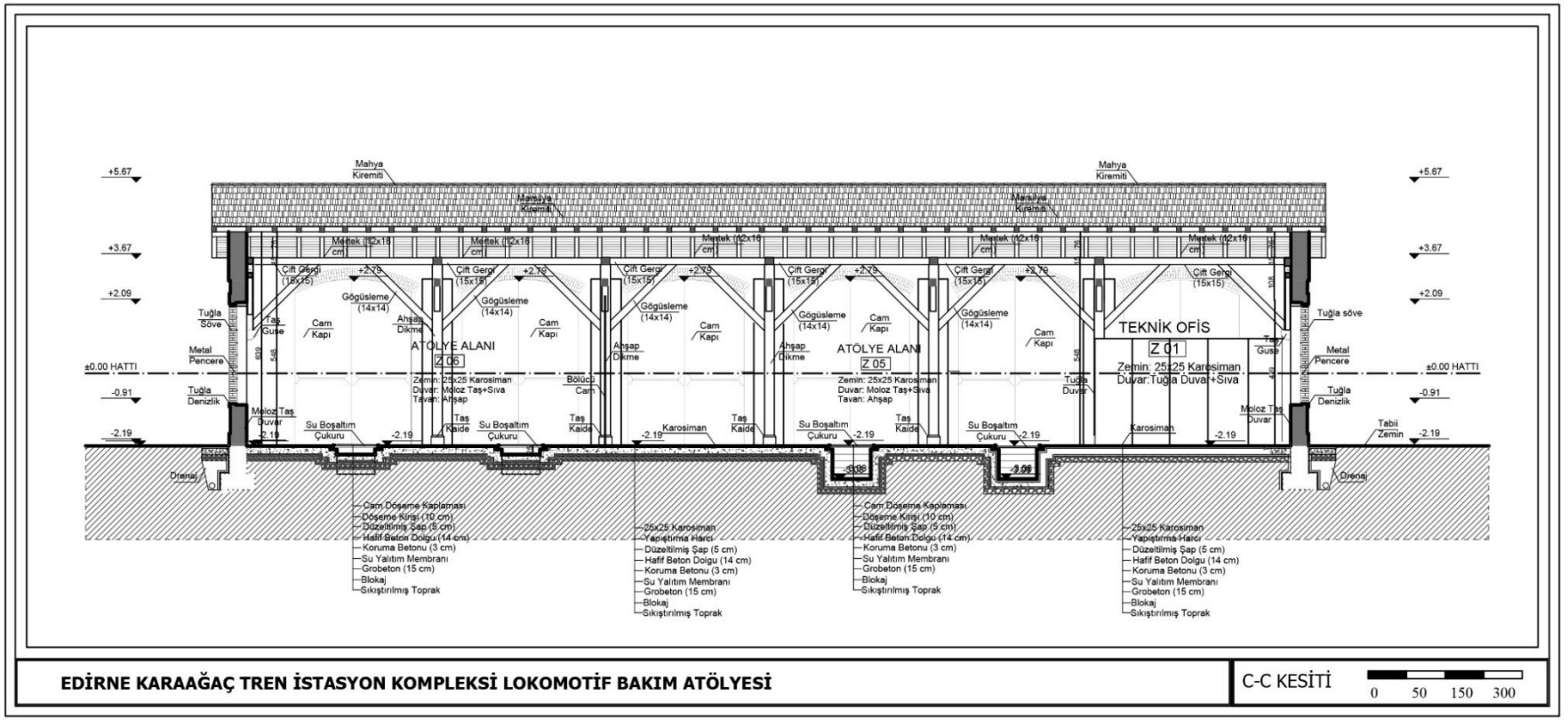
Şekil 6.7: Mimari Koruma Projesi Çatı planı.



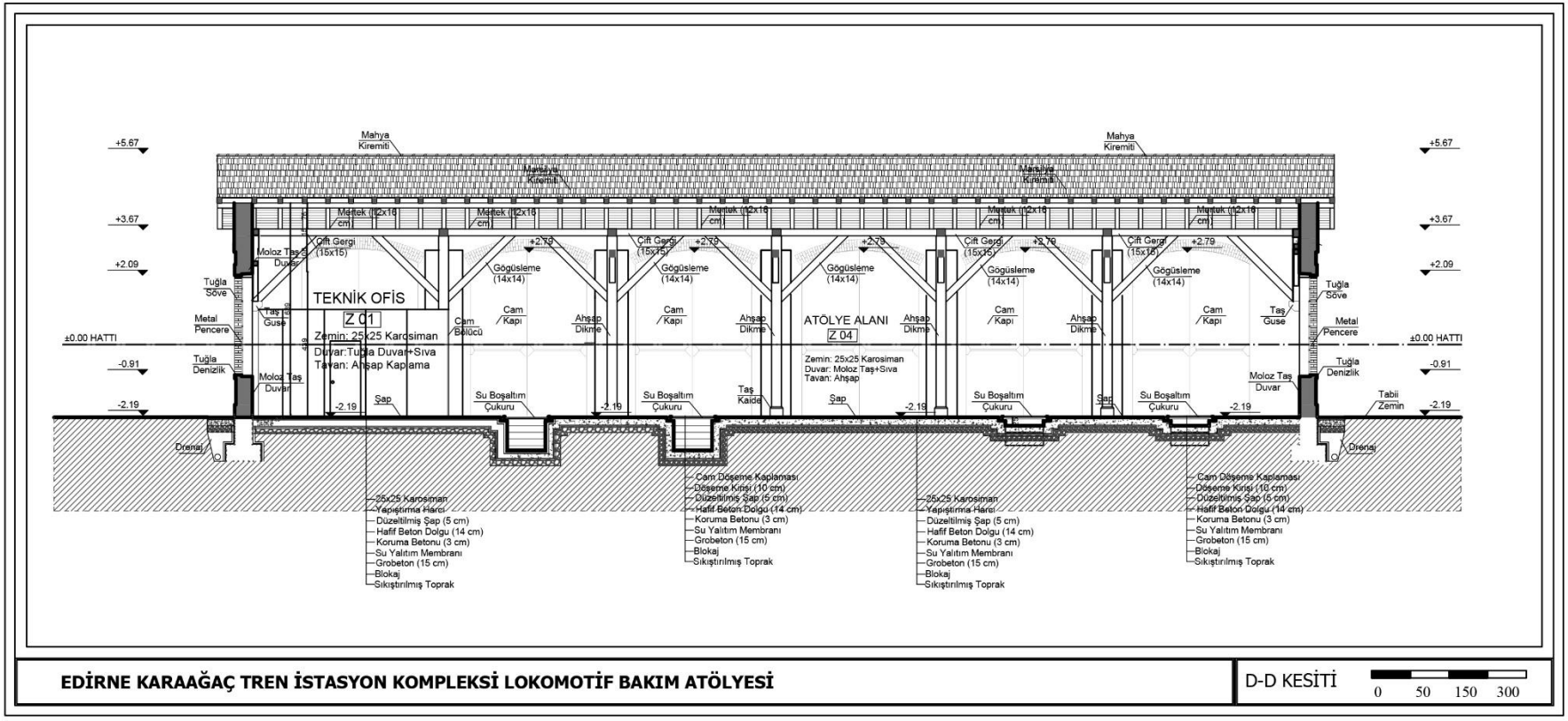
Şekil 6.8: Mimari Koruma Projesi A-A Kesiti.



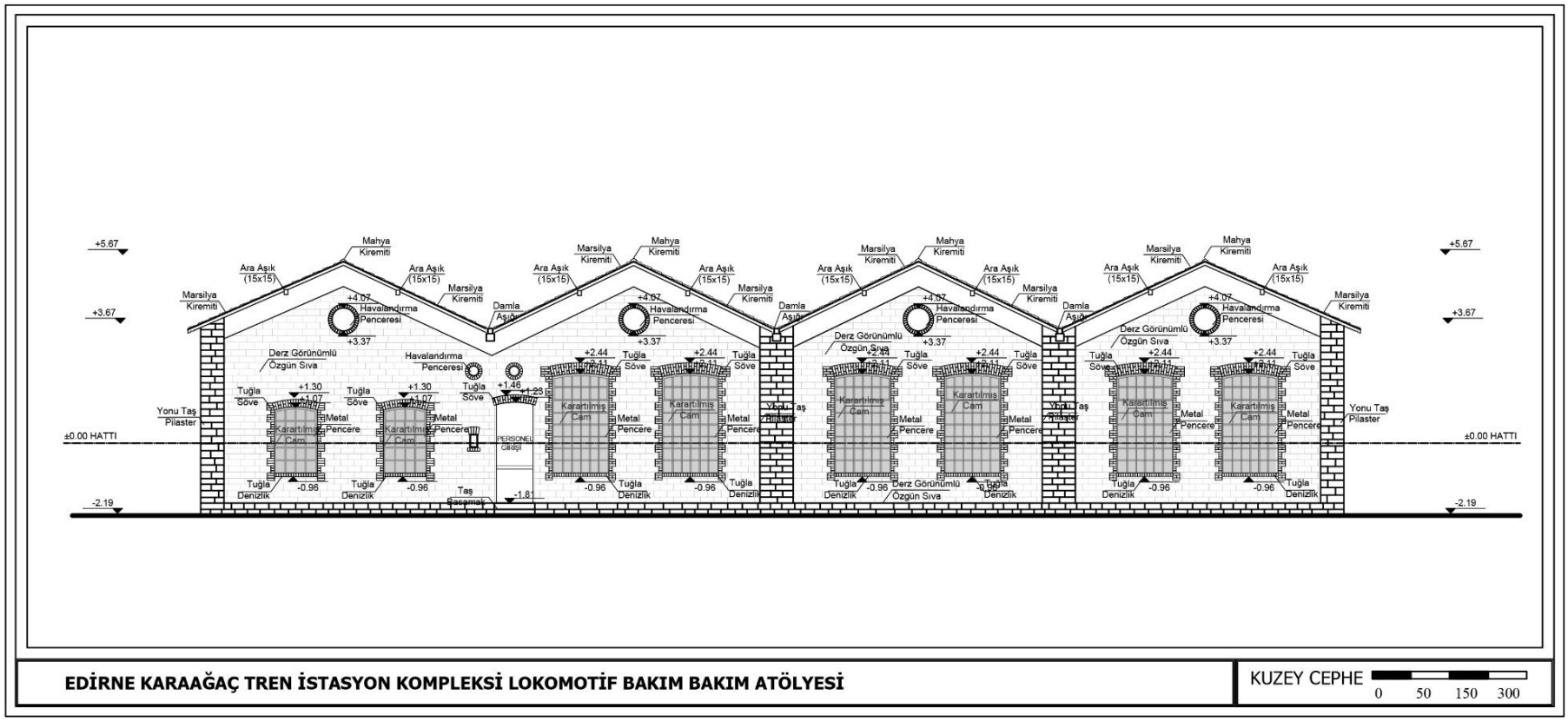
Şekil 6.8: Mimari Koruma Projesi B-B Kesiti.



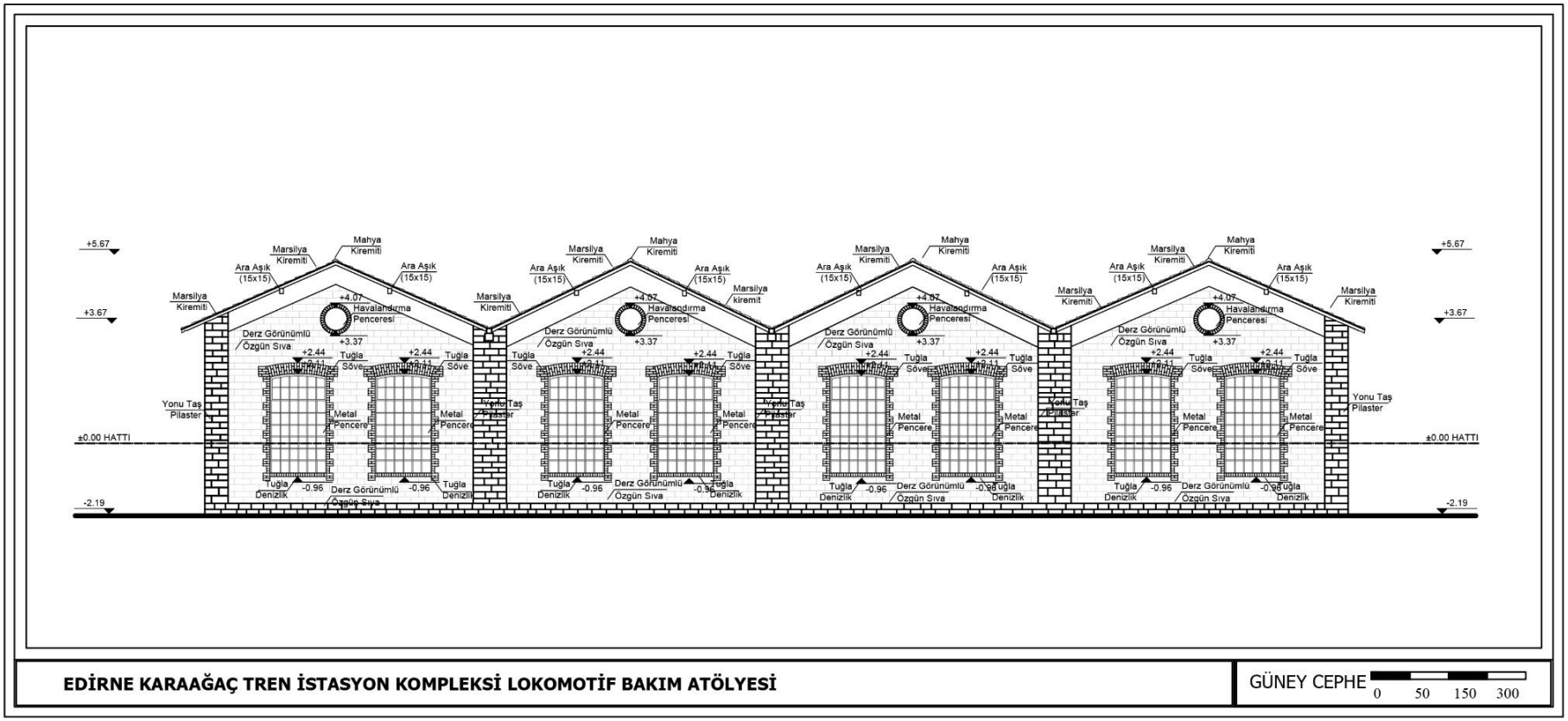
Şekil 6.10: Mimari Koruma Projesi C-C Kesiti.



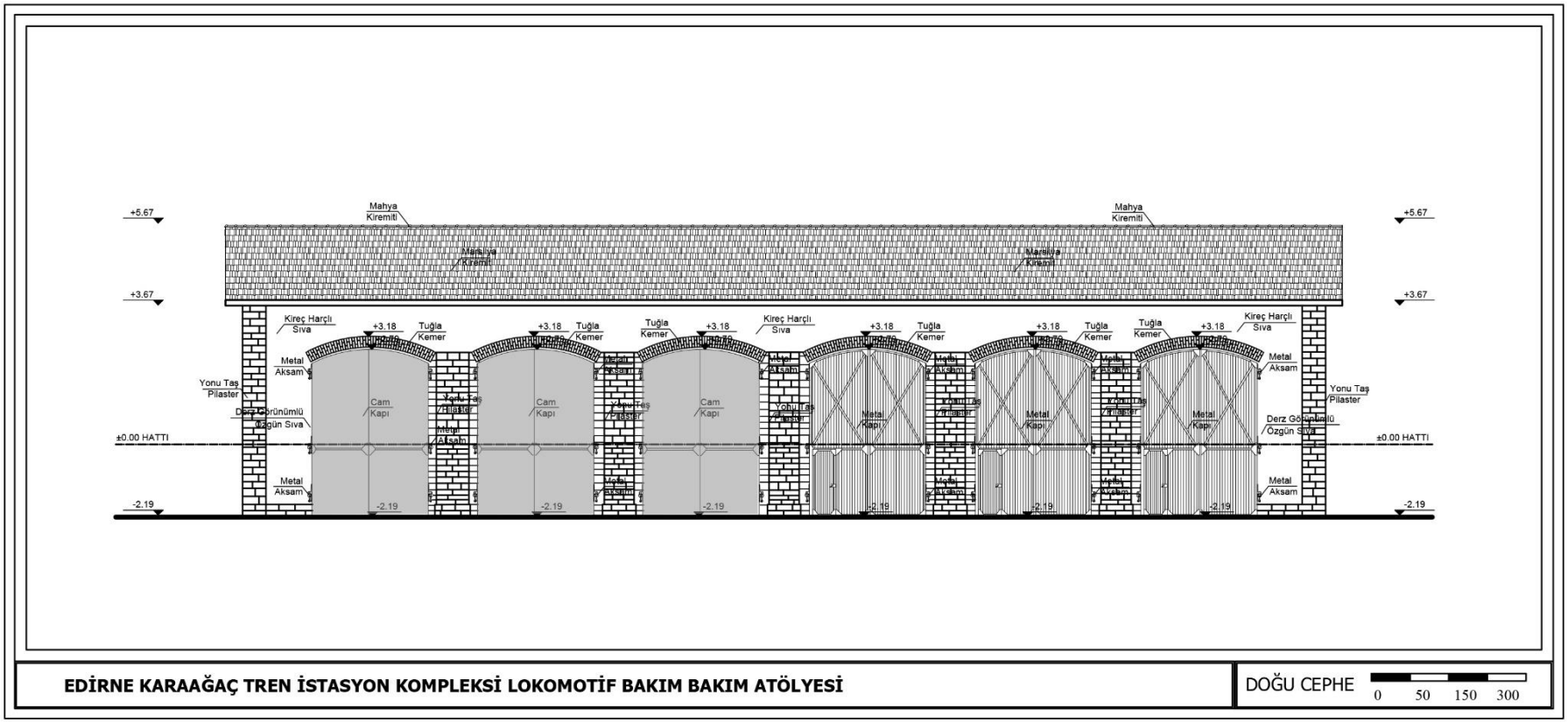
Şekil 6.11: Mimari Koruma Projesi D-D Kesiti.



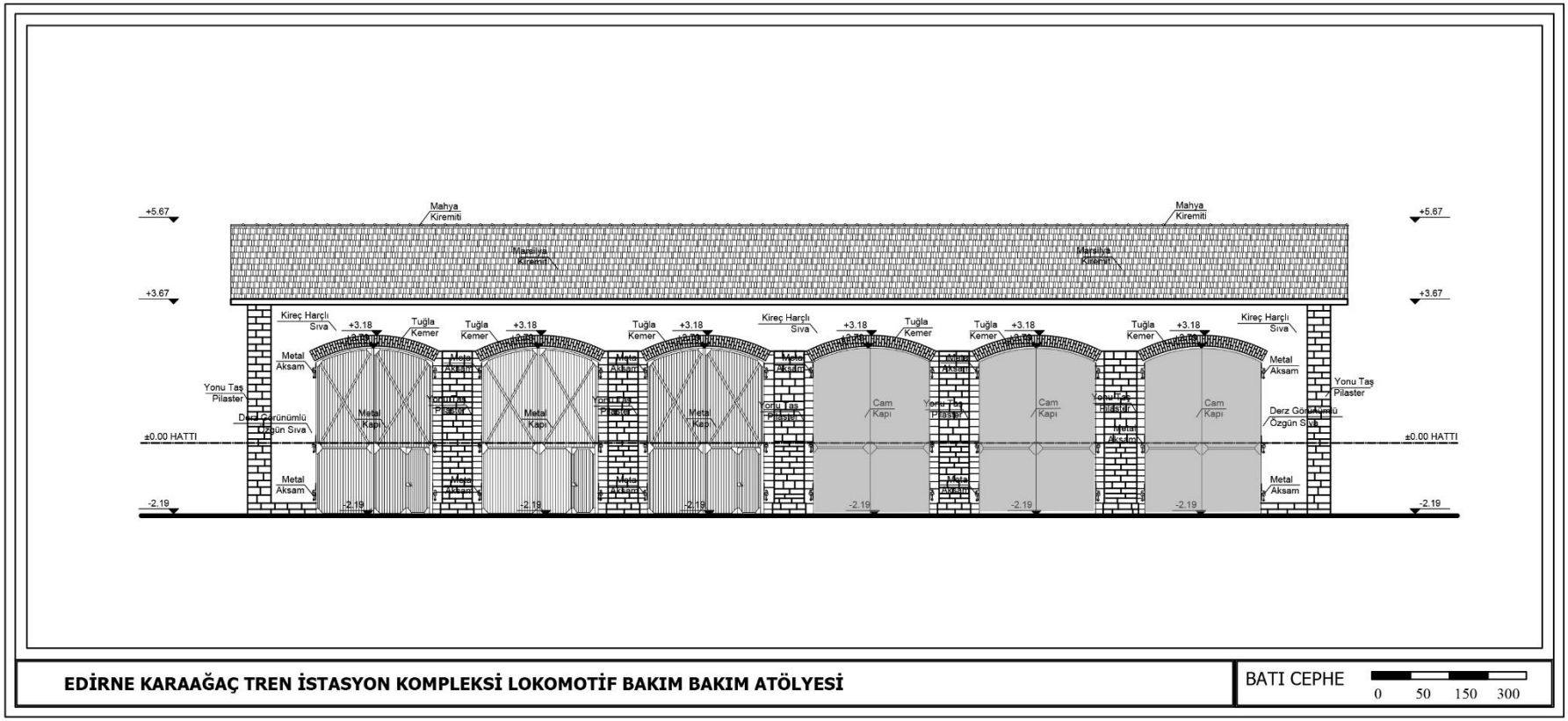
Şekil 6.12: Mimari Koruma Projesi Kuzey Cephe.



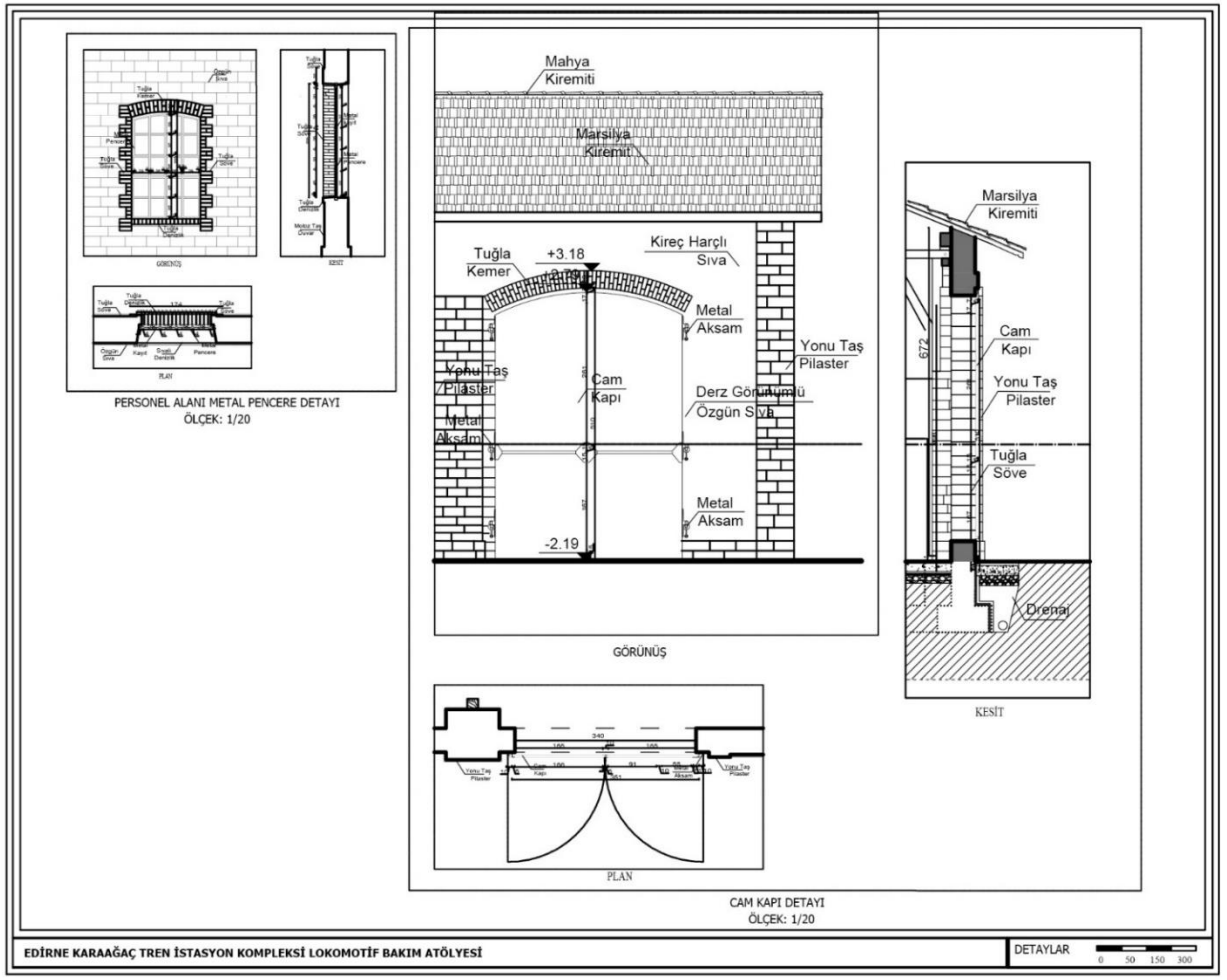
Şekil 6.13: Mimari Koruma Projesi Güney Cephe.



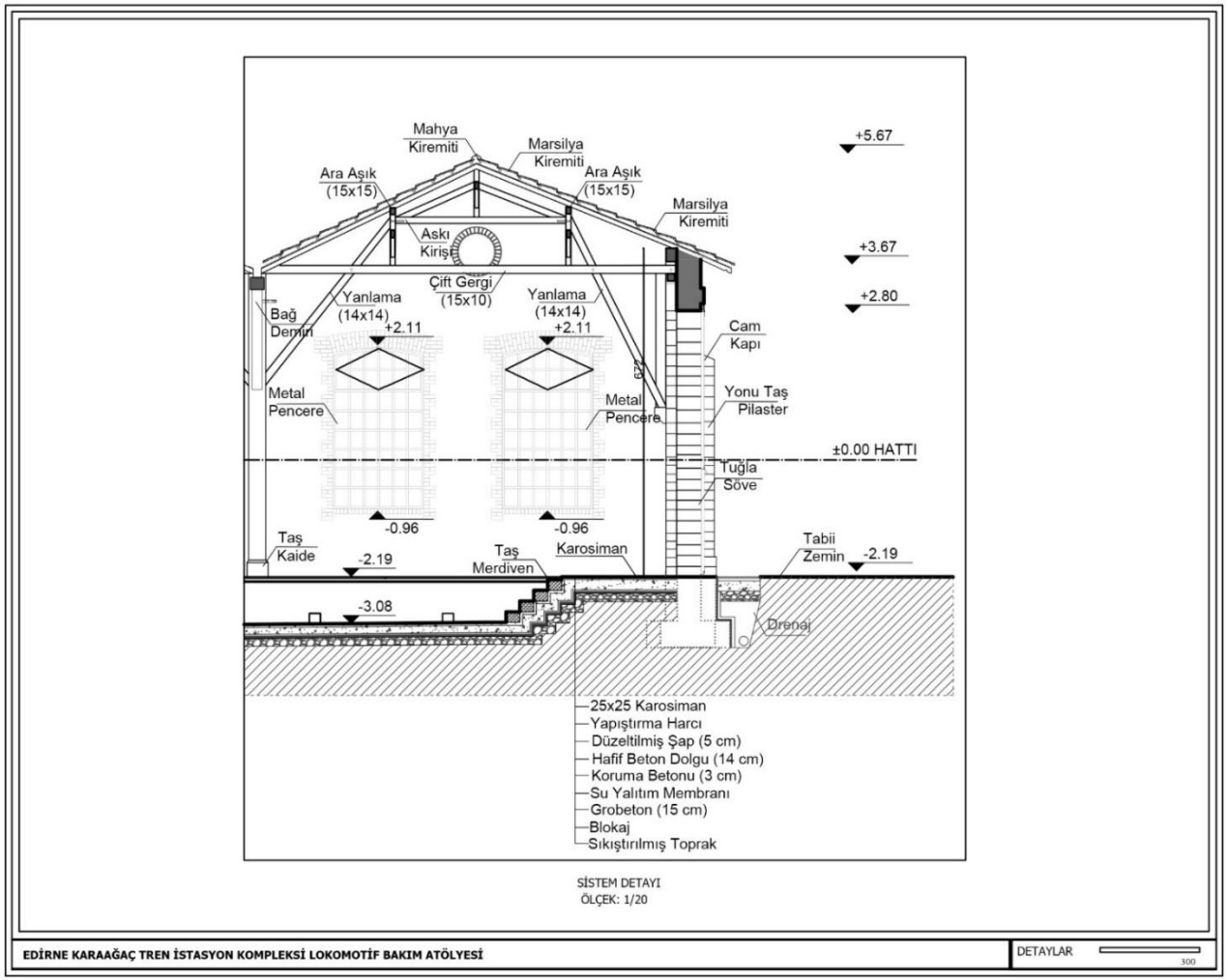
Şekil 6.14: Mimari Koruma Projesi Doğu Cephe.



Şekil 6.15: Mimari Koruma Projesi Batı Cephe.



Şekil 6.16: Mimari Koruma Projesi detaylar.



Şekil 6.17: Mimari Koruma Projesi sistem detayı.

6.2. Onarıma İlişkin Müdahale Kararları

Restorasyon aşamasında yapıya yeni işlev verilirken fonksiyonların getirdiği yeni eklerin ve müdahalelerin yanında, yapının ayakta kalan kısımları için de müdahale kararlarının alınması gerekmektedir. Özellikle yapının uzun bir süre boyunca koruma uygulamalarından uzak ve atmosferik koşullara oldukça fazla maruz kalmış olması, hasarların derecesini de ciddi oranda arttırmıştır.

Müdahale kararları sağlamlaştırma, yeniden yapım, temizleme, bütünleme ve yenileme olarak beş başlık altında toplanmıştır. Yapı için önerilen müdahale kararlarına Şekil 6.18'de yer verilmiştir. Sağlamlaştırma, taş duvarda ve taş malzemede sağlamlaştırma, bütünleme, taş ve tuğla malzemede bütünleme olarak ikiye ayrılmıştır. Günümüzde mevcut olmayan mimari elemanlar için yeniden yapım ve özgün mimari boşlukların açılması olarak iki başlıkta, temizleme, niteliksiz eklerin temizlenmesi ve nem kaynaklı bozulmaların / renk değişimlerinin temizlenmesi olarak iki başlık altında, yenileme ise özgün sıvada yenileme ve mimari elemanlarda yenileme başlığı altında incelenmiştir.

Yapının rölövelerinde beden duvarlarının tamamının hasar aldığı görülmektedir. Beden duvarlarının yıkılan bölümleri, günümüzde olmayan çatı, kapı ve pencere doğramaları, zemin kaplamaları gibi mimari elemanlar yeniden yapım başlığı altında incelenmiştir. Günümüzde olmayan mimari elemanların tamamının restitüsyon verilerine uygun bir şekilde yeniden yapılması için yeniden yapım başlığı altında ve müdahale analizinde yeniden yapılan mimari elemanlar, restitüsyon verilerden gelen çizimlerle, silik ve ayırt edilecek şekilde gösterilmiştir.

Yapının günümüzde ayakta kalan bölümü beden duvarlarıdır. Uzun bir dönem koruma çalışmalarından yoksun kalan bu beden duvarlarında yapılacak olan tüm müdahale kararlarından önce bu duvarların temellerine ulaşılması ve temellerin de bu çalışmalara dahil edilmesi önemlidir. Beden duvarlarında yapılacak her türlü sağlamlaştırma ve onarım uygulamalarında yapının beden duvarlarına ait temellerde kazı çalışması ile durum tespiti yapılması gerekmektedir. Yapının beden duvarlarına sağlamlaştırma uygulamasının yapılmadan önce temellerin durumunun öğrenilmesi ve gerekli olan durumlarda temellerde de güçlendirme yapılması gerekmektedir.

Sağlamlaştırma; taş duvarda sağlamlaştırma ve taş malzeme de sağlamlaştırma olarak iki şekilde ele alınmıştır. Yapının beden duvarlarındaki taşların yüzeylerinde bozulmalar tespit edilmiştir. Bu bozulmalar taş malzemede sağlamlaştırma lejantında analizlerde verilmiştir. Yapının beden duvarlarının tamamında bölgesel olarak sağlamlaştırma gereken bölümler bulunmaktadır. Yapının kuzey cephesinde özellikle zemine yakın bölümlerinde taş duvarda derz aşınmaları ve boşalmaları sonucu taş duvarlar hasar almıştır. Yapının tüm beden duvarlarının iç ve dış yüzeylerinde bölgesel olarak derz aşınmaları ve boşalmaları olmuştur. Derz sorunlarının olduğu bölgelere, yapının özgün harç özellikleri belirlenerek derz yenileme uygulamasının yapılması gerekmektedir. Yapının doğu ve batı beden duvarlarındaki yonu taş pilasterlerdeki taşların yüzeyleri deformasyona uğramıştır. Yonu taş pilasterlerin aşınan yüzeylerine ve beden duvarlarında çatıyı taşıyan taş guselere, taş yüzeyinde sağlamlaştırma teknikleri önerilmektedir.

Bütünleme; taş malzemede ve tuğla malzemede bütünleme olarak iki başlıkta incelenmiştir. Taş yüzeyinde bütünleme uygulaması, özgün taşın eksik olan bölümlerinin konservasyon çalışmaları ile tamamlanmasını kapsamaktadır. Bütünlemede kullanılan taş özgün taş olabileceği gibi benzer mineralojik, kimyasal ve mekanik özelliklere sahip olan taşlar da kullanılabilmektedir. Bu uygulama sırasında özgün taşın özelliklerine uygun taş seçimine dikkat edilmesi önemlidir. Yapının tamir çukurlarına ait duvarların iç yüzeylerinde bölgesel olarak malzeme kayıpları nedeniyle ve beden duvarlarının yıkıma uğramış olan üst bölümlerindeki taş yüzeyleri uygun teknik ve malzeme ile tamamlanarak çatının oturtulmasına uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Tuğla malzemede bütünleme uygulamasına kapı ve pencere açıklıklarındaki tuğla sövelerde ihtiyaç duyulmuştur. Tuğla malzemenin ufalanma / parçalanma nedeniyle bir bölümünü kaybeden kısımlarda uygulanması önerilmektedir. Bütünleme uygulamasında, yapının özgün malzemesine zarar vermeyecek bir malzeme seçimi yapıldıktan sonra, bütünlenecek olan malzemenin yüzeyinin temizlenmesi, gerekli olan durumlarda donatı eklemeleri /kenetler yapılarak malzemenin sağlam bir şekilde özgün malzeme ile bütünleşmesi sağlanmaktadır. Özgün malzemeye zarar vermeyecek yapıştırıcıların kullanılması ve uygulamaların yapının özgün bölümüne zarar verilmeden yapılmasına dikkat edilmesi önemlidir.

Yeniden yapım; yeniden yapım ve özgün mimari boşlukların açılması olarak iki başlık olarak irdelenmiştir. Yeniden yapım, mimari elemanlarının bir bölümünü kaybetmiş olan bölümler için önerilmiştir. Bu elemanlar, yapıya ait tüm kapı ve pencere doğramaları, çatı ve çatıya ait tüm elemanlar, güney ve batı duvarlarının yıkıma uğramış olan bölümleri ve batı cephesindeki kapı açıklıklarına ait tuğla kemerler, tüm zemin kaplamalarıdır. Yeniden yapım uygulamasında yapının özgün malzemesi ve özgün tekniklerle, yeniden yapılacak mimari elemanlarında projedeki verilere uygun bir şekilde yapılmasına özen gösterilmesi gerekmektedir. Özgün boşlukların açılması kapsamında, kapatılan özgün açıklıklar ele alınmıştır. Bu boşluklar kuzey duvarındaki bir adet özgün pencere açıklığı ve doğu cephesinde üç adet özgün kapı açıklıklarıdır. Kapatılan yapıya ait özgün açıklıkların açılması sırasında yapının mevcut durumuna zarar vermeyecek tekniklerin seçilmesine özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir.

Temizleme; niteliksiz eklerin temizlenmesi ve nem kaynaklı bozulmaların temizlenmesi olacak şekilde ele alınmıştır. Niteliksiz eklerin temizlenmesi, yapıya sonradan eklenen ve özgün olmayan tüm mimari elemanları kapsamaktadır. Yapının özgün harç ve sıva özelliklerine uygun olmayan niteliklerdeki tüm harç ve sıva onarımları ile bitikilenme ve yapının iç mekanında meydana gelen toprak birikmeleri bu başlık altında verilmiştir. Bu başlıkta tespit edilen ve tüm beden duvarlarının iç ve dış yüzeylerinde yer alan çimento esaslı harç ve derz onarım uygulamaları da niteliksiz olarak yapılmış uygulamalardır ve yapıdan uygun yöntemlerle uzaklaşılması gerekmektedir. Ancak tarihi yapılarda yapılan çimento esaslı uygulamaların yapıdan uzaklaştırılması zor ve zahmetli uygulamalardır. Kimyasal temizlik adı verilen kimyasal temizleyicilerle yapıdaki niteliksiz çimento esaslı onarımlar yapıdan uzaklaştırılmaktadır. Ancak bu uygulama, kimyasal yıkama uygulamasının güç olduğu gözenekli taşlarda riskli ve sakıncalıdır. Bu nedenle oldukça dikkatli ve özenli bir temizleme uygulamasının yapılması gerekmektedir. Toprak dolgu ve bitkilenmenin yapıdan fiziksel uygulamalarla uzaklaştırılması, bitkilenmenin beden duvarlarına nüfuz ettiği bölümlerde ise lokal olarak kimyasal uygulamalar yapılarak bu otsu bitkilerin duvarlardan kökleriyle beraber uzaklaştırılması gerekmektedir. İkinci başlık olan nem kaynaklı bozulmaların temizlenmesi tüm beden duvarlarının iç ve dış yüzeylerinde özellikle su ile temasın fazlaca olduğu üst bölümlerinde ve doğu

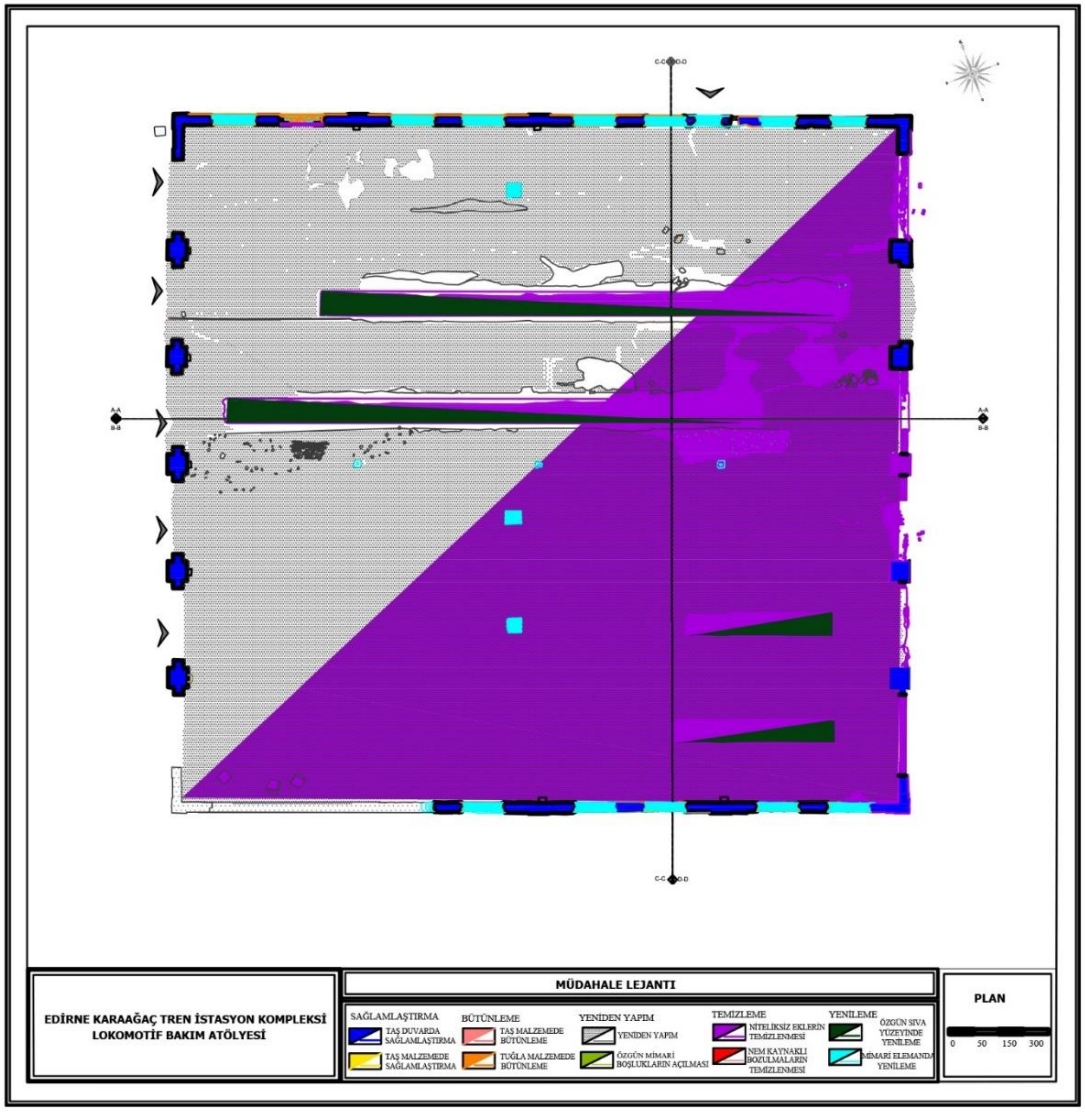
cephesinin kapı açıklıklarına ait tuğla kemerlerde uygulanması önerilmiştir. Nem kaynaklı bozulmaların / renk değişimlerinin olduğu beden duvarlarında atomize su ile temizlik uygulaması önerilmektedir. Bu uygulamada su yüzeylere püskürtülür, küçük el fırçası gibi küçük el aletleriyle fırçalanarak temizleme işlemi uygulanabilmektedir. Ancak bu temizleme uygulamaları taşın türüne ve durumuna göre seçilmektedir. Temizleme uygulamalarında en az zarar ve en etkili yöntemin belirlenmesi önemlidir. Bazen duruma göre birkaç yöntem bir arada kullanılarak da temizleme işlemi yapılabilmektedir.

Yenileme, özgün sıva yüzeyinde yenileme ve mimari elemanlarda yenileme olarak iki başlıkta ele alınmıştır. Özgün sıva yüzeyindeki yenileme, beden duvarlarının iç ve dış yüzeylerinin tamamında ve tamir çukurlarının iç yüzeylerinde önerilmiştir. Yapılan tüm çalışmaların öncesinde gözleme dayalı yapılan tespitlerde yapının özgün durumunda kireç harçlı sıva ve derz malzemelerinin kullanıldığına kanaat getirilmiş olsa da, özgün sıva özelliklerinin malzeme analizi yapılarak belirlenmesinin ardından uygulamalara başlanması gerekmektedir. Özgün sıva özelliklerinin belirlenmesinin ardından niteliksiz tüm müdahalelerden ve sıva onarımlarından temizlenen yüzeylere uygun teknik ve yöntemler kullanılarak sıva yenilemesi yapılması gerekmektedir. Bu uygulamalar sırasında gereken hassasiyet gösterilerek yapının özgün dokusuna zarar verilmemesine dikkat edilmesi önemlidir. Yenileme başlığına ait ikinci alt başlık olan mimari elemanlarda yenileme ise çok hasar almış olan pencere açıklıklarındaki tuğla söve ve denizlikler için önerilmiştir. Bütünleme uygulamasının yetersiz kaldığı ve hasarın ileri durumda olması nedeniyle yenileme işleminin uygulanması gerekmektedir. Yenilenecek mimari elemanların tespitinden sonra, özgün niteliklere uygun malzeme ve harçlar kullanılarak yenilenmesi önerilmektedir.

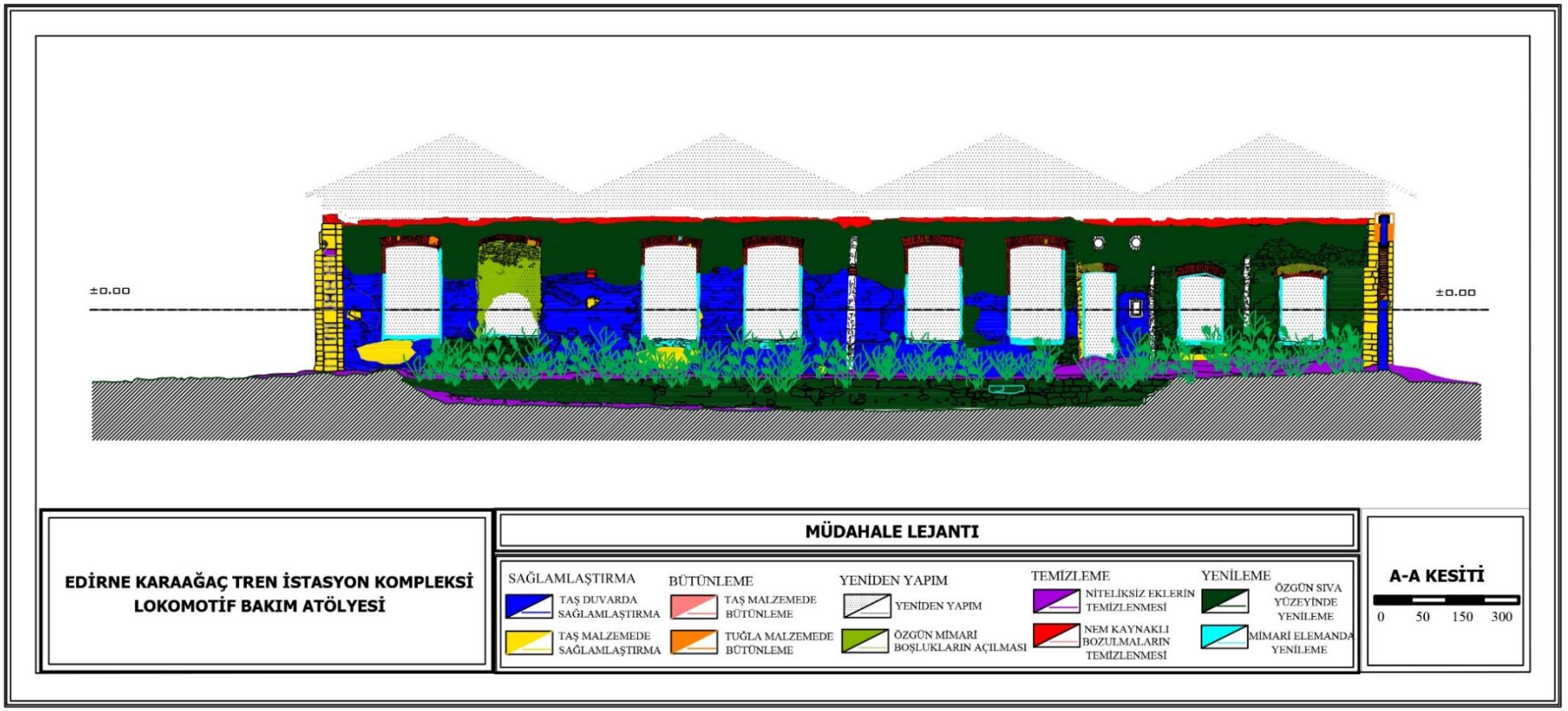
Müdahale kararlarına ilişkin analizlere Şekil 6.19 ile Şekil 6.27 arasında yer verilmiştir.



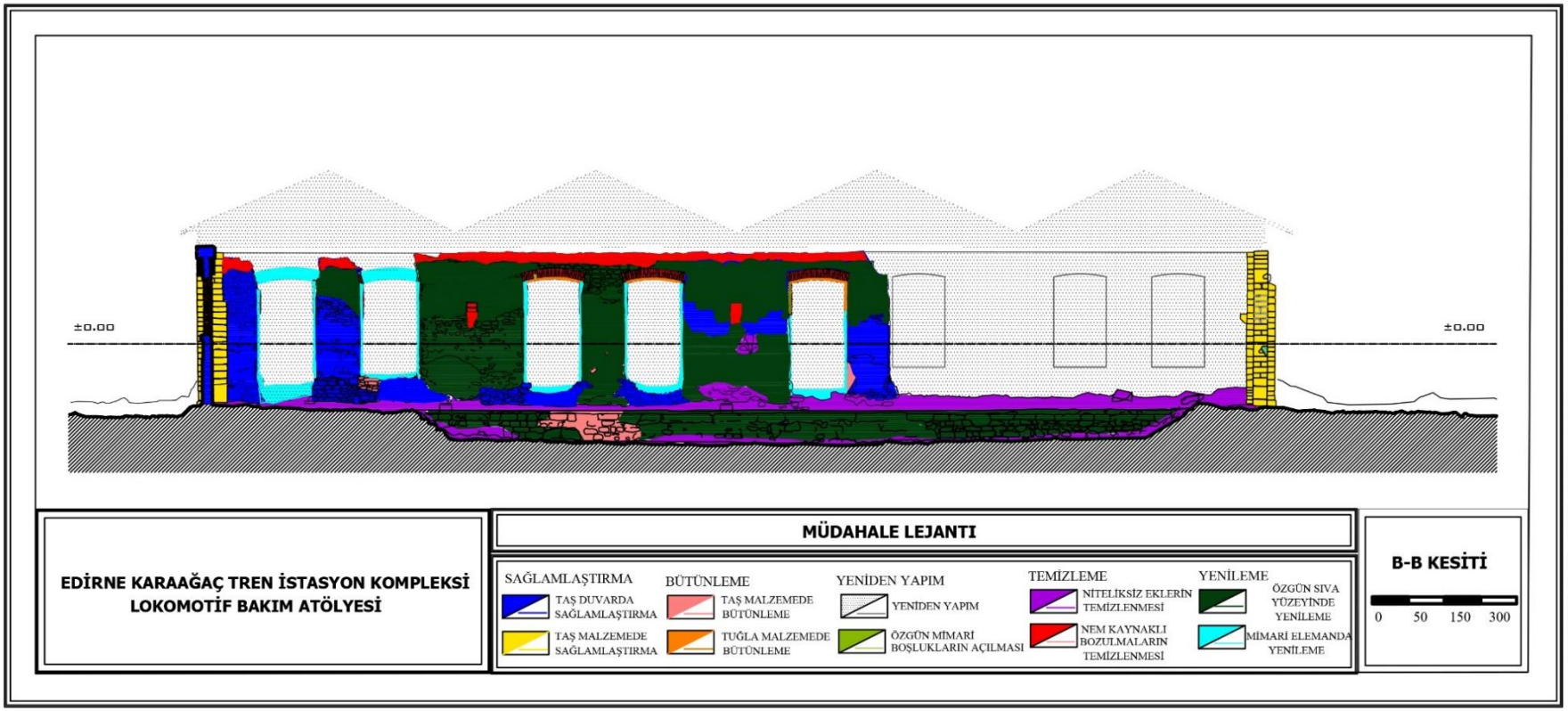
Şekil 6.18: Müdahale lejantı.



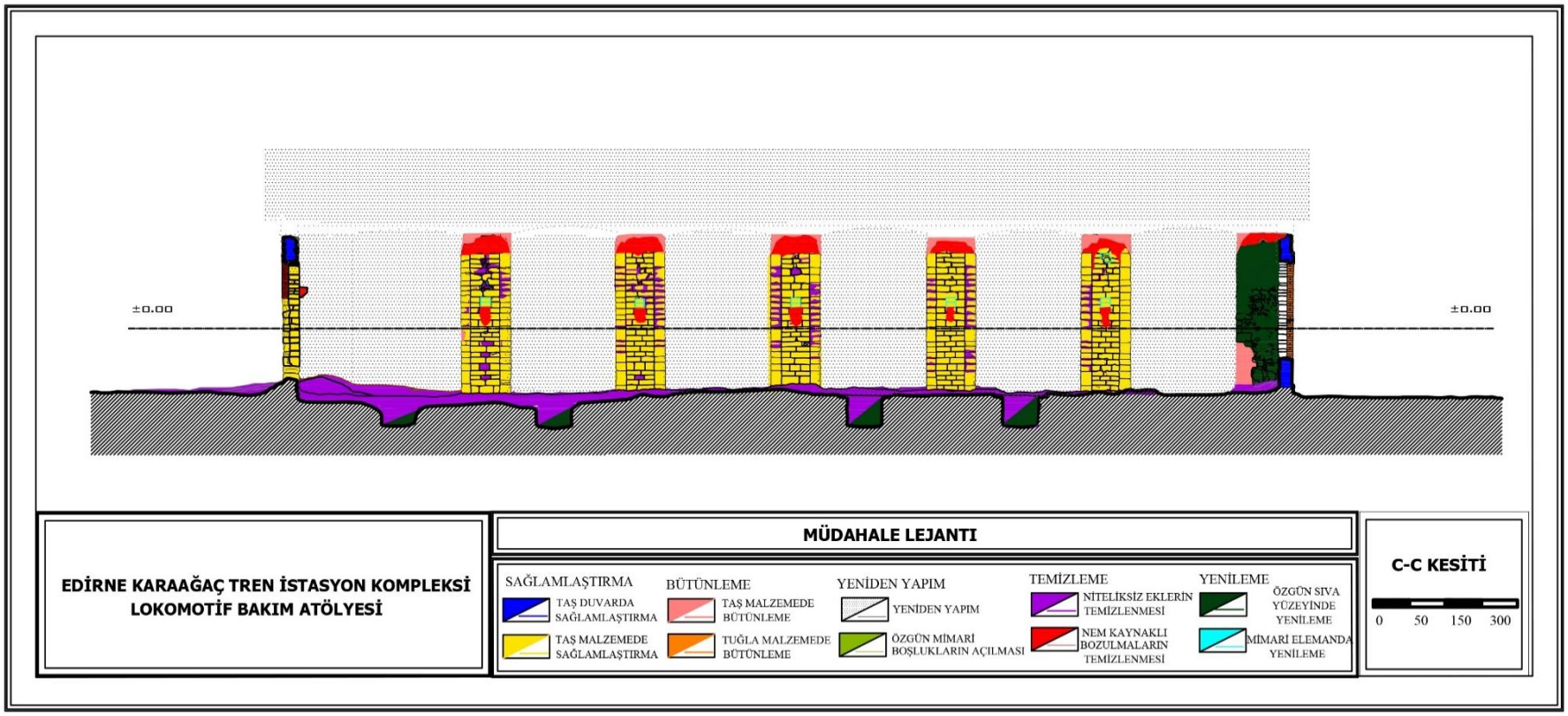
Şekil 6.19: +1.00 Kot planı müdahale analizi.



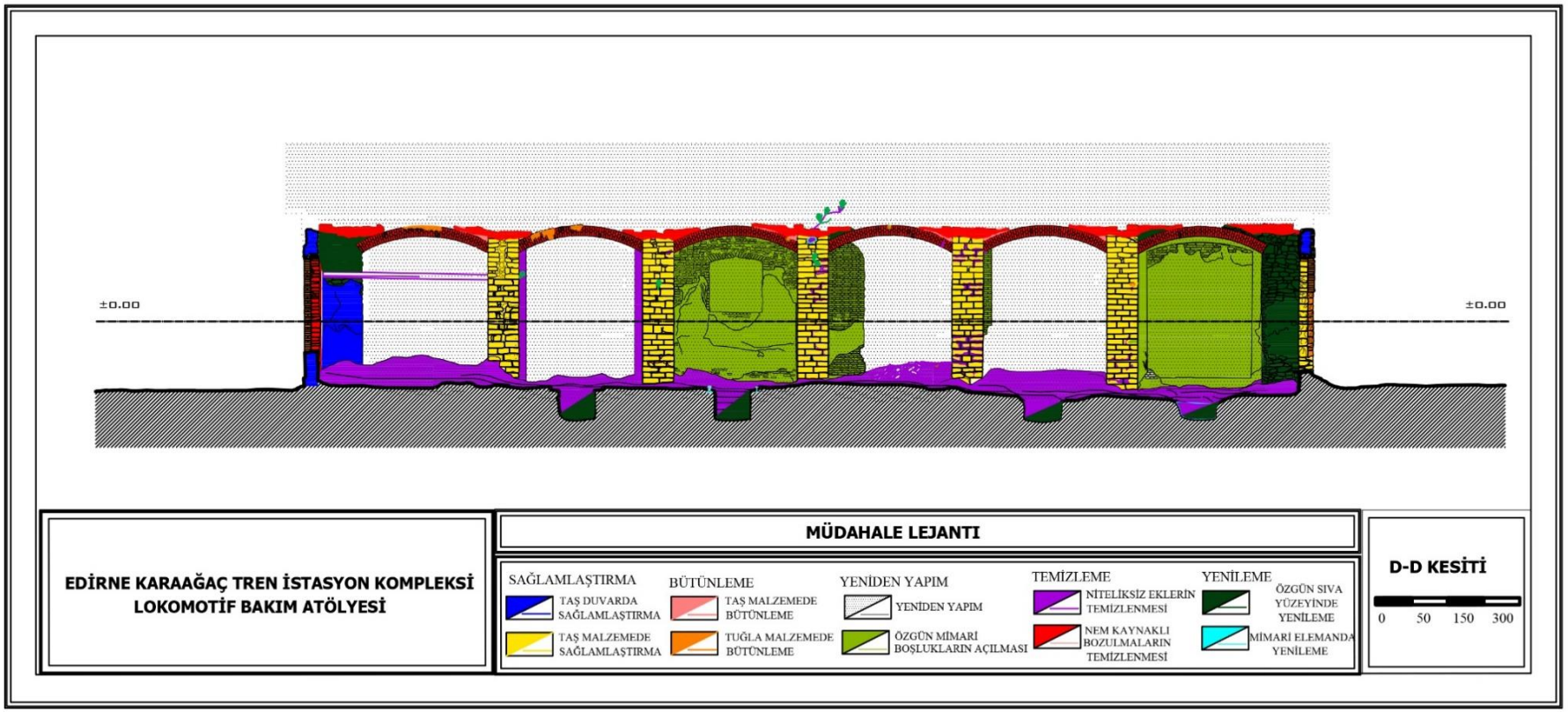
Şekil 6.20: A-A Kesiti müdahale analizi.



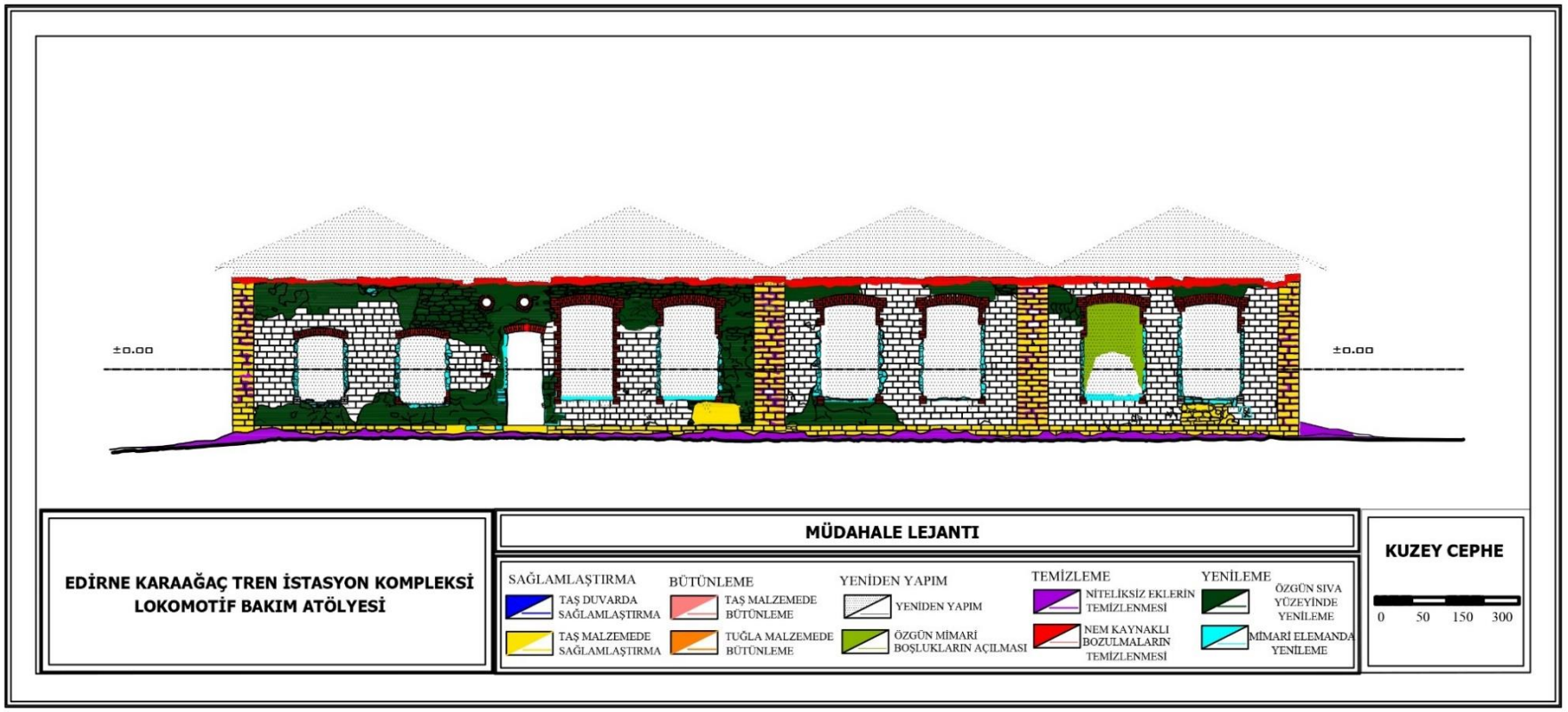
Şekil 6.21: B-B Kesiti müdahale analizi.



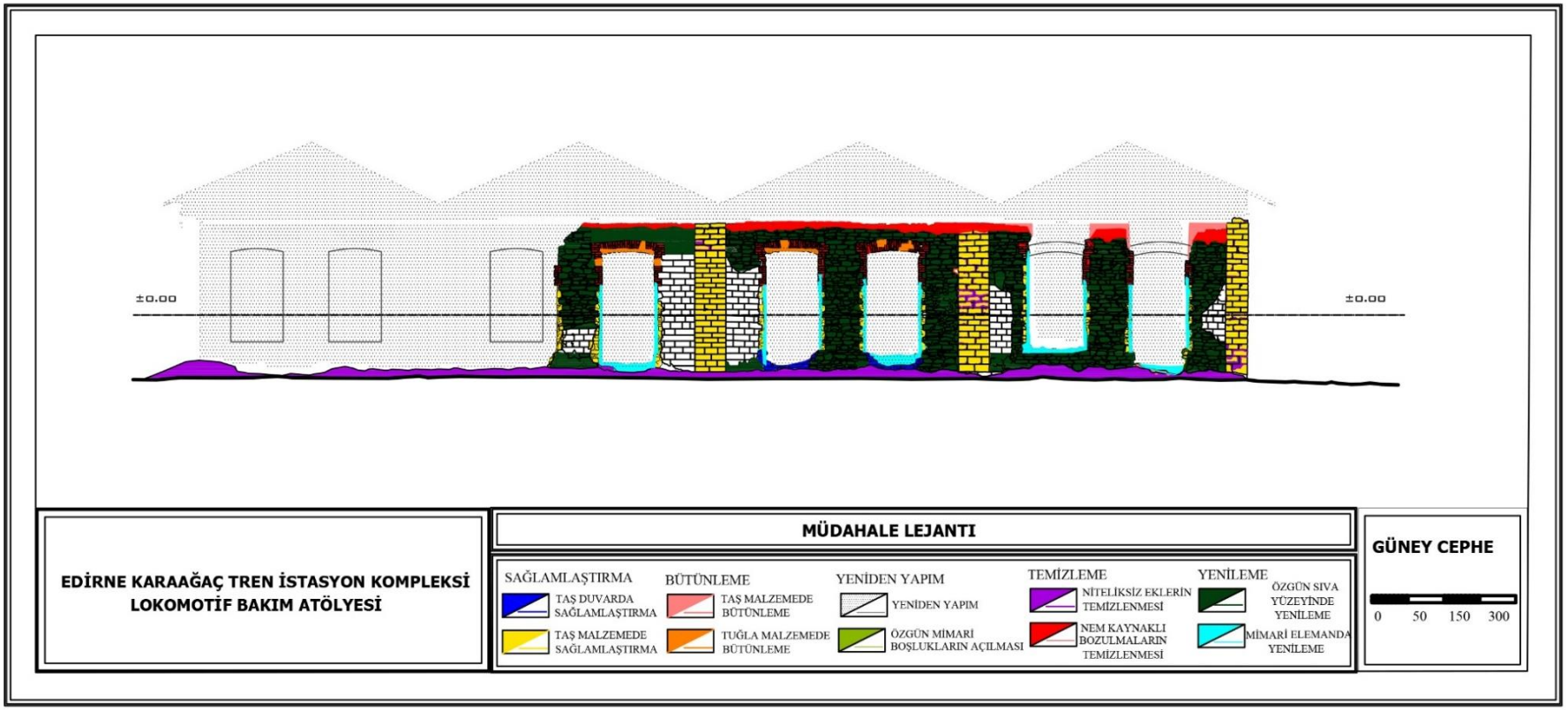
Şekil 6.22: C-C Kesiti müdahale analizi.



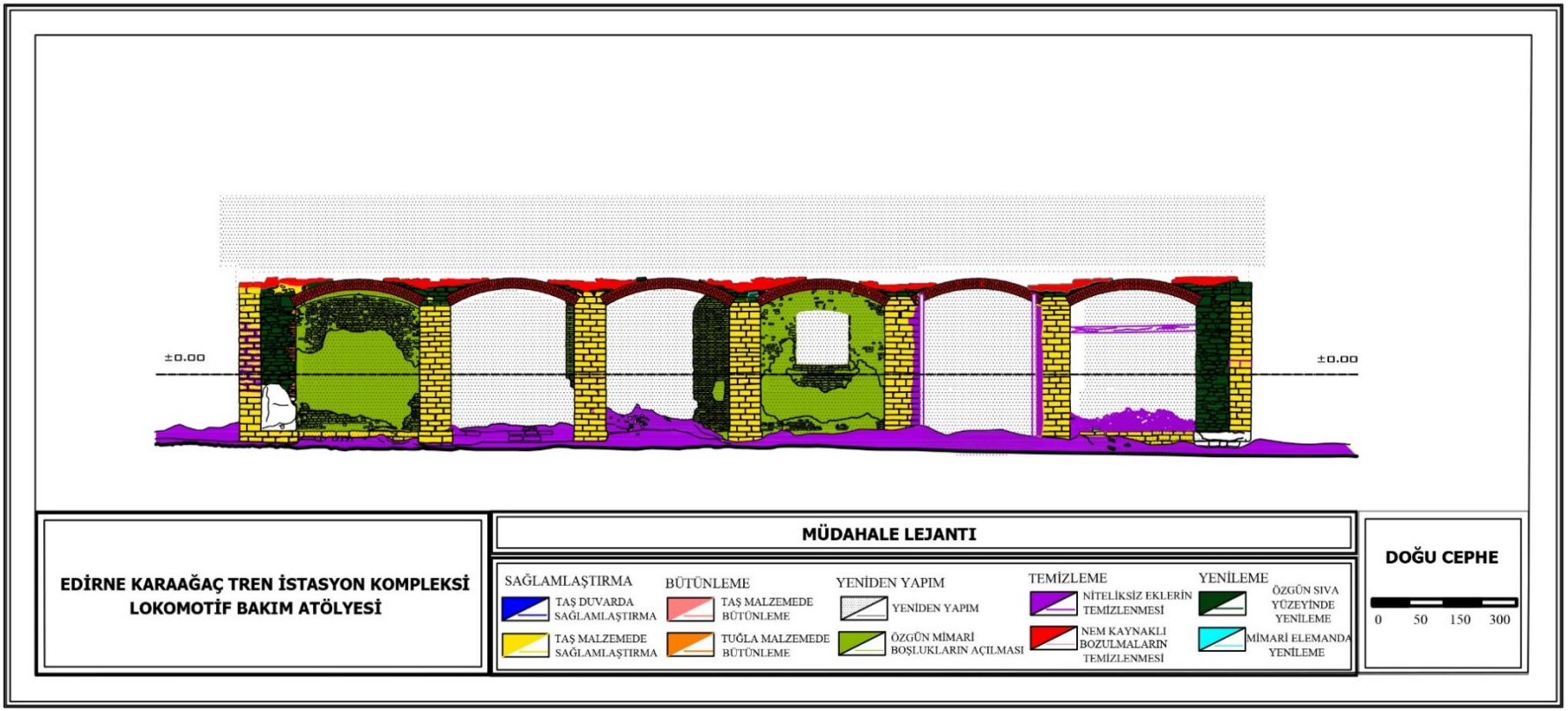
Şekil 6.23: D-D Kesiti müdahale analizi.



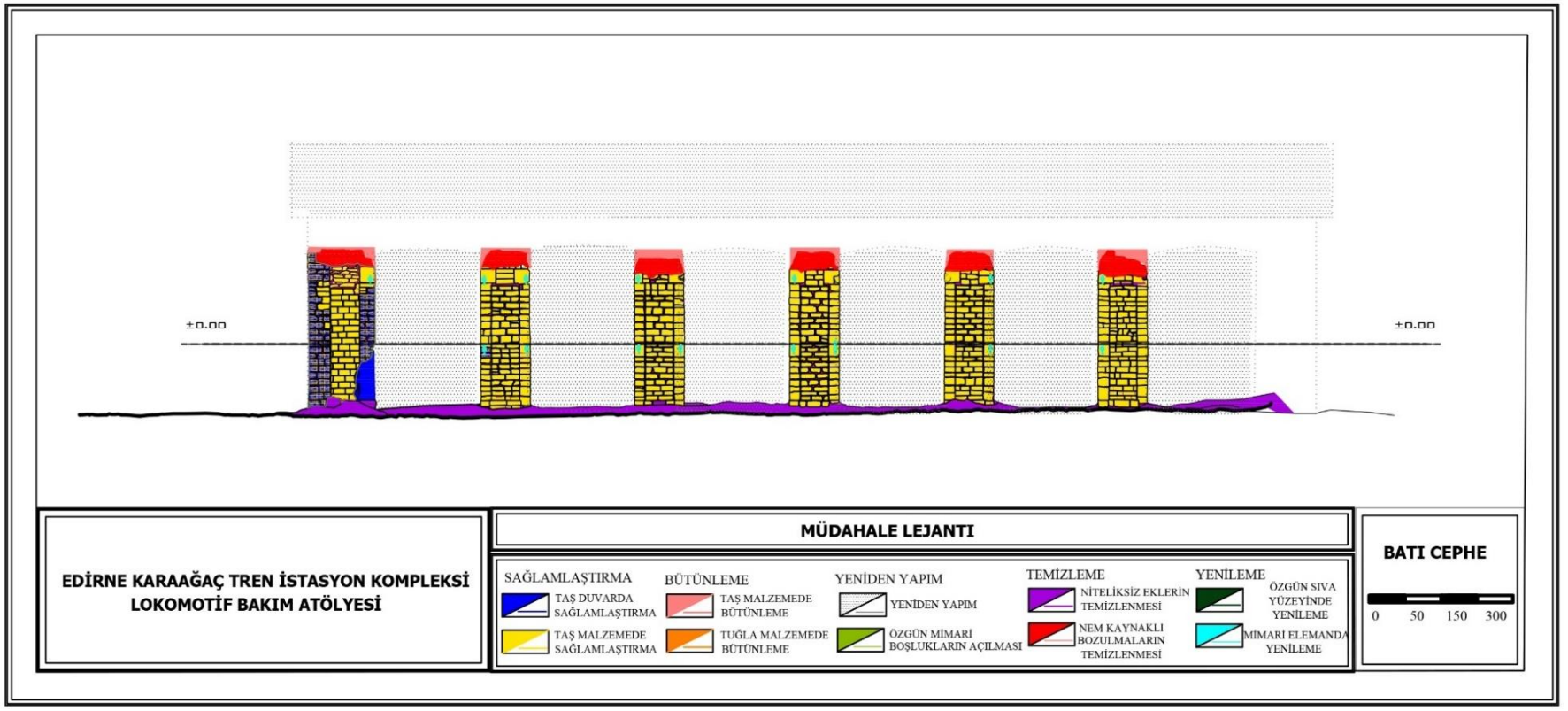
Şekil 6.24: Kuzey Cephe müdahale analizi.



Şekil 6.25: Güney Cephe müdahale analizi.



Şekil 6.26: Doğu Cephe müdahale analizi.



Şekil 6.27: Batı Cephe müdahale analizi.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Çalışma, alan çalışmaları sonucu mimari belgeleme, literatür ve arşiv araştırmaları, yapılan araştırmalara dayalı restitüsyon önerileri ve restitüsyon verilerine dayalı oluşturulan yeni işlev / mimari koruma projesi olarak ilerlemiştir. Literatür ve arşiv araştırmalarında komplekse ait plan ve haritalar ile 1954, 1960, 1970, 1976, 1986 ve 1997 yıllarına ait hava fotoğrafları çalışmanın önemli bir ayağını oluşturmuştur. Yapının günümüze ulaşmış olan kalıntılarında ve elde edilen veri ve belgelerde çatıya ait hiçbir veriye ulaşılamamış olması nedeniyle çatıya ait çalışmalarda hava fotoğrafları önemli bir kaynak olmuştur. Restitüsyon önerileri, birincil kaynaklar olan hava fotoğrafları ve yapıdaki mevcut izler birleştirilerek hazırlanmış ve güvenilir belgelerle oluşturulan restitüsyon çalışması restorasyon çalışmasında yol gösterici olmuştur.

Mimari koruma ve yeniden işlevlendirme odaklı olan çalışma, yapının mevcut durumunun tespiti sonucunda şekillenmiştir. Çalışma kapsamında verilen tasarım kararlarıyla Karaağaç Lokomotif Bakım Atölyesinin yeni bir işlevde yerleşke yaşamına dahil edilmesi sağlanmıştır. Yapının kompleks içerisindeki konumu, kompleksin üniversite yerleşkesi olması ve yoğun ziyaretçi potansiyeline sahip olması, işlev önerisinde dikkate alınmıştır. Yapı konumu, mimari nitelikleri ve açık alanlarıyla birlikte değerlendirildiğinde 'Yaratıcılık Merkezi' olarak işlevlendirilmiş, üniversite kullanıcıları ve ziyaret edenler için üretimlerin yapıldığı, sergilendiği, etkinliklerin düzenlendiği, workshopların yapıldığı bir merkez haline getirilmiştir. Yeni işlev önerisinde, yerleşkedeki özgün dokunun korunması adına yapının özgün plan ve cephe özelliklerine sadık kalınması ayrıca önemsenmiş ve kalıcı olan müdahalelerin yapılmaması bir tasarım kararı olarak benimsenmiştir. Yerleşkenin genelinde yapılacak aktivite ve etkinliklere göre düzenlenecek fonksiyonel bir yapı tasarlanmasının yanında açık alanlar ve peyzaj çalışmaları ile tanımlanmış alternatif alanlar yaratılmıştır. Lokomotif Bakım Atölyesinin yakın çevresinde günümüzde var olmayan ancak komplekse ait 1920'lere tarihlendiği tahmin edilen vaziyet planından lokomotif deposu, atölye ve yemekhane gibi yakın işlevler için kullanılmış yapıların olduğu bilgisi elde edilmiştir. Bu yapıların vaziyet planındaki izleri korunarak Karaağaç

Lokomotif Bakım Atölyesi için önerilen Yaratıcılık Merkezi fikrini desteklemesi adına atölye ve yeme-içme birimleri de önerilmiştir. Böylelikle işlev önerisi tekil olarak çalışmak yerine açık alanların da tasarlandığı bir yerleşke önerisi haline getirilmiştir. Bu birimlerde Edirne kentinin tarihinde bulunan misk sabunculuğu, ağaç işçiliği, çinicilik, fresk gibi atölyeler ile açık alanlarında sergileme, etkinlik ve atölye çalışmaları olan bir merkez olarak çalışması sağlanmıştır. Önerilen bu yapılar kompleksten alınan referanslarla tasarlanmıştır. Bu yapılar çelik strüktür ve cam malzemenin bir arada kullanıldığı nötr bir yaklaşımla tasarlanmıştır.

Çalışmada, yapının araştırmalar sonucu elde edilen tüm belge ve kaynakları bir araya getirilmiş ve yapının plan tipi, malzeme özelliği, kullanılan yapım tekniği, geçmişteki durumu ve geçirdiği süreçler ortaya konulmuştur. Demiryolu mirasına ışık tutan örneklerden olan yapıya, gelecekteki araştırmalarla yeni veriler eklenecek ve bu veriler bir araya gelerek Demiryolu ve Endüstri Mirası için geleceğe bilgi aktarımını sağlamıştır. Demiryolu mirası ve dolayısıyla da Endüstri Mirasının gerek TCDD'ye ait çalışmalarda gerekse toplumsal bilincin gelişmesinde katkıları oldukça önemlidir. Nitelikli yapıların kent yaşamına katılması ve dolayısıyla da deneyimlenmesinin, koruma bilincinin gelişmesine önemli katkılar sağlayacağı şüphesizdir. Ancak özellikle atıl durumda bırakılmış olan nitelikli yapılar yok olmakla karşı karşıya kalmaktadır. Karağaç Lokomotif Bakım Atölyesi'nin de bu sonla karşılaşılmaması için mevcut durumun belgelenmesi, elde edilen veriler ışığında restorasyon uygulamaları yapılması ve yapının sadece yerleşkeye değil kent hayatına katkı sunacak bir işlevlendirme uygulaması ile geleceğe aktarımı sağlanmıştır. Kentlinin bu bölgeyle olan paylaşımının artması, tarihi mekanları deneyimleme imkanına sahip olması, tarihi dokunun korunması konusunda farkındalığın artmasını sağlayacaktır. Kent merkezine oldukça yakın bir bölgede olmasına rağmen tam olarak kurulamamış olan fiziksel bağının kurulmasına fayda sağlayacağı da öngörülmektedir.

Türkiye oldukça zengin bir kültürel mirasa sahiptir. Bu değerler aracılığı ile inşa edildiği dönemin mimarisi ve tarihi dokusu günümüze aktarılmaktadır. Yapılan bu çalışmalar dünyadaki ve ülkemizdeki demiryolu tarihi ve mirasına karşı farkındalık oluşturmamızı sağlarken, koruma çalışmalarının hız kazanmasına da katkıda bulunmaktadır. Atıl durumda kaderine terk edilmiş olan endüstri mirası yapılarının

mevcut değerleriyle birlikte korunması bu çalışmalar sayesinde göz önüne gelmektedir. Bu çalışmalar, toplumsal bilinci sağlaması nedeniyle ayrıca önemlidir.

KAYNAKLAR

Ağırgan M., (2011), Geçmişten Günümüze Trakya Üniversitesi 2, T.Ü.Rektörlüğü Yayınları, 121.

Ahunbay Z., (1996), Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon 11, YEM Yayınları.

Ahunbay Z., (2019), Kültür Mirasını Koruma İlke ve Teknikleri, YEM Yayınları.

Araz, M., (1995), Impacts of Political Desicions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey between 1856-1950, Master of Arts, Graduade School of Social Sciences, METU.

Aydın S., (2012), Umran Yolu- Demiryollarının Gelişimi ve Türkiye Demiryolları, Tren Bir Hayattır (der. Tanıl Bora), İletişim Yayınları, 42-43.

Baykal S.B., (1993), Bekir S. Baykal Edirne'nin Uğramış Olduğu İstilalar Edirne'nin 600.yıl Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı 2, Türk Tarih Kurumu 183.

Berkmen E., (1962), Demiryolları IV Berksoy Matbaası, 28-38.

Bıyıkoğlu T., (1992), Tevfik Bıyıkoğlu Trakya'da Milli Mücadele Ankara Türk Tarih Kurumu Basımevi, 77.

Bozkurt M., (1988), Demiryolu I, İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası.

Burman P., (1997), Burman, P.S. ve Stratton, M. E&FN Spon, Philosophies for conserving the railway Heritage Conserving the Railway Heritage, 18-33 .

Coulls A., (1999), Railways as World Heritage Sites, Occasional Papers for the World Heritage Convervation, ICOMOS.

Doğan L., (1996-2004), Trakya Üniversitesi Edirne, T.Ü. Rektörlüğü Yayınları, 91.

Dursunkaya A., (1948), Kırklareli Vilayetini Tarih, Coğrafya, Kültür ve Eski Eserleri Yönünden Tetkik, I Yeşilyurt Basımevi.

Edirne Gazetesi, (2011), Edirne Gazetesi 1977-1983'den alıntılayan Geçmişten Günümüze Trakya Üniversitesi Mehmet Ağırgan, T.Ü. Rektörlüğü Yayıncılık, 86-89.

Engin V., (1993), Rumeli Demiryolları Eren Yayıncılık, 214.

Erkan Y., (2007), Anadolu Demiryolu Çerçevesinde Gelişen Mimari ve Korunması, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Eskidemir K., (2019) , Kentlerde Post Endüstriyel Alanların Yeniden Kullanımı: İstanbul Osmanlı Sanayi Alanları.

Eyice S., (1993), Bizans Devrinde Edirne ve Eserleri, Edirne'nin 600.yıl Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı, Türk Tarih Kurumu Yayınevi.

Ferit M., (1933), Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız, Demiryollar Mecmuası, 104-105 Haydarpaşa Devlet Demiryolları ve Limanları İstatistik Şubesi, 535-545.

Gabriel A., (1938), Tarihi Türk Abidelerinin Tamir ve İhyası, Vakıflar Dergisi 1, 16-17.

Jones, J., (1939), Jenkin Jones İngiliz Demiryolları Demiryolları Dergisi 170, 1117-1167.

Kalgay Y., (1945), Ray'ın Tarihi, Demiryolları Dergisi 14, 245-247.

Karadağ A., (2020), Kentsel Belleğin Sürdürülebilirliği Açısından İzmir'deki Endüstri Miras Alanlarının Önemi: Alsancak Liman Ardı Bölgesi, Dergipark, 34-78.

Kejanlı vd., (2007), Kejanlı T,. Akın C., Yılmaz A., Türkiye'de Koruma Yasalarının Tarihsel Gelişimi Üzerine Bir İnceleme elektronik Sosyal Bilimler dergisi 6 , 19-.179-196.

Köksal G., (2005), İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Kuban D., (1962), Restorasyon Kriterleri ve Carta Del Restauro, Vakıflar Dergisi 2, 149-152.

Mansel A., (1993), İlkçağda Edirne' Edirne'nin 600.Fetih yıl Dönümü Armağan Kitabı Türk Tarih Kurumu Basımevi, 21.

Mccranie, K vd., (2011), Endüstri Mirası Sitleri, Yapıları, Alanları ve Peyzajlarının korunması için ICOMOS-TICCIH ortak ilkeleri "Dublin İlkeleri". Journal of Strategic Studies, 34- 281–293.

Meeks, C., (1956), The Railroad Station:An Architectural History, Master' thesis, Yale University.

Meral A., (2016), 19.yüzyıl Mimarlığında Karaağaç İstasyon Kompleksi, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi.

Özüdoğru A., (2010), Adana'da Dokuma Sanayi Yapılarının Endüstri Mirası Kapsamında İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi.

Pearce D, (1989), Conservation Today, Routledge, London& New York.
Pekol B., (2010), İstanbul'da Yeni İşlevlerle Kullanılan Tarihi Yapıların Üslup Sorunsalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Saner M.,(2012), Endüstri Mirası Kavramları, Kurumları ve Türkiye'deki Yaklaşımları , Yüksek Lisans Tezi, Abant izzet Baysal Üniversitesi.

Schivelbusch W.,(1986), Railway Journey, The University of California Press, Berkely, Los Angeles.

Sezer S., (2013), Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirme Sürecinde Aydınlatma Tasarım : Ankara Cer Atölye Örneği Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Sobutay G., (1996), Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi.

Tanju B,Tanyeli U.,(2000), Scarpa'yı Nasıl Seçeceğiz? 8 , 60- 67, Aralık-Ocak 2000.

TICCIH, (2003), http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilCharter.pdf
Uluşahin H.,(1992) , Korunması Gerekli Bina ve Çevrelere Yapılan "Ek"lerin Değerlendirilmesi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Ünal M., (2009), Endüstri Mirası Kapsamında İstasyon Yedikule TCDD Atölyelerinin Mimarisi ve Koruma Sorunları, Yüksek Lisans Tezi , Trakya Üniversitesi.

Öztürk C., (1987), Haydarpaşa-İzmit Hattı Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi.

Yıldız A., (2008), Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları, Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu ,Yüksek Lisans Tezi Trakya Üniversitesi.

Web 1, (2020), www.nevmekan.com.tr (Erişim Tarihi: 20/06/2022).

Web 2, (2021), www.arkiv.com.tr (Erişim Tarihi: 20/04/2022).

Web 3, (2022), www.earth.google.com (Erişim Tarihi 26/06/2022).

Web 4, (2019), http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuturkiyat/article/viewFile/1023022148/pdf. Şehbal Dergisi (Erişim Tarihi: 22/04/2022).

Web 5, (2019), http:// www.edirnevdb.gov.tr/kultur/anitlarihtml
(Erişim Tarihi: 15/11/2021).

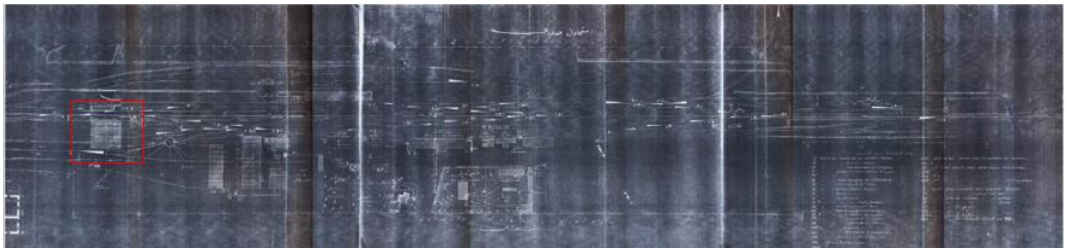
Web 6, (2021), https://yeditepefatih.com/2021/temmuz-agustos-eylul/yedikule-tren-istasyonu/ (Erişim Tarihi: 15/12/2021).

ÖZGEÇMİŞ

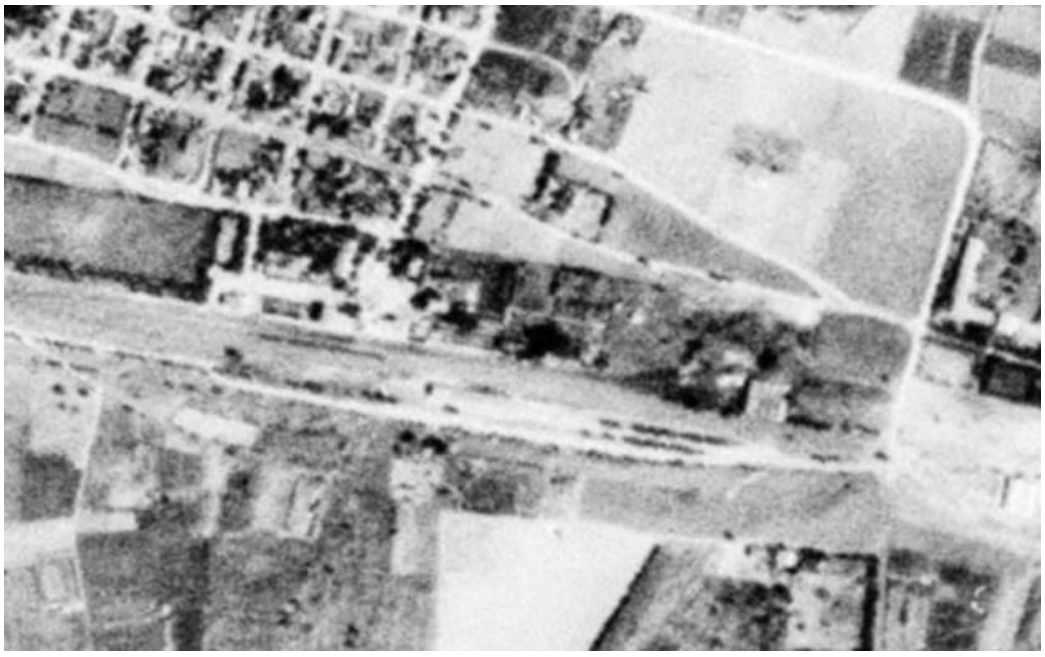
Sevil Torunbalcı; Gaziantep Anadolu Lisesi'nden 2008 yılında, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü'nden 2015 yılında mezun olmuştur. 2015-2019 yılları arasında Mimari Restorasyon, Mimari Proje ve Uygulama alannlarında çalışmıştır. 2019 yılında Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık ABD, Restorasyon Programında Yüksek Lisans eğitimine başlamıştır. 2019 yılından itibaren serbest mimar olarak mesleğini icra etmektedir.

EKLER

Ek A



Şekil A1.1: Tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber 1920'lere ait olduğu tahmin edilen Vaziyet planı (Edirne Tren İstasyon Müdürü Ahmet Yıldırımlı Arşivi)



Şekil A1.2: 1954 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil A1.3: 1960 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil A1.4: 1970 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil A1.5: 1976 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil A1.6: 1986 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil A1.7: 1997 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil A1.8: 2015 yılına ait hava fotoğrafı (Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)