

Değişen Demiryolu Seyahatinde Kaybolan İmgeler: Toros Ekspresi İstasyonları

Disappearing Images in Changing Railway Travel: Toros Express Stations

Melih KURNALI^{1*} 

Gönderilme Tarihi: 17.11.2024 - Kabul Tarihi: 27.05.2025

Özet

Bu çalışma, Konya-Adana demiryolu hattında yer alan Toros Ekspresi istasyonlarını tarihsel bir perspektif içerisinde mimari ve mekânsal açıdan incelemektedir. Teknolojik gelişmeler, ulaşım araçları ve sistematik dönüşümler sonucunda mekânlar; kimlik, bağlam ve tarihsellikten uzaklaşarak yüzeysel imgeler hâline gelmektedir. Artan hızla birlikte mekânlar, kullanıcılar tarafından algılanamadan geride bırakılmakta; yeni ulaşım ağları ise kent merkezlerinden uzak bölgelerden geçerek birey-mekân ilişkisini dönüştürmektedir. Çalışmada görsel analiz ve kesitsel araştırma yöntemleri kullanılarak Toros Ekspresi ile yapılan yolculuklardan elde edilen veriler değerlendirilmiştir. Bu analiz, istasyonların mimari ve mekânsal özelliklerinin günümüz kullanıcıları tarafından yeterince algılanamadığını ortaya koyarken, tarihsel yapıların çağdaş bağlamda yeniden işlevlendirilmesi gerekliliğini de ortaya çıkarmaktadır. Bu bağlamda 'adaptive re-use' (yeniden işlevlendirme) yaklaşımı, istasyon yapılarını özgün mimari niteliklerini koruyarak kent yaşamına yeniden kazandırma potansiyeli taşımaktadır. Yeniden kullanım önerileri, hattın tarihsel ve fiziksel bütünlüğünü koruyacak şekilde kurgulanmalı; bu süreçte hem koruma ilkeleri hem de çağdaş kent gereksinimleri göz önünde bulundurulmalıdır. Çalışma, insan-mekân etkileşiminin günümüz koşullarına uygun biçimde yeniden tanımlanmasının ve bu bağlamda tarihi istasyonların kullanıcılar için daha anlamlı mekânlara dönüştürülmesinin gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu yaklaşımla mekânların kültürel miras değeri korunurken toplumsal bellekteki yerini de güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Tren istasyonu, Toros Ekspresi, Seyahat kültürü, Seyahat, Değişim.

Abstract

This study analyses the Toros Express stations on the Konya-Adana railway line from an architectural and spatial perspective. As a result of technological developments, means of transport and systematic transformations, spaces become superficial images by moving away from identity, context and historicity. With increasing speed, spaces are left behind before they can be perceived by users; new transport networks transform the relationship between the individual and space, passing through regions far from city centres. This study employs visual analysis and cross-sectional research methods to evaluate data gathered during journey on the Toros Express. While this analysis shows that the architectural and spatial features of the stations are not sufficiently perceived by today's users, it also highlights the need to re-functionalise historic buildings in a contemporary context. In this context, the 'adaptive re-use' approach has the potential to reintegrate the station buildings into urban life by preserving their original architectural qualities. Re-use proposals should be designed to maintain the historical and physical integrity of the line, considering both conservation principles and contemporary urban needs. The study emphasises the need to redefine the interaction between people and space according to today's conditions and, in this context, to transform historic stations into more meaningful spaces for users. This approach aims to preserve the heritage value of the spaces while strengthening their place in the social memory.

Keywords: Train station, Toros Express, Travel culture, Travel, Change.

Atıf: Kurnalı, M. (2025). Değişen demiryolu seyahatinde kaybolan imgeler: Toros Ekspresi istasyonları. *Modular Journal*, 8(1), 177–203.

¹ Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, Konya, Türkiye. melih56kurnali@gmail.com

Extended Abstract

Introduction: The present study undertakes an evaluation of the historical, architectural and spatial context of the station buildings belonging to the Toros Express, which operates on the Konya-Adana route, one of Türkiye's important railway lines. The advent of the Industrial Revolution precipitated a paradigm shift in modes of travel, profoundly influencing perceptions of time and space. Railway structures transcended their role as mere transportation infrastructure, metamorphosing into conduits of social memory and urban identity. However, in the contemporary era, many of these structures have either lost their function or become invisible due to changes in transportation systems, technological developments, and social transformations. The accelerating pace of transportation has resulted in the transformation of spaces into mere visual elements, traversed without the provision of opportunities for experiential engagement. The primary motivation of this study is therefore to examine the possibility of reimagining the stations along the Toros Express route not merely as travel gateways but as urban spaces that can be experienced, meaningful, and capable of establishing a place in social memory.

Purpose: The objective of the present study is twofold: firstly, to document the current physical and functional conditions of the historic station buildings located along the Toros Express route; secondly, to analyse how these buildings are perceived by today's users and develop solutions for how they can be transformed within the framework of adaptive reuse approaches. Within this framework, the primary objective of the study is to re-evaluate these structures not only from a physical perspective but also from social, cultural, and spatial angles. This is because the objective is not only to conserve such structures as historical artefacts, but also to transform them into active elements of contemporary urban life. The present study focuses on the question of how this transformation can be achieved in terms of architectural integrity, cultural continuity, and user experience.

Method: A range of methodologies were employed in the course of the study. The architectural details, façade arrangements, and typological characteristics of station structures were evaluated through visual analysis, which utilised images obtained during train journeys. Cross-sectional scanning was utilised to collect real-time data on the current state of the line as of 2023, observing the physical conditions of stations, their modes of use, and their levels of interaction with users. Conversely, the case study method established a comparative framework predicated on successful repurposing examples from abroad. The transformation processes of structures such as Madrid Atocha Station and the Attendorn Cultural Centre in Germany served as exemplars in shaping possible scenarios in the Turkish context. The methodological framework utilised ensured that stations were evaluated not only in physical terms but also in terms of perception, cultural and social dimensions.

Findings: A review of extant research findings indicates that stations along the Toros Express route were largely constructed using standard designs, with differences generally limited to façade decorations or minor structural details. A significant proportion of station structures are now either entirely non-functional or utilised solely as control and waiting areas. The absence of physical interaction between passengers and railway infrastructure is indicative of a fundamental issue in the design of stations, namely the failure to integrate the station building with the train platform. This results in a severance of the connection between the train, the platform, and the building, thereby compromising the intended functionality and aesthetic cohesion of the railway system. Consequently, stations are reduced to mere images from the passenger's perspective, becoming unattainable representations. The unity of identity, structure, and meaning, which are the fundamental elements of the 'urban image' formation proposed by Kevin Lynch, cannot be established in these structures. This phenomenon engenders a predicament wherein users encounter challenges in forging an emotional or cultural affiliation with the space, consequently leading to a gradual dissolution of stations from the collective social memory. Conversely, the foreign examples examined in the research demonstrate that when station structures are re-equipped with cultural, social, and commercial functions, they can engender stronger user interaction. These structures, equipped with functions such as exhibition spaces, book cafes, local product markets, museums, and libraries, become part of the city's memory and urban life. Furthermore, it has been determined that contemporary interventions enhanced by local architectural elements serve to reinforce the relationship between the structure and its context.

Conclusion: The station buildings along the Toros Express route possess a considerable degree of historical, cultural and spatial value. Nevertheless, the emphasis on speed and efficiency in contemporary transportation systems has resulted in the obsolescence of these structures, thereby diminishing their significance in the collective memory of society. Consequently, this study underscores the imperative for these spaces to be preserved and re-equipped with contemporary functions, thereby integrating them into urban life. The adaptive reuse approach provides a framework for this transformation that is both sustainable and mindful of cultural continuity. The proposal is for stations to be organised as social and cultural experience areas, not only for train users but also for other city residents. Consequently, stations have the potential to evolve from mere conduits of history to dynamic contributors to the future of urban existence.

Keywords: Train station, Toros Express, Travel culture, Travel, change.

GİRİŞ

Toros Ekspresi, Türkiye'nin tarihi hatlarından biri olan Konya-Adana tren hattında işletilen bölgesel bir tren seferidir. Osmanlı Dönemi'nde yapılan hattın inşası uzun süreçler gerektirmiş ve dış sermayeyle gerçekleştirilmiştir. Bu durum, hat üzerindeki mühendislik ve mimarlık eserlerini etkilemiş ve uluslararası üslup özellikleri kazanmalarına neden olmuştur. Günümüzde tarihi tescilli istasyon binaları, inşa edildikleri dönemdeki özelliklerini kaybetmiştir. Bu yapıların önemlerini kaybetme sürecinde alternatif ulaşım yöntemlerine daha fazla yatırım yapılması, demiryollarının gelişmeyi durdurmasıyla daha hızlı ulaşım yöntemlerinin tercih edilmesi gibi ekonomik ve toplumsal konular etkili olmuştur. Sosyolojik değişimler, ülkenin yönetim biçiminin değişimi ile toplumun ekonomik ve kültürel yaşam biçiminin yeniden düzenlenmesini kapsamaktadır. Bu değişimler, toplumların dış dünyayla ilişkisini yeniden düzenlemektedir. Yapılara yönelik fenomenolojik algı da bu bağlamda değişmiştir. Ülke genelindeki millileşme hareketleri mimariyi etkilemiş, mimari üsluplar sorgulanmış ve modern yaklaşımlara yönelmiştir. İlişkilerin bu yolla yeniden değerlendirilmesi, ontolojik olarak bu mekânları ve milli mimari yapıyı oluşturabilecek temellerin ortaya çıkarılması ihtiyacını tetiklemiştir. Bunun gibi Osmanlı Dönemi'nden kalma eski hatlardaki yapılar, özgün hâllerinde korunurken; yeni siyasi dönüşümle biçimlenen ülkenin mimarlık ürünleri, özgün ve modern yaklaşımla üretilmiştir. Modern demiryolu yapılarından farklı olan bu süreci anlamak için yapıların üretim aşamalarındaki detaylar ve tarihleri hakkında bilgi sahibi olmak gerekmektedir. Çünkü bu yapıların inşa aşamaları, mimarları ve üslupları yolcular için bir kent imgesi belirlemektedir. En etkin ulaşım yolunun demiryolu olduğu dönemde kente gelenlerin ilk gördükleri ve deneyimledikleri mekânlar istasyon yapılarıdır. Endüstri Devrimi'nin ürünü buharlı trenlerin ve demiryolunun uzantısı olan istasyonlar, yeni bir seyahat biçiminin mekânsal telaffuzlarındandır. Günümüzde ise sosyal medya ve iletişim aygıtlarındaki görsel odaklı dönüşüm ve paylaşım, kentlerin önemli merkezlerini önceden görme olanağı sunmaktadır. Bununla beraber istasyonlar; deneyimlenmeyen, yanından geçilip gidilen mekânlar olduklarında cihazlarda görülen görsellerden fazlasını sunmamaktadır. Geleneksel seyahat biçimlerinin (atlı vb.) terki, yolculuğun çevre ile ilişkisini yeniden düzenlemiştir. Schivelbusch, demiryolunun kullanıma başladığı dönemde mekân ve zamanı yok eden, çevre ile panoramik bir bakış ilişkisi kuran yapısından bahsetmektedir (Schivelbusch, 2022, s. 152). Bu dönüşümde etkili olan da yakındaki nesneleri algılamayı zorlaştıran hızdır (Schivelbusch, 2022, s. 188). Schivelbusch'un geleneksel seyahatlerden demiryoluna geçişte dönüşen mekân algısı, günümüzde daha da hızlanarak ilerlemektedir. Bu geçiş aşaması da mekân kullanımından yaşam biçimine kadar birçok alanda yenilik getirerek uyum sağlanması gereken yeni birtakım konuları ortaya atmaktadır. Yeni seyahat dönüşümünden belirli bölümleri direkt etkilenmekte olan Toros Ekspresi'nin mekânları, çalışmanın ana odak noktasını oluşturmaktadır. Dönüşüm sürecinin başlangıç noktası için ülkemizdeki demiryolları ve hattın tarihinden bahsetmek gerekmektedir.

Osmanlı'nın demiryolu mimarisi kapsamında, Anadolu'daki ilk demiryolu ve istasyonları İngiliz, Fransız ve çoğunlukla Alman iştirakler tarafından yapılmıştır. Osmanlı'nın son dönemlerinde başlayan demiryolu mimarisi, farklı ulusal iştiraklerin etkisi ile bir sentez mimarisi olarak kabul edilebilir. Osmanlı'nın inşa edilen Anadolu'daki ilk tren istasyonu Alsancak Tren İstasyonu'dur ve yapı, Geç Dönem Osmanlı mimarisi etkilerini göstermektedir. Osmanlı Geç Dönem mimarisi, 18. yüzyıl sonlarındaki Batılılaşma hareketlerinin içerdiği batı kökenli mimari üslup ve detaylar ile şekillenmiştir. Alsancak İstasyonu, İngiliz iştiraki olduğu için klasisizm ve İngiliz örnekleri temelinde inşa edilen ve yolcu binalarında peronları kapsayan geniş açıklıklı çatı örtüleri bulunmaktadır (Şekil 1 ve Şekil 2) (Özyiğit, 2017, s. 399).



Şekil 1. Alsancak Tren İstasyonu giriş cephesi
(Vikipedi, 2007)



Şekil 2. Alsancak Tren İstasyonu peron görünümü
(Visit İzmir, t.y.)

Çatı örtüleri, istasyon ve peronların mekânsal ilişkisini güçlendirmiş ancak maliyet odaklı yaklaşım bu tür özelliklerin büyük kentler dışında görülmesini zorlaştırmıştır. Fransız ve Alman işbirlikleri, yapımını üstlendikleri projelerde tip projeler kullanarak maliyet odaklı davranış sergilemişler ancak büyük kentlerde belirli istisnalar yapmışlardır (Erkan, 2007, s. 120). Örneğin, Haydarpaşa Tren İstasyonu Almanlara devredilmiş ve Haydarpaşa-İzmit hattında 1909 yılında inşa edilmiştir. Yapının tasarımını Philipp Holzmann Şirketinden Hellmuth Cuno yapmıştır. Yapı tasarımında, dönemin padişahının isteği doğrultusunda yapının ihtişamlı ve dikkat çekici olmasına özen gösterilmiştir ve yapıda, Osmanlı sembolleri (sepet kulbu kemerler) ile dönemin Alman yapım gelenekleri (Neo-Rönesans stili) izlenebilmektedir (Şekil 3 ve Şekil 4) (Erkan, 2013, ss. 108-109).



Şekil 3. Haydarpaşa Tren İstasyonu
(Tarihi İstanbul, 2018)



Şekil 4. Haydarpaşa Tren İstasyonu Yolcu Salonu
(DHA, 2024)

Osmanlı'nın son döneminde başlayan istasyon mimarisinde devşirme üsluplar kullanılmış; cephelerde ve iç mekânlarda Gotik, Rönesans, Barok, Oryantalist formların ekonomi odağında mütevazı denebilecek versiyonları uygulanmıştır. Bu süreç sonunda, Osmanlı'nın yıkılışıyla birlikte kurulan yeni Cumhuriyet Dönemi'nde, I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisiyle millî üslupta Türk mimarları tarafından istasyon binaları ortaya çıkmıştır. Bunlar arasında en önemlilerinden biri, Mimar Şekip Akalın tasarımı olan ve 1937 yılında kullanıma açılan Ankara Tren Garı'dır (Yöney ve Altan, 2023, s. 44). Yapı; simetrik, süsten uzak, cam cepheli tasarımı ile modernizm etkilerinin baskın özelliklerini sunmaktadır (Şekil 5 ve Şekil 6).



Şekil 5. Ankara Tren İstasyonu
(Sakarya vd., 2024)



Şekil 6. Ankara Tren İstasyonu yolcu salonu
(Salt Araştırma, 2024)

İkinci Dünya Savaşı sonrası Türkiye ekonomisinde, yüksek standartlı karayolu yapımı ağırlıklı bir ulaştırma politikası benimsenmiş ve demiryolu inşası azalmış hatta durmuştur (Aydın, 2017, s. 91). TCDD İstatistik Yıllığı'na göre 1923'te 1378 km olan demiryolu ağı, 1940'a kadar 6974 km'ye ulaşmış; ancak 1950'de 7671 km'ye ve 1960'ta 7895 km'ye ulaşabilmiştir (TCDD, 2025). Günümüzde yeni bir seyahat kültürü oluşturan yüksek hızlı tren hatları ve istasyonları ile yolculuğun zaman ve mekân kavramı yeni bir dönüşüm içerisinde. Konya-Adana hattının önemli kısmı, Osmanlı Dönemi'nde çoğunlukla Alman iştirakler ile tamamlandığından; devşirme üslupla ve çoğunlukla sade bir dille üretilmiş tip projeli istasyon binalarına sahiptir. Hat, tarihi özelliklerinin yanında YHT dönüşümü ile kesişen kısımları ile mekân-zaman-teknoloji çarpışmasının doğal ortamına sahne olmaktadır.

Alsancak, Haydarpaşa ve Ankara Tren İstasyonları, dönemlerinde birer sosyal ve kültürel alan niteliği taşımış; içlerinde restoran, sergi salonu ve benzeri mekânlarla inşa edilmişlerdir. Tescillenmiş demiryolu mirası yapılarında, benzer işlevlerin sürdürülmesi ve işlev dönüşümleri yoluyla mekânların çağdaş kullanımlarına olanak sağlanmaktadır. Kentlerin merkezî sayılabilecek konumlarında yer alan istasyon yapıları, halkın kültürel değerlere olan ilgisinin artmasıyla birlikte, 80'li yılların başından itibaren tarihi binaların restorasyonunu ve yenilenmesini destekleyen yeni koşulların oluşmasına zemin hazırlamıştır (Perez, 2018, s. 113). Örneğin, İspanya Madrid şehrindeki Atocha Tren İstasyonu, mühendis Alberto del Palacio'nın tasarımı ile 1892 yılında açılmıştır ve üst örtüsünün formu ile kentin önemli simgelerinden biri olmuştur (Şekil 7) (Perez, 2018, s. 105). Hızlı tren ağı ve artan taleplerle istasyonun yenilenmesi ve büyütülmesi gerekmiştir; eski yapıyla bağlantılı yeni hızlı tren terminali 1992 yılında açılmıştır. Eski yapı; ofis, botanik bahçesi, mağazalar ve benzeri mekânlar ile donatılarak kent simgesi olmaya devam etmektedir (Şekil 8). Farklı katlarda yer alan banliyö ve yüksek hızlı tren istasyonlarının yanı sıra yardımcı tesisler, mağazalar ve eğlence alanları, yolcu deneyiminin bir parçası olarak birbirini tamamlamaktadır. Atocha, kompleks bir yapı olarak kentin ulaşım hatları için düğüm noktası hâline getirilmiştir. Ayrault Pérez'in ifadeleri ile Atocha; acelesi olan, işe gidip gelenler, seyahat amaçlı gelen turistler gibi her kullanıcıya verimli hizmet eden sistematik mekânlar yığını olmakla beraber anılar, toplantılar, hayaller için bir yerdir (Perez, 2018, s. 128).



Şekil 7. Atocha Tren İstasyonu
(Vikipedi, 2008)



Şekil 8. Atocha Tren İstasyonu botanik bahçesi
(Vikipedi, 2008)

Atocha Tren İstasyonu, çağdaş ek ve yeniden işlevlendirmelerle (Adaptive Reuse) sosyal yaşama kazandırılan tren istasyonlarına verilebilecek birçok örnekten yalnızca biridir. Döneminin önemli mimarlık ve mühendislik yapılarından biri olmakla kalmayıp, yaşayan ve deneyimlenen bir mekân olarak bugün de varlığını sürdürmektedir. Kentin önemli bir noktasında yer alarak çağın gereklerine uygun özelliklerle donatılmış ve kullanımı sürdürülmüştür.

Bu noktada yeniden işlevlendirme kavramının çerçevesini belirlemek yerinde olacaktır. Kavram literatürde uyarlanabilir yeniden kullanım ve yeniden işlevlendirme şeklinde işlenmektedir. Uyarlanabilir yeniden kullanım; sınırlı ve küçük ölçekli dönüşümlerden büyük yapısal revizyonlara kadarlık bir dizi müdahaleyi kapsayan; bina ömrünü, kullanılabilirliğini artırmayı amaçlayan sürdürülebilir bir yöntemdir (Conejos vd., 2012, s. 34; Döngöz vd., 2021, s. 74; Papa ve Kavaja, 2019, s. 152). Yapının tarihi değeri ve özelliklerine saygı, yeniden işlevlendirmede temel husustur. Bunun yanında yeniden işlevlendirme, mevcut malzemelerin tekrar kullanımı ve yeni inşa ile ortaya çıkacak karbon emisyonunu azaltması gibi sebeplerle sürdürülebilirlik vurgusu yapılan bir kavramdır (Conejos vd., 2012, s. 34; Sharifi ve Farahinia, 2020, s. 773). Tarihi bir yapının yeniden kullanılabilir hâle getirilmesi kültürel olarak devamlılığı da beraberinde getirmektedir. Özetle mimaride yeniden işlevlendirme, mimari bütünlük, modern işlevsellik ve sürdürülebilirliği rasyonel şekilde dengeleyerek, kültür mirasına saygı göstermekle kalmayıp, çağdaş kent çevresinin sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Atocha, büyük ölçekli ve metropol nitelikli kentler için iyi bir örnek sunarken; Toros Ekspresi hattında yer alan küçük ölçekli kent ve kasabaların istasyon yapılarının değerlendirilmesinde benzer nitelikteki örneklerin sunulması bilimsel açıdan önem taşımaktadır. Örneğin, İngiltere’de kırsal bölgelerdeki kullanılmayan istasyonlar, bireysel konutlara dönüştürülmüştür (Gogola vd., 2020, s. 1). Benzer şekilde kullanılmayan vagonların da restoran, kafe, konut ve benzeri amaçlarla kullanılmasına ülkemizde de rastlanmaktadır. Benzer durum, eski hatların bisiklet yollarına dönüştürüldüğü Slovakya’daki Kysucká Cycling Route örneğinde görülmektedir (Gogola vd., 2020, s. 3). Yapıların ve hatların bulundukları mevkilere ve türlerine göre yeniden çağdaş yaşama kazandırılmaları, tekrar kullanıma açılabilmesi sağlanmaktadır. Yaygın yaklaşım, müze ve kültür merkezi olarak değerlendirilmelerine yöneliktir ancak kırsal alanda ekolojik yaklaşımlı merkezler ve turistik faaliyetler için hostel, misafirhane gibi kullanım alanlarına da rastlanmıştır. Bu bağlamda Almanya Attendorn Tren İstasyonu, Alman Demiryolları tarafından kullanımı sona erdiği zaman belediye tarafından satın alınarak çağdaş ekler ile gençlik merkezi, restoran ve kültür merkezini barındıran bir dönüşüme uğramıştır (Şekil 9). Alman Demiryolu hattı ve istasyonu hâlen bu noktada kullanılmaktadır; ancak eski bilet gişesi ve benzeri kullanımlara gerek kalmadığı için bina kullanım dışı kalmıştır.



Şekil 9. Attendorn Kültür Merkezi 'Alter Bahnhof' (Krause, 2024)

Toros Ekspresi hattında kente yakın istasyonların benzer işlevler kazandırılarak kullanılması, hattın önemini artırabilecektir. Attendorn Kültür Merkezi, yeni işlevi ile yalnız yolcuların değil kentin her türden kullanıcısı için bir deneyim mekânına dönüştürülmüştür. Bu örnek, çalışmanın temelde odaklandığı ve dikkat çekmek istediği konuyu işaret etmektedir. Kentin içerisinde kalan, işlevini yitirmekte olan bu tarihi yapıların doğrudan birer müzeye dönüştürülmeden önce kent için verimli ve kullanışlı birer deneyim mekânına dönüştürülebilmesi için farkındalık yaratmak, kent ve kullanıcıları için önemli bir amaç olarak görülmektedir.

Araştırmanın Problemi

İstasyonların algısı, trendekiler tarafından farklıyken kente gelenler için, kente yönelik ilk fikrin oluşumunda önemlidir. Yapıların tarihi yönlerinin kullanıcı algısını etkilemesinin yanında, günümüz yaşam koşullarının kullanıcı üzerindeki etkileri de yapılara yönelik algıyı dönüştürmektedir. Teknoloji, kişisel deneyimleri her geçen gün farklı şekillerde karşımıza çıkarmaktadır. Uydu teknolojisi, sanal gerçeklik ve yapay zekâ; mekân deneyimlerini teknolojik aygıtlar üzerinden gerçekleştirebilmeyi mümkün kılmaktadır. Bu deneyimleme sisteminde fiziksel temas mümkün olmasa da bir ulaşım aracında da geçip gidilen yerler benzer şekilde fiziksel temasın mümkün olmadığı görüntülere dönüşmektedir. Görüntüye dönüşen mekân; kullanıcı tarafından deneyimlenemeyen, yalnızca imge olarak var olan ve hafızada yer alacak bir ilgiye sahip olmadığında kaybolan, unutilan görsel izlerdir. Lynch bir imgenin oluşumu için kimlik, yapı ve anlam birlikteliğinin gerekliliğinden bahsetmektedir (Lynch, 1990, s. 8). Kimlik burada, bireyi ve onun öznel yorumlarını ifade ederken anlam kavramıyla döngüsel bir ilişki içindedir. Anlam, kimlik ve yaşantılar ile tekrar tekrar yorumlanabilir. İmgeler bireysel olarak yorumlanabilse de benzer kültür ve değerlere sahip gruplar tarafından tutarlı bir uzlaşmanın varlığı, tasarımcılarca kabul edilmektedir (Lynch, 1990, s. 7). Demiryolu seyahati, endüstriyel bir sistemin parçaları gibi işlev görür ve hızı nedeniyle mekân algısını yeniden şekillendirir. Önceden planlanmış ve sistemleştirilmiş olan mekânlar, Lynch'in ifadesiyle imgenin açık uçlu olmasını engellemektedir. Her bir adımı belirlenmiş bir endüstriyel seri üretim bandı benzeri yaklaşım, bireye kendince yorumlama ve boşluk doldurma olanağı bırakmamaktadır. Lynch, iyi bir imge oluşumu için bunun ve bireylerle iletişim olanağı sağlamanın gerekliliğini savunmaktadır. Deneyimin kesinlikle mümkün olmadığı bu gibi yolculuklarda ise biçimsel belirginlik ve uyumluluk ile güçlü ve kalıcı imgelerin oluşumu desteklenmelidir (Lynch, 1990, s. 10). Yerleşim yerlerinden uzaklaşan ve hızlanan araçlar, zamandan ve mekândan koparmaktadır. Araştırma, bu kopmada Toros Ekspresi istasyonlarını ve algıdaki yerlerini ve yeni potansiyellerini problem edinmektedir.

Araştırmanın Amacı

Bu çalışma, tarihi demiryolu hatları üzerinde konumlanan istasyon yapılarının mevcut durumunu analiz etmeyi, bu yapıların günümüzdeki işlevsizlik nedenlerini belirlemeyi ve yeniden işlevlendirme potansiyellerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Endüstri Devrimi ile dönüşen seyahat biçimlerinin mekân-zaman ilişkileri üzerindeki etkileri çerçevesinde, hızlı tren teknolojisinin geleneksel istasyon yapıları üzerindeki fiziksel ve işlevsel dönüşümleri incelenmektedir. Araştırma, değişen ulaşım pratiklerinin mimari miras üzerindeki etkilerini değerlendirmeyi ve bu yapıların koruma-kullanma dengesi içinde kent yaşamına nasıl yeniden kazandırılabilceğine dair çözüm önerileri geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu bağlamda, istasyon yapılarının tarihi, mimari ve işlevsel özellikleri ile çağdaş ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Çalışma temelde mevcut durumu belirleme, tanımlama ve problemin çözümüne dair yapılabilecekleri belirleme hedefinde bir ön araştırmadır.

Araştırmanın Hipotezleri

Gelişen ve değişen modern yaşam biçimi içerisinde tarihi özellikteki tren yolu hattı ve üzerindeki yapıların modern insanın algısındaki yeri, araştırmanın temel arayışını oluşturmaktadır. Bu bağlamda, yapılar yolculuk sırasında görülebilen peron cepheleri açısından incelenmiştir. Araştırmada, geçilen tren istasyonları görüntü düzeyinde analiz edilerek hızın getirdiği mekân-zaman kavramları üzerinden algıları ortaya konulmuştur.

Araştırmanın Kapsamı

Araştırma, Wolfgang Schivelbusch'un 'Demiryolu Seyahatinin Tarihi' kitabındaki Endüstri Devrimi ile değişen seyahat, mekân, zaman fikirlerinden temel almıştır. Endüstri Devrimi'yle değişen yolculuk deneyiminin günümüzde daha da hızlanmasının mevcut mekân ve yapıların algısındaki değişim incelenmektedir. Bu kapsamda, modern yaşamın yeni ürünleri arasındaki trenler ve istasyonları, seyahat tarihini değiştiren noktalardan biriyken; daha da hızlanan sistemde bunların yeri ve geleceği önemli bir sorgulama alanı oluşturmaktadır. Örnekleme, ülkenin ilk demiryolu hatlarını içeren Konya-Adana hattı yapıları oluşturmuştur. Çalışma kapsamında, bu hat üzerindeki istasyonların dönüşmekte olan seyahat kültüründeki özellikleri ve peron cepheleri üzerinden değerlendirme yapılmıştır.

YÖNTEM

Bu makalede Toros Ekspresi istasyonlarının inşasına ilişkin kararlar ve binaların çizimleri ile görselleri üzerinden analiz çalışması yürütülmüştür. Mimaride görsel analiz yöntemi ve kesitsel tarama yöntemlerinin kombinasyonu ile vaka inceleme yönteminin görsel düzeyde gerçekleştirilmesiyle araştırma verilerine ulaşılmıştır.

Kesitsel tarama yöntemi, belirli bir zaman diliminde mevcut durumu inceleyen ve yalnızca araştırmanın yapıldığı döneme ilişkin verileri kapsayan bir araştırma türüdür. Geleneksel olarak, kesitsel çalışmaların bir durumun yaygınlığını belirlemek için yararlı olduğu düşünülmektedir; bu nedenle 'yaygınlık çalışmaları' olarak da bilinmektedirler (Cvetkovic-Vega, vd., 2021, s. 180). Kesitsel çalışmalar, ilgili bilgilerin (verilerin) belirli bir zaman noktasında toplanmasıyla karakterize edilir. Dolayısıyla, kesitsel çalışmalarda zaman boyutu söz konusu değildir çünkü tüm veriler toplanır ve çoğunlukla veri toplama zamanına veya bu zamanın çevresine atıfta bulunulur. Pratik ve ampirik temelli bu yaklaşım, ortaya çıkan meselelerin önemini anlamayı kolaylaştırır; okuyucuyu ikna etmeye yardımcı olurken tarihi veriler ve geçmiş süreçlerden kaynaklanan eksik verileri de telafi etmesi beklenmektedir (Davies, 1994, s. 20) Kesitsel tarama yöntemi ile İstanbul'dan Bağdat'a uzanan demiryolu hattının Konya-Adana kesitinde yapılan araştırma ile tümevarım temelli bir yaklaşım sunulmaktadır. Tarihi hattın işletildiği son dönemin çağdaş kesiti alınmıştır. Bu bağlamda yöntemin seçimindeki önemli sebep, Toros Ekspresi'nin günümüzde işletilmiyor olmasıdır. Çalışma, 2023 Ocak ayında yapılan seyahat sürecini kapsamaktadır. Bu noktada çalışmada kesitsel analiz ile alınmış anlık görüntüye dair

verilerin kullanılması gerekliliği doğmuştur. Semra Aydın'ın 'Mimaride Görsel Analiz' başlıklı çalışmasında, mimarlık eğitimi almış bireylerin yapıları formal, cephe özellikleri ve benzeri bağlamlarda nasıl sınıflandırabilecekleri ve tanımlayabilecekleri tartışılmaktadır. Mimari anlamda yapılar görsel olarak analiz edilmiştir.

Vaka analizi yöntemiyle, giriş bölümünde çağdaş eklemeler ve güncellemelerle kente ve sosyal yaşama kazandırılan küresel tren istasyonu örneklerinden yola çıkılarak beklentiler ve karşılaştırma ölçütleri belirlenmiştir. Vaka analiz çalışmaları, olgu ve bağlam arasındaki sınırların net olmadığı durumlarda çağdaş olgu, ortam ve mimariyi gerçek yaşam bağlamı içinde araştıran bir inceleme yöntemidir (Groat, 2023, s. 418). Bu bağlamda, küresel ölçekte incelenen örneklerde belirlenen kriterler doğrultusunda, çağdaş eklerin işlevleriyle Konya-Adana hattındaki yapıların ulaşılabilen plan ve kesitleri üzerinden mekân işlevleri, kurgu ve kentle bütünleşme konuları tartışılmaktadır. Buna göre yapıların günümüzde yeni hatlar ile ilişkili olması veya kullanıma devam edilmeleri durumunda, aşağıdaki özelliklere sahip olmaları beklenmektedir:

- Tarihi özelliklerinden ödün vermemek ancak çağdaş ekler ile modern gereklilikleri karşılamak,
- Yeni bir yapı gerekliliği var ise tarihi yapıdan bağımsız olmama ve uygun şekilde bağlantı kurmak, malzeme, dil, ölçü konusunda tutarlı olmak,
- Eski yapının yalnız turist odaklı değil, kentlinin günlük kullanımında etkin olmasını sağlamak.

Kösebay Erkan, istasyon yapıları ve benzerlerinin, geçmişin göstergeleri ile çağdaş yaşama entegre edilmesinin evrensel koruma ölçütlerinin temel amaçları arasında göstermektedir (Kösebay Erkan, 2023, s. 33).

BULGULAR

Toros Ekspresi ve Yapıların Kullanıcı Algısı Üzerine

Toros Ekspresi ile Konya'dan Adana'ya ya da Adana'dan Konya'ya yapılan seyahatte geçilen duraklar, yolcular için birer imgeden ibarettir. Mekân sadece kullanıcının asıl araca geçişinde geçici süreyle çevresel etmenlerden korunduğu, sistematik bir kontrol merkezidir. Toros Ekspresi istasyonları, günümüzde kontrol süreçlerini işleten personeller için mekânsal ihtiyaçları karşılama görevinde temelde birer ofis işlevinde ya da terkedilmiş durumdadır. Yani yapılar, endüstriyel birer mekanik parça işlevinde görsel ve işitsel öğelerden ibarettir. Tarihi özellikleri, modern toplumun ihtiyaçlarına cevap verememekte ve yalnızca bekleme alanları olarak işlev görmektedir. Bu alan da birçok yapıda kısıtlı ölçüdedir. Bu işleve yönelik farkındalık, yeni durak gereksinimlerinde konteyner benzeri çözümlerin oluşmasına sebep olmuştur. Nüfus yoğunluğu artan bir yerleşim merkezinde durak gereksinimi için kentin girişi olabilecek ve kente yönelik algıyı şekillendirebilecek çok işlevli, çok yönlü kullanıma sahip kimlikli yapılar üretmek yerine konteyner ya da tuğla örme üstü kapalı yarı açık duraklar konmuştur. Bekleme işlevine yönelik geçici çözümler sunan yapılar, hattaki tescilli yapılarla bütünlük kuramamaktadır. Aynı zamanda istasyonlar, tüm tren setinin görebileceği form ve boyutlarda bulunmamakta, perona sahip olmadıkları için iniş ve binişlerde sorunlar yaşanmaktadır.

Yolcu, ineceği durağa kadar gördüğü tüm yapıları yalnızca görsel olarak işleyebilmekte, mekân ve boşluğu deneyimleyememektedir. İçinde bulunduğu mekândan yalnızca televizyon izler gibi gözlem yapabilmektedir. Seyahatin yeni kurallarını sunan, mekanik tren mekânı ve çevrede sadece imgesel birer iz olarak beliren mekânların algısı üzerine yürütülen bu çalışmada, Konya-Adana, Adana-Konya arasında gidip gelen Toros Ekspresi'ne ait yapılar incelenmiştir. Mekânların incelenmesinde, asıl deneyimlenen mekân olan tren içerisindeki algı uyarınca tren içerisinden edinilen görseller ile araştırma gerçekleştirilmiştir. Deneyimlenemeyen, yaklaşılamayan ve peronların istasyon ve trenlerle bütüncül ilişki kuramadığı imge

mekânların mimari özelliklerinin aktarılmaya çalışıldığı bu çalışma, söz konusu özelliklerin incelenmesini mimaride görsel analiz teknikleriyle gerçekleştirmiştir.

İstasyonlar, kenti tanımlayan noktalar olarak algılandıkları da aslında endüstriyel olarak gelişmemiş bir ülkede yeni bir oluşumun işaretleri olmuşturlar. Ek olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nı tanımlayan, kurumsal kimlik tanımında bulunan mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentler değişse de temelde aynı görünen yapıların kent kimliğinden izler taşıyıp taşımadığı, yolculuğu yapan kişiler için algılaması güç şeylerdir. Ancak yapılar dikkatle incelendiğinde temelde aynı oldukları sonucuna varılacaktır. Bu durumun, dönemin demiryolu şirketlerinin kurumsal kimliklerini de inşa etme amaçlı olması durumunu göz ardı etmemek gereklidir. Hatlar üzerindeki tip projelerin, farklı şirketlerce yürütülen demiryolu işletmelerinin sorumluluk bölgelerinin personellerce tespitini kolaylaştırma amaçlarını güttüğü de düşünülmektedir. Ancak Erten ve Şenyiğit, istasyon yapılarının ekonomik çıkar odağında gösterişsiz ve ekonomik seçildiği ifadesini kullanmaktadır (Şenyiğit ve Erten, 2011, s. 40). Bunun yanında Toros Ekspresi hattı üzerinde henüz yerleşimin başlamadığı ya da seyrek olduğu noktalarda da istasyonlar kurulmuştur. Bu alanlarda ekonominin yanında yerele aykırı bir tasarımın benimsenmesinin güçlük çıkarabileceği de düşünülmüştür. Kenti ve kentin vizyonunu desteklemenin önemli bir temsilcisi konumundaki bu mekânlar, ülkemizde yeterince kıymet bulamamaktadır.

Tren istasyonları, tam deneyime imkân vermeyen ancak gelip geçenler tarafından dikkat çekici içeriklere sahip olduklarında imge olarak hafızaya yerleşmektedir. Seyahat edilecek aracın belirli sürelerde bulunduğu bu yapılar, kullanıcı için kenti deneyimlemediği takdirde kenti temsil eden yapılardır. Teknolojik dönüşümler, Toros Ekspresi tren istasyonlarını etkilemiş, diğer yöntemlere göre yavaş kalan tren yolları daha az kullanılmaya başlanmıştır. Ekonomik olarak rekabetçi olmaya çalışan demiryollarının kullanıcı profili değişmiş, tren ve yapılardaki eskime ve bozulmaların tamirat ve bakımları ise daha uzun aralıklarla gerçekleştirilebilmektedir. Bu durum, kullanıcıların yapılarla ve yolculuk tercihlerine doğrudan etkilidir. Yapılar restorasyon görmüştür; ancak modern kullanım özelliklerine ayak uyduramadıkları için yine deneyimlenmeleri mümkün olamamaktadır. Tarihi özellikleri ise modern kullanıcıyı cezbedebilmektedir. Ancak vurgulandığı gibi Adana ve Konya hattında ilk duraktan son durağa giden bir yolcu için yapıların tarihi özellikte olduklarının anlaşılması da mümkün olamamaktadır. Kullanıcıların bu tarihi hattaki yolculuğa dair bilgilenmesi ve Toros Dağları'ndan geçen ülke tarihi için büyük önem taşıyan hattın kullanımının artırılabilmesinde bilinçlenmesi önemlidir. Büyük kısmı tarihi hatlardan oluşan Devlet Demiryollarının; turistik bir hatta dönüştürdüğü Doğu Ekspresi'ndeki politikasına benzer şekilde hatları ve hat üzerindeki demiryolu yapılarının tanım ve algıları üzerinde çalışma yapması beklenmektedir. Bu şekilde kullanıcı algısını yönetmek de yapıların ve hattın değerinin de anlaşılması mümkün olabilecektir. Hattın doğru biçimde tanınması, tanımlanması ve değerlendirilebilmesi amacıyla tarihsel arka planı ile hat üzerinde gerçekleştirilen güncel bir yolculuktan edinilen izlenimlere bir sonraki bölümde yer verilmiştir.

Konya Adana Tren Hattı

Berlin-Bağdat demiryolunun bir parçası olan ve Almanların 19. yüzyıl sonlarındaki yeni pazar arayışlarında önemli bir rota oluşu sebebiyle Alman desteği ile yapımına başlanan hattın 200 kilometrelik Konya-Ereğli-Bulgurlu etabı, 25 Ekim 1904'te çalışmaya başlamıştır (Özyüksel, 1988'den aktaran Erdoğan, 1999, s. 62). Hattın Toros Ekspresi'nin kullandığı kısmının kullanıma alınması; devletin mali, siyasi ve benzeri karışıklıklarla uğraşması sebebiyle bölüm bölüm gerçekleşmiştir. Örneğin, Bulgurlu-Ulukışla arasındaki 38 km'lik hat 1 Temmuz 1911'de, Dorak-Yenice-Mamure hattı ise 1912 yılında kullanıma açılabilmiştir; ancak Toroslar ve Amanos Dağlarında açılması gereken tüneller açılmamıştır (Aydemir, 1993, s. 42). Hat bu sebeple ilk aşamada kesintisiz işleyememiştir. Akdeniz Bölgesi'nin engebeli yapısı ve Toros Dağları'nın zorlu şartları ve yükseltisi, hattın önemli bir kısmının Toroslara paralel gitmesine sebep olmuştur. Toros ve Amanos Dağlarındaki tünellerin inşaatı ise 1918'de tamamlanmıştır (Şahin, 2021, s. 26). Bağdat

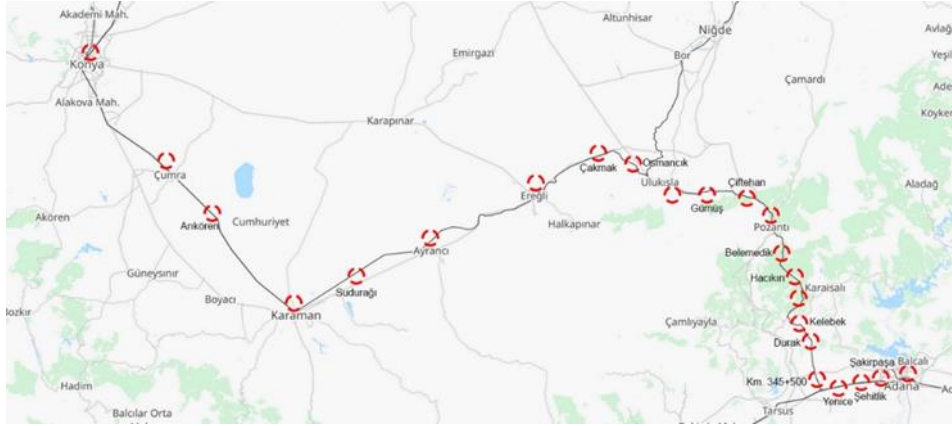
demiryolunun tamamlanamayan kısımları 1940 yılında tamamlanmıştır (Özyüksel, 1999'dan aktaran Benlioğlu, 2014, s. 31).

Konya-Adana hattı, 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kontrolüne geçmiştir (Aydemir, 1992'den aktaran Erdoğan, 1999, s. 147). İstanbul-Konya-Bağdat hattının, günümüz Türkiye sınırları içinde kalan Anadolu kesimindeki istasyon yapıları; tipolojileri, inşa yöntemleri, işlevsel ayrımları ve mekânsal çözümleri bakımından Batı etkisiyle şekillendirilmiş olmakla birlikte, cephe düzenlemeleri ve plastik öğelerinde 15. ve 16. yüzyıl Osmanlı mimarisine özgü özellikler sergilemektedir. (Şenyiğit ve Erten, 2011, s. 44). İşlevdeki Batı etkisi, yapıların Osmanlı'ya yabancı oluşu ile açıklanabilir. Bu durum ise genellikle demiryolu ve ürünlerinin Osmanlı'da üretilmiyor oluşu dolayısıyla imparatorluğun ve halkın bu teknoloji hakkında bilgisinin olmaması ile açıklanmaktadır. Mekân kullanımı, araç etkileşimleri ve benzeri konular, planlamanın ilk aşamada yerleşmesini mümkün hâle getirememiştir.

Dönemin sanayi gelişimi açısından büyük önem arz eden hammaddeye ulaşımın en iyi yolunun demiryolu olduğunu ve demiryollarına sahip olmanın ülkeler için prestij meselesine dönüştüğünü unutmamak gereklidir. Ülkelerin ne kadar büyük bir demiryolu ağına sahip olduğu, teknolojik ve ekonomik gelişmişliğini; askeri açıdan ise üstünlüğünü göstermektedir. Ekonomik gücün ve büyüklüğün göstergesi olan demiryollarının mimarideki aynası, istasyon yapıları olmuştur. Mimarlığın yüzyıllardır dinlerin, ülkelerin, devletlerin ve şirketlerin güçlerini, vermek istedikleri mesajı ve büyüklüğünü yansıtan bir araç olarak kullanıldığı düşünüldüğünde, istasyon binaları dönemin Sanayi Devrimi'nin güç gösterilerine dönüşmüştür. Ancak Osmanlı'daki durum daha farklı gerçekleşmiştir. Kendi olanakları ile demiryolu hattı yapacak ve işletecek gücü bulunmayan Osmanlı Devleti, dış kaynakları ve yabancı sermayeye imtiyaz ve kilometre garantisi vererek hatlarını inşa ettirmiştir. İstasyon binaları bu sebeple prestij gösterisinden çok sade ve ekonomik görünüm sunmuştur (Sözen ve Tapan, 1973'ten aktaran Şenyiğit ve Erten, 2011, s. 40). Sanayisi gelişmemiş Osmanlı'da istasyon yapılarının bağlamından kopuk şekilde gelişmiş olması temelde yadsınamaz. Anadolu kentleri, kentsel olarak iyi örgütlenmemiş, organik kent dokusuna sahip düzeni içerisinde kamusal bir odak noktası olarak eklenilerek, görünüşte kopuk ancak yeni ilişki ve yapılanma potansiyeliyle inşa edilmişlerdir. Bazı yapılar ise yeni gelişmekte olan ya da hammaddenin yeni bulunduğu bölgelere yapılmış ve ardından bu bölgelere demiryolunun yardımı ile hızlı bir nüfus artışı başlatmıştır. Sanayi Devrimi ve demiryolları, modern kentleşmeyi kaçınılmaz hâle getirmiş ve başlangıç noktası olmuştur (Şenyiğit ve Erten, 2011, s. 39).

Toros Ekspresi'nin istasyonları, Akdeniz Bölgesi'ne ulaşana kadar araları oldukça açık ve hat üzerinde seyrek şekilde dağılmaktadır. Bu durumun genel sebepleri coğrafya ve bölgesel etkiler olarak değerlendirilebilir. İç Anadolu'daki sınırlı su kaynakları ve Konya çevresinin geniş düzlüklerden oluşması, yerleşim birimlerini seyrekletmiştir. Akdeniz Bölgesi'nde ise Toroslar ve çevresindeki zorlu coğrafi koşullar, yerleşim birimlerinin daha sıkışık gelişimindeki önde gelen sebepleri oluşturmuştur. Bu sebeple, harita üzerindeki İç Anadolu Bölgesi'nde kalan durakların arası açıkken; Akdeniz Bölgesi'ndeki duraklar birbirlerine daha yakındır. Toros Ekspresi hattı özelinde Toros Dağları geçiş bölgesindeki istasyon yığılması, dönemin şartlarında demiryolu yapımı için zor olan bu bölgede ikmalî kolaylaştırma amacıyla da açıklanabilmektedir.

Toros Ekspresi'nin 23 durağı bulunmaktadır (Şekil 10). Bazı duraklar taşrada bulunduğu ve kullanıcı kapasitesi dar olduğundan buralarda istasyon bulunmamaktadır. Yolculuğun Konya'dan başlaması sebebiyle istasyonlara yönelik anlatı da Konya Tren İstasyonu ile başlayarak Adana'ya doğru devam etmiştir.



Şekil 10. Toros Ekspresi durakları, Yazar tarafından Google Haritalar görseli üzerinde düzenlenmiştir (Google, t.y.)

Konya'nın tarihsel süreçte önemli demiryolu projelerinin geçiş ve birleşim noktasında oluşu, burada birkaç istasyon binasının yapılmasına sebep olmuştur. 1896'da yapılan ilk istasyon (Şekil 11); dik eğimli çatı, simetrik cephe, ahşap karkas sistem referansları ile Alman geleneksel mimari anlayışından izler taşımaktadır (Özkaynak ve Korkmaz, 2019, s. 220). Eski yapının yetersiz kalması üzerine yapılan ve günümüzde kullanımı süren Konya Tren İstasyonu, eski yapının yakınına yapılmıştır. 1956 yılında kullanıma açılan yapı (Şekil 12), günümüze kadar birçok değişimden geçmiştir (Özkaynak ve Korkmaz, 2019, s. 220). Yüksek hızlı tren için yeni bir istasyon yapımı söz konusu olmuş ancak bu istasyon Selçuklu Tren İstasyonu adıyla başka bir mevkiye yapılmıştır.



Şekil 11. Konya eski istasyon binası peron cephesi (Bozkurt, 2024)



Şekil 12. Kullanımdaki Konya Tren İstasyonu giriş cephesi (TCDD, 2021)

Konya eski istasyon binası şu anda Vip bekleme alanı olarak kullanılmaktadır ve tarihi özellikleriyle tüm kamunun deneyimine açık değildir. Mevcut istasyon binası ise kullanıcıya mekân deneyimi vermekten çok uzaktır. Ada peronlardan kalkışlarda istasyon binası ve mekânları ile etkileşime dahi girilmemektedir. Bir tarafta tarihi bir yapı ve ülkenin en eski tren istasyonlarından biri, yalnız belirli bir kesime hizmet verirken; diğer tarafta yeni ve kapsayıcı yapı, temel işlevlerden yoksunlaşmıştır. Kentin merkezinde bulunan yapının eski yapı ile direkt bağlantılı olması, çağdaş ekler ve günün gereksinimleri ile güncel kullanımda yerini alması beklenmektedir. Ancak mevcut istasyon kenti tanımlamak ve özelliklerini sergilemekten de uzaktır.

Konya-Adana yönündeki ikinci istasyon Çumra İstasyonu'dur (Şekil 13). 1913 yılında Çumra'dan ilk trenin geçmesi ve Çumra'ya ilk bu yapının yapıldığı bilgisi Çumra Kaymakamlığı'ndan edinilmiştir (T.C. Çumra Kaymakamlığı, 2024).



Şekil 13. Çumra İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Çumra İstasyonu'nda, yolcu yoğunluğunun yönetilmesi ve peronlara izinsiz geçişlerin önlenmesi amacıyla cam bölücülerle fiziksel ayrım sağlanmıştır. İstasyonun peron cephesi ve peronlar arası fiziksel olarak bölünmüştür. Bu hâliyle istasyon ve trenler arasındaki fiziksel bütünlük koparılmıştır ve mekânlar ile tren bütünleşmemektedir. İstasyonların kapsayıcı ve peronlarla bütünleşen tasarımlarının olmaması, mevcut durumda yolcuların seyahat sırasında istasyon binasıyla etkileşimini sınırlamaktadır. Yolcular için istasyon, bir bekleme alanı ve içindeki bilet gişesinden ibarettir. Ancak kent merkezinde konumlanan bir istasyon, yolcu ya da kullanıcıları için sosyal ve kültürel bir merkez de olabilir. İstasyonlar buharlı trenlerin kullanıldığı dönemde birer kontrol ve ikmal noktası olarak görev yapmış, günümüzde ise neredeyse işlevsiz kalmıştır. Bazı istasyonlar bu sebeple terk edilmiş durumdadır.

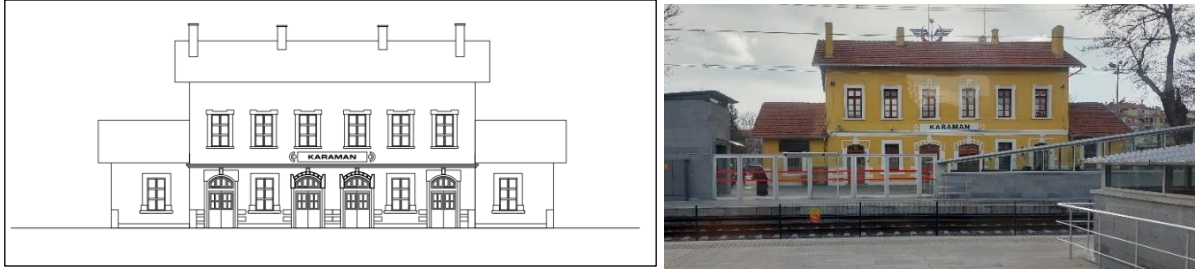
Arıkören İstasyonu, 1904 yılında hizmete girmiş ve Çumra İstasyonu ile aynı tiptedir ancak restorasyon sırasında bazı farklar oluşmuştur (Şekil 14). Bunlar; kat silmeleri ve pencere sövelerinde kendini göstermektedir. Onun dışında tip projedir. Kullanıcı için tek fark, yapının üzerindeki istasyon ismidir.



Şekil 14. Arıkören İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Arıkören İstasyonu, Konya'nın Ereğli'den önceki son istasyonudur ve ardından 1989 yılında il olan Karaman İstasyonu gelmektedir. Hattın 200 kilometrelik Konya-Ereğli-Bulgurlu etabındaki tüm yapılar gibi 1904 yılında hizmete alınmıştır. Ancak Karaman'ın önemli bir yerleşim yeri oluşu ile ilgili olarak istasyon binasında bazı farklar bulunmaktadır.

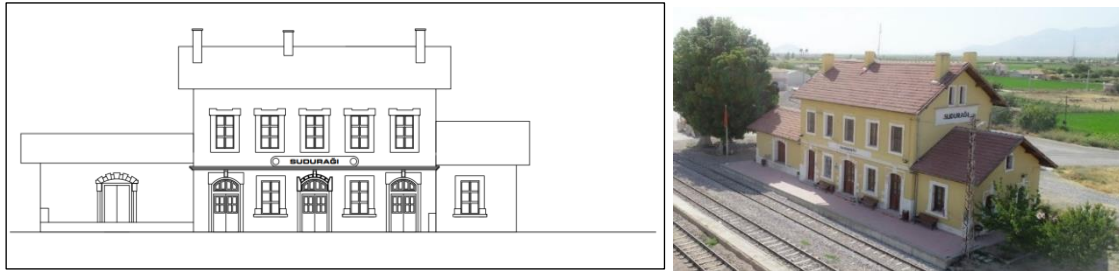
Karaman İstasyonu, şehrin merkezinde yer alması ve Yüksek Hızlı Tren istasyonu olarak da kullanılmaya başlanması sebebiyle bazı modernizasyon işlemlerinden geçmiş, peron ve istasyon arası cam bölmelerle kapatılmış, ada peronlara geçiş için alt geçitler eklenmiştir (Şekil 15).



Şekil 15. Karaman İstasyonu peron cephesi (Yazar)

İstasyon ve peronlar arasındaki ayrılık, mekânın yoğun kullanımı ve işlev artışına oranla daha da büyümüştür. Kullanıcıların genellikle deneyimleyebildikleri alanlar; peronlar ve peron arası sirkülasyon alanlarıdır. Ancak bu alanlar istasyonla ilişki kuramayan yarı açık mekânlardır ve hava koşullarından etkilenmektedir.

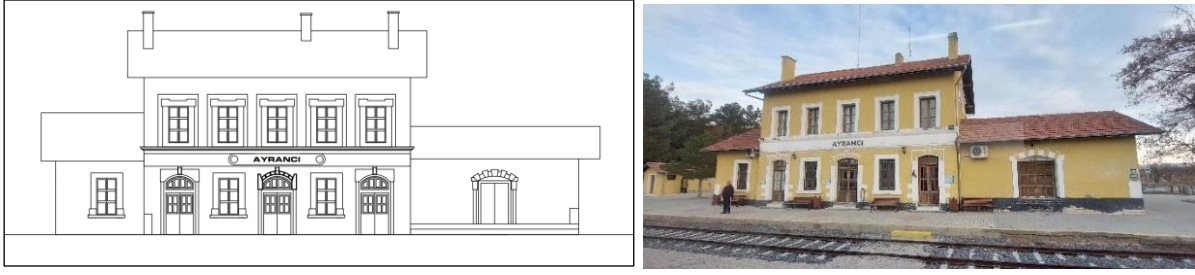
Sudurağı, hat üzerindeki tip projelerdendir; ancak depo ve istasyon şefliği olarak kullanılan mekânlar, ana yapının etrafında diğer istasyonlara göre yer değiştirmiştir (Şekil 16). Tren istasyon peronuna yanaştığından bu yapının tamamını kapsayan bir görsel almak mümkün olmamıştır. Ancak bu durum, yolculuk sırasında imgeleyen mekânların algılanmasında olumlu görülen bir deneyimlenme sürecidir. Yapının kullanıcıyla fiziksel olarak yakınlığı bu durum, mekânın doğrudan algılanmasını ve deneyimlenmesini mümkün kılarak mekânsal etkileşimi güçlendirmektedir.



Şekil 16. Sudurağı İstasyonu peron cephesi (TCDD, 2021)

İstasyon yapıları, trenlerle kopuk ilişkileri nedeniyle kullanıcılar için işlevsizleşmektedir. Yere dair imgelemin yeterince oluşabilmesi için yalnızca deneyim ve zaman değil aynı zamanda mekâna yakınlık kavramı da önemli bir etkidir. Yakınlık kurulmadan mekân ile ilgili ilk izlenimlerin kurulabilmesi mümkün olamamaktadır. Bu nedenle eski tren hatlarının kentin içerisinden geçmesi, yolcuların kent ile yakın ilişkiler kurabilmesinde ilk adımı oluştururken, yeni hızlı tren hatları, yüksek hız ve kentten uzak ağırları ile soyutlanmaktadır.

Ayrancı İstasyonu da hat üzerindeki diğer tip projelerle tamamen aynıdır (Şekil 17). Bir sonraki durak olan Ereğli İstasyonu, Karaman ile aynıdır. Karaman'daki modernizasyon çalışmaları ise henüz burada görülmemektedir. Ancak Mayıs ayı itibarıyla başlayan Yüksek Hızlı Tren çalışmaları sebebiyle Toros Ekspresi seferlerine ara verilmiş ve Ereğli İstasyonu'nda da bu yönde çalışmalar başlamıştır.



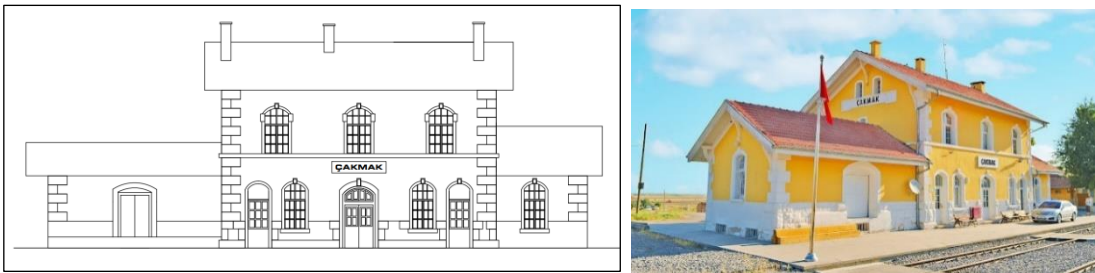
Şekil 17. Ayrancı İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Toros Ekspresi, Ereğli İstasyonu'nda istasyon peronuna yanaştığı için genel bir görseli alınamamıştır. Bu sebeple istasyonun restorasyon görmüş ancak yeniden boyanmamış olduğunun görüldüğü TCDD sitesindeki görseli eklenmiştir (Şekil 18). Karaman İstasyonu'ndan farklı olarak pencere sövelerinde küçük değişiklikler görülmektedir. Kullanıcılar ve yolcular açısından dikkat çekmeyecek, küçük detaylar olarak ayrılan istasyon tipolojisinde, Ereğli İstasyonu'ndakiler de imgesel olarak varoluş sağlayamayacak boyutta değişikliklerdir.



Şekil 18. Ereğli İstasyonu peron cephesi (TCDD, 2021)

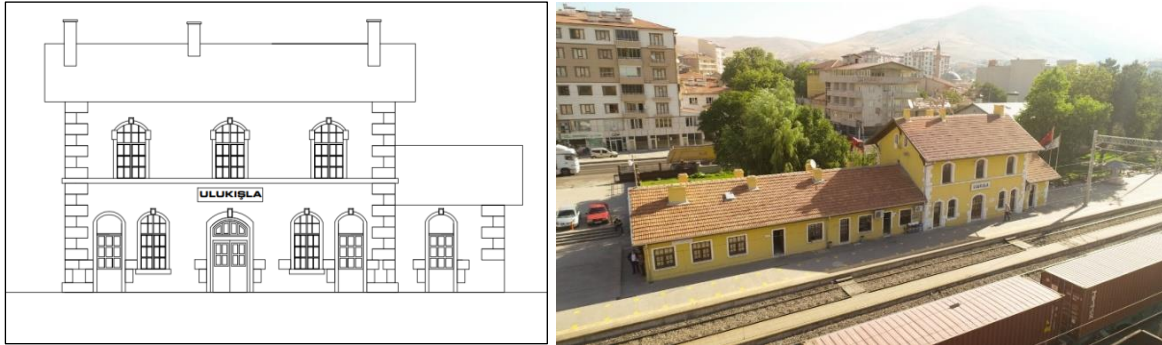
Toros Ekspresi'nin Ereğli-Ulukışla arasındaki etabı 1911 yılında hizmete açılmıştır ve bu etapta farklı yüklenici firma gibi sebeplerden dolayı istasyon yapılarında farklar bulunmaktadır. Genel anlamda benzer plan özelliklerini sürdüren istasyon yapılarında cephe farklılıkları bulunmaktadır. Bu etapdaki Ereğli sonrası ilk istasyon Çakmak İstasyonu'dur ve ikinci kat pencere sayıları ve boyutları değişmiş ve kemerli yapıda pencereler kullanılmıştır (Şekil 19). Ayrıca sövelerde de farklılıklar okunmaktadır. Ancak yine de kullanıcılar için kenti tanımlayan, bütünleşen bir tasarım özelliği ile karşılaşmamaktadır. Bunun başarılması ise istasyonların yalnızca ulaşım işlevini karşılayan yapılar olmalarının ötesine geçmeleriyle mümkündür. Bu bağlamda yerel mimari öğelerin tasarıma entegre edilmesi, istasyonun çevresiyle görsel ve işlevsel bağ kurması ve kamusal yaşamı destekleyen alanlar sunması önem taşımaktadır. İstasyonlar; bölgesel malzeme ve mimari tarihe atıfta bulunan detaylar ile sergi salonu, kütüphane, yerel ürün pazarı, turistik tesisler gibi işlevler sunarak; kent meydanı niteliğinde kamusal alanlar oluşturarak, kenti simgeleyen ve kentle bütünleşen tasarım özelliklerini karşılayabilmektedir.



Şekil 19. Çakmak İstasyonu peron cephesi (Çelebi, 2020)

Osmancık durağında yalnızca bir konteyner bulunmaktadır ve tren setinin arka kısımlarında bulunulduğunda buranın görülebilmesi mümkün olamamaktadır. Ayrıca bu durakta peron bulunmaması, vagonların yüksek yapısı sebebiyle iniş-biniş için ciddi sorunlar yaratabilmektedir. Yolculuk sırasında tren setinin bulunulan bölümünden Osmancık durağı görülemedi; trenin harekete başlaması sonucunda istasyon personeli ve bekleyen yolcular için yerleştirilmiş konteyner görülmüştür. Bu istasyon, tarihi hat üzerine sonradan yerleştirilmiştir.

Ulukışla Tren İstasyonu da temel plan ve cephe düzenlemesi açısından Çakmak Tren İstasyonu ile aynı tiptedir; ancak süreç içerisinde ana yapıda olmasa da iki yanındaki yapılarda değişiklikler yapılmıştır (Arar, 2020, s. 51). Bunun yanında Çakmak İstasyonu'ndaki pencere ekenti, kapıdan giriş sağlanan ve günümüzde Koruma ve Güvenlik Şefliği olarak kullanılan bir yapıdır. Ulukışla, günümüzde yük trenlerinin geçişinde önemli bir konumdur. Ek olarak, Toros Dağları geçişinin kuzeydeki başlangıcı olan istasyon, Bağdat demiryolu hattının Toros Dağları'ndan geçen kısmının inşasında önemli bir ikmal noktası olarak kullanılmıştır. Temel yapısı bozulan istasyon binası; kapsayıcı ve kullanıcı deneyimi odaklı şekilde dönüşmemiş, yönetim odaklı eklentilerle değiştirilmiştir (Şekil 20). Görselden izleneceği üzere yapının kentin içerisinde oluşu, kentle direkt etkileşim kuracak çağdaş eklere potansiyel sunmaktadır. Yönetim odaklı eklentilerin kullanıcı deneyimini güçlendiren sosyal, kültürel ve ticari işlevlere dönüştürülmesi, kentli kullanıcılar ve yolcular için dinlenme, etkinlik ve sosyal alanları içermesi, istasyonun kente etkisini artıracaktır. Tarihi ve kültürel özellikleri uyarınca yapıya yapılacak ekler; yerel mimari özellikler, çevre faktörleri ve sürdürülebilir ilkelerin uygulanması ile kentle daha doğal ve uyumlu bir etkileşim potansiyeline sahip olacaktır.



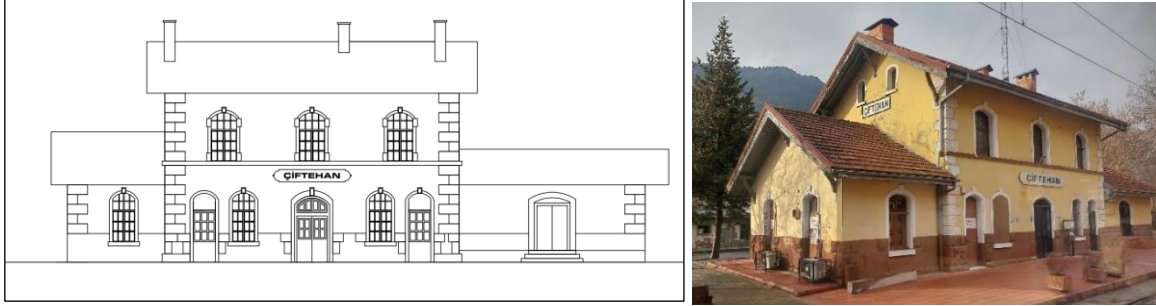
Şekil 20. Ulukışla İstasyonu peron cephesi (TCDD, 2024)

Gümüş Tren İstasyonu yapısı, tarihi Anadolu-Bağdat hattının inşasından sonra hatta eklenmiştir (Şekil 21).



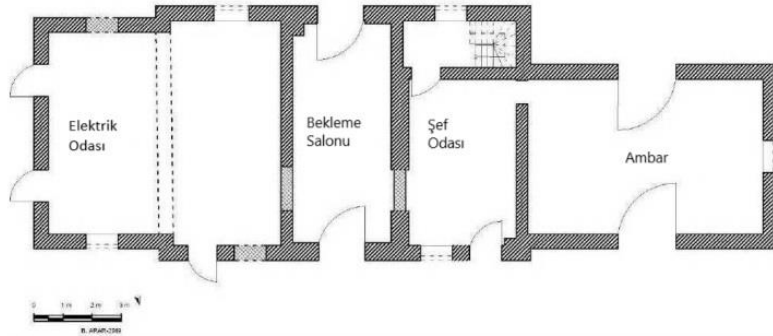
Şekil 21. Gümüş Tren İstasyonu (Arar, 2020, s. 202)

Çiftehan İstasyonu, Toros Ekspresi'nin Adana iline girmeden önceki son istasyonudur (Şekil 22). Yapının bekleme salonu dışında bir dönem kullanılmadığı da edinilen bilgiler arasındadır (Çerkez ve Arar, 2020, s. 13). Torosların orta geçişinde yer alan istasyon, İç Anadolu coğrafyasından geçiş bölgesinde olmasına rağmen görünümünde hiçbir değişiklik olmaması nedeniyle kullanıcılar için temelde döngüsellik algısına ve hareketsizlik paradoksuna sebep olmaktadır.



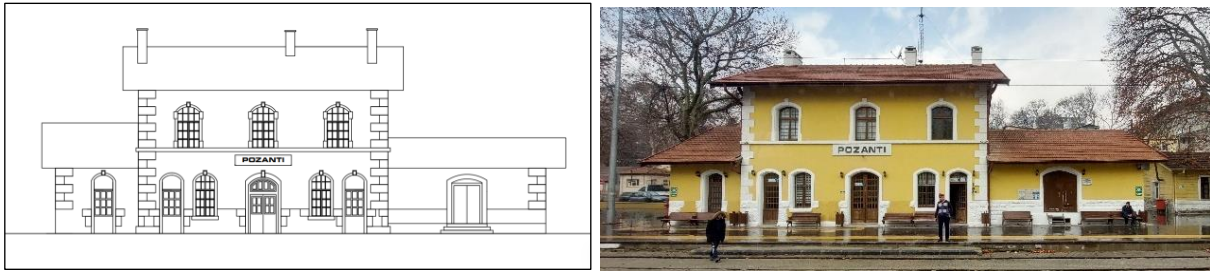
Şekil 22. Çiftehan İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Plan şemasına ulaşılan Çiftehan İstasyonu'nda görüldüğü üzere; bekleme salonu çok küçük, beş veya altı kişinin mekânı kullanmasına izin verecek ölçülerdedir (Şekil 23). Diğer mekânlar tamamen yolculara kapalı alanlardır. İnternet satışları ve kiosklar bilet gişelerini de işlevsiz hâle getirmiştir. Hattın istasyon yapılarının genelini temsil eden durumu, mekânların yolcu tarafından kullanım imkânını kısıtlayarak yapıyla etkileşimi engellemektedir.



Şekil 23. Çiftehan İstasyonu plan şeması (Çerkez ve Arar, 2020, s. 21)

Adana Pozantı İstasyonu, hat üzerinde Bağdat Demiryolu inşasında Ereğli İstasyonu sonrasındaki istasyonlarla aynı tip projelerdendir (Şekil 24). Yapılar üzerinde genellikle çok küçük değişiklikler görülmektedir.



Şekil 24. Pozantı İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Pozantı sonrasında gelen Beledik İstasyonu ise Gümüş İstasyonu'na benzer şekilde farklı bir ölçekte ortaya çıkmıştır (Şekil 25). İstasyonun tarihi, yapım yılı ve benzeri özelliklerine akademik yayınlar üzerinden

ulaşılamamıştır. Ancak Vikipedi üzerinde, açılış yılı 21 Aralık 1912 ibaresi bulunmaktadır (Wikipedia, 2024). Bu durumda Belemelik İstasyonu'nun yüklenicisinin değiştiği ve Toroslar geçişinde bulunduğu için işlev odaklı olarak küçük boyutlarda inşasının tercih edildiği varsayılabilir.



Şekil 25. Belemelik İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Hacıkirı İstasyonu, hattın Toros geçişi üzerindeki istasyonlarından biridir (Şekil 26). Toros geçişindeki diğer istasyonlar gibi daha çok sadeleşme odaklı farklılıklar göstermektedir. Pozantı İstasyonu ile aynı tip projedir; ancak pencereler kemerli değil düzdür. Dönemin şartlarında ekonomi odaklı tip proje tercihleri, ilerleyen yıllarda kapsayıcı bir yaklaşımla peronlar ile istasyon-kullanıcı ilişkilerinin bellek-mekân kalıtımına ulaşacak şekilde yeniden ele alınmasını sağlamıştır. İşlev odaklı, farklı şartlar altında sığınma sağlayacak mekânlardır. Diğer örneklerle bakıldığında, bu mekânların tek hücreli ve yalnızca trenin geçtiği güzergaha yakın olması yeterli birer unsurdur.



Şekil 26. Hacıkirı İstasyonu peron cephesi (TCDD, 2021)

Gümüş ve Belemelik İstasyonlarına benzer şekilde Karaisalıbucağı İstasyonu, tek katlı lineer bir dile sahiptir ve detaylandırılabilir özellikler göstermemektedir (Şekil 27).



Şekil 27. Karaisalıbucağı İstasyonu peron cephesi (TCDD, 2021)

Şakirpaşa İstasyonu; Osmancık, Kelebek ve Km 345+500 durakları gibi beklemeye olanak sağlayan, yarı kapalı ve üzerinde durak adı bulunan alanlardan oluşmaktadır. Farklı vagonlardaki yolcular bu durakları görememekte ve trenin duraklama sebebini ancak tren tekrar hareket ettiğinde, durak bulundukları yönde ise algılayabilmektedir.

Durak İstasyonu, cephe düzenlemeleri ve süsleme öğeleri bakımından Yenice ve Adana-Mersin hattındaki Zeytinli İstasyonları ile benzerlik göstermektedir (Şekil 28). Konya-Adana hattı üzerinde bu mimari dilin ilk örneği olan Durak İstasyonu, sivri kemerli yarı açık alanları ile yüzeyde Arap mimarisi etkileri taşıyor gibi görünse de bu öğelerin yerel iklim ve kültürel bağlama uyarlanmış biçimde, aynı tipolojinin bölgesel bir yorumu olarak değerlendirilebileceği de tartışmaya açıktır. Özellikle ön cephede yer alan portiko/revaklı giriş, balkon ve kemer kullanımı, yalnızca plastik bir üslup aktarımı değil; tip planın yerelleştirilmiş bir türevi olarak da ele alınabilir. Bu bağlamda Durak İstasyonu'nun mimari karakteri, tip yapıların bölgesel ve kültürel kodlarla yeniden biçimlenmesi üzerinden okunmalı ve homojen bir mimari dil yerine, hat boyunca gelişen çeşitlenmiş yerel yorumlar bağlamında analiz edilmelidir.



Şekil 28. Durak İstasyonu peron cephesi (TCDD, 2021)

Yenice İstasyonu, süsleme ve plastik değerler bakımından Osmanlı-Arap mimarisinin sentezi ile inşa edilmiştir (Şekil 29). Aynı zamanda Adana-Mersin hattı üzerindeki Zeytinli İstasyonu ile benzerdir. Zeytinli istasyonu 1910 yılında; Yenice İstasyon binası ve Durak İstasyonu 1912'de Almanlar tarafından yapılmıştır.



Şekil 29. Yenice İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Şehitlik Tren İstasyonu, diğer lineer istasyonlarla benzer form özellikleri göstermektedir (Şekil 30). Bu yapı, aynı zamanda Mersin-Adana hattında bulunmaktadır ve ilk olarak bu hattın inşası ile kullanılmıştır.



Şekil 30. Şehitlik İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Adana İstasyonu, öncelikle tonozlu bir form ile bir Fransız şirketince yapılmıştır. 1911’de artan ihtiyaçlara cevap veremediğinden yeni istasyon binası kullanıma geçmiştir. Yeni yapı, I. Ulusal Mimarlık Dönemi’nin ilk istasyon yapılarından biri olarak kabul edilmektedir (Şenyiğit ve Erten, 2011, s. 46). Yeni istasyon binası, Alman mimar ve şehir plancısı Hermann Jansen tarafından tasarlanmıştır (Ayparçası, 2019, s. 19). Alman şirketlerce yapılan Yenice, Durak ve Zeytinli istasyonlarına benzer kemerli formları, Osmanlı-Arap tarzının izlerini taşımaktadır (Şekil 31).



Şekil 31. Adana İstasyonu giriş cephesi (Yazar)

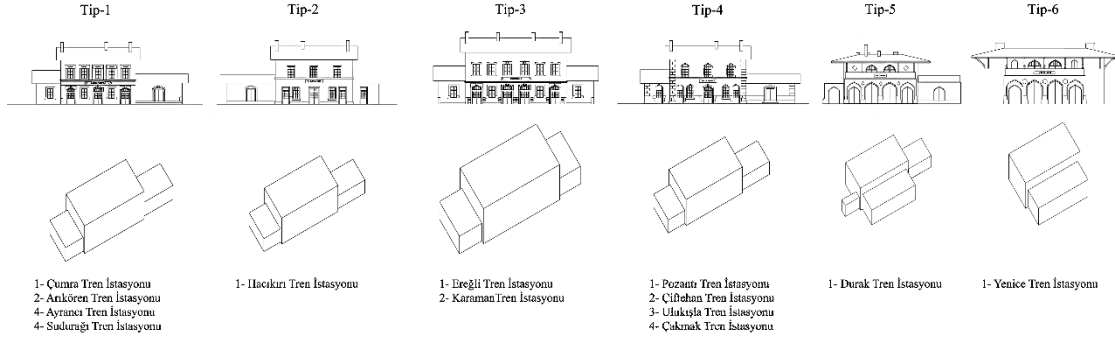


Şekil 32. Adana İstasyonu peron cephesi (Yazar)

Adana Tren İstasyonu’nun mekânsal organizasyonu, özellikle peron cephesindeki (Şekil 32) kapsayıcı mimari kurgu ile kullanıcıyı sadece yönlendirmekle kalmaz; aynı zamanda onu fiziksel ve algısal olarak yapının içerisine dâhil eder. Bu, istasyon yapısının yalnızca bir geçiş noktası değil mekânla bütünleşik bir deneyim alanı hâline gelmesini sağlar. Kullanıcının trenden indiği andan itibaren yapı tarafından karşılanması, yönlendirilmesi ve içine çekilmesi, mimaride mekânsal akış kavramıyla ilişkilidir. Mekânsal akış, kullanıcıyı yönlendiren, mekânlar arası süreklilik sağlayan, geçirgenlik sunan mimari düzenlemeleri tanımlar. İstasyonun bu kapsayıcı niteliği, özellikle İngiliz tren istasyonlarında görülen ‘tren-peron-yapı’ entegrasyonu ile benzerlik taşır. Bu tipoloji, yolcunun yalnızca bir taşıma aracıyla ilişkide olmasından öte, kamusal bir mekânda yönlendirilmiş bir yolculuk deneyimi yaşamasına olanak tanır. Dolayısıyla Adana İstasyonu’nun plan düzlemindeki büyüklüğü ve peronla kurduğu bütünleşik ilişki, kullanıcıyı yapının kenarından geçip gitmek yerine, onu yapının içine fiziksel olarak dâhil eden bir yönlendiriciliğe sahiptir. Bu durum, istasyonun bir mekânsal eşik olarak kurgulanmasını ve kullanıcıların bu eşığı geçerken hem yönlendirilmelerini hem de mekânla etkileşim kurmalarını sağlar. Böylelikle yapı, kentle olan ilişkisini yalnızca cephe düzeniyle değil iç mekân deneyimi ve geçirgenliğiyle de kurar.

İstasyonların oluşumunda, yeni ortaya çıkmış bir ulaşım aracının tamamlayıcısı olarak yeni birer mekân tanımlaması gerekmiştir. İstasyon yapıları, üzerlerinde ilgili kentin adını taşıyarak kent-mekân ilişkisi tanımlamıştır. Mekânlar, ulaşım araçlarının gelişimi, değişimi ve teknoloji ile bazı dönüşümlerden geçmiş ve deneyimlenme oranları sürekli olarak değişmiştir. Farklı ulaşım yolları ve daha hızlı araçlar, mevcut tren hatlarının günümüzde verimsiz kalmasına sebep olmuştur. Bu da mekânların anlamını değiştirmiştir. Burada kökten gelen bir deneyim kaybı, mekânların kullanım oranlarında azalma söz konusudur. Çağdaş mekânın deneyimlenmesindeki dönüşüm ise burada başka ontolojik değişimlere de sebep olmuştur.

İstasyonların genelinde cephe ve kütle yönünden eşleştirme yapıldığında 6 tip ile karşılaşılmaktadır. Kütle yönünden birbirine yakın olan istasyonlar cephelerde farklılaşmaktadır. Konya ve Adana tren istasyonlarının dâhil edilmediği sınıflandırmada, tip 3 ve tip 6 hacmen diğer tren garlarına göre daha büyüktür. Boyutlardaki değişim; istasyonların kurulduğu kente, gelişmişliğe, kullanım alanına, kullanıcı potansiyeline göre değişmektedir. Tipler arasındaki temel farklılıkları da bu özellikler belirlemiştir. Şekil 32’de tren istasyonlarının tipleri sıralanmıştır (Şekil 33).



Şekil 33. Toros Ekspresi istasyonları kütle-cephe sınıflandırma diyagramı (Yazar)

TARTIŞMA

Günümüz koşullarında hızla değişen yaşam dinamikleri, mekânların tasarım ve kullanım biçimlerini yeniden tanımlamayı gerekli kılmaktadır. Tüketim alışkanlıklarındaki değişim, teknolojinin hızla gelişimi ve gündelik yaşamın artan hızı; uzun ömürlü, sağlam ve kalıcı olması beklenen mekânlara yönelik yaklaşımları dönüştürmektedir. Bu bağlamda, çağdaş yapılı çevrenin mobilite olanakları sunabilen, hızlı üretilen, gerektiğinde sökülüp takılabilen, modüler sistemlere ve değişen ihtiyaçlara göre ekleme-çıkarma yapılabilen yapılar şeklinde tasarlanması kaçınılmaz hâle gelmiştir. Yapıların fiziksel biçimlenişi kadar bu biçimlenişin esnekliği ve dönüşebilirliği de önem kazanmaktadır.

Söz konusu dönüşüm, yalnızca yapısal anlamda değil mekânın işlevselliği ve kullanıcı ihtiyaçlarına yanıt verme kapasitesi açısından da değerlendirilmelidir. Yapılar artık yalnızca birer barınma veya hizmet sunma alanı değil; değişen yaşam pratikleriyle uyumlu, sürdürülebilir, erişilebilir ve yeniden kurgulanabilir birer sistem olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda özellikle ulaşım yapıları, modern toplumun ritmine uyum sağlayacak biçimde yeniden biçimlendirilmektedir. Bu yapılarda mekân, sistematik bir üretim hattına benzemektedir.

Demiryolu sistemleri bu dönüşümün önemli bir örneğini sunmaktadır. Seyahat kavramı üzerinden mekân ve zaman yeniden yorumlanmış; kullanıcıyı belirli bir zaman dilimi içerisinde belirli bir noktaya ulaştırmak amacıyla yapılandırılmış istasyon yapıları, bu işlevsel beklentilere cevap verecek şekilde yeniden ele alınmıştır. Zamanın kesinleştiği, doğaçlamanın minimize edildiği bu sistemler, kullanıcıyı belirli kurallara uymaya zorlayan, hızlı ve seri bir yaşam kurgusunun fiziksel yansımalarıdır. Özellikle hızlı tren sistemlerinin yaygınlaşmasıyla birlikte, bu yapıların fiziksel organizasyonları, yönlendirme sistemleri, geçiş kurguları ve genel planlamaları da dönüşüme uğramaktadır.

Zaman, statik ve dinamik değişimler arasındaki farkı ortaya koyan disiplinler arası bir belirteçtir (Kandemir ve Kasap, 2017, s. 63). Bir olayda anlık yükselme ve düşüşler yaşanabilir ancak bunlar olayın karakteristiğini tanımlamaz. Olayı döngüsel bir periyotta gözlemlemek şarttır. Bu durum, süreçteki statik değişimlerle ana karakteri ve dinamik değişimleri tanımlamayı sağlar. Buradan hareketle mekânın kişi için anlamlı dönüşümünde, zaman içindeki statik değişimlerin algılanması ve deneyimlenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. İstasyonlar, havalimanları ve benzeri geçiş mekânlarında kullanıcı, statik değişimlerle oluşan karakterin tanımlanması için gerekli zamana sahip olamamaktadır.

Üretim ve mekân etkileşiminin yalnızca belirli kurallara indirgendiği, etkileşiminin yalnızca istenen işlevlerle sınırlandırıldığı fabrika tarzı fordizm ürünü mekân kullanımı, kullanıcıyı ancak makineleştirmektedir. Mekânlar bu sebeple farklı düşünce ve işlevlerin gerçekleşebileceği yaratıcı üretim alanları olmak yerine hatırlanmayan ve bağ kurulamayan geçiş yerlerine dönüşmektedir. Modern tren istasyonları, bu sistematik tasarımın teknolojik ve bütüncül yaklaşımı ile trenlerin bir uzantısı gibi çalışmaktadır. Ancak Toros Ekspresi'nin istasyonları, Sanayi Devrimi'nin etkisinin kendini gösterdiği yıllarda eski teknikler ile bağını

tamamen koparmamış yerelle daha bağlı organik denecek birlikteliğin ürünleridir. Mevcut özellikleri, günümüz dönüşümünde bağımsız ve belirsiz mekânlar olarak algılanmalarına sebep olmaktadır. Buralarda modern insan için farklı bir deneyim mevcuttur. Zamanın programlanan süreçlerdeki birer veriden ibaret olduğu modern tren istasyonları, otogar ve havalimanlarının aksine bu tarihi yapılar içerisinde vakit geçirilerek deneyimlenmesi gereken mekânlardır. Mekân ile bireyin düşünce temelinde etkileşim kurduğu deneyim mekânları olarak algılanabilecek mekânlar, modern insanın kullanımına uyarlanmadığından göz ardı edilmektedir.

Mekânlar, seri üretimin bir uzantısı gibi oluşturulmakta, yapılar dış çevreyle ilişkileri kesilerek farklı bir zaman diliminde işlemektedir. Kapitalizmin dönem içindeki güçlü mimari temsilcilerinden alışveriş merkezleri örneğindeki gibi gün ışığının iç mekâna alımının sınırlandırılması ile kullanıcının burada zaman kavramından bağımsız şekilde uzun süreler geçirmesi sağlanmaktadır. Mekân içerisinde sirkülasyon tasarlanmakta ve tanımlanmaktadır. Geri kalan her şey bu sirkülasyon ağı üzerine yerleştirilen ve çoğunlukla başka bir mekân, mağaza ve benzeri zorunlu olarak diğer mekânların önünden ya da içerisinden geçmektedir. Yani kullanıcıya seçenek sunmayan, deneyimi sınırlandıran mekânlar dizinidir. Çünkü kullanıcı seçenekleri bulunursa mekân ile etkileşim kurma zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda, bu mekânlarda kaybolma ve daha uzun süre kalarak dolaşımın devam ettirilmesi istenen bir yaklaşımdır (Karasakaloğlu ve Zengel, 2012, s. 86).

SONUÇ

Karayollarına yönelen yatırım ve olanaklar demiryollarının yerinde saymasına ve güncel koşul ve ihtiyaçlara ayak uyduramamasına sebep olmuştur. Alternatif ve daha hızlı işleyebilecek hatlar projelendirilmemiş, Cumhuriyet öncesi dönemden kalma hatlar güncel teknoloji ile donatılmaya çalışılmışsa da çağın teknolojisi ve hızı ile arasında büyük bir uçurum oluşmuştur. Bu nedenle kazalar dahi yaşanmıştır. Bu durumun önüne geçmek için en baştan kendi hattı ve özel projelendirmesi olan yüksek hızlı tren hatları oluşturulmaya başlanmıştır. Bu hatlar, kentlerdeki durum gereği yeni rotalara ve yeni istasyonlara ihtiyaç duymuştur. Yeni istasyonlar çağın farklı beklenti ve ihtiyaçlarına hitap ederken mevcut istasyonlar göz ardı edilmiş ve bazıları kaderine terk edilmiştir. Teknolojinin üretilmemesi, özgün yapı üretimini dahi etkilemektedir. Bu etki yalnızca bugünün yüksek hızlı tren hattı ile ilgili değildir. Aynı zamanda Osmanlı Dönemi'nde yabancı sermayelerce inşa edilebilmiş hatlarla da ilgilidir.

Günümüzde mevcut hatların kullanım olanakları açısından zayıf kaldığı önemli bir gerçektir. Mevcut demiryolu hatları; oldukça eski, eğim oranları yüksek olduğundan ve çok fazla kurp (farklı doğrultuda yolları birleştiren eğimli kısım) içerdiğinden zaman ve enerji sarfiyatı bakımından ciddi oranda verimsizdir. Osmanlı Dönemi'nde kilometre garantili yaptırılan bu yolların verimlilikten uzak ve bol zikzaklı oluşunun yine kilometre garantisine bağlı geliştiği düşünülmektedir. Yollar ne kadar uzarsa gelir o kadar artacaktır. Günümüz koşullarında daha hızlı alternatiflerin oluşu, bu hatların kullanımının azalmasına hatta kullanılmamasına sebep olmaktadır. Üzerlerinde yapılmış istasyon binaları da kullanım dışı kalmakta ya da işlev değişikliğine uğramaktadır. Hatta mevcut yapıların ihtiyaçları karşılamadığı durumlarda, hemen yakınlarına kopuk, bağımsız ve diğer yapıyla kesin ilişkiler kuramamış farklı projelerin uygulandığı görülmüştür. Buradaki en iyi çözüm ise tarihi görmezden gelmeden onu güncellemek olacaktır. Giriş bölümünde bahsedildiği üzere, Avrupa'da bu tip güncellemelere çok fazla örnek teşkil eden yapı bulunmaktadır. Örneğin; İspanya'dan Atocha Tren İstasyonu, İngiltere'den King Cross Tren İstasyonu, Fransa'dan Strasbourg Tren İstasyonu ve Lethanania Tren İstasyonu bunlara birer örnektir. Çağdaş ek olarak anılan uygulamada, mevcut tarihi yapıyı korurken ona zarar vermeyen ama entegre olan bir yapının ek işlevlerle cazibe merkezi hâline getirilebilmesi amaçlanmalıdır.

Bu problemlerin ortaya çıktığı önemli hatlardan biri olan Toros Ekspresi hattı da verimlilik yönünden önemli problemleri olan bir hattır. TCDD web sitesindeki son yolcu istatistiklerine göre konvansiyonel hatlarda gelir gider dengesi kurulamamakta ve zarar edilmektedir (TCDD Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürlüğü, 2021).

Alternatif ve hızlı ulaşım yöntemlerinin ortaya çıkması, eski yöntemler için her zaman problemlili olacaktır. Ancak bu durumlara karşı önlemler alınması mümkündür. Mesela Doğu Ekspresi örneğindeki gibi eski hattın turistik şekilde kullanımının artırılması mümkün olabilir. Burada hat üzerindeki yapılar da dönüştürülebilir. Tarihi yapıları tahrip etmeden, çağdaş ekler ile peronlar ile ilişkisi daha kapsayıcı hâle getirilerek kentliler ve yolcular için birer deneyim yapısına dönüştürmek mümkün hâle getirilebilmektedir. Turistik Doğu Ekspresi, yolcuların belirli sürelerde geçilen kentlerde vakit geçirebilmesine olanak sağlamaktadır. İstasyon yapılarına yapılacak kapsayıcı çağdaş ekler, mekânların modern zamanda deneyimlenmesine olanak sağlayacaktır.

Bu bağlamda bu yapılara yönelik beklentiler; çağdaş eklerle kent yaşamına ve turistik faaliyetlere dâhil edilebilmeleridir. Yeni yapılacak istasyonların,

- Eski yapı ile direkt bağlantıda olması ve o yapının değerini ve özelliklerini dikkate alacak şekilde tasarlanması gerekmektedir.
- İstasyonların tüm tren setini kapsayacak ölçütlerde olması, peronların istasyon binasının bir uzantısı gibi işlev ve ilişkide olması gereklidir.
- İstasyonlara kentlinin sıklıkla kullanabileceği eklentiler yapılması ve bu alanların kentin kullanılan mekânları arasında yerini alması sağlanmalıdır.

Yazar Katkı Beyanı

Sıra	Adı Soyadı	ORCID	Yazıya katkısı*
1	Melih KURNALI	0000-0003-0267-9101	1, 2, 3, 4, 5
*Katkı bölümüne ilgili açıklamanın karşılığına gelen rakam(lar) yazılmıştır.			
1. Çalışmanın tasarlanması 2. Verilerin toplanması 3. Verilerin analizi ve yorumu 4. Yazının yazılması 5. Kritik revizyon			

Çıkar Çatışması Beyanı

Çalışma kapsamında herhangi bir kişisel ve/veya finansal çıkar çatışması yoktur.

KAYNAKÇA

- Arar, M. B. (2020). *Niğde tren garları*. T.C. Niğde Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.
- Aydemir, C. (1993). *Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi demiryolu ulaşımı ve bu konuda izlenen politikalar*. (Yayın No. 26202) [Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi]. Proquest Veri Tabanı.
- Aydemir, Ş. S. (1992). *Tek adam*, (3. Cilt). Remzi Kitabevi.
- Aydın, S. (2017). "Umran Yolu" demiryollarının gelişimi ve Türkiye demiryolları. T. Bora (Ed.), *Tren bir hayattır* içinde (ss. 11–120). İletişim Yayınları.
- Ayparçası, M. R. (2019). *Kentsel Simge Olarak Gar Binalarını Strüktür- Form İlişkisinin İncelenmesi*. (Yayın No. 597229) [Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanı.

- Benlioğlu, H. (2014). *Türkiye'de 1950- 1960 yılları arası demiryolları politikaları*. (Yayın No. 384577) [Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanı.
- Bozkurt, T. (t.y.). *İstasyon binası (Eski gar)*. [Konya Ansiklopedisi]. 15 Ekim 2024 tarihinde <https://www.konyapedia.com/makale/2731/istasyon-binasi-eski-gar> adresinden alındı.
- Cvetkovic-Vega, Maguiña, J. L., Soto, A., Lama-Valdivia, J., & López, L. E. (2021). Cross- Sectional Studies: Estudios transversales. *Revista De La Facultad De Medicina Humana Facultad de Medicina Humana*, 21(1), 179–185. <https://doi.org/10.25176/RFMH.v21i1.3069>
- Çelebi, E. (2020, 8 Ekim). *Ereğli'ye bağlı Çakmak Köyü ve Tarihi*. <https://sinirlarolmadan.blogspot.com/2020/10/eregliye-bagl-cakmak-koyu-ve-tarihi.html>
- Çerkez, M. ve Arar, M. B. (2020). Bağdat demiryollarının Akdeniz'e açılan kapısı: "Ulukışla Çiftahan Tren Garı". *Asos Journal*, 8(102), 7–36. <http://dx.doi.org/10.29228/ASOS.41657>
- Conejos, S., Langston, C., & Smith, J. (2012). Designing for future building: adaptive reuse as a strategy for carbon neutral cities. *The International Journal of Climate Change Impacts and Responses*, 3(2), 33–52. <https://doi.org/10.18848/1835-7156/CGP/v03i02/37103>
- Davies, R. B. (1994). From Cross-Sectional to Longitudinal Analysis. A. Dale, & R. B. Davies (Ed.) içinde, *Analyzing Social and Political Change A Casebook of Methods* (ss. 20–40). Sage Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781849208611.n2>
- DHA. (2022, 18 Ağustos). *Haydarpaşa Garı'nın son hali*. https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/haydarpasagarinin-son-hali,GmMgiDJsDOWYPhFEWtKhMw/8_elql_bpkGigfBlqF5zjw
- Döngöz, N., Manisa, K., & Başdoğan, S. (2021). Tendency to circular economy. *Enquiry the Arcc Journal for Architectural Research*, 18(2), 73–93. <https://doi.org/10.17831/enqarcc.v18i2.1089>
- Erdoğan, T. (1999). *Demiryollarının globalleşmesi (19. y.y.'dan günümüze)*. (Yayın No. 87094) [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanı.
- Erkan, Y. K. (2007). *Anadolu demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması*. (Yayın No. 223662) [Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanı.
- Erkan, Y. K. (2013). Haydarpaşa Tren Garı; bugün, dün ve yarın (1) kentin bedeninde bir yara (2). *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, 30(1), 99–116. <https://doi.org/10.4305/metu.jfa.2013.1.6>
- Gogola, M., Sitanyiova, D., & UNIZA. (2020). *Good practice research documentation*. Interreg Central Europe. <https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/D.T2.4.1-Good-practice-collection-unused-railway-infrastruct.pdf>
- Google. (t.y.). Konya-Adana [Google Haritalar]. 13 Haziran 2025 tarihinde https://www.google.com/maps/@37.4173805,32.5924034,8z?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDYxMC4xIKXMDSoASAFAw%3D%3D adresinden alındı.
- Groat, L. (2023). Case Studies and Combined Strategies. L. N. Groat, & D. Wang (Ed.), *Architectural Research Methods* içinde (pp. 415–452). Hoboken, John Wiley & Sons, Inc.

- Kandemir, Ö. ve Kasap, T. L. (2017). Mekân Tasarımında Değişen Ölçek Anlayışı ve Yok-Yerler ile İlişkisi. *Anadolu Üniversitesi Sanat & Tasarım Dergisi*, 7(2), 50–67. <https://doi.org/10.20488/www-std-anadolu-edu-tr.393517>
- Karasakaloğlu, D. ve Zengel, R. (2012). Yok- Mekânlar olarak temalı otellerde kaybolma algısı üzerine bir inceleme. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 86–98.
- Kösebay Erkan, Y. (2023). Haydarpasha- Sirkeci Garları. K. Varol (Ed.), *Memleket garları* içinde (ss. 11–36). İletişim Yayınları.
- Krause, V. F. (2024, 15 Ocak). *Attendorn: Bürgerhaus eröffnet - so läuft der Betrieb ab*. <https://www.wp.de/staedte/kreis-olpe/article241405810/Buergerhaus-in-Attendorn-eroeffnet-das-muessen-Mieter-wissen.html>
- Lynch, K. (1990). *The Image of the City*. The MIT Press.
- Özkaynak, M. ve Korkmaz, Y. (2019). Kimlik ve dönüşümün izlerini gar binaları üzerinden saptamak: Konya gar binaları. H. Doygun, A. Güneş Gölbe, N. Erdoğan (Ed.), *Uluslararası Tasarım ve Mühendislik Sempozyumu* içinde (ss. 216–224).
- Özyiğit, H. (2017). Zamanın tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(39), 379–407.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı- Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu- Bağdat demiryolları*. Arba Yayınları.
- Özyüksel, M. (1999). Anadolu ve Bağdat demiryolları. G. Eren (Ed.) içinde, *Osmanlı Ansiklopedisi* (3. Cilt). Yeni Türkiye Yayınları.
- Papa, D., & Kavaja, D. (2019). Conservation of soviet architecture heritage in albania. the survey of kashar radio station. *Interdisciplinary Journal of Research and Development*, 6(2), 146–161. <https://doi.org/10.56345/ijrdv6n210>
- Perez, J. A. (2018). South Madrid and High Speed. An example of symbiosis. 360. *revista de alta Velocidad*, (6), 99–136.
- Sakarya, G., Ulukan, B. ve Arı, M. (2024, 15 Aralık). Milyonlarca yolcunun başkentteki durağı: Tarihi Ankara Garı [Trt Haber]. <https://www.trthaber.com/haber/yasam/milyonlarca-yolcunun-baskentteki-duragi-tarihi-ankara-gari-451681.html>
- Salt Araştırma. (2019, 7 Mayıs). *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı* [Fotoğraf]. Salt Araştırma. <https://archives.saltresearch.org/bitstream/123456789/195591/28/ABK002027.jpg>
- Schivelbusch, W. (2022). *Demiryolu seyahatinin tarihi 19. yüzyılda mekân ve zamanın sanayileşmesi*. Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Sözen, M. ve Tapan, M. (1973). *50 Yılın Türk mimarisi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

- Şahin, C. (2021). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne demiryolları ve petrol ilişkisi özelinde Amerikan sermayesi (1830- 1938)*. (Yayın No. 701488) [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanı.
- Şenyiğit, Ö. ve Erten, E. (2011). Adana- Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi. *Çukurova Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 26(1), 39–55.
- T.C. Çumra Kaymakamlığı. (t.y.). *Tarihi İstasyon Binası* [Fotoğraf]. cumra.gov.tr. 2 Kasım 2024 tarihinde <http://www.cumra.gov.tr/tarihi-istasyon-binasi> adresinden alındı.
- Tarihi İstanbul. (2018, 30 Haziran). *Haydarpaşa Garı*. [Fotoğraf]. tarihi.ist. <https://www.tarihi.ist/wp-content/uploads/2018/06/haydarpasa-gari-26.jpg>
- TCDD. (2021 7 Haziran). *Kullanımdaki Konya Tren İstasyonu giriş cephesi*. [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/06/07/20210607103203-ac3e084b.jpg>
- TCDD. (2021, 9 Temmuz). *Sudurağı İstasyonu peron cephesi*. [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/07/09/20210709133651-59889d11.jpg>
- TCDD. (2021, 5 Mayıs). *Ereğli İstasyonu peron cephesi*. [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/05/05/20210505133231-fe13a023.jpg>
- TCDD. (2021, 13 Temmuz). *Ulukışla İstasyonu peron cephesi*. [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/07/13/20210713080242-37b45500.jpg>
- TCDD. (2021, 3 Haziran). *Hacıkırı İstasyonu peron cephesi*. [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/06/03/20210603113257-97f8b2eb.jpg>
- TCDD. (2021, 8 Haziran). *Karaisalibucağı İstasyonu peron cephesi*. [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/06/08/20210608083659-d3d9c30b.jpg>
- TCDD. (2021, 21 Mayıs). *Durak İstasyonu peron cephesi* [Fotoğraf]. TCDD. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/georesim/2021/05/21/20210521144609-64dcc741.jpg>
- TCDD Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürlüğü. (2021). *TCDD Taşımacılık A. Ş. 2021 İstatistikleri*. Ankara: TCDD Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürlüğü. <https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2021-istatistikleri.pdf>
- Vikipedi. (2007, 10 Nisan). *Alsancak train station*. [Fotoğraf]. wikipedia.org. https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Alsancak_train_station_izmir.jpg
- Vikipedi. (2024, 13 Kasım). *Belemedik Tren İstasyonu*. Vikipedi. https://tr.wikipedia.org/wiki/a_Tren_%C4%B0stasyonu
- Vikipedi. (2008, 5 Aralık). *Exterior of old Atocha station*. [Fotoğraf]. wikipedia.org. https://en.wikipedia.org/wiki/Madrid_Atocha_railway_station#/media/File:Atocha.jpg
- Vikipedi. (2008, 13 Aralık). *Interior plaza in old Atocha station*. [Fotoğraf]. wikipedia.org. https://en.wikipedia.org/wiki/Madrid_Atocha_railway_station#/media/File:Invernadero_de_Atocha_Madrid_-_view_2.JPG

Visit İzmir. (t.y.). *Alsancak Historical Train Station*. [Fotoğraf]. visitizmir.org: 13 Aralık 2024 tarihinde <https://www.visitizmir.org/tr/Destinasyon/9377#gallery-13> adresinden alındı.

Yöney, N. B. ve Altan, T. E. (2023). Başkentin giriş kapısı: Ankara Tren Garı. *Arredamento Mimarlık*, (360), 44–49.

YAZAR BİYOGRAFİSİ

Melih KURNALI

Lisans, yüksek lisans ve sanatta yeterlik derecelerini Hacettepe Üniversitesi İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümünden almıştır. Sanatta Yeterlik sürecinde kısıtlı ve mikro hacimler ile düşünmenin mekânlar için bir işlev olarak değerlendirilmesine yönelik araştırmalar yürütmüştür. Konya Teknik Üniversitesi İç Mimarlık Bölümünde doktor öğretim üyesi olarak görevine devam etmektedir.