

KARABÜK KENT KİMLİĞİ İÇİNDE İSTASYON BİNASININ YERİ

Lütfiye GÖKTAŞ KAYA *

Özet

Kentsel kimlik, bir kentin kendine özgü somut ve somut olmayan niteliklerinin bütünüdür. Kente özgünlük söz konusu olduğundan, kent kimliği bir kentten diğerine farklılık gösterir. Kentlerin kimliklerini koruyabilmeleri, kimlik oluşumunda önemli yer tutan kültürel varlıkların geleceğe aktarımı yani sürekliliği ile mümkündür. Kentsel kimliğin özgünlüğü, bütünlüğü ve sürekliliği ancak koruma ile sağlanabilir. İstasyon binaları kent dokusu içinde yer alan ve doku ile ilişki içinde olan yapılardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıldaki modernleşmesine koşut biçimde gelişim göstermişlerdir. Kayıtlar Türkiye'deki gar müdürlüklerinin yaklaşık yarısının tescilli olduğunu göstermektedir.

Çalışmanın konusunu oluşturan Karabük İstasyon Binası Irmak - Filyos (Ankara - Zonguldak) hattının bir parçasıdır. Cumhuriyet'in ilanını takiben yapılan ikinci grup demiryolu hattı içindedir. İdari bina, bekleme salonu ve ambar olmak üzere üç bölümden oluşur ve tescillidir.

Kentler, maddi, simgesel ve işlevsel olan üç farklı anlam içerir. Bu çalışmada Karabük merkez İstasyon binası ve Karabük -Zonguldak demiryolu hattı maddi, simgesel ve işlevsel açıdan değerlendirilerek, istasyon binasının Karabük kent kimliği açısından değeri ortaya konacaktır.

Anahtar Kelimeler: Karabük, Demiryolu, İstasyon Binası, Kentsel Kimlik, Kent Hafızası.

THE LOCATION OF STATION BUILDING IN KARABÜK URBAN IDENTITY

Abstract

Urban identity is the totality of the city's tangible and intangible distinctive qualities. Urban identity is unique to the city and than differs from one city to the other. Protect the identity of cities it is possible by transferring to the future and continuity of cultural assets. Urban identity authenticity, integrity and continuity can only be provided by conservation. Station buildings are located in the urban fabric and there is a relationship with the urban fabric of the station buildings. It format have shown improvement in parallel to the modernization of the Ottoman Empire in 19. century. Records show that about half of the station directorates in Turkey are registered.

Karabük Station Building which forms the subject of the study part of Irmak-Filyos (Ankara-Zonguldak) line. It is in the second group railway line made after the proclamation of the Republic. It consists of three parts as admistrative building, waiting room and warehouse and are registered.

Cities include three different meanings as material, symbolic and functioanal. In this study, Karabük central station building and Karabük-Zonguldak railway line will be evaluated in term of material, symbolic and functional features and it will be shown importance of the station building in Karabük urban identity.

Keywords: Karabük, Railway, Station Building, Urban Identity, Urban Memory.

* Doç. Dr., Karabük Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü. e-mail: lgoktaskaya@karabuk.edu.tr.

Giriş

Kentsel kimlik, bir kentin kendine özgü somut ve somut olmayan niteliklerinin bütünüdür. Bu nitelikler ile bir kent diğerlerinden farklılaşır. Kentin kimliğini oluşturan tüm öğeler aynı zamanda kent hafızasını da meydana getirirler. Kent hafızasını geleceğe ‘mekân’ ve ‘yer’ ler taşır. Kentsel mekân; kullanım alanlarının, dolaşım akslarının, belirli odak noktalarının bulunduğu bir yer olduğu kadar, aynı zamanda kentte yaşayanların ortak umutlar ve beğeniler geliştirerek ortak bir hafıza oluşturdıkları yerdir¹.

Kent kimlikleri ‘mekan’ ve ‘yer’ lerin özgünlüklerini koruyarak aktarımı ve sürekliliği sağlamaları ile var olur². Kentsel kimliğin belirleyeni olan özgünlüğün korunması, sürekliliği ve geleceğe aktarımı ise koruma ile sağlanır.

Kent kimliğini oluşturan elemanlar kentsel doku, mimari miras ve anıt yapılar, meydanlar, kente özgü tipik kentsel kullanımlar gibi sembol öğelerdir³. Demiryolları, gar ve istasyon binaları kentsel doku içinde yer alan sembol öğelerdendir.

Demiryolu; üzerinde makine gücü ile trenlerin çalıştığı bir ray dizisi ya da araçların tekerleklerinin raylardan ayrılmadan hareket edebilecekleri şekilde düzenlendiği hatlar olarak tanımlanmaktadır. Bu iki tanım demiryolu için bir makine yani lokomotif ve ray varlığının gerekliliğini ortaya koymaktadır. M.Ö. 2000 yılında Babil’de saltanat arabaları için taşlara oyulan yollar rayın kökenini oluşturmaktadır. Roma İmparatorluğu döneminde de bu tip raylar yaygın olarak kullanılmıştır. 15. yüzyıllarda; ahşap rayların üzerinde hareket eden araçlar kullanıldığı, 1610 yılında ise İngiltere’de kömürün raylar üzerinde vagonlar ile taşındığı bilinmektedir. 18. yüzyılın ortalarında ahşap rayların yerini demir raylar ve demir tekerlekler almasına karşın ahşap ve taş raylar kullanılmaya devam etmiştir⁴. Raylar üzerinde hareket eden araçlardan olan lokomotifin icadı 18. yüzyılda İngiltere’de sanayi devriminden sonra gerçekleşmiş, 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren modern anlamda kullanılmaya başlanmıştır⁵.

Avrupa’da demiryolu tarihine bakıldığında; Almanya’da ilk demiryolu 1835’te Nurnberg ile Furth arasında inşa edilmişken, Fransa’da ilk demiryolu St. Etienne ve Lyon arasında 1832 yılında yapılmıştır. Belçika’da 1835 yılında Brüksel ile Malines arasında ilk defa kullanılan demiryolu, kıta ötesinde Amerika coğrafyasında ilk kez 1830’da Baltimore ile Ohio şehirleri arasında hizmete girmiştir⁶.

Avrupa’da ilk uluslararası demiryolu hattı 1843 yılında Belçika’nın Liege şehri ile Almanya’nın Köln şehirlerini birbirine bağlarken⁷, Osmanlı coğrafyasında inşa edilen ilk demiryolu, 23 Eylül 1856 tarihinde başlayıp, 1866 yılında tamamlanan 130 kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın hattıdır⁸. Osmanlı devleti sınırları içinde ilk demiryolu inşaatı imtiyazı, Mısır demiryolu hattı dışında İngiliz ve Fransız şirketlerine verilmiştir. İlk inşa edilen demiryollarından İzmir-Aydın ve Mersin-Aydın hatları ticari amaca yönelik olarak İngiliz firmaları tarafından; İzmir-Kasaba, Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam ve Lam-Halep hatları ise Fransız firmaları

¹ Kevin Lynch, *The Image of The City*, Cambridge, 1960.

² Pierre Nora, *Les Lieux de Mémoire*, Quarto, Gallimard, 1997.

³ Mehmet Ocaççı, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük*, Ninova Yayınları, 2012.

⁴ Yonca Kösebay Erkan, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2007, s. 7.

⁵ M. Metin Hülagü, “Sultan II. Abdulhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909)”, *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamit*, Cilt 3, s. 132.

⁶ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993, s. 17, Hülagü, a.g.e., s. 133.

⁷ Hülagü, a.g.e., s. 133.

⁸ İsmail Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 12, Sayı 1, 2002, s. 313, M. Emin Başer-H. Abdullah Erdoğan, “Osmanlı’dan Cumhuriyete Türkiye’de Tren Garları”, *S.Ü. Müh. Mim. Fak. Der.*, C.24, S.3, s.31, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, Sayı, 442-443, 2006/2-3, s. 25.

tarafından inşa edilmişlerdir. Daha sonra devreye giren Alman firmaları da Haydarpaşa-İzmit, İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarını yapmışlardır⁹.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yerleşim yerleri ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine bağlanmasının, iç pazarda canlanmaya yol açacağı, bunun da ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratacağı düşünülmüştür. 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayiler öncelikli belirlenmiş, sanayi için gerekli yükün ucuz yollarla taşınması amacıyla demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Cumhuriyet öncesinde yapılan ve yabancı şirketler tarafından işletilen hatlar, 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirilmiştir¹⁰.

Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70'i Ankara-Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde yolların yüzde 78,6'sı, doğuya kaydırılmış, günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (yüzde 46 batı, yüzde 54 doğu) oransal dağılım elde edilmiştir¹¹. Ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan hatların yapımına ağırlık verilmiştir. Bu amaçla; 1924 yılında Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır, 1925'te Kütahya-Balıkesir ve Irmak-Filyos, 1926'da Ulukışla-Kayseri, 1933'de Yolçatı-Elazığ, Afyon-Burdur, Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya, 1934'te Bozanönü-Isparta, 1937'de ise Diyarbakır-Kurtalan hatlarının yapımına başlanmıştır¹².

Osmanlı döneminde başkent İstanbul'u Karadeniz Ereğli'sine demiryolu ile bağlamak planlanmış ancak gerçekleştirilememiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra Cumhuriyet başkenti Ankara ile Ereğli'nin demiryolu ile birbirine bağlanması için çalışmalar başlatılmış, 10 Ekim 1924'de Ankara-Sivas demiryolu normal hatta çevrilerek 13 Aralık 1925 tarihinde Ankara-Ereğli demiryolu hakkındaki 1314 sayılı yasa çıkarılmıştır. Ankara-Sivas demiryolu üzerindeki Irmak istasyonundan ayrılarak Zonguldak'a ulaşacak yeni bir hattın kurulması planlanarak, projeye 'kömüre giden demiryolu projesi' adı verilmiştir. Proje, Irmak-Filyos ve Filyos-Ereğli olarak karşılıklı iki bölümden oluşmaktadır¹³. Ereğli'den başlayan hat Zonguldak, Filyos, Tefen, Karabük, Eskipazar, Çerkeş ve Çankırı üzerinden Ankara'ya ulaşacaktır.

'Kömüre giden demiryolu' projesinin Filyos-Irmak hattı, İsveç-Danimarka grubu 'Nydquist Holm' şirketine 7 Şubat 1927 tarihinde ihale edilir. Yapımına Mayıs 1927'de Filyos'tan başlanır. Ancak Sivas hattının ilerlemesi ve karayoluyla nakliyenin kolaylaşması nedeniyle hattın inşasına aynı zamanda diğer ucu Irmak'tan da başlanır. 1928 tarihli bir haritada Irmak-Filyos (Ankara-Zonguldak) hattının öngörülmüş olduğu izlenmektedir¹⁴ (Foto. 1).

Hattın Irmak'tan Çankırı'ya kadar olan 102 kilometrelik bölümü Nisan 1931 tarihinde tamamlanarak törenle açılır. Filyos tarafından devam eden demiryolu yapımı 1930 yılında Balıkısık İstasyonu'na, 1934 yılında Eskipazar İstasyonu'na ulaşır. Hattın yapımı Çankırı-Çerkeş arasındaki Batıbel Tüneli'nin yapım çalışmaları nedeniyle bir süre beklemek durumunda kalır. 1935 tarihinde tünelin tamamlanması ile birlikte Irmak ve Filyos tarafından ilerleyen 391 km. uzunluğundaki iki hat Eskipazar'da birleşir. Hattın Eskipazar İstasyonu'nda birleşmesi, aynı zamanda Filyos-Irmak-Ankara Demiryolu'nun da açılması demektir. 14 Kasım 1935'de Filyos'da düzenlenen bir törenle hizmete açılan hat ikinci etapta 1936 yılında önce Filyos'tan Çatalağzı'na, 1937'de Zonguldak'a

⁹ Hülagü, *a.g.m.*, s. 135.

¹⁰ www.tcdd.gov.tr/tarihçe+m76.

¹¹ TMH, *a.g.e.*, s. 25.

¹² İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001, s. 76-105.

¹³ Nazım Yılmaz, "Arşiv Belgeleri Işığında Karabük Şehri ve Karabük Demir Çelik Fabrikası Tarihi Süreci", *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir Çelik Sempozyumu*, Ankara, 2010, s. 2.

¹⁴ TMH, *a.g.e.*, s. 25.

ulaşır¹⁵. Irmak-Filyos hattında başta hedeflenen Ereğli'ye ulaşım sağlanamaz. Atatürk'ün ölümünden sonra 1945 yılında hat Kozlu'ya kadar ulaşır ve orada kalır. Bugün hala aynı durumdadır.

391 km. uzunluğundaki Irmak-Filyos demiryolu hattı üzerinde 27 istasyon, 1368 menfez ve köprü, 8.800 m. uzunluğunda 37 tünel vardır. Yapıldığı dönemde 27 olan istasyon sayısı bugün 30 dur.

Demiryolu hattı üzerindeki istasyonlardan biri Karabük İstasyonu'dur. Filyos'tan gelen demiryolu hattının 1932 yılının sonlarına doğru Karabük'e ulaştığı ve istasyon binasının yapılmış olduğu eski bir fotoğraftan¹⁶ anlaşılmaktadır (Foto. 2). 1 Haziran 1934 tarihinde ise Karabük İstasyonu'na ilk kez tren gelmiştir¹⁷.

Irmak-Filyos hattı üzerindeki istasyonların büyük bölümü günümüze ulaşmıştır. İstasyon binalarında kullanılan planlar Almanlara aittir. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından hazırlanan 1899 tarihli çizimde Almanların istasyon binalarında kullandıkları 4 tip plan görülmektedir¹⁸ (Çizim 1). Hat üzerindeki istasyonlar incelendiğinde iki tip istasyon planının çok sayıda kullanıldığı izlenir. Bunlardan birincisi Almanların 3. tip istasyon planını benzer şekilde devam ettiren ancak cephede basık kemer yerine sivri kemer kullanılan tip projedir. Genellikle önemli istasyonlarda tercih edilmiştir. Karabük İstasyonu ile birlikte; Kalecik, Çankırı, Çerkeş, İsmetpaşa ve Çatalağzı istasyonları bu guruba girer¹⁹.

Hat üzerinde en fazla karşılaşılan istasyonlar ise Cumhuriyet dönemi inşa edilen hatlarda sıklıkla kullanılan iki katlı, dikdörtgen planlı, lojmana dışardan merdiven ile çıkılan, genellikle küçük istasyonlarda tercih edilen istasyon tipidir. Alibey, Tüney, Germence, Gümüşdüven, İldızım, Göllüce, Samucak, Kurşunlu, Atkaracalar, Ortaköy, Eskipazar, Kayadibi, Gökçebey, Çaycuma ve Filyos istasyon binalarının planı bu şekildedir.

Ayrıca hat boyunca Hanköy, Cildikısık, Ülkü, Bolkuş, Yeşilyenice ve Işıkveren'de iki katlı betonarme istasyon binaları ile karşılaşılır. Hat cephesinde açık çıkmanın yer aldığı, yalın dikdörtgen planlı bu binalar mimari ve tarihi değer taşımayan binalardır. 2011 yılı yüzey araştırmalarımız sırasında Hanköy İstasyonu'nun kapalı olduğu, yön değişikliğinden dolayı kullanılmadığı görülmüştür.

Hat üzerinde bulunan en büyük istasyon binası Zonguldak'ta yer almaktadır. Dikdörtgen planlı, üç katlı bina Türkiye'de bulunan demiryolu istasyon binaları göz önünde bulundurulduğunda oldukça büyüktür.

İstasyonlar demiryolu ağındaki konumlarına göre; ara, uç, kavşak, kesişme yeri ya da rıhtım istasyonu olarak gruplara ayrılırlar²⁰. Ara istasyonlar, trenlerin her iki yönde gidiş gelişlerine olanak tanır. Karabük İstasyonu hat Yenice'ye devam ettiği için, Zonguldak İstasyonu ise hat Kozlu'ya devam ettiği için dolayı ara istasyon grubundadır. Trenlerin yalnız bir yönde giriş çıkışlarına hizmet eden istasyonlar uç istasyonlarıdır. Kavşak istasyonlar, bir hattın diğer hattın ayrıldığı yerlerdeki istasyonlardır. İki ya da daha çok hattın kesiştiği noktalardaki istasyonlar kesişme yeri istasyonu adını alır. Nehir, göl ya da deniz kenarlarında yer alan istasyonlar rıhtım istasyonu olarak adlandırılır.

¹⁵ TMH, a.g.e., s. 25.

¹⁶ Fotoğraf Hikmet Şeyhoğlu kişisel arşivine aittir.

¹⁷ Z. Fahri Fındıkoğlu, *Kuruluşundan XXV. Yılında Karabük (1937-1962)*, Harsi ve İçtimai Araştırmalar Derneği, 1962.

¹⁸ Kösebay Erkan, a.g.t., s. 353.

¹⁹ H. Şehmuz Haştemoğlu, *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Isparta, 2012, s. 114.

²⁰ Mehmet Bozkurt, *Demiryolu I*, S.1362, İTÜ, 1988, s. 149.

Kösebay Erkan (2007); H.A. Meissener (1936)'den yaptığı alıntıda, istasyonlarda bulunan yolcu binalarının I, II, III. sınıf ve durak olarak sınıflandırıldığını belirtir. I. sınıf yolcu binaları büyük merkezlerde yer alır ve yerel ihtiyaçlara bağlı olarak şekillendirilirler. Belirli bir tipe bağlı olarak inşa edilmezler. 19. yüzyılda inşa edilen II. sınıf yolcu binalarında I., II., III. sınıf yolcu ve haremlik bekleme salonları ayrıdır²¹. III. sınıf yolcu binalarında büro, gişe, bekleme salonu, ambar ve bir tuvalet yer alır. T.C.D.D.'den elde edilen 1946 yılına ait planda Karabük İstasyonu'nda bekleme salonunun I., II., III. sınıf yolcu şeklinde bölümlere ayrıldığı görülmektedir (Çizim 3).

İstasyona giriş, bilet alma, bagaj verme, tren bekleme gibi hizmetler yolcu binalarında verilir. Bunlardan başka, personele ait odalar, haberleşme odası ve makasçı odası gereklidir. Bu işlevlerin çoğu zemin katta yer alır. Üst katlar genellikle lojmanlara ayrılmıştır. Vagon bakım ve tamir atölyeleri ile su depoları da bir istasyonda yer alan yapılardandır.

İstasyon Binası

Karabük İstasyon Binası merkez ilçede Bayır Mahalle'de 1090 ada, 3 parselde yer alır. Yanında Koruma ve Güvenlik Şefliği olarak kullanılan bina ile birlikte Karabük Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 04.11.2009 tarih ve 1494 sayılı karar ile tescillenmiştir²² (Çizim 2).

Demiryolu hattına paralel olarak, doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı olan yapı, kargir yığma tekniğinde inşa edilmiştir. İdari bina, bekleme salonu ve ambar olmak üzere üç bölümden oluşur. Bekleme salonu idari binanın doğu cephesine, ambar batı cephesine bitişiktir (Çizim 4, Foto. 3-6).

Bekleme salonu ve ambarın ortasında yer alan idari bina (ana bina) iki katlıdır. İkinci kata içten merdivenlerle ulaşılır. Burası özgününde lojman olarak kullanılan bölümdür. İdari binanın bir bölümü günümüzde bekleme salonu, diğer bölümü idari ofis olarak kullanılmaktadır. Bu bölümden asıl bekleme salonuna iki tane kapı ile geçiş sağlanır. Zemini mozayik kaplama olan binanın zemin katında sivri kemerli pencereler, birinci katında dikdörtgen biçimli pencereler vardır. Birinci katın güney cephesinde ahşap desteklerle desteklenen betonarme bir balkon yer alır (Foto. 7). Özgününde sundurma şeklinde bir çatının yer aldığı bu bölüm (Foto. 2, 13) günümüzde balkona çevrilidir. Marsilya kiremit kaplı kırma çatı ile örtülü bina mimari özellikleri ile bekleme salonu ve ambar bölümlerinden farklılaşarak daha öne çıkar.

Bekleme salonunun kapı ve pencereleri sivri kemerli, zemini mozayik kaplamalı, üzeri marsilya kiremit kaplı beşik çatı ile örtülüdür. Salonun kuzey ve güney girişlerinin üzerlerinde ahşap desteklerle desteklenen sundurma tipli çatılar yer alır (Foto.8). Burada bilet satış gişesi bulunur (Foto. 9-10). 1930'lu yılların başlarına ait fotoğraflarda yapının bekleme salonunun daha küçük olduğu izlenirken (Foto. 2, 13), T.C.D.D.'den edinilen 1946 yılı planında bugünkü şeklini tam olarak aldığı belirlenmektedir (Çizim 3-4). Buradan hareketle kesin olarak zamanını belirleyemesek de yapımından sonra yaklaşık 15 yıllık bir süre içinde bekleme salonunun büyütüldüğü anlaşılmaktadır.

Ambar bölümü özgününde tek bölüm olmasına karşın günümüzde iki bölümlüdür. Binanın kapı ve pencereleri basık düz atkı kemerlidir (Foto. 11). Basık kemer kullanımı ile aynı dönemlerde Fransız şirketler tarafından yapılan istasyon binaları tip projelerinde de sıklıkla karşılaşılmıştır²³. Taşıyıcısı ahşap olan çatı, asma-oturtma sistemlerin birlikte kullanıldığı makaslara taşınmış (Foto. 12), dıştan marsilya kiremit kaplı beşik çatı ile örtülmüştür. Eski fotoğraflarında ve 1946 yılı planında yapının özgününde daha küçük bir ambar bölümüne sahip olduğu görülürken (Foto. 13,

²¹ Kösebay Erkan, *a.g.t.*, s. 119; H. A. Meissner, *Demiryolları* (Çev. İ. Bingöler), İstanbul, 1936.

²² Karabük Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü kayıtlarından edinilmiştir.

²³ Elif Gürsoy, *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir, 2016.

Çizim 3), şu kesin olarak bilemediğimiz ancak 1946 yılı sonrası bir tarihte ambar bölümünün batıya doğru büyütüldüğü anlaşılmaktadır. Şu anki veriler doğrultusunda yapının 3 yapım aşaması geçirdiği belirlenebilmektedir.

Binanın üç bölümünde de tüm kapı ve pencere söveleri taş kaplamalıdır (Foto. 14). Rayların bulunduğu güney yönde yolcu peronları vardır. Peronların üzeri saçakla örtüdür (Foto. 7).

Doğusunda tuvalet (Foto. 15) ve Koruma Güvenlik Şefliği Binası bulunur (Foto. 16).

İstasyon Binası ve demiryolu hattı Irmak-Karabük-Zonguldak Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon yapım işi çerçevesinde 14.12.2011 tarihinde imzalanan bir sözleşme kapsamında yenilenerek, 2016 tarihinde yeniden hizmete açılmıştır.

Kent Kimliği Açısından

Kentsel doku kentlerin kimliklerini oluşturur. Bir başka deyişle kente biçim veren her şey kent kimliğinin bir parçasıdır. Demiryolları, gar ve istasyon binaları kentsel doku içinde yer alır ve çevrelerinde gelişen kentsel dokuyu birçok yönden etkiler. Irmak-Filyos (Ankara-Zonguldak) demiryolu projesi de geçtiği hat üzerindeki tüm yerleşim birimlerinde değişikliğe yol açmıştır. Bu değişikliklerin ilki kentsel alanların idari yapılarında olmuştur. Karabük'ün köy kültüründen şehirlileşmeye geçişi bu yolla gerçekleşmiştir. 1927 yılına kadar Safranbolu Kastamonu'nun en büyük ilçelerinden biridir. 1927'de Zonguldak'a bağlanır. Bu tarihlerde Karabük Safranbolu'nun Aktaş bucağına bağlı Öğlebeli köyünün birkaç haneli bir mahallesidir. Karabük adlı bu köy mahallesinde konumlanan bir istasyon ile yerleşim önem kazanmaya başlar. Cumhurbaşkanlığı'nın 31 Aralık 1938 tarihli onayı ile Karabük'te belediye kurulur. 1940 yılında Aktaş bucağının gelişme göstermediği ve nahiye merkezi olmaması gerektiği görüşü ile nahiye merkezliği Karabük'e geçirilir.²⁴ Aynı kararname ile Safranbolu merkez nahiyesine bağlı Arıncak ve Öğlebeli köyleri Karabük'e daha yakın mesafede olmaları nedeniyle Karabük'e bağlanır. 1953 yılındaki 6068 sayılı kanunla Karabük Zonguldak'a bağlı bir ilçe haline gelir. Karabük örneğinde olduğu gibi demiryolu hattı ve istasyonların varlığına bağlı olarak mevcut idari sistemin yetersiz kalmasından dolayı bir üst idari yönetim birimine geçilen birçok Avrupa kent örneği de vardır²⁵.

İkinci büyük değişiklik ve yenilik demiryolu hattının geçtiği ve istasyonların olduğu kentsel alanlarda çeşitli sanayi kollarının ortaya çıkmasıdır. Karabük vadisine Eylül 1936 tarihinde demir çelik fabrikası kurulması kararı alınması ve Nisan 1937'de fabrikanın temellerinin atılmasının altında demiryolu hattı ve özellikle de taşımının sağlanabileceği bir istasyonun olması vardır. Dolayısıyla Karabük'ün bugün sanayi kenti olarak anılmasının altındaki en önemli neden demiryolu hattı ve Karabük Tren İstasyonu'dur. Bu nedenledir ki, Karabük kentinin işlevsel kimliği söz konusu olduğunda demir-çelik sanayi kenti kimliğinden söz edildiğinde demiryolu hattı ve tren istasyonu göz ardı edilmemelidir.

Demir Çelik Fabrikası'nın Karabük'te açılmasından sonra Irmak-Filyos demiryolu hattının geçtiği kentsel alanlarda çeşitli fabrikalar açılmaya devam eder. 1944'de Eskipazar Kereste Fabrikası, 1948 yılında Çatalağzı Termik Elektrik Santrali, 1949'da Sümerbank Filyos Ateş Tuğla Fabrikası, 1955'de Yenice Kereste Fabrikası, 1970'de Çaycuma Kâğıt Fabrikası kurulur.

Demiryolu hattı boyunca kurulan bu tesisler kentlerin ekonomik yapısını değiştirdiğinden kentin sosyal kimliğinde de değişikliğe neden olur. Bu tesislerde çalışacak iş gücü ihtiyacı kentlerin göç almasını beraberinde getirir. Göçler sonucunda yaşanan nüfus artışı Karabük kentinin

²⁴ Mehmet Kütükçüoğlu, 'Milli Şef Döneminde Karabük'te İdari Yapı ve Kentleşme', *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir Çelik Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 345.

²⁵ Ali Akyıldız, 'Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği', *Osmanlı Araştırmaları*, 20, 2000, s. 313-327.

ekonomik yapısını ve ekonomik yapının içinde yer aldığı sosyal kimliğini etkiler. Kentte göçler sonucunda artan nüfusun barınma ihtiyacı kentsel alanlarda yoğun yapılaşmaya yol açar. Demiryolları kentsel mekânların yatayda genişlemesine neden olur²⁶. Kentleşme demiryolu aksının iki tarafında gerçekleşir. Demiryolunun kendisinin bir sınır ögesi olması nedeniyle kent içinde birbirinden ayrılmış iki yakanın zaman zaman birbirine bağlanması gerekliliği farklı mimari çözümler oluşturur.

Demiryollarının en temel etkisi, ‘zaman ve mekânı yok etmesi’ olmuştur²⁷. Belli bir sürede kat edilen mesafeler, demiryolu sayesinde en az 1/3 oranında azalmış, uzaklıklar yakınlaşmıştır. Bu sırada aradaki mekânlar ulaşılabilirliklerini yitirmiş, ancak aynı oranda coğrafya genişlemiştir. Schivelbusch, demiryolunun birbirine karşıt iki etkisi olduğunu, uzak diyarları yakınlaştırırken, duraklar arasındaki mekânı yok ettiğini ileri sürer. Demiryollarının en görünür etkileri fiziksel olarak etkileşime girdiği istasyon alanlarında görülür²⁸.

İstasyon alanları ve binalarının çevre dokuyla olan etkileşimleri kentsel mekânın örgütlenmesini etkiler. Arazi kotları ve çevre dokuyla olan bağlantılar, belli bir ortak mimari dil içinde farklı yerleşme örüntülerini ortaya çıkarır. Ulaşım imkânlarına bağlı olarak oluşan yeni merkezlerle birlikte istasyon binalarının etrafındaki alanlarda da değişim başlar. Karabük İstasyonu çevresi; cami, hastane, okul, haddehane gibi yapılarla odak ve ticaret merkezi konumunda gelişirken, konutlar demiryolu ve istasyondan uzakta konumlanır. Kentteki yapılaşmanın tren istasyonunun kuzeydoğu kısmında yoğunlaştığı görülür.

Bu binaların yapılması ile birlikte kentsel alanda önceden bulunan ya da sonra yapılan yapıların oluşturduğu merkez-demiryolu ile bağlantılı bir sistem gelişmeye başlar.²⁹ Bunun sonucunda Karabük İstasyon Binası kent dokusunda bir odak noktası oluşturur.

İstasyon Binası’nın, çevresinde yer alan cami, pazar yeri, hastane ve haddehaneler ile birlikte kent dokusunda odak noktası ve ticaret alanı olması kentin fiziksel kimliğini etkiler (Foto. 17-19).

Avrupa ve Türkiye demiryolları ağları ve istasyon binaları değerlendirildiğinde; ilk yapıldıkları dönemlerde kent merkezlerinden uzakta yer alsalar da zamanla gerçekleşen yapılaşma nedeniyle günümüzde bunların bir bölümünün kent merkezinde ya da merkeze yakın yerlerde kaldığı görülür. Karabük İstasyonu’nda da aynı olgu söz konusudur. İlk yapıldığı dönemde Karabük Vadisi içinde neredeyse tek başına yer alırken (Foto. 20), sonrasında Demir Çelik Fabrikası’nın yapılması ile başlayan süreç sonucunda günümüzde istasyon binası ve demiryolu hattının istasyona giriş çıkışını sağlayan bölümü kent merkezinde kalmıştır. Öyle ki; insanlar batı ve güney yönleri kullanarak kent merkezine ulaşmada demiryolu hattını yaya yolu olarak kullanmaktadır (Foto. 17, 19). Şehir merkezinde kalan demiryolu hattının bir bölümü ve istasyon binası ile kentliler arasındaki bu sıkı ve yaygın ilişki kent kimliğinde kendine hem fiziksel, hem sosyal açıdan yer bulur.

İstasyonlarda yolcu binaları istasyon arazisinin yerleşmeye yakın tarafında konumlanır ve yapının önündeki alan bir cadde ile yerleşim merkezine bağlanır. Bu caddenin adı çoğunlukla

²⁶ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in The 19th Century*, University of California Press, 1986, pp. 178.

²⁷ Schivelbusch, *a.g.e.*, s. 33.

²⁸ Schivelbusch, *a.g.e.*, s. 179.

²⁹ Haydar Karabey, “İstanbul”, *Yurt Ansiklopedisi*, Anadolu Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 1982-83, s. 4026-4027, Z. Akdemir, M. Keskin, “Gidilen, Geline ve Unutulan İstasyon Yapıları”, *Arkitekt Yaşama Sanatı*, Sayı: 402, 1993, s. 60-75.

istasyon caddesidir.³⁰ Karabük'te de İstasyon Binası'nın önünden geçen caddeye İstasyon Caddesi adı verilmiştir.

Kentsel hafıza kentselliğin özü ve onu çok parçalı algılarla ayakta tutan bir soyut bütünlüktür. Tarihsel tanıklığı olan kamusal alanlar kolektif kentsel hafızanın daha da yoğunlaştığı yerlerdir. Kentsel hafızaya ait olanı korumak, kentlide, kentsel olanı sahiplenme içgüdüsünün oluşmasına bağlıdır.³¹ İstasyon Binası Karabük merkezde Cumhuriyet dönemi mimarlık izlerini taşıyan en nitelikli yapı olarak Karabük kent kimliğinin yapı taşıdır. Kentin sembol öğelerinden olan yapı Karabüklülere tarafından korunmalı, sürekliliği sağlamalı ve kent açısından anlamı canlı tutulmalıdır. Çünkü anlam yüklenmeyen ve yüklenen anlamı sürdürülemeyen yerler kent hafızasının zayıfladığı yerlerdir.

KAYNAKÇA

Akdemir, Z. - Keskin, M., "Gidilen, Geline ve Unutulan İstasyon Yapıları", *Arkitekt Yaşama Sanatı*, Sayı: 402, 1993, s. 60-75.

Akyıldız, Ali, 'Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği', *Osmanlı Araştırmaları*, 20, 2000, s. 313-327.

Basa, İnci, "Kentsel Hafızanın Sürdürülebilirliği: Bir Mimarlık Deneyimi", *Sanat ve Tasarım Dergisi*, Haziran, 2015, s. 27-42.

Başer, M. Emin-Erdoğan, H. Abdullah, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Türkiye'de Tren Garları", *S.Ü. Müh.Mim.Fak.Der.*, Cilt: 24, Sayı: 3, s. 29-43.

Bozkurt, Mehmet, *Demiryolu I*, Sayı: 1362, İTÜ, 1988.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993.

Fındıkoğlu, Z. Fahri, *Kuruluşundan XXV. Yılında Karabük (1937-1962)*, Harsi ve İçtimai Araştırmalar Derneği, 1962.

Gürsoy, Elif, *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir, 2016.

Haştemoğlu, H. Şehmuz, *Demiryolu İstasyon Binalarına Yeni Fonksiyon Önerileri Geliştirilmesi*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Isparta, 2012.

Hülagü, M. Metin, "Sultan II. Abdulhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909)", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamit*, Cilt 3, s. 125-146.

Karabey, Haydar, "İstanbul", *Yurt Ansiklopedisi*, Anadolu Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 1982-83, s. 4026-4027.

Kösebay Erkan, Yonca, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2007.

Kütükçüoğlu, Mehmet, "Milli Şef Döneminde Karabük'te İdari Yapı ve Kentleşme", *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir Çelik Sempozyumu*, Ankara 2010, s. 345.

Lynch, Kevin, *The Image of The City*, The Technology Press and Harvard Press, Cambridge, 1960.

³⁰ Bozkurt, a.g.e.,s. 150.

³¹ İnci Basa, "Kentsel Hafızanın Sürdürülebilirliği: Bir Mimarlık Deneyimi", *Sanat ve Tasarım Dergisi*, Haziran, 2015, s. 30.

Meissner, H. A., *Demiryolları* (Çev. İ. Bingöler), Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936.

Nora, Pierre, *Les Lieux de Mémoire*, Quarto, Gallimard, 1997.

Ocakçı, Mehmet, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük*, Ninova Yayınları, 2012.

Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in The 19th Century*, University of California Press, 1986, pp. 178.

Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı: 442-443, 2006/2-3.

Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001.

Yıldırım, İsmail, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 12, Sayı 1, 2002, s. 311-324.

Yılmaz, Nazım, "Arşiv Belgeleri Işığında Karabük Şehri ve Karabük Demir Çelik Fabrikası Tarihi Süreci", *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir Çelik Sempozyumu*, Ankara, 2010, s. 1-15.

www.tcdd.gov.tr/tarihçe+m76.

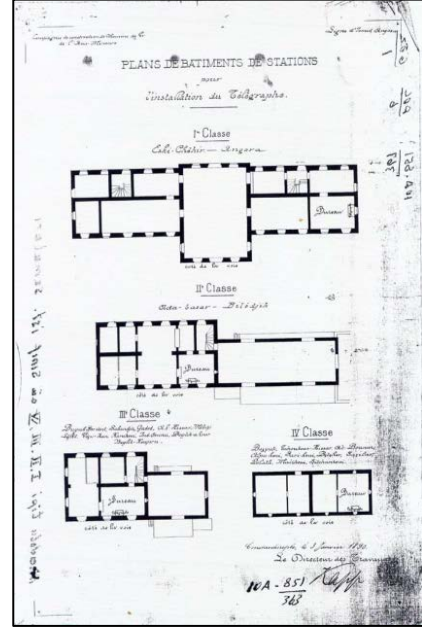
FOTOĞRAFLAR VE ÇİZİMLER



Foto. 1: 1928 tarihli demiryolları haritası (T.M.H., 2006)



Foto. 2: 1932 yılında Karabük İstasyonu
(Hikmet Şeyhoğlu Arşivi)



Çizim 1: Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından hazırlanan 1899 tarihli çizim
Alman Şirketlerin İstasyon Binası Planları
Planları
(Kösebay Erkan, 2007)



Foto. 3: Kuzey yön (idari bina, ambar)



Foto. 4: Kuzey yön
(bekleme salonu, idari bina, ambar)



Foto. 5: Güneydoğudan görünüm
(bekleme salonu)



Foto. 6: Güneyden görünüm (ambar, idari bina, bekleme salonu)



Foto. 7: İdari bina ve sonradan eklenen balkon



Foto. 8: Bekleme salonu



Foto. 9: Bekleme salonu. Bilet gişesi

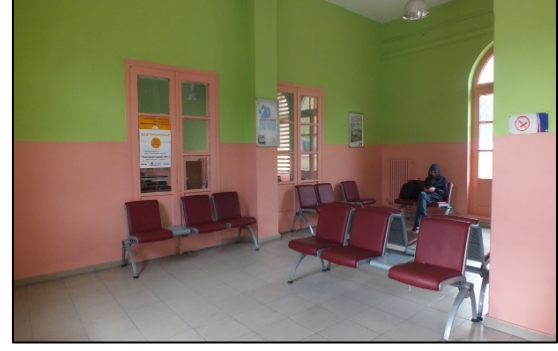


Foto. 10: Bekleme salonu



Foto. 11: Ambar



Foto. 12: Ambar. Örtü



Foto. 13: 1930'lu yıllarda Karabük İstasyonu



Foto. 14: Kapı ve pencere söveleri. Taş kaplamalar



Foto. 15: Tuvaletler



Foto. 16: Koruma ve Güvenlik Şefliği



Foto. 17: Batıdan kent merkezi görünümü



Foto. 18: Haddehaneler



Foto. 19: İstasyon Binası çevresindeki kentsel doku



Foto. 20: 1937 yılı (Demir Çelik Fabrikası kuruluş aşaması) Karabük Vadisi