



JOURNAL OF SOCIAL AND HUMANITIES SCIENCES RESEARCH

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

Open Access Refereed e-Journal & Refereed & Indexed

Article Type	Research Article	Accepted / Makale Kabul	25.03.2019
Received / Makale Geliş	22.12.2018	Published / Yayınlanma	25.03.2019

KONYA ESKİ ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARIN YENİDEN İŞLEVLENDİRME OLANAKLARI

REFUNCTIONALISATION POSSIBILITIES OF RETIRED KONYA CITY'S TRAMS

Mimar Artur AYDOGDYYEV

Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, KONYA / TÜRKİYE,
ORCID: 0000-0002-6588-6370

Dr. Mustafa KORUMAZ

Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü KONYA / TÜRKİYE,
ORCID:0000-0001-6337-9087

ÖZET

İnsan hayatındaki ulaşımın yeri ve önemi gün geçtikçe artmaktadır. Devletlerin gelişmişlik düzeylerini gösteren önemli ölçütlerden birisi de ulaşım sisteminin gelişmişlik düzeyidir. Bu nedenden ulaşım araçlarının türü ve teknolojisi gün geçtikçe değişerek artmaktadır. Teknolojinin gelişimi, ihtiyaç artışı, eskime ve güncel beğenilerin değişmesi gibi nedenler yeni üretilen araçların yenileri ile sürekli değiştirilmesi gerekmektedir. Eskimiş, değişime uğramış araçlar geri dönüşüme gönderilmekte, burada işlenen araçların malzemeleri yeni yapılacak ulaşım araçlarında kullanılabilir. Bu süreç doğal bir döngü iken birçok durumda sağlıklı bir geri dönüşüm sağlanamamakta veya araçlar geri dönüşüme gönderilmeden kullanılabilir. Birçok nedenden dolayı önemli endüstriyel ürünlerin geri dönüşümü yapılmayarak sahip oldukları anı değeri, duygusal bağlar ve sahip oldukları bilgi sebebiyle korumaya değer bulunurlar.

Bu makale kapsamında Konya'da ki tramvayın başlangıçtan günümüze tarihçesi hakkında bilgiler verilecektir. Şu anda yakın bir tarihte kullanılan tramvayların öncesinde hizmet eden modellerinin mimari bir yapı olarak nasıl kullanılabileceğine yönelik değerlendirmeler yapılacaktır. Yapılan araştırmalar neticesinde bu tramvaylara verilebilecek fonksiyonlara yönelik şematik çizimler ortaya konarak, yeniden kullanım imkanları değerlendirilecek. Konu ile ilgili yurtdışı örnekler verilerek konunun ana fikrinin kavranması gerektiğine yönelik değerlendirmeler yapılmıştır.

Anahtar kelimeler: Anı Değeri ve Mimarlık, Endüstriyel Ürünü Mimaride Kullanımı, Konya Eski Tramvayı, Tramvay, Yeniden İşlevlendirme.

ABSTRACT

The importance of transportation in human life is increasing day by day. Even the level of development of states is measured by the level of development of the transportation system. For this reason, the production of transportation vehicles is also increasing. Trends modifications, developments in technology, increase in needs, aging and so on, bring along the change of these manufactured vehicles with new ones. Most of the retired vehicles are transferred to recycling. Then its reborn in the production of new transportation vehicles. This and similar reuse cycles are needed and inevitable, in most cases should actually be. In this paper, authors created an emotional chain between Konya City and the old trams by telling some important memories in history and try to encourage to reuse them in a way that adds new values to Konya and its community. I will try to put new functions to retired trams by leaving the old ones. I will use the sampling method by giving some examples of the reuse of old trams as architecture from around the world. In the end, I will use my own experience to give simple schematic plans and re-implement the old trams of Konya. I hope you will find my work useful.

Keywords: Emotional Architecture, Reuse of industrial product in Architecture, Old Trams Of Konya City, Reuse of Old Trams.

1. GİRİŞ

Dünyamızın sahip olduğu doğal kaynaklar sınırlıdır ve gün geçtikçe bu kaynaklar tükenmektedir. Bu sebepten dolayı hemen her alanda dünyamızın sahip olduğu kaynakların az tüketilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu yapılan çalışmaların tamamı sürdürülebilir yaklaşımlar içermektedir. Mimarlık mesleği de kendi alanında bu çabaya katkı sağlamaktadır. Öncelikle imalat az malzeme

kullanımı, binaların yapım ve kullanımında az enerji tüketimi, kullanım ömrünü dolduran malzemelerin geri dönüşümleri önemli bir yer kaplamaktadır. Bu yaklaşımdan dolayı kullanılmayan yapı stokunun tekrar değerlendirilmesi veya yıkıldıktan sonra malzemelerinin geri dönüşümü sürdürülebilirlik bağlamında oldukça önemlidir.

Tarihi yapılar yine benzer şekilde aktif olarak kullanıldıkları sürece güncel hayata katılabilirler. Tarihi yapıların işlevlerini tamamlayanların yeniden işlevlendirilmeleri sürdürülebilirlik bağlamında olumlu bir yaklaşımdır. Öncelikle gereksinim duyulan mekanlar için yeni bir bina yapmadan mevcut bir yapının iyileştirilmesi malzeme ve enerji kullanımından tasarruf sağlar. Yeni bina yapımını kısıtlayarak mevcut dokudan gereksinimleri karşılamak sürdürülebilir bir yaklaşımdır. Bu yaklaşım aynı zamanda kültürel mirasın korunması ve güncel hayata katılması yönüyle de kültürel bir süreklilik sağlanmış olur.

Endüstriyel ürünlerin geri dönüşümlerinin sağlanması yine dünyamızın sahip olduğu doğal kaynakların az kullanımına yardımcı olur. Endüstriyel ürünün ekonomik ömrünü tamamladıktan sonra malzemelerinin parçalanarak geri dönüşümünün sağlanması yaygın bir uygulamamadır. Bir ürün ne kadar çok oranda geri dönüştürülür ise o kadar sürdürülebilir bir eylem gerçekleştirilmiş olmaktadır. Endüstriyel ürünlerin bazılarının ebatları be biçimleri mimari bir mekan olarak kullanıma uygundur. Endüstriyel ürünün ekonomik ömrünü tamamlasa dahi malzeme ömründen dolayı mimari bir fonksiyon yüklenebilirler. Dünya genelinde geniş ebatlardaki konteynerler, deniz araçları, uçaklar, otobüsler mimari mekan olarak yeniden işlevlendirilebilirler. Dünyada yaygın olarak örneklere rastlamak mümkün olsa da ülkemizde bu örnekleri görmek kısıtlıdır. Gereksinim duyulan bir mekanı, atıl vaziyetteki endüstriyel ürünlerden karşılamak birçok yönden ve özellikle dünyanın sahip olduğu kaynakların az kullanılması yönüyle olumludur.

Makale kapsamında Konya eski tramvaylarının bir endüstriyel ürün olarak mimari bir mekana nasıl dönüştürülebilir bununla ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Konya'daki tramvayı macerası ve yakın zamanda değiştirilen tramvayların mevcut durumları ile ilgili bilgiler verilerek güncel kullanıma nasıl adapte edebilecekleri yönünde değerlendirmeler yapılmıştır.

2. TARİHÇELER

2.1. Toplu Taşıma Kısa Tarihçesi

Günlük hayatımızda "Toplu Taşıma" kavramı bir şehrin altyapı gelişiminin ve yaşam düzeyinin kalitesini belirleyen en önemli bileşenlerinden biridir. Ulaştırma ağı tüm kentsel sistemin ayrılmaz bir parçasıdır. Toplu taşıma tarihi: atlı, buharlı, elektrikli çekiş gücü ve sonrasında teknolojik devrim sonucunda elektronik teknolojisi ve otomasyonun işin içine girmesiyle Toplu Taşımanın yeniden canlandırılması olarak ayrılabilir.(Kurmakaeva, 2011) Ulaştırmanın bilinen tarihinin M.Ö. 7000'li yıllara dayandığı kabul edilmektedir. Ulaştırmanın tarihsel gelişiminde atılan en önemli adımların başında, M.Ö. 2000'li yıllarda atın evcilleştirilmesi gelmektedir. Çünkü at, hem sırtında insan ve yük taşıyabilen hem de arkasında kızağa benzeyen basit arabaları çekebilen bir hayvandır. Ulaştırmada ikinci büyük adım ise, M.Ö. 3000 yıllarında tekerleğin bulunması olmuştur. Bu gelişmelerin paralelinde, deniz ve su yolları ile de ulaşım yapılmaya başlanmıştır. Yelken, kürek ve dümenin bulunmasıyla teknelerin gelişmesi daha sert havalarda uzun yolculuklara imkân tanır hale gelmiştir. Her ne kadar önemli sayılabilecek bütün bu gelişmeler yaşanmış olsa da, insanların karada attan, denizde de kürek ve yelken gücünden faydalanarak ulaşım sağlamaları uzun yıllar boyunca süregelmiştir. Aradaki en önemli fark, ulaşım araçlarının eskisine oranla ebat olarak daha büyümüş olmasıdır. İkinci dönem olarak ifade edilen endüstri devriminin sonrasında ise, özellikle XIX. yüzyılda, teknik alanda meydana gelen gelişmelerin ulaşım araçlarına uygulanması sonucunda büyük ilerlemeler kaydedilmeye başlanmıştır. Buhar makinesinin icat edilmesi ve takip eden süreçte içten yanmalı (benzinli) motorların bulunması, otomobil ve benzeri çeşitli kara taşıtlarının yapılmasını kolaylaştırır ve yoğunlaştırır hale getirmiştir. Benzinli motorların ardından, dizel motorların da keşfedilmesi toplu taşıma sistemlerinin büyük oranda gelişimini ve ilk elektrikli tren ile metronun gündeme gelmesini sağlamıştır. Bununla birlikte; XX. yüzyılın başlarında yapılmaya başlanan uçaklar, teknolojik anlamda çok kısa bir zaman sürecinde önemli gelişmeler göstermiş ve ulaşımın çok daha hızlı bir şekilde gerçekleşmesini sağlamıştır (Murat & Şahin, 2010).

2.2. Tramvay ve ilk Raylı Sistemlerin Tarihçesi

Almanya Freiburg'da 1350 yılında yapılmış bir vitray, ilk raylı yolun Orta Çağ'a uzandığını gösterir. Ahşap tekerlekli yük arabaları için raylar ahşaptan yapılırdı. Avusturya'da 1515'te yazılan bir doküman, Hohensalzburg Şatosu'nun dik yokuşundan, ahşap raylarla yük taşındığını anlatır. Yük vagonu, insan veya atın çektiği halatla hareket ederdi. Bu yük hattı daha sonra çelik ray, çelik halat ve motorla modernize edildi ve halen kullanılıyor. Almanya'da 1556'da, madenlerden cevher taşımak için ahşap ray üstünde giden arabalar kullanıldı. Ahşap rayların üst kısmı, ilk kez İngiltere'de 1768'de demirle kaplandı. Demirin maliyeti düşünce, ray ve tekerlekler tamamen demirden yapıldı. Raydan çıkmasını diye tekerleklerin bir kenarı çıkıntılıydı. Diğer bir uygulama ise rayların "L" şeklinde olmasıydı (1790). Demir ray üstünde giden ilk atlı tramvay, İngiltere'de 1803'te yük taşımada ve 1807'de toplu taşımacılıkta kullanıldı. Ucuz çelik üretim yöntemi bulununca raylar demir yerine çelikten yapıldı ve tüm dünyaya yayıldı. Elektriğin üretimi ve uzak mesafelere iletilmesi ucuzlayınca, elektrikli tramvay fikri ortaya çıktı. Ukrayna'da, mühendis F. Pyrotskyi 1875'te elektrikli tramvayı icat etti. Elektrik bir kilometre mesafeye iletiliyordu. Elektrik yalıtımı yardımıyla zeminden ayrılan raylar, aynı zamanda motora elektrik iletiyordu. Ukraynalı mühendis, sistemi daha da geliştirdi ve 1880'de iki katlı bir atlı tramvaya elektrik motoru taktı. Böylece dünyanın ilk elektrikli tramvayı Saint Petersburg'da yolcu taşımaya başladı. Atlı tramvay sürücüleri, elektrikli tramvayı protesto edince sistem iptal edildi. Almanya'da 1881'de W. Von Siemens, ilk uzun mesafeli elektrikli tramvayı işletmeye açtı. İngiltere'de zaman içinde kablolu, buharlı hatta yelkenli tramvaylar geliştirildi. Ancak elektrikli tramvay en uzun ömürlü sistem oldu. Kablolu tramvay ise çok sayıda dik yokuş olan kentlerde tercih edildi Osmanlı döneminde "Dersaadet Tramvay Şirketi" 1869'da İstanbul'da atlı tramvay çalıştırmak için anlaşma imzaladı. Şirket, Aksaray-Eminönü, Aksaray-Topkapı, Aksaray-Yedikule ve Galata-Azapkapı hatlarında 1871'de yolcu taşımaya başladı. Daha sonra İzmir, Konya, Selanik, Şam ve Bağdat illerine de tramvay sistemi kuruldu. Tramvay, tüm dünyada modernleşme ve gelişmenin sembolü oldu. Toplumlara güvenli ulaşım olanağı verdi ve trenlerin ortaya çıkmasını sağladı (Akbulut, 2011).

3. YENİDEN İŞLEVLENDİRME NEDİR?

Türk Dil Kurumu Sözlüğündeki (2006) tanıma göre işlev, "Bir nesne veya bir kimsenin gördüğü iş, iş görme yetisi, görev, fonksiyon" dur. Sosyolojik olarak ise "bir yapının gerçekleştirilebileceği ve onu başka yapılardan ayırt etme imkânı veren eylem türü, fonksiyon." şeklinde tanımlanmıştır.

Mimaride yeniden işlevlendirme; bir binanın yâda bir alanın işlev yönünü başka bir işleve yönlendirmek ya da değiştirmektir. Eğer yeniden işlevlendirilecek alan yâda bina kayda değer bir mirasa sahip ise belirlenecek yeni işlev o mirası desteklemeli ve değerini anlatacak şekilde altını çizerek yeni işlevini uygulamalı. Yeniden işlevlendirme uygulaması objesini belirli bir geçmiş zamanın içinde dondurmaya çalışmıyor, onu yıkım tehlikesinden koruyarak, ama müze'leştirilmeyip hayat vermeye çalışıyor. Diğer taraftan başarılı dönüşüm binaya veya alana değer artırma potansiyeli de bulunmaktadır.

Yeniden işlevlendirme sadece yeni bir işlev eklemeyi, geçmişten gelen tüm verileri derinlemesine anlamaya çalışarak eski binaya yeni işlevi adapte etmeye çalışır. Aynı zamanda dönemine ayıt ayırt edici özelliklerini, örnek olarak bina dokusunu, malzeme kullanım yöntemlerini, strüktür özelliklerini ve binanın çevresiyle ilişkisini göz önünde tutması gerekiyor. Kısaca; "Yapabildiğin kadar koru, ama kullanışlı yap." Diğer taraftan da; "Yapabildiğin kadar az değiştirir"- öylece kültürel miras kendini gösterebilir (Clark, 2013).

3.1. Endüstriyel Ürünüden Yeniden İşlevlendirilerek Mimari Öğe Dönüşümü

Makalenin konusu olan hem endüstriyel ürün hem ulaşım aracı olan eski Konya tramvayları mimari amaçlı kullanım olanaklarını değerlendirmektir. Her bir vagonunun ebatları düşünüldüğünde mimari mekan olma özellikler daha iyi kavranacaktır. Bu tramvayların Konya'nın tarihini, teknolojik imkanlarını sembolize etmesi ve birçok kentlinin duygusal bağlarının bulunması nedeniyle korunmalarında bir kamu yararı vardır. Bu tramvayların değerlendirilmesi ile hem gereksinim duyulan mekan karşılanırken hem de kent hafızası korunmuş ve canlı tutulmuş olacaktır.

Tramvayların tarihsel bir olayı simgelediği düşünülecek olursak, bu tür bir yeniden işlevlendirme aynı zamanda kentsel ölçekte bir müze gibi ulaşım tarihini sergileme imkanı oluşur. Konya'daki atlı tramvayların korunmaması günümüz kullanıcılarının tarihten kopmasına neden olmaktadır. Benzer

şekilde yakın dönemde değiştirilen tramvayların korunması açık müze şeklinde kentte deneyimlemeye devam edilmesine olanak tanıyacaktır.



Şekil 1. 28. Café Lizbon. Tramvayların Özgün Resimleri ve Yeniden Kullanılmış Durumu¹

3.2. Tramvayın Mimaride Kullanımı ve Dünyadan Örnekler.

Örnek 1: “28. Café” şehrin tarihi bir bölümünde, St. George kalesinin yakınında yer almaktadır ve sıradan bir kahve dükkanı değildir. Bu, ünlü 28 numaralı tramvayın tam boyutlu bir kopyasıdır ve bize Lizbon'un tarihine zaman yolculuğuna davet etmektedir (Şekil 1). İçeride kafenin duvarları bu şehrin ulaşım yönünden tarihsel gelişimini anlatıyor. Sergide, eski biletler, eski geçitler ve hatta ilk kondüktör lisanslarından birisi mekanda yer almaktadır. Bu yerli hem yabancı turistler için farklı bir deneyimdir (Bloomidea, 2018).



Şekil 2. The Tram Cafe Genel Görünüşü²

¹ www. isboacool.com fotoğraflar internet sitesinden derlenmiştir.

² https://www.dublinton.ie/business/the-tram-cafe/ (fotoğraf bu linkten alınmıştır).

Örnek 2: Dublin İrlanda’da Meksika kökenli restoranların çokluğu ile bilinmektedir. Buna karşın kendi havasında, otantik bir yer bulmak zordur. “The Tram Café” otantik yer avcılarına bir sığınma yeri olarak çok bilinen bir mimari mekana dönüşmüştür (Şekil 2). 1902’lerde Philadelphia’da üretilmiş bu tramvay, artık Wolfe Tone Square’de yeni bir fonksiyon ile hizmet etmektedir (Fitzpatrick, 2018).

Örnek 3: Avusturalyanı Melborn kentinde eski tramvay kerpiç bir yapı ile bütünleştirilip renovasyonu yapılmıştır (Şekil 3). Tarihi tramvayın iç mekanı yine tramvay biçiminde korumuş, sadece eşyalar getirilmiştir (Duke, 2015).



Şekil 3. Avusturalya Melbourne Kentinde Ev Olarak Kullanılan Tramvay³

Örnek 4: Bir tramvay milyonlarca yolcuya yıllarca hizmet verdikten sonra, Brezilya'daki Curitiba şehrin merkezinde, vatandaşlara özgün bir eğlence ve kültür ortamı oluşturuldu. Gümüzde ise Bondinho da Rua XV Kütüphanesi olarak anılıyor (Şekil 4). Kütüphanede Brezilyalı klasik ve çağdaş yazarların yanı sıra yabancılar tarafından yazılmış 2,500 kitap mevcuttur (siviaggia, 2016).

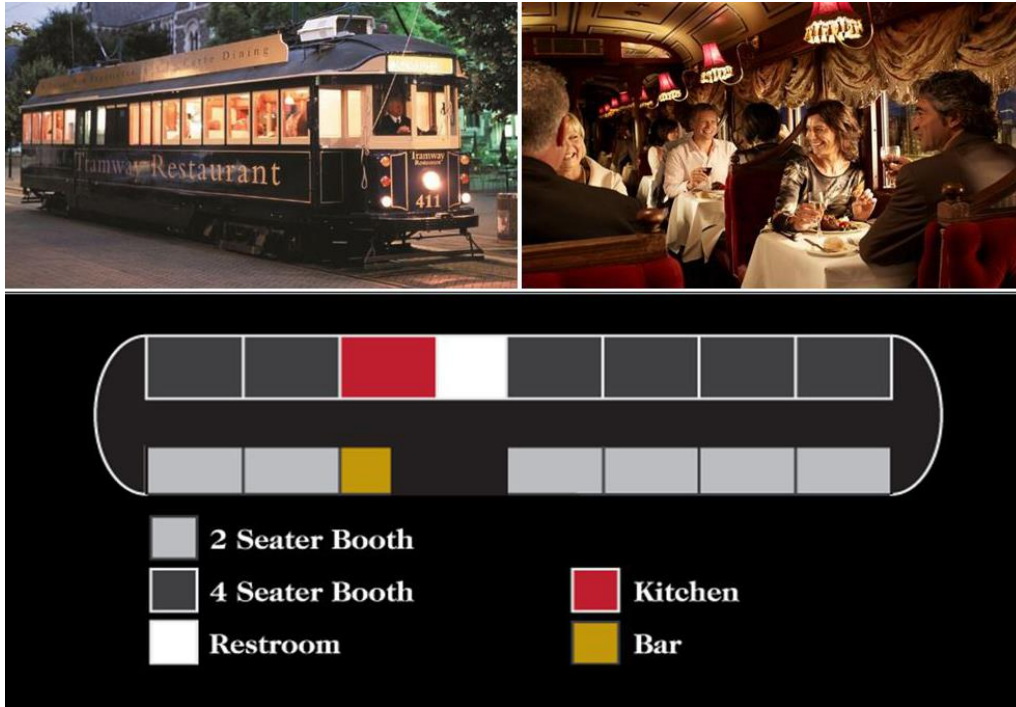


Şekil 4. Brezilya Kütüphane Olarak Kullanılan Tramvay⁴

³ <https://www.domain.com.au/news/melbourne-tram-turned-into-a-muckleford-house-20150214-13e824/> fotoğraflar bu adresten alınmıştır.

⁴ <https://curitibaspace.com.br/bondinho-da-rua-xv-de-novembro/> fotoğraflar bu adresten alınmıştır.

Örnek 5: Avusturalya'nın Melborn kentinde işlevini yitiren bir tramvayın kentin merkezinde restoran olarak kullanılmıştır (Şekil 5) (Restaurant, 2016).



Şekil 5. Avusturalya Melbourne Restoran Olarak Kullanılan Tramvay.⁵

4. KONYA'DAKİ TRAMVAYLARIN YENİDEN İŞLEVLENDİRME

4.1. Konya Atlı Tramvaydan Elektrikli Tramvaya Geçiş Serüveni

1992 yılında Alman yapımı tramvaylar Konya Toplu Ulaşım sisteminin en önemli parçası olmuştur. Konya'nın ilk Elektrikli Tramvay güzergâhı daha 1986 yılında projelendirilip, sayısı 60'ı bulan tramvayların seferleri Zafer- Selçuklu Üniversitesi. Kampüsü arasında 24 saat aralıksız olarak 1992'de çalışmaya başladıktan hemen sonra Konya'nın kent içi ulaşımının omurgasını oluşturdu. Bu toplu ulaşımı belli bir ölçüde rahatlatmış ve trafik üzerine de olumlu etkileri göstermiş oldu. (E-Gazete, 2012).



Şekil 6. Konya Atlı Tramvay Resimleri⁶

Konya'ya ilk elektriğin geliş tarihi 1918'dir, bundan bir sene evvel, yani 1917 yılında ilk atlı tramvayın Konya'da seferlerine başlamıştı (Şekil 6). Bu atlı tramvaylar 1917 yılında Selanik'ten sökülerek Konya'ya getirilmiş ve kurulmuştur. Tramvay arabaları yazlık ve kışlık diye ikiye ayrılırdı. Konya otomobilciler şirketi ufak iki otobüs ile İstasyon-Hükümet önü işlemeye başlayınca tramvaya rağbet kalmadı ve belediyece geniş masraf kapısı olan bu teşkilat 1924 yılı sonbaharında kaldırıldı. Tramvay rayları ise Belediye tarafından sökülerek ara sokaklara elektrik direği olarak kullanıldı ve zamanla kayboldu (DOĞAN, 2004). Aradan geçen 63 senenin ardından 1987 yılında mevcut otobüslerin yolcu

⁵ <http://tramrestaurant.com.au/> fotoğraflar bu adresten alınmıştır.

⁶ <http://www.memleket.com.tr/konyada-tramvaylarin-tarihi--146712h.htm> fotoğraflar adresinden alınmıştır.

yükünü kaldıramaması ve üniversite kampüsünün uzak oluşunun yakıt masrafını arttırması nedeniyle Alâeddin-Selçuk Üniversitesi Kampüsü arası bir tramvay hattı yapılması kararı alındı. 19 kilometre uzunluğundaki hafif raylı sistem hattı Siemens şirketi tarafından inşa edildi ve Almanya'nın vagonlarını Konya'ya getirerek işletilmeye başlatılmış.(Wittenfeld, 2006b) Almanya'nın 1940-1970 yıllar arası kullandığı ve sonrasında bir o kadarda Konya'da kullanılan tramvaylar artık iyice eskimiş ve 29 Ekim 2013 yılında yenileriyle değiştirildi.(Şekil 7-8) ((KBBHS), 2013).



Şekil 7. 1987-2013 Yılları Arasında Hizmet Veren Tramvaylar (Anonim).

4.2. Konya'daki Eski Tramvayların Mevcut Durumu.

Konya'da 26 altı yıllık (1987-2013) hizmetlerinden sonra eski 60 tramvay kullanımdan kaldırıldıktan sonra bir süre için parklarına çekildiler. Konya Büyükşehir Belediyesi'nin Çek Cumhuriyeti'nden aldığı 60 yeni tramvayın ardından emekliye ayrılan Alman yapımı eski tramvaylardan 20'si 2014 yılının Eylül ayında Bosna-Hersekli yetkililerle yapılan protokolün ardından Saraybosna'ya bağışlama kararı alınmıştı (Şekil 8).



Şekil 8. Saraybosna'da Kullanılmaya Başlayan Tramvaylar (Anonim).

Geri kalan tramvaylar ise 2015 yılında Karaman Belediyesi talebi üzere eski Konya tramvaylarından 20-30 adeti Karaman şehrinin ulaşım yükünü azaltmaya yönelik çalışmalarını gerçekleştirmek için verilmiştir.(Memleketcomtr, 2014) Ondan sonrada 2017 yılında devam edildi ve daha da devam ediliyor.(karamaninnabzi, 2017) Ama anlaşılan o ki bir sorun yok. Bu anlaşma sonrasında Konya Belediyesi bünyesinde 10 veya 20 tane tramvay kalacak. Makale kapsamında belediye bünyesinde kalan 20 tramvaydan 10 adetinin mimari mekan olarak nasıl kullanılabileceğine yönelik değerlendirmeler yapıp öneriler getirmektir.

4.3. Eski Tramvayların Konya Kent Tarihinde Yeri ve Duygusal Bağ Tespiti

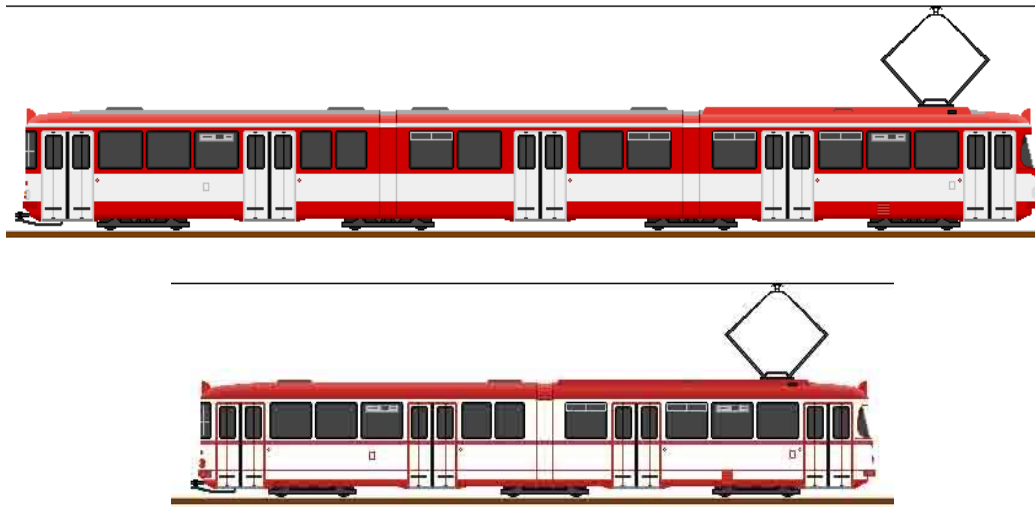
İbn-i Haldun "Tarih insanın sosyal yaşamının incelenmesi, sosyal yaşamının zaman ve mekânsal sınırları içerisinde anlaşılmasıdır." diyor. Bu şekliyle bakıldığı zaman mimarlık, siyaset bilimi, uluslararası ilişkiler, sosyoloji, psikoloji her şey tarihtir. Aynı zaman tarihin sadece geçmişle değil

bugün ve gelecekle ilgili bir disiplin olduğunu da bilmemiz gerekir. (Şıvgın, 2009). Konya'nın bu eski tramvayları hatırlanmaya değer bir hizmet hayatı yaşamış ve Konyalıların akıllarından yeni tramvayın gelmesiyle silinmemeli. Gelecek nesillerin de Konya'nın kent olarak güncel durumuna gelene kadar nasıl evreler geçirdiğini kitaplar sayfalarına kalan bilgi olmaktan öte; bir müze olmaktan daha çok, yaşatarak gösteren ve anlatan bir tarih olması gerekir. Tramvay bağlamında ise tramvay yolculuklarında yaşanmışlıklar hatıralar unutulmaya yüz tutmadan yaşatılmak için yeniden işlevlendirilmelerini tarihsel ve duygusal anlamda önemlidir.

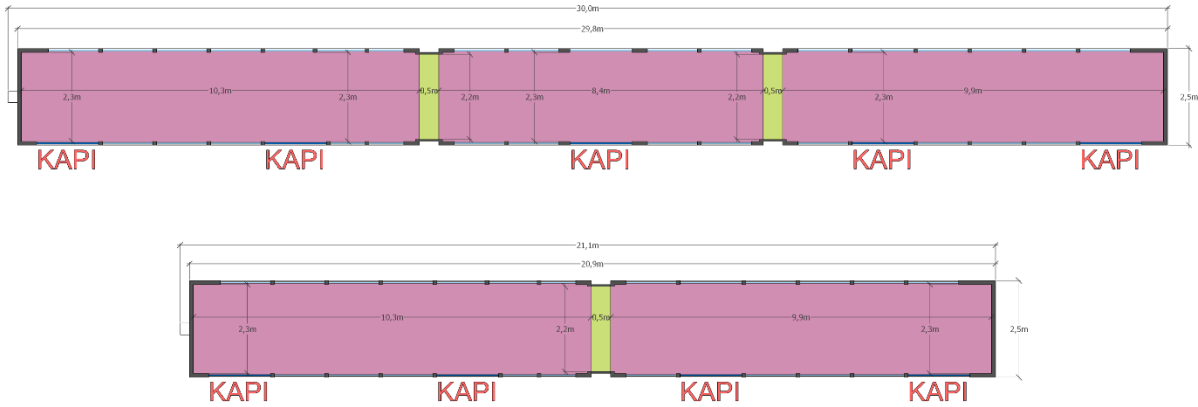
4.4. Konya Eski Tramvayların Yeniden İşlevlendirme Önerileri

Eski Konya tramvayları Alman şirketi yapımı tek yönlü DÜWAG GT8 model tramvaylardır. Bu tramvaylar 1963-1971 yılları arasında üretimdeydiler. Uzunluğu: 29,76m (30,02m), Genişliği: 2,50 m'dir. Ağırlığı: 28,7t-30T, dingil genişliği: 1,80m ve oturma sayısı: 82 kişi. (Wittenfeld, 2006a)

5 ve 4 kapılı modelleri mevcuttur (Şekil 9-10).



Şekil 9. Kapı Sayılarına Göre Tramvay Tipleri (Wittenfeld, 2006a).



Şekil 10. Kapı Sayılarına Göre Tramvay Plan Tipleri (Wittenfeld, 2006a).

Öneri 1: Şehir Atölyesi (KOMEK-Konya Meslek Eğitim Kurumları gibi kurumlar için kurs yeri). Kette yapılan fizibilite çalışmasında KOMEK oldukça aktif kullanılmakta ve talepler gelmektedir. Tramvayların biçimleri gereği KOMEK eğitimleri için uygun mekanlar olarak yeniden işlevlendirilebilir.

Öneri 2: Güzel Sanatlar Lisesi Atölyesi tramvayların mekan potansiyeline uygun fonksiyonlar arasındadır. Kendin bir veya birkaç bölgesine tramvaylar yerleştirilerek buralarda dönem dönem sergi organizasyonları gerçekleştirilebilir. Tramvayların duvarları objeleri asmak için kullanılırken orta koridor sirkülasyon için idealdir.

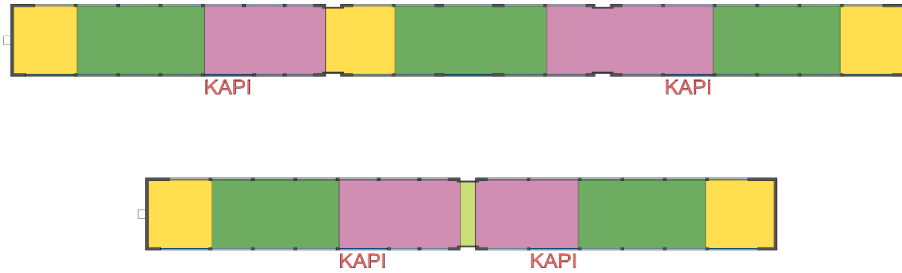
Öneri 3: Mimarlık, Şehircilik, Mobilya tasarım, vb. Fakültelerin Atölyesi olarak yeniden işlevlendirilebilirler. Bu öneride tramvayların bir eğitim kurumu ile yapılacak protokol çerçevesinde eğitimin bir parçası olabilir. Üniversite alanı içerisinde bir yer tahsis yapılabilir ve burası tasarım atölyesi olarak kullanılabilir.

Öneri 4: Serbest Atölye. Ana fikir olarak yurt dışında denenmiş bir öneridir (Şekil 11). Sanatçılar bu yapıları kiralamaya bilir veya satın alabilirler ve sanatsal aktivitelerini gerçekleştirebilirler (Shimmin, 2012).

Öneri 5: Mahalle Sağlık Ocağı. Konya’da gereksinim duyulan mekanlardır ve bu mekanların birkaç tanesi görevini tamamlayan tramvaylardan seçilebilmektedir. Bu fonksiyonda gereksinim duyulan ihtiyaç alanı (özel wc bazı durumlarda küçük mutfak, muayene ve bekleme salonları bölümlenebilir (Şekil 12).



Şekil 11. Serbest Tasarım Atölyesine Çevrilmiş Tramvay Örnekleri (Shimmin, 2012).



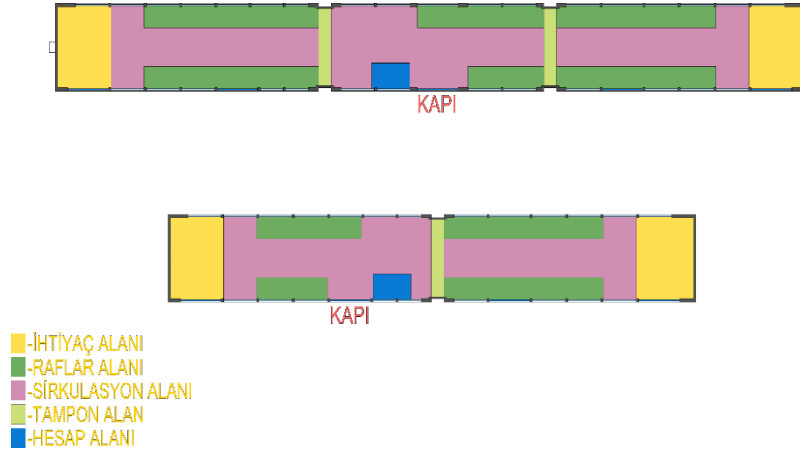
- -İHTİYAÇ ALANI
- -MUAYENE ALANI
- -BEKLEME ALANI
- -TAMPON ALAN

Şekil 12. Serbest Tasarım Atölyesine Çevrilmiş Tramvay Örnekleri (Shimmin, 2012).

Öneri 6: Market, Dükkan, Büfe. Bu fonksiyon da tramvayın şekline göre oldukça uygundur. Özellikle belediyenin organize ettiği bir satış noktası bu bağlamda ele alınabilir.

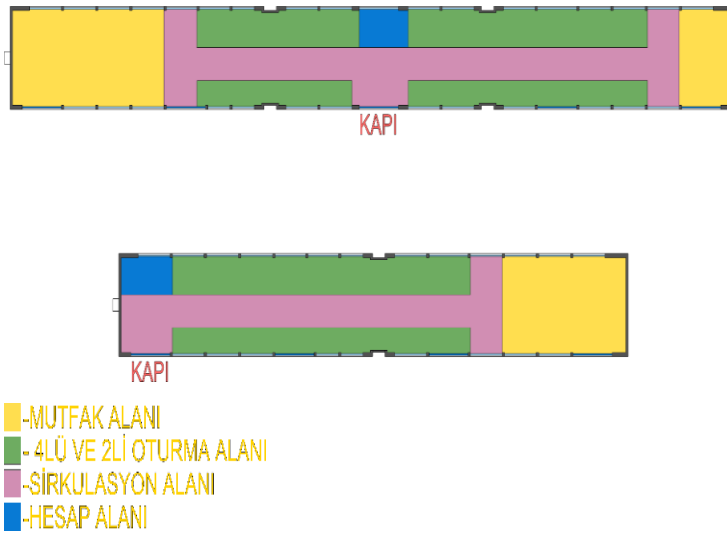
Öneri 7: Mahalle Kütüphanesi: Konya il genelinde yapılan araştırmalara göre kütüphane mekanına olan ilgi belirlenmiştir. Bu sebepten dolayı eski tramvaylar mahallenin gereksinimi karşılayacak kütüphane mekanları olarak hizmet verebilmektedirler.

Öneri 8: Her türlü satış alanı olarak kullanılabilirler. Esasında akla ilk gelen fonksiyonlardandır. Hemen her türlü ticari aktivite gerçekleştirilebilir. Bu kapsamda satış reyonlarının yerleşimi de gözlemlenebilir.



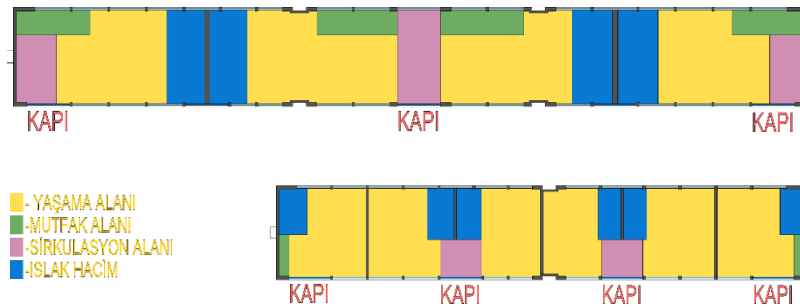
Şekil 13. Öneri 8 Ticari Amaçla Kullanıma Göre Plan Organizasyonu

Öneri 9: Kafeterya veya restoran. Bu fonksiyonda Avrupa'da örnekleri bulunan bir fonksiyondur. Uygun bulunan bir alana endüstriyel ürünler yerleştirilerek restoran olarak hizmet verebilmektedirler. Bu bağlamda Konya'da bir yolcu uçağının lokanta olarak kullanılması ve buna olan ilgi fonksiyonun verimli kullanılacağı sonucuna ulaştırmaktadır (Şekil 14).



Şekil 14. Kafeterya veya Lokanta Amaçla Kullanıma Göre Plan Organizasyonu.

Öneri 10: Otel veya konaklama birimi olarak tasarlanabilmektedir. Birden fazla tramvayların uygun bir arsada be kompozisyonda bir araya getirilerek bir kompozisyon yapılabilir ve otel olarak işlevlendirilebilirler (Şekil 15).



Şekil 15. Konaklama Birimi Olarak Düşünüldüğünde Öneri Plan Şeması

Bu konu ile ilgili yapılan alan çalışmasında farklı fonksiyonlar da önerilmektedir. Belediye satış birimleri, müze, dini tesis, kapalı çocuk oyun alanı, serbest meslek gruplarının çalışma ofisi veya sadece geniş bir parkta kendi kendini sergileyen obje olabileceğine yönelik öneriler iletilmiştir.

5. SONUÇ

Tarihi binalar gibi endüstriyel ürünler de bir toplumun belirli bir dönemde yaşam tarzını, ekonomik durumunu ve sosyal yapısını simgeleyen kültür varlıklarıdır. Bu ürünler belge değerleri ve en önemlisi anı değerleri sebebiyle korumaya değer varlıklardır. Bu bağlamda Konya kentinin bir dönemini yansıtan anı değeri yüksek objeler olan tramvaylar korumaya değer kültür varlıklarıdır. Bu objelerin öncelikle özgün fonksiyonları ile yeniden kullanımları değerlendirilmelidir. Bunlar dışında yeniden işlevlendirmeyi bekleyen tramvaylar kaderine terk edilmeyerek yeniden işlevlendirilmelidirler. Yeni fonksiyon seçiminde kent genelinde fizibilite çalışmaları yapılmalıdır. Araştırmacı bu çalışmada bazı fonksiyonları bireysel gözlemleri ile bazıları da sınırlı sayıdaki görüşmeler neticesinde elde edilmiştir. Tüm kenti ilgilendiren ve kentlinin sahipleneceği fonksiyonların belirlenmesi için geniş katılımlı bir anket çalışması yapılmalıdır. Böylelikle konu kentin tamamına yayıldığında ve görüş alındığında, tüm kentin tramvaylar ile kurmuş olduğu anı değeri korunmuş ve gelecek kuşaklara aktarılmış olacaktır. Araştırmacı özellikle atlı tramvaylar örneğinde olduğu gibi sadece fotoğraflarda kalıp, korunamamış olmalarına vurgu yaparak, elektrikli tramvayların uygun koşullarda korunmasının, kent hafızası için önemine özellikle vurgu yapmaktadır.

KAYNAKLAR

- (KBBHS), K. B. B. H. S. (2013). Konya Protokolü Son Model Tramvayın Deneme Sürüşüne Katıldı. Retrieved from <http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=3912>
- Akbulut, U. (2011). *TRAMVAY VE TARİHTE İLK RAYLI SİSTEMLER*. (Prof. Dr.), ODTÜ.
- Bloomidea. (2018). 28 Café. *lisboacool*.
- Clark, J. (2013). *Adaptive Reuse of Industrial Heritage: Opportunities & Challenges*. Retrieved from Spring Street Melbourne 3000: www.dpcd.vic.gov.au/heritage/projects-and-programs
- DOĞAN, M. S. (2004). ATLI TRAMVAYDAN ELEKTRİKLİ TRAMVAYA ELEKTRİK ENERJİSİNİN KONYA'DAKİ SERÜVENİ. *Yeni İpek Yolu*, 329, 58-60.
- Duke, J. (2015). Would you live in a tram? This house allows you to do just that. *Domain*.
- E-Gazete, M. (2012). Konya'da tramvayların tarihi.
- Fitzpatrick, E. (2018). Grub Guide: The Tram Café. *The College View*.
- karamaninnabzi. (2017). "TRAMVAY'DA SORUN YOK !". *karamaninnabzi*.
- Kurmakaeva, D. Y. (2011). From the History of the Development of Public Transport Saratov.
- Memleketcomtr. (2014, 2014-09-10T09:59:07+03:00). Eski tramvaylar ne olacak? *Memleket*. Retrieved from <http://www.memleket.com.tr/eski-tramvaylar-ne-olacak-472053h.htm>
- Murat, S., & Şahin, L. (2010). Düünden bugüne İstanbul'da ulaşım: İstanbul Ticaret Odası.
- Restaurant, C. T. (2016). Times & Prices - The Colonial Tramcar Restaurant.
- Shimmin, H. (2012). Converted Train Carriages | Converted Railway Cars.
- Siviaggia. (2016). In Brasile i tram diventano biblioteche. *ItaliaOnline*.
- Şıvgın, H. (2009). *Ulusal Tarih Eğitiminin Kimlik Gelişimindeki Önemi*. Paper presented at the Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi. Akademik Bakış retrieved from
- Wittenfeld, U. (2006a). GT8-Triebwagen in Köln.
- Wittenfeld, U. (2006b). Konya - Tram.