T.C. İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ENDÜSTRİ MİRASININ KORUNMA VE YENİDEN İŞLEVLENDİRME SORUNSALININ, İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYESİ-T5 BİNASI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

Beyza ÖZDEMİR

Danışman
Dr.Öğr.Üyesi Fernaz ÖNCEL

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
İSTANBUL – 2021

KABUL VE ONAY SAYFASI

Beyza ÖZDEMİR tarafından hazırlanan **"Endüstri Mirasının Korunma ve Yeniden İşlevlendirme Sorunsalının, İstanbul Yedikule Cer Atölyesi-T5 Binası Üzerinden İncelenmesi"** adlı tez çalışması 22/02/2021 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri önünde başarı ile savunularak, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Mimarlık Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman	**Dr.Öğr. Üyesi Fernaz ÖNCEL** İstanbul Ticaret Üniversitesi	.....
Jüri Üyesi	**Dr.Öğr Üyesi Leyla SURİ** İstanbul Ticaret Üniversitesi	.....
Jüri Üyesi	**Doç.Dr. Hikmet ELDEK GÜNER** İzmir Demokrasi Üniversitesi	.....

Onay Tarihi: 15.03.2021

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsünün 15.03.2021 tarih ve 2021/308 numaralı Yönetim Kurulu Kararının 1. maddesi gereğince, ders yüklerini ve tez yükümlülüğünü yerine getirdiği belirlenen "Beyza ÖZDEMİR" (TC:38680572852) adlı öğrencinin mezun olmasına oy birliği ile karar verilmiştir.

Prof. Dr. Necip ŞİMŞEK
Enstitü Müdürü

AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında,

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

15.03.2021

Beyza ÖZDEMİR

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER	i
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	v
ŞEKİLLER DİZİNİ	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ	x
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xi
1. GİRİŞ	1
2.LİTERATÜR ÖZETİ	6
3. DEMİRYOLUNUN OLUŞUMU VE TARİHSEL GELİŞİMİ	10
3.1. 19yy. Demiryolu Ulaşımı	11
3.1.1. 19yy. Osmalı'da demiryolu hattı	13
3.1.2. 19yy. İstanbul – Rumeli demiryolu hattı	14
3.1.3. 19yy. İstanbul – Rumeli demiryolu hattı'nda yapılan mukaveleler	16
3.2. 20yy. Demiryolu Ulaşımı	23
3.2.1. Cumhuriyet dönemi demiryolu süreci	25
3.2.2. 20yy. Beş yıllık kalkınma planı	29
3.2.3. Türk devlet demiryollarının kurulması	31
3.2.4. Cumhuriyet dönemi	32
4. ULUSAL DEMİRYOLU YAPILARI İLE YEDİKULE CER ATÖLYELERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI	37
4.1. 19 – 20 yy. Osmanlı Devleti Dönemi Cer Atölyeleri	38
4.1.1. 19yy. Eskişehir cer atölyeleri	38
4.1.2. 19 – 20yy. İstanbul Yedikule cer atölyeleri	45
4.1.3. 19yy. Sarıkamış cer atölyeleri	51
4.2. 20 yy.Cumhuriyet Dönemi Cer Atölyeleri	53
4.2.1. Ankara cer atölyeleri	53
4.2.2. Sivas cer atölyeleri	58
4.2.3. Adapazarı vagon atölyeleri	62
4.3. 19 – 20yy. Demiryolu Yapıları	66
4.3.1. 19yy. Alsancak garı	66
4.3.2. 19yy. Halkapınar tren istasyonu –Halkapınar lokomotif deposu	67
4.3.3. 19yy. Sirkeci garı	69
4.3.4. 19yy. Konya tren istasyonu	70
4.3.5. 20yy. Haydarpaşa garı	71
4.3.6. 20yy. Adana garı	72
4.3.7. 20yy. Edirne garı	73
4.3.8. 20yy. Karadeniz Ereğli lokomotif bakım ve onarım iş birliği	74
5. TCDD, İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ VE T5 BİNASI	78
5.1. Yedikule Cer Atölyelerinin Oluşumu Ve Gelişimi	78
5.1.1. Yedikule cer atölyeleri-Tescilli binalar	86
5.1.1.1. T1 binası	86
5.1.1.2. T2 binası	90
5.1.1.3. T3 binası	95
5.1.1.4. T5 binası	99
5.1.1.5. T6 binası	103
5.1.2. Yasal kararlar ve müdahaleler	105

5.2. İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri T5 (bondaj+tav ocağı) Binası 121
5.2.1. T5 binası oluşumu ve gelişimi 121
5.2.2. T5 binasında meydana gelen değişimler ve bozulmalar 135
6. SONUÇ VE ÖNERİLER 149
6.1. Swot Analizi 149
6.2. T5 Binası-Koruma Ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi 155
6.3. Değerlendirme Ve Sonuç..... 173
KAYNAKLAR 176
ÖZGEÇMİŞ 184

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

ENDÜSTRİ MİRASININ KORUNMA VE YENİDEN İŞLEVLENDİRME SORUNSALININ, İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYESİ-T5 BİNASI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

Beyza ÖZDEMİR

İstanbul Ticaret Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Fernaz ÖNCEL
2021, 184 sayfa

Osmanlı Devleti'nde demiryolu ulaşımı 19yy.'da oluşmaya başlamıştır. Ülke içerisindeki demiryolu istasyonlarına hizmet etmeleri için cer atölyeleri kurulmuştur. Rumeli Demiryolu Hattı için Yedikule Cer Atölyesi kurulmuş, 1997 yılında işlevini kaybetmiş ve kapatılmıştır. Atölye uzun yıllar boş ve işlevsiz bırakılmıştır ve zamanla içerisindeki binalarda bozulma ve parçalanmalar meydana gelmiştir. Bu tez çalışması kapsamında atölye içerisindeki tescilli beş binadan biri olan T5 Bondaj ve Tav Ocağı binası ayrıntılı incelenmiştir. T5 binası hakkında literatür araştırması yapılmış yazılı ve çizili belgeler toplanmıştır. Yerinde gözlem yapılarak (2019 yılı şantiye gezileri) T5 yapısı hakkında bilgi edinilmiş, mevcut durum fotoğraflanmıştır. Gerekli kurum ve kuruluşlara gidilerek yapı hakkında yazılı ve çizili belgeler toplanmış, tüm belgeler ayrıntılı incelenmiştir. T5 Binasında Meydana Gelen Değişimler ve Bozulmalar (2019 Mevcut Durum Rölöve Projesi) başlığı altında yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır. Kurum ve kuruluşlardan edinilen eski dönem fotoğrafları, yazılı ve çizili kaynaklar incelenmiştir. T5 Binası – Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi (Restorasyon Projesi) başlığı altında binanın günümüz şartlarında ayakta kalması ve yaşamını sürdürebilmesi için en az müdahale ile en iyi koruma anlayışı belirlenmiş, T5 binasının yeniden işlevlendirilmesine karar verilmiştir. Bu amaç doğrultusunda bina için gerekli fiziksel ve işlevsel (Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu) müdahaleler ile bu işlevi destekleyecek geri dönüşümü yapılabilen çağdaş ek yapı önerilmiştir. T5 binasının yaşamının sürdürülebilirliğinin sağlanması, çevresine katkı sağlayan tarihsel dokunun ve mimarisinin vurgulanması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Koruma, Rumeli demiryolu hattı, T5 bondaj ve tav ocağı binası, Yedikule cer atölyeleri, yeniden işlevlendirme.

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

INVESTIGATION OF THE CONSERVATION AND REOPERATION PROBLEM OF THE INDUSTRIAL HERITAGE ON ISTANBUL YEDİKULE CER WORKSHOP-T5 BUILDING

Beyza ÖZDEMİR

İstanbul Commerce University
Graduate School of Applied and Natural Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Asst. Prof. Dr. Fernaz ÖNCEL
2021, 184 pages

Railway transportation began to occur in the Ottoman Empire in the 19th century. Traction workshops were established to serve railway stations in the country. Yedikule Cer Workshop was established for the Rumeli Railway Line, it lost its function in 1997 and was closed. The workshop was left idle and dysfunctional for many years, and over time, deterioration and fragmentation occurred in the buildings inside. Within the scope of this thesis, T5 Bondaj and Tav Ocağı building, one of the five registered buildings in the workshop, was examined in detail. Literature research was made about the T5 building and written and drawn documents were collected. Information was obtained about the T5 structure by making on-site observations (site visits in 2019) and the current situation was photographed. Written and drawn documents about the building were collected by visiting the necessary institutions and organizations, and all documents were examined in detail. Changes and Deteriorations Occurring in T5 Building (2019 Current Situation Survey Project) are explained in writing and in drawing. Old period photographs, written and drawn sources obtained from institutions and organizations were examined. Under the title of T5 Building - Preservation and Re-functioning Proposal (Restoration Project), the best conservation understanding with the least intervention was determined in order for the building to survive and survive in today's conditions, and it was decided to re-function the T5 building. For this purpose, the necessary physical and functional (Photo Gallery and Studio) interventions for the building and a contemporary recyclable additional building to support this function is proposed. It is aimed to ensure the sustainability of the life of the T5 building and to emphasize the historical texture and architecture that contribute to its environment.

Keywords: Protection, Re-functioning, Rumeli railway line, T5 bondage and furnace building, Yedikule Cer Workshops.

TEŞEKKÜR

Bu araştırma için beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları bilgi ve tecrübesi ile aşmamda yardımcı olan değerli Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Fernaz ÖNCEL'e teşekkürlerimi sunarım.

Araştırmanın yürütülmesinde yardımını gördüğüm Fatih Belediyesi Kurumuna teşekkür ederim.

Tezimin her aşamasında beni yalnız bırakmayan aileme sonsuz sevgi ve saygılarımı sunarım.

Beyza ÖZDEMİR
İSTANBUL, 2021

ŞEKİLLER

	Sayfa
Şekil 3.1. M.Ö. 600 Eski Yunan'da oluklu izlere sahip yollar	10
Şekil 3.2. Fransa-Alsace Madenleri Vagon Kullanımı Tasvir	10
Şekil 3.3. 1829 George Stephenson'un lokomotifi Rocket çizim	11
Şekil 3.4. 1829 George Stephenson'un lokomotifi Rocket fotoğraf	11
Şekil 3.5. 1860-1870 Osmanlı dönemi ilk demiryolu hatları	14
Şekil 3.6. 1890 Rumeli demiryolu hattı	17
Şekil 3.7. 1870 – 1880 demiryolu hatları	19
Şekil 3.8. Ege kıyısı-Dedeağaç istasyonu	19
Şekil 3.9. 20.yy Rumeli demiryolu-Selanik istasyonu	20
Şekil 3.10. 1890-1900 demiryolu hatları	22
Şekil 3.11. 1910-1923 demiryolu hatları	22
Şekil 3.12. 1856-2019 demiryolu hatları	25
Şekil 3.13. 1923 yılı mevcut demiryolu hatları:3717 km	26
Şekil 3.14. 1933 yılı mevcut demiryolu hatları:5389 km	27
Şekil 3.15. 1953 yılı mevcut demiryolu hatları:7600 km	28
Şekil 3.16. 1973 yılı mevcut demiryolu hatları:8245 km	30
Şekil 3.17. 1980-2005 demiryolu hattı	31
Şekil 4.1. Eskişehir cer atölyesi iç mekan görünüş ve çalışanlar	40
Şekil 4.2. Eskişehir cer atölyesi – İç mekan görünüş	41
Şekil 4.3. Eskişehir cer atölyesi iç mekan görünüşü	41
Şekil 4.4. Eskişehir Cer Atölyesi – Kaynakevi	41
Şekil 4.5. İlk yerli buharlı lokomotif Karakurt	42
Şekil 4.6. Eskişehir cer atölyesi – Üretim binaları	43
Şekil 4.7. Tülomsaş yerleşkesi - giriş kapısı	44
Şekil 4.8. Lokomotif bakım ve döküm atölyesi yüksek tavan ve çatı bantları	44
Şekil 4.9. Rumeli demiryolu hattı Yedikule istasyonu	46
Şekil 4.10. Yedikule cer atölyesi Kennedy caddesi öncesi - sonrası	47
Şekil 4.11. Makine dairesi ve aşevi	48
Şekil 4.12. Bondaj ve tav ocağı iç mekan görünüş	49
Şekil 4.13. Elektrikhane	50
Şekil 4.14. Demirhane	50
Şekil 4.15. Müdüriyet (direktörlük) binası	50
Şekil 4.16. Kazanhane	51
Şekil 4.17. Sarıkamış cer atölyeleri kaydırmalı bölüm ön görünüş	52
Şekil 4.18. Sarıkamış cer atölyeleri yan görünüş	52
Şekil 4.19. Sarıkamış cer atölyeleri iç cephe görünüş	52
Şekil 4.20. Ankara cer atölyesini üç dikdörtgen birimden görünüş	53
Şekil 4.21. Ankara cer atölyesi vaziyet planı	54
Şekil 4.22. Su perisi heykeli	55
Şekil 4.23. Betonarme kolon - çelik çatı	56
Şekil 4.24. Ankara cer atölyesi restorasyon öncesi ve sonrası	56
Şekil 4.25. Hangar yapısı iç mekan restorasyon öncesi ve sonrası	57
Şekil 4.26. Ankara cer atölyesi ön görünüş	57
Şekil 4.27. Sivas cer atölyesi inşaatının incelemesi	58
Şekil 4.28. Lokomotif atölyesi , su kulesi ve yemekhane görünüş	60
Şekil 4.29. Lokomotif ve vagon atölyesi görünüş tarih:30.11.1938	60
Şekil 4.30. Santral binası görünüş tarih:30.11.1938	60

Şekil 4.31. Müdüriyet binası görünüş (Tarih:30.11.1938) 61
Şekil 4.32. Kazan dairesinde 3-4 tonluk vinçler (Tarih:30.11.1938) 61
Şekil 4.33. Adapazarı vagon sanayii müessesesi 63
Şekil 4.34. Elektirikli banliyö dizisi 63
Şekil 4.35. Videolu pulman vagon 64
Şekil 4.36. TÜVASAŞ vaziyet görünüş(Tarih:29.07.2019) 65
Şekil 4.37. Alsancak garı ön görünüş 66
Şekil 4.38. Halkapınar lokomotif deposu görünüş 67
Şekil 4.39. Halkapınar lokomotif deposu dizel deposu görünüş 68
Şekil 4.40. Halkapınar lokomotif deposu iç mekan görünüş 68
Şekil 4.41. Sirkeci garı ön görünüş 69
Şekil 4.42. Konya Tren İstasyonu ön görünüş 70
Şekil 4.43. Haydarpaşa garı görünüş 71
Şekil 4.44. Adana garı görünüş 73
Şekil 4.45. Edirne Karaağaç tren garı görünüş 74
Şekil 4.46. Lokomotif bakım ve onarım atölyesi görünüş 74
Şekil 4.47. Lokomotif bakım ve onarım atölyesi iç mekan görünüş 75
Şekil 5.1. 1888–1900 Yedikule cer atölyeleri 78
Şekil 5.2. 1900'ler Yedikule cer atölyesi durumu 79
Şekil 5.3. 1913–1914 Yedikule cer atölyesi vaziyet planı 79
Şekil 5.4. 1947 yılında Yedikule cer atölyesi durumu 80
Şekil 5.5. 2001 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı 81
Şekil 5.6. 2007 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı 81
Şekil 5.7. 2010 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı 82
Şekil 5.8. İstanbul II numaralı yenileme alanları kültür varlıkları koruma bölge kurulu Yedikule cer atölyeleri tescil kararı 83
Şekil 5.9. 2018 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı 84
Şekil 5.10. 2020 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı 84
Şekil 5.11. 1953 Yedikule cer atölyelesi - T5 binası 85
Şekil 5.12. T2 binası beton zemin döşemesi 86
Şekil 5.13. T1 binası ön cephe görünüş 87
Şekil 5.14. T1 binası yan cephe görünüş 87
Şekil 5.15. T1 binası iç mekan çatı görünüş ve çelik destek 87
Şekil 5.16. T1 binası ön görünüş 88
Şekil 5.17. T1 binası yan görünüş 88
Şekil 5.18. 2001 Yedikule cer atölyesi vaziyet-T1 binası 88
Şekil 5.19. T1 iç kısım kuyu temel çalışması 89
Şekil 5.20. T1 binası arkeoloji kazı çalışması 89
Şekil 5.21. Arkeolojik kazı çalışmasında çıkan kalıntı 89
Şekil 5.22. T1 binası cephe görünüş 90
Şekil 5.23. T1 binasında devam eden arkeolojik kazı çalışması 90
Şekil 5.24. T2 binası beton tren çukur ve çevresi 91
Şekil 5.25. T2 binası beton tren çukur 90
Şekil 5.26. T2 binası kemerli yığma + harman tuğla duvar 90
Şekil 5.27. T2 binası kemerli yığma duvar + harman tuğla duvar ve kazı çalışması 92
Şekil 5.28. T2 binası cephe görünüş 92
Şekil 5.29. 2010 yılı Yedikule cer atölyesi vaziyet – T2 binası 93
Şekil 5.30. T2 binası temel çalışması sırasında çıkan tonoz 93
Şekil 5.31. T2 Binası temel çalışmasında çıkan kalıntılar 93

Şekil 5.32. T2 içerisinde hasar almış tonoz..... 94
Şekil 5.33. T2 binası yıkılan duvarların tamamlanması 94
Şekil 5.34. 2019 Duvarların sağlamlaştırılması 94
Şekil 5.35. T2 binası plan ve görünüş..... 95
Şekil 5.36. T3 binası zemin döşemesi..... 95
Şekil 5.37. T3 binası dış cephe görünüş 96
Şekil 5.38. T3 binası iç cephe görünüş 96
Şekil 5.39. T3 binası pencere açıklıkları..... 96
Şekil 5.40. T3 binası görünüş..... 97
Şekil 5.41. T3 binası ahşap çatı ve dikme..... 97
Şekil 5.42. 2018 yılı Yedikule cer atölyesi vaziyet – T3 binası..... 97
Şekil 5.43. T3 içerisinde bulunan kalıntılar 98
Şekil 5.44. T3 binası içerisinde bulunan kalıntılar..... 98
Şekil 5.45. T3 binası yıkılan duvarların tamamlanması..... 98
Şekil 5.46. Duvarların sağlamlaştırılması 99
Şekil 5.47. Duvarların sağlamlaştırılma uygulamasından..... 99
Şekil 5.48. 2019 Yedikule cer atölyesi vaziyet -T5 binası..... 100
Şekil 5.49. T6 binası cephe görünüşü 103
Şekil 5.50. T6 binası görünüş..... 103
Şekil 5.51. T6 binası dikdörtgen pencere açıklıkları..... 103
Şekil 5.52. T6 binası giriş cephesi görünüş..... 104
Şekil 5.53. 2020 Yedikule cer atölyesi vaziyet – T6 binası..... 104
Şekil 5.54. 2020 yılı T6 binası inşaatı..... 104
Şekil 5.55. T5 Binası restitüsyon projesi vaziyet planı..... 123
Şekil 5.56. T5 Binası restitüsyon projesi vaziyet planı(1/200) 124
Şekil 5.57. T5 Binası restitüsyon projesi zemin kat planı(+ 2.20 kot planı)..... 125
Şekil 5.58. T5 Binası restitüsyon projesi tavan planı(+ 3.85 kot planı)..... 126
Şekil 5.59. T5 Binası restitüsyon projesi çatı – vaziyet planı 127
Şekil 5.60. T5 Binası restitüsyon projesi A-A kesit görünüş..... 128
Şekil 5.61. T5 Binası restitüsyon projesi B-B kesit görünüş 129
Şekil 5.62. T5 Binası restitüsyon projesi C-C kesit görünüş 130
Şekil 5.63. T5 Binası restitüsyon projesi güneybatı görünüş..... 131
Şekil 5.64. T5 Binası restitüsyon projesi kuzeybatı görünüş 132
Şekil 5.65. T5 Binası restitüsyon projesi güneydoğu görünüş..... 133
Şekil 5.66. T5 Binası restitüsyon projesi kuzeydoğu görünüş 134
Şekil 5.67. T5 Binası rölöve projesi vaziyet planı (1/2000) 137
Şekil 5.68. T5 Binası rölöve projesi vaziyet planı (1/200) 138
Şekil 5.69. T5 Binası rölöve projesi zemin kat planı (+2.20 kot planı) 139
Şekil 5.70. T5 Binası rölöve projesi tavan planı (+3.85 kot planı) 140
Şekil 5.71. T5 Binası rölöve projesi çatı – vaziyet planı 141
Şekil 5.72. T5 Binası rölöve projesi A –A kesit görünüş..... 142
Şekil 5.73. T5 Binası rölöve projesi B –B kesit görünüş..... 143
Şekil 5.74. T5 Binası rölöve projesi C –C kesit görünüş..... 144
Şekil 5.75. T5 Binası rölöve projesi güneybatı görünüş 145
Şekil 5.76. T5 Binası rölöve projesi kuzeybatı görünüş 146
Şekil 5.77. T5 Binası rölöve projesi güneydoğu görünüş 147
Şekil 5.78. T5 Binası rölöve projesi kuzeydoğu görünüş 148
Şekil 6.1. T5 Binası restorasyon projesi vaziyet planı (1/2000) 160
Şekil 6.2. T5 Binası restorasyon projesi vaziyet planı (1/200) 161
Şekil 6.3. T5 Binası restorasyon projesi zemin kat planı (+2.20 kot planı)..... 162

Şekil 6.4. T5 Binası restorasyon projesi tavan planı 163
Şekil 6.5. T5 Binası restorasyon projesi çatı – vaziyet planı 164
Şekil 6.6. T5 Binası restorasyon projesi A – A kesit görünüş 165
Şekil 6.7. T5 Binası restorasyon projesi B – B kesit görünüş..... 166
Şekil 6.8. T5 Binası restorasyon projesi C – C kesit görünüş..... 167
Şekil 6.9. T5 Binası restorasyon projesi D – D kesit görünüş 168
Şekil 6.10. T5 Binası restorasyon projesi güneybatı görünüş..... 169
Şekil 6.11. T5 Binası restorasyon projesi güneydoğu görünüş..... 170
Şekil 6.12. T5 Binası restorasyon projesi kuzeybatı görünüş 171
Şekil 6.13. T5 Binası restorasyon projesi kuzeydoğu görünüş 172

ÇİZELGELER

	Sayfa
Çizelge 3.1. Baron Hirsch'in Yapımını Üstlendiği Hatlar	21
Çizelge 3.2. Türkiye Cumhurit'i içerisinde yer lan YHT hatları ve açılış tarihleri	24
Çizelge 4.1. Ulusal demiryolu yapılarının karşılaştırılması	76
Çizelge 4.2. Ulusal demiryolu yapılarının karşılaştırılması devamı	77
Çizelge 5.1. T5 binası tanıtım paftası kuzeydoğu ve güneydoğu cephesi	101
Çizelge 5.2. T5 binası tanıtım paftası güneybatı ve kuzeybatı cephesi	102
Çizelge 5.3. Yedikule cer atölyeleri ocak – kasım 2017 durumu	109
Çizelge 5.4. Yedikule cer atölyeleri nisan – haziran 2018 durumu	110
Çizelge 5.5. Yedikule cer atölyeleri temmuz – eylül 2018 durumu	111
Çizelge 5.6. Yedikule cer atölyeleri ekim – aralık 2018 durumu	112
Çizelge 5.7. Yedikule cer atölyeleri ocak – mart 2019 durumu	113
Çizelge 5.8. Yedikule cer atölyeleri nisan – haziran 2019 durumu	114
Çizelge 5.9. Yedikule cer atölyeleri temmuz – eylül 2019 durumu	115
Çizelge 5.10. Yedikule cer atölyeleri ekim – aralık 2019 durumu	116
Çizelge 5.11. Yedikule cer atölyeleri ocak – mart 2020 durumu	117
Çizelge 5.12. Yedikule cer atölyeleri nisan – haziran 2020 durumu	118
Çizelge 5.13. Yedikule cer atölyeleri temmuz – eylül 2020 durumu	119
Çizelge 5.14. Yedikule cer atölyeleri ekim – kasım 2020 durumu	120
Çizelge 6.1. Yedikule cer atölyeleri ve T5 binası swot analizi tablosu	154

SİMGELER VE KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
Advas	Adapazarı Vagon Sanayi Müessesesi
A.Ş.	Anonim Şirketi
DMU	Dizel Tren Seti
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
ELMS	Eskişehir Lokomotif Ve Motor Sanayii Müessesesi
ERP	Kurumsal Kaynak Planlama
İzban	İzmir Banliyö Sistemi
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KİT	Kamu İktisadi Teşebbüsü
km	Kilometre
km/h	Kilometre/Saat
m	Metre
M.Ö.	Milattan Önce
Sidemas	Sivas Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
Tüdemsaş	Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi
Tülomsaş	Türkiye Lokomotif Ve Motor Sanayii Anonim Şirketi
Türasaş	Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi
Tüvasaş	Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi
UIC	Uluslararası Demiryolları Birliği
YHT	Yüksek Hızlı Tren
yy.	Yüzyıl

1. GİRİŞ

Yedikule Cer Atölyeleri, Rumeli Demiryolu Hattı'nın Yedikule istasyonu yanına inşa edilmiş, uzun yıllar demiryolu hattına teknik hizmet vermiştir. 1997 yılında atölye kapatılmıştır. Atölye içerisinde 59 yapı yer almıştır (Ünal, 2009). Bu tez kapsamında Yedikule Cer Atölyeleri içersinde yer alan T5 bondaj ve tav ocağı binası detaylı incelenmiştir.

Binanın yapılış amacı, işlevi ve çevre dokusu araştırılmıştır. Binanın 2019 yılına ait koruma sorunları tespit edilmiş ve değerlendirilmiştir. Endüstri mirası T5 binasının günümüz şartlarında ayakta kalması için en az müdahale ile en iyi koruma anlayışı belirlenmiştir. Bu amaçla T5 binası için gerekli fiziksel ve işlevsel (Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu) müdahaleler ve bu işlevi destekleyecek geçici çağdaş ek yapı önerisinde bulunulmuştur.

1825 yılında ilk demiryolu hattı İngiltere'de açılmış, tüm Avrupa'da görülmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti demiryolu yapma fikrini 18yy Yenilik ve 19yy Batılaşma hareketleri ile desteklemiş fakat ekonomik yetersizlikten ve gerekli teknolojiye sahip olunmadığından yabancı şirketlerin teklifleri değerlendirilmiştir. 1856 yılında İngilizlere imtiyaz verilerek ilk demiryolu İzmir – Aydın hattı ile demiryolu Osmanlı topraklarında görülmeye başlanmıştır (Kahya, 1988).

Osmanlı Devleti eski gücünde olmadığından isyan ve ayaklanmalara müdahale etmekte zorlanmış, sınırları içerisindeki uzak noktalara daha çabuk ulaşmak, kontrol altında tutmak amacı ile İstanbul, Edirne, Balkanlar ve Avrupa hatlarını birleştiren Rumeli demiryolu hattı yapılmasına karar vermiştir (Engin, 1993).

1870 yılında Rumeli demiryolu hattı inşaatına başlanmış, 1871 yılında hattın Yedikule - Küçükçekmece bölümünün inşaatı bitmiş ve işletilmeye başlanmıştır. Yedikule istasyonunun şehir merkezinden uzak olmasın ulaşımında ulaşım konusunda sıkıntı oluşturmuş ve hat Sirkeci'ye uzatılmıştır (Engin, 1993).

Rumeli Demiryolu Hattı'nın lokomotif ve vagonları yurt dışından gemiler ile getirilmiş ile bütün halde İstanbul'a getirilmiş, demiryolu hattına hizmet vermiştir. Ancak lokomotif ve vagonlar gemilerden indirilirken kazalar yaşanmış, parçalı halde getirip İstanbul'da monte edilmesine karar verilmiştir (Tabak, 2011).

Bu amaçla Rumeli Demiryolu Hattı'nın Yedikule istasyonu yanına cer atölyeleri kurulmuş, yıllarca lokomotif ve vagonların montajı yapılmıştır (Tabak, 2011). 1992 yılında Yedikule Cer Atölyesi'nin konumlandığı parsel tescillenmiştir (Karadağ, 2019). 2015 yılında Yedikule Cer Atölyesi içerisinde T1, T2, T3, T5 ve T6 yapılarının tescillerinin devam etmesine karar verilmiş, 2017 yılında tescilli yapıların restorasyon çalışmalarına başlanmıştır.

Tez içeriği altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm giriş kısmında tezin amacı, yöntemi ve kapsamı belirtilmiştir. İkinci bölümde literatür özeti yapılmıştır. Üçüncü bölümde demiryolunun ortaya çıkışı, Osmanlı Devlet'ine gelişi, Rumeli Demiryolunu Hattı'nın inşaatı, Cumhuriyet döneminde yaşanan gelişmeler ve demiryolu hatlarının millileştirilmesi anlatılmıştır.

Dördüncü bölümde: Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde kurulan cer atölyeleri incelenmiş, kuruluşları sonrasında yaşanan gelişmeler, mimarileri ve günümüz durumları anlatılmış, incelenen ulusal cer atölyeleri tablo yapılarak karşılaştırılmıştır. Beşinci bölümde: tezin amacı olan TCDD, İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 binası detaylı olarak araştırılmıştır. Tüm bu yapılan çalışmalar göz önüne alınarak altıncı bölümde T5 binasının yeniden yaşatılabilmesi için öneriler sunulmuştur.

T5 binası ile alakalı bilgi almak için; Fatih Belediyesi, Ege Yapı, Vakıflar, Kültür Ve Turizm Bakanlığı, İstanbul II Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarının Koruma Bölge Kurulu, Rölöve Ve Anıtlar Müdürlüğü, Kültürel Miras Koruma Müdürlüklerine gidilerek gerekli ön çalışmalar yapılmıştır. Proje alanında yerinde gözlem ile mevcut durum tespit edilmiştir. Gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, kütüphanelerden yapılan detaylı kaynak taramaları, internet kaynaklarının taraması sonucunda kitap, sempozyum, dergiler, haritalar, eski fotoğraflar, analizler ve hava fotoğraflarından yararlanılmıştır.

Beşinci bölümde endüstri mirası 'TCDD, İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 Binası' başlığı altında atölyenin oluşumu, işleyişi ve gelişimi anlatılmıştır. Günümüzde Yedikule Cer Atölyeleri'nin restorasyonu özel bir firma tarafından çalışılmış, tescilli binalara yeni işlevlerinin verilmesi düşünülmüştür. Yedikule Cer Atölyeleri Tescilli yapılar başlığı altında atölye içerisindeki tescilli binaların işlevleri, mimarileri, restorasyon süreçleri ile günümüz durumları anlatılmış, fotoğraflar ile desteklenmiştir.

Yasal Kararlar ve Müdahaleler başlığı altında atölye içerisinde 2017 yılı başlayan restorasyon saha çalışmaları kronolojik olarak anlatılmış, fotoğraflar ile gösterilmiştir. Tez çalışması kapsamında detaylı incelenen endüstri mirası T5 binasının oluşumu ve gelişimi 'T5 Binası Oluşumu ve Gelişimi (Restitüsyon Projesi)' başlığı altında incelenmiş, yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır. T5 binası 19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiş, atölyenin uzun yıllar bondaj ve tav işlevini yerine getirmiştir (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).

Restitüsyon projesi hazırlanırken gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen yazılı, çizili kaynaklar ve binanın dönem fotoğrafları değerlendirilmiştir. Dönem fotoğrafları, benzer dönem yapıları ve yapı üzerindeki özgün izler doğrultusunda T5 binasının mimarisi hakkında bilgi edinilmiş, özgün durumunu anlatan restitüsyon projesi hazırlanarak yazılı ve çizili olarak gösterilmiştir.

Endüstri mirası T5 binası üzerinde meydana gelen değişimler 'T5 Binasında Meydana Gelen Değişimler Ve Bozulmalar (2019 Mevcut Durum Rölöve Projesi)' başlığı altında incelenmiştir. Bina üzerinde zamana bağlı olarak çevresel sebeplerden ve kullanıcılara bağlı bozulmalar meydana gelmiştir.

Atölye kapatıldıktan sonra T5 binası 20 yıl işlevsiz ve boş bırakılmış, bina zaman içerisinde çeşitli kullanıcılara (evsizler, işçiler) ev sahipliği yapmıştır. T5 binası üzerinde vandalizm sonucu hasarlar meydana gelmiş, bina sahil kenarında yer aldığından T5 binası üzerinde tuzlanma ve yosunlanmalar oluşmuştur. Kennedy Caddesinin yapılması ile binanın daha fazla egzoz dumanına mağruz kalması duvarlarda is oluşumuna neden olmuştur.

Atölye içerisinde yapılan gözlemler sonucu mevcut durum fotoğraflar ile belgelenmiş, hazırlanan 2019 mevcut durum rölöve projesinde bina üzerindeki bozulma ve değişimler çizimler ile gösterilmiş ve çizim yanına açıklama yazıları ile desteklenmiştir.

Altıncı bölümde öneri ve sonuç belirtilmiş, endüstri mirası T5 binasının yakın çevresi incelenmiş ve swot analizi yapılmıştır. T5 Binası – Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi (Restorasyon Projesi) başlığı altında yapılan tüm çalışmalar değerlendirilmiş, T5 binasının yakın çevresi incelenmiş, T5 binasına yeni işlev önerirken bina için yapılan tespitler Swot analizi ile incelenmiştir. T5 binasının güçlü ve zayıf yönleri tespit edilmiştir. Binasının konumu ve çevresinde yer alan avantajların neler olduğu, ne tür potansiyellere sahip olduğu anlaşımış, iç ve dış tehditler tespit edilmiştir.

Günümüzde endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri'nin restorasyonu özel bir firma tarafından çalışılmaktadır. Bu tez çalışması kapsamında yapmış olduğum şantiye gezileri sırasında Yedikule Cer Atölyesi içerisinde yer alan tescilli T1, T2, T3 ve T6 binalarının restorasyon çalışmaları başlamıştı. Tescilli T5 binası hariç atölye içerisinde yer alan tescilli yapıların restorasyon çalışmalarının geri dönüşü olmadığından özel firma tarafından tescilli yapılara verilen işlevler kabul edilmiş, atölye bütün olarak düşünülmüş ve endüstri mirası T5 binasının atölye içerisinde yer alan diğer işlevlere destek veren, T5 binasının tarihsel dokusunu sergilemesine olanak tanıyan yeni işlev önerisinde bulunulmuştur.

Endüstri mirası Yedikule Cer Atölyesi içerisinde birçok tescilli yapının bulunması, sahil bandına yakın olması ve sahilin kamusal alan olarak kullanılmasının bölge popüleritesini artırmıştır. Atölye içersine restorasyon sonrasında eklenecek işlevlerinin bölgede merkez oluşturma potansiyeli ve T5 Binası sur duvarının devam ettirilmesi sonucu yapılmış sur bağlantısı olan tek tescilli yapı olması dikkate alınarak; T5 binasının yeniden işlevlendirilmesinde avantaj olarak değerlendirilmiştir. T5 binasının hem fiziksel sorunları ele alınarak fiziksel müdahale, hem de binanın yeniden yaşatılması için işlevsel müdahale önerileri sunulmuştur.

T5 binasının çevresine önerilen ve uygulanmakta olan yeni işlevlere destek vermesi, binanın sürdürülebilirliğini sağlanması, tarihsel dokunun ve mimarinin vurgulanması hedeflenmiştir. T5 binasının günümüz şartlarında ayakta kalması için 'Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu' işlevleri önerilmiştir. T5 binasına verilen yeni işlevler ile bina içerisinde Bizans ve Osmanlı dönemlerinden kalma yapı unsurlarının sergileme potansiyeli değerlendirilmek istenmiştir.

Bu doğrultuda fotoğraf galerisi işlevi ile Yedikule Cer Atölyesi içerisindeki işleyiş anlatılmış, T5 binasının rolünün dönem fotoğrafları ile anlatılması, sinevizyon filmleri ile gösterilmesi amaçlanmıştır. Fotoğraf stüdyosu işlevi ile de çeşitli kursların düzenlendiği fotoğraf eğitimlerinin verildiği mekan oluşturulmak istenmiş, T5 binası içerisinde yeterli alan olmadığından geri dönüşü olabilir (kaldırılabilir) çağdaş ek yapı önerilmiştir. T5 binasının yaşamını devam ettirmesi için mecburi tamamlanacak alanlarda; değişim ve bozulmalarını özellikle öne çıkarmak amaçlı sade ve yalın çağdaş malzemelerin kullanılması önerilmiştir.

Binanın yaşanabilirliği için mecburi tamamlanacak kısımlar (çatı ve duvarlarda ki açıklıklar) çelik ve cam ile kapatılmış, günümüz malzemesi kullanılarak, yapının yaşamı boyunca geçirdiği değişim ve yapılan müdahale vurgulanmak istenmiştir. Binanın parçalanmış duvarları çağdaş şeffaf cam ile tamamlanmış, binanın değişimi tarihsel katmanlaşması sergilenmiştir. Restorasyon projesinde T5 binasında oluşan bozulmalar düzeltilmiş, kirlenmeler kaldırılmıştır. Bu öneriler ile bütünleme yapılırken binanın özgünlüğünün korunarak yaşatılması koruması amaçlanmıştır. Ek yapı ile ana yapı arasında dil birliği sağlamak amacıyla çatısı eğimli yapılmış, günümüz malzemesi cam ve çelik tercih edilmiştir. Ayrıca geri dönüşü olabilir şekilde asıl yapının (T5 binası) işlevine destek olması amaçlı ile yapılan ek yapı tasarlanırken, ek yapının tarihi binanın önüne geçmemesi amaçlanmıştır.

Altıncı bölüm: Değerlendirme ve sonuç başlığı altında endüstri mirası Yedikule Cer Atölyesi ve T5 Binası üzerindeki incelemeler ve yapılan değerlendirmeler sonucun önerilen fiziksel ve işlevsel müdahaleler anlatılmış, önerilen müdahalelerin gerekçeleri belirtilmiştir.

2. LİTERATÜR ÖZETİ

Bu tez kapsamında TCDD, İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 Binası ayrıntılı incelenmiş ve literatür taraması yapılmıştır. İlk olarak demiryolu ulaşımının ortaya çıkışı ve Osmanlı Devleti'ne gelişi anlatılmış, Rumeli Demiryolu Hattı hakkında ayrıntılı bilgi verilmiştir. Cumhuriyet dönemi demiryolu hatlarının durumu anlatılmış, izlenen demiryolu politikaları açıklanmıştır. Demiryolu hatlarının yanına kurulan cer atölyeleri incelenmiş ve ulusal cer atölyelerinin karşılaştırılması yapılmıştır. İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri ayrıntılı incelenmiş, atölye içerisindeki T5 binasının özgün ve 2019 yılı mevcut durumları yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır. Binanın yakın çevresi incelenmiş, işlevsel ve fiziksel müdahaleler önerilmiş ve değerlendirilmiştir.

Literatür analizi kapsamında gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen fototaflar, yazılı ve çizili belgeler değerlendirilmiştir.

Demiryolunun oluşumu ve gelişimi başlığı altında tarihte ilk demiryolunun ortaya çıkışı, lokomotifin bulunuşu ve gelişimi anlatılmış, Müderris O. Tevfik Taylan'ın 'Demiryollar İşletmesi' (1936) kitabı birinci kısım Teşkilat, Tarifler, Katarlar ve Cer İşleri bölümünden, Esin Kahya'nın hazırladığı 'Türkiye'de İlk Demiryolları' (1988) ve Şafak Bilgiç'in hazırladığı 'Demiryolu Ders Notları-1' (2017) belgelerinden yararlanılmıştır. Dördüncü bölümün 19yy. Demiryolu ulaşımı (Osmanlı Devleti) alt başlığında demiryolu öncesi Osmanlı Devleti'nde görülen karayolu ulaşımı anlatılmış, Vahdettin Engin'in 'Rumeli Demiryolları'(1993) kitabından ve İlker Öztürk'ün yüksek lisans tezinden(2009) faydalanılmıştır.

Osmanlı Devleti'ne demiryolu ulaşımının gelişi ve Rumeli Demiryolu Hattı'nın anlatıldığı kısımlarda Demiryollar Dergisi 'Türkiye demiryollar tarihinin geçirdiği devreler'(1938) başlığı altında çeşitli yıllara ait demiryolu haritalarına ulaşılmış, Vahdettin Engin'in 'Rumeli Demiryolları'(1993) kitabı ve Esin Kahya'nın hazırladığı 'Türkiye'de İlk Demiryolları'(1988) belgesi yararlanılmıştır.

Yonca Kösebay Erkan'ın doktora tezi (2007), Mehmet Ünal'ın yüksek lisans tezi (2009), Ali Osman Akalan'ın doktora tezi(2010) ve Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ile Osman Doğan'ın editörü olduğu 'Osmanlı'da Ulaşım Kara - Deniz – Demiryolu (2012) kitabı ile Tuncay Karadağ'ın yüksek lisans tezi (2019) kaynaklarından faydalanılmış, yaşanan gelişmeler kronolojik olarak anlatılmıştır.

Mehmet Ünal'ın yüksek lisans tezi (2009)'nde Yedikule Cer Atölyesi Tornaj yapısı ayrıntılı anlatılmış, bu tez kapsamında ise T5 binası (bondaj ve tav ocağı) ayrıntılı incelenmiş; binanın gelişim ve oluşumu anlatılmış, koruma sorunları tespit edilmiş fiziksel ve işlevsel önerilerde bulunulmuştur.

Dördüncü bölümün 20yy. Demiryolları(Cumhuriyet Dönemi) alt başlığında demiryolu hatlarının durumu ile izlenen demiryolu politikaları anlatılmış; Müderris O. Tevfik Taylan'ın 'Demiryollar İşletmesi'(1936) kitabından, Demiryollar Dergisi A.R. Erem 'Cumhuriyet onbeşinci yılına basarken' (1937) ve Demiryollar Dergisi 'D.Demiryollarında Cer İşleri' (1938) makalelerinden, Mukbil Sezginer'in 'Bu güne Kadar Devlet Demiryolları' (1939) kitabından, Demiryollar Dergisi M. Arslan Abisel 'Demiryollar Politikamızın 25.ci Yıl Dönümü'(1949) makalelerinden ve Demiryol Aylık Mesleki Dergi 'Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Haritaları'(1983) haritalarından yararlanılmıştır. Vahdettin Engin'in 'Rumeli Demiryolları'(1993) kitabı, T.C. Ulaştırma ve altyapı bakanlığı 2005 yayınları, İlker Öztürk'ün yüksek lisans tezi (2009), Ali Osman Akalan'ın doktora tezi (2010), Şafak Bilgiç'in hazırladığı 'Demiryolu Ders Notları-1' (2017) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları web sitesi kaynaklarından faydalanılmıştır.

Dördüncü bölümde ulusal demiryolu yapıları başlığı altında Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde kurulan cer atölyeleri incelenmiş; kuruluşları, yaşanan gelişmeler, mimarileri ve günümüz durumları anlatılmıştır. Demiryollar Dergisi 'D. D. Yolları Sivas atelyesi resimleri' (1939) kısmında Sivas atölyesi resimlerine ulaşılmış; Demiryollar Dergisi Neşriyatından (1939) 'Fabrika hakkında malumat', B. Sedat Etker'in 'D. D. Yolları Cer Dairesi Reisi B. Sedat Etker' in Nutku' ve Neşet Nazif' in ' Sivas cer atelyesinin açılma merasimi' yazıları ile Demiryol Aylık Mesleki Dergi Selahaddin Göker 'Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi' yazısı kaynaklarından yararlanılmıştır.

Vahdettin Engin'in 'Rumeli Demiryolları' (1993) kitabı, Sevim Aslantaş'ın yüksek lisans tezi (1998), Karaköy Mimarlar Odası arşivinden edinilen Mustafa Pancar, Pınar Öğrenci ve Zeynep Balaban'ın hazırladığı Yedikule Tren Bakım Üniteleri Koruma Raporu (2000) ve Abdullah Erdoğan'ın doktora tezi (2007) kaynaklarından yararlanılmıştır.

Hasan Çitfçi ve Ali Kıvrak tarafından hazırlanan 'Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi Toplumsal, Kurumsal Ve Ekonomik Yaşamda Üstlendiği Öncü Rol Ve Bunun Üzerine Tarihi Tanıklar' (2009) belgesi, mimarlık dergisi Deniz Öztuk ve Nuray Özaslan'nın 'Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı' (2009) yazısı kaynaklarından faydalanılmış, Mehmet Ünal'ın yüksek lisans tezi (2009), Ali Osman Akalan'ın doktora tezi (2010), Mustafa Bozdemir'in 'Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Endüstriyel Mirasımız' (2011) kitabı ile Duygu Tabak (2011), Selcan Sezer (2013), Nazlı Yatağan (2013), Tuncay Karadağ (2019) ve Merve Saliha Yıldız (2019) kişilerine ait yüksek lisans tezlerinden yararlanılmıştır. Konu ile alakalı ilgili kurum ve kuruluşların web siteleri incelenmiştir. Bu tez kapsamında incelenen ulusal cer atölyeleri ile İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri karşılaştırılmıştır.

Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 binası ile alakalı bilgi almak için; Fatih Belediyesi, Ege Yapı, Vakıflar, Kültür Ve Turizm Bakanlığı İstanbul II Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, Rölöve Ve Anıtlar Müdürlüğü, Kültürel Miras Koruma Müdürlüklerine gidilerek gerekli ön çalışmalar yapılmıştır. 2019 yılında proje alanı yerinde gözlemlenmiş, mevcut durum tespit edilmiştir. Gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, kütüphanelerden yapılan detaylı kaynak taramaları, internet kaynaklarının taraması sonucunda kitap, sempozyum, dergiler, haritalar, eski fotoğraflar, analizler ve hava fotoğraflarından yararlanılmıştır.

Yedikule Cer Atölyeleri – Tescilli Yapılar alt başlığında atölye içerisinde yer alan tescilli yapıların işlevleri, mimarileri ve restorasyon süreçleri ile günümüz durumları hakkında bilgi verilmiş, gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan eski dönem fotoğrafları ve ilgili kaynaklardan yararlanılmıştır. 2019 yılı atölye içerisinde yapılan gözlemler anlatılmış, fotoğraflar ile desteklenmiştir.

Bölümün ‘Yasal kararlar ve müdahaleler’ alt başlığında 2017 yılında atölye içerisinde başlanan restorasyon saha çalışmalarının günümüze kadarki durumu Emlak Konut web sitesinden alınan fotoğraflar doğrultusunda kronolojik olarak gösterilmiş, yanlarına açıklamalar yapılmıştır. Tez kapsamında T5 binası detaylı olarak incelenmiş, bölümün T5 binası oluşumu ve gelişimi alt başlığında gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen belgeler değerlendirilmiş ve T5 binasının özgün durumunu gösteren restitüsyon projesinde kaynak olarak kullanılmıştır. T5 binasında meydana gelen değişim ve bozulmalar alt başlığında 2019 yılı atölye içerisinde yapılan gözlemler ve yerinde çekilen fotoğraflar dikkate alınmış, hazırlanan 2019 mevcut durum rölöve projesinde kaynak olarak kullanılmıştır.

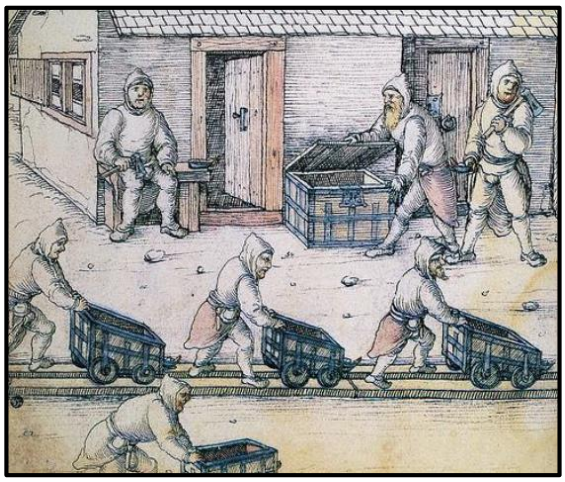
Tezin son kısmında öneri ve sonuç bölümü yer almıştır. Swot analizi alt başlığında yapı ile ilgili araştırılan ve değerlendirilen kısımlar analiz edilmiştir. T5 binasının yakın çevresi incelenerek swot analizi çıkarılmış ve Can Coşkun Aktan ‘Stratejik Yönetim ve Stratejik Planlama’ (2008) kaynağından swot analizinin tanımı konusunda yararlanılmıştır. T5 binası – Koruma ve yeniden işlevlendirme önerisi alt başlığında yapılan tüm çalışmalar incelenmiş, elde edilen tüm kaynaklar değerlendirilmiştir. Müdahale için çağdaş kullanım olanakları için örnekler ve malzemeler araştırılmıştır. T5 binası için fiziksel ve işlevsel müdahaleler önerilmiştir. Binanın yaşamını devam ettirmesi için mecburi tamamlanıcak kısımlarda ArcDaily ‘Depo 107/Malikov Architectural Bureau’ (2015) ve Architizer ‘The Ancient Church of Vilonova De La Barca’ (2016) mimari yapıları incelenmiş, T5 binasının giriş açıklığının kapatılması için ArcDaily ‘Hotel Heny at the Richardson Olmsted Campus/Deborah Berke Partners’ (2017) yapısında yararlanılmıştır.

T5 binasına yeni işlev olarak ‘Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu’ işlevleri önerilmiş, binanın tefrişi için ArchDaily ‘The Art Space Gallery – Restaurant / ShapeUs studio’ (2018) ve ‘Alembic Industrial Heritage and Re – Development’(2018) binalarının fotoğraf galerisi tefrişleri incelenmiştir. T5 binası işlevine destek olması amacı ile yapılan ek yapıya fotoğraf stüdyosu işlevi önerilmiş; internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen belgeler değerlendirilmiştir. Tezin son kısımda değerlendirme yapılarak sonuç belirtilmiştir.

3. DEMİRYOLUNUN OLUŞUMU VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Tarihte İlk demiryolu, M.Ö. 600 yılında Eski Yunan'da oluklu izlere sahip yollar üzerinde ahşap tekerlekli gemi ve yüklerin taşınması sırasında görülmüş, Şekil 3.1'de kalan izler gösterilmiştir. 1550 yılında Almanya'daki madenlerde ''Hund'' adında elle itilen tekne tipi vagonlarda kullanılmıştır. Bu teknik daha sonra İngiltere'deki madenlerde de kullanılmaya başlanmıştır (Bilgiç, 2017). Şekil 3.2'de tasvir olarak belirtilmiştir.

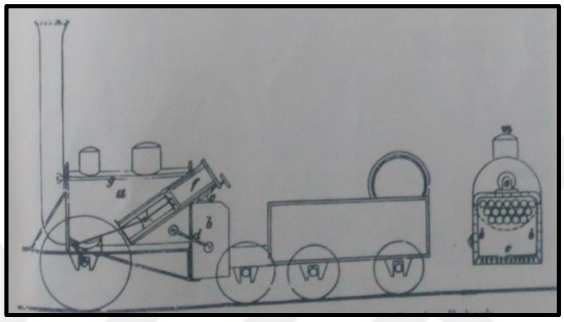
Şekil 3.1. M.Ö. 600 Eski Yunan'da oluklu izlere sahip yollar (Bilgiç, 2017)



Şekil 3.2. Fransa-Alsace Madenleri Vagon Kullanımı Tasvir (Bilgiç, 2017)

George Stephenson maden ocaklarında kullanılan lokomotifi geliştirerek buhar gücünün taşımacılıkta kullanılmasını sağlamıştır (Kahya, 1988). 1814 yılında iki silindirli lokomotifi icat etmiş, önceleri sadece maden ocaklarında kullanılan lokomotifler, 27 Eylül 1825 tarihinde açılan Stockton-Darlington hattı ile ilk defa yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmaya başlanmıştır (Taylan, 1936).

Liverpool-Manchester hattı inşa edilirken Stephenson işletmeyi ve hat müdürlerini ikna edip lokomotif yarışması açtırmış, 1829 yılında Rainhill istasyonunda yarışmaya 4 lokomotif katılmıştır. Şekil 3.3'de katıldığı lokomotifin çizimi gösterilmiştir. Stephenson'un lokomotifi Rocket birinci olmuştur (Taylan, 1936). Şekil 3.4'de lokomotif Roket'in fotoğrafı gösterilmiştir. Lokomotifler 1829 yılından itibaren yük ve yolcu taşınmasında kullanılmıştır. 1830 Amerika'da, 1832 Fransa'da ve 1835 Almanya'da kullanılmaya başlanmış ve tüm Avrupa ülkelerine yayılmıştır (Taylan, 1936).



Şekil 3.3. 1829 George Stephenson'un lokomotifi Rocket çizim (Kahya, 1988)

Şekil 3.4. 1829 George Stephenson'un lokomotifi Rocket fotoğraf (Kahya, 1988)

3.1. 19yy. Demiryolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti'nde demiryolu öncesi karayolu ulaşımı görülmüştür. Devletin sahip olduğu topraklar ile ticari, askeri ve ekonomik alanlarda haberleşmesi bu sayede gerçekleşmiş, Anadolu ve Rumeli topraklarında ihtiyaca bağlı olarak ana ve tali yollar yapılmıştır (Engin, 1993).

13yy. sonu - 16yy. a kadar geçen süre içerisinde Osmanlı Devleti topraklarını genişletmiş, eski ve orta çağlarda doğu ve batı arasındaki bağlantıyı sağlayan ticaret yollarını topraklarına katmıştır. Yol sistemini kurarken mevcut ticaret yollarından faydalanmış, ihtiyaçlar doğrultusunda yeni yollar eklemiştir. Savaş sırasında asker sevkiyatının kolay gerçekleşmesi için yollar inşa etmiş, mevcutların onarımını yapmıştır (Engin, 1993).

Karayolu ulaşımında anayolları Anadolu ve Rumeli içerisinde üçer kol olarak değerlendirmiş sağ, orta ve sol kol olarak adlandırmıştır. İstanbul, Anadolu'dan gelen üçer kolun birleştiği ve Rumeli yönünde tekrar üçer kol olarak ayrıldığı merkez olarak belirlenmiştir. Ana yollara bağlı çok sayıda tali yollar yapılmıştır. 17yy. ortalarında coğrafi keşifler sonucunda deniz ticaretine önem verilmeye başlanmış, Osmanlı içerisinde yer alan kervan ticareti önemini kaybetmiştir. İngiltere, Hollanda gibi ülkelerin deniz ticaretine yönelmeleri, karayolu yapımında Avrupa'da yeni teknik gelişmelerin yaşanması, buharlı gemilerin ortaya çıkması ve demiryolunun bulunması Osmanlı Devleti'ni ulaşımı konusunda ciddi etkilemiştir (Öztürk, 2009).

1855 yılında Sultan Abdülmecit yaptığı bir konuşmada dış borç almamak için çok uğraştıklarını fakat durumun gerekliliği sonucu borçlandıklarını, ödemek için ise devletin kalkınması, demiryolu yapımının gerekli olduğunu vurgulamıştır. Bu konuşma Tanzimat Döneminde ulaşım konusuna önem verildiğini göstermiştir. Tanzimat Dönemi, modern karayolu yapımı emekli ve zahmetli olduğu için; devler bunu karşılayamamıştır. Bu nedenle sadece Bosna ve Tuna vilayetleri içerisindeki bazı çalışmalar başarılı olmuştur. Osmanlı Devleti demiryolu yapımına karayolundan daha fazla önemsemiş, İngilizler'e demiryolu hatlarının yapımı için imtiyazlar tanımıştır (Engin, 1993). Zamanla yabancı şirketlere daha fazla imtiyaz tanımak istememiş ve devlet kendi demiryolu yapına girmiştir. Bu girişimler başarılı olamamış, devlet para ve zaman kaybetmiştir.

Deniz ulaşımında ise Fevaid-i Osmaniye ve Şirket-i Hayriye kumpanları kurulmuştur. Bu kumpanyalar İstanbul içi şehir ulaşımında başarılı olmuş fakat şehirlerarası ulaşım deniz nakliyatında yabancı kumpanyaların etkili olduğu görülmüştür (Engin, 1993).

3.1.1. 19yy. Osmanlı'da demiryolu hattı

19yy.'a gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin kendi demiryolunu yapma düşüncesi ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı 1830'lu yıllarda düşünülmüş, ancak 1850'li yıllarda yapımına başlanmıştır(Engin, 1993; Karadağ, 2019).

Sanayi inkılabının gerçekleşmesi Avrupalı Devletleri ham madde ve Pazar arayışına itmiş, Osmanlı Devleti'nin geniş topraklara sahip olması ve ham madde içermesi cazip gelmiştir. Uygulanan inhisar sistemi zorluk çıkarmış, İngiltere 1834 yılında Osmanlı Devleti ile aralarında yenilenicek gümrük anlaşmasında sistemin kaldırılmasını istemiş fakat bu istek reddedilmiştir. Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın ayaklanması Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmış, İngiltere'den yardım istemek zorunda kalmıştır. 16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile yapılan Balta Limanı Anlaşmasında inhisar sistemini kaldırmıştır. Bu durum Osmanlı ekonomisini derinden etkilemiş, 1854 yılında ilk dış borç alınmıştır (Engin, 1993).

Avrupalı Devletler ham madde temini yapabilicekleri ve ürettikleri malı satabilicekleri doğu pazarına ulaşmak istemişlerdir (Satan, 2012). Bu doğrultuda İngiltere Hindistan'a ulaşmak için en kısa yol olan Osmanlı Devleti'ne demiryolu yapma teklifinde bulunmuştur (Kahya, 1988). Osmanlı Devleti'de uzak topraklarına hakim olmak, güvenliği sağlamak ve asker sevkiyatının kolay gerçekleşmesi için Anadolu'dan geçen bir demiryolu yapımı istemiştir (Satan, 2012).

18yy. Yenilik ve 19yy. Batılaşma hareketleri ile demiryolu yapımını desteklemiştir (Kahya, 1988). Ancak yeterli sermayeye sahip olmadığından ilk kez demiryolu imtiyazını Britanya Grubuna 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın hattı yapımı için vermiştir (Kahya, 1988; Satan, 2012).

Britanya Grubu İngiltere kökenli özel bir şirket olarak Osmanlı Devleti ile anlaşmış, 50 yıllığına imtiyaz hakkı kazanmıştır. Anlaşma sonucunda şirketin kömür madenlerini işletmesine, orman ve taş ocaklarını ücretsiz kullanmasına izin verilmiştir (Satan, 2012).

Demiryolu hattı ile birlikte telgraf hattının da döşenmesi istenmiş, hattan bir tanesinin Osmanlı Devleti'ne verilmesine karar verilmiştir. İzmir-Aydın hattı 1 Temmuz 1866 tarihinde işletmeye açılmış, zamanla bu hat üzerinde nüfus artışları gözlemlenmiştir (Satan, 2012). Şekil 3.5'de 1860-1870 Osmanlı Dönemi ilk demiryolu hatları harita gösterilmiştir.

Şekil 3.5. 1860-1870 Osmanlı dönemi ilk demiryolu hatları (Anonim, 1938b)

İzmir-Aydın hattının seçilmesindeki amaç İzmir limanının 19yy. da Osmanlı Devleti'nin önemli limanlarından biri olmasıydı. İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Anlaşmasından sonra İzmir ve çevresinde yaşayan Rum, Ermeni ve Levanten komisyonları ithalat ve ihracatlarını bu limandan gerçekleştirmiş, İzmir limanını merkez konumuna getirmiştir. İngiltere ve Osmanlı arasında yapılan ticarette İzmir-Liverpool vapur seferleri ile gerçekleşmiştir. İzmir-Aydın hattı ile bölgedeki tüccarın liman sonrasında kullanıcağı demiryolu hattı yapılmış, İngiltere bölgedeki ticareti elinde tutmak istemiştir (Satan, 2012).

3.1.2. 19yy. İstanbul – Rumeli demiryolu hattı

19yy.'a gelindiğinde Osmanlı Devlet'inde demiryolu ulaşımının avantajlarının fark edip önemini anlamıştır (Engin, 2012). Bu doğrultuda başta Sultan Abdülmecit olmak üzere Tanzimat yöneticileri Osmanlı Devlet'i ile Avrupa ülkelerini birbirine bağlayan, siyasi birlikteliği sağlamak amacıyla demiryolu hattının yapılmasını karar vermiştir (Engin, 1993; Akalan, 2010).

Kırım savaşından sonra Osmanlı Devlet'inin Avrupa Devleti olarak sayılması devletler arasındaki haberleşmenin iyi olmasını gerektirmiş, demiryolu hattı ile sağlanabileceği düşünülmüştür. Rusya ve Batı ülkelerinin kışkırtması sonucu Balkan milletlerinde çıkan isyanlara zamanında müdahale edilmemesi de demiryolunun gerekliliğini göstermiştir (Engin, 1993; Ünal, 2009).

Osmanlı Devlet'i İstanbul ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Rumeli Demiryolu hattı için Avrupa basınına ilan vermiştir. İlanda sermaye ve tecrübeye ihtiyaç duyduğunu, talip olanlara gerekli yardımın yapılacağını bildirmiştir (Engin, 2012).

22 Aralık 1856 tarihinde İngiliz Parlamenter Labro ilana cevap vermiş, Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'ya mektup yollamıştır. Mektupta Tuna, Karadeniz, Akdeniz ve Rumeli'yi İstanbul'a bağlayacak demiryolu hattının oluşturacağı avantajlara değinilmiş, hattın Tuna üzerinden Silistre ya da Bükreş ile başlayıp Enez veya avantaj sağlayabilecek başka bir nokta üzerinden İstanbul, Varna, Selanik, Belgrad ve Rumeli'yi (bazı şehirlerini) birbirine bağlaması düşünülmüştür. Avusturya Hükümeti Viyana ve Eflak'ı birbirine bağlayan, Macaristan ve Transilvanya arasına demiryolu yapılmasına karar vermiş, Szegedin'e giden mevcut hat ve Varna ile Rusçuk arası yapılacak demiryolu hatlarının birleşmesi düşünülmüştür. Hatların birleştirilmesi için Ege Deniz'ine inen bir demiryolu hattının yapılması gerekmiş, Rumeli Demiryolu ile yapılabileceği düşünülmüştür. Rumeli Demiryolu'nun yapılması Osmanlı Devlet'ine çeşitli avantajlar sunmuştur (Engin, 1993).

Rumeli Demiryolu hattıyla Enez veya deniz kenarı başka bir noktanın iskele ya da antrepo olarak kullanılması düşünülmüş, yük gemilerinin Ege kıyısına yanaşması hedeflenmiştir. Böylece limana gelen malların İstanbul ve Rumeli'ye ulaşımının ise demiryolu ile sağlanması düşünülmüştür (Engin, 1993).

Demiryolunun yapılmasının çeşitli avantajlar sağlayacağı düşünülmüştür. İstanbul ve Çanakkale boğazları kullanılmayacak, Karadeniz ve Tuna'da tehlikeye girilmemiş olunacaktır. Rumeli Demiryolu ile Avusturya tarafına gelen ve giden mallardan trans ücreti alınacak, Osmanlı Devlet'ine mali avantaj sağlanacaktır. Osmanlı Devlet'ine bağlı Eflak ve Boğdan' ın tarım ve ticareti devletin toprakları üzerinden sağlanacak, devlete olan bağlılıkları artacaktır (Engin, 1993).

Devlet'in Ege'de yapacağı limanlar İstanbul ve Çanakkale boğazlarının yükünü kaldıracak, İstanbul'un güvenliği sağlanacaktır. Rumeli Demiryoluyla yeni hatlar ve şubeler açılacaktır. İstanbul'u Rumeli'ye bağlanacak, isyan veya savaş sırasında askeri birliklerin kolaylıkla geçişi sağlanacaktır. İngiliz parlementer Labro yukarıdaki avantajları Sadrazam'a sunarak Rumeli Demiryolu imtiyazına talip olmuş, 1857 yılında demiryolunun yapımını üstlenmiştir (Engin, 1993).

3.1.3. 19yy. İstanbul-Rumeli demiryolu hattı'nda yapılan mukaveleler

İngiliz parlamenter Labro'nun belirtiği avantajlar Osmanlı Devlet'ini etkilemiş, 23 Ocak 1857 tarihinde mukavele imzalamıştır (Akalan, 2010). Ancak Labro'nun gerekli sermayeyi karşılıyamaması ve devlete ödemesi gereken teminat akçesini ödememesi imtiyaz hakkının iptal edilmesine neden olmuştur (Engin, 2012). Osmanlı Devlet'i Rumeli Demiryolu'nu yapmaktan vazgeçmemiş, dört İngiliz'den oluşan gruba 13 Nisan 1860 tarihinde imtiyaz hakkı tanımıştır (Akalan, 2010; Engin, 2012). Mukaveleye göre İstanbul ile başlayarak Edirne, Filibe, Sofya ve Niş'ten geçip Sırbistan'a ulaşan bir demiryolu yapılmasına karar verilmiş, şubelerden birinin Sofya çevresinden geçerek Selanik'e bağlanması istenmiştir (Engin, 1993). Ancak ikinci girişimde de sonuç değişmemiş, gerekli sermaye karşılanamamıştır (Engin, 2012).

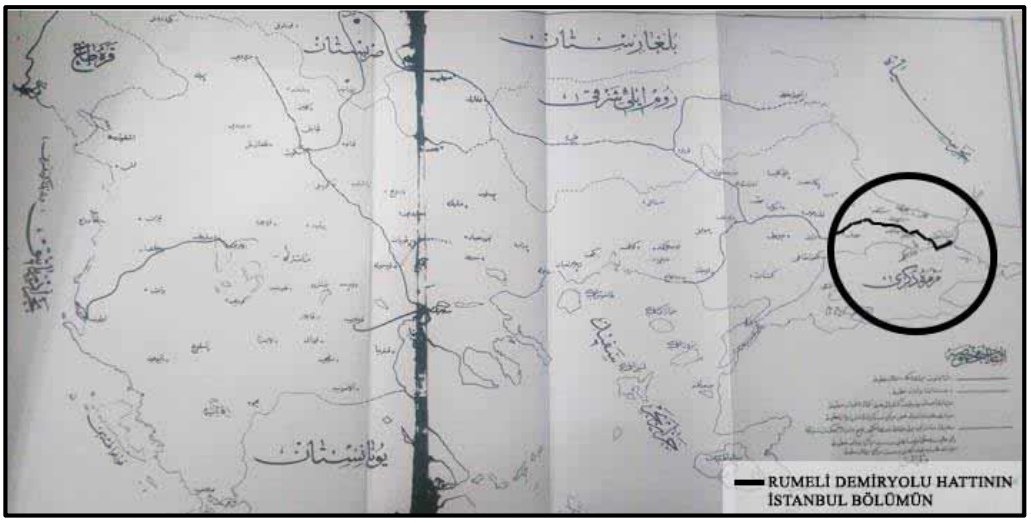
31 Mart 1867 tarihinde Belçikalı Van Der Elst kardeşlere ait şirketle üçüncü kez mukavele imzalanmış, demiryolu hattının İstanbul'dan başlayıp Edirne, Tatarpazarcık, Bosna eyaletlerinden geçip Yenipazar ya da Sava nehrinden Sırbistan imtiyaz hattına bağlanmasına karar verilmiştir. Şube olarak Tatarpazarcık-Sırbistan imtiyaz hattından Selanik'e, Selanik' tan asıl hatta ordan da Enez, Edirne ve Varna güzergahına bağlanan demiryollarının yapılması da Van Der Elst kardeşlere ait şirkete verilmiştir (Engin, 1993).

Şirket İstanbul-Küçükçekmece bölümünün haritalarını hazırlatmış, Osmanlı Devlet'inden onaylarını almıştır. Zamanla şirket hatları mukavele şartlarında yetiştiremeyeceğini anlamış, Osmanlı Devlet'ininde onayını alarak, Mösyö Longrand Dumanceau'ya devretmek istemiştir (Engin, 1993).

Ancak Nafia Nazırı Davut Paşa teklifi reddetmiştir. Zor duruma düşen şirket Davut Paşa'ya giderek imtiyaz hakkından vazgeçmek istediğini iletmiş, 12 Nisan 1869 tarihinde imtiyaz hakkı sona ermiştir (Engin, 1993).

Osmanlı Devlet'i başarısız girişimlere rağmen Rumeli Demiryolu'nu yapmaktan vazgeçmemiş, yeniden şirketler ile bağlantılar kurmaya çalışmıştır. Kurulan bağlantılar istenilen sonucu vermemiş, Osmanlı Devlet'ide Nafia Nazırı Davut Paşa'yı yeni bir girişimci bulması için Avrupa'ya göndermiştir. Davut Paşa önce Viyana'ya gitmiş ordan Paris'e geçmiştir (Engin, 1993). Paris'te Brüksel Bankerlerinden Baron Hirsch ile tanışmış, Rumeli Demiryolu yapımı için anlaşmıştır. Mukavele imzalanmış, Davut Paşa onaylatmak için İstanbul'a dönmüştür (Kösebay Erkan, 2012).

17 Nisan 1869 tarihinde imzalanılan mukavelede Baron Hirsch'e 1876 Temmuz ayından itibaren 99 yıllığına imtiyaz hakkı tanımış, demiryolu hattının İstanbul ile başlayıp Bosna'dan geçerek Edirne, Filibe, Enez, Burgaz ve Selanik'e uğrayarak Sava nehrine uzamasına karar verilmiştir (Engin, 1993). Mukavelede imtiyaz sahibinin imtiyaz süresinde demiryollarının işletmesini Avusturya Güney Demiryoları Şirketine veriliceği belirtilmiştir (Engin, 2012). Şekil 3.6' da Rumeli demiryolu hattının İstanbul bölümü belirtilmiştir.



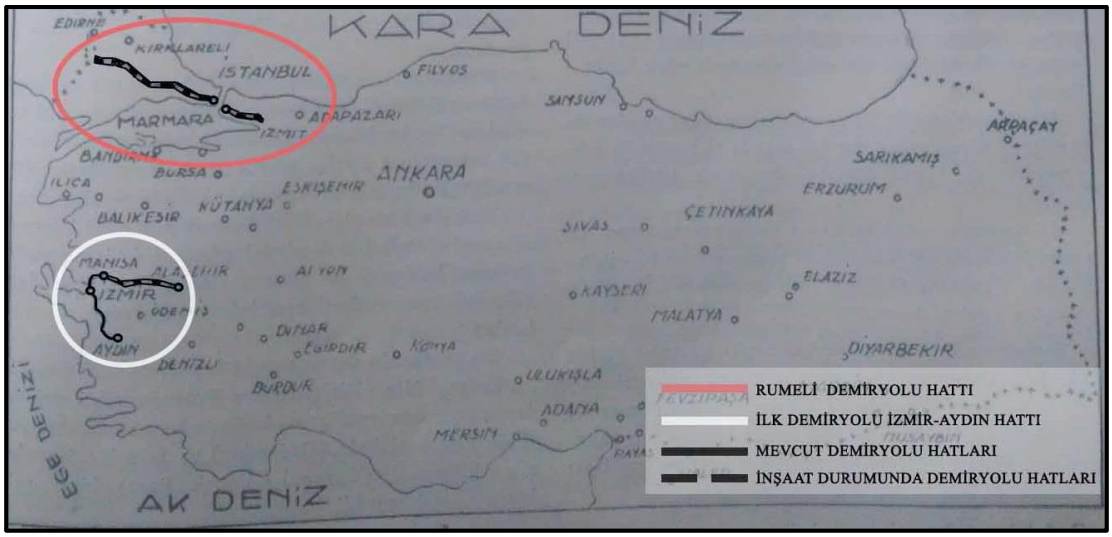
Şekil 3.6. 1890 Rumeli demiryollu hattı (Engin, 1993)

Davut Paşa döndükten sonra mukavelenin Şuray-ı Devlete (Danıştay) teslim edilmesi, konunun uzmanları tarafından değerlendirilerek karara bağlanması gerekiyordu. Ancak Sadrazam Ali Paşa Rumeli Demiryolu yapımının daha fazla uzamasını istememiş, mukavele Şuray-ı Devlete değil üç kişiden oluşan bir komisyona teslim edilmiştir. Komisyon teknik konularda itiraz etmiş, Şuray-ı Devlette değerlendirilmesini talep etmiştir. Konu Meslis-i Vükela (Bakanlar Kurulu)'nda da görülmüş, anlaşma şartlarında yine itirazlar meydana gelmiştir. Bu durum üzerine Osmanlı Devlet'i Davut Paşa'yı Paris'e geri göndererek maddelerin tekrardan düzenlenmesini istemiştir. Ancak Davut Paşa maddelerde düzenleme yapamamış, işletme şirketinede yeni tavizler vermiştir (Engin, 2012).

Avusturyalı işletme şirketi 12 Ağustos 1869 tarihinde yaptığı toplantıda demiryolu işletmesinden çekilme kararı almış, Baron Hirsch müdahale ederek işletmeyi üstlenebiliceğini bildirmiştir. Osmanlı Devlet'i oluşan durum karşısında zor durumda kalmış, Rumeli Demiryolu yapımının önemini, girişimci bulmanın zorluğunu düşünerek Baron Hirsch'in teklifini kabul etmiştir (Engin, 2012).

Osmanlı Devlet'inin teklifi kabul etmesi üzerine Baron Hirsch Paris'te Fransız şirketi statüsünde Rumeli Demiryoları Şirket-i Şahanesi ve Rumeli Demiryoları İşletme Kumpanyasını kurmuştur (Kösebay Erkan, 2012). Demiryolu yapımı öncesi hat üzerinde arazi çalışması yapılmış, Avusturyalı Professör Hochstetler'in ve Mösyö Pressel'in oluşturduğu gruplar arazi topografyasını çıkarmıştır. Tamamı yabancılardan oluşan mühendis grubu, Rumeli Demiryolu hattının yönünü belirlemiş, haritalarını hazırlamıştır. Hazırlanan hattın bölümleri Nafia Nezareti'ne sunulmuş, uygun bulunanların inşaatına başlanmıştır (Engin, 1993; Ünal, 2009).

Baron Hirsch önce yapımına kolay, düz arazilerden başlamış; İstanbul-Edirne-Belova, Edirne-Dedeağaç, Selanik-Üsküp hatlarının hazırlıklarını tamamlamıştır (Engin, 2012). 1872 yılında Edirne-Dedeağaç ve Banjaluka - Yenipazar bölümleri, 1875 yılında kalan bölümlerin yapımı bitmiştir (Kösebay Erkan, 2012). Şekil 3.7'de 1870-1880 demiryolu hatları türkiye haritasında belirtilmiş, Rumeli Demiryolu Hattı gösterilmiştir.

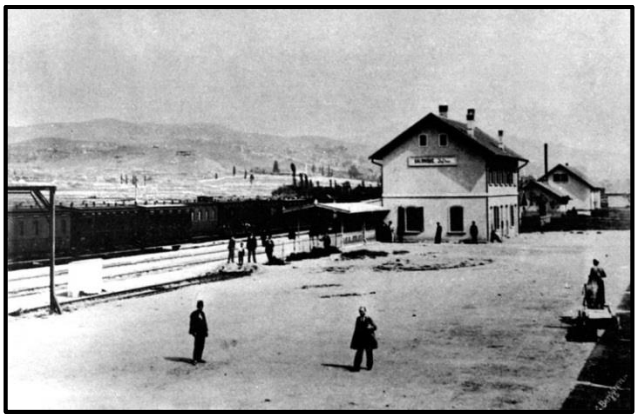


Şekil 3.7. 1870-1880 demiryolu hatları (Anonim, 1938b)

Hazırlıkları tamamlanan hatlar arasında bulunan Yedikule-Küçükçekmece hattının 4 Haziran 1870'de inşaatına başlanmış (Engin, 1993), 4 Ocak 1871'de açılmıştır. Günde beş tren seferi yaparak yolcu taşımaya başlamış, Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece istasyonlarından oluşmuştur (Engin, 2012).

Yedikule-Küçükçekmece hattının açılmasıyla İstanbul halkı tren ulaşımına ilgi göstermiştir. Yedikule istasyonunun şehir merkezinden uzak oluşu yolcuların ulaşımında sıkıntı oluşturmuş, hattın Sirkeci'ye uzatılması talep edilmiştir. Hattın Sirkeci'ye bağlanması için Topkapı Sarayı bahçesinden geçmesi gerekmiştir (Engin, 2012). Şekil 3.8'de Dedeağaç istasyonu, Şekil 3.9'da Rumeli Demiryolu Hattı' nın Selanik istasyonu fotoğrafları gösterilmiştir.

Şekil 3.8. Ege kıyısı-Dedeağaç istasyonu (Türkiye diyanet vakfı islam ansiklopedisi, 2008)



Şekil 3.9. 20.yy Rumeli demiryolu-Selanik istasyonu (Türkiye diyanet vakfı islam ansiklopedisi, 2008)

Eski serasker Rıza Paşa'nın bulunduğu bir grup bu duruma karşı çıkmış, saray bahçesine yabancı bir şirketin girmesi istenmemiştir (Engin, 2012). Çevreci başka bir grup güzergah üzerinde bulunan köşk ve bahçelerin zarar görmesini istememiş, trenden çıkan dumanın çevreye rahatsızlık vereceğini düşünmüştür (Engin, 1993). Eminönü-Topkapı tramvayını yapan şirket de gelirinin düşeceğini düşünmüş, bu nedenle hattın uzatılmasına karşı çıkmıştır (Engin, 2012).

Tüm tartışmalara rağmen hattın Sirkeci'ye uzatılması gerekliydi. Hattın uzatılması ile yolcuların ulaşım sıkıntısı çözülecek, Avrupa'dan gelen demiryolu malzemeleri Sirkeci iskelesinden demiryoluna bağlanması düşünülmüştür(Engin,1993).

Sultan Abdülaziz demiryolu yapımına verdiği önemi ''memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım.'' sözüyle anlatmış (Engin, 2012), 1856 yılında Topkapı Sarayının Dolmabahçe Sarayına taşınmasını göz önünde bulundurarak hattın Sirkeci'ye uzatılmasına karar verilmiştir (Kösebay Erkan, 2012).

Baron Hirsch Rumeli Demiryolu'nun yapımına kolay, düz arazilerden başlamış, Balkan dağlarına ulaştığında sorunlar çıkmaya başlamıştır. 7 Eylül 1871 tarihinde Sadrazam Ali Paşa'nın vefatıyla iktidar değişikliği yaşanmış, yeni gelen iktidar Baron Hirsch ile 18 Mayıs 1872 tarihinde yeniden mukavele imzalamıştır. Mukavelede Baron Hirsch'in yapımına başladığı hatları bitirmesi istenmiş, kalan hatların devlet tarafından tamamlanacağı belirtilmiştir (Engin, 2012). Çizelge 3.1'de Boran Hirsch'in yapımını üstlendiği hatlar ve km'leri belirtilmiştir.

Çizelge 3.1. Baron Hirsch'in Yapımını Üstlendiği Hatlar: (Engin, 2012)

İstanbul - Edirne	319 km
Dedeağaç - Edirne	149 km
Edirne - Sarımbey	243 km
Selanik - Mitroviçe	361 km
Tırnova - Yanbolu	105 km
Banaluka - Avusturya	102 km

Devletin yapımını üstlendiği hatlar Sarımbey-Sofya-Mitroviçe, Yenipazar-Saraybosna-Banaluka, Yanbolu-Şumnu hatlarıdır. Baron Hirsch 1875 yılında hatların yapımını bitirmiştir. İşletme şirketi Avusturya uyruğuna girmiş, 1878'de Şark Demiryolları ismini almıştır (Kösebay Erkan, 2007; Engin, 2012).

II. Abdülhamid 1875 yılında Baron Hirsch yapımını bitirdiği hatların kontrolü için üç kişilik bir komisyon oluşturmuş, incelemeler sonucunda hatların teslime uygun olmadığını belirlenmiştir. Baron Hirsch de bir komisyon oluşturarak hatların teslime uygun olduğunu belirtmiştir. Bu durum üzerine tarafsız İngiliz mühendislerden oluşan bir komisyon inceleme yapmış, hatların teslime uygun olmadığını açıklamıştır (Engin, 2012).

Osmanlı Devleti ile Baron Hirsch davalık olmuş, Alman Hakem Gneist Osmanlı Devlet'ine 27 milyon frank ödenmesine karar vermiştir. Dava sonrası Baron Hirsch Rumeli Demiryolu imtiyaz hakkını Almanlara devretmiştir.1888 yılında Osmanlı Bankası'nın oluşturduğu bir grup Avrupa ile bağlantı hatlarının yapımını bitirmiş, 12 Ağustos 1888'de Şark Ekspresi Sirkeci'den Viyana'ya yola çıkmıştır (Kösebay Erkan, 2007; Engin, 2012). Şekil 3.10'da 1890-1900 demiryolu hatları gösterilmiş, Rumeli Demiryolu Hattı belirtilmiştir.

Şekil 3.10. 1890-1900 demiryolu hatları (Anonim, 1938b)

1910 yılında Şark Demiryolları, Osmanlı Anonim Şirketi ismini almıştır. Cumhuriyet döneminde Rumeli Demiryolu hattının 33km kısmı Yunan topraklarında kalmış, hattın kullanımı Lozan antlaşmasında belirlenmiştir. 4 Ekim 1971'de açılan Pehlivanköy-Edirne hattı ile güzergahın Türk toprakları içinde kalması sağlanmıştır (Engin, 2012). Şekil 3.11'de 1910-1923 demiryolu hatları gösterilmiş, Rumeli Demiryolu Hattı kısmı belirtilmiştir.

Şekil 3.11. 1910-1923 demiryolu hatları (Anonim, 1938b)

3.2. 20yy. Demiryolu Ulaşımı

19yy.' a gelindiğinde Osmanlı Devlet'inde demiryolu ulaşımı görülmeye başlamıştır. Devlet yeterli sermaye ve tecrübeye sahip olmadığından yabancı şirketlere imtiyaz hakkı tanımış, demiryolu yaptırmıştır (Abisel, 1949). Yabancı şirketler ise kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı Devlet'inin en önemli bölgelerine, batı ve güney kısmına, demiryolu teklifinde bulunmuş, imtiyaz hakkı alarak demiryolu yapmışlardır (Erem, 1937).

Osmanlı Devlet'i I. Dünya Savaşı sırasında Suriye, Hicaz ve Filistin demiryollarının kontrolünü kaybetmiş, Mondros Ateşkes Anlaşması sonucu Anadolu ve Kafkas demiryolu hatları ile Rumeli demiryolu hattının bir bölümünün kontrolü elde etmiştir. Ancak anlaşmanın 10 ve 15'inci maddeleri hatların kullanımlarına kısıtlamalar getirmiştir (Öztürk, 2009).

Onuncu madde ile Toros tünellerinin müttefikler tarafından işgal edileceği, on beşinci madde ile de bütün demiryollarıda itilaf devletlerinin kontrol subaylarının görevlendirileceği belirtilmiştir. Bu iki madde ile itilaf devletleri demiryolu ulaşımını kontrol altında tutmayı hedeflemiş, demiryolu çalışmalarını durdurup personelleri uzaklaştırmıştır (Öztürk, 2009).

22 Nisan 1924 tarihinde demiryolu siyasetini içine alan liberal esaslara dayalı iktisat politikası belirlenmiştir. 1 Kasım 1924 tarihinde Atatürk yaptığı meclis açılış konuşmasında devletin demiryolu ve yol ulaşımına ihtiyacı olduğunu söylemiş, hatların biran önce yapılması gerektiğini belirtmiştir. Milli sermaye ve girişimcilerin henüz hazır olmadığı, yabancı sermaye ve girişimciler ile yapılabileceği anlatılmıştır (Abisel, 1949).

Bu doğrultuda Türkiye'nin doğu bölümünü içine alan demiryolu hattı düşünülmüş, Amerikalı Çester ile anlaşılmıştır. Türkiye Cumhuriyet'i Osmanlı Devlet'inden farklı olarak demiryolu yapımında yabancı şirketlere ayrıcalık tanımamış, imtiyaz hakkı vermemiştir (Abisel, 1949). Cumhuriyetin ilanıyla hatların 4.136 km'lik kısım Türkiye Cumhuriyet'i sınırları içerisinde kalmıştır. 1.377 km'si devlet ve 2.404 km'si yabancı şirketler tarafından yönetilmiştir (TCDD, 2020a).

Atatürk'ün talimatıyla ülke içersinde bulunan demiryolu hatları yabancı şirketlerden alınmış, yeni demiryolu hatları düşünülmüştür. Yabancı şirketlerden ilk olarak Anadolu-Bağdad hattı ve Mersin-Adana-Fevzipaşa kısımları alınmış, Devlet Demiryolları işletmesine bağlanmıştır.1937'de Türk Devlet Demiryolları kurulmuştur (Abisel, 1949).

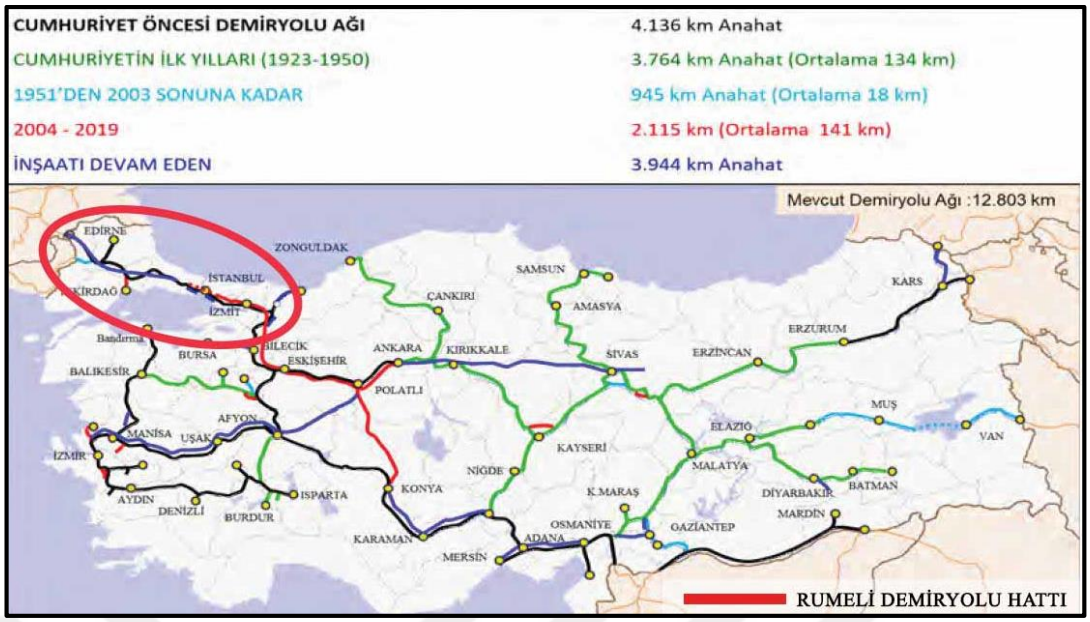
Osmanlı döneminde demiryolu şirketlerinde Türkçe konuşulmaz, çalışanların tamamı yabancılardan oluşurdu Cumhuriyetin ilanıyla demiryolu şirketleri millileştirilmiş (Abisel, 1949), çalışanlarını Türkler oluşturmuştur (Akalan, 2010).

Türkiye Cumhuriyet'i 1940 yılına kadar demiryolu yapımına hız vermiş, sonrasında yavaşlama olmuştur. 1950 yılı Soğuk Savaş Dönem'inde ABD'den alınan Marshall yardımları karayolu ulaşımında kullanılmış, demiryolu ulaşımı geri planda bırakılmıştır. 20yy.'a gelindiğinde demiryolu ulaşımında elektrikli çekim kullanılmaya başlanmış, 1950'lerde merkezi kontrol sistemi ve sinyalizasyonun gelişmesi ile günümüz demiryolu oluşmaya başlamıştır. 1970'lerde tren ile yol arasında bağlantı olmadan(manyetik olarak havada tutulan) hareket eden Yüksek Hızlı-Maglev Tren geliştirilmiştir (Bilgiç, 2017).

Türkiye Cumhuriyet'i 2019 yılı itibari ile 12.803 km demiryolu ağına sahiptir. Bu hatlardan 1.219 km yüksek hızlı hat, 11.590 km konveksiyonel hat, 6.382 km sinyalli hat ve 5.753 km elektrikli hat uzunluğundan oluşmaktadır (TCDD, 2020b). Çizelge 3.2'de hızlı tren açılış tarihleri belirtilmiş, Şekil 3.12'de 1856-2019 demiryolu hatlarının yılları ve km'leri ve Rumeli Demiryolu Hattı gösterilmiştir.

Çizelge 3.2. Türkiye Cumhurit'i içerisinde yer lan YHT hatları ve açılış tarihleri: (TCDD, 2020b)

Ankara - Eskişehir	13.03.2009
Ankara - Konya	24.08.2011
Konya - Pendik	18.12.2014
Ankara - Halkalı	13.03.2019
Konya - Halkalı	13.03.2019

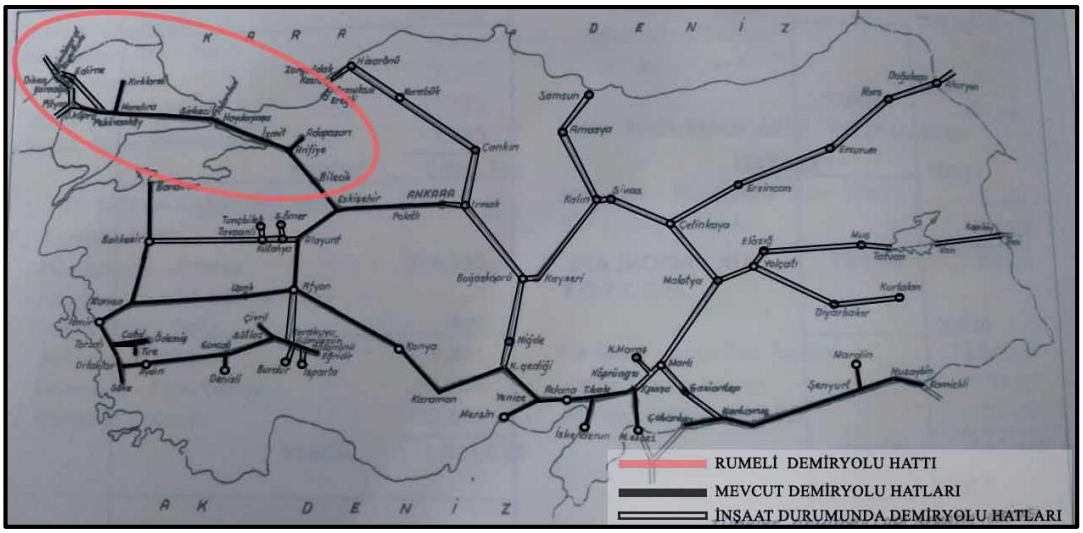


Şekil 3.12. 1856-2019 demiryolu hatları (T.C. Ulaştırma ve altyapı bakanlığı, 2019)

3.2.1. Cumhuriyet dönemi demiryolu süreci

I. Dünya Savaşı sonrası milli mücadele gerçekleşmiş, Türkiye Cumhuriyet'i kurulmuştur. Savaş sonrasında sınırlarımız içinde kalan demiryolu hatlarının bir kısmı bombalanmış, bir kısmının malzemeleri eskimiş veya çürümüş durumdaydı (Akalan, 2010). Şekil 3.13'de 1923 yılına ait mevcut demiryolu hatları gösterilmiş, Rumeli Demiryolu Hattı belirtilmiştir. Atatürk 1924 yılı meclis açılış konuşmasında devletin demiryolu hattına ve yol ulaşımına ihtiyacı olduğuna değinmiş, biran önce yapılması gerektiğini söylemiştir (Abisel, 1949).

Bu doğrultuda 1922-1927 yıllarında mevcut hatların onarımı yapılmış, 1927-1933 yıllarında yeni hatlar ve ihaleler düzenlenmiştir (Akalan, 2010). Atatürk belirlediği demiryolu politikasını 'Bir karış fazla şimendifer (demiryolu)' sözüyle açıklamış, üretim ve tüketim bantlarını demiryolu ile bağlamak istemiştir. Böylece limanlara demiryollarıyla bağlantılar kurularak Türkiye'nin uluslararası pazarda yer alması ve iç pazarının her zaman canlı kalması amaçlanmıştır. Ülke içindeki mesafelerin azalmasıyla güvenliğin sağlanması, milli birlik ve bütünlüğün oluşması hedeflenmiştir (Öztürk, 2009).

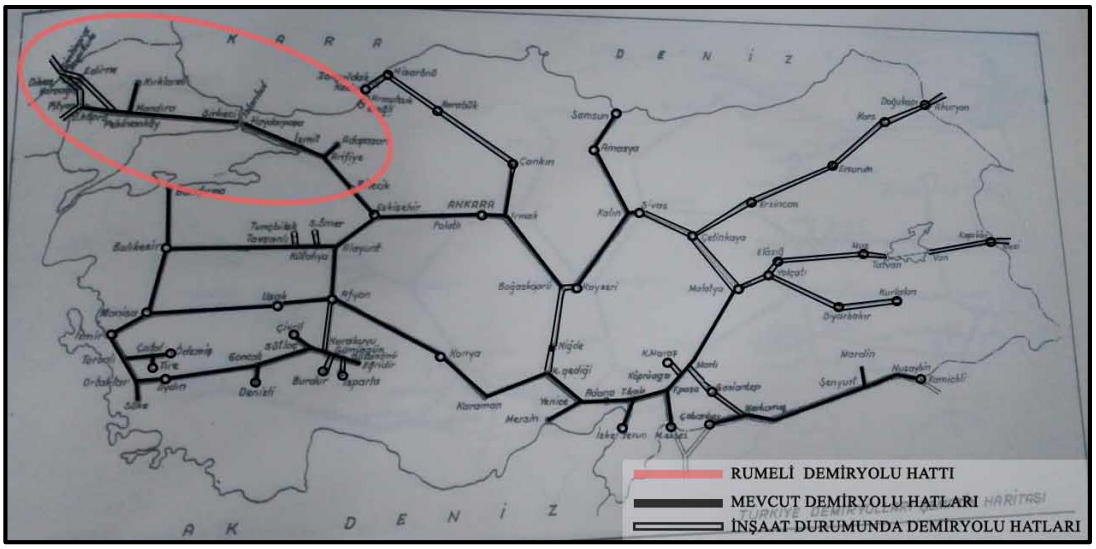


Şekil 3.13. 1923 yılı mevcut demiryolu hatları:3717 km (Anonim, 1983)

Cumhuriyetin ilanı ile Ankara başkent olmuştur. Ancak bazı şehirler ile ulaşım bağlantısının bulunmaması demiryolu yapımında önceliğin Ankara-Kayseri-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarına verilmesine neden olmuştur. Bu hatların ekonomik etkisi olmamış, güzergahları askeri ve siyasi hedefler doğrultusunda belirlenmiştir (Öztürk, 2009).

Yapılan demiryolu hatlarından bazıları yabancı şirketlere yaptırılmış, Osmanlı Devlet'inden farklı olarak yabancı şirketlere imtiyaz hakkı verilmemiş, ayrıcalık tanınmamıştır (Abisel, 1949). Hatların yapımı bittikten sonra işletmesi Türkiye Cumhuriyet'ine devredilmiş, müteahhitlik sektörünün gelişmesiyle ihaleler Türk müteahhitlere verilmiştir (Akalan, 2010).

1923 - 1932 yılları yapılan demiryolu hatları vergilerden yapılmış, borçlanılmamıştır. Ancak 1933 yılında Ergani-Diyarbakır ve 1934 yıllarında Sivas - Erzurum hatları için yeterli sermaye bulunamamış, iç borçlanmaya gidilmiştir. İhaleler sonucu Sivas-Erzurum ve Malatya - Çetinkaya hatlarının yapımı Türk şirketine verilmiş, 'bir karış fazla şimendifer (demiryolu)' sloganı 'Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu' sloganına dönüşmüştür (Öztürk, 2009). Şekil 3.14'de 1933 yılında mevcut demiryolu hatları gösterilmiştir.



Şekil 3.14. 1933 yılı mevcut demiryolu hatları:5389 km (Anonim, 1983)

1929 yılında Dünya Ekonomi Bunalımı yaşanmış, Türkiye Cumhuriyet'i ekonomisi de etkilenmiştir. Ekonominin bozulması sanayileşmeyi etkilemiş, devlet tarafından sanayileşme fikri ortaya çıkmıştır. 1930-1933 yıllarında devletçilik ilkesi yasalaşmış, 1934-1938 yılları Birinci Beş Yıllık Sanayi Planında uygulanmıştır (Öztürk, 2009).

1929-1939 yıllarında Türkiye Cumhuriyet'i demiryolu yapımına hız vermiş, yedi bin km'lik demiryolu ağına ulaşmıştır. Çeşitli ülkelerden lokomotifler ve yolcu vagonları alınarak trenlerdeki kalabalığın önüne geçilmek istenmiş, devlet demiryollarının tren sayısı artırılarak güçlenip, büyümesi sağlanmıştır. Amerika ve İngiltere'den 125 lokomotif, Çekoslovakya'dan 28 lokomotif ve 50 yolcu vagonu alınmıştır (Akalan, 2010).

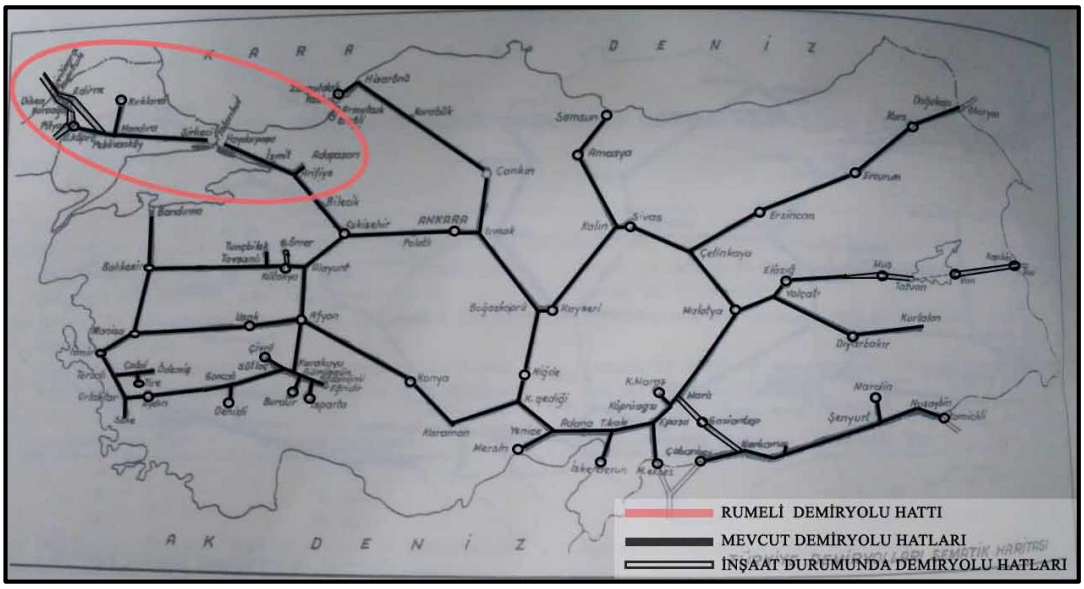
Ülkenin birçok noktası demiryolu hattı ile donatılmıştır. Sonucunda Türkiye Cumhuriyet'inde milli birlik ve beraberlik sağlanmış, şehirlerarası fikir ve kültür alışverişinde bulunulmuştur.

Demiryolu hattı sadece ekonomik avantaj sağlamamış, toplumun sosyakültürel olarakta bütün olması sağlanmıştır. Demiryolu ulaşımı mesafelerin kısalması sağlanmış, ülke savunmasını kolaylaştırmıştır. Demiryolu hatları ulaşımı kolaylaştırmış, yakınında sanayi tesislerinin kurulması sağlanmıştır. Bölgenin nüfusu artmıştır (Akalan, 2010).

1936 yılında II. Beş Yıllık Sanayi Planı için hazırlıklar yapılmış, II. Dünya Savaşının çıkmasıyla uygulamaya konulamamıştır. Planda sanayide kullanılan ham maddenin ucuz ve kolay getirilmesi için demiryolu yapımına ağırlık vermiş, çok sayıda fabrikanın kurulmasını ön görmüştür. Savaş sonrası fabrikaların bir kısmı hayata geçirilmiştir. Örneğin: Ereğli Demir Çelik Fabrikası (Öztürk, 2009).

1946 yılında Türkiye'de devletçilik ilkesi gerilemeye başlamıştır. II. Dünya Savaşı sonrası Soğuk Savaşı Dönemine girilmiş, ABD Truman Doktrini adı altında Marshall Planı ile ekonomik yardım yapmaya başlamıştır. Türkiye'nin de yardım alması için şartlar koymuş, kamu girişimini azaltıp özel sektörün gelişmesine olanak tanınması istenmiştir. Sanayi yerine tarıma yönenilmesi, tarımda makineleşme ve karayolu yapımına hız verilmesi şart koşulmuştur (Öztürk, 2009).

1948 yılında Türkiye'de Marshall Planın da yer almaya başlamış, 1950 yılından sonra aldığı yardımları karayolu ulaşımında kullanılmıştır. 1950 yılından sonra tarımsal üretim ve karayolu ulaşımına önem verilmiş, demiryolu ulaşımında duraklama görülmüştür (Öztürk, 2009). Şekil 3.15'de 1953 yılı mevcut demiryolu hatları gösterilmiş, Rumeli Demiryolu Hattı belirtilmiştir.



Şekil 3.15. 1953 yılı mevcut demiryolu hatları:7600 km (Anonim, 1983)

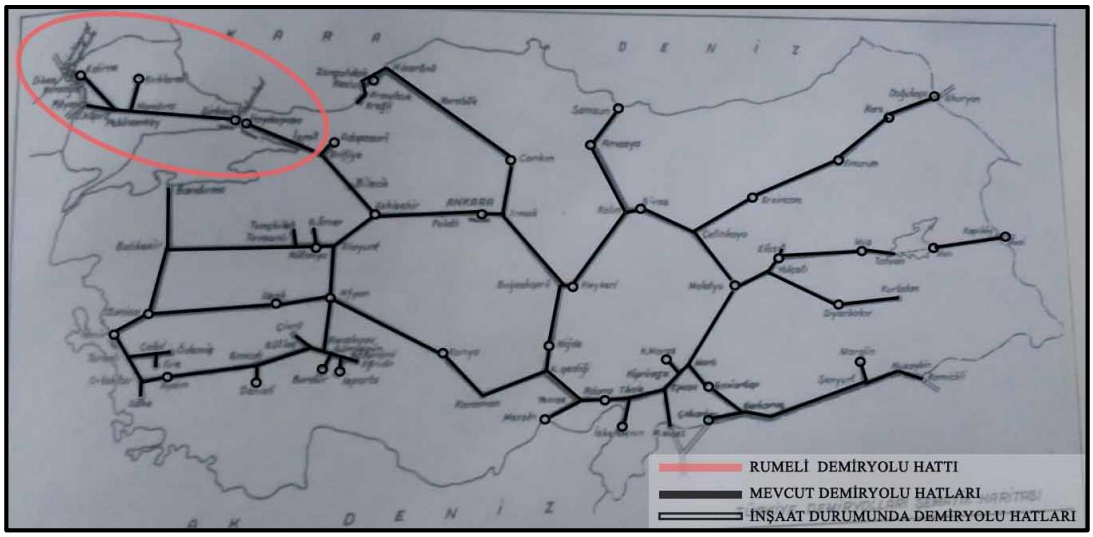
3.2.2. 20yy. Beş yıllık kalkınma planları

Planlı kalkınma, geri kalmış ya da gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkeler ile arasındaki ekonomik farkın kapanması, kalkınmanın hızlanması amacıyla II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkmış (Bayram, 1994), 1960 yılında Türkiye Cumhuriyet'i ekonomik planlama yapmak amacıyla Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuştur (Öztürk, 2009).

Birinci beş yıllık kalkınma planı 1963-1967 yılları için hazırlanmış, ulaşım sektörünün ihtiyacına cevap vermesi hedeflenmiştir. Mevcut ulaşım hatlarının en verimli şekilde kullanılması, ulaşım maliyetlerinin en aza indirilmesi ve hizmetin iyileştirilmesi istenmiş, hatların durumunun iyi olması ve uzun yıllar kullanılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda taşıma başlığı altında ulaşım hatlarının tek merkezden yönetilmesi hedeflenmiş, demiryolu ve denizyolunun uzak taşımacılıkta kullanılması düşünülmüştür. Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığında kısa mesafe bağlantı yollarının yapılması gerektiği belirtilmiştir (Öztürk, 2009).

İkinci beş yıllık kalkınma planı 1968-1972 yılları için hazırlanmış, ulaşım sektörünün şartlarına uyum sağlayıp sistemler arasında denge kurarak gelişmesi hedeflenmiştir. Taşımacılıkta düzen kurarak demiryolu, denizyolu ve karayolu taşımacılığında talep kayışının önüne geçilmek istenmiştir. Bu dönemde demiryolu ulaşımda buharlı lokomotif azalmış, elektrik ve dizel lokomotif sayısı artmıştır (Öztürk, 2009).

Üçüncü beş yıllık kalkınma planı 1973-1977 yılları için hazırlanmış, ulaşım sektörünün gelişen sanayi ile aynı doğrultuda gelişmesi hedeflenmiştir. Türkiye'nin konumundan doğan transit taşımacılığının kontrol edilmesi istemiş, taşımacılıkta maliyetin düşürülmesi için önlemlerin alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu dönemde karayolu ulaşımına ağırlık verilmiş, demiryolu ulaşımında ilerleme olmamıştır (Öztürk, 2009). Şekil 3.16'da 1973 yılı mevcut demiryolu hatları gösterilmiş, Rumeli Demiryolu Hatları belirtilmiştir. Dördüncü beş yıllık kalkınma planı 1979-1983 yılları için hazırlanmış, ilk üç plan doğrultusunda hedeflenen yönde ilerlemiştir (Öztürk, 2009).

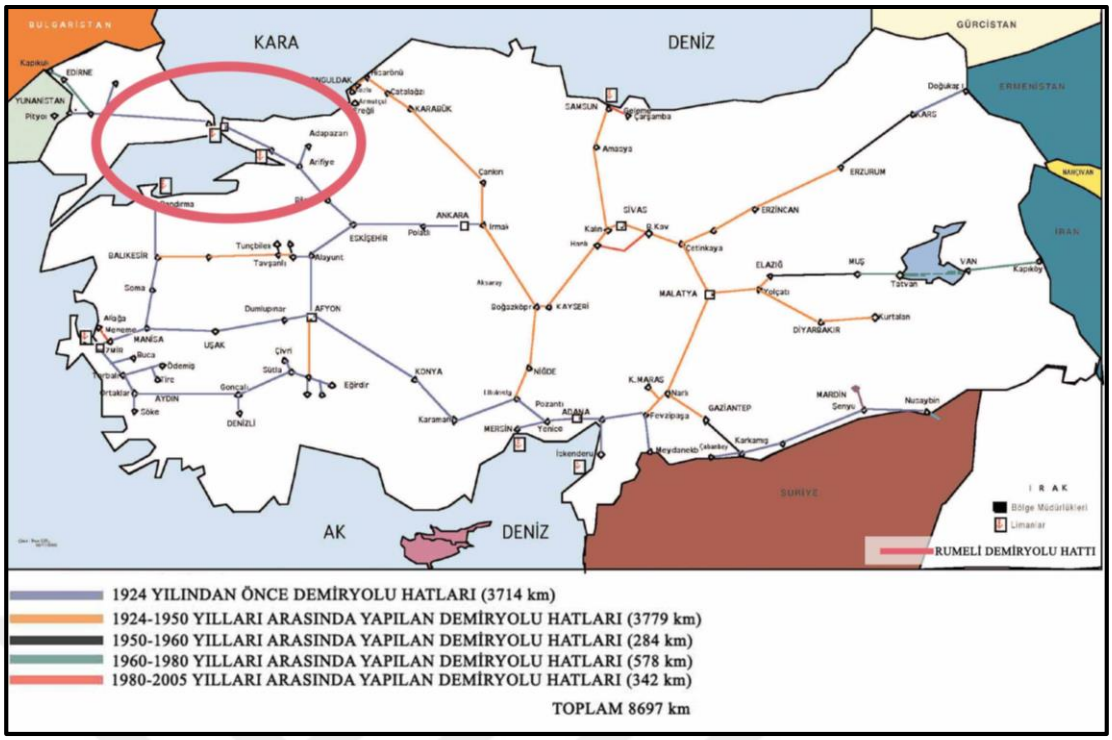


Şekil 3.16. 1973 yılı mevcut demiryolu hatları:8245 km (Anonim, 1983)

Beşinci beş yıllık kalkınma planı 1985-1989 yılları için hazırlanmış, ulaşımda artan talebin karşılanması yolcuların can ve mal güvenliğinin sağlanması hedeflenmiştir. Taşımacılıkta yakıt kullanımının en aza indirilmesinin gerekliliği belirtilmiş, yakıtta tek kaynağa bağlı kalınmaması istenmiştir. Taşımacılıkta daha çok demiryolu, denizyolu ve boru hattına yönelmesi düşünülmüş, artan ulaşım ile döviz girişinin artması amaçlanmıştır (Öztürk, 2009).

Altıncı beş yıllık kalkınma planı 1990-1994 yılları için hazırlanmış, sağlıklı bir ulaşım hizmeti verilmesi hedeflenmiştir. Mevcut ulaşım kaynaklarının en verimli şekilde kullanılması, alt yapının yeterli ve güvenli olması istenmiştir. Bu doğrultuda ihtiyaca bağlı, en uygun bölgelere ulaşım ağı kurulmasına karar verilmiştir (Öztürk, 2009).

Yedinci beş yıllık kalkınma planı 1996-2000 yılları için hazırlanmış, ülkenin kalkınması için köklü değişikliklere ihtiyacı olduğunu belirtilmiştir. Bunun sebebini demiryolu ulaşımının önemini kaybetmesi sonucu karayolu ulaşımının artması trafik, stres, ekonomi, bunalım, hizmet olarak değerlendirilmiştir (Öztürk, 2009). Şekil 3.17'de yıllara göre yapılan demiryolu hatları gösterilmiş, Rumeli Demiryolu Hattı belirtilmiştir.


KARA
DENİZ
AK
DENİZ
BULGARİSTAN
YUNANİSTAN
GÜRCİSTAN
ERMENİSTAN
NAKİVAN
İRAN
İRAK
SURİYE
EDİRNE
Kapıkule
Pityon
İSTANBUL
İZMİT
Gebze
Adapazarı
Arifiye
Bilecik
Eskişehir
ANKARA
Polatlı
Çankırı
Irmak
Kırıkkale
Kırşehir
Aksaray
Boğazköprü
KAYSERİ
Yozgat
Sorgun
Çorum
Amasya
Tokat
Turhal
Zile
Niksar
Reşadiye
Ordu
Giresun
Tirebolu
Trabzon
Rize
Hopa
Artvin
Borçka
Hopa
Sarıkamış
Kars
Doğukapı
Erzurum
Erzincan
Tercan
Refahiye
Kemah
Kemaliye
Pülümür
Ovacık
Çemişgezek
Hozat
Pertek
Mazgirt
Nazımiye
Ağın
Palu
Karakoçan
Elazığ
Maden
Baskil
Kovancılar
Arıcak
Karlıova
Bingöl
Genç
Solhan
Adaklı
Muş
Varto
Hınıs
Tekman
Tatvan
Van
Kapıköy
Çatalca
Çerkezköy
Lüleburgaz
Babaeski
Kırklareli
Vize
Pınarhisar
Saray
Malkara
Şarköy
Tekirdağ
Çorlu
Silivri
Büyükçekmece
Kartal
Pendik
Tuzla
Gebze
Darıca
Çayırova
Dilovası
Derince
Kocaeli
Karamürsel
Gölcük
Yalova
Çınarcık
Termal
Altınova
Armutlu
Topçular
Çınarcık
Bursa
Mudanya
Gemlik
Orhangazi
İnegöl
Bozüyük
Osmaneli
Söğüt
Pazarcık
Vezirhan
Lefke
Yenişehir
Karacabey
Mustafakemalpaşa
Orhaneli
Kestel
Yenişehir
Gemlik
Balıkesir
Bandırma
Gönen
Susurluluk
Dursunbey
Havran
Balıkesir
Edremit
Ayvalık
Burhaniye
Gönen
Manyas
Erdek
Marmara
Bandırma
Karesi
Sındırgı
Savaştepe
Balıkesir
Tunçbilek
Tavşanlı
Altıyol
Dumlupınar
AFYON
Sandıklı
Bolvadin
Çay
Sultandağı
Şuhut
Dinar
Çivril
Sarayköy
Denizli
Acıpayam
Tavas
Çardak
Çeşme
Karaburun
Alaçatı
Menderes
Menemen
Aliağa
Foça
Bergama
Dikili
Ayvalık
Kınık
Karşıyaka
Bornova
Buca
Ödemiş
Tire
Torbalı
Ortaklar
Söke
Nazilli
Çine
Germencik
Kuşadası
Didim
Bozdoğan
Karacasu
Yenipazar
Çivril
Sütlüce
Gönçali
Eğirdir
Yalvaç
Gelendost
Senirkent
Sütçüler
Uşak
Sivrihisar
Çiçekdağı
Kırşehir
Mucur
Akçakent
Akçadağ
Arapgir
Arguvan
Darende
Gürün
Hekimhan
Pınarbaşı
Kangal
Divriği
Suşehri
Şarkışla
Gemerek
Zara
Yıldızeli
Hafik
Gölova
Altınyayla
Doğanşehir
Kahta
Adıyaman
Gölbaşı
Besni
Çelikhan
Gerger
Tut
Kale
Sarıveliler
Ermenek
Karaman
Ayrancı
Kazımkarabekir
Başyayla
Sarıkaya
Yerköy
Çekerek
Boğazlıyan
Sorgun
Yozgat
Akdağmadeni
Yenifakılı
Yerköy
Kadınhanı
Akşehir
Beyşehir
Seydişehir
Yunak
Ilgın
Cihanbeyli
Çumra
Karapınar
Kulu
Sarayönü
Konya
Ereğli
Bozkır
Hadim
Taşkent
Akseki
Alanya
Gazipaşa
Anamur
Silifke
Tarsus
Mersin
Erdemli
Gülnar
Mut
Aydıncık
Bozyazı
Çamlıyayla
Tarsus
Yenice
Karataş
Osmaniye
Kadirli
Sumbas
Toprakkale
Ceyhan
Kozan
Pozantı
Saimbeyli
Tufanbeyli
Feke
Karaisalı
Adana
Yüreğir
Sarıçam
Seyhan
Çukurova
Karataş

1850-1860 yıllarında demiryolu işletmelerinde kişisel şirketlerin başarılı olması Rusya, Belçika, Hollanda ve Avusturya-Macaristan'da devletin işlettiği hatların kişisel şirketlere satılmasını neden olmuş, demiryolu işletmesine olan ilgiyi artırmıştır. İşletmelere olan ilginin artması spekülasyon ve rekabetin de artmasını sağlamış, şirketler ekonomik sıkıntı yaşamıştır. Bu durumda şirketler demiryollarını sadece paralarını işletme aracı olarak görmüşlerdir (Taylan, 1936).

1860 yılında Almanya ve Rusya'da devlet bazı demiryolu şirketlerini satın almış, devlet demiryolculuğunu kurmuştur. 1905 yılına gelindiğinde İtalya mevcut demiryolu sisteminin verimli olmadığına karar vermiş, devlet demiryolculuğu sistemini uygulamaya başlamıştır. Bu sistem ile kişisel menfaatler doğrultusunda değil, ülke menfaatleri ve belirlenen kanunlar çerçevesinde hareket edilmesi amaçlanmıştır (Taylan, 1936).

3.2.4. Cumhuriyet dönemi

I. Dünya Savaşı sonrasında Milli Mücadele gerçekleşmiş, Türkiye Cumhuriyet'i kurulmuştur. Osmanlı Devlet'inden kalan 8.619 km demiryolu hattının 4.136 km'lik kısmı Türkiye Cumhuriyet'i sınırları içersinde kalmış, 1.377 km'si devlet ve 2.404 km'si yabancı şirketler tarafından yönetilmekteydi (TCDD, 2020a). Osmanlı Devlet'inden Kalan Demiryolu Hatları Anadolu-Bağdat, Mersin-Adana-Nusaybin, İzmir-Kasaba, Aydın Hattı ve Şark Demiryollarıdır (Erem, 1937).

Lozan Anlaşması sonucu demiryolu imtiyazı almış yabancı şirketler Türkiye'ye dönmüş, yeni şartlar doğrultusunda devletten demiryollarını devir almışlardır. Almanya'nın I. Dünya Savaşını kaybetmesi sonucu Fransız girişimciler Anadolu ve Bağdat demiryollarının işletmesini istemişler, 1921 Ankara Anlaşması'nda Bağdat Demiryolunun bir kısım işletmesi devredilmiştir. İngiltere bu durumdan hoşlanmamış, 15 Mayıs 1923 tarihinde Anadolu Demiryolu hisselerinin bir kısmını satın almıştır (Abisel, 1949).

21 Eylül 1923 tarihinde 14 kişiden oluşan idare meclisi oluşturulmuş, Anadolu Demiryolları'nın devri sırasında yeni şartların konuşulması için meclis üyelerinden Müsyö Hüğnen Ankara'ya gönderilmiştir (Abisel, 1949).

10 Aralık 1923 tarihinde Müsyö Hüğnen ile anlaşma imzalanmış, yeni şartlara göre memurların Türkler'den seçilmesi ve lokomotifte kullanılan kömürün yerli olmasına karar verilmiştir. Ancak Maliye Encümeni(kurulu) demiryolu hattının millileştirilmesini ısrar etmiş, çeşitli komisyonlarda görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler sonucu rapor hazırlanmış, hattın millileştirilmesi gerektiği gelişmiş Avrupa ülkelerinde de hatların devlet tarafından yönetilmekte olduğu belirtilmiştir (Abisel, 1949).

Milli mücadele döneminde Anadolu Demiryolunun bir kısmı Ankara hükümeti tarafından yönetilmiş, İstanbul işgal edildikten sonra Anadolu-Bağdat Demiryolu'na el konulmuştur. Uşak-Afyon demiryoluda hükümet tarafından bir müddet yönetilmiştir (Sezginer, 1939).

Cumhuriyet döneminde hükümet demiryolu politikası olarak mümkün olduğunca demiryolu yapıp ülkenin her noktasına ulaşmak istemiş, demiryollarının millileştirilmesi için gerekli paranın yeni demiryolları yapımında kullanılmasını tercih etmiştir. Anadolu Demiryollar'ı konusunda görüş ayrılığının yaşanması sonucu çeşitli görüşmeler yapılmış, millileştirip işletilmesine karar verilmiştir (Abisel, 1949). Devletçe işletilmesi demiryolu politikası olarak belirlenmiş (Abisel, 1949), 1930-1933 yıllarında Devletçilik ilkesi yasalaşmıştır (Öztürk, 2009).

Atatürk İsmet İnönü'ye talimat vererek ülke içersindeki mevcut demiryolu hatlarının millileştirilmesini istemiş, yeni demiryolu hatlarının yapılmasına karar verilmiştir (Erem, 1937). Ancak halkın içinden bazıları Türk bilgisinin yeterli olmadığını düşünerek demiryolunun yapılamayacağını söylemişler, işletilemeyeceğini belirtmişlerdir. Demiryolunun yabancı şirketler tarafından yapılması ve işletilmesi gerektiğini savunmuşlardır. İsmet İnönü bu söylentilere karşı çıkmış, demiryolu yapımına hız verip mevcut hatların alımına devam etmiştir (Sezginer, 1939).

1934-1938 yıllarında Türkiye Cumhuriyet'inde Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı yürürlüğe girmiştir. Devletçilik ilkesi benimsenerek yabancı birçok şirketin millileştirilmesine ağırlık verilmiş, devlet tarafından satın alınmıştır (Öztürk, 2009).

İlk millileştirme 22 Nisan 1924 tarihinde 506 sayılı kanunla Anadolu Demiryolları, Eskişehir-Konya, Haydarpaşa-Ankara ve Arifiye-Adapazarı demiryolları ile Haydarpaşa liman ve rıhtımının şube ve eklentilerinin devlet tarafından satın alınmasıyla gerçekleşmiş (Abisel, 1949), Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti kurulmuştur (TCDD, 2020a).

Anadolu-Bağdat Demiryolu dışında yeni demiryollarının yapımını ve işletmesini üstlenmesi amacıyla Demiryollar İnşaat ve İşletmesi Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur. Ankara-Kayseri-Sivas, Samsun-Sivas, Kütahya-Tavşanlı-Temdidi ve Trabzon-Erzurum demiryollarının yanında Uzunköprü-Keşan, Diyabakır-Ergani dar demiryolları ile Trabzon limanının yapım ve işletmesinin Demiryollar inşaat ve İşletmesi Müdüriyeti Umumiyesi tarafından yapılmasına karar vermiştir (Sezginer, 1939).

Nafıa Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan demiryolu işletme müdürlükleri Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi, Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi ve Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuabatı Demiryolları Müdürlüğü olarak belirtilmiştir (Sezginer, 1939).

Devlet demiryollarının yapım ve işletmesini tek merkezden yönetmek istemiş, 31 Mayıs 1927 tarihinde 1042 sayılı kanunla üç müdürlüğü birleştirip Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesini kurmuştur. 1939 yılında Nafıa Vekaleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı Devlet ve Limanları İdare-i Umumiyesini, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü adı altında Münakalat Vekaleti'ne (Ulaştırma Bakanlığına) bağlanmıştır (TCDD, 2020a).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planında Manisa-Bandırma ve İzmir-Afyon demiryolları 31 Mayıs 1934'te, Aydın demiryolu 30 Mayıs 1935'te Fransızlar'dan satın alınmıştır (Öztürk, 2009). Devletin mevcut demiryollarını millileştirilmesi ve yeni demiryolları yapması demiryolu işletme müdürlüklerinin artmasına neden olmuş, Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları Fransızlar'dan satın alındıktan sonra işletme müdürlüğü yapılmıştır (Akalan, 2010).

Beş işletme müdürlüğüne yeni demiryollarının eklenmesi ile kontrolleri zorlaşmış, işletme müdürlüklerinin sayısı 10'a çıkarılmıştır. Daha sonra eski ve yeni demiryolu hatlarının kar ve zarar durumlarını tespit etmek için 15 iktisadi bölgeye bölünmüş, mali ve iktisadi durumlarını da inceleme imkanı oluşmuştur (Akalan, 2010).

Kurtuluş Savaşı sırasında Lozan Anlaşması imzalanmış, Şark(Rumeli) Demiryolu' nun 33 km'lik kısmı Yunan topraklarında kalmıştır. Lozan Anlaşması şartlarına uygun olarak demiryolunda Türk-Yunan-Bulgar sınırını transit amaçlı kullanan yolculardan ve eşyaları için ücret alınmamış, pasaport veya gümrük kontrolü yapılmamıştır. Lozan Anlaşması şartlarına uygun olarak yıllarca işletilmiş, Nafia Nezareti Ali Çetinkaya döneminde 25.12.1936 tarihinde Şark (Rumeli) Demiryolu devlet tarafından satın alınarak millileştirilmiştir. Pehlivanköy-Edirne arası 67 km'lik demiryolu hattı yapılarak İstanbul-Edirne bağlantısının tamamının Türk topraklarından geçmesi sağlanmış, 4 Ekim 1971 tarihinde Pehlivanköy-Edirne demiryolu hattı açılmıştır (Engin, 1993).

Böylece Lozan Anlaşmasında yer alan Şark (Rumeli) Demiryolu transit geçiş maddesi geçersiz sayılmıştır. Günümüzde de Edirne'den Kapıkule'ye geçip Bulgaristan yoluyla Avrupa'ya gidilebilmektedir (Engin, 1993).

İtilaf Devletleri İstanbul'dan çekildikten sonra Anadolu hattı devlet idaresine geçmiş, 80 lokomotif ve 1300 vagon kullanılamaz halde bulunmuştur. Türkiye Cumhuriyet'i demiryollarının düzelmesi için mevcut sağlıklı malzemeleri kullanmaya çalışmış, takviye yeni malzemelerde sipariş vermiştir (Akalan, 2010).

1928-1948 yıllarında Türkiye Cumhuriyet'i sınırları içersinde kalmış, yabancı şirketler tarafından yönetilen demiryolları devlet tarafından satın alınarak millileştirilmiştir (TCDD, 2020a). Satın alınan demiryollarında bulunan lokomotifler çeşitli modellerde ancak yıpranmış, eskimiş durumdaydı. Devlet satın alındıktan sonra yeni lokomotifler almış, sonraları lokomotif birleşimine yardımcı makinelerinde alımına başlamıştır. Zamanla demiryolu konusunda tecrübe kazanılmış, bilimdeki ilerlemeleri de takip ederek yeni lokomotifler yapılmıştır (Anonim, 1938a).

Cumhuriyet Döneminde çok sayıda demiryolu yapılmış, maliyeti vergi gelirlerinden karşılanmıştır. Ancak uzun hat demiryollarında yapımında iç borç alınmış, 1933 Ergani-Fevzipaşa-Diyarbakır ve 1934 Sivas-Erzurum demiryolları bu şekilde yapılmıştır. 1935 yılında 6639 km, 1940'ta 7381 km'ye varılmıştır. Bu dönemde demiryolu yapımı yanında yabancı şirketlerin millileştirilmeside devam etmiş, demiryollarını tamamlayan limanlarda devlet tarafından satın alınmıştır. Ancak limanların satın alınmasında kullanılan yöntem dış borçların oluşmasına neden olmuştur (Akalan, 2010) .

1939 yılında Münakalat Vekalet'ine (Ulaştırma Bakanlığına) bağlanan Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, 22 Temmuz 1953 tarihinde 6186 kanunla Türkiye Cumhuriyet'i Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adında İktisadi Devlet Teşekkülü olarak Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. 08.06.1984 tarihinde 233 KHK ile TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ TCDD ile ortaklığı bulunan kamu iktisadi kuruluşuna dönüşmüş, 24.04.2013 tarihinde 6461 kanunla tekrardan İktisadi Devlet Teşekkülü olmuştur. 2013 yılında 6461 kanunla 'Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi' kanunuyla TCDD Taşımacılık A.Ş. ile dördüncü ortak olmuş, 1 Ocak 2017'de hizmete başlamıştır (TCDD, 2020a).

4 Mart 2020 tarihinde 2186 no'lu Cumhurbaşkanı kararıyla TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ birleştirilip Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketi(TÜRASAŞ) oluşturulmuştur. Günümüzde TCDD Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığının kuruluşu olarak çalışmaktadır (TCDD, 2020a).

4. ULUSAL DEMİRYOLU YAPILARI İLE YEDİKULE CER ATÖLYESİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Osmanlı Dönemi'nde Arapçadan dilimize girmiş (Karadağ, 2019), cer kelimesi 'çekme, sürükleyerek götürme' anlamlarına gelmektedir (kelimeler.gen.tr, 2020). Cer Atölyeleri; Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde demiryolu istasyonları yakınında inşa edilmiş, lokomotif(çeken) ve vagon(çekilen) tamirlerinin yapıldığı, yeni lokomotif ve vagonların üretildiği yapı topluluğudur (Sezer, 2013).

Osmanlı Devletinde ilk olarak 19yy. da Anadolu–Bağdat Demiryolu Hattı'nın buharlı lokomotif ve vagon tamirinin yapılması amacıyla kurulmuştur. Almanlar tarafından Eskişehir'de küçük bir atölye olarak yapılmıştır ve 'Anadolu-Osmanlı Kumpanyası' ismini almıştır (Bozdemir, 2011). Osmanlı Devlet'inin demiryolu yapımını artması üzerine önemli bölge ve noktalara yeni atölyeler inşa edilmiş, ülke içersindeki demiryolu istasyonlarına hizmet etmeleri hedeflenmiştir.

Osmanlı Devlet'i döneminde Eskişehir cer atölyeleri sonrasında İstanbul Yedikule cer atölyesi kurulmuştur. Demiryolu için yurt dışından tek parça olarak gelen lokomotif ve vagonlar gemilerden indirilirken kazalara sebep olmuş ve parçalı olarak getirilmesine karar verilmiştir. Monte edilmesi için Yedikule cer atölyeleri kurulmuş (Tabak, 2011) ve Rumeli Demiryolu' na hizmet etmesi amaçlanmıştır. 19yy. I. Dünya Savaş'ında ise Doğu Anadolu'da Ruslar demiryolu yapmak istemiş ve bunun üzerine, lojistik depo ve bakım-onarım atölyeleri inşa edilerek Sarıkamış cer atölyeleri oluşturulmuştur (Karadağ, 2019).

1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet'i kurulmuş, Ankara başkent ilan edilmiştir. Devlet demiryolu politikası olarak demiryollarının millileştirilmesine karar vermiş, 1926-1927 yıllarında Ankara cer atölyesi yapılmıştır (Tabak, 2011). 1939 yılında ise Sivas cer atölyesi kurulmuş; doğu, iç ve güney Anadolu bölgelerindeki demiryollarında kullanılan vagon ve lokomotiflerin tamiri yapılması amaçlanmıştır. 1951 yılında Adapazarı vagon atölyesi açılmış, yük ve yolcu vagonlarının tamiri yapılmıştır (Aslantaş, 1998).

Tezin bu bölümünde 19 – 20yy. Osmanlı dönemi ve 20yy Cumhuriyet döneminde inşa edilmiş, demiryolu yapıları anlatılmıştır. Çok amaçlı kurulan cer atölyeleri hakkında ayrıntılı bilgi verilmiş, tez çalışması kapsamında ayrıntılı incelenen İstanbul Yedikule cer atölyeleri ile ulusal demiryolu yapılarının karşılaştırılması yapılmıştır.

Bu tez çalışması kapsamında incelenen demiryolu yapılarının 7 tanesi atölyeli, 7 tanesi ise atölyesiz olarak sadece demiryolu hattına hizmet vermek amacı ile kurulmuştur. Yedikule cer atölyeside diğer cer atölyeleri gibi yakınında yer alan demiryolu hattına hizmet vermek amacıyla kurulmuştur. Atölye içerisinde yer almış işlevler ve binaların arazisindeki dağılımı Eskişehir, Sivas cer ve Adapazarı vagon atölyesi plan şeması ile benzerlik gösterdiği anlatılmıştır. Yedikule Cer Atölyesinin binaları çok amaçlı kurulan diğer Eskişehir, Sarıkamış, Ankara ve Sivas cer atölyeleri ile Adapazarı vagon atölyesi gibi genelde dikdörtgen formlu lokomotif ve vagonların kolay girmelerine yardımcı olacak şekilde tasarlandığı tespit edilmiştir. Atölyelerin içerisindeki binaların ilişkilerinin ve konumlanışlarının Yedikule cer atölyesi ile benzerlik gösterdiği tespit edilmiştir.

4.1. 19-20yy. Osmanlı Devleti Dönemi Cer Atölyeleri

4.1.1. 19yy. Eskişehir cer atölyeleri

1894 yılında İstanbul-Bağdat Demiryolu hattının inşaatı bitmiştir. Güzergahı Eskişehir üzerinden geçmiş, bölgenin sanayi alanında gelişmesini sağlamıştır. Osmanlı Devlet'i Hindistan'ı ile Avrupa'yı demiryolu hattı ile birbirine bağlamak istemiştir. Haydarpaşa ile Bağdat'ı bağlayan kısmın İstanbul üzerinden geçmesini istemiş, bu doğrultuda inşaatını başlatmıştır (Bozdemir, 2011).

1830'lu yıllarda Anadolu demiryolu projeleri fikir olarak ortaya çıkmıştır. Avrupalı girişimciler için alınacak imtiyazlar fırsat değerlendirilmiş, 1882 yılında Duyun-i Umumiye'nin kurulması rekabeti artırmıştır (Yatağan, 2013). 1880'de Nafıa Nazırı Hasan Fehmi Paşa demiryolu hattı inşaası için yabancı girişimcilere imtiyaz sağlanacağı belirtmiş, ancak hattın kısım kısım farklı şirketler tarafından inşa edilmesi istemiştir (Yatağan, 2013).

1886 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının Haydarpaşa-İzmit bölümü inşaatı Deutche Bank önderliğindeki uluslararası ticaret birliğine verilmiş, hizmete açılmıştır (Yatağan, 2013). 8 Ekim 1888 tarihinde verilen fermanla (Bozdemir, 2011), hattın İzmit-Ankara bölümünün de inşaat ve işletme imtiyazı aynı birliğe verilmiştir (Yatağan, 2013).

Deutche Bank önderliğindeki uluslararası ticaret birliği demiryolu hattının inşaatı için Almanya'da şirket aramış, bulamayınca Alman Phillippe Holzman ile Fransız Graf Vitali ortaklığındaki şirkete devretmiştir. Yeni şirket demiryolu hattında hükümetin belirlediği güzergahı kullanmış, İzmit'ten başlayarak Eskişehir'e ordan da Ankara'ya geçen hattın inşaat ve işletmesini dev almıştır (Yatağan, 2013).

Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası adında anonim şirketi kurmuş, merkezini İstanbul belirlemiştir. Devlet kumpanyanın Avrupa Devletleri'nde de şube açması istenmiş, kanunlara uygun davranması gerektiğini belirtmiştir (Yatağan, 2013).

15 Şubat 1893'de aynı kumpanya yeni bir imtiyaz hakkı daha almış, Alayunt - Kütahya ve Eskişehir-Konya bölümlerinin inşaatını yapıp işletmeye açmıştır. Eskişehir - Konya hattının 31 Ağustos 1893 tarihinde inşaatına başlanmış, 29 Temmuz 1896 tarihinde son durağı olan Konya'ya varmıştır (Bozdemir, 2011).

İstanbul-Bağdat demiryolu hattının yapılması ile birçok farklı kültürden insan Anadolu ve Eskişehir'e gelmiş ve yerleşmiştir (Çiftçi ve Kıvrak, 2009). 1894 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun buharlı lokomotif ile vagon onarımının yapılması amacıyla Eskişehir'de Almanlar tarafından Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası adında atölye kurulmuştur (Çiftçi ve Kıvrak, 2009).

Lokomotif, yük ve yolcu vagonlarının onarımı yapılmış, lokomotif kazanları bozulduğunda onarım için Almanya'ya gönderilmiştir (Bozdemir, 2011). Demiryolu ve atölyede çalışanları Ermeni, Fransız ve Almanlar oluşuyordu. Zamanla çalışanların Eskişehir'e yerleşmeleri şehri kültürel ve ekonomik etkilemiş, değişip gelişmesini sağlamıştır (Çiftçi ve Kıvrak, 2009).

Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası Kurtuluş Savaş'ı sırasında Kuvay-i Milliye tarafından kurtarılmış, Eskişehir Cer Atölyesi ismi verilmiştir. 24 Mayıs 1924 tarihinde millileştirilmiş, 1927'de Devlet Demiryolları Ve Limanlar İdaresi Umumiyesi'ne bağlanmıştır (Yatağan, 2013). 1986 yılında TÜLOMSAŞ/ Türkiye Lokomotif Ve Motor Sanayi A.Ş. ismini almıştır. Porsuk çayının kuzeybatı yönünde yer alan TÜLOMSAŞ dizel motor ile lokomotif imalatı yapmıştır (Bozdemir, 2011).

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde ise, I. Dünya Savaş'ı sırasında İngilizler Anadolu'yu işgal etmiş, Anadolu – Osmanlı Kumpanyası' na el koymuştur. 20 Mart 1920 tarihinde Kumpanya Kuvay-i Milliye tarafından kurtarılmış, 20 Temmuz 1920 tarihinde de Yunanlılar tarafından ele geçirilmiştir (Bozdemir, 2011). 2 Eylül 1922 tarihinde tekrar kurtarılmış (Bozdemir, 2011), Eskişehir Cer Atölyesi adını almıştır. Kurtuluş Savaşı sırasında silah ve top mermisi üretilmiş, Batı Cephesi'nde kullanılmıştır (Çiftçi ve Kıvrak, 2009).

1923 yılında Eskişehir cer atölyesi 800 m^2 kapalı alana sahiptir. 1925-1928 yıllarında marangozhane, köprü, çarkhane, kazanhane, demiryolu makası, katar ile yol emniyet malzemelerinin imalatını yapıcak yeni birimler eklenmiş, kapladığı alan artmıştır. İmalat yapıcak yeni birimler eklenerek, ithalatın azalması sağlanmış dışa bağımlılık azalmıştır (Bozdemir, 2011). 24 Mayıs 1924 tarihinde atölye millileştirilmiş, 1927'de Devlet Demiryolları Ve Limanlar İdaresi Umumiyesi 'ne bağlanmıştır (Yatağan, 2013). Şekil 4.1, 4.2'de Eskişehir cer atölyesini iç mekan görünüşleri gösterilmiştir.

Şekil 4.1. Eskişehir cer atölyesi iç mekan görünüş ve çalışanlar (TÜRASAŞ, 2020a)

Şekil 4.2. Eskişehir cer atölyesi – İç mekan görünüş (TÜRASAŞ, 2020a)

1924 yılının sonuna kadar atölyede demiryolu araçlarının bakım ve onarımı yapılmış, 1925 yılında yol yapımında gerekli olan malzemelerin imalatına başlanmıştır. 1930'da çelik araç gereç üretimi yapan kısım genişletilmiş, Yol Atölyesi ismini almıştır (Yatağan, 2013). 1929 yılından itibaren devlet Devletçilik Politikası benimsemiş, sosyal mekanlar oluşturmaya özen göstermiştir. 1930 yılında ilk sosyal mekan olarak Demirspor Kulübü, 1938 yılında Toplantı Evi yapıları eklenmiştir. 1930'dan sonra lojman, hastane, eğitim yapıları ile yeme-içme, yıkanma mekanları da eklenmiştir.1943 yılında Kaynak Evi yapısı eklenmiş, demiryoluna ek olarak ülke genelindeki kaynak işlerinin de yapılması istenmiştir (Yatağan, 2013). Şekil 4.3'de atölyenin iç mekan görünüşü, Şekil 4.4'de atölyeye eklanan kaynak evi binası gösterilmiştir.

Şekil 4.3. Eskişehir cer atölyesi iç mekan görünüşü (Koylu, 2015)

Şekil 4.4. Eskişehir Cer Atölyesi – Kaynakevi (TÜRASAŞ, 2020a)

II. Dünya Savaş'ında Türkiye Cumhuriyet'i seferberlik ilan etmiş, atölyede çalışan personel askere alınmıştır. Savaş sonrası 1946 yılında Eskişehir Cer Atölyesi fabrika gibi işlemeye başlamış, 1947'de Takım Fabrikası hizmete girmiştir. 1949'da yeni yemekhane, müdüriyet ve bakım yapıları yapılmış, 1956 yılında Motor Şubesi hizmete başlamıştır (Bozdemir, 2011).

1951 yılında ilk mekanik kantar üretimi yapılmış, 1957'de Mehmetçik ve Efe adında iki küçük buharlı lokomotif üretilmiştir. 1958 yılında Eskişehir cer atölyesi'nin adı Eskişehir Demiryolu Fabrikası olarak değiştirilmiş, aynı yıl ilk yerli buharlı lokomotif Karakurt üretilmiştir (Bozdemir, 2011). Şekil 4.5'de Karakurt'un fotoğrafı gösterilmiştir. Eskişehir cer atölyesi'nde, II. Dünya Savaş'ı sonrası 1961 yılında 20 Türk mühendis tarafından 'Devrim Arabası' üretilmiştir (Özkut ve Özaslan, 2009).

Şekil 4.5. İlk yerli buharlı lokomotif Karakurt (Kiper, 2013)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda TCDD'nin dizelasyon ile elektrifikasyon programlarını yapması için buharlı lokomotif yerine elektrikli ve dizel lokomotiflerin üretim ve onarımının yapılmasına karar verilmiştir. 1970 yılında Lokomotif Fabrikası büyümüş, Eskişehir Lokomotif Ve Motor Sanayi Müessesesi/ELMS adını almıştır. Eskişehir Lokomotif Ve Motor Sanayi Müessesesi lokomotif fabrikası, vagon ve genel makine fabrikası, motor fabrikası ve elektrik fabrikası olmak üzere dört fabrikadan meydana gelmiştir (Yatağan, 2013).

1971 yılında Müessese Chantiersde L'Atlantique Firması ile motor lisansı, Fransız Traction Export Firmasıyla da lokomotif konusunda anlaşmış, ilk dizel elektrikli Anahat Lokomotifi' ni üretmiştir. 1986 yılında TÜLOMSAŞ adını almış, Bakanlar Kurulu kararıyla bağlı ortaklık haline gelmiştir (Bozdemir, 2011).

04.03.2020 tarihinde 2186 numaralı Cumhurbaşkanı Kararnamesi ile TÜLOMSAŞ bağlı olduğu ortaklıkltan çıkarılmış, TÜRASAŞ (Türkiye Raylı Sistam Araçları Sanayi A.Ş.) Genel Müdürlüğü'ne bağlanmış ve TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü adını almıştır. Faaliyetlerine devam etmektedir (TÜRASAŞ, 2020a).

TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü'nün mimari yapısı; içersinde farklı dönemlerde yapılmış, birçok binanın bulunduğu sanayi tesisidir (Özkut ve Özaslan, 2009). Bölge müdürlüğü ilk kurulduğunda lokomotif deposu ve atölyesi, vagon atölyesi, 13. Şube müdürlüğü, kısım hekimliği ve su deposu işlevleri yer almıştır (Yatağan, 2013). 19yy.'dan sonra çeşitli binalar eklenmiştir (Özkut ve Özaslan, 2009).

1894-1923 yıllarında istasyon binası, yan üretim fonksiyonları: kereste kurutma ve deposu, kum kurutma, kazan temizleme, su soğutma, yönetim ve sosyal mekanlar: okul, hastane ve bürolar işlevleri yer almış, 1923 yılında atölye 800m^2 alana konumlanmıştır. 1925-28 yıllarında montaj atölyesi, çarkhane, köprü, kazanhane, demiryolu makas, marangozhane, kantar, yol emniyeti için gerekli malzemelerin üretildiği birimler açılmış, dışa bağlılığın azalması hedeflenmiştir (Yatağan, 2013). Şekil 4.6'da atölyenin üretim binaları gösterilmiştir.

Şekil 4.6. Eskişehir cer atölyesi – Üretim binaları (Özkut ve Özaslan, 2009)

1933 yılında atölye 18 bin m^2 alana sahip olmuş, 1930 yılında demirspor ve 1936 yılında toplantı evi yapıları kurulmuştur. 1937 yılında atölyede kaynak atölyesi açılmış, 1943'de adı kaynak evi olmuş ve atölye 43 bin m^2 alana genişlemiştir (Yatağan, 2013).

II. Dünya Savaş'ı sonrası II. Ulusal Mimarlık etkisi yanında uluslararası biçim izlerinin de görüldüğü yönetim binaları eklenmiştir (Özkut ve Özaslan, 2009). 1946'da çırak mektebi ve 1947'de takım fabrikası atölyeye eklenmiştir (Yatağan, 2013). Tesisin giriş kapısı, oval biçimde biten bir birim ve giriş saçağından oluşmuştur. Giriş kapısı, cephesinde dikdörtgen düşey pencereleri bulunan, saat kulesi ile düşey, giriş şaçağı ile yatay etki verilmek istenmiş, o dönem binalarının karakterini yansıtacak şeklinde yapılmıştır (Özkut ve Özaslan, 2009). Şekil 4.7'de atölyenin giriş kapısı gösterilmiştir.

Şekil 4.7. Tülomsaş yerleşkesi - giriş kapısı (Özkut ve Özaslan, 2009)

Yerleşke içerisinde yer alan atölye binaları ise sanayi tesisi olarak işlevlendirilmiş, mekanda bütünlük ve kat yüksekliği hesap edilmiştir. Yapı malzemesi olarak betonarme kullanılmış, yüksek iç mekanlar oluşturulmuştur. Aydınlatma çatı bantları ile sağlanmış, titreşimin azalması ve ağır yüklerin taşınması için 8x8 ahşap takozlar ile özgün yer döşemesi yapılmıştır (Özkut ve Özaslan, 2009). Şekil 4.8'de atölyenin iç mekanı gösterilmiştir.

Şekil 4.8. Lokomotif bakım ve döküm atölyesi yüksek tavan ve çatı bantları (Özkut ve Özaslan, 2009)

Eskişehir cer atölyesi'nin temel üretim birimiden vagon atölyesi Osmanlı döneminde yığma taş tekniği ile yapılmıştır. Çatısı kırma ahşap çatı olarak tasarlanmış, günümüzde bir bölümü çelikle değiştirilmiştir. Üretim yan fonksiyonlarından lokomotif deposu C formlu yay biçimde planlanmış, üç kısım olarak vurgulanmıştır. Eski istasyon biması cephesinde üçlü sistem kullanılmış, kemerli pencere ile kırma çatı yapılmıştır. Kaynak evi iki kat ve iki holden meydana gelmiş, mağaza ve depo C reyonu H plan şeklindeki üç holün birleşmesi ile oluşmuştur (Yatağan, 2013).

4.1.2. 19-20yy. İstanbul Yedikule cer atölyeleri

19yy.'a gelindiğinde Osmanlı Devlet'inde demiryolu ulaşımı görülmeye başlamıştır (Engin, 2012). Başta Sultan Abdülmecit olmak üzere Tanzimat yöneticileri Osmanlı Devlet'i ile Avrupa ülkelerini birbirine bağlayan siyasi birlikteliği sağlamak amacıyla Rumeli Demiryolu Hattı'nın yapılmasına karar vermiştir (Engin, 1993). Ancak Osmanlı Devlet'i yeterli ekonomik ve teknik yapıya sahip olmadığından, 1855 yılında Avrupalı girişimcilere çağrıda bulunmuş, 23 Ocak 1857'de Labro ilk mukaveleyi ile imzalamıştır. Labro gerekli sermayeyi karşılayamamış, mukavele devlet tarafından feshedilmiştir (Kösebay Erkan, 2007). Buna rağmen devlet demiryolu yapmaktan vazgeçmemiş, sırasıyla iki mukavele daha imzalamıştır. Ancak bu mukavelelerde de sonuç değişmemiş, Avrupalı girişimciler ile daha iyi ilişkiler kurması ve girişimci bulması amacıyla Nafia Nazırı Davut Paşa Avrupa'ya gönderilmiştir (Engin, 1993).

17 Nisan 1869 tarihinde Nafia Nazırı Davut Paşa ile Baron Hirsch Rumeli Demiryolu'nun inşaatı için mukavele imzalanmış (Akalan, 2010), gerekli sermaye sağlandıktan sonrada demiryolunun yapımına başlanmıştır. Öncelikle demiryolunun güzergahı belirlenmiş, tamamı yapancılardan oluşan Alman, Fransız ve Avusturyalı mühendisler harita hazırlamıştır. Hazırlanan haritalar Nafia Nezareti'ne sunulmuş, Yedikule – Küçükçekmece Hattı onaylanmıştır (Ünal, 2009).

Hattın 4 Haziran 1870 tarihinde inşaatına başlanmış, 2.000'den fazla işçi çalışmıştır. Avrupa'da yaşanan siyasi gelişmelerin sonucu 19 Temmuz 1870'de Prusya ile Fransa arasında savaş çıkmış, demiryolu inşaatında çalışan teknik personel askerlik hizmeti için ülkelerine dönmüştür (Engin, 1993).

Çalışan teknik personelin tamamının yabancılar oluşması ve Fransa'dan gelicek malların geç teslim edilmesi inşaatın bitimini uzatmıştır. 4 Ocak 1871'de Sadrazamın katılımıyla Yedikule-Küçükçekmece Hattı açılmış, günde beş sefer yapmıştır. Hattın güzergahı sırasıyla Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy, Küçükçekmece istasyonlarıdır (Engin, 1993). Şekil 4.9'da Rumeli Demiryolu Hattı'nın Yedikule istasyonu gösterilmiştir.

Son istasyonu olan Yedikule'nin şehrin merkezinden uzak olması yolcuların ulaşımında sorun oluşturmuş, hattın Sirkeci'ye uzatılması istenmiştir. Ancak uzatılması için saray bahçesinden geçmesi gerekmiş, bu durum tartışmalara sebep olmuştur. Ayrıca tramvay şirketi kazancı azalacağı düşüncesiyle uzatılmasına karşı çıkmış, uzatılması için birçok bahçe ve köşkün de yıkılması istenmiştir. Sultan Abdülaziz tartışmalara son vererek Sirkeci'ye uzatılmasına karar verilmiştir (Kösebay Erkan, 2007).

Şekil 4.9. Rumeli demiryolu hattı Yedikule istasyonu (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017)

Rumeli Demiryolu Hattı'nın lokomotif ve vagonları önceleri yurt dışından gemiler ile bütün halde İstanbul'a getirilmiş, ancak indirilmeleri sırasında kazalar yaşanmış ve parçalı halde getirilmelerine karar verilmiştir (Ünal, 2009).

Yedikule cer atölyeleri Rumeli Demiryolu Hattı'nın Yedikule istasyonu yanında kurulmuş, lokomotif ve vagonların montajı yapılmıştır (Tabak, 2011). Yedikule cer atölyeleri uzun yıllar demiryolu hattına teknik hizmet vermiş, 1997 yılında işlevini kaybettiği gerekçesi ile kapatılmıştır [1] (Ünal, 2009).

[1] Detaylı bilgi Yedikule Cer Atölyelerinin Oluşumu ve Gelişimi başlığı altında anlatılmıştır.

Yedikule cer atölyeleri'nin mimari yapısında kara surlarının hemen arkasında konumlandırılmış olduğu görülmüştür. Deniz seviyesinden 8-10m yüksekte Marmara Deniz'i manzarasına sahiptir (Pancar vb., 2000).

Atölyenin bakım ve onarım binaları deniz yönünde inşa edilmiş, lokomotif ve vagonların atölyelere kolay giriş-çıkışı sağlanmıştır. Zamanla surların arkası dolmuş, duvarları teras haline gelmiştir. Surların yapı malzemesi olan küfeki taşı atölye içersindeki bazı binalarda kullanılmıştır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). Şekil 4.10'da Yedikule cer atölyesi bir bölümünün konumlanışı gösterilmiştir.

Şekil 4.10. Yedikule cer atölyesi Kennedy caddesi öncesi - sonrası(Özgüven, 2016a)

Osmanlı Dönemi'nde surlar ihtiyaca bağlı olarak yenilenmiş, sur duvarında geç Osmanlı duvar tekniği görülmüştür. Atölye'ye ihtiyaçlar doğrultusunda yeni mekanlar eklenmiştir (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).

Yedikule cer atölyesi toplam 59 yapıdan oluşmuştur. Atölye içerisinde kereste mağazası, mağaza, kantar, tuvalet, yük vagonajı, modelhane, döşemehane, boyahane, direktörlük binası, benzin ve yağ deposu, vagonaj, marangozhane, itfaya, pres, trafo, elektrik, kaynak evi, kömürlük, fren pos., tornaj, armatör, takımhane, terekeci - metalci, kazanhane, boruhane, dökümhane, makina boyahanesi işlevleri (Ünal, 2009) ile sur üzerinde yer alan Bondaj ve tav ocağı(T5 binası), tamirhane, demirhane, kiler, aşevi, makina dairesi ile sonradan eklenmiş küçük mekan ve birimler yer almıştır[1] (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).

[1] Detaylı bilgi Yedikule Cer Atölyelerinin Oluşumu ve Gelişimi başlığı altında anlatılmıştır.

Fren postası, montaj, tornaj, terekeci ve metalci, takımhane ile armatör işlevlerinin yer aldığı T1 binası 19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiştir (Ünal, 2009). T1 Binası L formunda tasarlanmış, zemin döşemesinin beton zemin olduğu tespit edilmiştir. Duvarlarının yığma taş duvar olduğu anlaşılmış, çatısı ahşap kırma çatı olarak tasarlanmış ve bina geniş açıklığa sahip olduğundan çelik dikmeler ile desteklenmiştir [1].

Atölyenin vagonajı ve marangozhane işlevlerini içeren T2 binası 19yy.sonu – 20yy. başı inşa edilmiştir (Karadağ, 2019). Dikdörtgen formda tasarlanmış, tek katlı yapılmıştır. Binanın taşıyıcı duvarının kemerli yığma taş duvarın harman tuğla duvar ile devam ettirilmesi sonucunda oluşmuş, çatısı ahşap kırma çatı olarak yapılmıştır [1].

Mağaza, model deposu, döşemehane, boyahane ve yük vagonajı işlevlerinin yer aldığı T3 binası 19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiştir (Ünal, 2009). Bina Yedikule Tren İstasyonu doğrultusunda yapılmış, dikdörtgen formda ve tek katlı olarak tasarlanmıştır. Zemin döşemesi beton zemin, dış cephe duvarları kesme taştan ve iç cephe duvarları moloz taştan yapılmıştır. Binanın çatısı kırma ahşap çatı olarak tasarlanmış, ahşap makas dikmeleri zemine oturmuştur [1].

Makine dairesi ve elektrikhane binaları 19yy. sonu-20yy. başı inşa edilmiş, yapımında yığma harman tuğla ve surun yapı malzemesi olan küfeki taşı kullanılmıştır. Çatısı ahşap çatı üzerine Marsilya kiremit kaplanmış, beşik çatıdır. Şekil 4.11'de gösterilmiştir (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).

Şekil 4.11. Makine dairesi ve aşevi (Özdemir, 2019)

[1] Detaylı bilgi Yedikule cer atölyeleri –Tescilli binalar başlığı altında anlatılmıştır.

Aşevi-kiler binaları 19yy. sonu - 20yy. başı inşa edilmiş, elektrik santirali ve makine dairesiyle aynı çatı altında yer almıştır. Çatısı Ahşap çatı üzerine Marsilya Kiremit kaplanmış, beşik çatıdır. Bir duvarında büyük oranda sur duvarı kullanılmış, devamı küfeki taşı ve harman tuğla ile tamamlanmıştır. Duvarların bazılarının alt kısmında beyaz fayans bulunmaktadır. Tamirhane 19yy. sonu - 20yy. başı inşa edilmiş, yapıda küfeki taşı kullanılmıştır. Çatısı ahşap çatı üzerine marsilya kiremitle kaplanmıştır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).

Kaynakevi binası 1915 Alman Mavileri haritasında yer almamış, 1947 Yedikule Cer Atölyeleri Genel Durum Planında görülmüştür. 1915-1947 yılları arasında inşa edildiği anlaşılmış, dikdörtgen plan içeren tek katlı yapıdır. Duvarlarında harman tuğla kullanılmış, çatısı ahşap çatı olarak tasarlanmıştır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).

Bondaj ve tav ocağı binası 19yy. sonu - 20yy. başı inşa edilmiş, arka cephesi sur duvarının devam ettirilmesi ile oluşturulmuştur. Harman tuğla duvar ile tamamlanmış, çatısı ahşap çatı üzerine Marsilya Kiremit kaplanmış, beşik çatıdır[1]. Şekil 4.12'de bondaj ve tav ocağı binasının iç mekanı görünüşleri gösterilmiştir.

Şekil 4.12. Bondaj ve tav ocağı iç mekan görünüş (Özdemir , 2019)

Elektrikhane binası 19yy. sonu - 20yy. başı inşa edilmiş, iki katlı bir yapıdır. Duvarlar harman tuğla duvar, içersinde betonarme kolon ve kiriş yer almış. Ahşap çatılı beşik çatıdır. Cephesinde dikdörtgen ve kare pencereler yapılmış, elektrikhane ve trafo binası benzer yapım özelliklerine sahiptir. Şekil 4.13'de gösterilmiştir.

[1] Detaylı bilgi Yedikule cer atölyeleri –Tescilli binalar başlığı altında anlatılmıştır.

Şekil 4.13. Elektrikhane (Özdemir , 2019)

Demirhane binası 20yy.başı inşa edilmiş, betonarme bir yapıdır. Çatısı metal yapılmış, cephesinden kolon ve kirişler anlaşılmaktadır. Şekil 4.14'de gösterilmiştir.

Şekil 4.14. Demirhane (Özdemir , 2019)

20yy. başı inşa edilmiş, Yedikule cer atölyesine sonradan eklenmiş ve müdüriyet işlevinde kullanılmıştır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). Dikdörtgen formda tasarlanmış, betonarme olarak iki katlı yapılmıştır[1]. Şekil 4.15'de eski döenm fotoğrafı gösterilmiştir.

Şekil 4.15. Müdüriyet (direktörlük) binası (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017)

[1] Detaylı bilgi Yedikule Cer Atölyelerinin Oluşumu ve Gelişimi başlığı altında anlatılmıştır.

Kazanhane binası 20yy. başı inşa edilmiş, çelik strüktür sistemiyle yapılmıştır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). Şekil 4.16'de gösterilmiştir.

Şekil 4.16. Kazanhane (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017)

Yedikule cer atölyesinin restorasyonu özel bir firma tarafından çalışılmış, günümüzde devam etmektedir[1].

4.1.3. 19yy. Sarıkamış cer atölyeleri

I. Dünya Savaşı sırasında Rusya Sarıkamış'ı işgal etmiştir. Doğu Anadolu Bölgesi'nde demiryolu yapmak istemiş, 19yy.'ın sonunda Baltik Mimarisi üslubunda bakım ve onarım atölyeleri ile lojistik depoları inşa etmiştir (Karadağ, 2019). Sarıkamış cer atölyeleri demiryolu raylarının 280 m mesafede konumlanmış, vogan onarımı ve bakımı yapılmıştır (Doğan, 2019). 1917 yılında Rusya I. Dünya Savaşı'ndan çekilmiş, işgal ettiği bölgeleri boşaltmıştır. Geriye Sarıkamış cer atölyeleri kalmış, işlevsiz olarak uzun yıllar boş bırakılmıştır (Karadağ, 2019).

Sarıkamış cer atölyelei'nin mimari yapısına bakılmış; cer atölyesi içerisinde yer alan yapılar zamanla tahrip olmuş, çatıları yok olmuştur. Yapıların sadece kagir beden duvarları ayakta kalabilmiştir (Karadağ, 2019). Atölye on bölümden oluşmuş, dikdörtgen planda altı yapının kaydırmalı konulması sonucu çıkılmıştır (Doğan, 2019). Şekil 4.17, 4.18'de gösterilmiştir.

[1] Detaylı bilgi Yedikule Cer Atölyelerinin Oluşumu ve Gelişimi başlığı altında anlatılmıştır.

Şekil 4.17. Sarıkamış cer atölyeleri kaydırmalı bölüm ön görünüş (Cangül, 2016)

Şekil 4.18. Sarıkamış cer atölyeleri yan görünüş (Cangül, 2016)

Atölyeyi oluşturan bölümler dikdörtgen tasarlanmış, cephelerinde geniş ve yüksek yuvarlak kemerli pencere ve kapı açıklıkları yer almış ve bu açıklıklar iç mekanın aydınlatılmasını sağlamıştır. Atölyenin dış cepheleri kesme taştan yapılmış, kapı ve pencere açıklılarının üstüne kemer geçilmiştir. İç cephe duvarlarının bazılarında beton kullanılmış (Doğan, 2019) ve Şekil 4.19'de gösterilmiştir.

Şekil 4.19. Sarıkamış cer atölyeleri iç cephe görünüş (Doğan, 2019)

Günümüzde Sarıkamış Cer Atölyeleri Taşınmaz Tescil olarak kabul edilmiş, koruma altına alınmıştır (Tripadvisor, 2016). Atölyenin sadece beden duvarları ayakta kalmış, işlevsiz durumdadır.

4.2. 20yy. Cumhuriyet Dönemi Cer Atölyeleri

4.2.1. Ankara cer atölyeleri

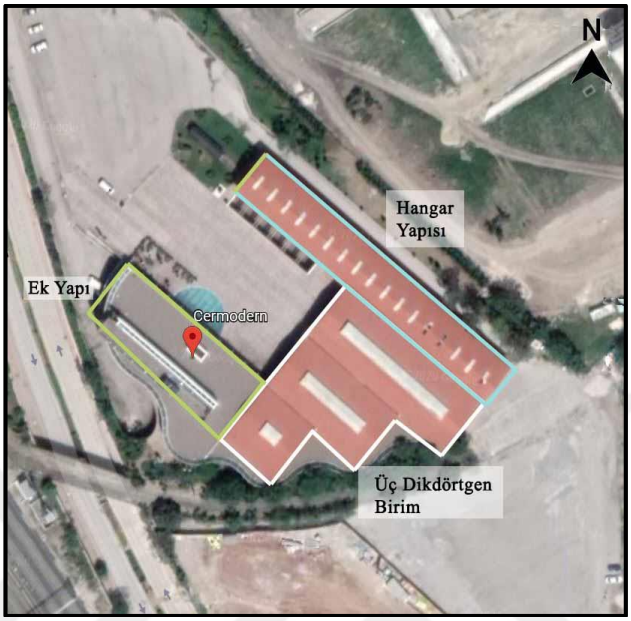
Osmanlı Devlet'inde Sanayi Devrimi'nin etkisi geç görülmüştür. Görülmeye başladığında da İstanbul içerisindeki belirli iller ile sınırlı kalmış, Sanayi Devrimi'nin mimari yansıması olan endüstriyel yapıların çoğu Haliç kıyısında toplanmıştır. 19yy.' ın sonunda seri üretim başlamış, sağladığı çeşitli olanaklar ile İstanbul dışındaki diğer şehirlerde de sanayi tesisleri kurulmuştur (Sezer, 2013).

1923 yılında Türkiye Cumhuriyet'i kurulmuş, Ankara başkent ilan edilmiştir. 1926-1927 yıllarında demiryollarının millileştirilmesine karar verilmiş, program dahilinde Ankara Cer Atölyesi kurulmuştur. Kurtuluş Savaşı sonrası usta ve işçi eksikliği yaşanmış, buna rağmen atölye inşa edilerek demiryolun verilen önem gösterilmiştir (Karadağ, 2019). Şekil 4.20'de Ankara cer atölyesini üç dikdörtgen birimden görünüş gösterilmiştir.

Şekil 4.20. Ankara cer atölyesini üç dikdörtgen birimden görünüş (cermodern, 2020)

Zamanla Ankara Cer Atölye'si işlevini yitirmiştir (Karadağ, 2019). 1995 yılına kadar ana hatları kalmış, dış cephesi sıvanarak aralarına bölmeler eklenmiştir (Sezer, 2013). 1995 yılında atölyenin yeniden işlevlendirilmesine karar verilmiş, yeni işlev olarak Çağdaş Sanatlar Merkezi düşünülmüştür. Ancak uzun yıllar uygulanamamıştır (Yavuztürk, 2017). 2010 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği ortaklığında yeniden işlevlendirilmiş, Ankara Çağdaş Sanatlar Merkezi ve Güzel Sanatlar Galerisi yapılmıştır (Karadağ, 2019).

Cermodern olarak adlandırılmış (Karadağ, 2019) ve günümüzde bu yeni işlevi ile hizmet vermektedir. Şekil 4.21'da 2020 yılına ait Ankara cer atölyesinin vaziyet planı gösterilmiştir.



Şekil 4.21. Ankara cer atölyesi vaziyet planı (Google Earth, 2020)

Cermodern 11.500m2 alan üzerine konumlandırılmış; konferans salonu, sanatçı odaları, satış mağazaları, kafe, sergi ve fotoğraf galerisi ile park alanından oluşmuştur (Yavuztürk, 2017; CERMODERN, 2020). Konferans salonu 370 kişilik tasarlanmış, sergi galerisi 4.500 m2 ile fotoğraf galerisi 700 m2 alan üzerine oturmuştur. Açık otoparkı yaklaşık 2320m2'lik alana sahip, Ankara Çağdaş Sanat Merkezi'nin yanında yer almaktadır (Sezer, 2013).

Günümüzde Cermodern'in önünde yer alan heykel 1920'li yıllarda Ankara Şehremini Süleyman Asaf Bey Avrupa'ya gittiğinde kent meydanındaki havuzlarda yer alan fıskiyeli Su Perisi heykelidir (Yavuztürk, 2017).

1924 yılında İtalya'dan bir tane fıskiyeli Su Perisi heykeli Ankara'ya getirtilmiş, ilk olarakta Kızılay Meydanındaki havuzda sergilenmiştir (Yavuztürk, 2017; CERMODERN, 2020). Şekil 4.22'de Su Perisi Heykeli'nin fotoğrafı gösterilmiştir.

Şekil 4.22. Su perisi heykeli (cermodern, 2020)

Kızılay Meydanı düzenlenerek park haline gelmiş, ancak zamanla önemini kaybetmiştir. Heykel Ulus Gençlik Parkı'na taşınmış, alt yapı çalışmalarının başlamasıyla Hacettepe Parkı'na nakledilmiştir. 1960 yılına kadar bu parkta yer almış, sonrasında belediye deposuna kaldırılmıştır (Yavuztürk, 2017).

1970 yılında tekrar gün yüzüne çıkmış, Tandoğan Meydanı'na getirilmiştir. 1992 yılına kadar bu meydanda yer almış, 1992 yılında Ankaray çalışması sebebiyle tekrardan depoya kaldırılmıştır. 2010 yılında Ankara Cer Atölyeleri'nin restorasyonu sırasında dönemin Kültür Bakanının talimatıyla depodan çıkarılmış, heykeltraş Metin Yurdanur tarafından restorasyonu yapılmıştır. Günümüzde Cermodern'in önünde yer almaktadır (Yavuztürk, 2017).

Ankara cer atölyesi'nin mimari yapısıs üç dikdörtgen birim ve hangar yapısından oluşmuş, hangar yapısı sonradan eklenmiştir (Karadağ, 2019). Atölye içersindeki üç dikdörtgen yapı betonarme kolondan yapılmış, araları kagir malzeme ile tamamlanmıştır. Çatı çelik strüktür olarak tasarlanmış, 10.43m tavan yüksekliğine sahiptir (Sezer, 2013). Şekil 4.23'de atölyedeki betonarme kolon ve çelik çatı gösterilmiştir.

Şekil 4.23. Betonarme kolon - çelik çatı (Sezer, 2013)

Atölyeye sonradan eklenmiş hangar yapısının da çatısı çelik strüktür olarak tasarlanmış, içeriye güneş ışığı almak için geniş pencereler koyulmuştur. Göz hizasının yukarısında ön ve arka cephesine küçük pencereler yapılmış, hangar yapısı olduğu düşünülerek geniş ve yüksek ana kapılar tasarlanmıştır. Ankara Cer Atölyesi eskiden lokomotif ve vagonların tamiri yapılması amacıyla kurulmuş, demiryolu araçlarının Tamir Atölyeri' ne girip çıkabilmeleri için tren rayları döşenmiştir (Sezer, 2013).

Atölye işlevini kaybettikten sonra yeniden işlevlendirilmesine karar verilmiş, işlevlendirme sırasında tren raylarının üstü kapatılarak ahşap avlu oluşturulmuştur. Atölye içersindeki üç dikdörtgen yapının cephesi kagir yapı malzemesinden yapılmış ve restore edilirken mevcut cepheler korunmuştur. Cepheler yer yer benzer yapı malzemesi ile sağlamlaştırılmıştır. Yapıların yüksek ve geniş ana kapıları korunmuş, işlevlendirilirken pencere olarak değerlendirilmiştir. Beşik çatılar sağlamlaştırılmış, çelik malzemelerin üstü ahşap plaklarla kapatılmıştır (Sezer, 2013). Şekil 4.24'de Ankara cer atölyesi dikdörtgen birimin ön görünüşü koyulmuş, restorasyon öncesi ve sonrası gösterilmiştir.

Şekil 4.24. Ankara cer atölyesi restorasyon öncesi ve sonrası (cermodern, 2020)

Atölye içerisindeki uzun ve ince hangar yapısının üç cephesi oluklu metal saçla kaplanmış, ön cephesi açık gri renge boyanmıştır. Ankara Cer Atölyeleri yeniden işlevlendirilirken ek yapı eklenmiş, brüt betondan inşa edilmiştir. Avlu kısmına bakan cephesi cam ile kapatılmış; fuaye, giriş ve kafetaryada tek mekan hissi vermiştir (Sezer, 2013). Şekil 4.25'de Ankara cer atölyesinin hangar yapısı iç mekan görünüşü konulmuş, restorasyon öncesi ve sonrası gösterilmiştir.

Şekil 4.25. Hangar yapısı iç mekan restorasyon öncesi ve sonrası (cermodern, 2020)

Ek yapının zemin katı kütüphane, tuvalet, kafeterya ve müze mağazasından oluşmuştur. Yapılar dışında eski dönem lokomotifleri de korunmuş, yapı önünde konumlandırılarak sergilenmektedir (Sezer, 2013). Şekil 4.26'de Ankara cer atölyesinin ön görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.26. Ankara cer atölyesi ön görünüş (Prota Mühendislik, 2020)

4.2.2. Sivas cer atölyeleri

1925 yılında Doğu Anadolu Demiryolu Hattı'nın inşaatına Ankara'dan başlanmış, 1930 yılında Sivas'a ulaşmıştır (Karadağ, 2019). 1935 yılında lokomotif ve vagonların tamir edilmesi amacıyla Sivas Cer Atölyesi'nin kurulmasına karar verilmiştir ve 1936 yılında inşaatına başlanmıştır (Nazif, 1939). Şekil 4.27'de Erzurum istasyonu açılışı dönüşü Sivas cer atölyesi inşaatının incelemesi gösterilmiştir.

Şekil 4.27. Sivas cer atölyesi inşaatının incelemesi (Anonim, 1939b)

1939 yılında atölye hizmete açılmış (TÜRASAŞ, 2020b), projesinden yapımına kadar tamamen Türk mühendis ve işçiler çalışmıştır (Anonim, 1939a). Atölye açıldıktan sonrada çalışanların tamamı Türkler'den seçilmiş, 1200 Türk iş sahibi olmuştur (Anonim, 1939c). Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde zamanla demiryolu ulaşımı gelişmiştir. Sivas Cer Atölyesi' nde devletin artan ihtiyaçlarına bağlı olarak tezgah, bina ve tesisleri gelişmiş, 1953 yılında yük vagonu üretimine başlamıştır (Tarihçe(Tüdemsaş), 2020). 1958 yılında Sivas Demiryolu Fabrikası adını almış (Tarihçe(Tüdemsaş), 2020), 1961 yılında lokomotif üretimine de başlamıştır (TÜDEMSAŞ, 2020).

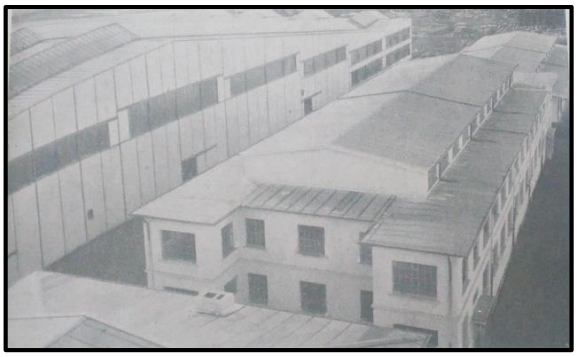
1972 yılında Sivas Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi-SİDEMAS adını almıştır (Miser, 2019). TCDD Genel Müdürlüğü'ne bağlı Müessese olmuş, 1975 yılında Müessese Statüsü' nü uygulamaya başlamıştır (Tarihçe(Tüdemsaş), 2020). 1986 yılında Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi-TÜDEMSAŞ olarak adlandırılmıştır (Miser, 2019).

TÜDEMSAŞ'ı oluşturan üç ana üretim birimi Metal İşleri İmalat Fabrikası, Vagon Onarım ve Vagon Üretimi birimleridir. Bu üretim birimlerine yardımcı daire başkanlıkları ise Kalite Kontrol, Malzeme, Bakım – Onarım, Ar-Ge, ÜPK, Mali İşler, Bilgi İşlem, Sağlık Sosyal İşler, Ticaret ve Pazarlama ile Personel ve Eğitim başkanlıklarıdır (TÜDEMSAŞ, 2020).

Günümüzde TÜDEMSAŞ 418.000 m2'lik alana sahip 1400 uzman personelin çalıştığı sanayi kuruluşudur (TÜDEMSAŞ, 2020). Yük ve yolcu vagonlarının tamiri dışında yedek parça ve yük vagonu üretiminde yapıldığı kuruluş (Tarihçe(Tüdemsaş), 2020), hem yurt içi hem de yurt dışında faaliyet göstermektedir (TÜDEMSAŞ, 2020). 04.03.2020 tarihinde 2186 numaralı Cumhurbaşkanı Kararnamesi ile TÜDEMSAŞ bağlı olduğu ortaklıktan çıkarılarak TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü'ne bağlanmış ve Sivas Bölge Müdürlüğü adını almıştır. Faaliyetlerine devam etmektedir (TÜRASAŞ, 2020b).

Sivas cer atölyesi'nin mimari yapısına bakılmış; atölye inşa edilirken zemin etütleri yapılmış ve emel yapımında yüksek fırın çimento malzemesi kullanılmasına karar verilmiştir. Betonarme kazıklar üzerine Lokomotif ve Vagon Atölyeleri ile Kuvveyi Muharrike Santrali, Su Kulesi ve Takımhane yapıları inşa edilmiştir. Lokomotif ve Vagon Atölyeleri' nin strüktürü demirden, diğer yapıların strüktürü de betonarmeden inşa edilmiştir (Etker, 1939).

Sivas Cer Atölyesi inşa edildiğinde beş bölümden; Lokomotif ve Vagon Atölyesi, Kuvveyi Muharrike ve Enerji Santrali, Yardımcı Tesisat ve İdari Binalardan oluşmuş ve aşağıda detaylı anlatılmıştır. Lokomotif Atölyesi yaklaşık 13.000 m2 alan üzerinde konumlandırılmış, yıllık 120-150 lokomotifin tamiri yapılmıştır. Atölyede yedek aksam üretimi de yapılmış, dökümhane kısmı da bu bölümde yer almıştır. Pirinç ve font dökümü yapılmış, fabrikanın döküm ihtiyacı karşılanmıştır (Etker, 1939) Şekil 4.28'da lokomotif atölyesi, su kulesi ve yemekhane görünüşleri gösterilmiştir.

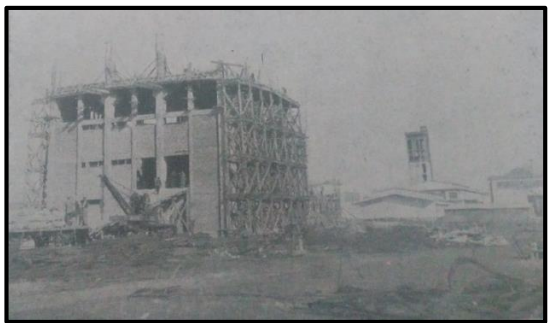


Şekil 4.28. Lokomotif atölyesi, su kulesi ve yemekhane görünüş (Anonim, 1939b)

Vagon Atölyesi 22.000 m2 alan üzerine konumlandırılmış, yıllık 2.500 yük ile 200 yolcu vagonu tamiri yapılmıştır. Yıllık 700 yük vagonu üretebilecek kapasitede inşa edilmiş, sustahane ve demirhane bu bölümde yer almıştır (Etker, 1939). Şekil 4.29'de lokomotif ve vagon atölyesinin önden görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.29. Lokomotif ve vagon atölyesi görünüş tarih:30.11.1938 (Anonim, 1939b)

Kuvveyi Muharrike ve Enerji Santrali yapısının içerisinde 1.500 kw'lık iki adet buhar türbüni ve saatte 12.5 ton buhar verebilen üç adet kazan yer almış, 150 derecelik kaynar su ile sıcak hava veren cihazlar koyulmuştur (Etker, 1939). Şekil 4.30'de santral binası gösterilmiştir.



Şekil 4.30. Santral binası görünüş tarih:30.11.1938 (Anonim, 1939b)

Yardımcı Tesisat içerisinde işçi yetiştirmek için Çırakhane, büyük ve önemli parçaların birleşmesi için Kaynak Atölyesi, kerestenin kurutulması için Kereste Kurutma Tesisatına Sahip Yapılar ve İstihsal(üretim) Merkezleri yer almıştır (Etker, 1939).

İstihsal Merkezi demiryolu içerisindeki büyük tav ocaklarını çalıştırmak için kullanılacak gaz, kaynak işlerinde kullanılan ve atölye içerisinde yer alan boru şebekesi ile ulaştırılan asetilen ve oksijen gazlarının üretim merkezleridir (Etker, 1939).

İdari Binalar; Müdüriyet, yemekhane, hekimlik, soyunma-giyinme kısımları ve mağaza hangarları mekanlarından oluşmuştur (Etker, 1939). Şekil 4.31'da atölyenin müdüriyet binası gösterilmiştir.

Şekil 4.31. Müdüriyet binası görünüş (Tarih:30.11.1938) (Anonim, 1939b)

Atölye içerisine transportörler ile vinçler alınmış, tezgah ve tesisatları işlerine uygun olarak seçilmiştir. Atölye içerisindeki en büyük vinç 120 tonluk lokomotifi kaldırma kapasitesine sahipmiş (Etker, 1939). Şekil 4.32'da atölyenin lokomotif atölyesinin kazan dairesinde yer alan vinçler gösterilmiştir.

Şekil 4.32. Kazan dairesinde 3-4 tonluk vinçler (Tarih:30.11.1938) (Anonim, 1939b)

4.2.3. Adapazarı vagon atölyeleri

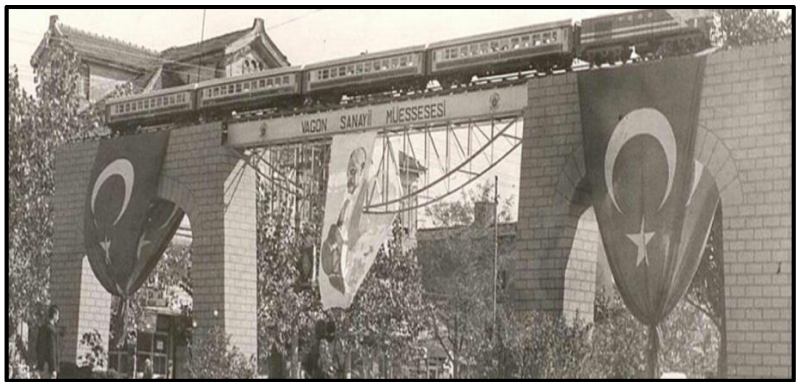
19yy.'la gelindiğinde Osmanlı Devlet'inde demiryolu ulaşımı görülmeye başlamış, Cumhuriyet Dönemi'nde de mevcut hatların işletilmesi ve yeni hatların yapımına devam edilmiştir. Uzun yıllar demiryolu araçları yurt dışından getirtilmiş, bakım ve onarımları için tekrar yurt dışına gönderilmiştir. Yaşanan bu durum demiryolu işletmeciliğinde sorun oluşturmuş, ulaşımda kesintilere sebep olarak maliyeti artırmıştır (TÜVASAŞ, 2020a).

Türkiye Cumhuriyet'i sınırları içerisinde kalan demiryolu hatlarının büyük bölümü batı kısmında yer almıştır. Bu durum bakım ve onarım gerektiren vagonların bu kısımda toplanmasına sebep olmuş ve Vagon Atölyesi'nin Adapazarı'nda kurulmasına karar verilmiştir. 1947 yılında atölyenin temeli atılmış, 25 Ekim 1951 tarihinde de hizmete açılmıştır (Akalan, 2010).

Atölye hizmete açıldığında sadece yolcu ve yük vagonlarının tamiri yapılmış (Göker, 1985), 1300 adet yolcu ve 5000 adet yük vagonu onarımı yapabilicek kapasitede tasarlanmıştır (Miser, 2019). Yük vagonu onarımı daha sonra Sivas'a yönlendirilmiştir (Göker, 1985).

1961 yılında atölye Adapazarı Demiryolu Fabrikası ismini almış (TÜVASAŞ, 2020a), 1962-1963 yıllarında yerli Anahat Yolcu Vagonu üretilmiştir. Yerli yolcu vagonu üretimi ile ithalatı sona ermiştir. 1971 yılında 28 adet Avrupa tipi vagon üretilmiş, Pakistan'a ihraç edilmiştir. 1976 yılında da 49 adet dar yolcu vagonu üretilmiş, Bangledesh'e gönderilmiştir (Göker, 1985).

1975 yılında Adapazarı Demiryolu Fabrikası TCDD Yönetim Kurulu 440 No'lu KİT yasasına uygun olarak Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi-ADVAS ismini almış, müessese TCDD Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştır (Göker, 1985). Şekil 4.33'de Adapazarı vagon sanayii müessesesi gösterilmiştir.



Şekil 4.33. Adapazarı vagon sanayii müessesesi (TÜVASAŞ, 2020a)

1975 yılında UIC ile anlaşılmış, Avrupa'ya giden yolcu ve işçilerin yerli vagonlar ile seyahat ederek döviz kaybının önlenmesi istenmiştir. Avrupa RIC-X tipi hız 140 kw/h olan, boyu 26,4 m yolcu vagonu üretilmiş, Sirkeci-Münih (İstanbul Exspress) arasında her gün sefer yapmıştır. Böylece ADVAS Avrupa'ya da ismini duyurmuştur (Göker, 1985). 1976 yılında Aistom Firması ile anlaşılmış, elektrikli banliyö dizileri lisanslı olarak 225 adet (75 dizi) üretilmiş, TCDD'ye gönderilmiştir (TÜVASAŞ, 2020a). 1986 yılında ADVAS, Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi-TÜVASAŞ olarak adlandırılmıştır (Miser, 2019).

Şirket elektrikli dizi üretimi, yolcu vagonları ve mühendislik alanlarında projeler hazırlanmış, 1990' larda projeleri geliştirilmiştir. 1994 yılında TÜVASAŞ tasarımına sahip Ray Otobüsleri ile RIC-X tipi ve TUS 2000 klimalı vagonlar üretilmiştir (TÜVASAŞ, 2020a). Şekil 4.34'de elektrikli banliyö dizisi ve Şekil 4.35'de videolu pulman vagon gösterilmiştir.

Şekil 4.34. Elektirikli banliyö dizisi (Göker, 1985)

Şekil 4.35. Videolu pulman vagon (Göker, 1985)

1995 yılında hafif raylı demiryolu taşımacılığı için altyapı çalışmaları yapılmış, 1998 yılında lüks yataklı TUS 2000 tipi vagon üretilmiştir (TÜVASAŞ, 2020a). 1999 yılında Marmara Depremi yaşanmış, TÜVASAŞ büyük hasar görmüştür. 2000 yılında bakım ve onarımı yapılmış, tekrar hizmete açılmıştır (Miser, 2019).

2002 yılında eski model vagonların modernleşmesi istenmiş, M-Serisi'nin modernleşmesi yapılmıştır. 2003-2009 yıllarında yerli üretim olmasına dikkat edilmiş, %90 oranında yerli yolcu vagonu üretilmiştir.2005 yılında Irak Demiryolları için Jeneratör Vagonlar üretilmiş, 2006 yılında tamamen bilgisayar ortamında kontrol ve izlemeyi sağlayan ERP(kurumsal kaynak planlama) uygulamasına geçilmiştir (TÜVASAŞ, 2020a).

2008-2009 yıllarında Güney Kore Hyundai / Rotem Firması ile birlikte 84 adet metro aracı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ve 75 adet elektirikli banliyö aracı TCDD' ye üretilmiştir (TÜVASAŞ, 2020a).

2010 yılı itibariyle TÜVASAŞ yaklaşık olarak 400 bin m2 alan üzerinde konumlanmış, yıllık 500 adet vagon onarımı ve 75 adet vagon üretimi kapasitesinde sanayi kuruluşu olarak hizmet vermeye devam etmiştir (Miser, 2019). Şekil 4.36'de TÜVASAŞ vaziyet planı görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.36. TÜVASAŞ vaziyet görünüş (Tarih:29.07.2019) (RAYHABER, 2019)

2010 yılında Dizel Tren Set (DMU) araçlarının üretimine başlanmış, 12'si 4'lü ve 12'si 3'lü olarak üretilmiştir. TCDD' ye 2013 yılında teslim edilmiştir. 2011 yılında TÜVASAŞ 3 adet Dizel Tren Seti yapmış, 2012 yılında 30 adet yataklı vagon Bulgaristan Demiryolları için üretilmiştir (TÜVASAŞ, 2020a).

Hyundai/Rotem Firması ortaklığında da 2010 yılında 275 adet, 2011 yılında 144 adet ve 2012 yılında 97 adet Marmaray aracı üretilmiştir. 2015 yılında 124 adet daha Dizel Tren Set aracı üretimine başlanmış, 2018 yılında tamamı TCDD'ye teslim edilmiştir. 2018 yılının sonu itibariyle TÜVASAŞ'da 2.300 yolcu vagonu üretilmiş, 38 bin 490 yolcu vagonunun onarım, bakım ve modernizasyonu yapılmıştır (TÜVASAŞ, 2020a). 04.03.2020 tarihinde 2186 numaralı Cumhurbaşkanı Kararnamesi ile TÜVASAŞ TCDD'ye bağlı ortaklığından çıkarılmış, TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. TÜRASAŞ Sakarya Bölge Müdürlüğü adını almış, faaliyetlerine devam etmektedir (TÜRASAŞ, 2020c).

Adapazarı vagon atölyesi 790 bin m^2 alan üzerine konumlanmış, 49.000 m^2 kapalı alana sahip ve yanında lojmanları yer almıştır. Fabrika yolcu vagonu tamiratı, yük vagonu tamiratı ve yardımcı şubelerden oluşmuştur (Gemici, 2019).

Bu şubeler içerisinde sustahane, presler, demirhane, döşemehane, oksijen evi, galvanoteknik, polisaj, kaynak şubesi, laboratuvar, polyester, komprasör dairesi, şofaj santrali, asetilen evi, su tesisleri, lojman, misafirhane ve çırak okulu birimleri yer almıştır (Gemici, 2019)

Fabrikanın yolcu binası mal deposu yanında konumlanmış, mimari yapısı dikdörtgen formda ve iki katlı tasarlanmıştır. Binanın idare mekanları ortadaki giriş holüne açılmış, diğer mekanlar bekleme salonu olarak kullanılmıştır. Kapı ve pencere açıklıkları basık kemerli tasarlanmış, kapılar söveli yapılmıştır (Kösebay Erkan, 2007).

4.3. 19-20yy. Demiryolu Yapıları

4.3.1. 19yy. Alsancak garı

1858 – 1861 yıllarında İngilizler tarafından inşa edilmiş, Anadolu'daki ilk istasyon binasıdır (Erdoğan, 2005). Alsancak garı demiryolu hattı üzerindeki en kapsamlı ve farklı işlevin yer aldığı yerleşkedir (Ekizoğlu, 2012). İki taraftanda hizmet verebilen plan yapısına sahiptir (Erdoğan, 2005). Gar binası istasyon, yönetim ve hastane olmak üzere üç birimden oluşmuştur (Yıldız, 2008). Çevresindeki diğer işlevler demiryolu hastanesi, saat kulesi, karakol, kilise, İngiliz posta şirketi merkezi ve spor sahaları birimleridir (Ekizoğlu, 2012).

Alsancak garı iki katlı tasarlanmış, üç kısım farklı plan tipleri ile yapılarak cephede hareketlilik sağlanmıştır. Zamanla gar binasına eklemeler yapılmış ve U formu almıştır (Yıldız, 2008). Şekil 4.37'de Alsancak garı ön cephesi görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.37. Alsancak garı ön görünüş (Yaşar Üniversitesi Haber Portalı, 2018)

Alsancak garı günümüzde işlevini devam ettirmektedir. Giriş bölümünde bilet gişeleri ve bekleme salonları yer almış, sağ kısmında TCDD III. Bölge Müdürlüğü ve sol kısmında sağlık merkezi hizmet vermektedir (Yıldız, 2008).

4.3.2. 19yy. Halkapınar tren istasyonu – Halkapınar lokomotif deposu

Buharlı lokomotiflerde suyu buhara çevirirken kömür kullanılmış, bu yüzden sefer sonrasında lokomotifler depolara gönderilmiştir. Depoda lokomotiflere kömür ve su takviyesi yapılmış, sefere tekrar gönderilmiştir (Ülker, 2014). 1866 yılında Mersinli ismi ile İzmir – Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Hattı inşa edilmiş, 2000 yılına kadar bu ismi kullanmış ve 2000 yılında demiryolu hattı Halkapınar ismini almıştır (Vikipedi, 2020a). 1866 yılında Halkapınar lokomotif deposu – tren istasyonu inşa edilmiş, lokomotiflerin bakım ve onarımı yapılmıştır (Berent, 2005a). Şekil 4.38'da Halkapınar tren istasyonu görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.38. Halkapınar lokomotif deposu görünüş (Berent, 2005a)

Depo içerisinde idare binaları, B ve C kulesi, D kulesi(yıkılmış), bunker (buharlı lokomotiflerde kömür ikmalinin yapıldığı yer), buharlı depo (dizele geçince dizel deposu olarak kullanılmış), motor depo, bunkerin güney tarafında yıkama, temizleme ve bakım üniteleri birimleri yer almış ve depoya birleşik avlar lojman olarak tasarlamıştır (Berent, 2005b).

İstasyonun zemin altına çalışanların kuyu dedikleri bölüm yapılmış, lokomotiflerin alt kısmının tamirinde kullanılmıştır (Berent, 2005a). Halkapınar lokomotif deposu mimarisi incelenmiş, dönem fotoğrafları dikkaet alınmıştır. Depo içerisindeki yapıların lokomotif giriş çıkışına uygun dikdörtgen formda tasarlandığı görülmüştür.

Depoda yer alan dizel deposunun duvarlarında taş malzeme kullanılmış, çatısının yuvarlak metal çatı olarak tasarlanmış ve Şekil 4.39'de görülmüştür.

Şekil 4.39. Halkapınar lokomotif deposu dizel deposu görünüş (Berent, 2005b)

Yıkama, temizleme ve bakım üniteleri birimlerinde zemin ve duvarlarda beton kullanılmış, çatı set çatı yapılmış, Şekil 4.40' de görülmüştür.

Şekil 4.40. Halkapınar lokomotif deposu iç mekan görünüş (Berent, 2005a)

1996 yılında depoda bazı değişiklikler yapılmış, deponun kuzey saç duvarı yıkılmıştır. Yıkama birimi vb. kısımlar betonlanmış ve bazı binalar onarım geçirmiştir (Berent, 2005b). 2006 yılında İzban projesi için istasyon kapatılmış, 2010 yılında projenin tamamlanması ile tekrardan hizmete başlamıştır (Vikipedi, 2020a).

4.3.3. 19yy. Sirkeci garı

Osmanlı Devleti Rumeli Demiryolu Hattı' nın yapılmasına karar vermiş, Baron Hirsch ile mukavele imzalamıştır. Hattın ilk olarak Yedikule – Küçükçekmece bölümünün inşaatına başlanmış, 1871 yılında hizmete açılmıştır. Yedikule istasyonunun şehir merkezinden uzak olması sorunlar oluşturmuş, hattın Sirkeci' ye uzatılmasına karara verilmiştir (Engin, 1993).

1890 yılında Almanlar tarafından Sirkeci garı inşa edilmiştir (Erdoğan, 2005). Dikdörtgen formda tasarlanmış, iki katlı yapılmıştır (Büyükdemir, 1999). Gar simetrik kütle düzeninde yapılmış, köşe bitimleri dışarı çıkarılmıştır. Orta kısımda bagaj bölümü ve bekleme salonları konumlanmış, binanın köşelerinde dışarı çıkan kısımlarda gar müdürlükleri yer almıştır (Yıldız, 2008).

Sirkeci garında Marsilya tuğla, granit ve beyaz mermer kullanılmış, binanın büyük pencerelerinde siyah ve pembe mermer tercih edilmiştir (Yıldız, 2008). Cephesinde sivri kemerli pencereler tercih edilmiştir (Erdoğan, 2005). İki pencere üzerine vitraylı gül pencereler konumlanmış, binanın girişi deniz tarafından yüksek kemerli giriş kapısı ile sağlanmıştır. İç mekanda demir strüktür yer almış, çatıda ahşap süslü tavan görülmüştür (Yıldız, 2008). Çatısı kubbeler ile kapatılmış, kubbeler klasik dönemden daha sade yapılmıştır (Erdoğan, 2005). Şekil 4.41'da Sirkeci garı deniz tarafı cephesi gösterilmiştir. Günümüzde mevcut durumdadır. 29 Ekim 2013 tarihinde Marmaray istasyonu açılmış, çıkışı Sirkeci garına bağlanmıştır (Vikipedi, 2020b) .

Şekil 4.41. Sirkeci garı ön görünüş (Vikipedi, 2020b)

4.3.4. 19yy. Konya tren istasyonu

1896 yılında Almanlar tarafından inşa edilmiş, istasyon Alaaddin Tepesinin batı yönünde yer almıştır. Doğusunda Anıt alanı, güneyinde Havzan mahallesi ve kuzeyinde İhsaniye Mahallesi ile çevrelenmiştir. Konya ülkenin tahıl ihtiyacını karşılamış, tren istasyonu ile ülkenin her yerine tahılın gönderilmesi sağlanmıştır. Böylece emek ve zaman kaybının önüne geçilmiştir (Erdoğan, 2005). Şekil 4.42'da Konya tren istasyonu eski dönem fotoğrafı gösterilmiştir.

Şekil 4.42. Konya Tren İstasyonu ön görünüş (Kentvedemiryolu, 2010)

Konya tren istasyonu içerisinde lokomotif deposu - depo müdürlüğü, lojmanlar, işçi barakaları, Bağdat oteli ve santral binası birimleri yer almış, Alman mimarisinde yapılmıştır. İstasyon içerisinde lokomotif deposu hariç dikdörtgen formda tasarlanmış, lokomotif deposu dairesel formda yapılmıştır. Lokomotif giriş kapıları yüksek tasarlanmış, basık kemerli yapılmış ve süslenmiştir. Yan ve arka cepheler kemerli sade yapılmıştır. Binaların duvarları tuğladan yapılmış, sıva + boya uygulanmıştır. Çatısında çelik strüktür + oluklu levha kullanılmıştır (Uysal vd., 2019).

Konya hızlı tren garının açılması ile Konya tren istasyonundaki bazı binaların işlevsiz kalacağı düşünülmektedir (Uysal vd., 2019). Günümüzde istasyon işlevini devam ettirmektedir.

4.3.5. 20yy. Haydarpaşa garı

Anadolu demiryollarında artan trafiğe bağlı olarak yeni tesis ve gar yapılarının yapılması istenmiş, Haydarpaşa garının 1906 yılında yapımına başlanmış, 1909 yılında bitirilip hizmete başlamıştır (Yıldız, 2008). Gar binası Almanlar tarafından yapılmış (Erdoğan, 2005) ve ilk yapıldığında 2525 m^2 alana konumlanmıştır (Alkış, 2013). Şekil 4.43'de gösterilmiştir.

Şekil 4.43. Haydarpaşa garı görünüş (Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi, 2020)

Haydarpaşa garının denize bakan cephesinde Neo – Rönesans düzeni ve bazı yerlerinde borak mimari unsurları görülmüştür. Kent kısmındaki cephede elektik üslup, peron cephelerinde 19yy. istasyon mimarisi özellikleri taşınmıştır (Yıldız, 2008). Haydapaşa garı U formlu kol uzunlukları birbirinden farklı plan yapısına sahiptir (Kösebay Erkan, 2012). Gar binası beş katlı yapılmış, her katta odalar koridor çevresinde konumlanmış ve büro işlevinde kullanılmıştır. Odaların tavanları özgün bezemeli yapılmış, garın kente bakan kısmında çelik strüktürlü tren peronleri yer almıştır (Büyükdemir, 1999).

Binanın temelinde meşe kazık kullanılmış ve konstrüksiyonu çelik kiriş ile desteklenmiş, yığma bir binadır. Bina ilk yapıldığında çatısı tamamen ahşap yapılmıştır (Kösebay Erkan, 2012). Garın cephesinde Lefke taşı kullanılmış, güney cephesindeki üç büyük kapıda sepet kulpu kemer ve küçük kapılarda yuvarlak kemer tercih edilmiştir. Binanın birinci katındaki yuvarlak kemerli pencereler yapılmış, üstünlerine üçgen alınlık yerleştirilmiştir. Üst katlarda ise söveli dikkörtgen pencereler tercih edilmiştir (Erdoğan, 2005).

1917 yılında patlama yaşanmış, Haydarpaşa Garı cephesi hasar almış ve pencereleri kırılmıştır. Binanın çatısı tamamen yok olmuştur. 1922 yılında çatı için yarışma düzenlenmiş, ancak kazanan proje uygulanamamıştır (Kösebay Erkan, 2012). 1979 yılında Haydarpaşa mendireği yakınında akaryakıt yüklü tanker ve gemi çarpışmış, patlama meydana gelmiştir. Haydarpaşa garının vitrayları bozulmuş, aslına uygun olarak restore edilmiştir. 1976 yılında tüm binada restorasyon çalışmaları başlamış, 1983 yılında bitirilmiştir. 2005 – 2006 yıllarında garın cephe pencereleri yenilenmiştir. 2010 yılında garın çatısında yangın çıkmış, çatı ve dördüncü katta hasar oluşmuştur (Alkış, 2013). Günümüzde mevcut durum ve restorasyonu yapılmaktadır.

4.3.6. 20yy. Adana garı

Adana şehrenin pamuk üretimi için uygun olması İngiliz, Fransız ve Almanların dikkatini çekmiş, kendi ülkelerine pamuk ithal etmek istemişlerdir. Bu doğrultuda Adana – Mersin demiryolu hattı yapılmıştır (Şenyiğit, 2002). Adana garı 1908 – 1918 yıllarında II. Meşrutiyet Dönemi inşa edilmiştir (Erdoğan, 2005).

Adana garı içerisinde yolcu salonu, lojman, yaya alt geçitleri ve gişe birimleri yer almıştır. Gar binası birinci ulusal mimarlık üslubunda yapılmış, simetrik yapı tarzında yapılmıştır. Gazın yapıldığı arazinin eğimli olmasından dolayı peron kısmında iki katlı, meydan kısmından üç katlı görülmüştür. Gar binasının orta kısmına bekleme salonu konumlanmış, kot yüksekliği daha yüksek tasarlanmıştır. Orta bölüm iki katlı, garın köşeleri üç katlı yapılmıştır (Durukan Kopuz, 2016).

Gar ilk inşa edildiğinde orta bölüm tek katlı tasarlanmış, bölge müdürlüğü olarak kullanılmıştır. Daha sonra mimari üsluba uygun bir kat daha eklenmiş, 1976 yılında kısım lojman olarak işlevine devam etmiştir. Gar binasının sol kısmında gar müdürlüğü, vıp salonu ve hareket memurluğu yer almıştır (Durukan Kopuz, 2016).

Gar binasının orta kısmında üç adet açıklık yer almış söveli yapılmıştır (Durukan Kopuz, 2016). Garın giriş kapısı diğer binalardaki gibi dışarı çıkarılmamış, kapı üstünde yer alan ahşap payandaların tuttuğu saçak ile vurgulanmak istenmiştir (Erdoğan, 2005).

Üst ana çatının saçağı daha kısa yapılmış, cephelerde yontma taş kullanılmıştır (Durukan Kopuz, 2016). Kapılar düz sivri kemer olarak, alt kattaki pencereler daha büyük tasarlanmış (Erdoğan, 2005), çatı Almanya'dan çelik çatı makasları ile yapılmıştır (Durukan Kopuz, 2016). Günümüzde gar işlevini devam ettirmektedir. Şekil 4.44' de Adana garı ön görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.44. Adana garı görünüş (Saydam, 2009)

4.3.7. 20yy. Edirne Karaağaç tren garı

Edirne Karaağaç tren garı İstanbul – Edirne – Sarımbey demiryolu hattı üzerinde inşa edilmiştir. Yapım tarihi kesin olarak bilinmeyen tren garının 1914 yılında yapımına başlanmış, savaşın çıkması ile yarım bırakılmıştır. Cumhuriyet'in ilanından sonra 1930 yılında hizmete açılmıştır (Yıldız, 2008).

Kurtuluş savaşı sonrası Balkan toprakları kaybedilmiş, Şark Demiryolu Hattı'nın 33km'si Yunan topraklarında kalmıştır. 04.10.1971 tarihinde Pehlivanköy-Edirne demiryolu hattı ile İstanbul ve Edirne arası direk olarak sağlanmış, Edirne Karaağaç Tren Garı terk edilmiştir. Bir süre sonra bina Milli Eğitim Bakanlığı'na verilmiş, 1974 yılında Kıbrıs olaylarında karakol olarak kullanılmıştır. 1977 yılında Edirne Mühendislik ve Mimarlık Akademisine devredilmiş, 1992 yılında Trakya Üniversitesi'ne verilmiş ve Edirne Meslek Yüksek okulu, Turizm ve Otelcilik programında kullanılmıştır (Büyükdemir, 1999).

Gar binası demiryolu hattına paralel konumlanmış, iki + bodrum kattan oluşmuştur. Bina simetrik yapılmış, orta ve köşe kısımları dışarı çıkarılmıştır. Orta kısmında iki yuvarlak kule konumlanmış, sivri kubbe ile kapatılmıştır (Yıldız, 2008).

Bina kagir yığma olarak yapılmış; orta kısmının dış duvarı, kapı ve pencere kemerleri, kulelerin yukarısı ve kat silmelerinde kesme taş tercih edilmiştir. Binanın döşemesi volta döşeme yapılmıştır (Yıldız, 2008). 1998 yılında itibaren Trakya Üniversitesi'nin rektörlük binası olarak kullanılmaktadır (Büyükdemir, 1999). Şekil 4.45'de Edirne Karaağaç Tren Garı görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.45. Edirne Karaağaç tren garı görünüş (Saydam, 2006)

4.3.8. 20yy. Karadeniz Ereğli lokomotif bakım ve onarım atölyesi

1953 yılında Türkiye Cumhuriyeti tarafından yapılmıştır. Bölgede üretilen kömür , odun ve kerestenin demiryolu ile taşımak için yapılmış, yolcu taşımacılığıda yapılmıştır (Tokel, 2018). İçerisinde lojman, büro, hizmetevi, yolcu salonu, büvet (küçük büfe), ayakyolu, işlik yapıları yer almıştır. 2009 yılında ulaşım rayları sökülmüştür. Devlet Demiryolları İşletmesine ve Karadeniz Ereğli Lokomotif Bakım ve Onarımına ait binalardan lojman, büro, yolcu salonu, küçük büfe, işlik, ayakyolu ve hizmet evi işlevsiz kalmış ve yıkılmıştır (Yıldız, 2019). Şekil 4.46'de atölye içetisinde ayakta kalan lokomotif bakım atölyesi gösterilmiştir.

Şekil 4.46. Lokomotif bakım ve onarım atölyesi görünüş (Tokel, 2018)

Bu yapı lokomotif bakım atölyesi olarak kullanılmış, iki dikdörtgenin birleşimi şeklinde tasarlanmıştır. Büyük dikdörtgende ana ve ek bakım atölyesi, küçük dikdörtgende ofis, ıslak hacım ve yönetim birimleri yer almıştır (Yıldız, 2019). Binanın fotoğraflarından betton karkas olarak tasarlandığı ara duvarlarınıda harman tuğla duvar kullanıldığı görülmüştür. Çatısı ahşap kırma çatı üstü kiremit olarak yapılmış, yer döşemesi yok olmuştur. Şekil 4.47'de lokomotif bakım atölyesinin iç mekan görünüşü gösterilmiştir.

Şekil 4.47. Lokomotif bakım ve onarım atölyesi iç mekan görünüş (Yıldız , 2019)

Karabük Kültür Varlıkları Koruma Kurulu 2017 yılında atölyeyi tescillemiş, 2018 yılında tescil kararını kaldırmıştır (Yıldız, 2019). Günümüzde ayakta tek hangar yapısı kalmıştır (Tokel, 2018).

Tezin bu bölümünde 19 – 20yy. Osmanlı dönemi ve 20yy Cumhuriyet döneminde inşa edilmiş, demiryolu yapıları anlatılmıştır. Bu tez çalışması kapsamında ayrıntılı incelenen İstanbul Yedikule cer atölyeleri ile ulusal demiryolu yapılarının karşılaştırılması yapılmış ve Çizelge 4.1, 4.2'de gösterilmiştir.

Çizelge 4.1. Ulusal demiryolu yapılarının karşılaştırılması

ULUSAL ÖRNEKLER			MİMARİ					FİZİKSEL DEĞİŞİM	
ATÖLYE ADI	YAPAN ÜLKE	YAPILIŞ TARİHİ	MALZEME	BİRİMLER	YAPILIŞ AMACI	RESTORASYON TARİHİ	MEVCUT DURUMU	İŞLEV DEĞİŞİMİ	EKLER
ADANA GARI	MERSİN-TARSUS-ADANA ŞEHİR DEMİRYOL İNŞAAT ŞİRKETİ (Durukan Kopuz , 2016).	1908-1918 (Erdoğan, 2005).	Yapım Tekniği: Yığma Malzeme: Taş ve karkas Cephe: Yontma taş Çatı: Çelik çatı (Durukan Kopuz , 2016).	Yolcu salonu, lojman, yaya geçitleri, gişe birimleri Orta kısım: Bekleme salonu Sol kısım:Gar müdürlüğü , vıp salonu , hareket memurluğu (Durukan Kopuz , 2016).	İngiliz, Fransız ve Almanların kendi ülkelerine pamuk ithal etmek için Adana – Mersin demiryolu hattı yapılmıştır (Şenyiğit , 2002).	-	MEVCUT	Günümüzde gar işlevini devam ettirmektedir.	Orta bölüm tek katlı tasarlanmış Sonradan mimari üsluba uygun bir kat daha eklenmiş (Durukan Kopuz , 2016).
ADAPAZARI VAGON ATÖLYESİ 25 Ekim 1951 Vagon Tamir Atölyesi, 1961 Yılında Adapazarı Demiryolu Fabrikası, 1975 Yılında Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi (TÜVASAŞ, 2020a).	TÜRKİYE CUMHURİYETİ (Akalan, 2010).	1951 (Akalan, 2010). Alan: 329.073m2 + lojman alanı 291.883m2 (Öztürk, 2020).	-	Onarım Fabrikasında , İmalat Fabrikasında , Kimyasal İşlemler Fabrikasında , Boji Fabrikasında , Demiryolu Araçları Alüminyum Gövde Üretim Fabrikasında , Elektrik-Elektronik İşlemler Fabrikası (TÜVASAŞ, 2020b).	-	1999 - Marmara Depremi hasar almış 2000- Bakım ve onarımı yapılmış, tekrar hizmete açılmıştır (Miser, 2019).	MEVCUT	1951-Adapazarı Vagon Atölyesi (Akalan, 2010) 1961 - Adapazarı Demiryolu Fabrikası (TÜVASAŞ, 2020a) 1975 - Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi(Göker, 1985), 2020 - TÜRASAŞ Sakarya Bölge Müdürlüğü (TÜRASAŞ , 2020c).	-
ALSANCAK GARI	İNGİLİZLER (Erdoğan, 2005).	1858 -1861 (Erdoğan, 2005).	İki katlı Üç kısım-U formlu Cephe: Farklı planı tipleri hareketlilik sağlanmış (Yıldız , 2008).	Hastane , yönetim binaları ve gar (Erdoğan, 2005). Giriş bölümünü: bilet gişeleri ve bekleme salonları Sağ kısım: TCDD III. Bölge Müdürlüğü Sol kısım: sağlık merkezi (Yıldız , 2008).	-	-	MEVCUT	Günümüzde gar işlevini devam ettirmektedir (Yıldız , 2008).	Anadolu' da inşa edilmiş ilk istasyon (Erdoğan, 2005).
ANKARA CER ATÖLYESİ 1927 Ankara Cer Atölyesi, 1995 Ankara Çağdaş Sanatlar Merkezi ve Güzel Sanatlar Galerisi-Cermodern (Karadağ, 2019).	TÜRKİYE CUMHURİYETİ (Karadağ, 2019).	1926-1927 Alan:11.500m2 (Karadağ, 2019).	Üç dikdörtgen yapı Malzeme : betonarme kolon , araları kagir malzeme ve çelik strüktür (Sezer, 2013).	üç dikdörtgen bina+ hangar binası (Sezer, 2013).	Lokomotif ve vagonların kömür , sıvı, yağ gibi eksiklerini tamamlamak , bakım ve onarımlarını yapmak amacı ile kurulmuştur (Sezer, 2013).	1995- Ankara Cer Atölyeleri' nin yeniden işlevlendirilmesine karar verilmiş (Yavuztürk, 2017) 2010-Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği ortaklığında yeniden işlevlendirilmiş ; Ankara Çağdaş Sanatlar Merkezi ve Güzel Sanatlar Galerisi (Karadağ, 2019)	MEVCUT	1995 - yeni işlev olarak Çağdaş Sanatlar Merkezi düşünülmüştür (Yavuztürk, 2017). 2010 - Ankara Çağdaş Sanatlar Merkezi ve Güzel Sanatlar Galerisi yapılmıştır (Karadağ, 2019).	Sonradan hangar binası eklenmiş (Sezer, 2013).
KARADENİZ EREĞLİ LOKOMOTİF BAKIM VE ONARIM ATÖLYESİ	TÜRKİYE CUMHURİYETİ (Tokel, 2018).	1953 (Tokel, 2018).	-	Bölümler: Lojman, büro, hizmetevi, yolcu salonu, büvet (küçük büfe), ayakyolu, işlik yapıları (Tokel, 2018) Lojman , büro , yolcu salonu , küçük büfe , işlik , ayakyolu , hizmet evi (Yıldız, 2019).	Bölgede üretilen kömür , odun ve kerestenin demiryolu ile taşımak amacı ile yapılmış, yolcu taşımacılığıda yapılmıştır (Tokel, 2018).	-	KISMEN MEVCUT	Günümüzde ayakta tek hangar yapısı-lokomotif bakım atölyesi kalmış (Tokel, 2018).	-
EDİRNE KARAAĞAÇ TREN GARI	OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİ TÜRKİYE CUMHURİYET (Yıldız , 2008).	1914 -1930 (Yıldız , 2008).	Yapım Tekniği: kagir yığma Orta Kısımda dış duvarı , kapı ve pencere kemerleri , kulelerin yukarısı , kat silmelerinde kesme taş malzeme Döşeme: volta döşeme (Yıldız , 2008).	iki + bodrum kat Plan Özelliği: simetrik orta ve köşe kısımları dışarı çıkarılmış Orta kısmında iki yuvarlak kule ve sivri kubbe kapanmış (Yıldız , 2008).	-	1959 - onarım geçirmiş 1998 - rektörlük binası için restore edilmiştir (Büyükdemir , 1999).	MEVCUT	Terk edilmiş, Sonra Milli Egitim Bakanlığı'na verilmiş , 1974 -Kıbrıs olaylarında karakol 1977- Edirne Mühendislik ve Mimarlık Akademisine , 1992-Trakya Üniversitesi'ne Edirne Meslek Yüksek okulu 1998- Trakya Üniversitesi'nin rektörlük binası olarak kullanılmaktadır (Büyükdemir , 1999).	-
ESKİŞEHİR CER ATÖLYESİ 1894 Anadolu–Osmanlı Şimendifer Kumpanyası 1923-Eskişehir Cer Atölyesi 1958-Eskişehir Demiryolu Fabrikası 1986 -Tülomsaş (Yılmaz, 2014).	ALMANLAR (Yılmaz, 2014).	Alan: 500.000 m2 açık + 800m2 kapalı alan (Çiftçi ve Kıvrak, 2009).	Temel Üretim Birimleri + vagon atölyesi Yapım Tekniği: Yığma taş tekniği Çatı: Kırma ahşap çatı Üretim yan fonksiyonları + lokomotif deposu : C formlu yay biçimde planlanmış , üç kısım olarak vurgulanmıştır. Eski istasyon biması cephe: üçlü sistem, kemerli pencere ile ve kırma çatı (Yatağan, 2013).	Lokomotif deposu , istasyon , ana üretim birimleri vagon ve lokomotif atölyeleri ve onlara destek veren yan birimler (Yatağan, 2013).	Vagon ve lokomotiflerin tamir edilmesi (Yılmaz, 2014).	-	MEVCUT	1923 - Eskişehir Cer Atölyesi (Yatağan, 2013) 1986 - TÜLOMSAŞ (Bozdemir, 2011) 2020 -TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Faaliyetlerine devam etmektedir (TÜRASAŞ , 2020a).	Cumhuriyet'in ilanı 1923 yılından itibaren demiryolu inşaasına hız verilmiş , atölyeye yeni birimler eklenmiş (Yatağan, 2013).

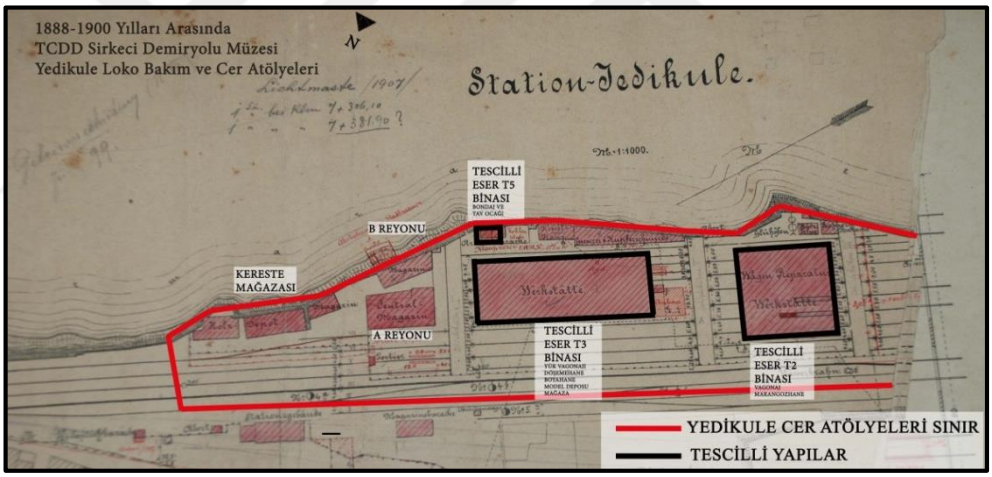
Çizelge 4.2. Ulusal demiryolu yapılarının karşılaştırılması devamı

ULUSAL ÖRNEKLER			MİMARİ					FİZİKSEL DEĞİŞİM	
ATÖLYE ADI	YAPAN ÜLKE	YAPILIŞ TARİHİ	MALZEME	BİRİMLER	YAPILIŞ AMACI	RESTORASYON TARİHİ	MEVCUT DURUMU	İŞLEV DEĞİŞİMİ	EKLER
HALKAPINAR TREN İSTASYONU HALKAPINAR LOKOMOTİF DEPOSU **1866-2000 yılına kadar Mersinli** **2000 yılında Halkapınar** **2006 yılında İZBAN yönetiyor** **(Vikipedi, 2020a).**	**OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİ**	**1866** (Vikipedi, 2020a).	**Dizel Deposu** **Malzeme: Duvarları Taş** **Çatısı: Yuvarlak Metal Çatı** **Yıkama , temizleme ve bakım üniteleri** **Zemin ve Duvar: Beton** **Çatı: Set Çatı**	**Depo içerisinde idare binaları , B ve C kulesi , D kulesi(yıkalmış) , bunker (buharlı lokomotiflerde kömür ikmalinin yapıldığı yer), buharlı depo (dizele geçince dizel deposu olarak kullanılmış) , motor depo , yıkama , temizleme ve bakım üniteleri ve depoya birleşik avlar lojman** (Berent, 2005b).	**Buharlı lokomotiflerde suyu buhara çevirirken kömür kullanılmış , bu yüzden sefer sonrasında lokomotifler depolara kömür ve su takviyesi yapılmış** (Ülker , 2014).	-	**MEVCUT**	**2006 - İzban projesi için istasyon kapatılmış ,** **2010 -Tekrardan hizmete başlamıştır** (Vikipedi, 2020a).	**1996 - Kuzey saç duvarı yıkılmış.Yıkama birimi vb. kısımlar betonlanmış , bazı binalar onarım geçirmiş** (Berent, 2005b).
HAYDARPAŞA GARI	**ALMANLAR** (Erdoğan, 2005).	**1908** (Erdoğan, 2005).	**Yapım Tekniği: Yığma** **Malzeme:Temel meşe kazık** **Konstrüksiyon: Çelik kiriş** **Çatısı: Ahşap** (Kösebay Erkan, 2012). **Cephe : Lefke taşı** (Erdoğan, 2005).	**Plan: U formlu** **Kat: zemin+3 kat , ara ve bodrum kattan** (Kösebay Erkan, 2012).	**Anadolu demiryollarında artan trafiğe bağlı olarak yeni tesis ve gar yapılarının yapılması istenmesi** (Yıldız , 2008).	**1979 - Tanker ve gemi çarpışmış , patlamada vitraylar bozulmuş , restore edilmiş** **1976 -1983 Tüm binada restorasyon yapılmış** **2005 – 2006 Cephe pencereleri yenilenmiş** **2010 - Çatısında yangın çıkmış çatı - dördüncü katta hasar oluşmuş** (Alkış , 2013).	**MEVCUT**	**Günümüzde mevcut durum ve restorasyonu yapılmaktadır.**	-
TCDD İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYESİ **01.03.1992'de 726 numaralı kararla Yedikule Vagon Bakım Onarım Atölyesi ile Yedikule Dizel Lokomotif Deposu birleştirilmiş, Yedikule Cer Atölyesi ismini almış (Ünal, 2009).**	**OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİ**	**1870'li yıllarda** (Karadağ, 2019). **Alanı:Yaklaşık 44 dönüm** (Ünal, 2009).	**Duvarlar:harman tuğla** **duvar+sıva+boya** **Tavan:Ahşap çatı+Marsilya kiremir** **Zemin:Beton**	**Kereste mağazası , mağaza , kantar , tuvalet , yük vagonajı , modelhane , döşemehane, boyahane , direktörlük binası , benzin ve yağ deposu , vagonaj , marangozhane , itfaya , pres , trafo , elektrik , kaynak evi , kömürlük , fren pos. , tornaj , armatör, takımhane , terekeci - metalci , kazanhane , boruhane , dökümhane, makina boyahanesi** (Ünal , 2009) **sur üzerinde Bondaj ve tav ocağı , tamirhane , demirhane , kiler , aşevi , makina dairesi** (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017).	**Rumeli Demiryolu Hattı'na teknik hizmet vermek hattın lokomotif ve vagonlarını monte etmek** (Tabak, 2011).	**2017 yılında başlanmış günümüzde devam etmektedir** (Emlak Konut, 2020).	**KISMEN MEVCUT**	**1871-1997 atölye** **1997 - kapatılmış** **2017 yılında restorasyonuna başlanmıştır** (Emlak Konut, 2020).	**Atölyenin alan bütünlüğüne ihtiyaçlar doğrultusunda yeni birimler , işlevler ve yapılar eklenmiş** (Ünal, 2009). **1947- T6 binası daha sonra eklenmiş**
KONYA TREN İSTASYONU **1896 - Konya Tren garı** **(Erdoğan, 2005).**	**ALMANLAR** (Erdoğan, 2005).	**1896** (Erdoğan , 2005).	**Alman Mimari üslubu** (Erdoğan, 2005). **Malzeme: Duvarlar tuğla sıva+boya** **Çatısı: çelik strüktür + oluklu levha** (Uysal vd., 2019).	**Lokomotif deposu - depo müdürlüğü , lojmanlar , işçi barakaları , Bağdat oteli ve santral binası** (Uysal vd., 2019).	**Tren istasyonu ile ülkenin her yerine tahılın gönderilme** (Erdoğan, 2005).	**2016 - Konya Tren için yeni gar binası inşaatına başlanmış** (Uysal vd., 2019).	**MEVCUT**	**Günümüzde istasyon işlevini devam ettirmektedir.**	-
SARIKAMIŞ CER ATÖLYESİ	**RUSYA** (Karadağ, 2019).	**19yy I.Dünya Savaşı bölge işgali sırasında** (Karadağ, 2019).	**Baltık Mimarisi Üslubu** **Malzeme: Duvarlar Kagir** **Çatısı: Yok olmuş** (Karadağ, 2019).	**On bölümden oluşmuş ,** **Dikdörtgen planda altı yapımın kaydırmalı konulmuş** (Doğan , 2019).	**Rusya Sarıkamış'ı işgal etmiş, Doğu Anadolu Bölgesi'nde demiryolu yapmak istemiş, 19yy.'ın sonunda bakım ve onarım atölyeleri ile lojistik depoları inşa etmiştir** (Karadağ, 2019).	**Restorasyon yapılmamıştır.**	**MEVCUT**	**Günümüzde Sarıkamış Cer Atölyeleri Taşınmaz Tescil olarak kabul edilmiş, koruma altına alınmıştır** (Tripadvisor, 2016). **Atölyenin sadece beden duvarları ayakta kalmış , işlevsiz durumdadır.**	-
SİVAS CER ATÖLYESİ **1939 Sivas Cer Atölyesi,** **1958 Sivas Demiryolu Fabrikası,** **1972 Sivas Demiryolu Makinaları Sanayi Müessesesi (Sidemas),** **1986 Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketi (Tüdemsaş) (Karadağ, 2019).**	**TÜRKİYE CUMHURİYETİ** (Tarihçe (Tüdemsaş), 2020).	**1939** (Tarihçe (Tüdemsaş), 2020). **Alanı: 418.000m2** (TÜDEMSAŞ, 2020).	-	**Yönetim,lokomotif ve vagon atölyesi,çırak okulu,yemek ve yıkanma yeri,mağaza,oksijen merkezi,kaynak atölyesi,asetilen merkezi,kum kurutma ,enerji santrali,soğutma kulesi,su deposu,kapıcı binası,havagazı binası,kereste kurutma,kereste deposu,kereste yığın merkezi,bakım evi kazan temizleme** (Yatağan, 2013).	**Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde zamanla demiryolu ulaşımı gelişmiştir.** **1953 yılında yük vagonu üretimine başlamıştır** (Tarihçe (Tüdemsaş), 2020).	-	**MEVCUT**	**2020 - Cumhurbaşkanı Kararnamesi ile TÜDEMSAŞ bağlı olduğu ortaklıktan çıkarılarak TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü'ne bağlanmış ve Sivas Bölge Müdürlüğü adını almıştır. Faaliyetlerine devam etmektedir** (TÜRASAŞ , 2020b).	-
SİRKECİ GARI	**ALMANLAR** (Erdoğan, 2005).	**1890** (Erdoğan, 2005).	**Dikdörtgen planlı** **Giriş kısmı: İki kule** **Cephe: Sivri kemerli pencereler + yuvarlak pencere** **Çatı: Kubbeler** (Erdoğan, 2005).	-	**Yedikule istasyonunun şehir merkezine uzak olamasından dolayı Sirkeci istasyonuna uzatılmıştır** (Engin, 1993).	-	**MEVCUT**	**29 Ekim 2013 tarihinde Marmaray istasyonu açılmış , çıkışı Sirkeci Garına bağlanmaktadır** (Vikipedi, 2020b).	-

5. TCDD, İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ VE T5 BİNASI

5.1. Yedikule Cer Atölyeleri' nin Oluşumu Ve Gelişimi

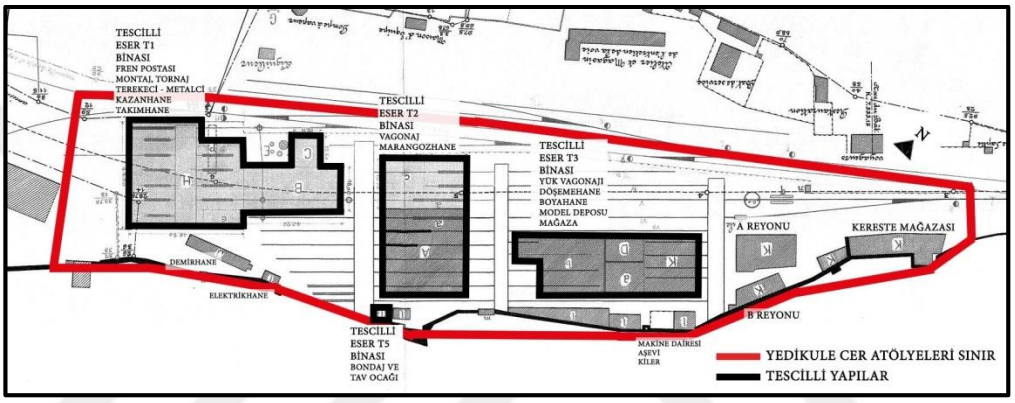
Yedikule Cer Atölyeleri, Rumeli demiryolu Hattı'nın Yedikule İstasyonu yanında inşa edilmiş, 2384 ada 7 parselde bulunmaktadır. Kuzeydoğusunda Ermeni Kilisesi, kuzeybatısında Yedikule Zindanları, güneybatısında Yedikule Gazhanesi ve hizasında Yedikule Hayvan Barınağı ile güneydoğusunda 5yy.'dan kalma Bizans surları ve Kennedy Caddesi yer almaktadır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). Yedikule Cer Atölyeleri Rumeli Demiryolu Hattının Yedikule İstasyonunda kurulmuş, 44 dönümlük alan üzerine konumlanmıştır (Ünal, 2009). Şekil 5.1'de 1888-1900 yıllarda Yedikule Cer Atölyeleri 'nin vaziyet planını gösterilmiştir.



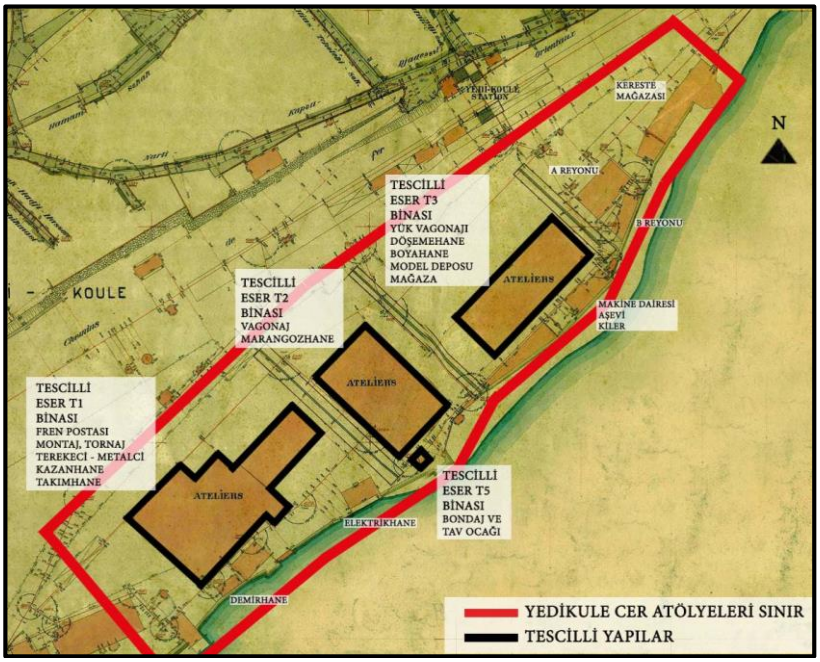
Şekil 5.1. 1888–1900 Yedikule cer atölyeleri (TCDD Sirkeci demiryolu müzesi, 2019)

Atölye Rumeli Demiryolu Hattı'na teknik hizmet veren yapı topluluğudur. Önceleri hattın lokomotif ve vagonları yurt dışından gemiler ile bütün halde İstanbul'a getiriliyormuş, ancak indirilmeleri sırasında kazalar yaşandığı için parçalı halde getirilmelerine karar verilmiştir ve Yedikule İstasyonu - Cer Atölyeleri'nde monte edilmeye başlanmıştır (Tabak, 2011). Yedikule Cer Atölyesi toplam 59 yapıdan oluşmuştur.

Atölye içerisinde kereste mağazası, mağaza, kantar, tuvalet, elektrik santrali, makina dairesi, aşevi, kiler, yük vagonajı, modelhane, döşemehane, boyahane, direktörlük binası, demirhane, tamirhane, benzin ve yağ deposu, vagonaj, marangozhane, itfaye, pres, trafo, elektrik, kaynak evi, kömürlük, fren pos., tornaj, armatör, takımhane, terekeci - metalci, kazanhane, boruhane, dökümhane, makina boyahanesi ile bondaj ve tav ocağı (T5 binası) işlevleri yer almıştır (Ünal, 2009). Şekil 5.2'de 1900'lerde atölyenin durumunu gösteren vaziyet planı yer almış, atölye içerisinde yer alan işlevlerin binalara dağılışları gösterilmiştir. Şekil 5.3'de 1913 – 1914 yıllarında Yedikule Cer Atölyeleri' nin vaziyet planı gösterilmiştir.

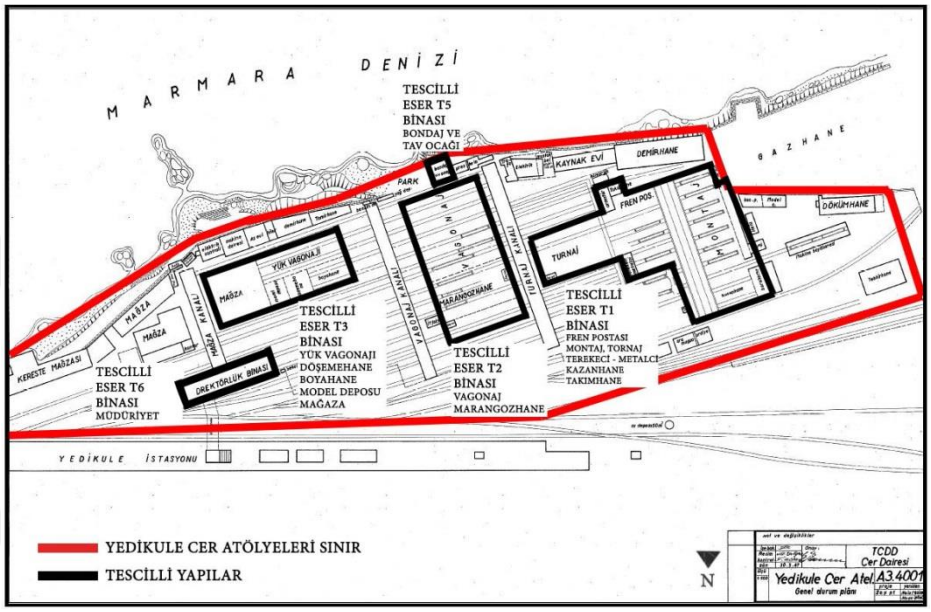


Şekil 5.2. 1900'ler Yedikule cer atölyesi durumu (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017)



Şekil 5.3. 1913–1914 Yedikule cer atölyesi vaziyet planı (Fatih belediyesi coğrafi bilgi sistemi, 2020)

Yedikule Cer Atölyeleri uzun yıllar hizmet etmiş, Trakya Hattı'nın lokomotif, yük ve yolcu vagonlarının onarımını yapmıştır. Zamanla eskiyen atölye tezgahları yenilenmiş, ihtiyaca bağlı olarak binalar tamir edilerek genişletilmiştir (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). Yedikule Cer Atölyelerine ihtiyaçlar doğrultusunda yeni işlev ve mekanlar eklenmiştir. 1947 yılına ait Yedikule Cer Atölyesi vaziyet planı haritasında T6-Müdüriyet (Direktörlük) Binasının eklenmiştir. Atölye içerisinde konumlandırılmış, Şekil 5.4'de gösterilmiştir.



Şekil 5.4. 1947 yılında Yedikule cer atölyesi durumu (Ünal, 2009)

1948 yılında atölyede 639 işçi çalışıyormuş. Daha sonra atölyeye Çırak Okulu eklenmiş, 1972 yılına kadar hizmet vermiştir (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). 01.03.1992 tarihinde 726 numaralı kararla Yedikule Vagon Bakım Onarım Atölyesi ile Yedikule Dizel Lokomotif Deposu birleştirilmiş, daha aktif yönetim sağlanması hedeflenerek Yedikule Cer Atölyesi ismini almıştır (Ünal, 2009). Yedikule Cer Atölyesinin yer aldığı parselin tamamı 16.12.1992 gün 4273 numaralı karar ile İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından tescillenmiştir (Karadağ, 2019). Yedikule Cer Atölyeleri 22.07.1997 tarihinde 753 numaralı kararla işlevini yitirdiği gerekçesi ile kapatılmış (Ünal, 2009), uzun yıllar boş ve işlevsiz kalmıştır. Zamanla içerisinde yer alan binalar çeşitli sebeplerden zarar görmüş, bazıları yok olmuştur. Şekil 5.5'de 2001 yılında atölyenin mevcut durumu gösterilmiş, atölye içerisinde yer alan tescilli binalar belli edilmiştir.

Şekil 5.5. 2001 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı (Google EarthPro, 2001)

2007 yılında atölye içerisinde başlıca montaj, kazanhane, fren postası, tornaj gibi işlevleri içeren T1 binası çatısının büyük bölümü yok olmuş, bina dış koşullara karşı savunmasız duruma gelmiş ve Şekil 5.6'da gösterilmiştir.

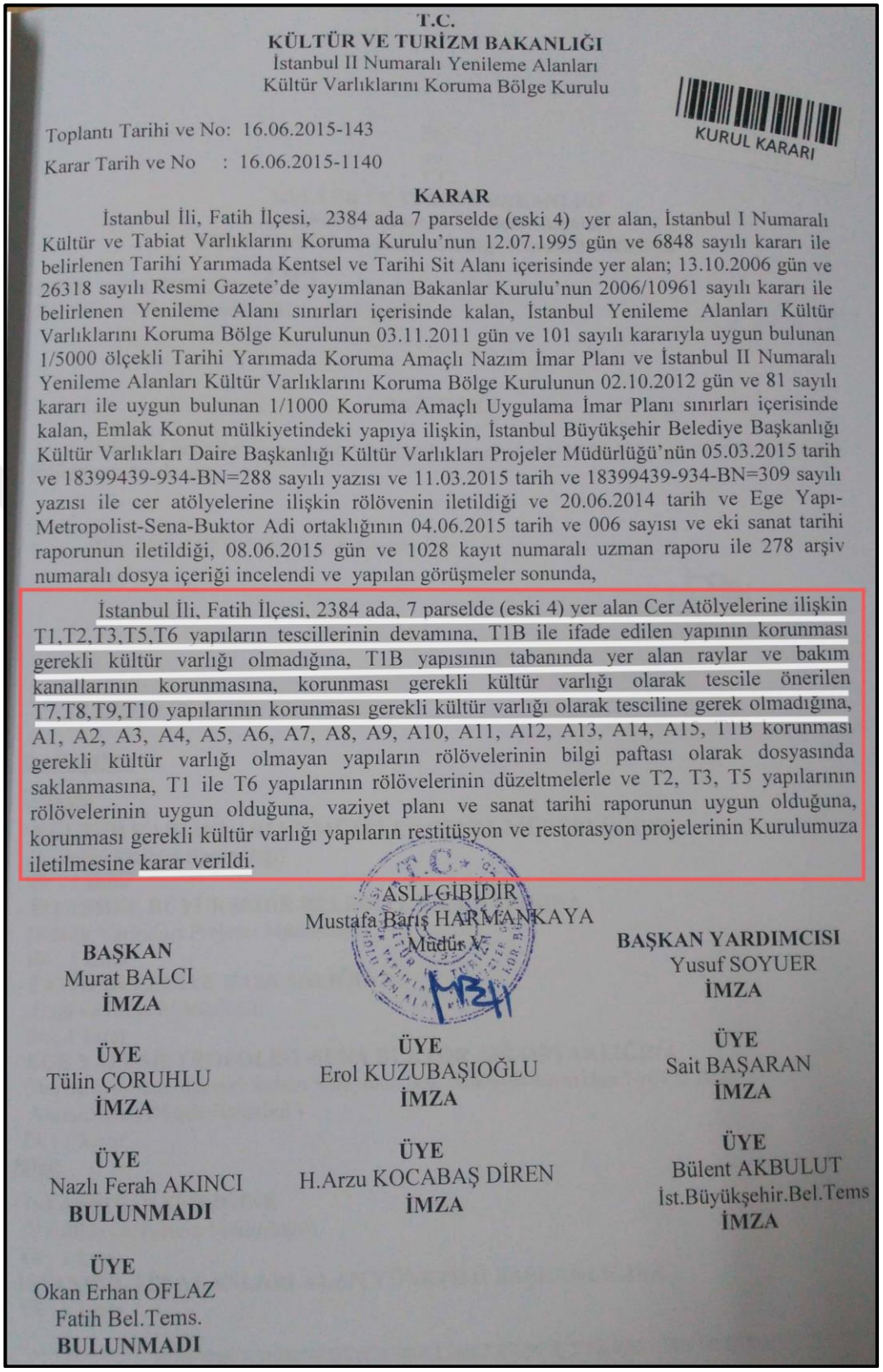
Şekil 5.6. 2007 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı (Google EarthPro, 2007)

2010 yılında ise yolcu vagonajı, marangozhane, yük vagonajı, döşemehane, boyahane, model deposu, kereste mağazası ve A, B reyonu işlevlerini içeren kısımların çatıları yok olmuştur. Binaların hasar aldıkları uydu fotoğraflarından tespit edilmiş, Şekil 5.7'de gösterilmiştir.

Şekil 5.7. 2010 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı (Google EarthPro, 2010)

İstanbul II Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu tarafından 16.06.2015 tarihinde ise T1, T2, T3, T5 ve T6 binalarının tescillinin devamına karar verilmiş, T1B kısmının zemininde yer alan bakım kanalları ile rayların korunmasına istenmiştir. Şekil 5.8'de kurul kararı gösterilmiştir. Tescillenen binalar atölye içerisinde geniş alan üzerinde konumlanmış, içerisinde birçok işlevin bulunduğu tarihi binalardır. Tescilli T1, T2, T3 ve T5 binaları 19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiş, T6 binası 20yy. ilk yarısında yapılmıştır. T1 binası atölyenin en büyük yapısıdır. İçerinde fren postası, montaj, tornaj, terekeci ve metalci, kazanhane, takımhane ile armatör işlevleri yer almıştır (Ünal, 2009). Bina L formunda tasarlanmış, tek katlı yapılmıştır. T2 binası atölyenin ortasında konumlanmış, yolcu vagonajı ve marangozhane işlevlerini yerine getirmiştir (Karadağ, 2019). Bina dikdörtgen formda tasarlanmış, tek katlı yapılmıştır.

T3 binası dikdörtgen form ve dikdörtgen tasarlamıştır. Mağaza, model deposu, döşemehane, boyahane ve yük vagonajı işlevleri yer almıştır (Ünal, 2009). T5 binası sur duvarının devam ettirilmesi sonucu yapılmış, kare formlu ve tek katlı olarak tasarlanmıştır. Bu tez kapsamında incelenilen, T5 binası sur duvarlarına bitişik olarak yapıldığından bir cephesi sur duvarlarından oluşmuş ve kare formlu tek katlı olarak tasarlanmıştır. Uzun yıllar bondaj ve tav ocağı işlevinde kullanılmıştır. T6 binası atölyeye sonradan eklenmiş, müdüriyet işlevi olarak kullanılmıştır. Betonarme olarak yapılmış, iki katlı dikdörtgen planlı tasarlanmıştır (Çoban ve Yılmaz, 2017).



T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
İstanbul II Numaralı Yenileme Alanları
Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

KURUL KARARI

Toplantı Tarihi ve No: 16.06.2015-143

Karar Tarih ve No : 16.06.2015-1140

KARAR

İstanbul İli, Fatih İlçesi, 2384 ada 7 parselde (eski 4) yer alan, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile belirlenen Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanı içerisinde yer alan; 13.10.2006 gün ve 26318 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu'nun 2006/10961 sayılı kararı ile belirlenen Yenileme Alanı sınırları içerisinde kalan, İstanbul Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 03.11.2011 gün ve 101 sayılı kararıyla uygun bulunan 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve İstanbul II Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 02.10.2012 gün ve 81 sayılı kararı ile uygun bulunan 1/1000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı sınırları içerisinde kalan, Emlak Konut mülkiyetindeki yapıya ilişkin, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü'nün 05.03.2015 tarih ve 18399439-934-BN=288 sayılı yazısı ve 11.03.2015 tarih ve 18399439-934-BN=309 sayılı yazısı ile cer atölyelerine ilişkin rölövenin iletildiği ve 20.06.2014 tarih ve Ege Yapı-Metropolist-Sena-Buktor Adi ortaklığının 04.06.2015 tarih ve 006 sayısı ve eki sanat tarihi raporunun iletildiği, 08.06.2015 gün ve 1028 kayıt numaralı uzman raporu ile 278 arşiv numaralı dosya içeriği incelendi ve yapılan görüşmeler sonunda,

İstanbul İli, Fatih İlçesi, 2384 ada, 7 parselde (eski 4) yer alan Cer Atölyelerine ilişkin T1,T2,T3,T5,T6 yapıların tescillerinin devamına, T1B ile ifade edilen yapının korunması gerekli kültür varlığı olmadığına, T1B yapısının tabanında yer alan raylar ve bakım kanallarının korunmasına, korunması gerekli kültür varlığı olarak tescile önerilen T7,T8,T9,T10 yapılarının korunması gerekli kültür varlığı olarak tesciline gerek olmadığına, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15, T1B korunması gerekli kültür varlığı olmayan yapıların rölövelerinin bilgi paftası olarak dosyasında saklanmasına, T1 ile T6 yapılarının rölövelerinin düzeltmelerle ve T2, T3, T5 yapılarının rölövelerinin uygun olduğuna, vaziyet planı ve sanat tarihi raporunun uygun olduğuna, korunması gerekli kültür varlığı yapıların restitüsyon ve restorasyon projelerinin Kurulumuza iletilmesine karar verildi.

ASLI GİBİDİR
Mustafa Barış HARMANKAYA
Müdür V.

BAŞKAN
Murat BALCI
İMZA

BAŞKAN YARDIMCISI
Yusuf SOYUER
İMZA

ÜYE
Tülin ÇORUHLU
İMZA

ÜYE
Erol KUZUBAŞIOĞLU
İMZA

ÜYE
Sait BAŞARAN
İMZA

ÜYE
Nazlı Ferah AKINCI
BULUNMADI

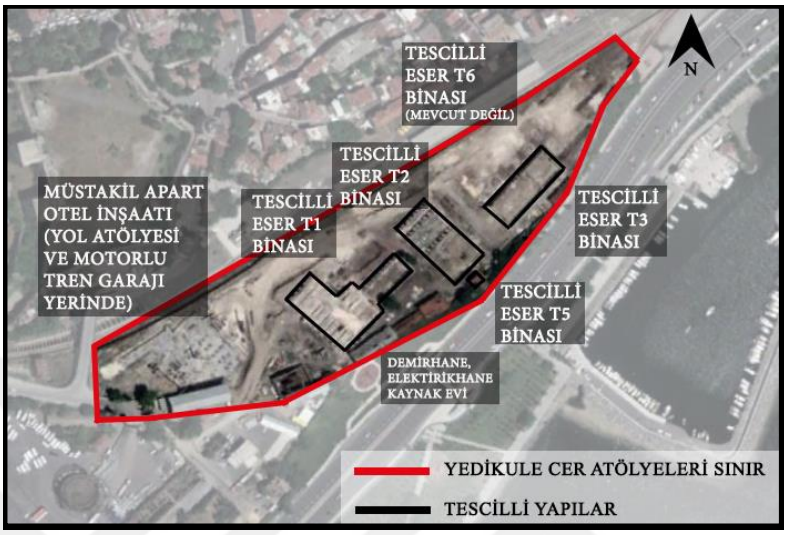
ÜYE
H.Arzu KOCABAŞ DİREN
İMZA

ÜYE
Bülent AKBULUT
İst.Büyükşehir.Bel.Tems
İMZA

ÜYE
Okan Erhan OFLAZ
Fatih Bel.Tems.
BULUNMADI

Şekil 5.8. Yedikule cer atölyeleri tescil kararı (İstanbul II numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2015)

2018 yılına ait uydu fotoğrafında T6 binasının mevcut olmadığı tespit edilmiştir. T1, T2 ve T3 binalarının restorasyonuna başlanmış, yol atölyesi ve motorlu tren garajı binalarının yerinde müstakil apart otel inşaatının başladığı tespit edilmiş, Şekil 5.9'da gösterilmiştir.



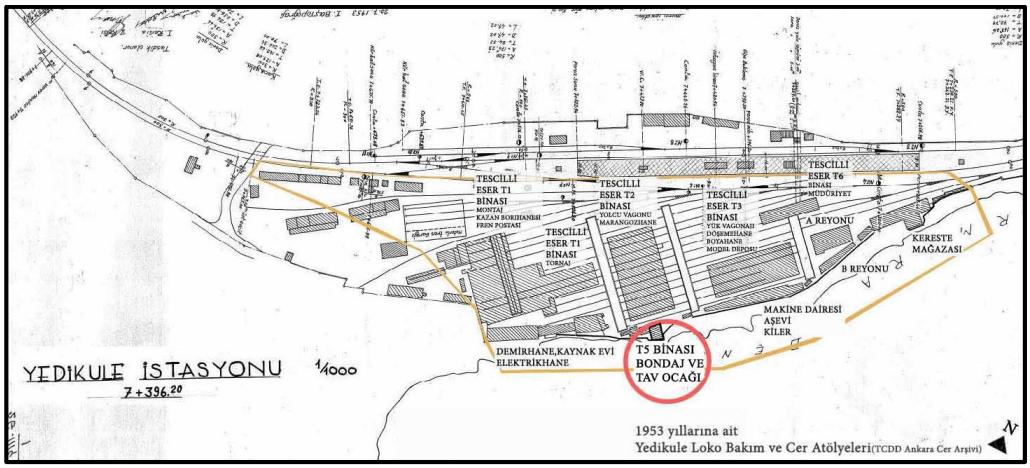
Şekil 5.9. 2018 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı (Google EarthPro, 2018)

Günümüzde Yedikule Cer Atölyesi' nin restorasyonu özel bir firma tarafından uygulanmaktadır. 2017 yılında restorasyonuna başlanmıştır ve restorasyon uygulaması devam etmektedir (Emlak Konut, 2020). Günümüzde atölye içerisinde T1 binası (kazanhane kısmı hariç), T2, T3, T5 ve demirhane, kaynak evi, elektrikhane, makina dairesi, aşevi ve kiler binaları mevcut durumdadır. T1, T2 ve T3 binalarının restorasyon çalışmaları devam etmiş, Şekil 5.10'da gösterilmiştir.

Şekil 5.10. 2020 yılına ait atölyenin uydu fotoğrafı (Google EarthPro, 2020)

Yedikule cer atölyeleri uzun yıllar hizmet vermiştir. Atölye işleyişi; atölyede vagon tamiri yapılacağı zaman tamir edilecek vagonlar içeri alınmıştır. Vagonajın ortasından elektrikli transportör üzerine tek tek alınarak vagonajın sol tarafındaki hatlara aktarılmış, bu hatların her biri üç tane vagon almıştır. Vagon kaldırma krikoları sayesinde vagon kaldırılıp işleyen aksamı sökülmüştür. Vagon kasası sehpa üzerine bırakılmış, sonrasında vagon kasası tamirinin yapılacağı kısma gönderilmiştir. Tamir yapılırken üst kısmın marangoz işleri marangozhanede yapılmış, vagon üzerindeki gerekli işlemler yapıldıktan sonra boyahaneye gönderilmiştir. Kuruduktan sonrada istasyona teslim edilmiştir (Anonim, 1937).

Atölyede tamir edilen lokomotiflerde önce kazanhaneye gönderilmiş, kazan kısmı ile iskelet kısmı birbirinden ayrılmıştır. Kazanhanenin üstündeki vinç sayesinde kazan kaldırılmış, devinmeyi sağlayan hareketli aksam lokomotif iskeletini taşıyarak mevcut raylar üzerinden montaj dairesine ulaşmıştır. Kazanhanede kazan tamir edilmiştir. Bu tez kapsamında incelenilen; Bondaj Atölyesi (T5 binası)'nde tekerlek ve ona ait kalıplar yer almış, yeni çember geçirilmiş kalıplara metal dökülerek montaja geri gönderilmiştir. Bondaj Atölyesi (T5 binası)'nde yük ve yolcu vagonlarının da tekerlek ve ona ait kalıplarına metal dökülmüştür. Özel tezgahlarının üzerinde çemberler ısıtılarak tekerleklerin üstüne geçirilmiş, torna edilmiştir (Anonim, 1937). Şekil 5.11'de Yedikule Cer Atölyeleri içerisinde yer alan tescilli binalar gösterilmiş, T5 binası belli edilmiştir.



Şekil 5.11. 1953 Yedikule cer atölyesi - T5 binası (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017)

Atölye içerindeki tornaj binasında kazanhane, montaj ve vagonajların torna işleri hazırlanmış, sustahane kısmında lokomotif ve vagonların emniyet rayları tamir edilmiştir. Atölye içerisinde elektrikhane ve demirhane kısımlarında yer almıştır (Anonim, 1937).

5.1.1. Yedikule cer atölyeleri – Tescilli binalar

5.1.1.1. T1 binası

19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiş, içerisinde fren postası, montaj, tornaj, terekeci ve metalci, takımhane ile armatör işlevleri yer almıştır (Ünal, 2009). T1 Binası için gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen fotoğraflar, yazılı ve çizili belgeler incelenmiş ve 2019 yılında atölye içerisinde gözlemler yapılmış, T1 binası hakkında bilgi edilmiştir. Günümüzde bu yapıda restorasyon uygulaması başlamış ve günümüzde devam eden uygulama esnasında ki durumu fotoğraflarla belgelenmiştir. Bu restorasyon esnasında bazı özgün izlerin yok olduğu düşünülmektedir.

T1 Binası L formunda tasarlanmış, tek katlı yapılmıştır. Bina üzerindeki izler ve benzer dönem yapıları incelenmiş, zemin döşemesinin beton zemin olduğu tespit edilmiştir. Şekil 5.12'de gösterilmiştir. Binanın mevcut durumu ve dönem fotoğrafları dikkate alınmış, duvarlarının yığma taş duvar olduğu anlaşılmıştır. Şekil 5.13, 5.14'de gösterilmiştir.

Şekil 5.12. T2 binası beton zemin döşemesi (Özdemir, 2019)

Şekil 5.13.T1 binası ön cephe görünüş (Özdemir, 2019)

Şekil 5.14. T1 binası yan cephe görünüş (Özdemir, 2019)

T1 Binasının çatısı ahşap kırma çatı olarak tasarlanmış, bina geniş açıklığa sahip olduğundan çelik dikmeler ile desteklenmiştir. Şekil 5.15'de gösterilmiştir.

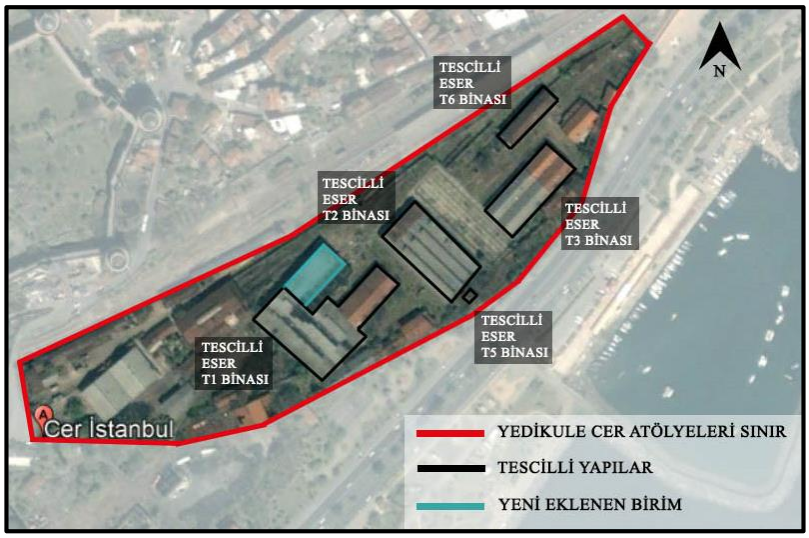
Şekil 5.15. T1 binası iç mekan çatı görünüş ve çelik destek (Özgüven, 2016b)

Cephelerde yer alan pencere ve kapı açıklıkları dikdörtgen tasarlanmış, üst bitişleri kubbeli kapatılmıştır. Binanın köşe bitişleri ile cephe açıklıklarının üst ve alt kısımları harman tuğla ile tamamlanmış, bina süslenmiştir (Özgüven, 2016b). Şekil 5.16, 5.17'de gösterilmiştir.

Şekil 5.16. T1 binası ön görünüş (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarının koruma bölge kurulu, 2008)

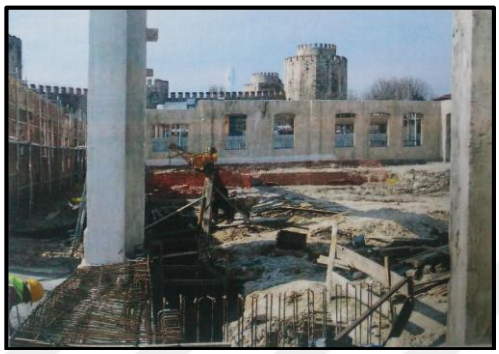
Şekil 5.17. T1 binası yan görünüş (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarının koruma bölge kurulu, 2008)

2001 yılına ait uydu fotoğraflarında T1 binasının kuzeydoğu cephesine yeni birim eklendiği tespit edilmiş, binanın kol uzunlukları birbirinden farklı U formuna dönüştüğü görülmüştür Şekil 5.18'de gösterilmiştir. 2007 yılında T1 binasının çatının büyük bölümü yok olmuş, 2017 yılında Yedikule Cer Atölyelerinin restorasyonuna başlanmış ve günümüzde de restorasyon uygulaması devam etmektedir.



Şekil 5.18. 2001 Yedikule cer atölyesi vaziyet-T1 binası (Google EarthPro, 2001)

2018 yılına ait uydu fotoğraflarında T1 binası çatısının tamamen olmadığı tespit edilmiş, binanın kuzeydoğu cephesine eklenen birimin kaldırıldığı görülmüştür. 2019 yılında T1 binası yerinde gözlemlenmiş, zemininde kuyu temel çalışmalarına başlanmış, Şekil 5.19'da gösterilmiştir. Ancak temel çalışmaları sırasında arkeolojik kalıntılara rastlanmış, arkeolojik kazı olarak devam edilmiştir. Şekil 5.20, 5.21'de gösterilmiştir.



Şekil 5.19. T1 iç kısım kuyu temel çalışması (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2018)

Şekil 5.20. T1 binası arkeoloji kazı çalışması (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2018)

Şekil 5.21. Arkeolojik kazı çalışmasında çıkan kalıntı (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2018)

T1 binasının duvarlarına bakım ve onarım yapıldığı görülmüş, duvarlar sağlamlaştırılmıştır. Şekil 5.22'de görülmüştür. Binanın çatısı ise mevcut değildir. Günümüzde T1 binasının zemininde arkeolojik kazı çalışmalarının devam ettiği görülmektedir. Şekil 5.23'de mevcut durum gösterilmiştir.

Şekil 5.22. T1 binası cephe görünüş (Özdemir, 2019)

Şekil 5.23. T1 binasında devam eden arkeolojik kazı çalışması (Emlak Konut, 2020)

5.1.1.2. T2 binası

19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiş, atölyenin yolcu vagonajı ve marangozhane işlevlerini yerine getirmiştir (Karadağ, 2019). T2 Binası için gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, kaynak taramaları sonucu elde edilen fotoğraflar, yazılı ve çizili belgeler incelenmiş ve 2019 yılında yerinde gözlem yapılmış, T2 binası hakkında bilgi edinilmiştir.

T2 Binası Yedikule Cer Atölyesi içerindeki işlev ilişkileri doğrultusunda atölyenin ortasında konumlanmış, dikdörtgen formda tasarlanmıştır. Tek katlı yapılmıştır. 2019 yılında T2 binası yerinde incelenmiştir.

Zemin döşemesinin beton zemin olduğu görülmüş, döşeme içerisinde yer yer tren çukurları tespit edilmiştir. Tren çukurlarının vagonların tamirinde kullanıldığı anlaşılmış, fotoğraflanmıştır. Şekil 5.24, 5.25'de gösterilmiştir.

Şekil 5.24. T2 binası beton tren çukur ve çevresi (Özdemir, 2019)

Şekil 5.25. T2 binası beton tren çukur (Özdemir, 2019)

T2 Binasının yerinde incelenmesi, gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler sonucunda binanın taşıyıcı duvarının kemerli yığma taş duvarın harman tuğla duvar ile devam ettirilmesi sonucunda oluştuğu tespit edilmiştir. Şekil 5.26, 5.27'de gösterilmiştir.

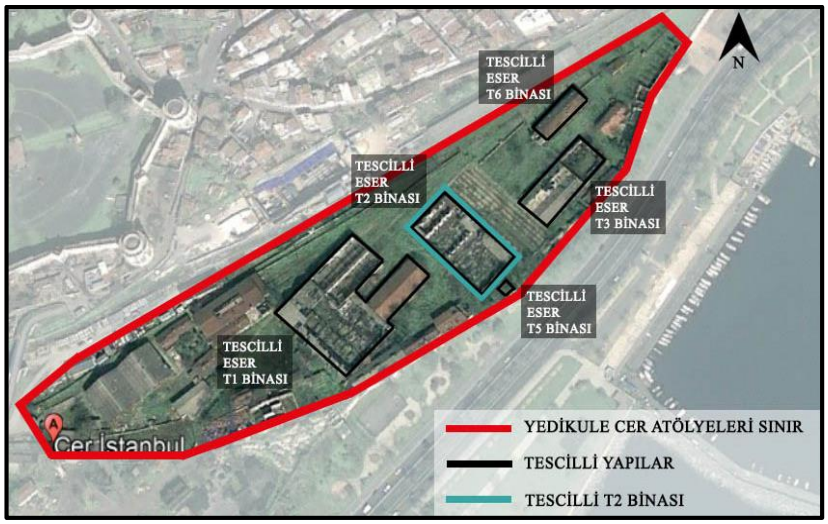
Şekil 5.26. T2 binası kemerli yığma + harman tuğla duvar (Özdemir, 2019)

Şekil 5.27. T2 binası kemerli yığma duvar + harman tuğla duvar ve kazı çalışması (Özdemir, 2019)

Cephede yer alan pencere ve kapı açıklıkları dikdörtgen olarak tasarlanmıştır ve üst bitişleri kubbeli kapatılmıştır.T2 Binasının cephe kenarları, çatı bitişleri ve kapı yanları ile iki pencere boşluğunda bir pencere kenarlarına çıkıntılar yapılmıştır. Cephe formunun diğer atölye binalarının cephe formu ile benzerlik gösterdiği tespit edilmiştir. Şekil 5.28'de gösterilmiştir.

Şekil 5.28. T2 binası cephe görünüş (Özgüven, 2016b)

T2 Binası üzerindeki özgün izler ve benzer dönem yapıları incelenmiş, çatısının ahşap kırma çatı olduğu tespit edilmiştir. 2010 yılına ait uydu fotoğrafında T2 binasının çatısının yok olduğu görülmüş, bina dış koşullara savunmasız hale gelmiştir. 2015 yılına binanın bazı duvarları yıkılmış, 2017 yılında Yedikule Cer Atölyelerinin restorasyonuna başlanmış ve günümüzde de devam etmektedir. Şekil 5.29'de T2 binasının 2010 yılına ait uydu fotoğrafı gösterilmiştir.



Şekil 5.29. 2010 yılı Yedikule cer atölyesi vaziyet – T2 binası (Google EarthPro, 2010)

2019 yılında T2 binası yerinde incelenmiş, zemininde kuyu temel çalışmalarına başlanmıştır. Ancak temel çalışmaları sırasında hasarlı tonoz kalıntılarına rastlanmış ve açığa çıkarılmıştır. Şekil 5.30, 5.31, 5.32'de gösterilmiştir.

Şekil 5.30. T2 binası temel çalışması sırasında çıkan tonoz (Özdemir, 2019)

Şekil 5.31. T2 Binası temel çalışmasında çıkan kalıntılar (Özdemir, 2019)

Şekil 5.32. T2 içerisinde hasar almış tonoz (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2018)

T2 Binasının yıkılan duvarların tamamlanmaya başladığı görülmüş, Şekil 5.33'de belgelenmiştir. Mevcut duvarların sağlamlaştırılması yapılmış, Şekil 5.34'da gösterilmiştir. T2 Binasının çatısı ise mevcut değildir.

Şekil 5.33. T2 binası yıkılan duvarların tamamlanması (Özdemir, 2019)

Şekil 5.34. 2019 Duvarların sağlamlaştırılması (Özdemir, 2019)

Günümüzde T2 binasının beden duvarları tamamlanmış, duvarların bakım ve onarımı yapılmıştır. T2 Binasının zemin çalışmaları devam etmektedir. Şekil 5.35'de gösterilmiştir.

Şekil 5.35. T2 binası plan ve görünüş (Emlak Konut, 2020)

5.1.1.3. T3 binası

19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiş, içerisinde mağaza, model deposu, döşemehane, boyahane ve yük vagonajı işlevleri yer almıştır (Ünal, 2009). T3 Binası için gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler ile kaynak taramaları sonucu elde edilen belgeler incelenmiştir. 2019 yılında yerinde gözlem yapılmış, T3 binası hakkında bilgi edinilmiştir.

T3 Binası Yedikule Tren İstasyonu doğrultusunda yapılmış, dikdörtgen formda ve tek katlı olarak tasarlanmıştır. Bina üzerindeki özgün izler, dönem fotoğrafları ve benzer dönem yapıları incelenmiş, binanın zemin döşemesinin beton zemin olduğu tespit edilmiştir. Şekil 5.36'de gösterilmiştir.

Şekil 5.36. T3 binası zemin döşemesi (Özgüven, 2016b)

T3 Binasının mevcut durumu ve dönem fotoğrafları incelenmiş, dış cephe duvarlarının kesme taştan (Şekil 5.37), iç cephe duvarlarının moloz taştan yapıldığı tespit edilmiştir (Şekil 5.38).

Şekil 5.37. T3 binası dış cephe görünüş (Özdemir, 2019)

Şekil 5.38. T3 binası iç cephe görünüş (Özdemir, 2019)

Cephede yer alan pencere ve kapı açıklıkları dikdörtgen tasarlanmış, pencere açıklıklarının üst bitişleri kubbeli kapatılmıştır. Şekil 5.39'de gösterilmiştir. Binanın köşe bitişleri ile pencere açıklıklarının üst ve alt kısımları harman tuğla ile tamamlanmış (Şekil 5.40), diğer atölye binalarının cephe formu ile benzerlik göstermiştir.

Şekil 5.39. T3 binası pencere açıklıkları (Özdemir, 2019)

Şekil 5.40. T3 binası görünüş (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2008)

T3 Binasının dönem fotoğrafları dikkate alınmıştır. Binanın çatısı kırma ahşap çatı olarak tasarlanmış, ahşap makas dikmeleri zemine oturmuştur. Şekil 5.41'de gösterilmiştir.

Şekil 5.41. T3 binası ahşap çatı ve dikme (Özgüven, 2016b)

2010 yılına ait uydu fotoğraflarında T3 binasının bir bölümü, 2018 yılında tamamının olmadığı görülmüştür. Şekil 5.42'de gösterilmiştir. T3 Binası dış koşullara karşı savunmasız duruma gelmiş, zamanla binanın duvarlarının da bazı bölümleri yıkılmıştır.

Şekil 5.42. 2018 yılı Yedikule cer atölyesi vaziyet – T3 binası (Google Earth, 2018)

2017 yılından itibaren özel bir firma tarafından uygulanan restorasyon çalışmaları esnasında; zemin çalışması sırasında bazı kalıntılar bulunmuş, açığa çıkarılmıştır. Şekil 5.43, 5.44'da gösterilmiştir.

Şekil 5.43. T3 içerisinde bulunan kalıntılar (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2018)

Şekil 5.44. T3 binası içerisinde bulunan kalıntılar (Özdemir, 2019)

2017 yılından itibaren özel bir firma tarafından uygulanan restorasyon çalışmaları kapsamında yapının yıkılmış duvarların tamamlanmaya başladığı görülmüş (Şekil 5.45), mevcut duvarların sağlamlaştırılmasına başlanmıştır. Şekil 5.46, 5.47'da gösterilmiştir.

Şekil 5.45. T3 binası yıkılan duvarların tamamlanması (Özdemir, 2019)

Şekil 5.46. Duvarların sağlamlaştırılması (Özdemir, 2019)

Şekil 5.47. Duvarların sağlamlaştırılma uygulamasından (Özdemir, 2019)

Günümüzde T3 binasının beden duvarları tamamlanmış, zemin çalışmaları yapılmaktadır.

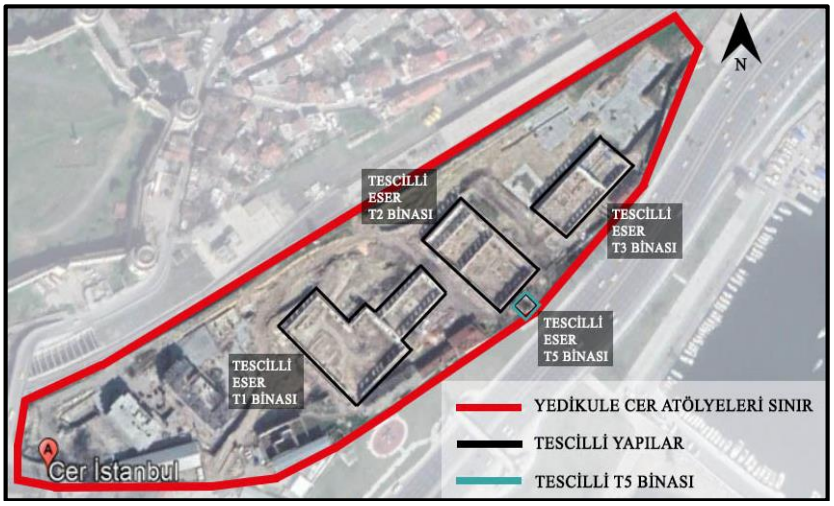
5.1.1.4. T5 binası

Bu tez kapsamında incelenilen endüstri mirası T5 binası, 19yy. sonu – 20yy. başı inşa edilmiş ve atölye uzun yıllar bondaj ve tav işlevini yerine getirmiştir (Çoban ve Yılmaz, 2017). T5 Binası araştırlmış, gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen fotoğraflar, yazılı ve çizili kaynaklar değerlendirilmiştir. 2019 yılında atölye içerisinde gözlem yapılmış, T5 binası hakkında detaylı bilgi edinilmiştir. T5 Binası sur duvarının devam ettirilmesi sonucu yapılmış, sur bağlantısı olan tek tescilli yapıdır. Endüstri mirası olan yapı dikdörtgen formda tasarlanmış, tek katlı yapılmıştır. Bina üzerindeki izler ve benzer dönem yapıları incelenmiş, zemin döşemesinin beton zemin olduğu tespit edilmiştir [1]. Çizelge 5.1'de gösterilmiştir.

[1] Detaylı bilgi T5 Binası Oluşum ve Gelişimi (Restitüsyon Projesi) başlığı altında yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır.

T5 Binasının mevcut durumu ve dönem fotoğrafları dikkate alınmış, sur duvarına bitişik olarak yapılan kuzeydoğu cephesi sur duvarından oluşmaktadır. Bu duvar, harman tuğla duvardır. Yapının diğer cephelerinde de bütünlük yakalanması amacıyla sur duvarı ile aynı malzeme olan harman tuğla kullanılmıştır. Cephede yer alan pencere ve kapı açıklıkları dikdörtgen tasarlanmış, kuzeybatı cephesinde yer alan iki pencere açıklığının üst bitişleri kubbeli kapatılmıştır. T5 Binasının cephe kenarları ve pencere açıklıklarının yanlarına çıkıntı yapılmış, bina diğer atölye binalarının cephe formu ile benzerlik göstermiştir [1]. Çizelge 5.2'de gösterilmiştir.

T5 Binasının yerinde incelenmesi, gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler doğrultusunda bina içerisinde iki adet metal aksamın olduğu görülmüştür. Binanın kuzeydoğu cephesinin bir bölümünde kesme taş duvar gözlemlenmiş, binanın ortasında sekizgen beton blok, yuvarlak ocak ve ocağın oturduğu taş görülmüştür [2]. Günümüzde binanın çatısı mevcut değildir. Binanın dönem fotoğrafları ve benzer dönem yapıları incelenmiştir. T5 Binası çatısının kırma ahşap çatı olduğu tespit edilmiş, üstü Marsilya kiremit ile kapatılmıştır [1]. Çizelge 5.1'de gösterilmiştir. 2019 yılında T5 binası yerinde incelenmiş, Şekil 5.48'da gösterilmiştir. Binanın bazı cephelerine restorasyon çalışmaları için ahşap iskele kurulduğu gözlemlenmiştir[2]. Günümüzde binanın cephelerinde ahşap iskeleler bulunmaktadır.



Şekil 5.48. 2019 Yedikule cer atölyesi vaziyet -T5 binası (Google EarthPro, 2018)

[1] Detaylı bilgi T5 Binası Oluşum ve Gelişimi (Restitüsyon Projesi) başlığı altında yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır.

[2] Detaylı bilgi T5 Binasında Meydana Gelen Değişimler ve Bozulmalar başlığı altında yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır.

Çizelge 5.1. T5 binası tanıtım paftası kuzeydoğu ve güneydoğu cephesi

T5 BİNASI TANITIM PAFTASI					
	YIL	2019	2016	2009	2008
KUZEYDOĞU CEPHESİ	DIŞ CEPHE	(ÖZDEMİR, 2019)	-	-	(İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu, 2008)
	İÇ CEPHE	(EGE YAPI, 2019)	(Özgüven, 2016b)	(ÜNAL, 2009)	(İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu, 2008)
GÜNEYDOĞU CEPHESİ	DIŞ CEPHE	(ÖZDEMİR, 2019)	(Özgüven, 2016b)	(ÜNAL, 2009)	(İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu, 2008)
	İÇ CEPHE	(EGE YAPI, 2019)	(Özgüven, 2016b)	(ÜNAL, 2009)	(İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu, 2008)

Çizelge 5.2. T5 binası tanıtım paftası güneybatı ve kuzeybatı cephesi

T5 BİNASI TANITIM PAFTASI				
YIL	2019	2013	2009	2008
GÜNEYBATI CEPHESİ				
DIŞ CEPHE	(ÖZDEMİR, 2019) (EGE YAPI, 2019)	(EGE YAPI, 2013)	-	(İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu, 2008)
İÇ CEPHE	(EGE YAPI, 2019)	(EGE YAPI, 2013)	-	-
KUZEYBATI CEPHESİ				
DIŞ CEPHE	(EGE YAPI, 2019)	(EGE YAPI, 2013)	(ÜNAL, 2009)	-
İÇ CEPHE	(EGE YAPI, 2019)	-	-	-

5.1.1.5. T6 binası

20yy. başı inşa edilmiş, Yedikule Cer Atölyesi'ne sonradan eklenmiş ve müdüriyet işlevinde kullanılmıştır (Çobanoğlu ve Yılmaz, 2017). T6 Binası için gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen fotoğraflar, yazılı ve çizili belgeler incelenmiştir. T6 Binası ilk olarak 1947 yılına ait Yedikule Cer Atölyesi – Genel durum planında görülmüştür. Dikdörtgen formda tasarlanmış, betonarme olarak iki katlı yapılmıştır. Şekil 5.49, 5.50'de gösterilmiştir.

Şekil 5.49. T6 binası cephe görünüşü (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2008)

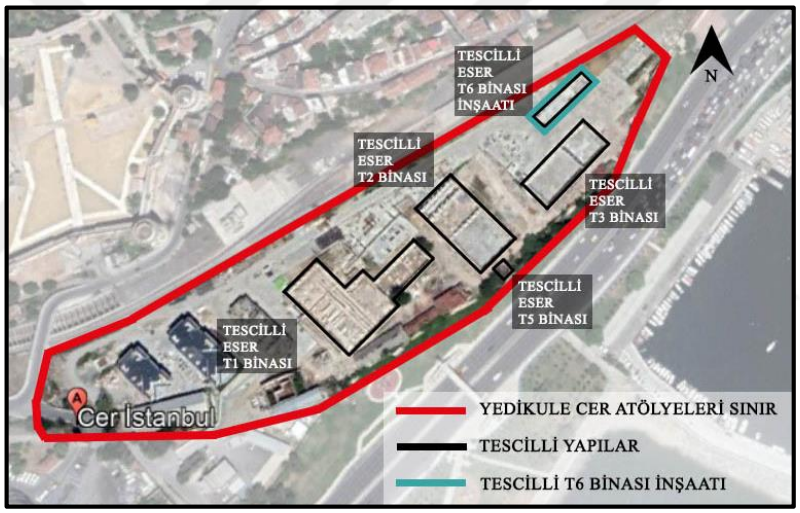
Şekil 5.50. T6 binası görünüş (İstanbul I numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2008)

T6 Binasının dönem fotoğrafları incelenmiş, cephede yer alan pencere ve kapı açıklıkları dikdörtgen formda tasarlanmıştır (Şekil 5.51). Giriş kapısının vurgulanması için yamuk iç girinti yapılmış ve çatısı kırma çatı olarak tasarlanmıştır. Şekil 5.52'de gösterilmiştir.

Şekil 5.51. T6 binası dikdörtgen pencere açıklıkları (İstanbul II numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2015)

Şekil 5.52. T6 binası giriş cephesi görünüş (İstanbul II numaralı yenileme alanları kültür varlıklarını koruma bölge kurulu, 2015)

2018 yılına ait uydu fotoğrafında T6 binasının yok olduğu tespit edilmiştir. Günümüzde özel bir firma tarafından yapılan restorasyon uygulaması esnasında; 2020 yılında T6 binasının rekonsrüksiyonun yapıldığı tespit edilmiştir. Şekil 5.53, 5.54' da T6 binasının inşaatı gösterilmiştir.



Şekil 5.53. 2020 Yedikule cer atölyesi vaziyet – T6 binası (Google EarthPro, 2020)

Şekil 5.54. 2020 yılı T6 binası inşaatı (Emlak Konut, 2020)

5.1.2. Yasal kararlar ve müdahaleler

Endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri'nin restorasyonu özel bir firma tarafından çalışılmıştır. 2017 yılında atölyenin restorasyon saha çalışmalarına başlanmış, günümüzde devam etmektedir. Bu tez kapsamında atölyenin saha çalışmalarını gösteren tablolar hazırlanmış, yapılan çalışmalar kronolojik olarak anlatılmıştır. Emlak Konut sitesinden uygulama süresi boyunca elde edilen veriler aşağıdaki tablolarda düzenlenmiştir. Çekilmiş fotoğraflarda tescilli binalar belirtilmiş, gerekli açıklamalar yazılmıştır.

Ocak 2017 yılında atölyenin restorasyon saha çalışmaları başlamış, projesi alanında bulunan binaların dış duvarları ayakta kalmıştır. Mart 2017 mevcut durumunda T1 ve T3 binaları çatılarının kısmen yok olduğu görülmüştür. T2 binasının çatısı tamamen yok olmuş, binanın duvarlarında yıkılmalar görülmüştür. Kasım 2017 'de T6 binasının, yol atölyesi ve motorlu tren garajı binalarının yerinde olmadığı tespit edilmiş, atölye içerisine şantiye konteynırı konulmuştur. Restorasyonun alanında binalara zarar veren bitkilenmelerin temizlenmeye başlandığı fotoğraflarda görülmüş ve Çizelge 5.3'de gösterilmiştir.

2018 yılında atölyenin restorasyon çalışmalarına devam edilmiş, nisan ayında yol atölyesinin ve motorlu tren garajı binalarının yerinde apart otellerin inşaatı için temel çukuru açıldığı görülmüş, binaların arasında ve içersinde bulunan bitkilerin tamamen temizlendiği belirlenmiştir.T1 ve T3 binalarında kısmen bulunan çatı strüktürü söküldüğü görülmüş, T6 binasının yerinde olmadığı tespit edilmiştir. Mayıs ayında müstakil apart otel inşaatının başlandığı görülmüş, T3 binasının çaprazında bulunan A, B reyonu ve kereste mağazası binalarının yerinde olmadığı tespit edilmiştir. Haziran ayında otellerin inşaatının devam ettiği fotoraflardan belirlenmiş, T1 binası içersinde bulunan tren çukurlarının temizlenmeye başlandığı görülmüştür. T1 binasın duvarının bir kısmına ahşap iskele kurulmuştur.T2 binasının iç kısmı temizlenmiş, yapının yanına tren rayları toplanmıştır. T2, T3 yapılarının dış duvarlarında kısmi parçalanma, duvar yıkılmaları tespit edilmiş ve Çizelge 5.4'de gösterilmiştir.

Temmuz 2018'de T1'de yer yer demir iskele kurulmuş ve müstakil apart otellerin inşaatının devam etmekte olduğu fotoğraflarda görülmüştür. T3'de zemin kısmında kazı çalışmaları yapılmakta olduğu belirlenmiş, duvarın iç kısmına iskele kurulmuştur. T6'dan yerinden başlayıp devamında T3 binası hizasına kadar temel çukurunun açıldığı belirlenmiştir. Ağustos 2018'de otellerin inşaatı devam etmiş, T3 binasında zemin kısmında çeşitli kalıntı parçaları görülmüştür. T3 binası yanında temeli güçlendirmek amacıyla yapıldığını düşündüğüm temel çukuru belirlenmiştir. Eylül ayında T6 'nın yerinden başlayıp T3 sonuna kadar devam eden çukur T3'ün temeline kadar genişletilmiş, çukura beton dökülmeye başlanmış ve sert zemin oluşturulmuştur. T3'ün zemin kısmında kazıların yapıldığı ve çukurların olduğu anlaşılmış, otellerin inşaatlarının devam etmiştir. Çizelge 5.5'de gösterilmiştir. Ekim 2018'de müstakil apart otellerin temeli ortak olarak inşa edilmiş, alt kat ortak otopark yapılmış ve bina kısmında binalar ayrılarak inşaata devam edilmiştir. Kasım ayında T3 binasında arkeolojik kazı çalışmaları yapılmış ve çelik iskele binanın çukur tarafındaki duvar haricinde yer almıştır. T2 binasında arkeolojik kazısı yapılmış, kalıntılar ve duvar temelinde bulunan kemerlerin açığa çıkarılmıştır.T5 binasında ahşap çatısı sökülmüş, iç kısmına ahşap iskele kurulmuştur.T6 binası temelinden başlayan çukur T3 binasına kadar uzamıştır.T3 binası temelinin güçlendirildiği, otel inşatında katların yükseldiği ve T1 içerisinde arkeolojik kazı yapıldığı görülmüştür. Çizelge 5.6'da gösterilmiştir.

2019 yılında Yedikule Cer Atölyesi'nin restorasyon çalışmalarına devam edilmiş, ocak ayında T2 binasının T5 binasına bakan cephesinde duvar yeniden örülmüştür. Binanın T1 binasına bakan cephesinde duvar tamamen yok olmuş, otellerin inşaatlarına devam edilmiştir. Şubat ayında T2 binasında T1 binasına bakan cephesinin duvarları ve T3 binasına bakan cephesinin duvarları örülmeye başlanmış,T3 binası zeminde arkeolojik kazı çalışmalarına devam edilmiştir.T2 binasınında son kısmı hariç arkeolojik kazı çalışmaları yapılmıştır. Mart ayında T1 binasının zemin çalışmaları yapılmıştır.T6 binasının temelinden başlayan ve T3 binasının bitimine kadar devam eden çukura tamamen beton dökülmüş, kapalı otopark için çalışılmaya başlanmıştır. T3'de kalıntıların dışında kalan çukurların kapatılmıştır. T1 binasının tornaj kısmında arkeolojik kalıntılar açığa çıkarılmış, apart otel inşaatında iki binada çatı kısmına gelinmiş ve Çizelge 5.7'de gösterilmiştir.

Nisan 2019'da T6 binasının temelinden başlayan çukur otel inşaatının çukuruyla birleştirilmiş, T1 tornaj kısmında arkeolojik kalıntıların çıkarılmasının devam edilmiştir. T1 binasının yanında yeni temele başlanmış, T6 binasından başlayan çukurun beton kısmı büyümüş ve düzenlemeler yapılmıştır. T2 binasının iki cephesindeki duvarları tamamlanmış ve T5 binasının cephesine ahşap iskele kurulmuştur. Mayıs ayında otel inşaatında iki binada çatı kısmına gelinmiş, T2 binasının duvarlarına bakım ve onarım yapılmıştır. T6 binasının temelinden başlayan çukurun beton zemin üzerine kat çıkılarak otopark yapımına başlanmış, T3 binası zemininde arkeoloji kalıntıların derinlemesine açığa çıkarılmıştır. Haziran ayında otel inşaatı devam etmiş, kapalı otopark çukuruna beton dökülmüş ve Çizelge 5.8'de gösterilmiştir.

Temmuz 2019'da T1 binası arkeolojik kalıntılar çıkarılmaya ve kapalı otopark çalışmalarının devam edilmiş, müstakil apart otel inşaatından bir binanın çatısı tamamlanmıştır. Ağustos ayında müstakil apart otel inşaatı, diğer binaların tamamlanması ile kapalı otoparkın çalışmaları yapılmıştır. Eylül ayında da kapalı otopark çalışmaları ve T3 binası arkeolojik kazıları da devam edilmiş, Çizelge 5.9'da gösterilmiştir. Ekim 2019'da apart otel inşaatında bir binanın çatısı daha tamamlanmıştır. T1 binasında arkeolojik kalıntıların çıkarılması yapılmıştır. Kasım ayında apart otel inşaatının kabasını bitirme çalışmaları, arkeolojik kazılar ve kapalı otopark çalışmalarına devam edilmiştir. Aralık ayında kapalı otopark inşaatı yapılmış, T1 binasında arkeolojik kalıntılar açığa çıkartılmıştır. T2 binasında tamamlanan duvarla sağlamlaştırma yapılmış ve otel inşaatı devam etmiştir. Çizelge 5.10'da gösterilmiştir.

2020 yılında özel bir firma tarafından uygulanan atölyenin restorasyon çalışmaları devam etmiş, ocak ayında T6 binasının yerinde başlayan kapalı otopark inşaatında inşaatına devam edilmiş ve bir kat çıkılmıştır. Arkeolojik çalışmalarda yeni bulguların bulunmuş, Emlak konut tarafından yapılan müstakil apart otel inşaatının kabasının tamamen bitmiştir. Şubat ayında T1 binası ile oteller arasında otopark için açılan çukurun kaplanmaya başlandığı, T2 binası zemininde kazı çalışmalarının devam ettiği görülmüştür. Mart ayında T1, T2 ve T3 binalarında zemin kazılarıyapılmış, kapalı otoparkın üstü kısmen kapatılmış ve otellerin dış cephe kaplamalarının devam ettiği görülmüştür. Çizelge 5.11'de gösterilmiştir.

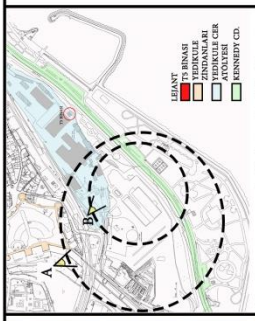
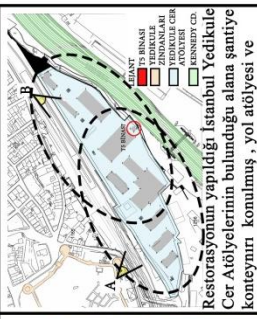
Nisan 2020'de T1 binasında arkeolojik kazı çalışmaları ve T6 binası yerinde başlanan kapalı otopark inşaatının devam ettiği görülmüştür.T3 binasının zemin döşemesi yapılmış, Emlak konut tarafından yapılmakta olan apart otellerin üçüncüsünün inşaatına başlanmıştır. Mayıs ayında T2 ve T3 binalarında zemin düzenlemelerinin ve Emlak konut tarafından yapılmaktadır olan otellerin ikisininde son cephe çalışmaları devam ederken üçüncüsünde kaba inşaatın devam edildiği görülmüştür. Haziran ayında otellerin inşaatı devam etmiş; birinde kaba inşaat devam ederken diğerlerinde cephe çalışmaları yapılmıştır.T1 binasının arkeolojik kazı çalışmalarına devam edilmiş ve Çizelge 5.12'de gösterilmiştir.

Temmuz 2020'de T2 ve T3 binalarının zemininde düzenlemeler yapılmış, otopark inşaatı ve T1 binasında arkeolojik çalışmaları devam edilmiştir. Otel inşaatında ikisinde cephe çalışmaları devam ederken üçüncüsünde kabası yapılmıştır. Ağustos ayında otopark inşaatı devam ederken T2 ve T3 binalarında zemin çalışmalarının, apart otel inşaatında üçüncüsünde son katın yapımına devam edildiği görülmüştür. Eylül ayında T1 binasında arkeolojik kazıya devam edilmiş, apart otellerin ikisi tamamlanmış ve üçüncüsünün kabasının sonuna gelinmiştir. T6 binasının yeniden inşaatına başlanmış (Emlak Konut, 2020) ve Çizelge 5.13'de gösterilmiştir.

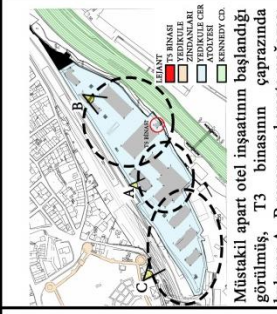
Ekim 2020'de T6 binası inşaatı devam edilmiş, T2 ve T3 binalarında zemin çalışması yapıldığı görülmüştür. T1 binasında arkeolojik kazı ve apart otel inşaatına devam edilmiştir. Kasım ayında T1 binasında arkeolojik kazılar, T2 ve T3 binalarında zemin çalışmaları yapılırken T6 binasında kat çıkma çalışmaları başlamış ve Çizelge 5.14' de gösterilmiştir.

Aşağıda bu tez kapsamında hazırlanmış, endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri restorasyon saha çalışmalarını kronolojik olarak anlatan tablolar: fotoğraflar, haritalar ve yazılar yer almıştır. Çizelge 5.3-5.14 paftalarıda dahil olmak üzere arasındaki tüm paftalarda gösterilmiştir. Emlak Konut sitesinden uygulama süresi boyunca elde edilen veriler aşağıdaki tablolarda düzenlenmiştir.

Çizelge 5.3. Yedikule cer atölyeleri ocak - kasım 2017 durumu(Emlak Konut, 2017 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2017).	AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ			
OCAK 2017		Yedikule Zindanları önünde bulunan Yedikule gazhanesi önünde bulunan tarihi sur parçaları açığa çıkarılmış ve çevresi açılmıştır. Yedikule gazhane yanında yer alan binaların sadece dış taşıyıcı duvarları kalmış , çatı ve yer döşemeleri yok olmuştur.	 Restorasyon projesi alanında binaların çoğunun sadece dış duvarları kalmış , ahşap çatılarıyok olmuştur.
MART 2017		Yedikule Cer Atölyelerinin uydu görüntüsünde T1 binasının T1A tornaj kısmı hariç ahşap çatının yok olduğu görülmüş , T2 binanın ahşap çatısı tamamen yok olmuş ve binanın taşıyıcı duvarlarında kısmı yıkılmalar görülmüştür.T3 binasının çatısı kısmı yok olmuştur	 Restorasyon proje alanında T1 (tornaj binası hariç) , T3 binasının kısmı olarak yok olduğu görülmüş , T2 binasının çatısı tamamen yok olmuştur.
KASIM 2017		T1 binasının ve T2 binasının çatısının yok olduğu fotoraftan görülmüştür.T6 binası olmadığı tespit edilmiştir. T2 binasında yok olan ve T3 binasında kısmen yok olan çatı ve yer döşemeleri görülmüştür.	Restorasyonun yapıldığı İstanbul Yedikule Cer Atölyelerinin bulunduğu alana şantiye konteynırı konulmuş , yol atölyesi ve motorlu tren garajı binalarının olmadığı görülmüştür.Restorasyonun yaplacağı alanda bulunan ve binalara zarar veren bitkilenmelerin temizlenmeye başlandığı fotoraflarda görülmüştür.

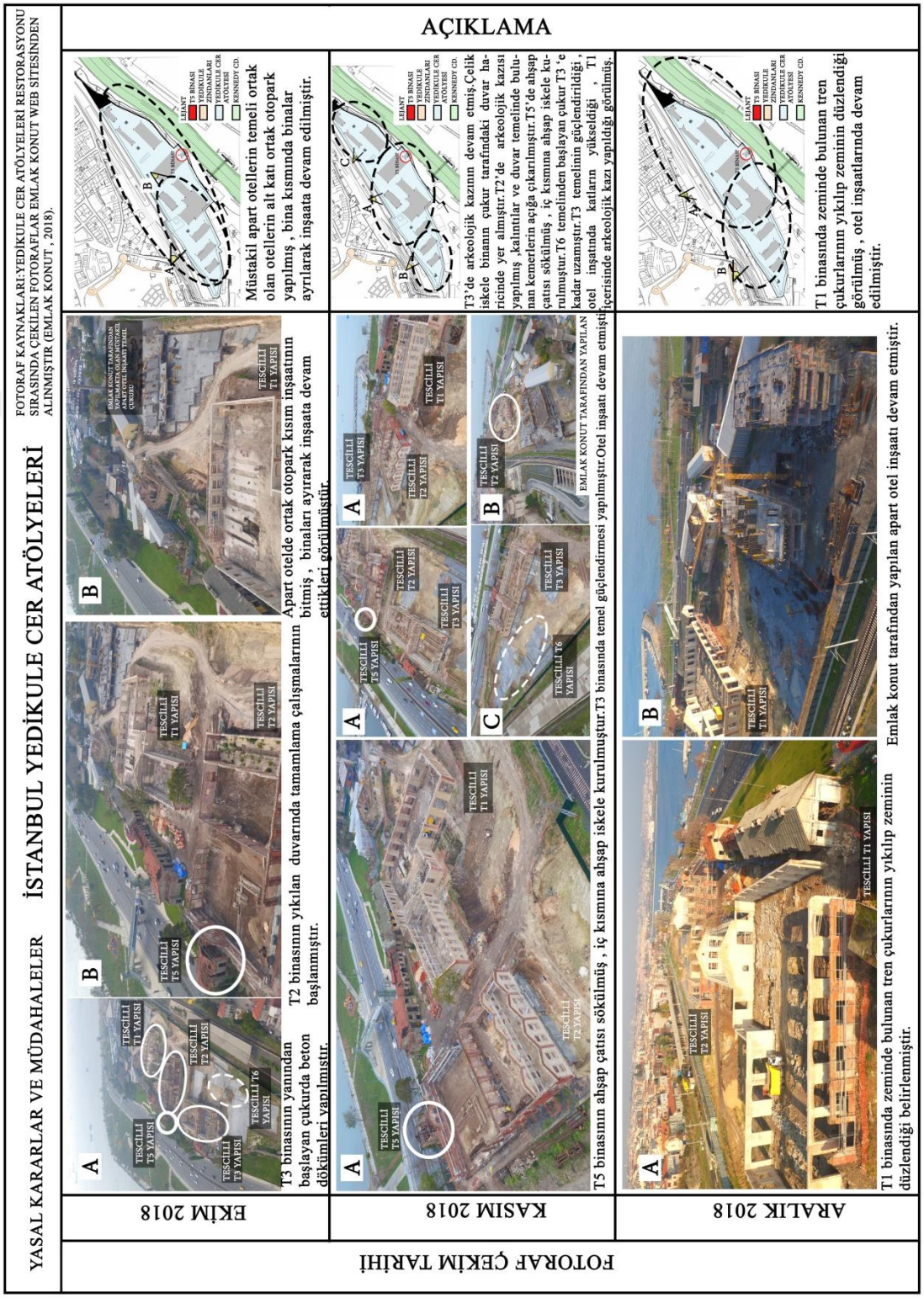
Çizelge 5.4.Yedikule cer atölyeleri nisan - haziran 2018 durumu(Emlak Konut, 2018 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2018).		AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ		
NİSAN 2018		T6 Müdüriyet binasının yıkıldığı tespit edilmiş , T1A ve T3 'de kısmenYol atölyesinin ve motorlu tren garajı yerinde müstakil apart otel inşaatına başlandığı fotoraflardan tespit edilmiştir. bulunan çatı parçalarında kaldırıldığı fotoraflardan görülmüştür.  Yol atölyesinin ve motorlu tren garajı binalarının yerinde apart otellerin inşaatı için temel çukuru açıldığı görülmüş , binaların arasında ve içersinde bulunan bitkilerin tamamen temizlendiği belirlenmiştir.T1 ve T3 binalarında kısmen bulunan çatı strüktürü söküldüğü görülmüş , T6 binasının yerinde olmadığı tespit edilmiştir.
MAYIS 2018	Tescilli binalar arasında bulunan zeminde düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir.T3 yapısının çaprazında bulunan A,B reyonu ve kereste mağazası binalarının yerinde olmadığı tespit edilmiştir. T1 yapısı içersinde zeminde bulunan tren için yapılmış çukurlar görülmüş. Apart otel temel çalışmaları görülmüş. Müstakil apart otel inşaatının başlandığı görülmüş, T3 binasının çaprazında bulunan A , B reyonu ve kereste mağazası binalarının yerinde olmadığı tespit edilmiştir.
HAZİRAN 2018	T1 yapısının zemin temizlemesinin yapıldığı görülmektedir.T1 binasının T1A tornaj binası ile arasındaki duvarda bir kısmına ahşap iskele kurulmuştur.T2 binasının iç kısmı temizlenmiş yapının yanına tren rayları toplanmıştır. T1 ve T3 yapılarının yanına çukurla rın açıldığı görülmüştür. Apart otel çalışmalarının devam ettiği görülmüştür. Müstakil apart otellerin inşaatı devam etmekte olduğu fotoraflardan görülmüş ,T1 binası içersinde bulunan tren çukurlarının temizlenmeye başlandığı belirlenmiştir.T1 binasın duvarının bir kısmına ahşap iskele kurulmuştur.T2 binasının iç kısmı temizlenmiş , yapının yanına tren rayları toplanmıştır.T2, T3 yapılarının dış duvarlarında kısmı parçalanma, duvar yıkılmaları tespit edilmiştir.

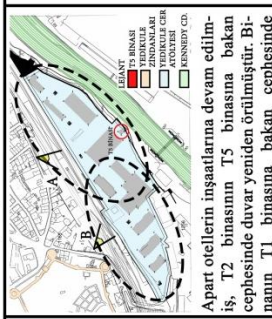
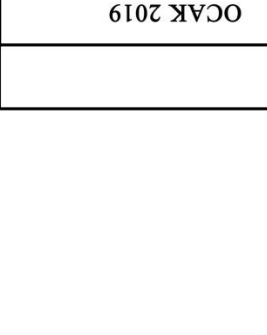
Çizelge 5.5.Yedikule cer atölyeleri temmuz-eylül 2018 durumu(Emlak Konut, 2018 (veri); Özdemir, 2020(tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT, 2018).	AÇIKLAMA	FOTORAF ÇEKİM TARİHİ
				TEMMUZ 2018
T3 binasından başlayıp Yedikule Cer Atölyelerinin parsel kenarına kadar temel çukurunun açıldığı görülmüştür.	T1 binası içersinde tren çukurlarının temizlendiği ve taşıyıcı duvarlara iç kısmına çelik iskele kurulduğu görülmüştür.	EMLAK KONUT TARAFINDAN YAPILAN Apart otel inşaatının devam ettiği belirlenmiştir.	T1'de yer yer demir iskele kurulmuş , müstakil apart otellerin inşaatının devam etmekte olduğu fotoraflarda görülmüştür.T3 binasının zemin kısmında kazı çalışmaları yapılmakta olduğu belirlenmiş , binanın duvarlarının iç kısmına iskele kurulmuştur.T6 binası yerinde ve devamında T3'ün hizasına kadar temel çukurunun açıldığı belirlenmiştir.	
				AĞUSTOS 2018
T3 binası zeminde kazı yapıldığı kalıntılardan anlaşılmış , T3 yapısı arasında bulunan duvara ahşap iskele sınır duvarların bazlarına çelik iskele kurulduğu görülmektedir.		EMLAK KONUT TARAFINDAN YAPILAN Apart otel inşaatının devam ettiği görülmüştür.	Müstakil apart otellerin inşaatı devam etmiş T3 binasında zemin kısmında çeşitli kalıntı parçaları görülmüştür. T3 binası yanında temeli güçlendirmek amacıyla yapıldığını düşündüğüm temel çukuru görülmüştür.	
				EYLÜL 2018
T3 binasının zemininde kazılar devam etmekte olduğu fotoraflardan görülmüş , T3 binası yanında açılan çukura kısmen beton dökülmüştür.T2 binasında da zemin çalışmalarının başlandığı anlaşılmıştır.		EMLAK KONUT TARAFINDAN YAPILAN Apart otel inşaatının devam ettiği görülmüştür.	T6 binasının yerinden başlayıp T3 binası sonuna kadar devam eden çukur T3 binasının temeline kadar genişletilmiş ve çukura yer yer beton dökülmüş , sert zemin oluşturulmuştur. T3 binasının zemin kısmında kazıların yapıldığı ve çukurların olduğu anlaşılmış , müstakil apart otellerin inşaatlarının devam ettiği görülmüştür.	

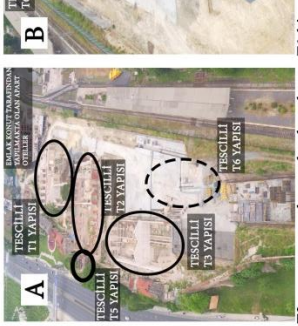
Çizelge 5.6. Yedikule cer atölyeleri ekim - aralık 2018 durumu(Emlak Konut, 2018 (veri); Özdemir, 2020(tablo))



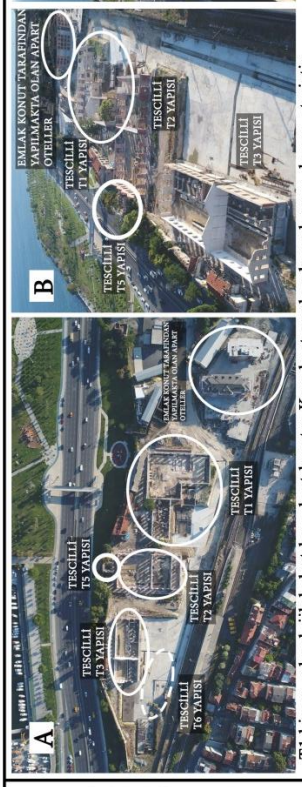
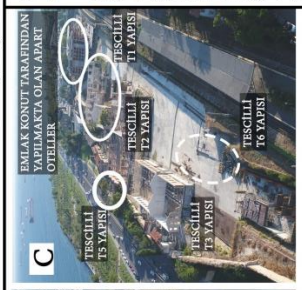
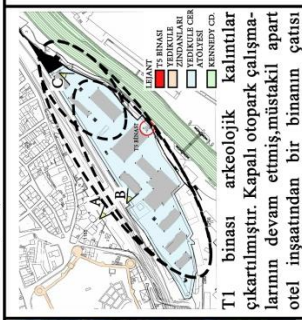
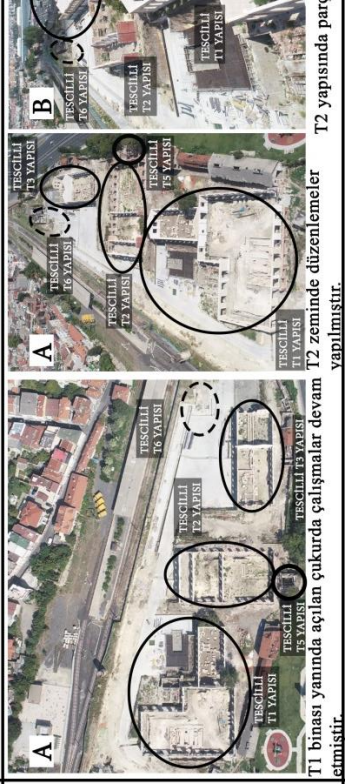
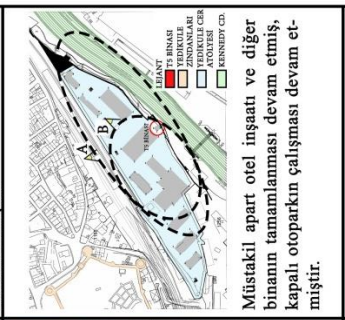
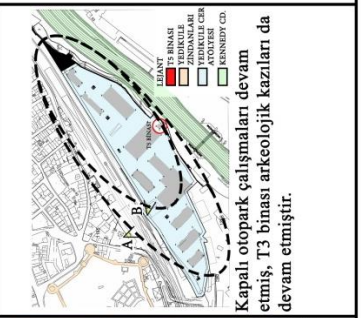
Çizelge 5.7. Yedikule cer atölyeleri ocak - mart 2019 durumu(Emlak Konut, 2019 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2019).	AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ			
OCAK 2019		T2 binasının T5 binasına bakan cephesinde duvar yeniden örülmüş , T1 binasına bakan cephesinde duvar tamamen yok olmuştur. Emlak konut tarafından yapılan müstakil apart otellerin inşaatlarına devam edilmiştir.	 Apart otellerin inşaatlarına devam edilmiş, T2 binasının T5 binasına bakan cephesinde duvar yeniden örülmüştür. Binanın T1 binasına bakan cephesinde duvar tamamen yok olmuş ,T1 binasının duvarlarına bakım ve onarım yapılmıştır.
ŞUBAT 2019		T5 binasında dış iskelenin kurulmuş , müstakil apart otel inşaatına devam edilmiştir. T2 binasınında son kısmı hariç arkeolojik kazıları yapılmıştır.	 T1 binası duvarlarının bakım ve onarım yapılmıştır.T2 binasında T1 binasına bakan cephesinin duvarları ve T3 binasına bakan cephesinin duvarları örülmeye başlanmıştır. T3 binası duvarlarının bakım ve onarımı yapılmıştır.Zeminde arkeolojik kazı çalışmaları devam etmiştir.T2 binasınında son kısmı hariç arkeolojik kazı çalışmaları devam etmiştir. Apart otel inşaatı devam etmiştir.
MART 2019	 T1 binasının zemini düzleştirilmiş , T6 binası yerinden başlayan T3 binasının bitimine kadar devam eden temal çukuruna tamamen beton dökülmüş ve kapalı otopark için çalışılmaya başlanmıştır.	 T3'de kalıntıların dışında kalan çukurların kapatıldığı görülmektedir. T1 tornaj kısmında arkeolojik kalıntılar açığa çıkarılmıştır.	 Apart otel inşaatında çatı kısmına gelinmiş , T1 binasının zemininin düzleştirilmesine devam edilmiştir.T6 binasının temelinden başlayan ve T3 binasının bitimine kadar devam eden çukura tamamen beton dökülmüş ve kapalı otopark için çalışılmaya başlanmıştır. T2 binası duvarların bakım ve onarımıyapılmış , T3 binasında kalıntıların dışında kalan çukurların kapatılmıştır. T1 binasının tornaj kısmında arkeolojik kalıntılar açığa çıkarılmıştır.

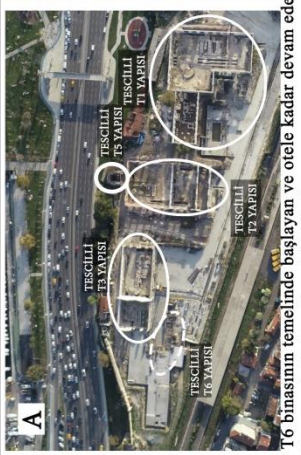
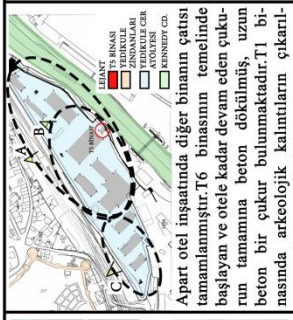
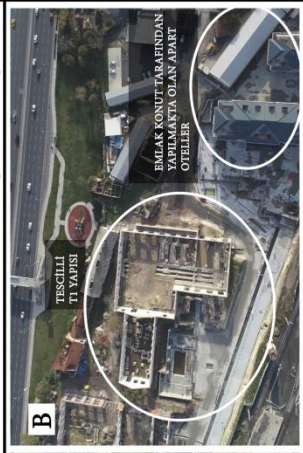
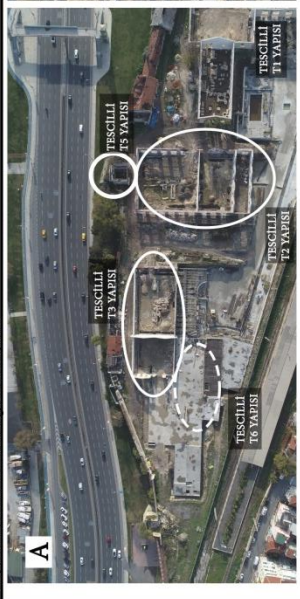
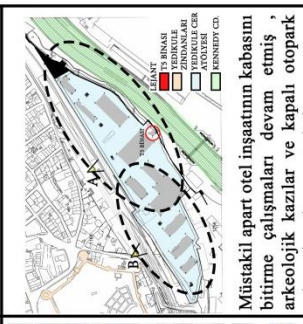
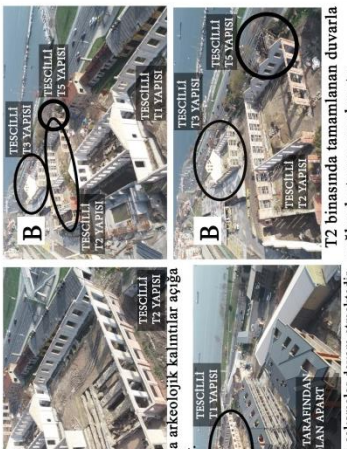
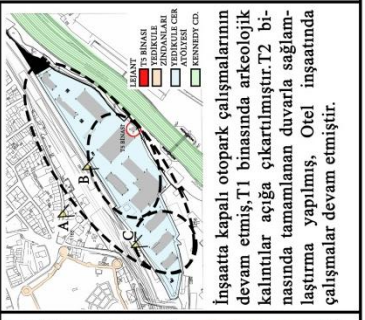
Çizelge 5.8.Yedikule cer atölyeleri nisan - haziran 2019 durumu(Emlak Konut, 2019 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2019).	AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ			
NİSAN 2019		Açılan temel çukurunun otel inşaatı temel çukuru ile birleştirildiği görülmüştür.		T1A yapısının yanına açılan çukurda temel çalışmalarına başlanmıştır.		T3 yapısı yanında devam eden otopark çalışmaları devam etmiş , T3 yapısı içersinde duvarlara güçlendirmeler yapılmıştır.		T6 binasının temelinden başlayan çukur otel inşaatının çukuruyla birleştirilmiş , T1 tornaj kısmında arkeolojik kalıntıların çıkarılmasının devam etmiştir.T1 binasının yanında yeni temele başlanmış ,T6' dan başlayan çukurun beton kısmında büyütülmüş, düzenlemeler yapılmıştır.T2 binasının 2 cephesindeki duvarları tamamlanmışT5 binasınıncephesinde ahşap iskele kurulmuştur.
MAYIS 2019		T3 yapısı yanında yapılan kapalı otopark inşaatının devam etmiştir.		T1 binası zemin kazılarının devam ettiği görülmüş ,yapının dış duvarlarına bakım yapılmıştır.		Müstakil otel inşaatında beton dökümü bitmiş, çelik çatı strüktürünün yapıldığı görülmüştür.		Müstakil apart otel inşaatında çelik strüktür bitmiş çatı kaplamasına başlamıştır.		Tescilli bina yanlatına açılan ve sonrasında birleştirilen çukurların zeminine beton dökümünün yapılmıştır.		Müstakil apart otel inşaatında çatı kaplaması devam etmiş, temel çukuruna beton dökülerek sert zemin oluşturulmuştur.

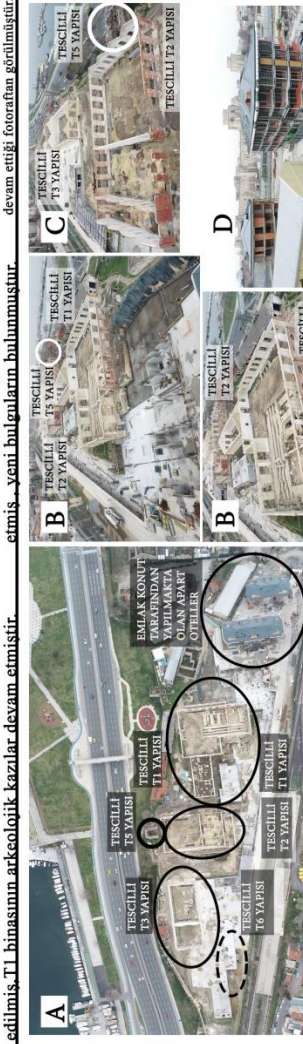
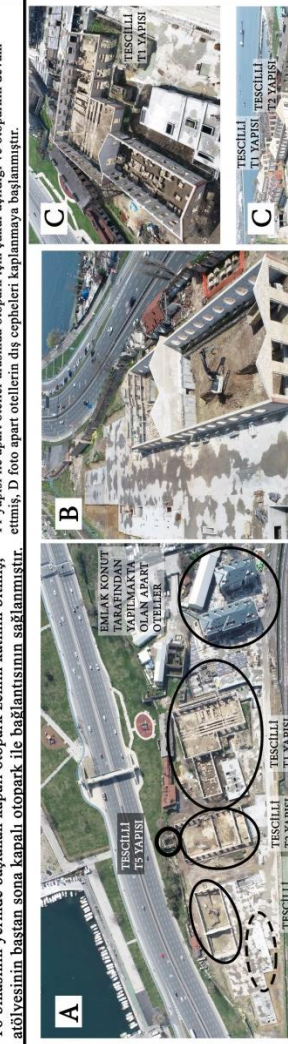
Çizelge 5.9.Yedikule cer atölyeleri temmuz - eylül 2019 durumu(Emlak Konut, 2019 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTOGRAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTOGRAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2019).	AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ			
TEMMUZ 2019			 T1 binası arkeolojik kalıntılar çıkartılmıştır. Kapalı otopark çalışmalarının devam ettmiş,müstakil apart otel inşaatından bir binanın çatısı tamamlanmıştır.
AĞUSTOS 2019			 T1 binası yanında açılan çukurda çalışmalar devam etmiştir. T2 zeminde düzenlemeler yapılmıştır. T2 yapısında parçalanmış duvarlar tamamlanmıştır. Müstakil apart otel inşaatı ve diğer binanın tamamlanmaası devam etmiş, kapalı otoparkın çalışması devam etmiştir.
EYLÜL 2019			 Kapalı otopark çalışmaları devam etmiş, T3 binası arkeolojik kazıları da devam etmiştir.

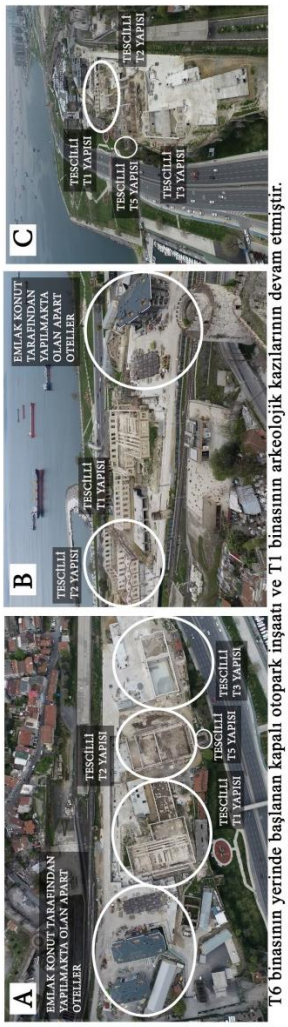
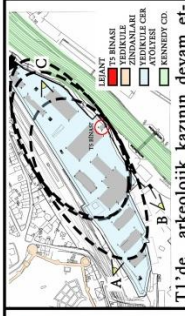
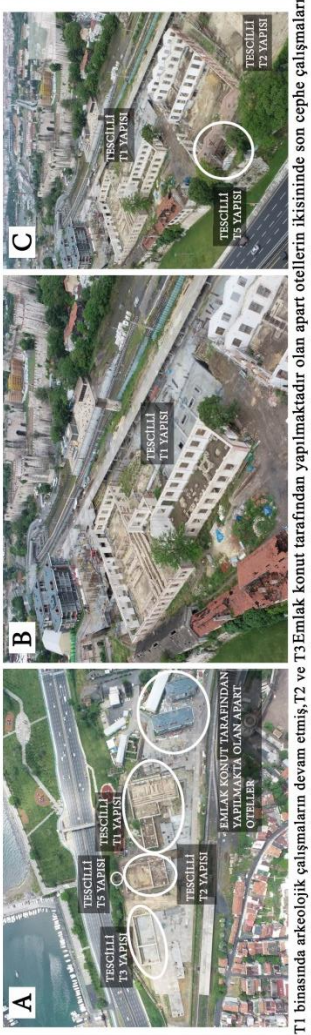
Çizelge 5.10. Yedikule cer atölyeleri ekim - aralık 2019 durumu (Emlak Konut, 2019 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTOGRAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTOGRAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2019).	AÇIKLAMA
FOTOGRAF ÇEKİM TARİHİ			
EKİM 2019	 T6 binasının temelinde başlayan ve otele kadar devam eden çukurun tamamına beton dökülmüş ve inşaatında ilerlemeler görülmüştür.	T2 yapısında T3 kısmına bakan duvar tamamlanmıştır. Otel inşaatında binaların çatı kaplamasında sona gelinmiştir.	 Apart otel inşaatında diğer binanın çatısı tamamlanmıştır.T6 binasının temelinde başlayan ve otele kadar devam eden çukurun tamamına beton dökülmüş, uzun beton bir çukur bulunmaktadır.T1 binasında arkeolojik kalıntıların çıkarılmasına devam edilmiştir.
KASIM 2019	 Kapalı otopark çalışmalarının devam etmiştir.	 Müstakil apart otellerin çatı kaplaması tamamlanmıştır.	 Müstakil apart otel inşaatının kabasını bitirme çalışmaları devam etmiş , arkeolojik kazılar ve kapalı otopark çalışmaları devam etmiştir.
ARALIK 2019	İnşaatta kapalı otopark çalışmalarının devam etmiştir.	T1 binasında arkeolojik kalıntılar açığa çıkartılmıştır. Otel inşaatında çalışmalar devam etmektedir.	 T2 binasında tamamlanan duvarla sağlamlaştırma yapılmıştır.	 İnşaatta kapalı otopark çalışmalarının devam etmiş,T1 binasında arkeolojik kalıntılar açığa çıkartılmıştır.T2 binasında tamamlanan duvarla sağlamlaştırma yapılmış, Otel inşaatında çalışmalar devam etmiştir.

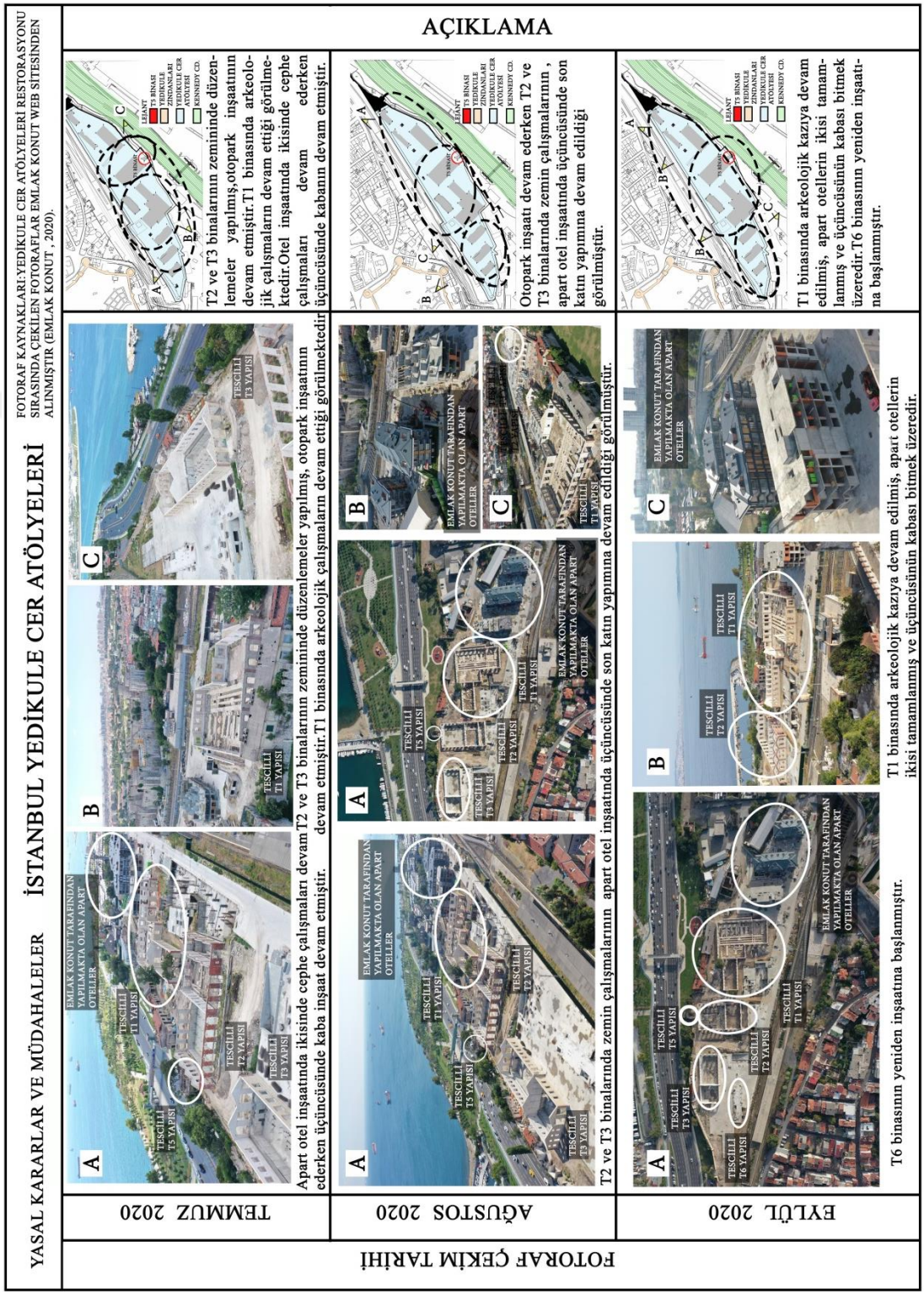
Çizelge 5.11. Yedikule cer atölyeleri ocak - mart 2020 durumu(Emlak Konut, 2020 (veri); Özdemir, 2020(tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ			FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2020).	AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ	OCAK 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	
				
	T6 binasının yerinde başlanan kapalı otopark inşaatının devam edilmiş,T1 binasının arkeolojik kazılar devam etmiştir.	T1 binasının arkeolojik kazılarının devamı etmiş , yeni bulguların bulunmuştur. T3 yapısı yanında devam eden otopark inşaatı görülmektedir. T2 binasında da kazı çalışmalarının devam ettiği fotoraftan görülmüştür	T6 binasının yerinde başlayan kapalı otopark inşaatında devam etmiş, bir kat çıkılmıştır. Arkeolojik çalışmalarda yeni bulguların bulunmuş, Emlak konut tarafından yapılan müstakil apart otel inşaatının kabasının tamamen bitmiştir.	
	T6 binasının yerinde başlanan kapalı otopark inşaatı devam ediyor.	T1 yapısı ile apart oteller arasında otopark için çukur açıldığı ve otoparkın devam etmiş, D foto apart otellerin dış cepheleri kaplanmaya başlanmıştır.	T6'da yerinde başlanan kapalı otopark zemin katı bitmiş,atölyesinin baştan sona otopark ile bağlantısını sağladığı ,T1 ile oteller arasında otopark için çukur açıldığı ve otellerin cepheleri kaplanmaya başlandığı, T2 zemininde kazı yapılmıştır.	
	T6 binasının yerinde başlanan kapalı otopark zemin kattın bitmiş, atölyesinin baştan sona kapalı otopark ile bağlantısının sağlanmıştır.	T1 yapısı ile apart oteller arasında otopark için çukur açıldığı ve otoparkın devam etmiş, D foto apart otellerin dış cepheleri kaplanmaya başlanmıştır.	T1 yapısında arkeolojik kazısı ve kapalı otoparkın üstü kapatılmaya devam etmiştir.	T1, T2 ve T3 yapılarında zemin kazılarının yapıldığı görülmüş, kapalı otopark yapımında parsel üzerinde bağlantının sağlandığı ve kısmen üstünün kapatıldığı fotoraftan anlaşılmış,otellerin dış cephe kaplamalarının devam ettiğide görülmüştür.
	T3 yapısının zeminine kazı yapılmışye T2 ve T3 yapılarının zemin kazılarına devam etmiştir.	T3 yapısının yanında bulunan tescilli yapıların kısmen yıkıldığı görülmüştür.		

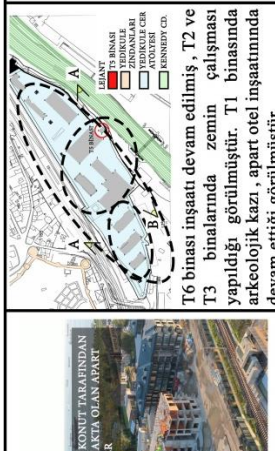
Çizelge 5.12. Yedikule cer atölyeleri nisan-haziran 2020 durumu(Emlak Konut, 2020 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTOGRAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTOGRAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2020).	AÇIKLAMA
FOTOGRAF ÇEKİM TARİHİ			
NİSAN 2020		T6 binasının yerinde başlanan kapalı otopark inşaatı ve T1 binasının arkeolojik kazılarının devam etmiştir. T3 binasının zemin döşemesinin yapıldığı görülmüş, apart otellerin üçüncüsünün inşaatına başlanmıştır.	 T1'de arkeolojik kazının devam etmiş,T6'da yerinde başlanan kapalı otopark inşaatının devam ettiği görülmüştür.T3'de zemin döşemesinin yapılmış, Emlak konut tarafından yapılmakta olan apart otellerin üçüncüsünün inşaatına başlanmıştır.
MAYIS 2020		T1 binasında arkeolojik çalışmaların devam etmiş,T2 ve T3Emlak konut tarafından yapılmaktadır olan apart otellerin ikisininde son cephe çalışmaları binalarında zemin düzenlemelerinin devam etmiştir. devam ederken üçüncüsünde kaba inşaatın devam etmiştir.	T1 arkeolojik çalışmaların devam ettiği,T2 ve T3 zemin düzenlemelerinin devam ettiği görülmüş, Emlak konut tarafından yapılmaktadır olan otellerin ikisininde son cephe çalışmaları devam ederken üçüncüsünde kaba inşaatın devam etmiştir.
HAZİRAN 2020		T1 binasının arkeolojik kazı çalışmalarının devam ettiği görülmüş,otellerin birinde kaba inşaat devam ederken diğerlerinde cephe çalışmalarının devam etmiştir.	Apart otellerin inşaatının devam etmiş.Otellerin birinde kaba inşaat devam ederken diğerlerinde cephe çalışmalarının devam ettiği görülmüş,T1 binasının arkeolojik kazı çalışmaları yapılmıştır.

Çizelge 5.13.Yedikule cer atölyeleri temmuz-eylül 2020 durumu(Emlak Konut, 2020 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))



Çizelge 5.14. Yedikule cer atölyeleri ekim - kasım 2020 durumu(Emlak Konut, 2020 (veri); Özdemir, 2020 (tablo))

YASAL KARARLAR VE MÜDAHALELER	İSTANBUL YEDİKULE CER ATÖLYELERİ	FOTORAF KAYNAKLARI:YEDİKULE CER ATÖLYELERİ RESTORASYONU SIRASINDA ÇEKİLEN FOTORAFLAR EMLAK KONUT WEB SİTESİNDEN ALINMIŞTIR (EMLAK KONUT , 2020).	AÇIKLAMA
FOTORAF ÇEKİM TARİHİ	EKİM 2020	T6 binası inşaatı devam edilmiş , T2 ve T3 binalarında zemin çalışması yapıldığı görülmüştür.	 T1 binasında arkeolojik kazı , apart otel inşaatınında devam ettiği görülmüştür.	T6 binası inşaatı devam edilmiş , T2 ve T3 binalarında zemin çalışması yapıldığı görülmüştür. T1 binasında arkeolojik kazı , apart otel inşaatınında devam ettiği görülmüştür.
	KASIM 2020	T1 binasında arkeolojik kazlar , T2 ve T3 binalarında zemin çalışmaları yapılmış.T6 binasında kat çıkma çalışmaları başlamıştır.	T1 binasında arkeolojik kazlar , T2 ve T3 binalarında zemin çalışmaları yapılmış.T6 binasında kat çıkma çalışmaları başlamıştır.	T1 binasında arkeolojik kazlar , T2 ve T3 binalarında zemin çalışmaları yapılmış.T6 binasında kat çıkma çalışmaları başlamıştır.

5.2. İstanbul Yedikule Cer Atölyeleri T5 (bondaj + tav ocağı) Binası

5.2.1. T5 binası oluşumu ve gelişimi

Bu tez kapsamında endüstri mirası T5 binasının özgün durumu araştırılmıştır. Gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen fotoğraflar, yazılı ve çizili belgeler değerlendirilmiş (Şekil 5.55), T5 binanın özgün durumunu gösteren restitüsyon projesi hazırlanmıştır. T5 binası atölye içerisinde bondaj ve tav ocağı işlevini yerine getirmek amacıyla inşa edilmiş, mevcut zemin döşemesi toprak zemindir. Binanın yer döşemesi araştırılmış, dönem fotoğrafları ve benzer dönem binaları incelenmiştir. Beton zemin kaplaması olduğu tespit edilmiş, çizimlerde aslına uygun olarak çizilmiştir. Çatısı için bina üzerindeki özgün izler, dönem fotoğrafları ve yapı adası üzerindeki dönem binaları incelenmiştir. Ahşap çatısı olduğu tespit edilmiş, dönemine uygun olarak restitüsyon projesinde gösterilmiştir. Zemin kaplamasının beton olduğu tespit edilmiş, çizimlerde aslına uygun olarak çizilmiş ve Şekil 5.57'de gösterilmiştir. Günümüze ulaşamayan çatısı için bina üzerindeki özgün izler, Fatih Belediyesinden alınan 17.04.2014 tarihli projeler üzerinden ve dönem fotorafları üzerinden ahşap çatının genel boyutu ayarlanmıştır. Ahşap çatısı olduğu tespit edilmiş, dönemine uygun olarak restitüsyon projesinde gösterilmiş ve Şekil 5.56, 5.58 ve 5.59'da gösterilmiştir.

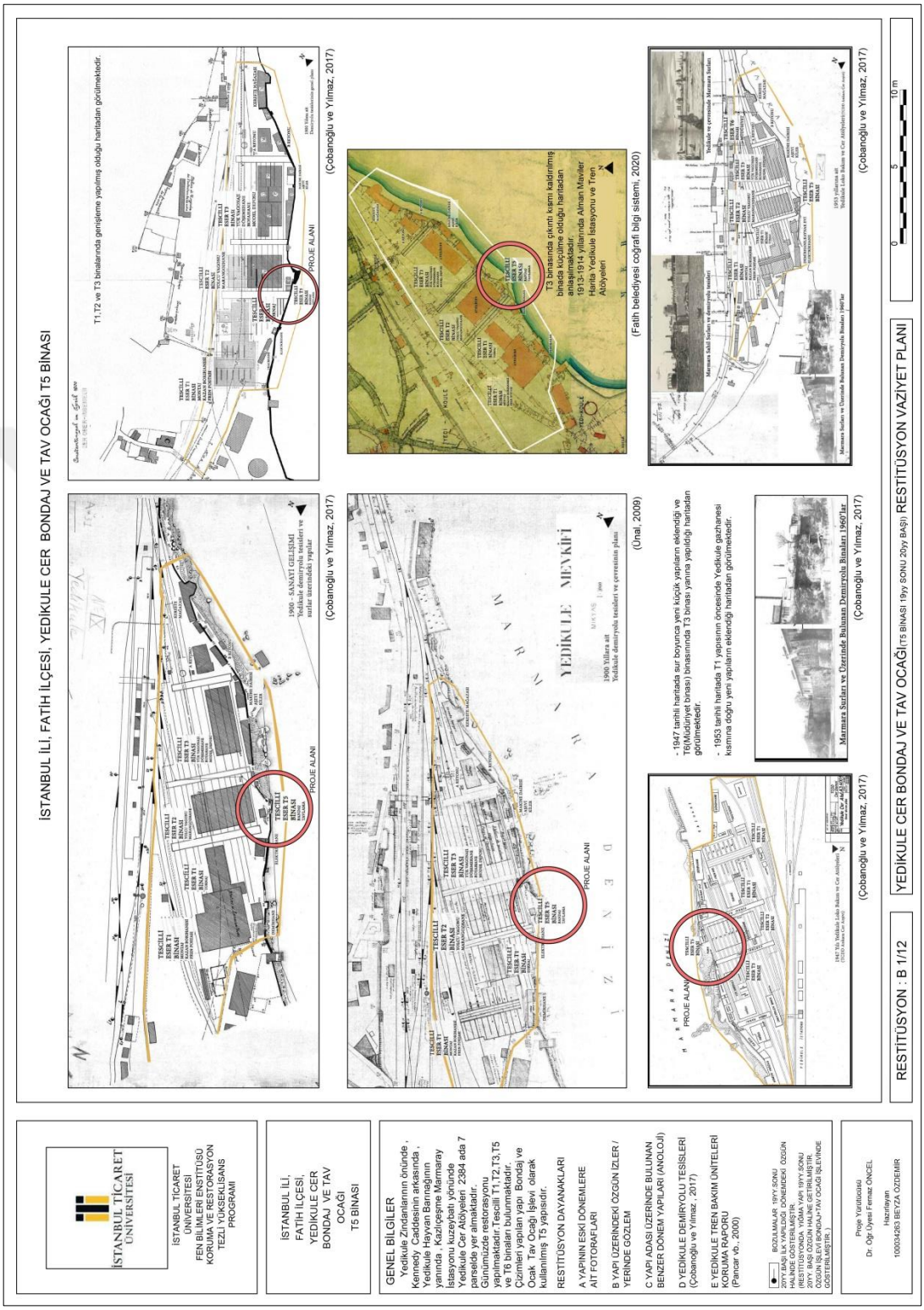
Binanın güneybatı cephesinde boya ve sıvanın dökülmesi sonucu bozulmalar oluşmuştur. Binanın eski dönemlere ait fotoğrafları ile bina üzerindeki özgün izler incelenmiş, güneybatı cephesi harman tuğla duvar üstü sıva + boya, iç cephesi harman tuğla duvar + sıva olarak özgün halinde gösterilmiştir. Cephede yapıya girişi sağlayan açıklığın üstündeki parçalanmış kalkan duvar ve meydana gelen parça kayıpları, dönem fotoğrafları ile bina üzerindeki izler dikkate alınarak tamamlanmış, özgün halinde gösterilmiş ve Şekil 5.63'de gösterilmiştir. T5 Binasının kuzeybatı cephesinin uzun süre doğal etmenlere mağruz kalması, boya ve sıva dökülmesinin oluşturduğu bozulmalar dönem fotoğrafları ve yerinde gözlemler dikkate alınarak düzeltilmiştir. İç cephede yer alan sur duvarında kısmi parçalanma ve aşınmaların oluşturduğu bozulmalar yerinde gözlem ve dönem fotoğrafları incelenerek düzeltilmiş, aslına uygun gösterilmiş ve Şekil 5.60'da gösterilmiştir.

Cephe harman tuğla duvar üstü sıva + boya, iç cephesi harman tuğla duvar + sıva olarak çizilmiş, pencere boşluğunun üstündeki parçalanmış duvar tamamlanmış ve Şekil 5.64'de gösterilmiştir.

Binanın güneydoğu cephesi için eski dönem fotoğrafları ve bina üzerindeki özgün izler incelenmiş, cephe harman tuğla duvar üstü sıva + boya, iç cephesi harman tuğla duvar + sıva şeklinde Şekil 5.61'de gösterilmiştir. İç cephesinde kullanıcıların (evsizler) sebep olduğu bozulmalar kaldırılmış, güneydoğu cephesinde iki pencere boşluğunu ayıran yıkılmış duvar ve sur duvarından başlayarak yukarı doğru açılan parçalanmış duvar tamamlanmıştır. Güneydoğu cephesi özgün halinde uygun olarak çizilmiş, restitüsyon projesi Şekil 5.65'de gösterilmiştir.

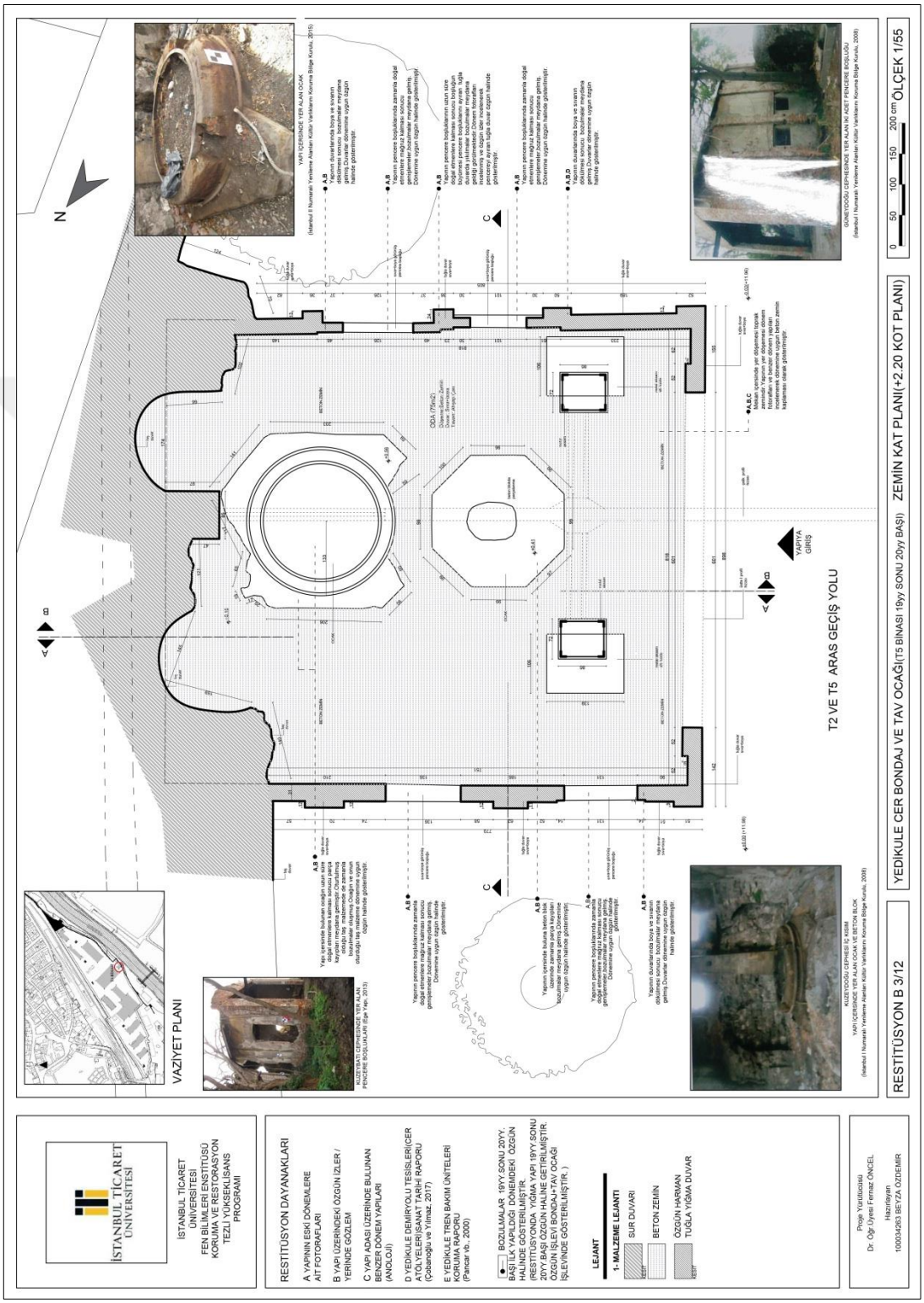
Binanın kuzeydoğu cephesinin uzun süre doğal etmenlere mağruz kalması, boya ve sıva dökülmesi sonucu bozulmalar meydana gelmiş, T5 Binanın eski dönemlere ait fotoğrafları ve bina üzerinde yapılan gözlemler dikkate alınmıştır. Kuzeybatı cephesi harman tuğla duvar üstü sıva + boya, iç cephesi harman tuğla duvar + sıva olarak çizilmiştir. Bina üzerindeki özgün izler araştırılmıştır. ''Yedikule Tren Bakım Üniteleri Koruma Raporu'' kaynağı incelenmiş, cephe üzerinde yer alan iki açıklığın pencere boşluğu olduğu tespit edilmiştir. Sur duvarlarının oluşturduğu kuzeydoğu cephesinin iç cephesindeki duvarda yosunlanma, aşınma ve kısmi parçalanmalar meydana gelmiş, zamanla tarihsel katmanlaşma oluşmuştur. Yerinde yapılan gözlem ve dönem fotoğrafları dikkate alınarak düzeltilmiş ve Şekil 5.62'da gösterilmiştir. İç cepheye birleşik metal aksamın bağlandığı kesme taş duvarın eski dönemlere ait fotoğraflarından özgün haline ulaşılmış, kuzeydoğu cephesi aslına uygun olarak restitüsyon projesinde gösterilmiş ve Şekil 6.66'da gösterilmiştir.

T5 Binasının içerisinde yer alan metal aksam, beton blok ve ocak üzerinde parça kayıpları ile bozulmalar meydana gelmiş, yerinde gözlem ve bina üzerindeki özgün izler dikkate alınarak aslına uygun olarak çizilmiştir ve Şekil 5.62'de gösterilmiştir.T5 binası oluşumu ve gelişimi (restitüsyon projesi) başlığı altında binanın özgün durumu yazılı ve çizili olarak gösterilmiş, T5 binası restitüsyon projesi paftalarında belirtilmiştir. Şekil 5.55-5.66 paftalarıda dahil olmak üzere arasındaki tüm paftalarda gösterilmiştir.

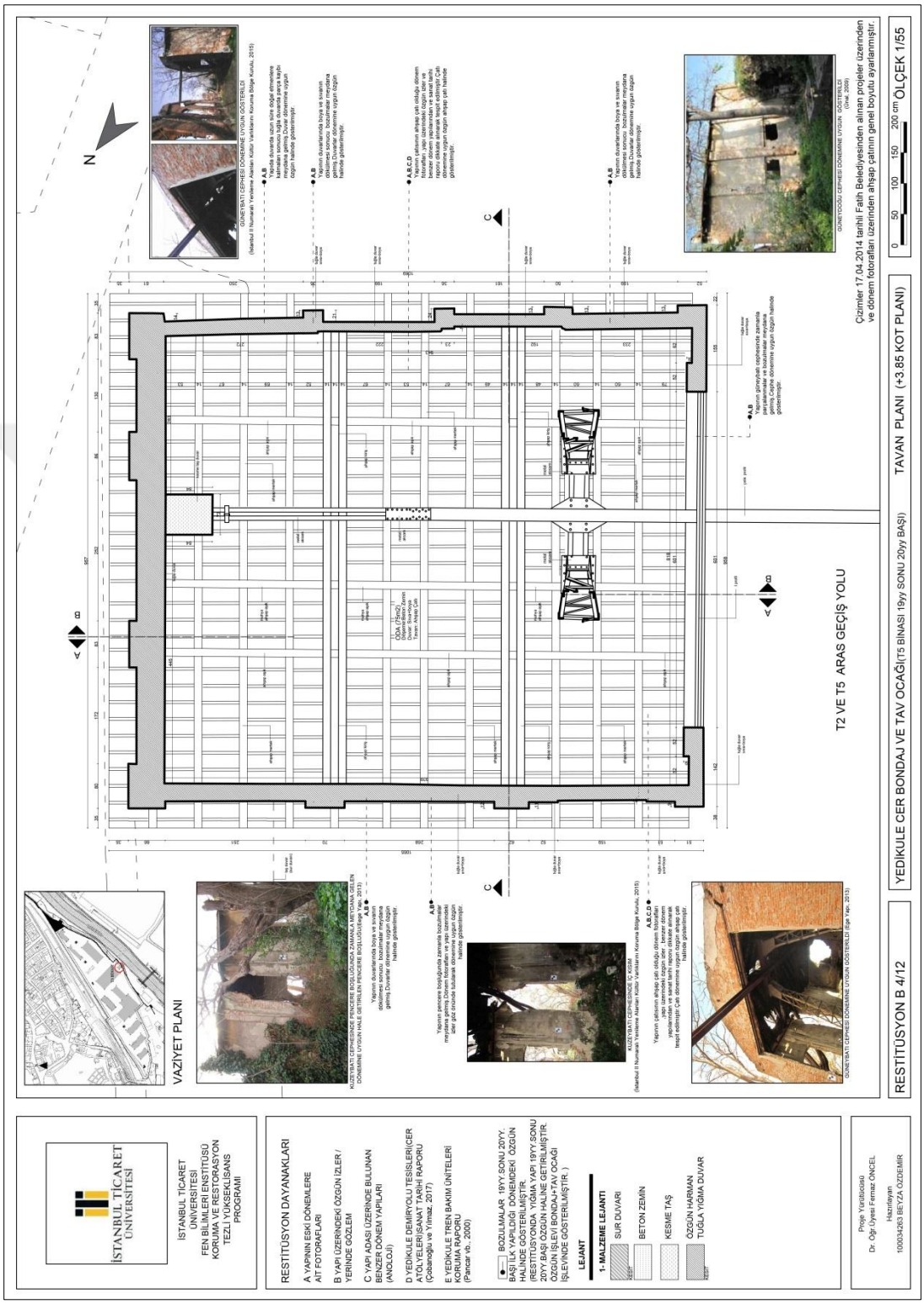


Şekil 5.55. T5 Binası restitüsyon projesi vaziyet planı

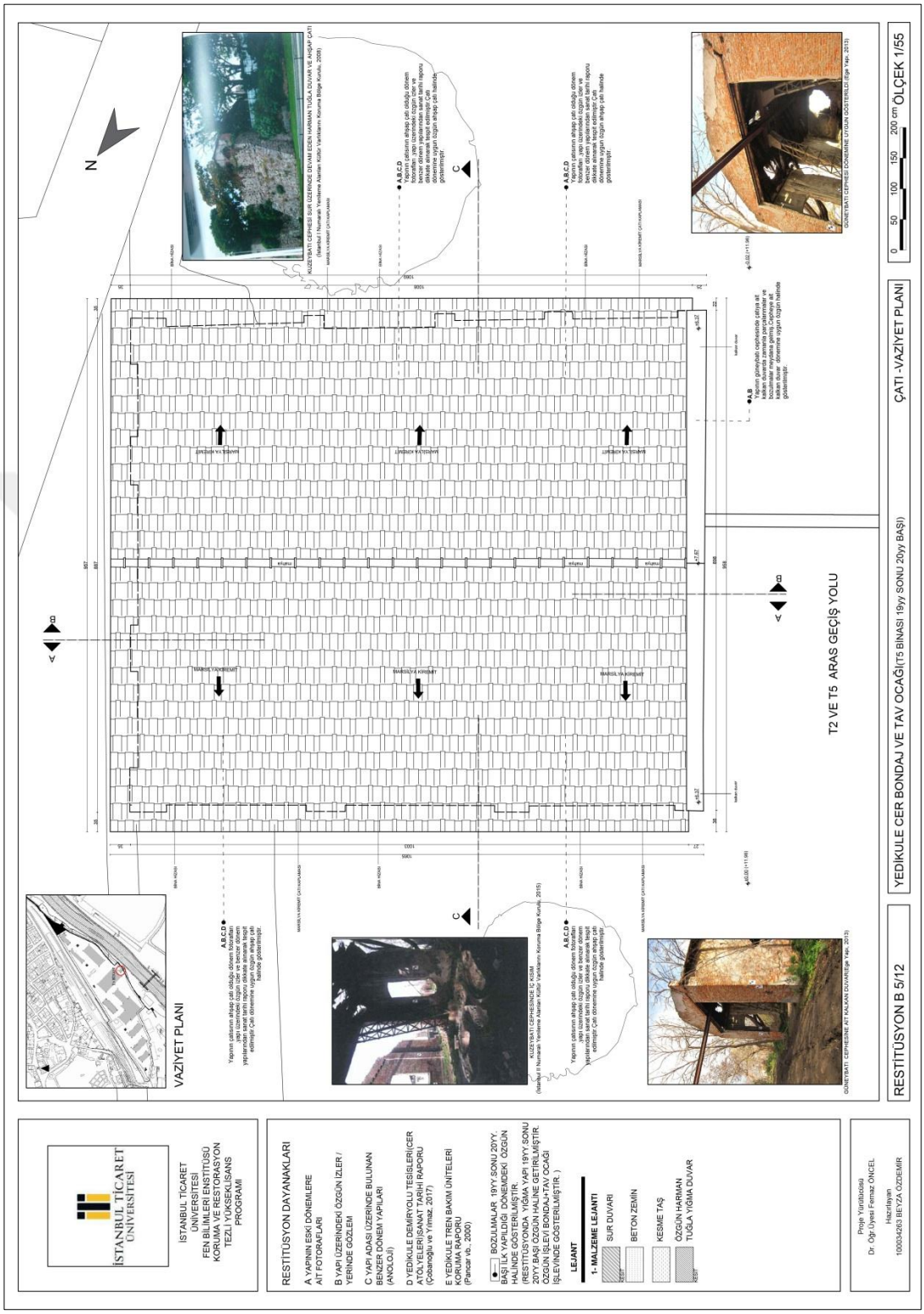
Şekil 5.56. T5 Binası restitüsyon projesi vaziyet planı(1/200)



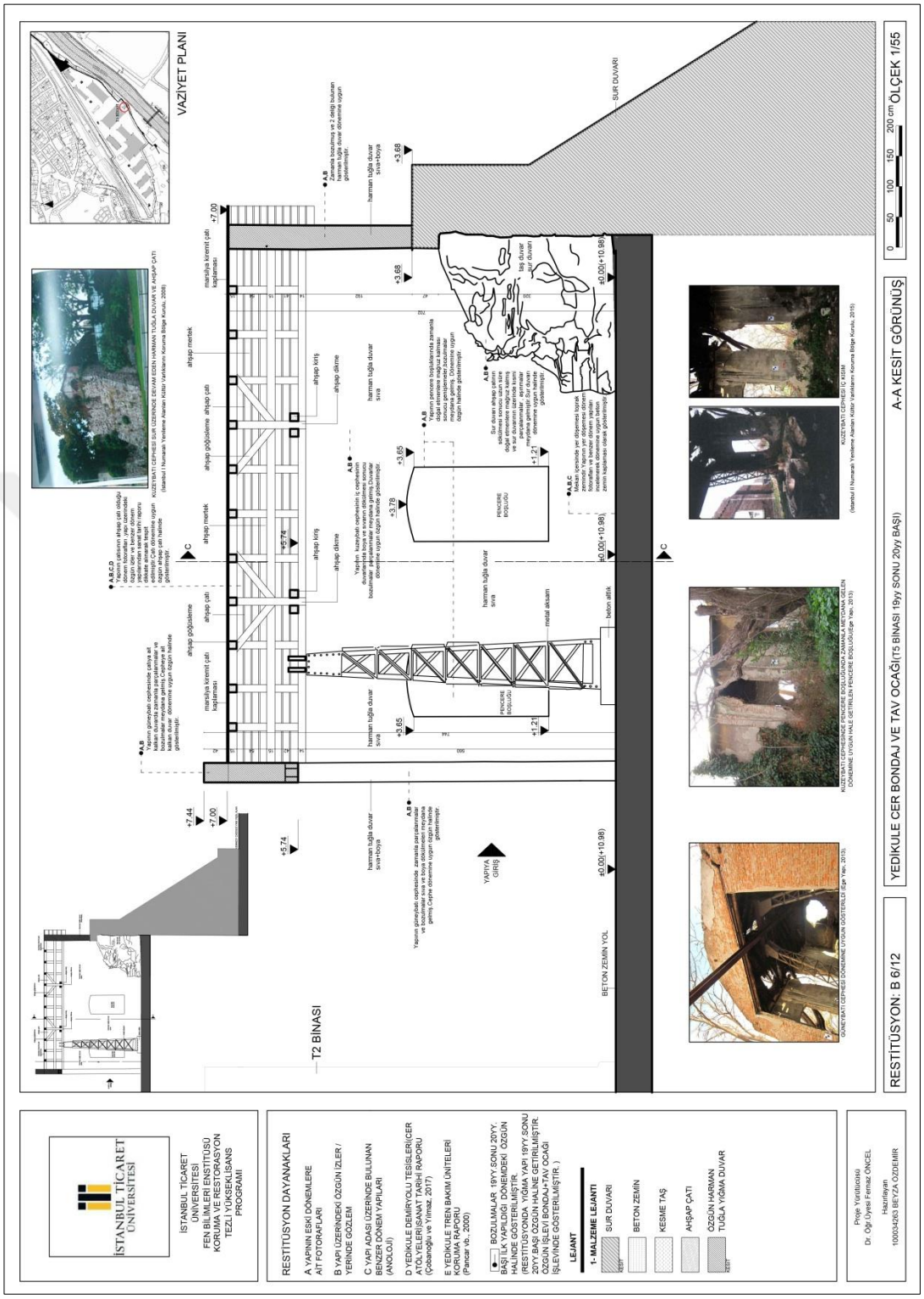
Şekil 5.57. T5 Binası restitüsyon projesi zemin kat planı(+ 2.20 kot planı)



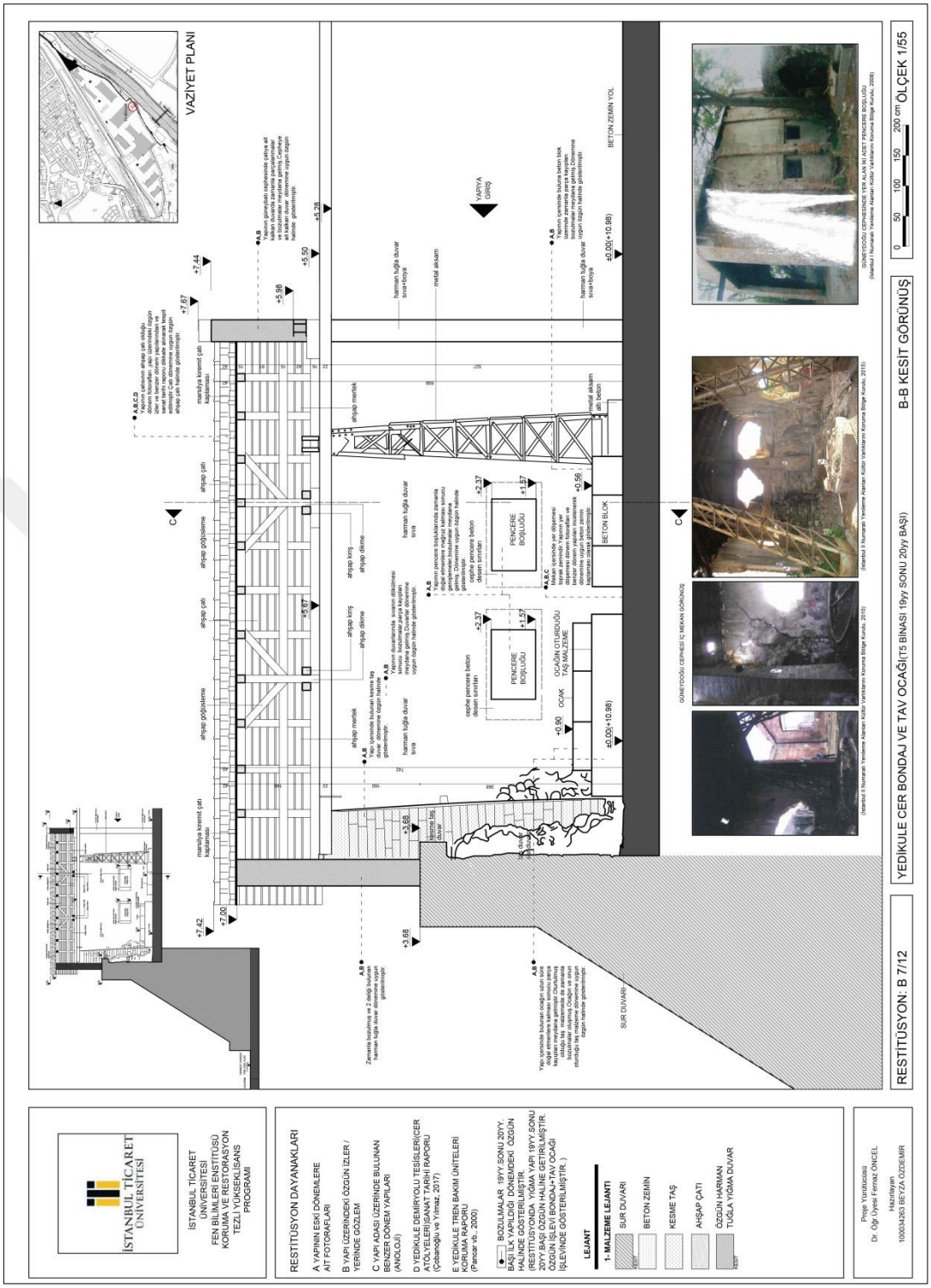
Şekil 5.58. T5 Binası restitüsyon projesi tavan planı(+ 3.85 kot planı)



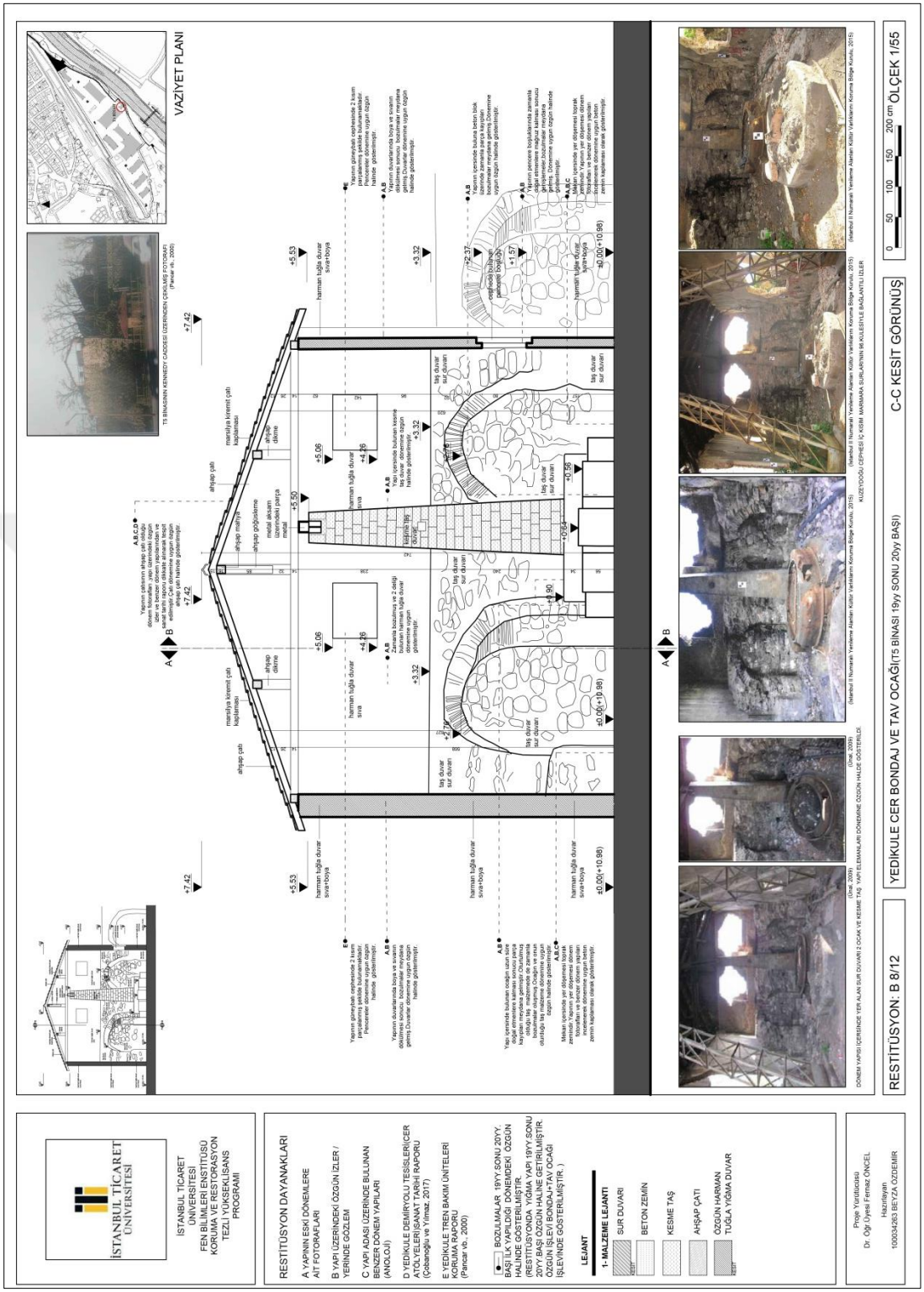
Şekil 5.59. T5 Binası restitüsyon projesi çatı – vaziyet planı



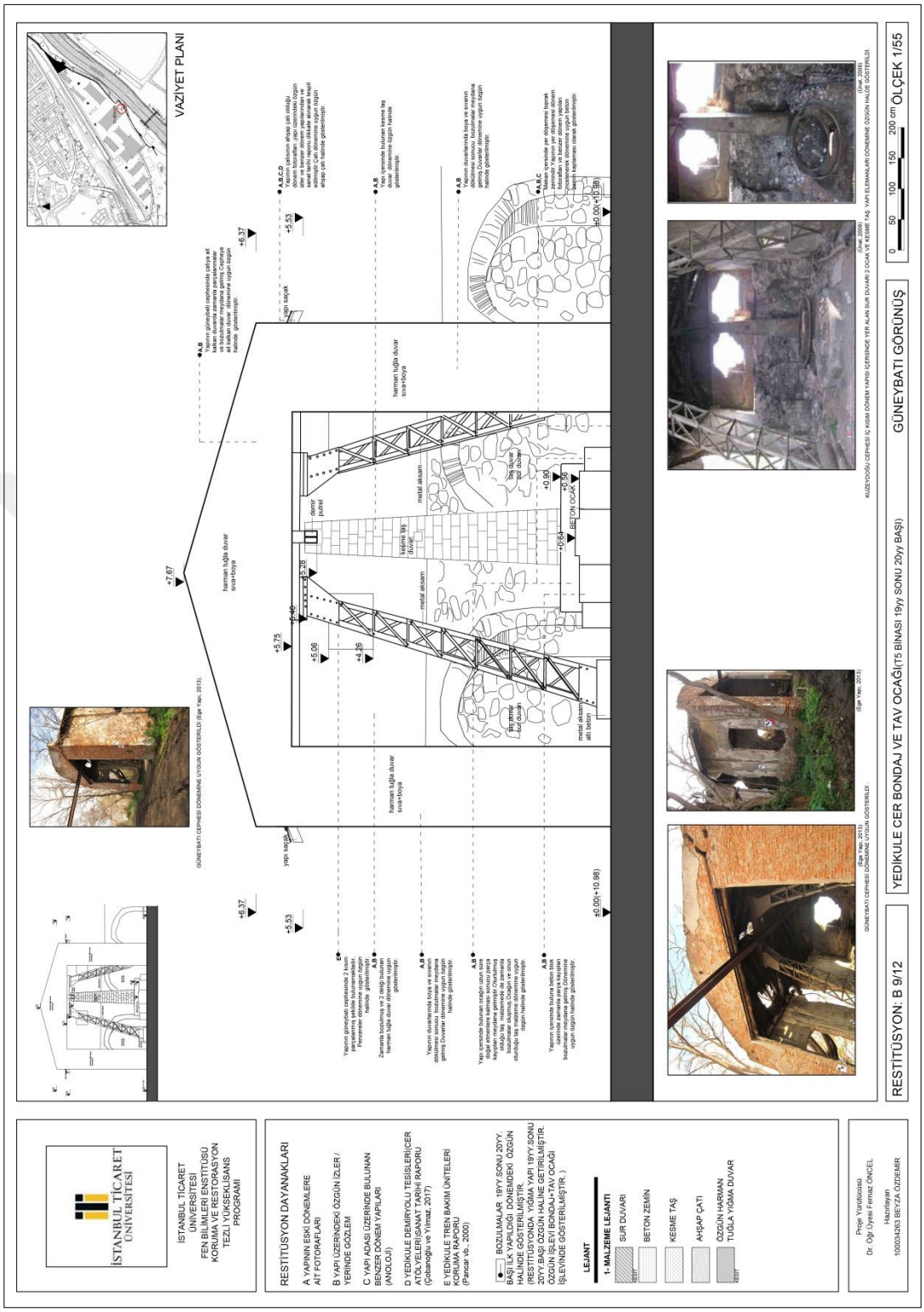
Şekil 5.60. T5 Binası restitüsyon projesi A-A kesit görünüş



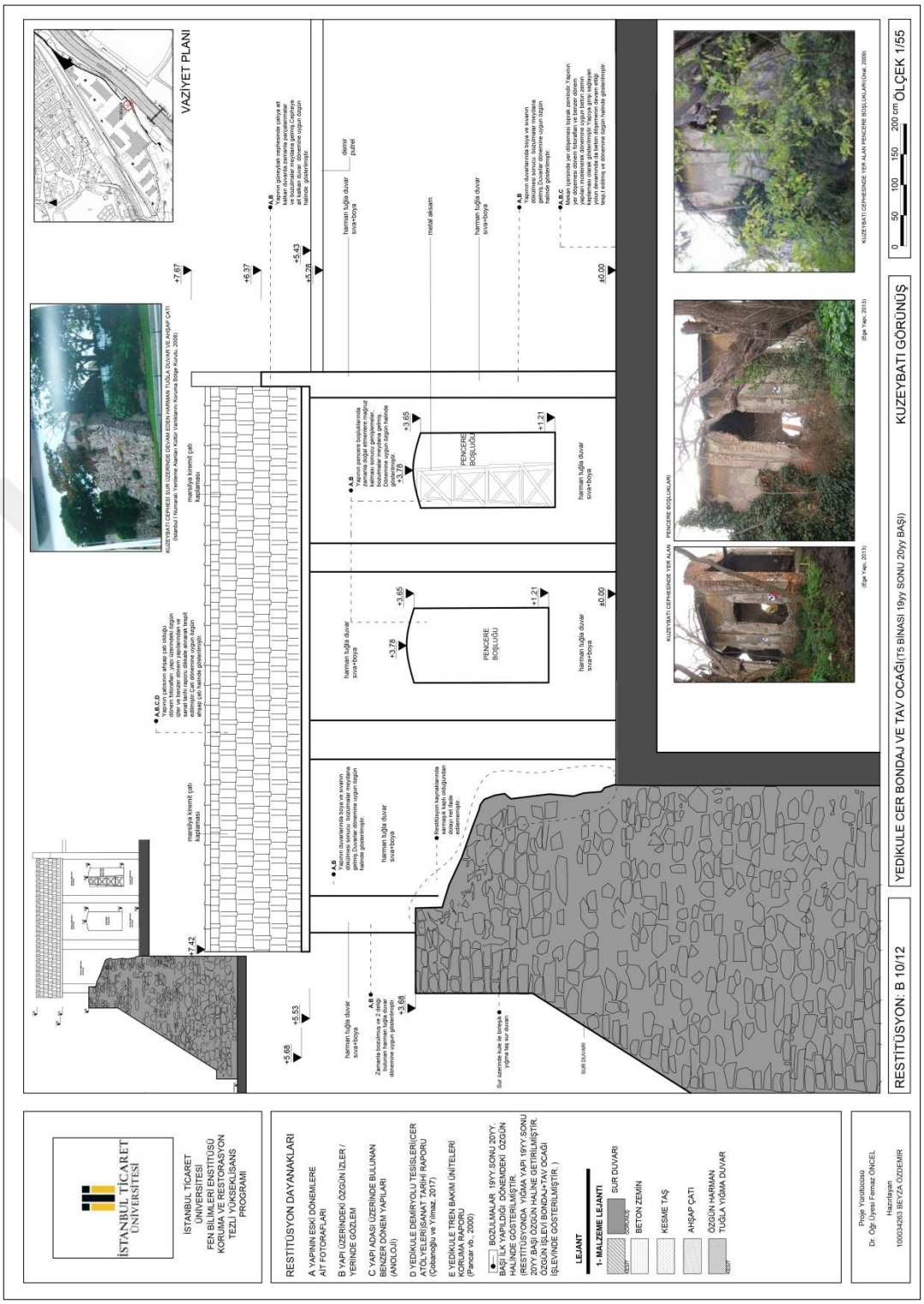
Şekil 5.61. T5 Binası restitüsyon projesi B-B kesit görünüş



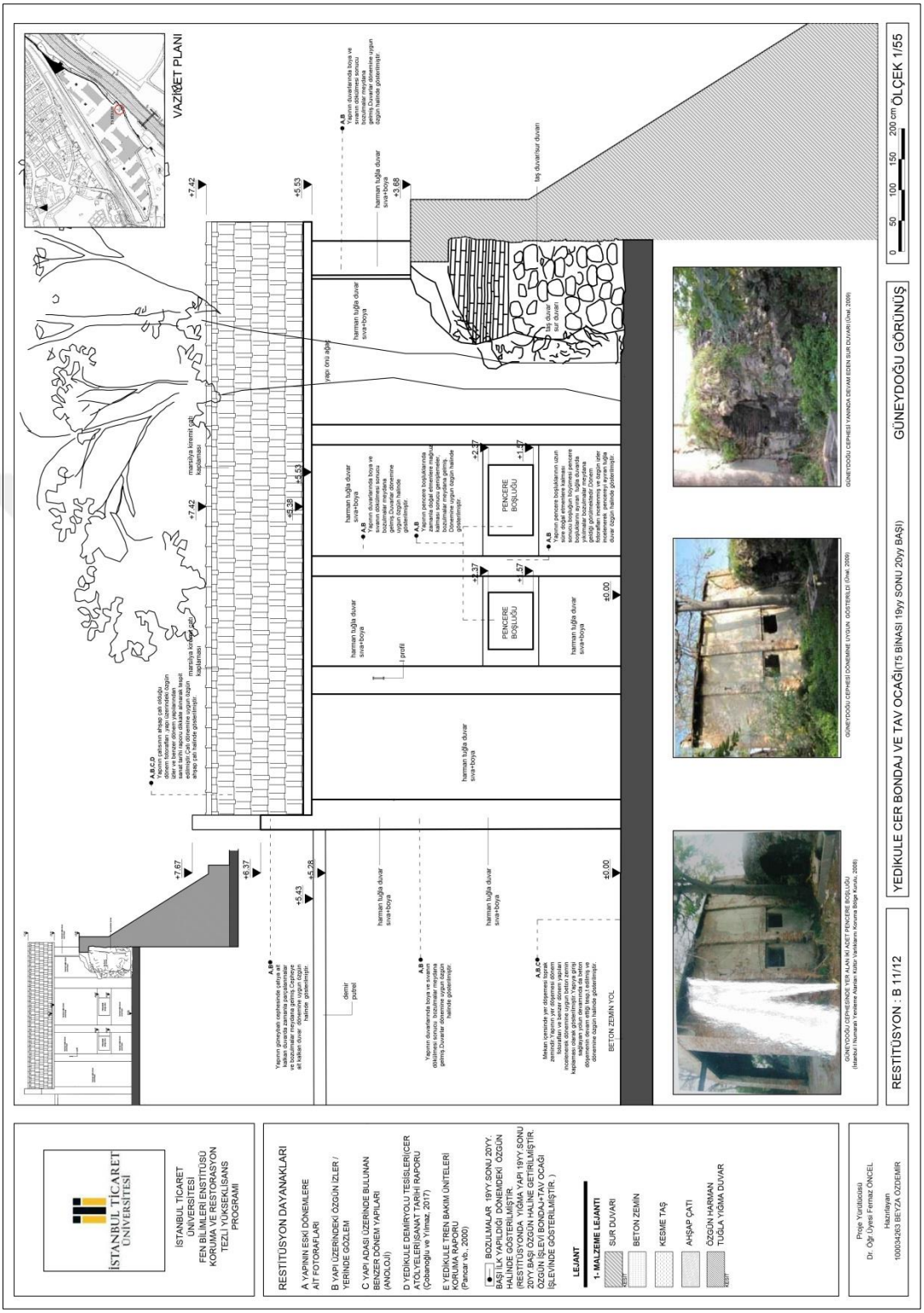
Şekil 5.62. T5 Binası restitüsyon projesi C-C kesit görünüş



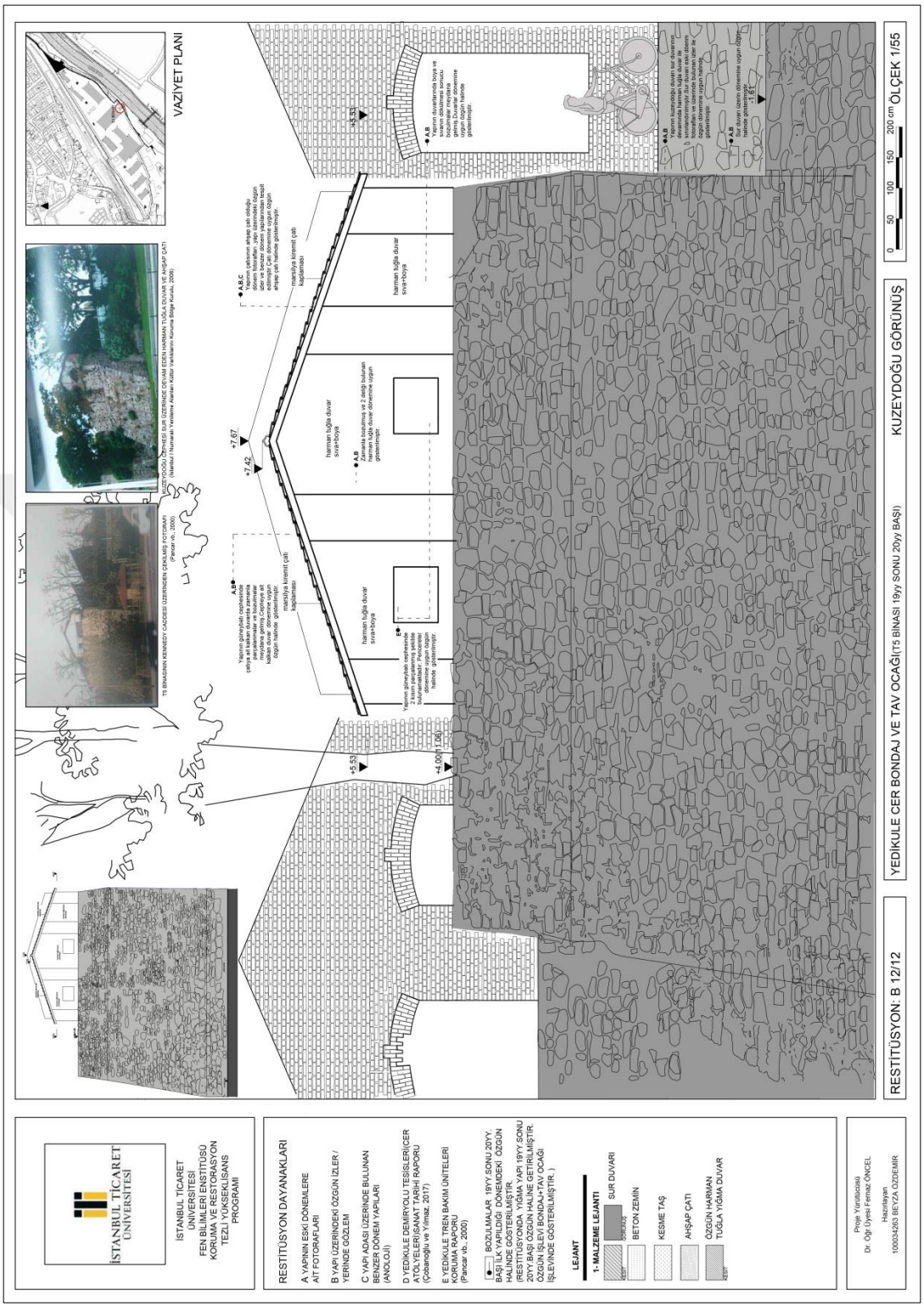
Şekil 5.63. T5 Binası restitüsyon projesi güneybatı görünüş



Şekil 5.64. T5 Binası restitüsyon projesi kuzeybatı görünüş



Şekil 5.65. T5 Binası restitüsyon projesi güneydoğu görünüş



Şekil 5.66. T5 Binası restitüsyon projesi kuzeydoğu görünüş

5.2.2. T5 binasında meydana gelen değişim ve bozulmalar

Endüstri mirası T5 binası atölye içerinde Bondaj ve Tav Ocağı işlevinde kullanılmış(Şekil 5.67), 1997 yılında atölyenin kapatılması ile işlevsiz ve boş bırakılmıştır (Ünal, 2009). T5 binasında meydana gelen değişim ve bozulmalar Fatih Belediyesinden alınan 2013 yılına ait projelerden vaziyet planları ve 17.04.2014 tarihli projeler üzerinden plan, kesit ve görünüşler yerinde alan çalışmalrı yapılarak güncellenmiştir. Binanın zemin döşemesi yok olmuş, toprak zemin açığa çıkmış ve Şekil 5.68, 5.69'da gösterilmiştir. Duvar ve çatısında bozulma ile parçalanmalar oluşmuş, sıva dökülmesi ve parça kayıpları meydana gelmiştir. Binanın çatısı restorasyon çalışması öncesi sökülmüş ve günümüze ulaşamamıştır. Şekil 5.70, 5.71'de gösterilmiştir.

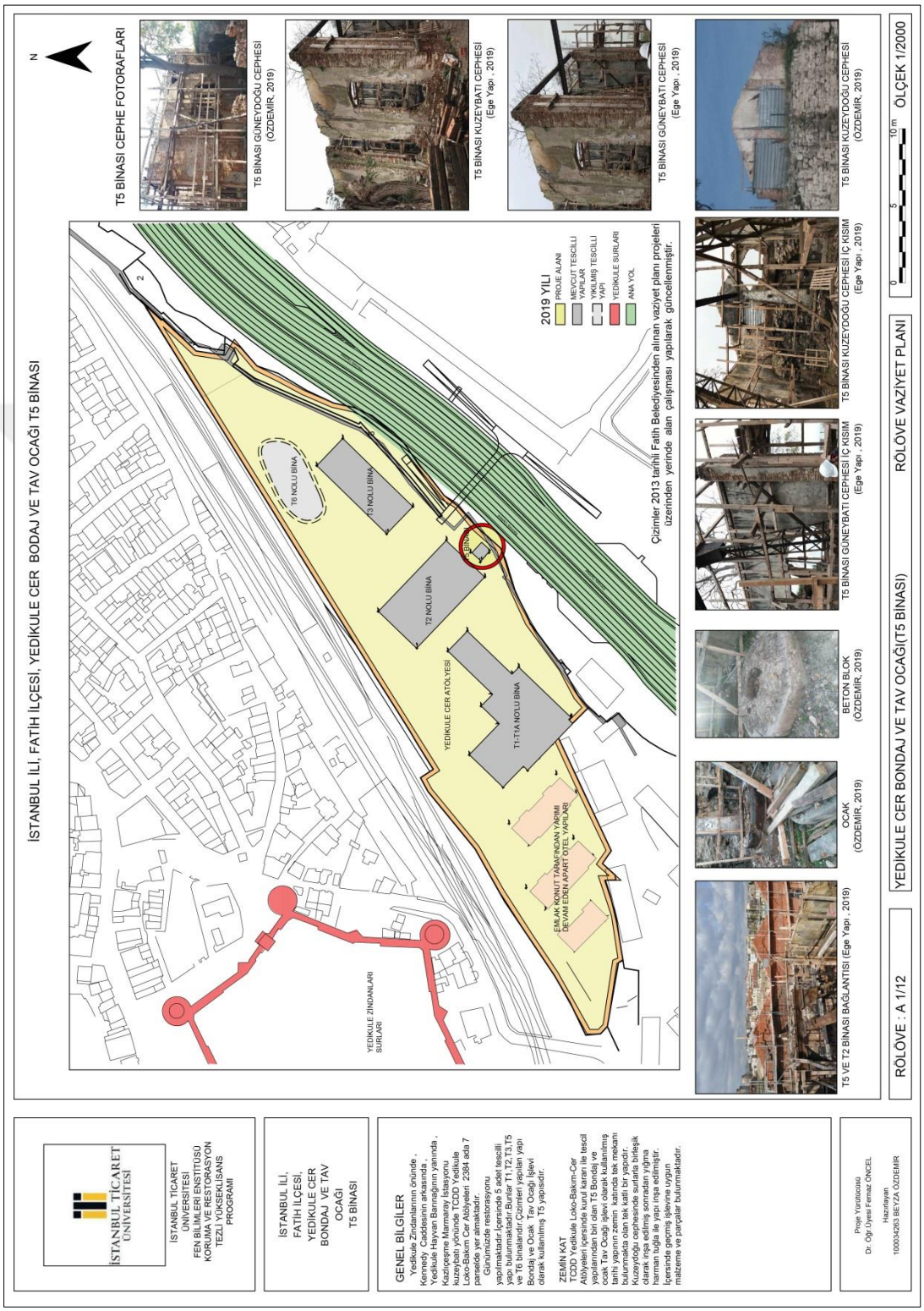
T5 Binasının güneybatı cephesindeki boya tamamen dökülmüştür. Sıva üzerinde dökülme ve bozulmalar gözlemlenmiş, binanın taşıyıcı sistemi olan yığma tuğla duvar açığa çıkmıştır. Zamanla cephenin bir kısmında parça kaybı tespit edilmiş, çiçeklenme gözlemlenmiştir. Güneybatı cephesinde 6.00m genişlik ve 5.75m yüksekliğinde giriş açıklığı bulunmaktadır. Zamanla açıklığın üstündeki duvar yok olmuş, I profil açığa çıkmıştır. Profil uzun süre doğal etmenlere mağruz kalmış, korozyona uğramış ve Şekil 5.75'de gösterilmiştir. Güneybatı cephesinin iç cephesinde de sıva dökülmeleri ve bozulmalar tespit edilmiştir.

T5 binasının kuzeybatı cephesi sur duvarının harman tuğla duvar ile devam ettirilmesi sonucu inşa edilmiş, sur duvarı ile harman tuğla duvarın birleştiği kısımlar sarmaşık ile kaplanmıştır. Kuzeybatı cephesi iki pencere boşluğundan oluşmuş, Fatih Belediyesi belgeleri doğrultusunda ağaç yıkılması sonucu pencere boşluklarından bir tanesinin üstündeki duvar parçalanmıştır. Cephede çatlaklar tespit edilmiş, cephedeki boyaların büyük bir kısmı dökülmüştür. Boyalı kalan kısımlar doğal etmenlere mağruz kalmış ve kirlenmeler oluşmuştur. Binanın cephede taşıyıcı sistemi olan yığma tuğla duvar açığa çıkmış ve Şekil 5.76'de gösterilmiştir. Kuzeybatı cephesinin iç cephesinde de sıva dökülmeleri ve bozulmalar tespit edilmiş, ağaç yıkılması sonucu parçalanan duvar ile bağlantılı çatlaklar gözlemlenmiştir. İç cephenin bir kısmını oluşturan sur duvarı doğal etmenlere mağruz kalmış, kısmı parçalanmalar ve aşınmalar tespit edilmiştir. Şekil 5.72'de gösterilmiştir.

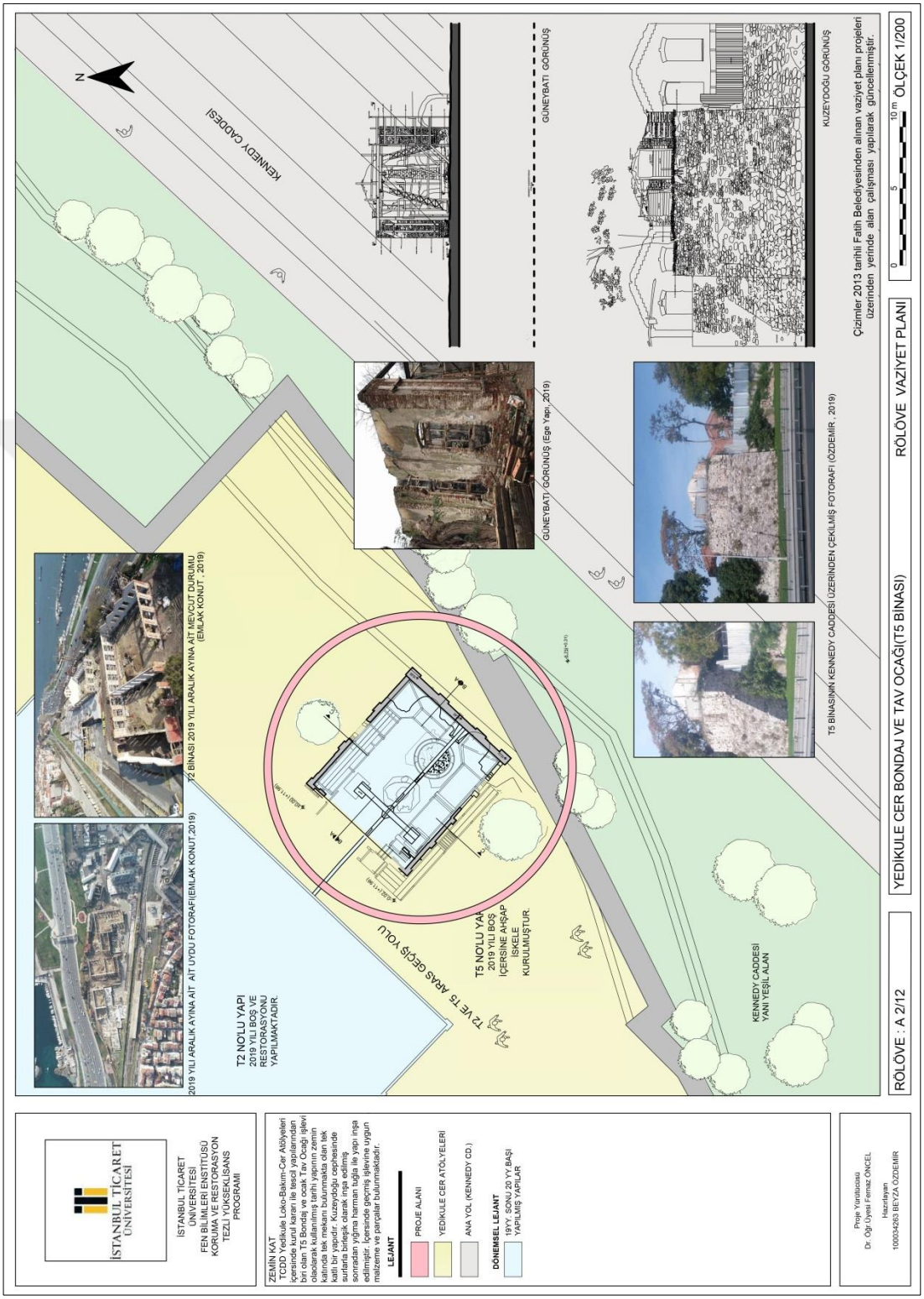
T5 binasının güneydoğu cephesi de sur duvarının harman tuğla duvar ile devam ettirilmesi sonucu inşa edilmiştir. Güneydoğu cephesi iki pencere boşluğundan oluşmuş, pencere boşlukları uzun süre doğal etmenlere mağruz kalmıştır. Zamanla boşluklar büyümüş, ayırıcı tuğla duvar yıkılmış tek boşluk haline gelmiştir. Bu açıklığın hemen üstünde duvarın bir kısmı yıkılmış, sur duvarından başlayarak yukarı doğru açılan ikinci bir açıklık gözlemlenmiştir. Cephede doğal etmenler sonucu boyalı kısımlar dökülmüş ve Şekil 5.77'de gösterilmiştir. Güneydoğu cephesi ve iç cephesinde sıva dökülmeleri ile bozulmalar meydana gelmiş, taşıyıcı sistem yığma tuğla duvar açığa çıkmıştır. İç cephede kirlenmeler gözlemlenmiş, kullanıcılara(evsizler) bağlı olarak cephe üzerinde duvar yazıları tespit edilmiş ve Şekil 5.73'de gösterilmiştir.

Sur duvarlarının oluşturduğu, kuzeydoğu cephesi iki pencere boşluğundan oluşmuş, Kennedy Caddesine bakan kısım metal set ile kapatılmıştır. Zamanla sur duvarı üzerinde değişim ve bozulmalar meydana gelmiş, tarihsel katmanlaşma oluşmuştur. Sur duvarının harman tuğla duvar ile devam ettirildiği cephede boyaların büyük bölümü dökülmüş, sıva dökülmeleri ve bozulmalar tespit edilmiştir. T5 binası ile sur duvarının birleştiği kısım sarmaşıklarla kapanmıştır. Sur duvarının köşesinde zamana bağlı ve uzun süre doğal etmenlere mağruz kalması sonucu kısmı olarak parçalanmıştır. Şekil 5.78'de gösterilmiştir.

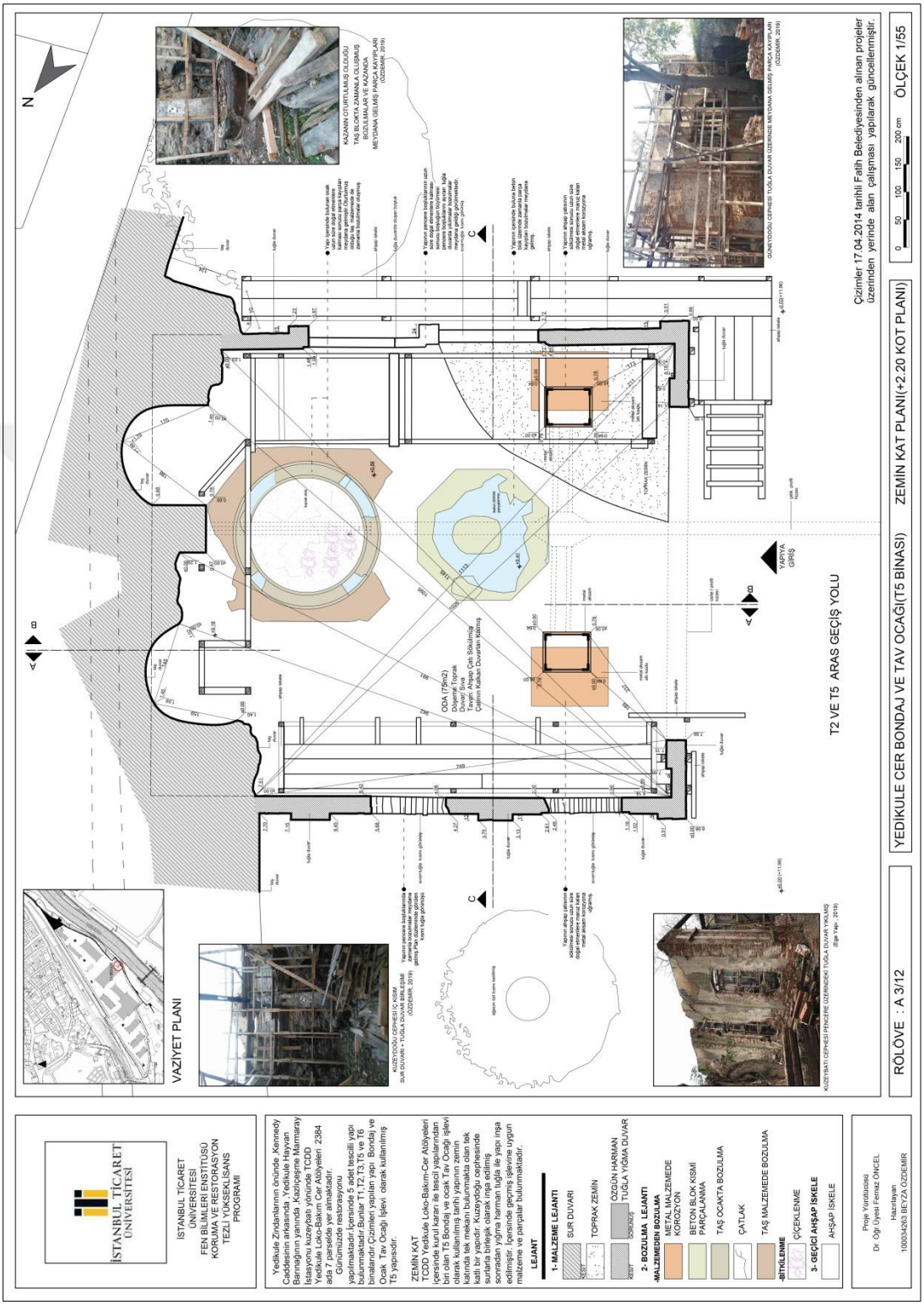
Kuzeydoğu cephesi iç cephesinde sıva dökülmeleri ve kirlenmeler gözlemlenmiş, iç cephe sur duvarı kısmında doğal etmenlere bağlı olarak yosunlanma, aşınma ve kısmi parçalanmalar görülmüştür. İç cepheye birleşik metal aksamın bağlandığı kesme taş duvar kireç ile boyanmış, zamanla çeşitli kirlenmeler meydana gelmiştir. T5 binasının ahşap çatısının sökülmesi sonucu bina içerisinde yer alan metal aksam, beton blok ve ocak doğal etmenlere mağruz kalmıştır. Metal aksam korozyona uğramış, beton blok ve ocakta parça kayıpları ile bozulmalar tespit edilmiştir. Şekil 5.74'de gösterilmiştir.T5 binasında meydana gelen değişim ve bozulmalar (2019 mevcut durum rölöve projesi) başlığı altında binanın 2019 mevcut durumu yazılı ve çizili olarak gösterilmiş, T5 binası rölöve projesi paftalarında belirtilmiştir. Şekil 5.67 – 5.78 paftalarıda dahil olmak üzere arasındaki tüm paftalarda gösterilmiştir.



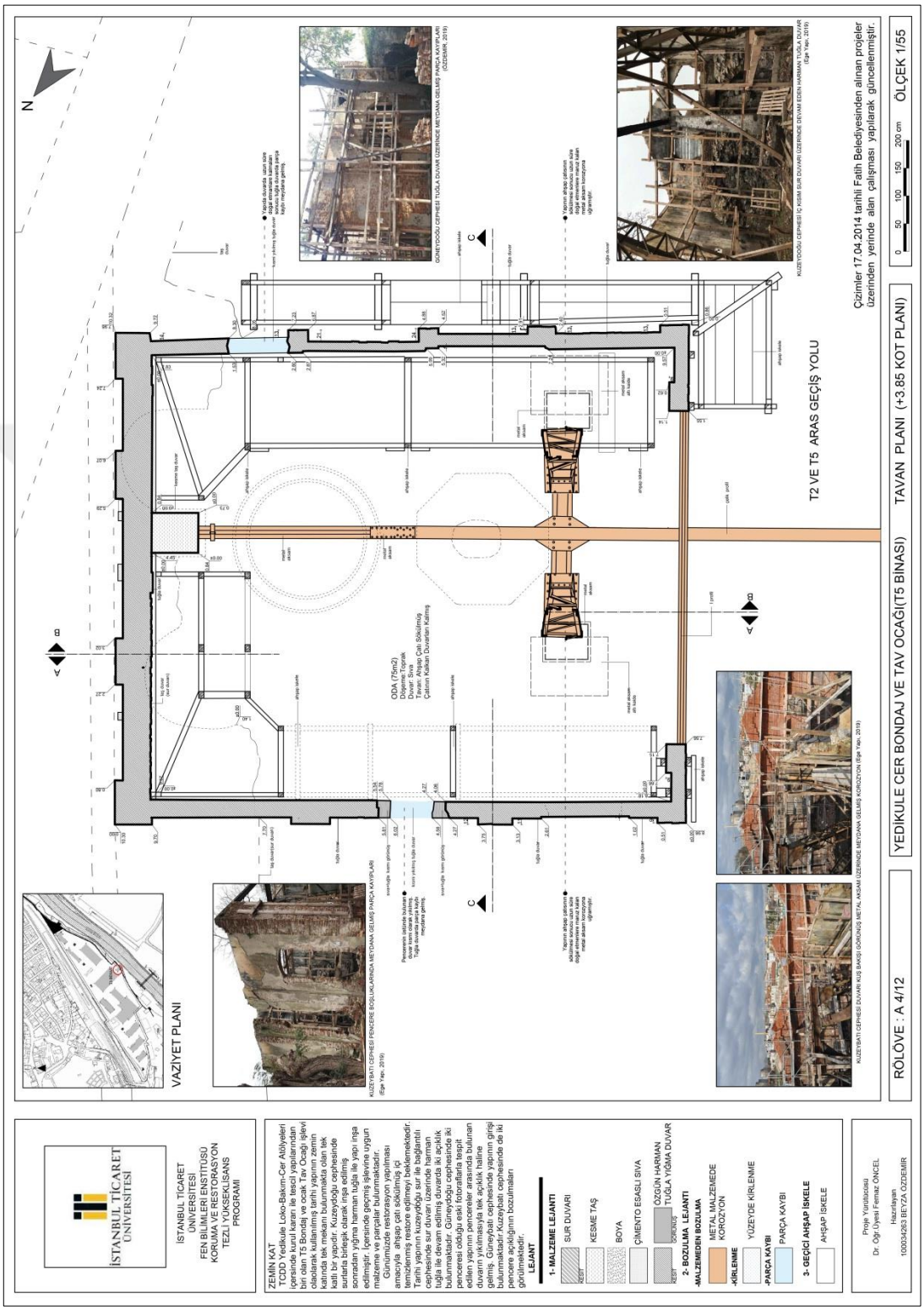
Şekil 5.67. T5 Binası rölöve projesi vaziyet planı (1/2000)



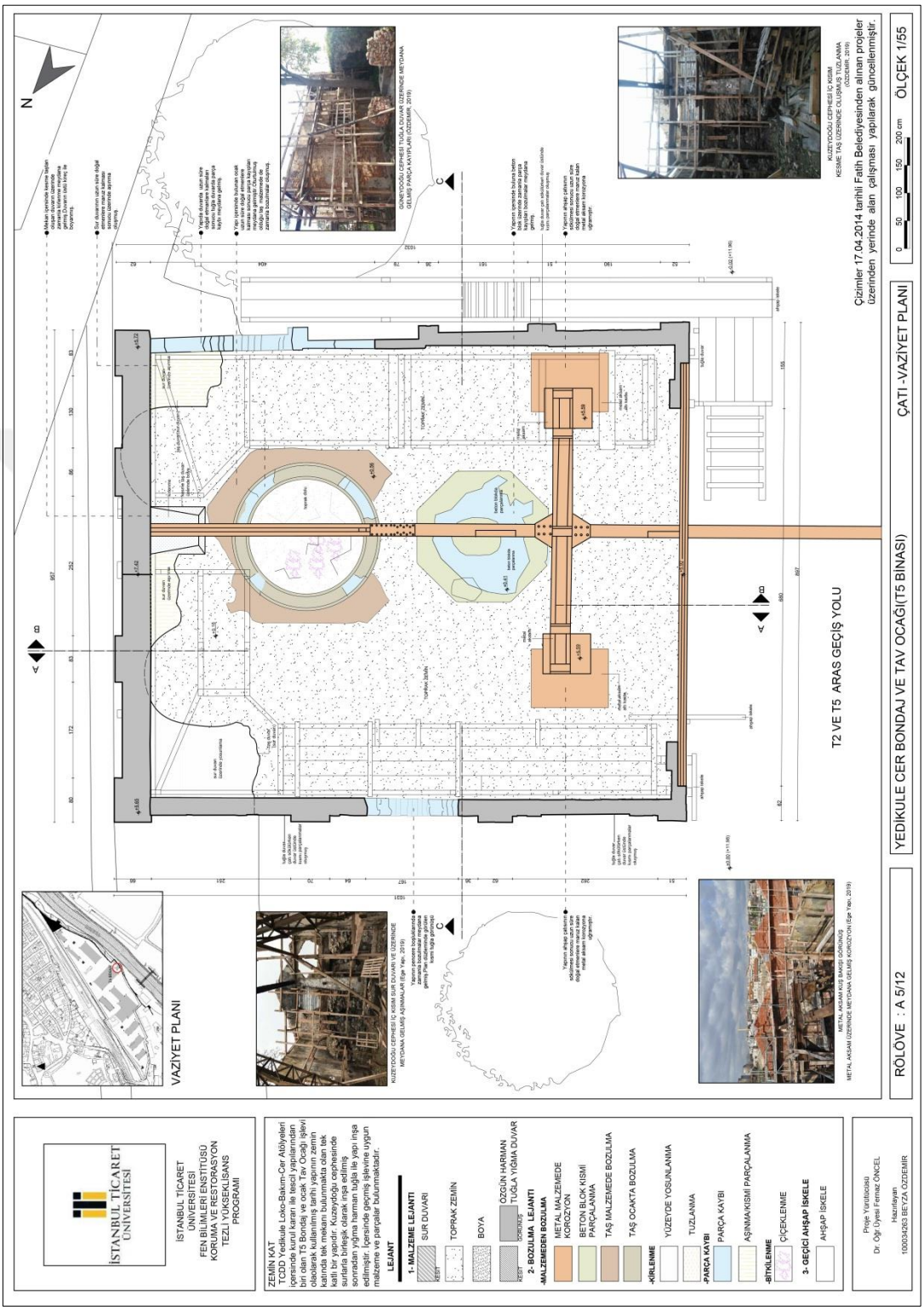
Şekil 5.68. T5 Binası rölöve projesi vaziyet planı (1/200)



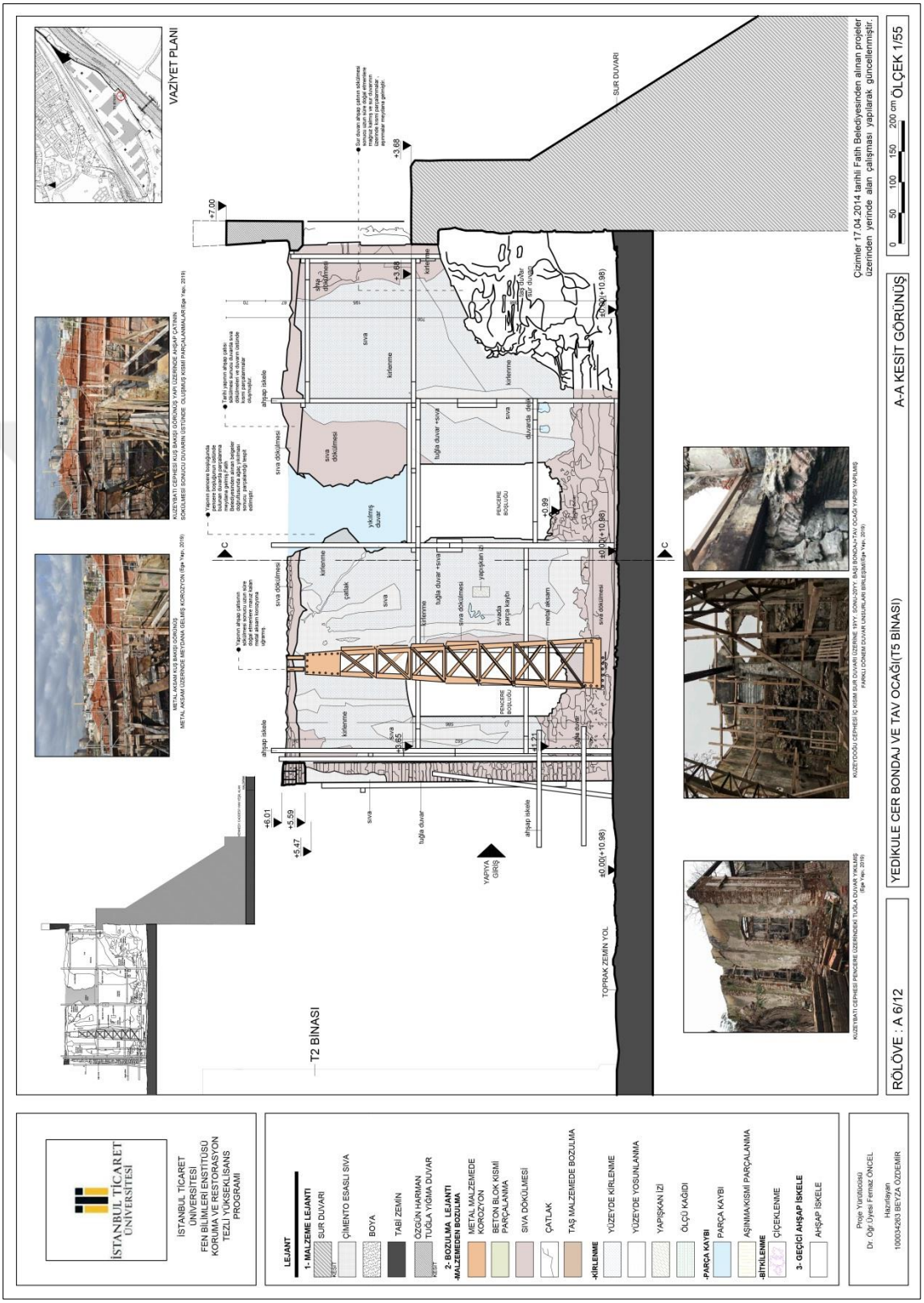
Şekil 5.69. T5 Binası rölöve projesi zemin kat planı (+2.20 kot planı)



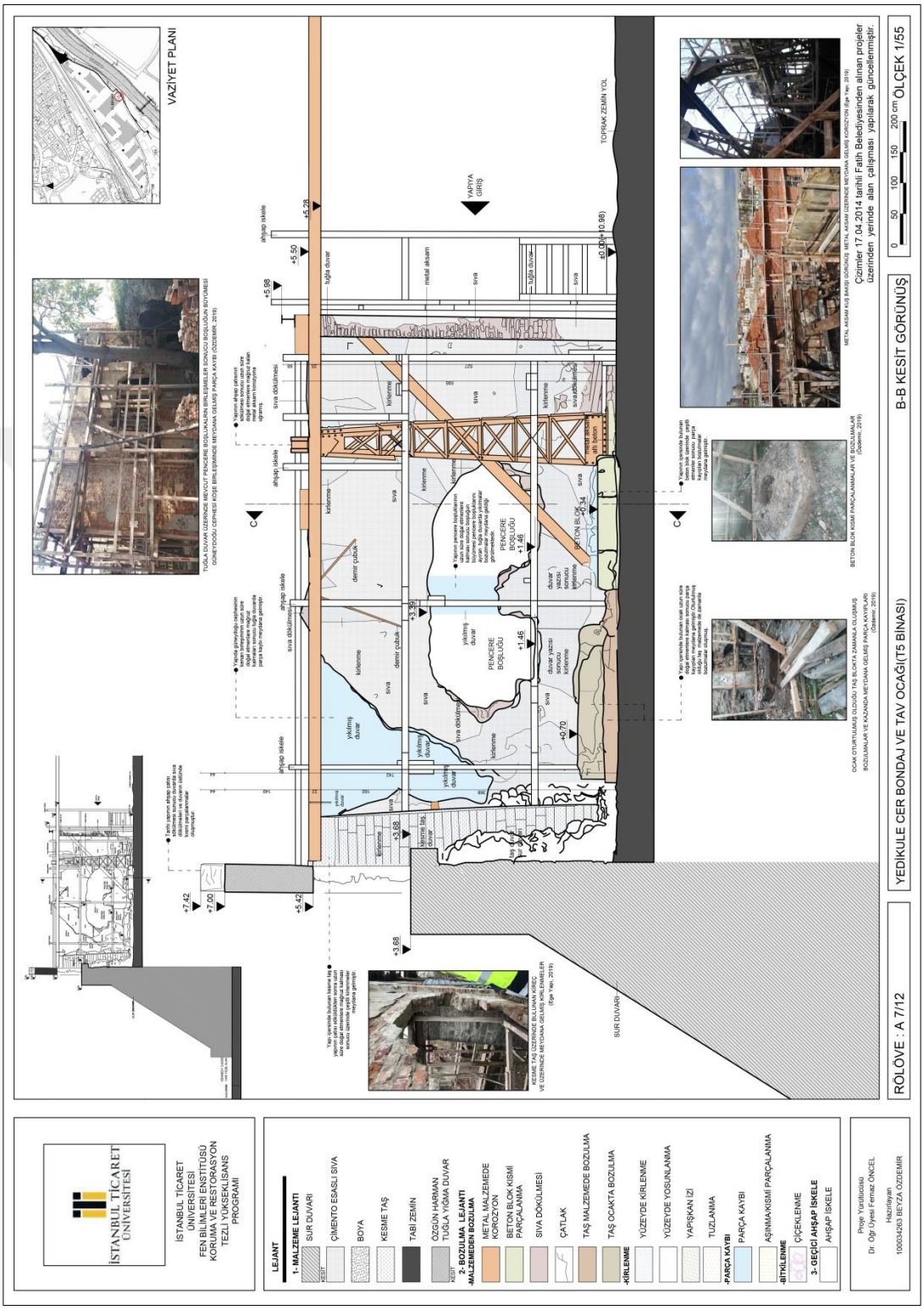
Şekil 5.70. T5 Binası rölöve projesi tavan planı (+3.85 kot planı)



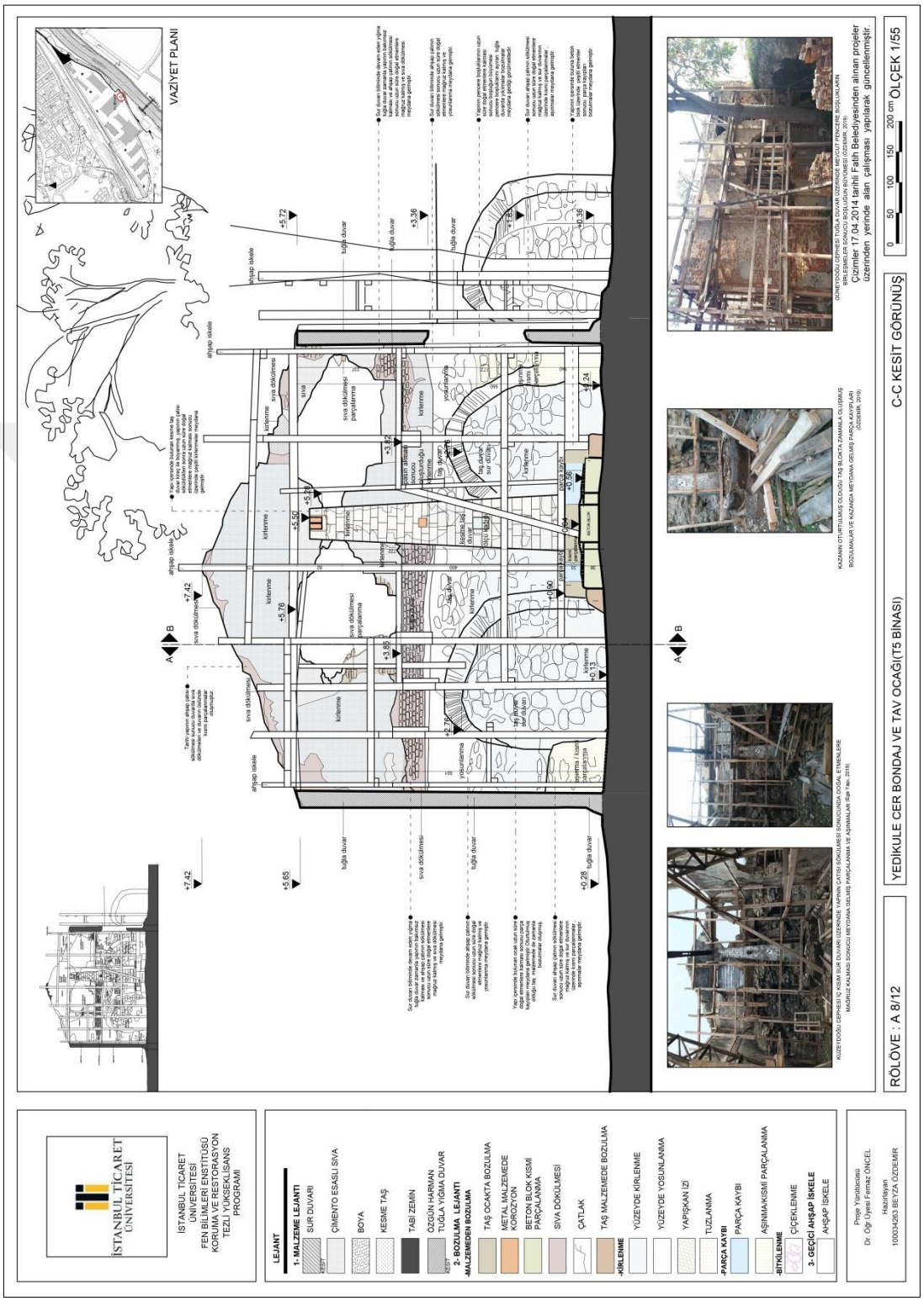
Şekil 5.71. T5 Binası rölöve projesi çatı – vaziyet planı



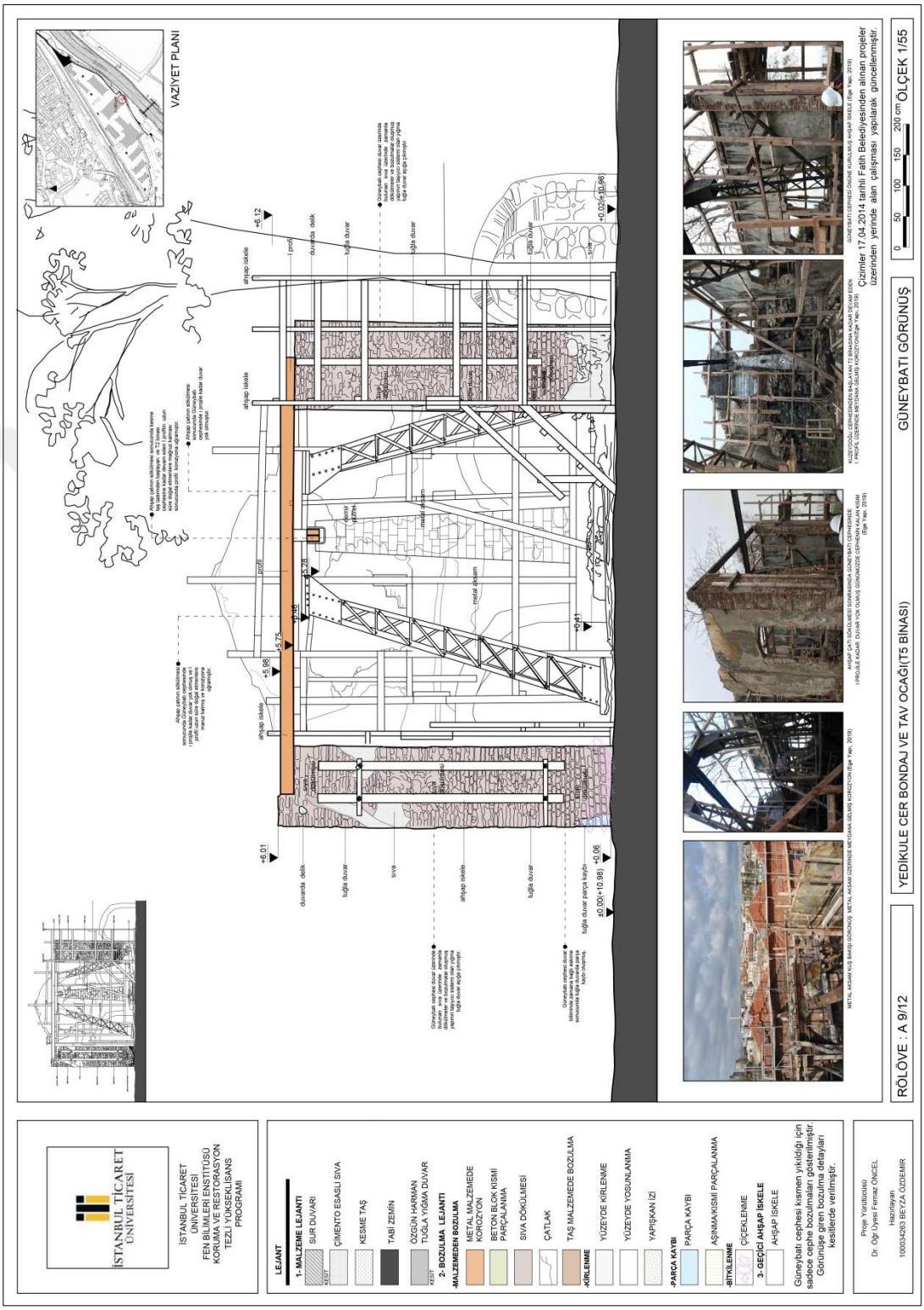
Şekil 5.72. T5 Binası rölöve projesi A –A kesit görünüş



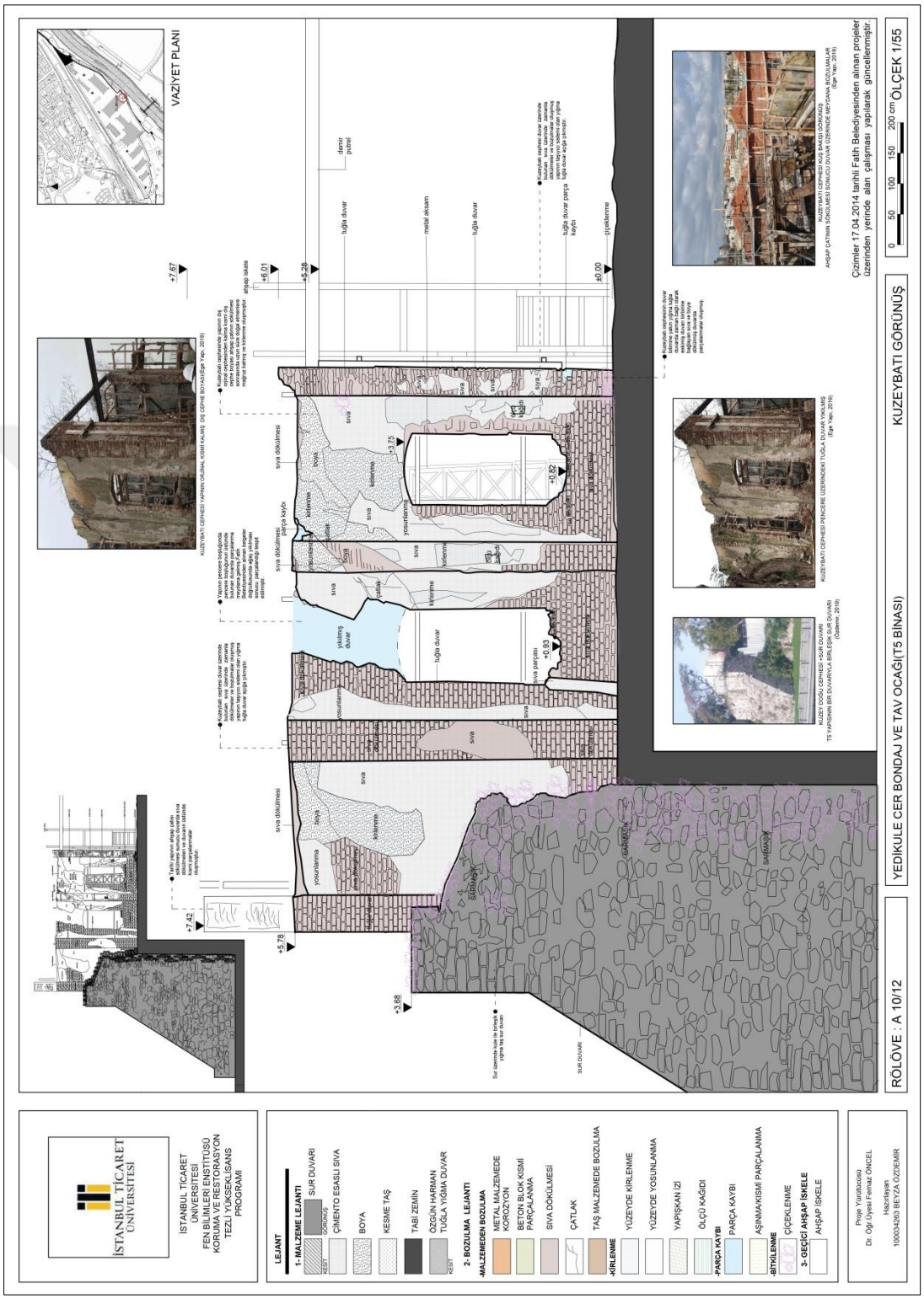
Şekil 5.73. T5 Binası rölöve projesi B –B kesit görünüş



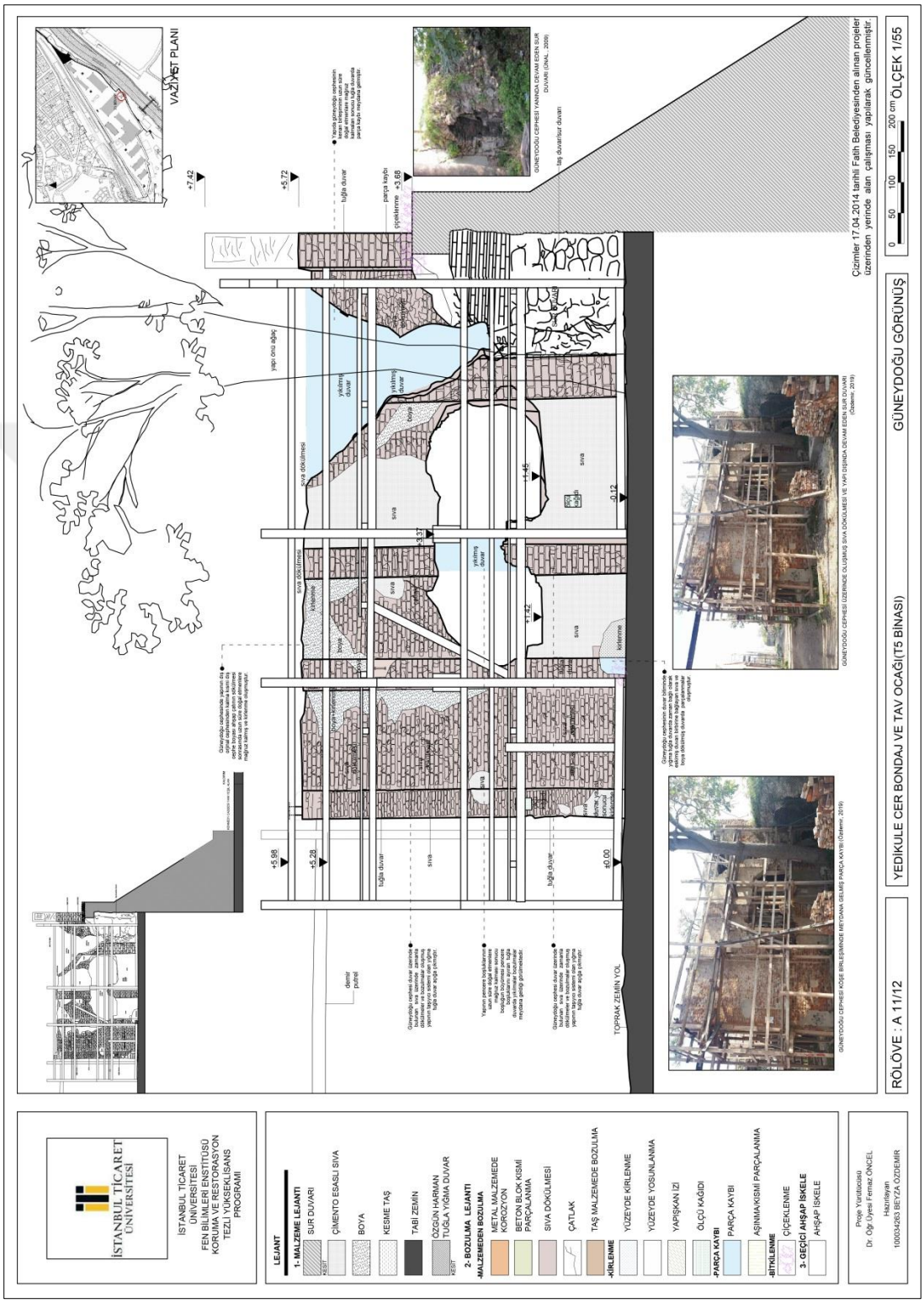
Şekil 5.74. T5 Binası rölöve projesi C –C kesit görünüş



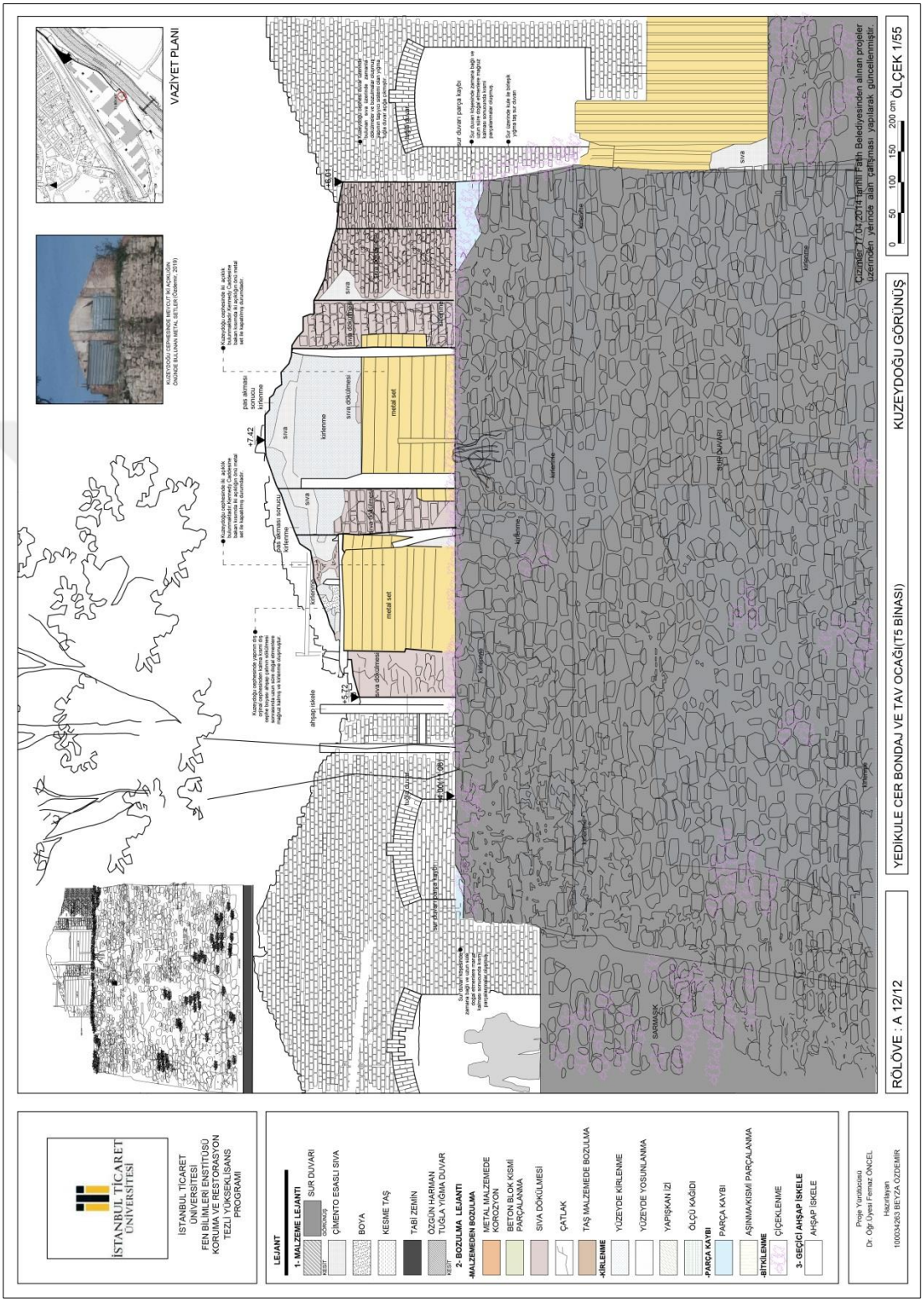
Şekil 5.75. T5 Binası rölöve projesi güneybatı görünüş



Şekil 5.76. T5 Binası rölöve projesi kuzeybatı görünüş



Şekil 5.77. T5 Binası rölöve projesi güneydoğu görünüş



Şekil 5.78. T5 Binası rölöve projesi kuzeydoğu görünüş

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Swot Analizi

Bu tez kapsamında amaçlanan, T5 binasının yeniden yaşatılması için yapılan tüm tespitler Swot analizi ile incelenmiş ve yapının yeniden işlevlendirilmesi için bu tespitler kullanılmaya çalışılmıştır. Swot Analizi iç ve dış durum analizini içeren bir stratejik yönetim tekniğidir. Mevcut durumun iç çevresi ile birlikte değerlendirilmesi sonucunda güçlü ve zayıf yönlerin, dış çevresi ile değerlendirilmesi sonucunda ise gelecekte karşımıza çıkabilecek fırsat ve tehditlerin belirlenmesidir. Swot kelimesi 'Strength, 'Weakness', 'Opportunity', 'Threat' kelimelerinin baş harflerinin biraraya gelmesiyle oluşmuştur (Aktan, 2008). Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 binası swot analizi ile iç ve dış çevre analizleri yapılarak: iç çevre analizi; güçlü ve zayıf yönler, dış çevre analizi; fırsatlar ve tehditler belirlenmiştir. Analizler sonucunda atölye içersinde bulunan T5 binasının bakımsız, işlevsiz kalmasına neden olan etmenler belirtilmiş; işlevsel ve fiziksel öneriler için güçlü yönler, potansiyeller değerlendirilmiştir.

T5 binası Yedikule Cer Atölyeleri içerinde Bizans döneminden kalma sur duvarının, Osmanlı döneminde tamamlanması ile inşa edilmiş; Osmanlı dönemi demiryolu ulaşımı, bakım ve onarımı hakkında bilgi veren tescilli bir eserdir. Bina uzun yıllar bondaj ve tav ocağı işlevinde kullanılmış, günümüzde işlevini yitirmiştir. T5 binasında özgünlüğünü koruyan kısımlar bulunmakta Bizans ve Osmanlı dönemlerinden kalma yapı unsurları yer almaktadır. Binanın mevcut durumu göz önünde bulundurularak mevcut durumunun korunması ve binanın daha fazla zarar görmesini engellemek amacıyla swot analizi çalışması yapılmış, sonucunda bina için en uygun koruma anlayışı ile fiziksel ve işlevsel önerilerde bulunulmuştur.

Swot analizinde: Güçlü yönler ile binanın geçmişi, konumu ve ulaşım olanakları belirtilmiş; zayıf yönler ile işlevsiz ve boş bırakılmasının neden olduğu etmenler tespit edilmiştir. Binanın yakın çevre dokusu incelenerek fırsatlar değerlendirilmiş; konumunun oluşturabileceği tehditler dikkate alınmıştır. Aşağıda Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 Binası Swot Analizi yapılmıştır.

Strengths – Güçlü Yönler

S.1 Tarihi yarımada sit alanı içerisinde yer alması,

S.2 1960 yılında doldurularak oluşturulan sahil bandının kamusal alan olarak kullanılmasının bölgeyi tanınır hale getirmesi[1] ,

S.3 Yedikule Cer Atölyelerinin ulaşım akslarına yakın olması,

S.4 Osmanlı Devleti döneminden günümüze kalmış Eskişehir, Sarıkamış ve Yedikule Cer Atölyelerinden biri olması[1],

S.5 Yedikule Cer Atölyeleri içerisinde ayrıntılı incelenen T5 binasının mimari özelliklerinde Bizans ve Osmanlı dönemine ait yapı unsurlarının bulunması [2],

S.6 T5 binasının günümüzde özgünlüğünü koruyan kısımlarının bulunması,

S.7 Proje alanda bulunan tescilli cer atölyesi binalarının Osmanlı dönemi demiryolu ulaşımı, bakım ve onarımı hakkında bilgi vermesi,

Weaknesses – Zayıf Yönler

W.1 İşlevini yitirdiği gerekçesiyle atölyenin kapatılıp uzun yıllar boş bırakılması,

W.2 Zamanla yapı üzerinde bozulmaların meydana gelmesi, (evsizlerin yaşaması, yangın çıkması sonucu bazı binaların çatısının yanması ve doğal etmenlere bağlı bozulmalar)

W.3 Atölye içerisinde ayrıntılı incelenen T5 binasının kuzeybatı cephesinde çevresel etmenlere bağlı olarak duvar ve çatısında parçalanmaların oluşması, (ağaç devrilmesi)

W.4 T5 binasının kısmen parçalanmış yapısı, (2019 mevcut durumunda çatının tamamen sökülmüş ve duvarlarda çatlak ve parçalanmaların oluşması)

W.5 Terk edildikten sonra içerisinde izinsiz yaşayan kullanıcılar tarafından bina üzerinde vandalizm yapılması, (duvarlara demir çubukların saplanması ve yazı yazılması)

W.6 Atölye içersindeki T5 yapısı mevcut durumunun hiçbir işlevi yerine getirebilecek durumda olmaması, (2019 mevcut durum)

W.7 Atölyenin hemen önünde sahil bulunmasına rağmen deniz ulaşımının sıkıntı olması,

[1] T5 Binası – Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi (Restorasyon Projesi) başlığı altında belirtilmiştir.

[2] Detaylı bilgi T5 Binası Oluşumu ve Gelişimi (Restitüsyon Projesi) başlığı altında anlatılmıştır.

W.8 Atölye Yedikule hayvan barınağına çok yakın olduğundan atölye ile bağlantılı yollarda sahipsiz hayvanların (köpek) bulunması,

W.9 Yedikule istasyonunun mahalle dokusu ile sahil kısmını ayırması,

Opportunities – Fırsatlar

O.1 Yedikule Cer Atölyesi içersinde birçok tescilli yapının bulunması[1],

O.2 Sahil bandının düzenlemesi ve kamusal alan olarak kullanılmasının bölgenin artırması ve kullanıcı kitlesinin genişlemesi,

O.3 Ulaşım aksları ile şehir merkezine kısa zamanda ulaşma potansiyeli,

O.4 T5 yapısının mimari özelliklerinde Bizans ve Osmanlı dönemine ait yapı unsurlarının bulunmasının[2] sergilenme potansiyeli,

O.5 Cer atölyesi içersinde bulunan yapıların her birinin birbiriyle ilişkisinin olması, (atölye işleyişi)

O.6 T5 yapısını yeniden işlevlendirme potansiyeli,

O.7 Yedikule Cer Atölyelerine restorasyon sonrası eklenen ticaret, restorant , sergi, satış ve butik otel işlevlerinin bölgede yeni bir merkez oluşturma potansiyeli,

Threats – Tehditler

T.1 Birinci derece deprem bölgesinde olması,

T.2 Sahil bandının doldurulması zeminde sorun oluşturma ihtimali,

T.3 Kennedy Caddesi yapıldıktan sonra yapıların daha fazla egzoz dumanına mağruz kalması, (kirlilik+bozulma)

T.4 Atölyenin sahil kenarında olmasından dolayı yapılarda tuzlanmaların meydana gelmesi,

T.5 Atölye içersinde yer alan yapıların 20 yıl işlevsiz ve boş kalması,

[1] Detaylı bilgi Yedikule Cer Atölyeleri – Tescilli Yapılar başlığı altında anlatılmıştır.

Swot analizi ile Yedikule cer atölyeleri'nin bulunduğu konum ve içerisinde yer alan binaların güçlü ve zayıf yönleri tespit edilmiştir. Fırsatlar başlığı altında atölyenin konumu ile çevresinde bulunan avantajların neler olduğu, atölye içerisinde yer alan binaların ne tür potansiyellere sahip olduğu anlaşılmış, tehditler başlığı altında atölyenin hem iç hem dış ne tür durumlar ile karşı karşıya olduğu tespit edilmiştir.

Analizler sonucunda atölye içersinde ayrıntılı incelenen T5 binasının mevcut durumunun korunması ve daha fazla zarar görmesini engellemek için yapıya en uygun koruma anlayışı, fiziksel ve işlevsel müdahale önerileri belirlenmelidir.

Yedikule cer atölyeleri Osmanlı döneminde yapılan ve dönemin önemli demiryolu hattı olan Rumeli Demiryolu hattı üzerinde kurulmuştur. Atölyeyi incelerken tarihi demiryolu hattı üzerinde bulunduğu konum, içerisinde yer alan Osmanlı ve Bizans dönemlerine kalma yapı unsurları, çevresinin zamanla değişimi sonucu değişen çevre dokunun proje alanına katkıları dikkate alınmış, güçlü yönler belirlenip değerlendirilmiştir.

T5 binası işlevini kaybetmiş, uzun yıllar işlevsiz ve boş bırakılmıştır. Çevresel etmenlerin etkisi ile bina üzerinde bozulmalar, vandalizm gibi etmenler ortaya çıkmış, bu yönler belirlenip yok edilmelidir.

Günümüzde Yedikule cer atölyelerinin restorasyonu özel bir firma tarafından restorasyon uygulaması yapılmakta ve devam etmektedir. Bu uygulamada T5 binası için dükkan işlevi önerilmiştir (Özgüven, 2016a). Bu tez kapsamında T5 binası için daha uygun 'Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu' işlevleri önerilmiş, binanın tarihsel dokusunun vurgulanması ve çevre dokuya katıkı sağlaması amaçlanmıştır.

Restorasyon sonrasında eklenmesi düşünülen ticaret, restorant, sergi ve butik otel işlevlerinin bölgede yeni bir merkez oluşturma potansiyeli, sahil bandının düzenlemesi ile kamusal alan olarak kullanılmasının bölgenin tanınırlığının artırması ve T5 yapısının yeni işleve olanak tanıması dikkate alınarak fırsatlar değerlendirilmelidir.

Atölye sahil kenarında yer aldığından yapılarda tuzlanmaların meydana gelmesi, Kennedy Caddesinin yapılması ile atölye içerisindeki yapıların daha fazla egzoz dumanına mağruz kalması sonucu kirlilik ve bozulmaların oluşturduğu tehditler ortadan kaldırılmalıdır.

Bütün analizler sonucunda atölye içerinde ayrıntılı incelenen T5 yapısının mevcut durumunun korunması ve yeniden işlevlendirilmesi için güçlü yönler ön plana çıkartılmalıdır. Bina için fırsat oluşturan durumlar değerlendirilmeli atölye için avantaja dönüştürülmeli, tehdit oluşturan durumlar yok edilmelidir.

Amaç restorasyon sonrasında atölye içersinde eklenen işlevlere destek veren, çevre dokuya uygun, tarihsel geçmişi vurgulayan ve T5 yapısının yaşamasına olanak tanıyan yeni bir işlev önerisinde bulunmaktır. Böylece atölye yapısının korunması sağlanacak ve uzun yıllar yaşamasına olanak tanınacaktır.

Bu doğrultuda T5 yapısına uygun olarak 'Fotoğraf Galerisi' işlevi düşünülmüştür. Yedikule Cer Atölyesinin kurulması ve işletilmesi sürecinde çekilmiş mevcut fotoğrafların sergileneceği sinevizyonda gösterim yapılarak atölye hakkında bilgi vermesi ve ziyaretçilerin bulundukları mekanın önemini anlamaları istenmektedir.

T5 yapısı içersinde yer alan Osmanlı ve Bizans döneminden kalma mimari yapı unsurlarınında sergilenerek yapının tarihsel dokusunun vurgulanması istenmektedir. Yapı içersine düşünülen fotoğraf galerisi işlevine ek olarak fotoğraf stüdyosu işlevi düşünülmüş, galeri işlevine destek olması ve çeşitli fotoğraf kursların düzenlemesi istenmiştir.

Yeni işlevler ile binanın tarihini vurgulanması, yapının mevcut durumunun korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması hedeflenmektedir. Hazırlanan Çizelge 6.1 Yedikule Cer Atölyeleri ve T5 Binası swot analizi maddeleri tabloya yerleştirilmiş ve sistematik gösterilmiştir.

Çizelge 6.1 Yedikule cer atölyeleri ve T5 binası swot analizi tablosu

YEDİKULE CER ATÖLYELERİ VE T5 BİNASI

STRENGTHS - GÜÇLÜ YÖNLER

S.1 Tarihi yarımada sit alanı içersinde yer alması ,

S.2 1960 yılında doldurularak oluşturulan sahil bandının kamusal alan olarak kullanılmasının bölgeyi tanınır hale getirmesi ,

S.3 Yedikule Cer Atölyelerinin ulaşım akslarına yakın olması ,

S.4 Osmanlı Devleti döneminden günümüze kalmış Eskişehir , Sarıkamış ve Yedikule cer atölyelerinden biri olması ,

S.5 Yedikule Cer Atölyeleri içersinde ele alınan T5 yapısının mimari özelliklerinde Bizans ve Osmanlı dönemine ait yapı unsurlarının bulunması ,

S.6 T5 yapısı günümüzde işlevini yitirmiş olsa da yapının özgünlüğünü koruyan kısımlarının bulunması,

S.7 Proje alanda bulunan tescilli cer atölyesi binalarının Osmanlı dönemi demiryolu ulaşımı , bakım ve onarımı hakkında bilgi vermesi,

WEAKNESSES - ZAYIF YÖNLER

W.1 İşlevini yitirdiği gerekçesiyle atölyenin kapatılıp uzun yıllar boş bırakılması ,

W.2 Zamanla yapı üzerinde bozulmaların + yok olmaların meydana gelmesi ,

W.3 Atölye içersinde ayrıntılı incelenen T5 yapısının kuzeybatı cephesinde çevresel etmenlere bağlı olarak duvar ve çatısında parçalanmaların oluşması ,

W.4 T5 binasının kısmen parçalanmış yapısı , (çatının tamamen sökülmüş olması , duvarlarda çatlak ve parçalanmaların var olması ,

W.5 Terk edildikten sonra içerisinde izinsiz yaşayan kullanıcılar tarafından bina üzerinde vandalizm yapılması ,

W.6 Atölye içersindeki T5 yapısı mevcut durumunun hiçbir işlevi yerine getirebilecek durumda olmaması,

W.7 Atölyenin hemen önünde sahil bulunmasına rağmen deniz ulaşımının sıkıntı olması ,

W.8 Atölye Yedikule hayvan barınağına çok yakın olduğundan atölye ile bağlantılı yollarda sahipsiz hayvanların(köpek) bulunması ,

W.9 Yedikule istasyonunun mahalle dokusu ile sahil kısmını ayırması,

S W
O T

OPPORTUNİTİES - FIRSATLAR

O.1 Yedikule Cer Atölyesi içersinde birçok tescilli yapının bulunması,

O.2 Sahil bandının düzenlemesi ve kamusal alan olarak kullanılmasının bölgenin popüleritesini artırması ,

O.3 Ulaşım aksları ile şehir merkezine kısa zamanda ulaşma potansiyeli,

O.4 T5 yapısının mimari özelliklerinde Bizans ve Osmanlı dönemine ait yapı unsurlarının bulunmasının sergilenme potansiyeli ,

O.5 Atölye içersinde bulunan yapıların her birinin birbiriyle ilişkisinin olması,(atölye işleyişi)

O.6 T5 yapısını yeniden işlevlendirme potansiyeli ,

O.7 Yedikule Cer Atölyelerine restorasyon sonrası eklenen ticaret,restorant,sergi,satış ve butik otel işlevlerinin bölgede yeni bir merkez oluşturma potansiyeli,

THREATS - TEHDİTLER

T.1 Birinci derece deprem bölgesinde olması ,

T.2 Sahil bandının doldurulması zeminde sorun oluşturma ihtimali ,

T.3 Kennedy Caddesi yapıldıktan sonra yapıların daha fazla egzoz dumanına mağruz kalması,(kirlilik+bozulma)

T.4 Atölyenin sahil kenarında olmasından dolayı yapılarda tuzlanmaların meydana gelmesi ,

T.5 Atölye içersinde yer alan yapıların 20 yıl işlevsiz ve boş kalması,

6.2. T5 Binası – Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi

Endüstri mirası T5 binası bu tez çalışma kapsamında detaylıca incelenmiştir. Gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları değerlendirilmiş, bina üzerinde gözlemler yapılmıştır. Yapının yeniden işlevlendirilmesine karar verilmiş, özgünlüğüne zarar vermeden yeni işlev önerisi getiren restorasyon projesi önerilmiştir.

Günümüzde endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri'nin restorasyonu özel bir firma tarafından çalışılmaktadır. Bu tez çalışması kapsamında yapmış olduğum şantiye gezileri sırasında Yedikule Cer Atölyesi içerisinde yer alan tescilli T1, T2, T3 ve T6 binalarının restorasyon çalışmaları başlamış, tescilli T5 binası hariç atölye içerisinde yer alan tescilli diğer binaların restorasyon projelerinin geri dönüşü olmadığından özel firma tarafından yapılara verilen; T1: ticaret, restoran, müze ve satış üniteleri, T2 ve T3: ticaret, satış üniteleri ve T6:butik otel ile yeni eklenen yapılara verilen müstakil apart otel ile dini tesis işlevleri kabul edilmiştir (Özgüven, 2016a). Özel firma T5 binası restorasyon projesi için dükkan işlevi önerilmiştir. Fakat önerilen yeni işlevin binanın tarihsel dokusunu vurgulamaması, bina içerisindeki tarihi yapı unsurlarının sergilenmesi imkan vermemesi sebebiyle T5 binasına daha uygun 'Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu' işlevleri önerilmiştir.

Yeni işlev önerirken T5 binasının yeniden yaşatılması için yapılan tespitler Swot analizi ile incelenmiştir. T5 binasının bulunduğu konum ve Yedikule Cer Atölyeleri içerisinde yer alan binaların güçlü ve zayıf yönleri tespit edilmiştir. T5 binasının konumu ve çevresinde yer alan avantajların neler olduğu, ne tür potansiyellere sahip olduğu anlaşımış, iç ve dış tehditler tespit edildikten sonra T5 binası için daha uygun 'Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu' işlevleri önerilmiştir.

T5 binasının mevcut durumu harabenin estetiği yaklaşımı ile korunmuş, zamanla yapı üzerindeki değişim katmanları ile mevcut durumu gösterilmiştir. Yapının günümüz şartlarında da ayakta kalması için en az müdahale ile en iyi koruma anlayışı belirlenmiş, gerekli fiziksel ve işlevsel müdahaleler önerilmiştir. Bozulmalar düzeltilmiş, binanın parçalanmış duvarları şeffaf cam ile tamamlanarak değişim katmanları sergilenmiştir.

Ayrıca önerilen işlevi destekleyen geri dönüşü olabilir bir ek yapı önerilmiştir. Yapıdaki çatı ve açıklıkların çelik ve cam ile kapatılmış, günümüz malzemesi kullanılarak yapılan değişim ve restorasyon dönemi hakkında bilgi verilmiştir.

Bu çalışma kapsamında T5 binasının fiziksel sorunları ele alınarak fiziksel müdahale ve yapının yeniden yaşatılması için işlevsel müdahale önerileri sunulmuştur. T5 binasının yakın çevresi incelenmiş (Şekil 6.1), günümüz şartları ve binanın mevcut durumu değerlendirilmiştir (Şekil 6.2). T5 binasının çevresine önerilen ve uygulanmakta olan yeni işlevlere destek vermesi, binanın sürdürülebilirliğini sağlanması, çevresine katkı sağlayan tarihsel dokunun ve mimarinin vurgulandığı 'Fotoğraf Galerisi ve Stüdyosu' işlevleri önerilmiştir. Yapılan müdahale önerilerinde yıkılan kısımlar çağdaş, yalın malzemeler ile bütünlenerek; yıllar içerisinde değişimi, bozulması ve katmanlaşması vurgulanmaya çalışılmıştır.

T5 binasına fiziksel müdahale önerileri; binasının zamanla zemin döşemesi yok olmuştur. Binanın eski dönem fotoğrafları ve benzer dönem binaları incelenmiş, restorasyon projesinde özgün hali beton zemin döşemesi önerilmiştir. Şekil 6.3'de gösterilmiştir. Binanın duvarlarında bozulma ve parçalanmalar görülmüş, duvarların daha fazla zarar görmesini engellemek amacıyla mevcut durumları korunarak sağlamlaştırılmıştır. Harabenin estetiği anlayışı ile parçalanmış kısımların cam cephe paneli ile tamamlanması önerilmiş, binanın değişimi tarihsel katmanlaşması gösterilmiştir. T5 Binasının çatı boşluğu için eski dönem fotoğrafları ve bina üzerindeki özgün izler incelenmiş, özgün hali olan ahşap beşik çatı ile aynı form ve yükseklikte çelik çatı yapılması önerilmiştir. Yok olan ve işlevi için yeniden yapılan malzeme hem özgün malzemeden ayırt edilsin, hem de çağdaş dönem malzemesi kullanılması amacıyla çelik ve cam önerilmiş ve Şekil 6.4, 6.5'de gösterilmiştir.

T5 Binasının içerisinde yeni işleve destek vermesi için ek yapı önerilmiş, tarihi binanın önüne geçmesi istenmediğinden geliş yönünde değil kuzeybatı cephesine yerleştirilmiştir. Proje alanına girildiğinde ilk T5 binası görülmekte ilerledikçe ana binanın yaklaşık 3m gerisinde ek yapının olduğu görülmektedir. Ek yapıya ''Fotoğraf Stüdyosu'' işlevi önerilmiş, kursların ve seminerlerin verildiği mekan elde edilmiştir. Ek yapının zemini T5 binası ile dil birliği sağlamak için beton zemin, cephesinde alüminyum cephe paneli tercih edilmiştir.

T5 Binasının güneybatı cephesinde boya ve sıva dökülmesi sonucu bozulmalar, parçalanmalar oluşturmuştur. Tamamlama yaklaşımı ile cephenin daha fazla bozulmasına sebep olucak kısımlar tamamlanmış, tuğla duvar bitiminde oluşan çiçeklenme temizlenmiştir. Cephenin bakım ve onarımı yapılmıştır. Binaya girişi sağlayan açıklık için çağdaş yaşam koşullarına uygun tasarım önerisinde bulunulmuş, açık giriş cam ve çelik taşıyıcı ile kapatılmıştır (Şekil 6.10). Cephedeki giriş açıklığının üstündeki parçalanmış duvarın nasıl devam ettiği araştırılmış, binaya ait eski dönem fotoğrafları ile bina üzerindeki izler incelenmiştir. Özgün haline uygun olarak aynı form ve yükseklikte fakat farklı dönemde tamamlandığını vurgulamak amacıyla çağdaş malzemeler; çelik strüktür + alüminyum cephe paneli ile tamamlanması önerilmiştir. Şekil 6.10'da gösterilmiştir. Güneybatı cephesinin iç cephesinde zamanla oluşan kirlenmeler temizlenmiş, duvarın bakım ve onarımı yapılmıştır.

T5 Binasının kuzeybatı cephesinde boya ve sıvanın dökülmesi sonucu bozulmalar, parçalanmalar oluşmuştur.Cephenin daha fazla sebep olucak kısımlarda tamamlanması istenmiş, farklı dönemlerde tamamlandığını vurgulamak amacı ile çağdaş malzeme cam cephe paneli ile tamamlanması önerilmiştir. Binanın değişimi tarihsel katmanlaşması gösterilmiş, cephedeki çatlakların onarılması önerilmiştir. Şekil 6.12'de gösterilmiştir.T5 Binasının içerisinde yeni işlev için yeterli alan yer almadığından çağdaş yaşam koşullarına uygun ek yapı önerilmiş, T5 binası ile ek yapı arasında bağlantı sağlanmak istemiştir. Geri dönüşü olabilir şekilde tasarlanan ek yapının tarihi binanın mevcut durumuna zarar vermesi istenmemiş, güneybatı cephesinde yer alan pencere boşluğundan koridor ile ana ve ek yapının bağlantısı sağlanmıştır. Şekil 6.6, 6.8'de gösterilmiştir.

Cephenin diğer pencere boşluğunda da zamanla doğal etmenlere mağruz kalması sonucu genişlemeler, bozulmalar meydana gelmiş, yok olmuş ve büyümüş pencere kapı açıklıkları; çağdaş malzemeler cam ve çelik taşıyıcılar ile kapatılması önerilmiştir. Böylece malzeme farklılığı kullanılarak farklı dönemde tamamlandığı ortaya çıkarılmıştır. Sur duvarı ile kuzeybatı cephesinin birleştiği kısımda yer alan sarmaşık kaldırılmış, cephede oluşan yosunlanma ve kirlenmeler temizlenmiştir. Cephenin bakım ve onarımı yapılmıştır (Şekil 6.12).

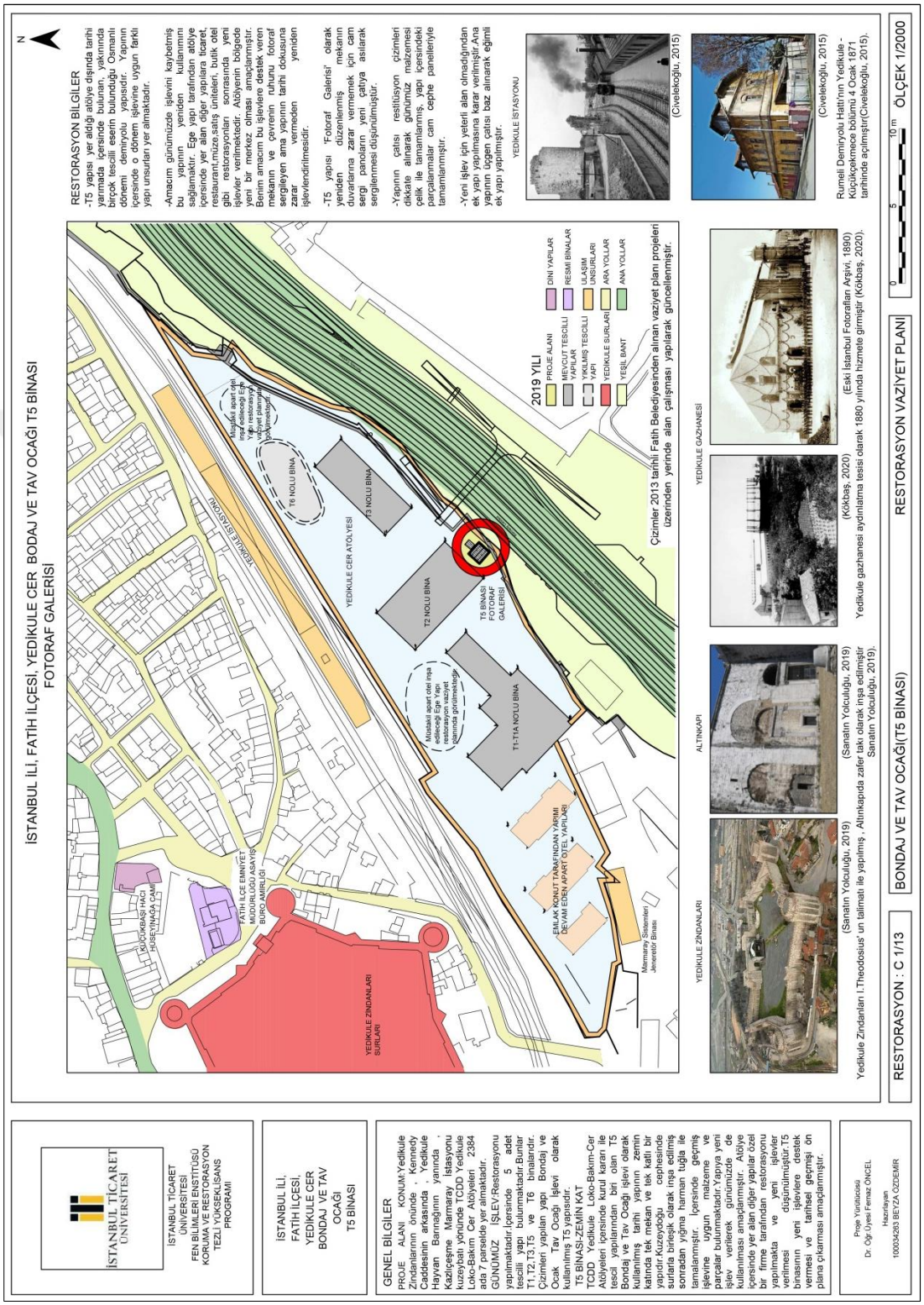
T5 Binası güneydoğu cephesinin doğal etmenlere mağruz kalması sonucu tuğla duvarda parça kayıpları oluşmuş, binanın eski dönem fotoğrafları ve bina üzerindeki özgün izler incelenmiştir. Cephenin özgün haline uygun olarak çağdaş malzeme: cam cephe paneli ile tamamlanması önerilmiştir. Böylece malzeme farklılığı kullanılarak farklı dönemlerde tamamlandığı vurgulanmış, binanın değişimi tarihsel katmanlaşması gösterilmiştir. Şekil 6.11'de gösterilmiştir. Duvarın daha fazla bozulması engellenmiş ve mevcut durum korunarak sağlamlaştırılmıştır. Sur duvarı ile güneydoğu cephesinin birleştiği kısımda büyüyen çiçekler kaldırılmıştır. İç cephede oluşan kirlenmeler temizlenmiş , bakım ve onarımı yapılmıştır. Şekil 6.7'de gösterilmiştir.

T5 Binası kuzeydoğu cephesinin doğal etmenlere mağruz kalması, sıva ve boya dökülmelerinin yaşanması sonucu bozulmalar, parçalanmalar oluşmuştur. Cephede yer alan iki açıklık önündeki metal set kaldırılmış, açıklıkların çağdaş malzeme cam cephe paneli ile kapatılması önerilmiştir. Böylece malzeme farklılığı kullanılarak farklı dönemde tamamlandığı ortaya cıkarılmış, cephenin daha fazla bozulması engellenmiştir. Sur duvarının mevcut durumu harabenin estetiği yaklaşımı ile korunmuş, sur duvarı üzerinde zamanla oluşan tarihsel katmanlaşmanın sergilenmesi amaçlanmıştır. Kuzeydoğu cephesinde oluşan kirlenmeler kaldırılmış, bakım ve onarım yapılmıştır. Şekil 6.13'de gösterilmiştir. Kuzeydoğu cephesinin iç cephesindeki sur duvarında oluşan yosunlanma ve kirlenmeler temizlenmiştir. Metal aksamın bağlandığı kesme taş duvarın bakım ve onarımı yapılmış, özgün haline getirilmiş ve Şekil 6.8'de gösterilmiştir.

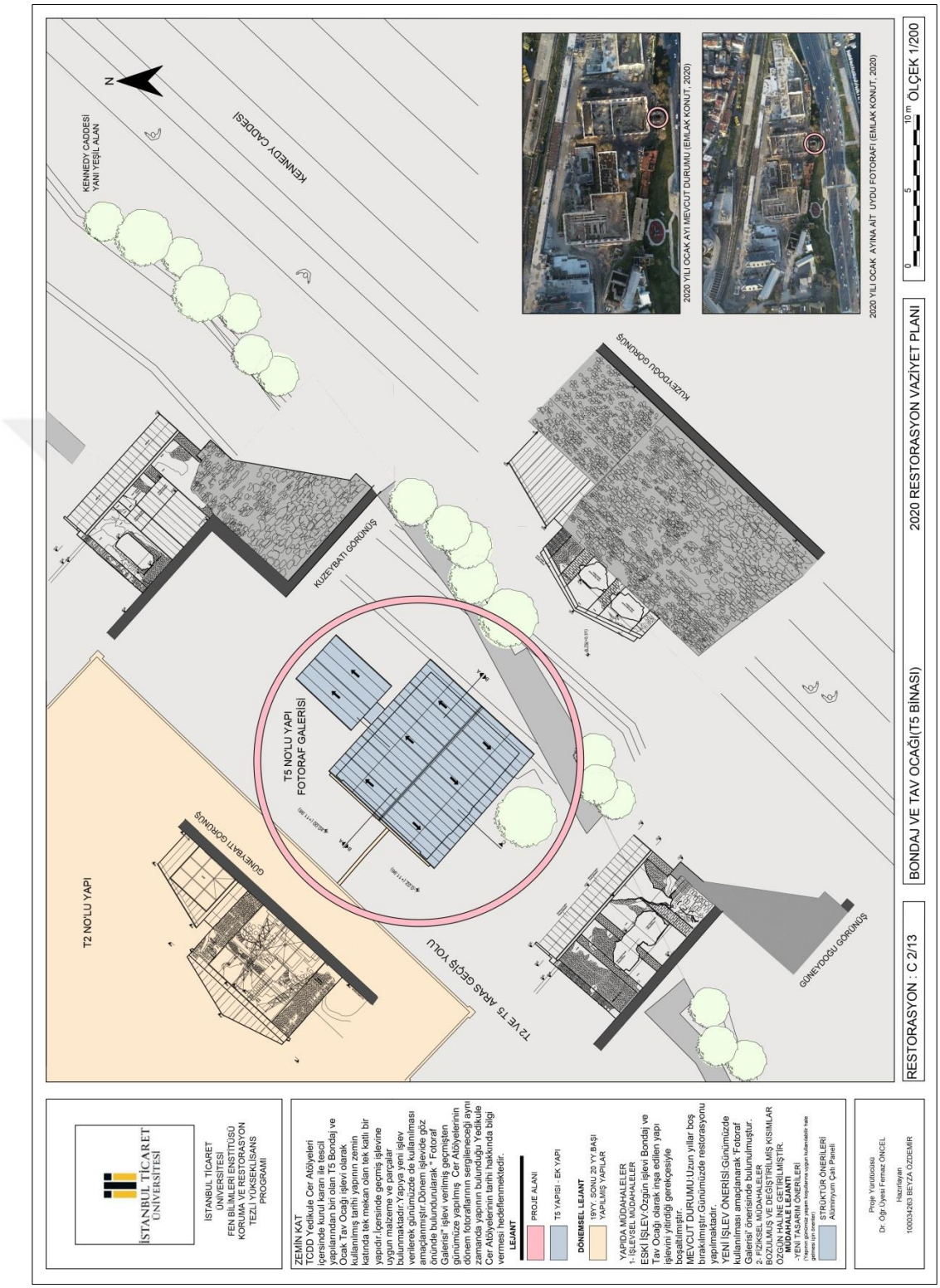
T5 Binası içerisinde yer alan iki adet metal aksam doğal etmenlere mağruz kalmış ve korozyona uğramıştır. Metal aksamların bakım ve onarımı yapılmış, özgün haline getirilmesi önerilmiştir. Fotoğraf galerisi olarak değiştirilen T5 binası içerisinde sergilenmesi istenmiş, binanın tarihsel özelliğinin vurgulanması amaçlanmıştır. Bina içerisinde yer alan beton blok ve ocakta doğal etmenlere mağruz kalmış, parça kayıpları ve bozulamalar meydana gelmiştir. Beton blok ve ocak temizlenmiş, bakım ve onarımları yapılmıştır. Mevcut durumları korunmuş, bina içerisinde sergilenmeleri önerilmiştir (Şekil 6.8).

T5 binasına işlevsel müdahale önerileri; bina işlevini kaybetmeden önce bondaj ve tav ocağı işlevinde kullanılmıştır. Bina içerisinde bondaj ve tav ocağı işlevi için gerekli sabit tefriş elemanları; iki metal aksam, metal aksamın bağlandığı kesme taş duvar, beton blok ve ocak yer almıştır. Bu çalışma kapsamında T5 binasına 'Fotoğraf Galerisi' işlevi önerilmiş, mekan ve çevre ruhunun sergilenmesi ve fotoğraflar ile yaşaması istenmiştir. Bina içerisinde konumlanan beton blok ve ocak cam küp içerisine alınmış, hasar görmeleri engellenmek istenmiştir. Tefriş elemanı olarak önerilen cam küp üzerine tanıtım kartları koyularak yapı elemanlarının T5 binası içerisindeki rolleri anlatılmıştır. T5 Binasına fotoğraf galeri işlev ile birlikte yeni tefriş önerilerinde bulunulmuştur. Şekil 6.7'de gösterilmiştir. Sinevizyon panosu önerisi ile Yedikule Cer Atölyesi içerisindeki işleyiş anlatılmış, T5 binasının rolü belirtilmiştir. T5 Binası tek mekana sahiptir. Yeniden işlevlendirilirken mekanın verimli kullanılması amaçlanmış, bina içerindeki boş duvarlara çelik çatıya asılı üstü ve altı metal şerit ile çevrili sergi panoları önerilmiştir. Geniş cam açıklıklarının bulunduğu cepheye ayaklı cam sergi panosu koyulmuş, bina içerisinde yer alan iki metal aksamın kesiştiği I profile fotoğraf panoları asılmıştır. T5 Binasının mevcut durumunun sergilenmesi, Yedikule Cer Atölyesi'nin ve binanın geçmiş işlevlerinin fotoğraf ve sinovizyonlar ile anlatılması amaçlanmıştır.

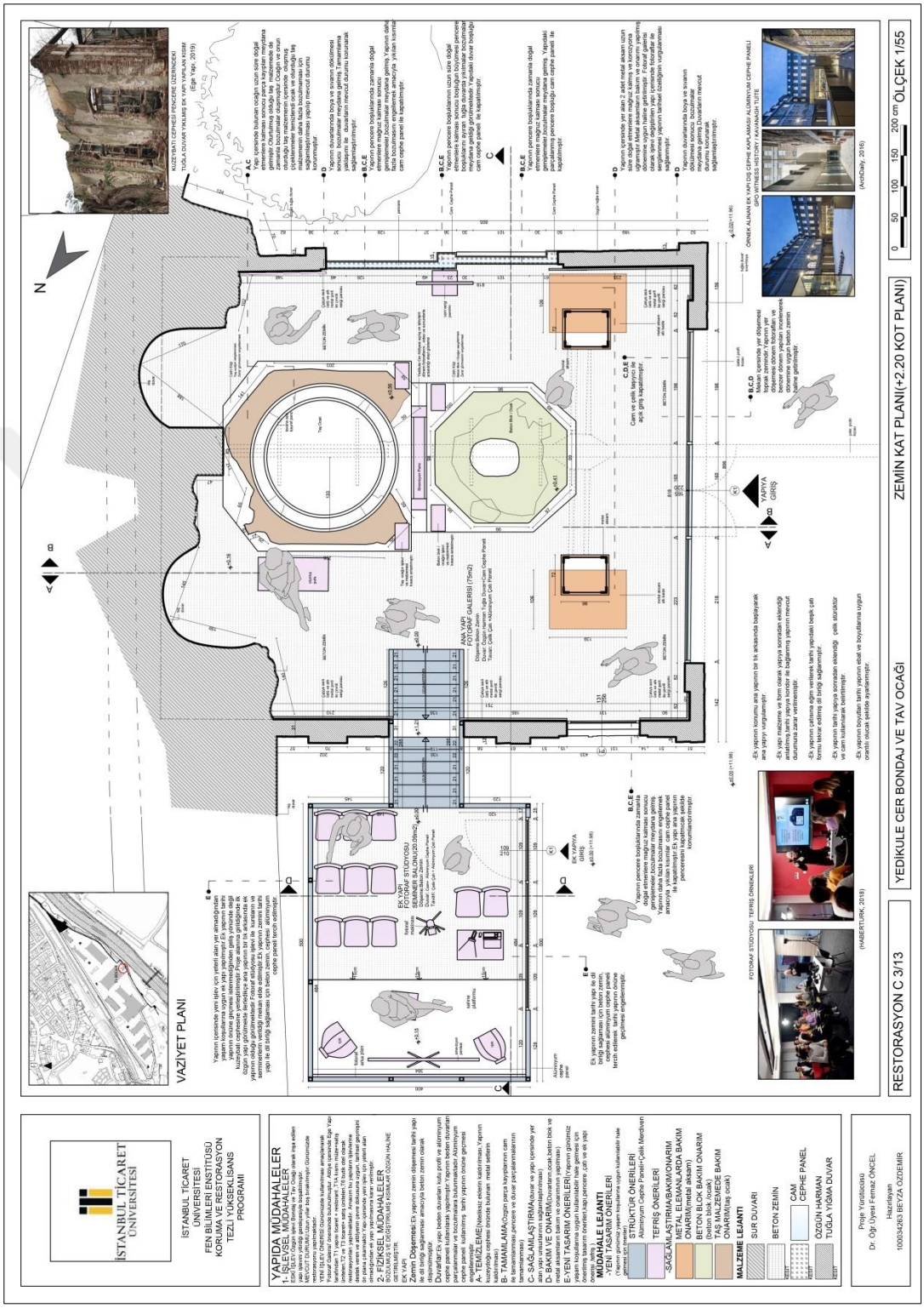
Ek yapı önerisi ile T5 Binası - Fotoğraf galerisi işlevine destek veren ve çeşitli kursların düzenlendiği 'Fotoğraf Stüdyosu' işlevi önerilmiştir. Ana yapı ile ek yapı arasında bağlantı geçiş koridoru ile sağlanmış, ek yapıda sahne platformu koridorun tam karşısına konumlanmıştır. Geçiş koridoruna bakan birinin iki yapı arasındaki işlev ilişkisini görmesi amaçlanmıştır. Ek yapının T5 binası için önerilen yeni işleve destek varmesi amacı amaçlanmış, geri dönüşü olabilir T5 binası zarar vermemesi istenmiştir. T5 binası ile ek yapı arasında malzeme bütünlüğü sağlayarak dil birliği sağlanması istenmiş, çağdaş malzemelerin kullanılması önerilmiştir. Şekil 6.9'da gösterilmiştir. Ek yapı 20m^2 alan üzerine konumlanmıştır. Sahne platformunda fotoğraf arka planı, sinevizyon panosu, ışık ve fotoğraf makinaları yer almış, mekanın geri kalanını sahne platformu gören sandalyeler, sinevizyonun ayarladığı bilgisayar, sinevizyon ve elektironik aletlerin konulduğu masa oluşmuştur. T5 Binası – Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi (Restorasyon Projesi) başlığı altında bina T5 binası için önerilen fiziksel ve işlevse müdahaleler anlatılmış, Şekil 6.1-6.13 paftalarıda dahil olmak üzere arasındaki tüm paftalarda gösterilmiştir.



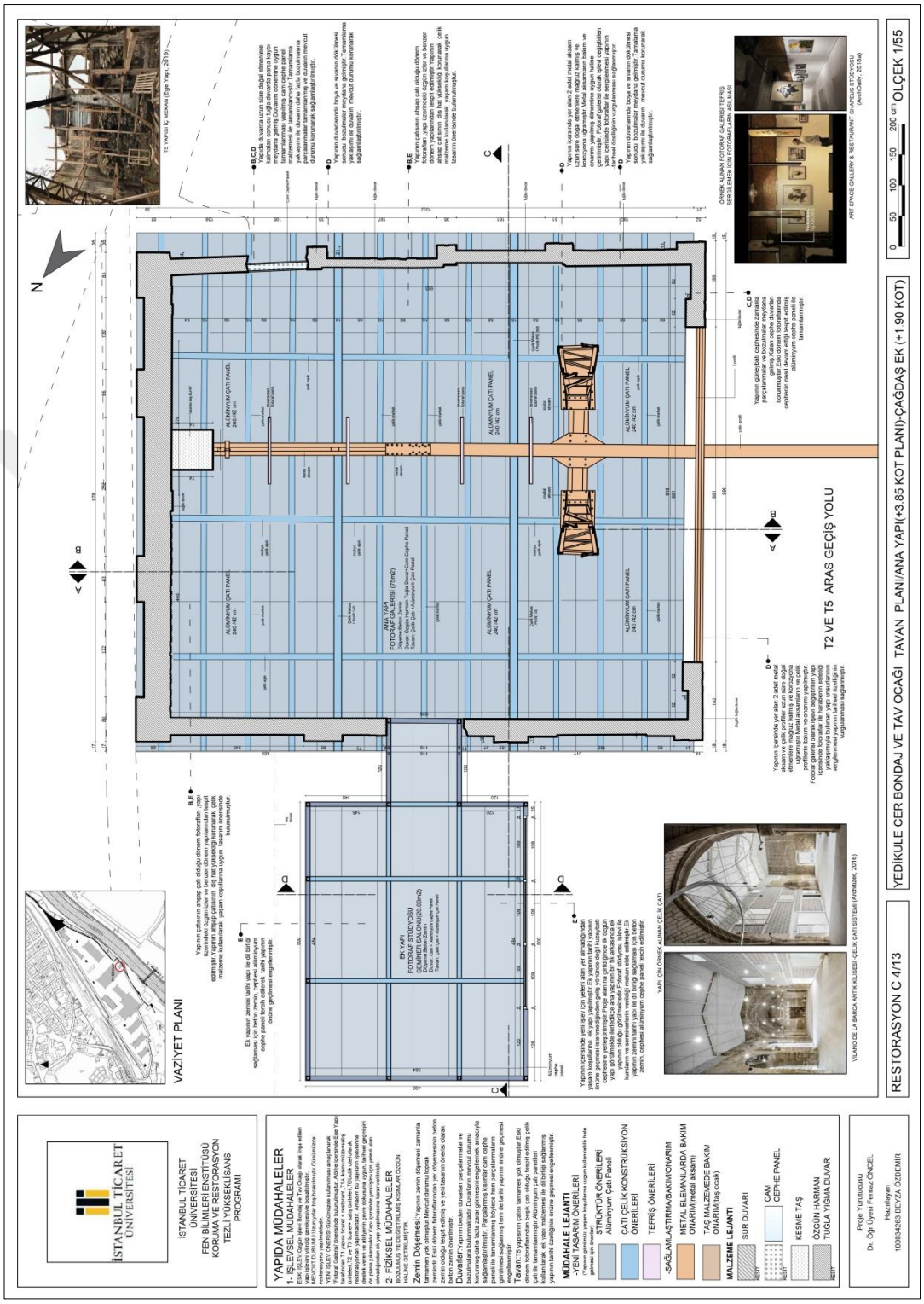
Şekil 6.1. T5 Binası restorasyon projesi vaziyet planı (1/2000)



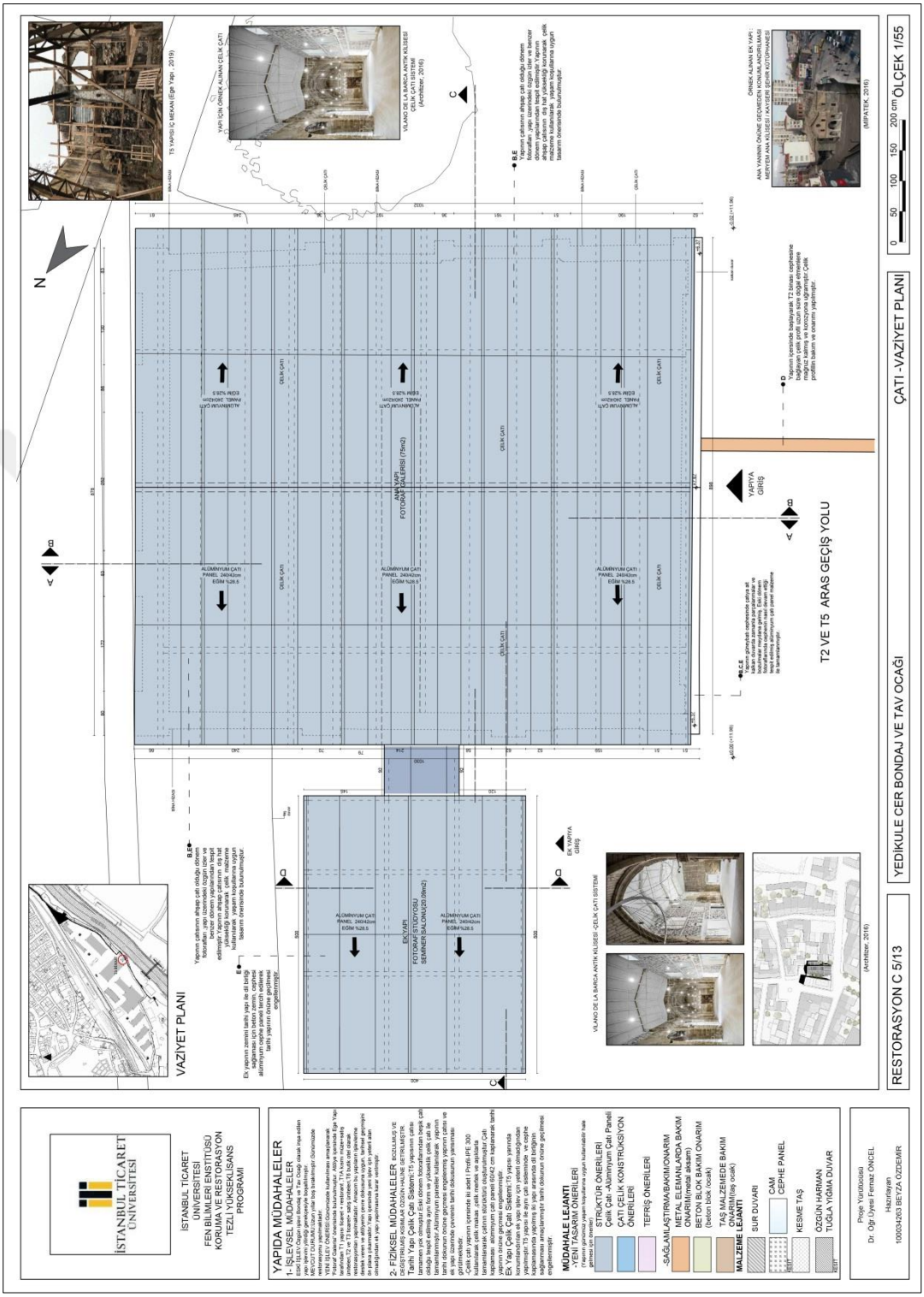
Şekil 6.2. T5 Binası restorasyon projesi vaziyet planı (1/200)



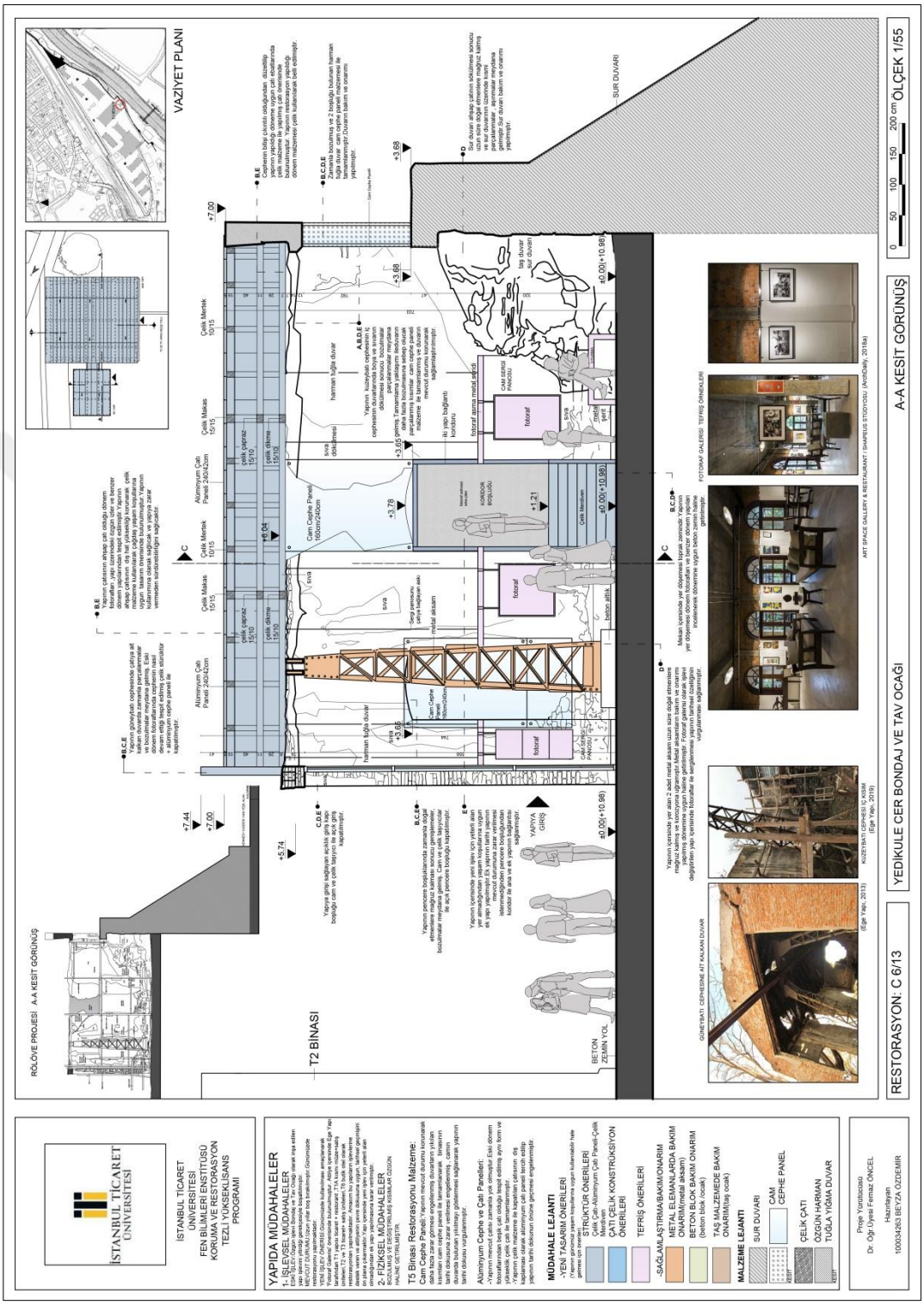
Şekil 6.3. T5 Binası restorasyon projesi zemin kat planı (+2.20 kot planı)



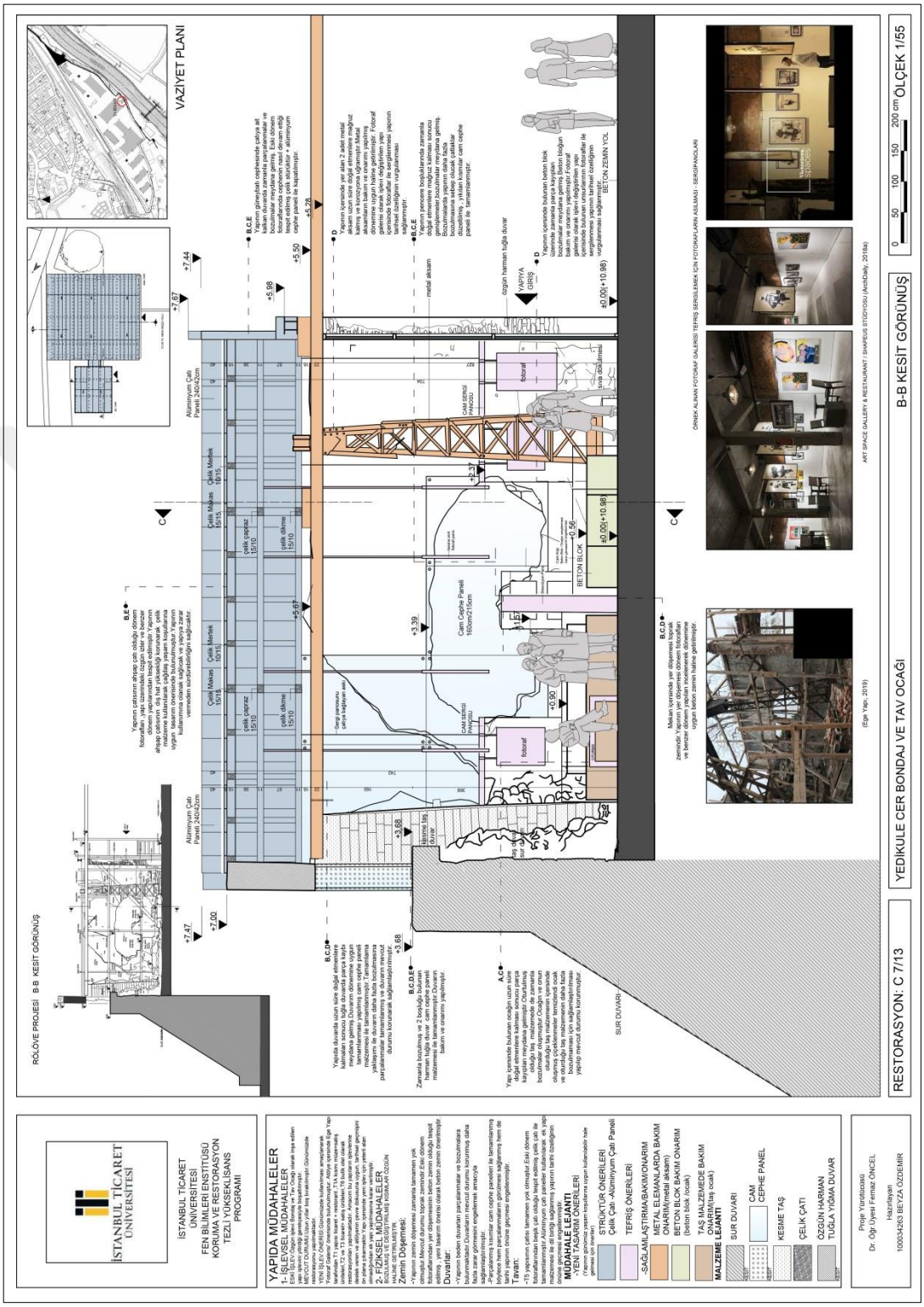
Şekil 6.4. T5 Binası restorasyon projesi tavan planı



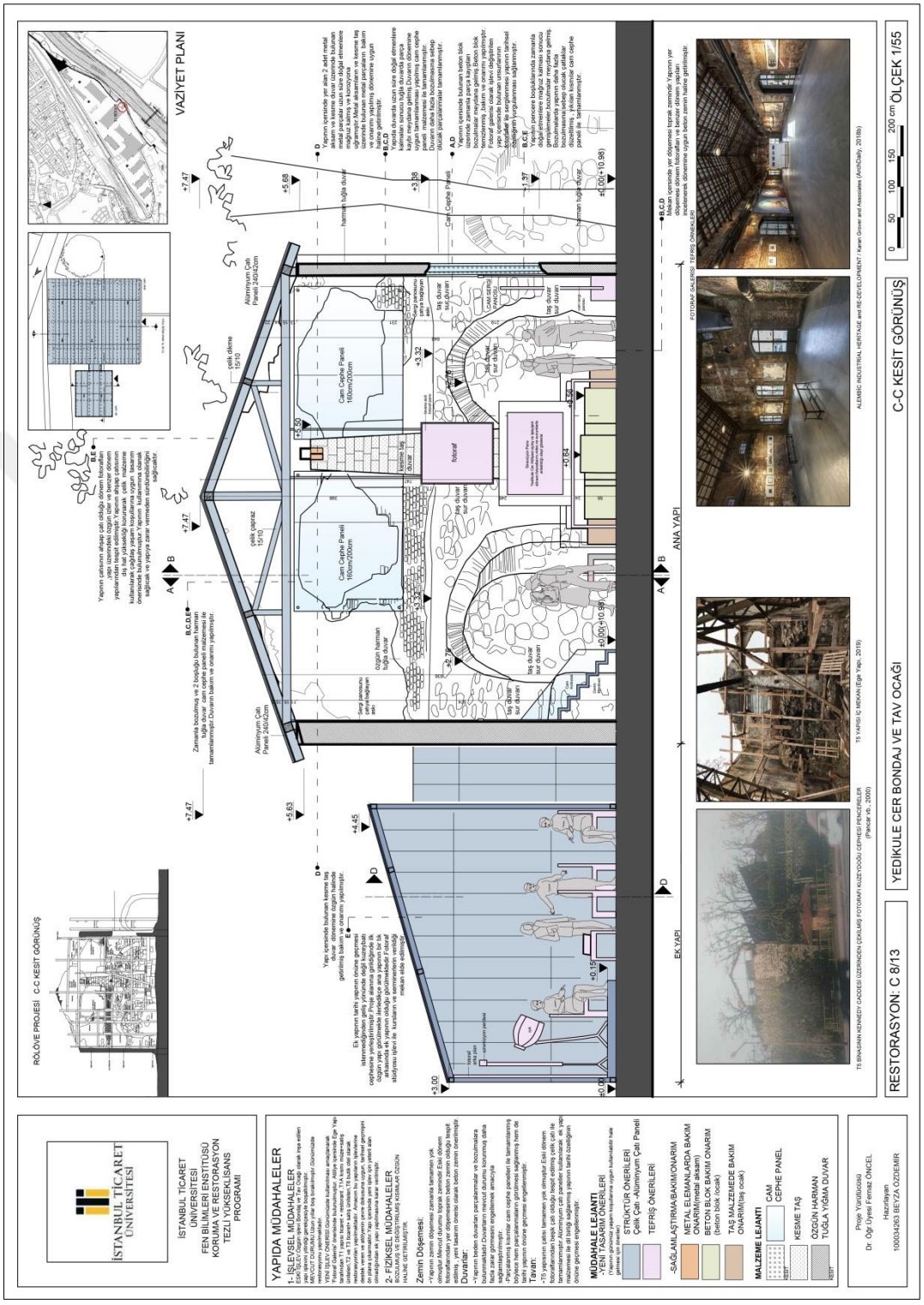
Şekil 6.5. T5 Binası restorasyon projesi çatı – vaziyet planı



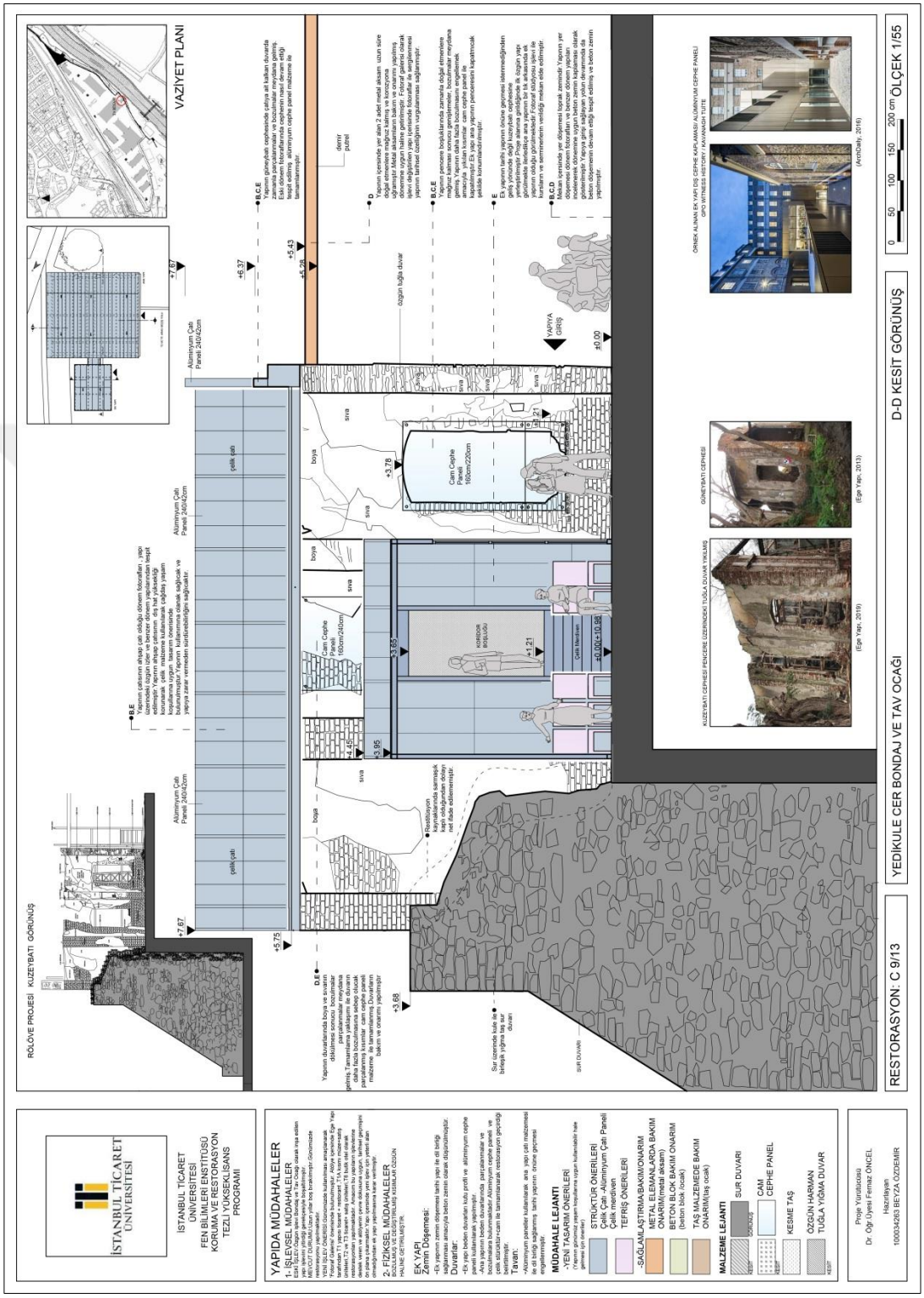
Şekil 6.6. T5 Binası restorasyon projesi A – A kesit görünüş



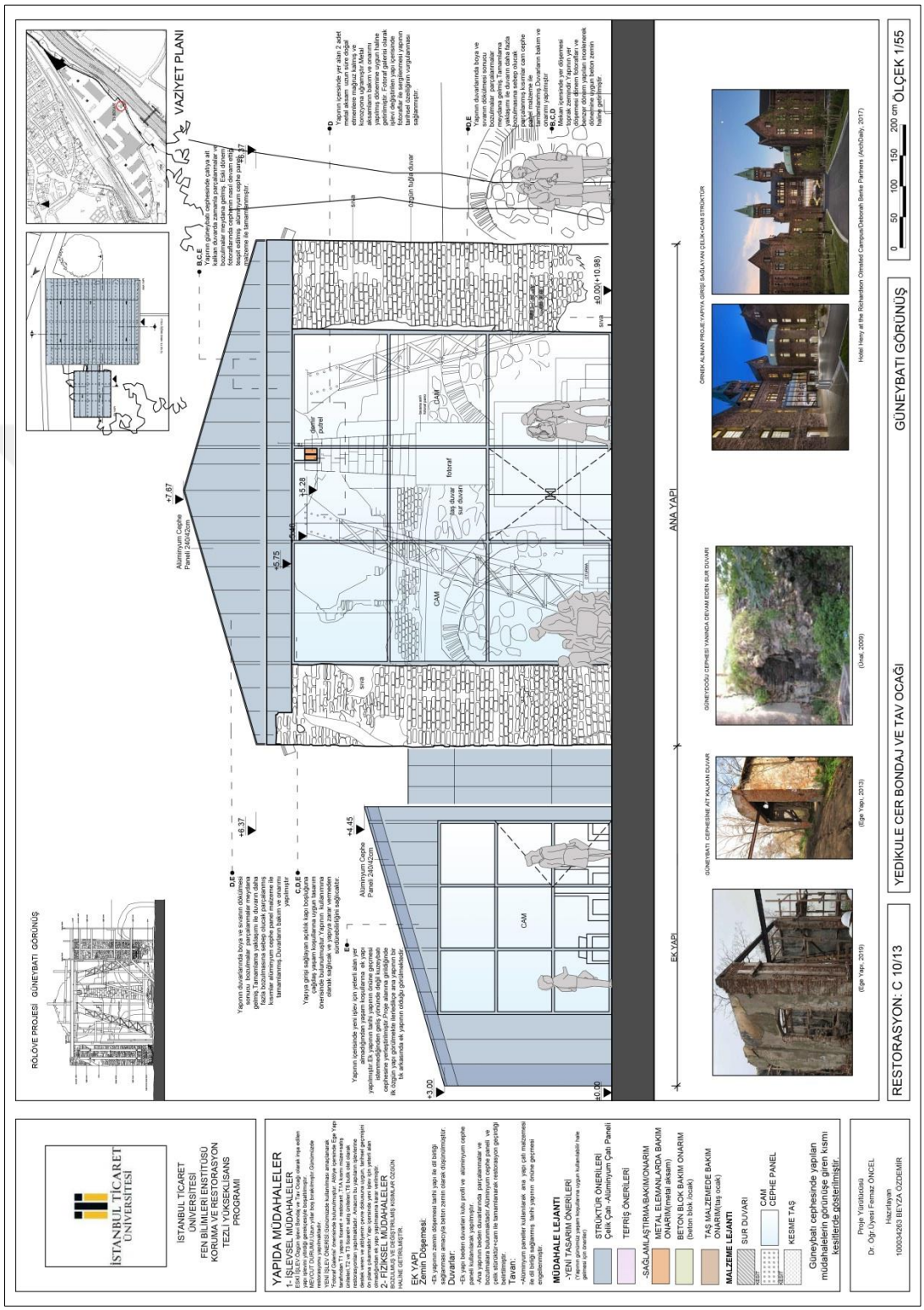
Şekil 6.7. T5 Binası restorasyon projesi B – B kesit görünüş



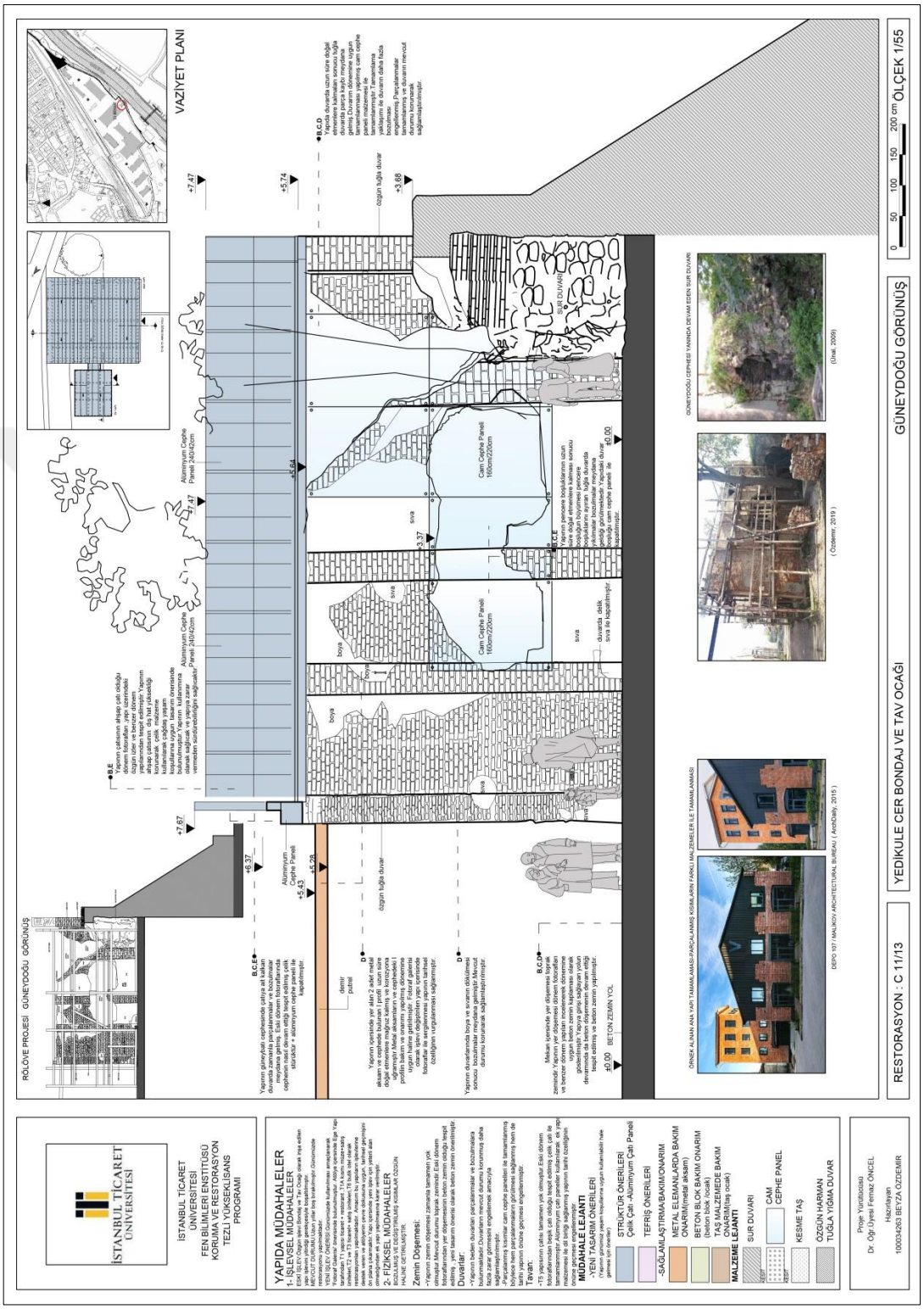
Şekil 6.8. T5 Binası restorasyon projesi C – C kesit görünüş



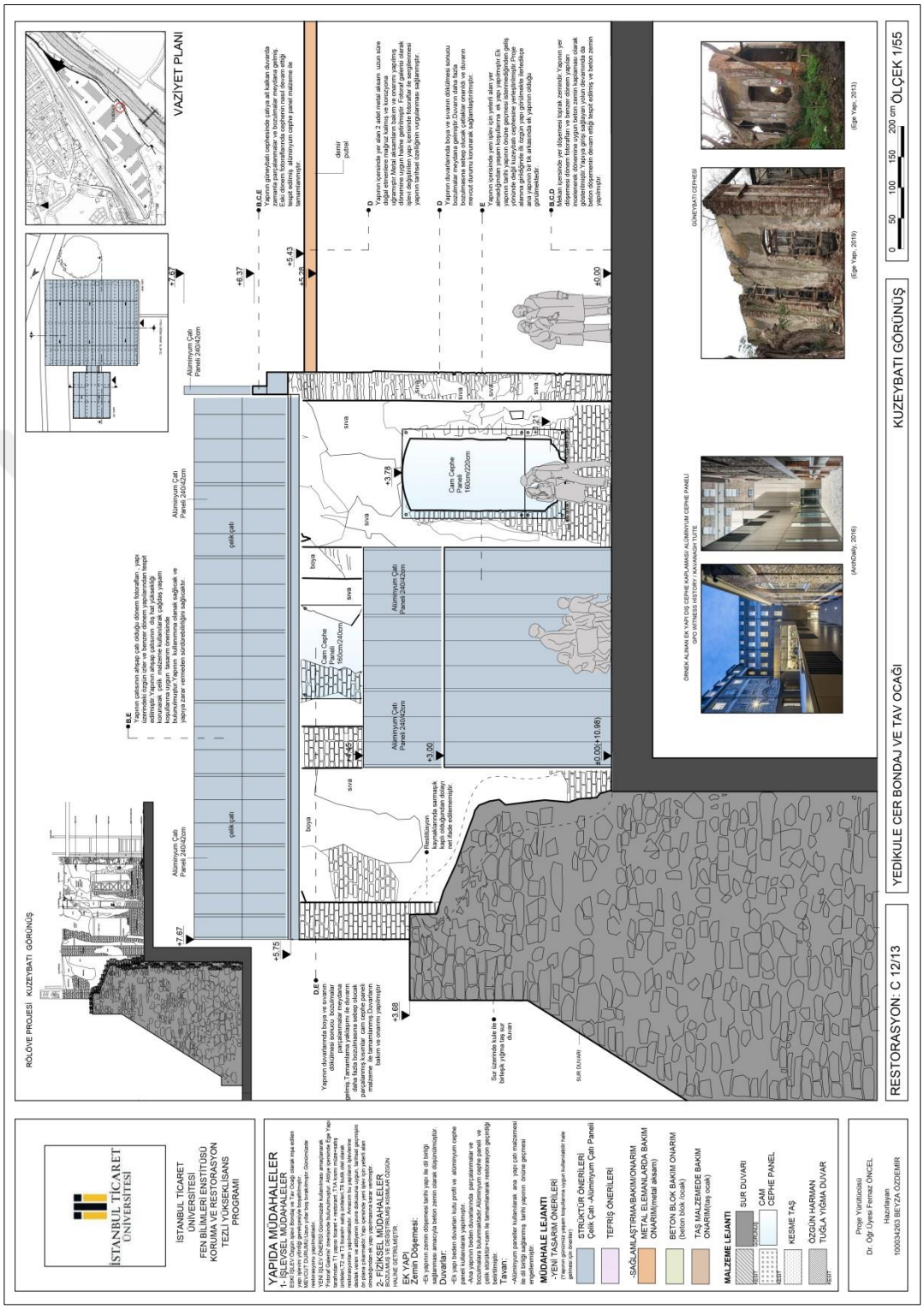
Şekil 6.9. T5 Binası restorasyon projesi D – D kesit görünüş



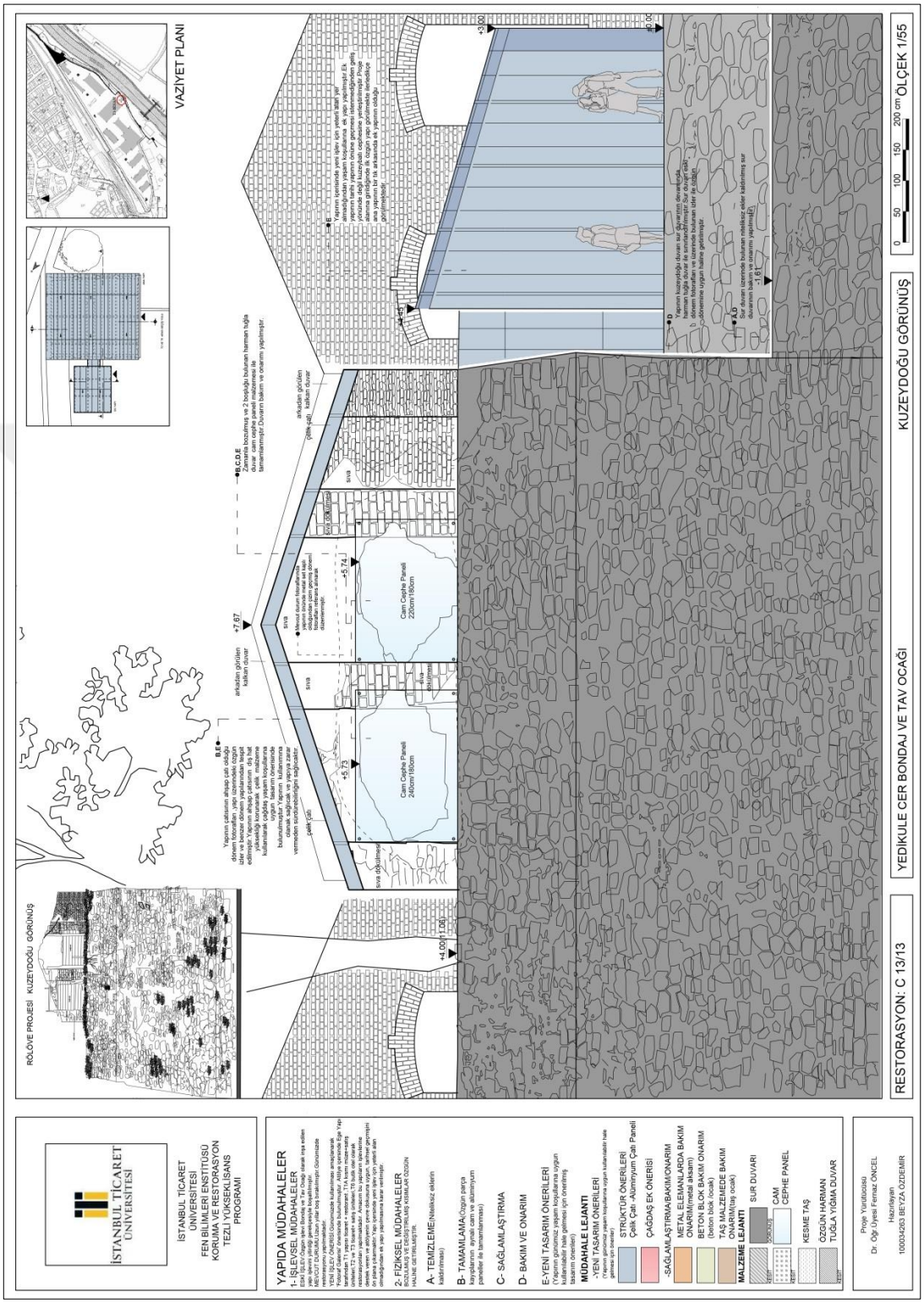
Şekil 6.10. T5 Binası restorasyon projesi güneybatı görünüş



Şekil 6.11. T5 Binası restorasyon projesi güneydoğu görünüş



Şekil 6.12. T5 Binası restorasyon projesi kuzeybatı görünüş



Şekil 6.13. T5 Binası restorasyon projesi kuzeydoğu görünüş

6.3. Değerlendirme Ve Sonuç

Bu tez kapsamında endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri içerisinde yer alan tescilli T5 bondaj ve tav ocağı binası detaylı olarak incelenmiştir. Yapı hakkında internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları, gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan yazılı ve çizili belgeler değerlendirilmiş, bina üzerinde yerinde gözlem yapılmıştır (2019 yılı şantiye gezileri).

T5 binası Yedikule Cer Atölyeleri içerisinde sur duvarının devam ettirilmesi sonucu yapılmış, 1997 yılına kadar bondaj ve tav ocağı işlevinde kullanılmıştır. Bina atölye kapatıldıktan sonra uzun süre boş bırakılmış, zamanla bina üzerinde doğal etmenlere ve kullanıcılara(evsizler) bağlı olarak çeşitli bozulmalar meydana gelmiştir.

T5 binası üzerindeki özgün izler, binanın dönem fotoğrafları ve yapı adası üzerindeki dönem binaları incelenmiştir. Binanın zemin döşemesinin beton zemin ve çatısının ahşap kırma çatı olduğu tespit edilmiş, restitüsyon projesinde özgün halinde gösterilmiştir. T5 binası üzerindeki bozulmalar kaldırılmış, parçalanmış kısımlar özgün haline uygun olarak tamamlanarak çizilmiştir. Binanın dış cephesi harman tuğla duvar üstü sıva + boya, iç cephesi harman tuğla duvar + sıva olarak özgün haline uygun gösterilmiştir.

T5 binasının mevcut durumu hakkında bilgi edinilmiş, binanın fotoğrafları çekilmiştir. Elde edilen tüm belgeler değerlendirilmiş, bu tez kapsamında 'T5 Binasında Meydana Gelen Değişimler Ve Bozulmalar (2019 Mevcut Durum Rölöve Projesi)' başlığı altında incelenmiştir. Rölöve projesi ile binanın mevcut durumu anlatılmış, yazılı ve çizili olarak ayrıntılı gösterilmiştir. Endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri kapatıldıktan sonra T5 binanın duvarlarında doğal etmenlere bağlı sıva dökülmeleri yaşanmış, zamanla parça kayıpları oluşmuştur. Binanın çatısı söküldükten sonra beden duvarlarında çatlaklar görülmüş, doğal etmenlere ve terk edildikten sonra içerisinde izinsiz yaşayan kullanıcılar bağlı olarak bazı cephe duvarlarında parçalanma ve ayrılmalar meydana gelmiştir. T5 binası içerisinde yer alan metal yapı unsurları korozyona uğramış, sabit tefriş elemanlarından beton blok, ocak ve oturduğu taş malzemede kısmi parçalanmalar ve aşınmalar gözlemlenmiştir.

T5 binasının duvarlarında doğal etmenlere ve kullanıcılara(evsizlere) bağlı olarak çeşitli kirlenmeler oluşmuş, binanın denize yakın konumlanması cephelerde yosunlanma ve tuzlanmaların meydana gelmesine sebep olmuştur. T5 binasının sur duvarı kısmında zamanla değişim ve bozulmalar meydana gelmiş, tarihsel katmanlaşma oluşmuştur. Sur duvarı ve harman tuğla duvarın birleştiği kısımlarda çiçeklenmeler görülmüştür. T5 Binasında Meydana Gelen Değişim Ve Bozulmalar (2019 Mevcut Durum Rölöve Projesi)'inde başlığı altında binadaki değişim ve bozulmalar gösterilmiş, yanlarına gerekli açıklamalar yapılmış ve mevcut durum fotoğrafları koyulmuştur.

T5 Binası – Koruma Ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi (Restorasyon Projesi) başlığı altında yapılan tüm çalışmalar değerlendirilmiştir. Günümüzde endüstri mirası Yedikule Cer Atölyeleri'nin restorasyonu özel bir firma tarafından çalışılmaktadır. Bu tez çalışması kapsamında yapmış olduğum şantiye gezileri sırasında Yedikule Cer Atölyesi içerisinde yer alan tescilli T1, T2, T3 ve T6 binalarının restorasyon çalışmaları başlamış, tescilli T5 binası hariç atölye içerisinde yer alan tescilli diğer binaların restorasyon projelerinin geri dönüşü olmadığından özel firma tarafından yapılara verilen; T1: ticaret, restoran, müze ve satış üniteleri, T2 ve T3: ticaret, satış üniteleri ve T6:butik otel ile yeni eklenen yapılara verilen müstakil apart otel ile dini tesis işlevleri kabul edilmiştir (Özgüven, 2016a). Özel firma T5 binası restorasyon projesi için dükkan işlevi önerilmiştir. Fakat önerilen yeni işlevin binanın tarihsel dokusunu vurgulamaması, bina içerisindeki tarihi yapı unsurlarının sergilenmesi imkan vermemesi sebebiyle T5 binasına daha uygun yeni işlev düşünülmüştür.

T5 binasının yakın çevresi incelenmiş, T5 binasına yeni işlev önerirken bina için yapılan tespitler Swot analizi ile incelenmiştir. T5 binasının güçlü ve zayıf yönleri tespit edilmiştir. Binasının konumu ve çevresinde yer alan avantajların neler olduğu, ne tür potansiyellere sahip olduğu anlaşımış, iç ve dış tehditler tespit edildikten sonra T5 binasının günümüz şartlarında ayakta kalması için gerekli fiziksel ve işlevsel (Fotoğraf Galeri ve Stüdyosu) müdahaleler ve bu işlevi destekleyecek geri dönüşü olabilir bir çağdaş ek yapı önerilmiştir. Bu önerilerde günümüz şartları ve binanın mevcut durumu dikkate alınmıştır.

Öncelikle en az müdahale ile en iyi koruma yaklaşımı benimsenmiştir. Bu nedenle T5 binasının yaşamını devam ettirmesi için mecburi tamamlanacak alanlarda; değişim ve bozulmalarını öne çıkarmak amaçlı sade, yalın ve çağdaş malzemelerin kullanılması önerilmiştir. Binadaki çatı ve açıklıklar çelik ve cam ile kapatılmış, günümüz malzemesi kullanılarak yapılan değişim ve restorasyon dönemi hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca ek yapıda da bu çağdaş malzeme kullanılarak bütünlük yakalanmaya çalışılmıştır.

T5 binasında oluşan bozulmalar düzeltilmiş, kirlenmeler kaldırılmıştır. Binanın parçalanmış duvarları şeffaf cam ile tamamlanmıştır. T5 binası sur duvarı cephesinde harabenin estetiği yaklaşımı ile mevcut durum korunmuştur. Sur duvarı ve endüstri mirası T5 binasının değişimi tarihsel katmanlaşması sergilenmiştir.

T5 binasına 'Fotoğraf Galerisi' işlevi önerilmiş, mekanın ve çevrenin yaşaması amaçlanmıştır. Bina içerisinde yer alan sabit tefriş elemanlarından beton blok ve ocak cam küp içerisine alınmış, hasar görmeleri engellenmiş ve sergilenmeleri sağlanmıştır. T5 binası tek mekandan oluşmuştur. Binaya yeni işlev verilirken alanın verimli kullanılması hedeflenmiş, bu doğrultuda tefriş elemanları tercih edilmiştir. Binanın boş duvarlarına çelik çatıya asılı sergi panoları, geniş cam açıklığının bulunduğu cepheye ayaklı cam sergi panosu önerilmiş, binanın mevcut duvarlarına zarar verilmemiştir.

T5 binası içerinde yeni işlev için yeterli alan olmadığından çağdaş yaşam koşullarına uygun geri dönüşü olabilir bir ek yapı önerilmiştir. T5 binası ile dil birliği sağlamak amacıyla çatı eğimli yapılmıştır. Ek yapıda ana yapıda tamamlayıcı olarak kullanılan çağdaş malzemeler olan cam ve çelik tercih edilmiştir Böylece hem bir dil birliği sağlanmaya çalışılmıştır, hem de sonradan eklendiği belirtilmiş ve tarihi binanın önüne geçmesi engellenmiştir.

Tüm bu öneriler sonucunda T5 binasının özgünlüğünü koruyarak yeniden yaşatılması, yaşamını sürdürerek gelecek nesillere ulaşması amaçlanmıştır. T5 binasına yeni işlev önerisi ile binanın tarihine saygı duyulması ve tarihsel katmanlaşmanın sergilenmesi istenmiş, T5 binası yeni işlevinin Yedikule cer atölye içerisindeki diğer işlevlere destek vererek çevresine katkı sağlaması hedeflenmiştir.

KAYNAKLAR

Abisel, M.A, 1949. Demiryollar politikamızın 25.ci yıl dönümü. Demiryollar Dergisi, 23(285-287), 53-55.

Akalan, A.O., 2010. Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi. Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktara Tezi, 356, Ankara.

Aktan, C.C., 2008. Erişim Tarihi: 07.04.2020. https://www.researchgate.net/publication/318700935_Stratejik_Yonetim_ve_Stratejik_Planlama

Alkış, Y., 2013. Taşınmaz Kültür Varlıkları Niteliğindeki Kamu Binalarında Yangın Güvenliği; Galatasaray Üniversitesi Ve Haydarpaşa Garı Yangınları. T.C. Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tez, 206, İstanbul.

Anonim, 1937. D.D. yolları İdaresinin Eskişehir Atelyesi. Demiryollar Dergisi, 13(148), 141-144.

Anonim, 1938a. D. Demiryollarında Cer İşleri. Demiryollar Dergisi, 14(164-165), 864-869.

Anonim, 1938b. Türkiye'de demiryollar tarihinin geçirdiği devreler. Demiryollar Dergisi, 14(164-165), 902-919.

Anonim, 1939a. Fabrika hakkında malumat. Demiryollar Dergisi Neşriyatından, 6, 5-6.

Anonim, 1939b. D.D.Yolları Sivas atelyesi resimleri. Demiryollar Dergisi, 14(167), 1036-1038.

Anonim, 1939c. Sivas cer atelyesinde. Demiryollar Dergisi Neşriyatından, 6, 20-22.

Anonim, 1983. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Haritaları. Demiryol Aylık Mesleki Dergi, 693, 14-17.

ArchDaily, 2015. Depo 107/ Malikov Architectural Bureau. Erişim Tarihi: 15.06.2020. https://www.archdaily.com/921241/depo-107-malikov-architectural-bureau

ArchDaily, 2016. Gpo Witness History/ Kavanagh Tuite. Erişim Tarihi: 28.09.2020. https://www.archdaily.com/787964/gpo-witness-history-kavanagh-tuite?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

ArchDaily, 2017. Hotel Heny at the Richardson Olmsted Campus/Deborah Berke Partners. Erişim Tarihi: 09.03.2020. https://www.archdaily.com/917763/hotel-henry-at-the-richardson-olmsted-campus-deborah-berke-partners?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

ArchDaily, 2018a. The Art Space Gallery – Restaurant / ShapeUs studio. Erişim Tarihi: 10.08.2020. https://www.archdaily.com/930808/the-art-space-gallery-and-restaurant-shapeus-studio

ArchDaily, 2018b. Alembic Industrial Heritage and Re - Development / Karan Grover Associates. Erişim Tarihi: 18.08.2020. https://www.archdaily.com/923851/alembic-industrial-heritage-and-re-development-karan-grover-and-associates

Architizer, 2016. The Ancient Church of Vilanova de la Barca. Erşim Tarihi: 15.07.2020. https://architizer.com/projects/the-ancient-church-of-vilanova-de-la-barca/

Aslantaş, S., 1998. T.C.D.D., Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Lojman Yapıları Ve Koruma Önerileri. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 187, İstanbul.

Bayram, M.E., 1994. Türkiye'de Planlama Teşkilatının(Türk Plancılığının) Hukuki ve İdari Yapısı İle İlgili sorunları ve Çözüm Önerileri. T.C.. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Uzmanlık Tezi, 228, Ankara.

Berent, O., 2005a. Halkapınar Lokomotif Deposu. Erişim Tarihi: 22.06.2020. http://web.deu.edu.tr/berent/tren/geziler/trgz_100905.html

Berent, O., 2005b. 23 Aralık 2005 Halkapınar Lokomotif Deposu. Erişim Tarihi: 26.12.2020. http://web.deu.edu.tr/berent/tren/geziler/trgz_231205.html

Bilgiç, Ş., 2017. Demiryolu Ders Notları-1. Erişim Tarihi: 01.10.2020. https://web.ogu.edu.tr/akalin/Sayfa/Index/8/toprak-isleri-ve-demiryolu-muhendisligi

Bozdemir, M., 2011. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Endüstriyel Mirasımız, İstanbul Ticaret Odası Ekonomik Ve Sosyal Yayınları, 505, İstanbul.

Büyükdemir, Ö., 1999. Edirne Garı. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 182, İstanbul.

Cangül, C., 2016. Erişim Tarihi: 18.09.2020. https://www.canercangul.com/6960/cer-atolyeleri-sarikamis/

CERMODERN, 2015. Cermodern'in Tarihi. Erişim Tarihi: 18.10.2020. http://emiryunt2.weebly.com/blog/cermodernin-tarihi

cermodern, 2020. Hakkımızda. Erişim Tarihi: 18.10.2020. www.cermodern.org/hakkimizda.html

Civelekoğlu, L., 2015. Tarihten Bugüne Düşen Notlar: 3 Kasım 1890. Erişim Tarihi:31.12.2020. https://lcivelekoglu.blogspot.com/2015/11/125-yil-once-bugun-sirkeci-gari.html

Çiftçi, H., Kıvrak, A., 2009. Tülomsaş Toplumsal, Kurumsal Ve Ekonomik Yaşamda Üstlendiği Öncü Rol Ve Bunun Üzerine Tarihi Tanıklıklar, Türkiye Bilimsel Ve Teknolojik Araştırma Kurumu, 50.

Çobanoğlu, A.V., Yılmaz, H.F., 2017. Yedikule Demiryolu Tesisleri (Cer Atölyeleri) Sanat Tarihi Raporu. Erişim Tarihi: 28.04.2019. http://www.erhanuludag.com/tr/yedikule-demiryolu-tesisleri-cer-atolyeleri-sanat-tarihi-raporu/

Doğan, T., 2019. Garnizon Kent Sarıkamış'ta Rus Mimarisi. T.C. Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 332, Sakarya.

Durukan Kopuz, A., 2016. Adana'da Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne Ait Bir Yapı Örneği; Adana Tren Garı. Erişim Tarihi:25.12.2020. https://jag.journalagent.com/tasarimkuram/pdfs/DTJ_12_22_21_33.pdf

Ege Yapı, 2013. T5 Binası Fotoğrafları. Erişim Tarihi: 28.04.2019. Ege Yapı Arşivi.

Ege Yapı, 2019. T5 Binası Fotoğrafları. Erişim Tarihi: 15.06.2019. Ege Yapı Arşivi.

Ekizoğlu, G., 2012. Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir – Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 392, İzmir.

Emlak Konut, 2017. Cer İstanbul. Erişim Tarihi: 05.01.2020. http://www.emlakkonut.com.tr/tr-tr/projelerin-hava-gorselleri?id=1308

Emlak Konut, 2018. Cer İstanbul. Erişim Tarihi: 06.01.2020. http://www.emlakkonut.com.tr/tr-tr/projelerin-hava-gorselleri?id=1308

Emlak Konut, 2019. Cer İstanbul. Erişim Tarihi: 08.01.2020. http://www.emlakkonut.com.tr/tr-tr/projelerin-hava-gorselleri?id=1308

Emlak Konut, 2020. Cer İstanbul. Erişim Tarihi: 22.12.2020. http://www.emlakkonut.com.tr/tr-tr/projelerin-hava-gorselleri?id=1308

Engin, V., 1993. Rumeli Demiryolları. Eren Yayıncılık ve Kitapçılık, 303, İstanbul.

Engin, V., 2012. Rumeli Demiryolları. Engin,V., Uçar,A., Doğan,O., (Eds), Osmanlı' da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu, (219-234), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.

Erdoğan, H.A., 2005. Konya Tren İstasyonu ve Yakın Çevresinin Gelişimi. T.C. Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 143, Konya.

Erem, A.R., 1937. Cumhuriyet onbeşinci yılına basarken. Demiryollar Dergisi, 13(53), I.

Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi, 2020. Haydarpaşa Garı. Erişim Tarihi:27.12.2020. http://www.eskiistanbul.net/5315/haydarpasa-gari

Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi, 1890. Yedikule Gazhanesi Açılış Töreni 20 Ekim 1890. Erişim Tarihi:30.12.2020. http://www.eskiistanbul.net/4437/yedikule-gazhanesi-acilis-toreni-20-ekim-1890#lg=0&slide=0

Etker, B.S., 1939. D.D. Yolları Cer Dairesi Reisi B. Sedat Etker' in nutku. Demiryollar Dergisi Neşriyatından, 6, 11-13.

Fatih belediyesi coğrafi bilgi sistemi, 2020. Alman Mavileri (1913 – 1914). Erişim Tarihi: 05.11.2020. https://gis.fatih.bel.tr/webgis/

Gemici, F., 2019. Demokrat Parti Dönemi Adapazarı – Sakarya (1950-1960). T.C. Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 445, Sakarya.

Google EarthPro, 2020. Uydu görüntüsü. Erişim Tarihi:04.04.2020. Google EarthPro Masaüstü Programı.

Google Earth, 2020. Erişim Tarihi: 18.10.2020. https://earth.google.com/web/@39.93176341,32.84999475,849.56504011a,296.45989883d,35y,-4.92996306h,0.25129123t,0r

Göker, S., 1985. Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi. Demiryol Aylık Mesleki Dergi, 713, 6-7.

HABERTURK, 2018. Akademi Beyoğlu'nda kurslar başaladı. Erişim Tarih:10.09.2020. https://www.haberturk.com/fotografcilik-atolyesi-ne-yogun-ilgi-2230009

İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, 2008. Erişim Tarihi: 03.11.2019. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarının Koruma Bölge Kurulu Arşivi.

İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, 2018. Erişim Tarihi: 03.11.2019. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul I Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarının Koruma Bölge Kurulu Arşivi.

İstanbul II Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, 2015. Erişim Tarihi: 10. 01. 2020. Arşiv.

Kahya, E., 1988. Türkiye'de İlk Demiryolları. Erişim Tarihi: 03.12.2020. https://drive.google.com/file/d/1Ei2aehwwImzH6o1tBx30bnXT7uEhJlkR/view

Karadağ, T., 2019. Endüstri Mirasımız Ve Yedikule Cer Atölyelerinin Tescilli Kagir Yapılarına Statik Güçlendirme Önerileri. T.C. Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 115, İstanbul.

Kentvedemiryolu, 2010. Tren(l)e Saat Ayarı Vermek. Erişim Tarihi: 06.10.2020. http://kentvedemiryolu.com/trenle-saat-ayari-vermek/

kelimeler.gen.tr, 2020. Erişim Tarihi: 15.10.2020. https://kelimeler.gen.tr/cer-nedir-ne-demek-60068

Kiper, M., 2013. Cumhuriyet Demiryolu' nun Kuvvet Üssü: Eskişehir Cer Atölyesi. Erişim Tarihi: 26.10.2019. https://www.metalurji.org.tr/dergi/dergi166/d166_2326.pdf

Kökbaş, B., 2020. Yedikule Gazhanesi. Erişim Tarihi: 15.10.2020. https://kulturenvanteri.com/yer/yedikule gazhanesi/#13.83/40.98751/28.92251

Koylu, Z., 2015. Erişim Tarihi:09.12.2020. https://www.sivrihisar.com.tr/eskisehir-cer-atolyesi.html

Kösebay Erkan, Y., 2012. Haydarpaşa – Sirkeci garları. Varol, K. (Ed.), Memleket Garları , (11-35), İletişim Yayınları, 224, İstanbul.

Kösebay Erkan, Y., 2007. Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktara Tezi, 465, İstanbul.

MİPATEK, 2016. Cumhuriyet Mah. / 254 Ada 49 Parsel / Meryem Ana Kilisesi. Erişim Tarihi: 15.03.2020. https://www.mipatek.com/projects/get/54#prettyPhoto

Miser, S., 2019. Osmanlı' dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikaları. Erişim Tarihi: 05.05.2020. https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/909612

Nazif, N., 1939. Sivas cer atelyesinin açılma merasimi. Demiryollar Dergisi Neşriyatından, 6, 24.

Özdemir, B., 2019. Yedikule Cer Atölyeleri – Şantiye Fotoğrafları. İstanbul.

Özdemir, B., 2020. Yedikule Cer Atölyeleri Şantiye Alanı Kronolojik Tablo. İstanbul.

Özgüven, 2016a. Yedikule Cer Atölyeleri (Konsept). Erişim Tarihi: 27.02.2019. Fatih Belediyesi Arşiv.

Özgüven, 2016b. Yedikule Cer Atölyeleri (Tescilli Yapılar). Erişim Tarihi: 27.02.2019. Fatih Belediyesi Arşiv.

Öztürk, İ., 2009. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 183, İstanbul.

Özkut, D., Özaslan, N., 2009. Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı. Erişim Tarihi: 10.10.2020.http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=358&RecID=1996

Öztürk, H., 2020. TÜVASAŞ. Erişim Tarihi: 25.04.2020. https://docplayer.biz.tr/68767084-Kurulus-vagon-tamir-atolyesi-adapazari-demiryolu-fabrikasi-adapazari-vagon-sanayii-muessesesi-turkiye-vagon-sanayi-anonim-sirketi.html

Pancar, M., Öğrenci, P., Balaban, Z., 2000. Yedikule Tren Bakım Üniteleri Koruma Raporu. Erişim Tarihi:19.02.2020. Karaköy Mimarlar Odası Arşivi.

Prota Mühendislik, 2020. Cer Modern Müze. Erişim Tarihi: 19.10.2020. http://www.protamuhendislik.com.tr/EN/project/cer-modern-museum

RAYHABER, 2019. 1951'den Günümüze TÜVASAŞ. Erişim Tarihi: 05.09.2020. https://rayhaber.com/2019/07/1951den-gunumuze-tuvasas/#

Sanatın Yolculuğu, 2019. Yedikule. Erişim Tarihi: 10.08.2020. https://www.sanatinyolculugu.com/yedikule/

Satan, A., 2012. Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi. Engin,V., Uçar,A., Doğan,O., (Eds), Osmanlı'da Ulaşım Kara – Deniz - Demiryolu, (209-215), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.

Saydam, S., 2006. Erişim Tarihi: 02.12.2020. http://www.salihsaydam.com/edirne/gar_tr.html

Saydam, S., 2009. Erişim Tarihi: 02.12.2020. http://www.salihsaydam.com/adana_tr.html

Sezer, S., 2013. Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilmesi Sürecinde Aydınlatma Tasarımı: Ankara Cer Modern Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 177, İstanbul.

Sezginer, M., 1939. Bu Güne Kadar Devlet Demiryolları. Alaeddin Kıral Basımevi, 34, Ankara.

Şenyiğit, Ö., 2002. Adana – Mersin Demiryolu Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi Ve Mimari Analizi. Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 185, Adana.

Tabak, D., 2011. Endüstriyel Miras Alanlarında Peyzaj Tasarımı Yaklaşımı Yedikule Gazhanesi Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 171, İstanbul.

T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı, 2019. Ulaşan ve Gelişen Türkiye UAB 2019. Erişim Tarihi:07.10.2020. https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2019.pdf

T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı, 2005. T.C. Ulaştırma Bakanlığı 1995-2005 Ulaştırma Ve Haberleşme. Erişim Tarihi:07.10.2020. https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulastirma-ve-haberlesme-1995-2005.pdf

TCDD, 2020a. Demiryolları Tarihçe. Erişim Tarihi: 10.09.2020. https://www.TCDD.gov.tr/content/31

TCDD, 2020b. Hakkında. Erişim Tarihi: 10.09.2020. https://www.TCDD.gov.tr/content/29

TCDD Sirkeci Demiryolu Müzesi, 2019. Yedikule Loko Bakım ve Cer Atölyeleri Harita. Erişim Tarihi:29.10.2019. TCDD Sirkeci Demiryolu Müzesi Arşivi.

Tarihçe (Tüdemsaş), 2020. Erişim Tarih: 05.09.2020. http://www.tudemsas.gov.tr/tudemsas/tr/HTML/sag_menu_html/20131223_152547_1_1_1.html

Taylan, O.T., 1936. Teşkilat, Tarifler, Katarlar ve Cer İşleri. Demiryollar İşletmesi, (1-24), Yüksek Mühendislik Mektebi Matbası, İstanbul.

Tokel, R., 2018. Bir Endüstri Mirası Örneği:1-DDY Karadeniz Ereğili Lokomotif Bakım ve Onarım İşliği. Erişim Tarihi: 30.06.2020. http://kentvedemiryolu.com/bir-endustri-mirasi-ornegi1-ddy-karadeniz-eregli-lokomotif-bakim-ve-onarim-isligi/

Tripadvisor, 2016. Sarıkamış Fotoğraf: Cer Atölyeleri. Erişim Tarihi: 16.10.2020. https://www.tripadvisor.com.tr/LocationPhotoDirectLink-g2186978-i180979024-Sarikamis.html

Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 2008. Rumeli Demiryolu İstanbul'u Balkan şehirleriyle Avrupa'ya bağlayan demiryolu hattı. Erişim Tarihi: 15.09.2020. https://islamansiklopedisi.org.tr/rumeli-demiryolu

TÜRASAŞ, 2020a. Eskişehir Bölge Müdürlüğü Tarihçesi. Erişim Tarihi: 09.12.2020. https://www.turasas.gov.tr/eskisehir-bolge-mudurlugu-tarihcesi

TÜRASAŞ, 2020b. Sivas Bölge Müdürlüğü Tarihçesi. Erişim Tarihi: 09.12.2020. https://www.turasas.gov.tr/sivas-bolge-mudurlugu-tarihcesi

TÜRASAŞ, 2020c. Sakarya Bölge Müdürlüğü Tarihçesi. Erişim Tarihi: 09.12.2020. https://www.turasas.gov.tr/sakarya-bolge-mudurlugu-tarihcesi

TÜVASAŞ, 2020a. Tarihçe. Erişim Tarihi: 25.04.2020. https://tuvasas.gov.tr/tarihce

TÜVASAŞ, 2020b. Tarihçe. Erişim Tarihi: 25.04.2020. https://tuvasas.gov.tr/fabrikalar

TÜDEMSAŞ, 2020. Erişim Tarih:05.09.2020. http://www.tudemsas.gov.tr/

Uysal, M., Ersöz, Z.R., Fazla, İ.A., 2019. Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi. Konya Sanat Dergisi, Sayı:2, 67-86.

Ülker, H., 2014. TCDD Halakapınar Deposu. Erişim Tarihi: 26.12.2020. http://kentvedemiryolu.com/TCDD-halkapinar-deposu/

Ünal, M., 2009. Endüstri Mirası Kapsamında İstanbul Yedikule TCDD Atölyelerinin Mimarisi ve Koruma Sorunları. Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 185, Edirne.

Vikipedi Özgür Ansiklopedi, 2020a. Halkapınar Tren İstasyonu. Erişim Tarihi: 30.11.2020. https://tr.wikipedia-on-ipfs.org/wiki/Halkap%C4%B1nar_Tren_%C4%B0stasyonu.html

Vikipedi Özgür Ansiklopedi, 2020b. Sirkeci Garı. Erişim Tarihi: 22.07.2020. https://tr.wikipedia.org/wiki/Sirkeci_Gar%C4%B1

Yaşar Üniversitesi Haber Portalı, 2018. Alsancak Garı için canlandıran tasarımlar. Erişim Tarihi: 15.06.2020. https://haber.yasar.edu.tr/genel/alsancak-gari-icin-canlandiran-tasarimlar.html

Yatağan, N., 2013. Cumhuriyet Dönemi Endüstri Yapıları Ve Modernleşme İlişkileri Üzerine Bir İnceleme: Eskişehir Tülomsaş Yerleşkesi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 235, İzmir.

Yavuztürk, G.M., 2017. Ankara'da Demiryolunun Cermodern'e Uzanma Tarihi. Erişim Tarihi: 10.11.2020. http://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/

Yıldız, M.S., 2019. Karadeniz Ereğli'de Bir Endüstri Mirası: Lokomotif Bakım Atölyesinin Yeniden İşlevlendirilemesine Yönelik Bir Öneri. Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 124, İstanbul.

Yıldız, A., 2008. Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu. T.C. Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 222, Edirne.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Beyza ÖZDEMİR

Doğum Yeri ve Yılı :

Medeni Hali :

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta :

Eğitim Durumu

Lise : Kandilli Kız Anadolu Lisesi, 2014

Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, 2018

Yüksek Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Koruma ve Restorasyon Anabilim Dalı, Tezli Yüksek Lisans Programı, 2021

Mesleki Deneyim

ARİMA MİMARLIK – Ofis Stajı	06.2016 - 08.2016
KİPTAŞ – Şantiye Stajı	06.2017 - 08.2017
Konak Bella Üç (Şantiye Şefliği)	2018 - 2019
Avcılar 10 daireli (5 katlı)bina-İmar Barışı	2019

Yayınları

Özdemir, B., Öncel, F., 2021. İstanbul Yedikule Cer Atölyesi'nin T5 Binası Üzerinden Değerlendirilmesi. Fen Bilimleri Dergisi (Kabul Edildi).