

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

79277

**T.C.D.D., SİRKECİ – HALKALI BANLIYÖ HATTI
TARİHİ LOJMAN YAPILARI VE KORUMA
ÖNERİLERİ**

Mimar Sevim ASLANTAŞ

**F.B.E.Mimarlık Anabilim Dalı Rölöve-Restorasyon Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Neslihan SÖNMEZ

İSTANBUL, 1998

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	i
ÇİZELGE LİSTESİ	ii
RESİM LİSTESİ	iii
HARİTA LİSTESİ	iv
ÖNSÖZ	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
1. GİRİŞ	1
1.1 Amaç	1
1.2 Kapsam	2
1.3 Yöntem	2
2. DEMİRYOLLARININ DOĞUŞU ve TARİHÇESİ	4
2.1 Dünyada Demiryolları	5
2.2 Ülkemizde Demiryolları	9
2.2.1 Osmanlı İmparatorluğu devrinde demiryolları	9
2.2.1.1 Demiryolu teşkilatı	14
2.2.1.2 Demiryolu teşkilat yönetimi	15
2.2.1.3 Demiryolu teşkilat hizmetleri	16
2.2.2 Cumhuriyet devrinde demiryolları	16
2.2.2.1 Demiryolu teşkilatı ve T.C.D.D.'nin oluşumu	18
2.2.2.2 T.C.D.D.'nin teşkilat yönetimi	20
2.2.2.3 T.C.D.D.'nin teşkilat hizmetleri	25
2.2.2.4 T.C.D.D.'nin fiziksel planlaması	26
3. T.C.D.D., SİRKECİ-HALKALI BANLİYÖ HATTI İSTASYONLARI	27
3.1 İstasyon Güzergahı	27
3.1.1 Hattın uzunluğu	27
3.1.2 Coğrafi durum	27
3.1.3 Topoğrafik durum	28
3.1.4 Kullanım ve yerleşim durumu	28
3.1.5 Etki alanı	30
3.2 Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı İstasyonları Kataloğu	32
3.2.1 Sirkeci İstasyonu	32
3.2.2 Cankuraran İstasyonu	36

3.2.3	Kumkapı İstasyonu.....	40
3.2.4	Yenikapı İstasyonu.....	44
3.2.5	Kocamustafapaşa İstasyonu.....	48
3.2.6	Yedikule İstasyonu.....	52
3.2.7	Kazlıçeşme İstasyonu.....	56
3.2.8	Zeytinburnu İstasyonu.....	60
3.2.9	Yenimahalle İstasyonu.....	64
3.2.10	Bakırköy İstasyonu.....	68
3.2.11	Yeşilyurt İstasyonu.....	72
3.2.12	Yeşilköy İstasyonu.....	76
3.2.13	Florya İstasyonu.....	80
3.2.14	Menekşe İstasyonu.....	84
3.2.15	Küçükçekmece İstasyonu.....	88
3.2.16	Soğuksu İstasyonu.....	92
3.2.17	Kanarya İstasyonu.....	96
3.2.18	Halkalı İstasyonu.....	100
3.4	Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı İstasyonları Değerlendirmesi.....	105
4.	SİRKECİ-YEŞİLKÖY HATTI LOJMAN YAPILARI.....	108
4.1	Sirkeci-Yeşilköy Hattı Lojman Yapıları Kataloğu.....	108
4.1.1	Kumkapı İstasyonu lojmanı.....	108
4.1.2	Yenikapı İstasyonu lojmanı.....	112
4.1.3	Yedikule İstasyonu lojmanı.....	120
4.1.4	Bakırköy İstasyonu lojmanı.....	133
4.1.5	Yeşilköy İstasyonu lojmanı.....	141
4.2	Sirkeci-Yeşilköy Hattı Lojman Yapıları Değerlendirmesi.....	144
5.	GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇ.....	148
	KAYNAKLAR.....	151
	EKLER.....	153
	Ek 1 Demiryolları İle İlgili Terimler.....	153
	Ek 2 Ulaştırma Bakanlığının İlgili Kurumları ve Bağlı Ortaklıkları.....	155
	Ek 3 Demiryollarının Sınıflandırılması.....	156
	Ek 4 Bakırköy Tren İstasyonu Lojmanına Ait Çizimler.....	157
	ÖZGEÇMİŞ.....	187

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Trevithick'in 1804'de imal ettiği buharlı makine.....	4
Şekil 2.2 Stephenson'un 1829'da geliştirdiği buharlı.....	5
Şekil 2.3 Osmanlı İmparatorluğunda ticaret yolları ve merkezleri	10
Şekil 2.4 Şark demiryolları güzergah hattı.....	14
Şekil 2.5 Demiryolu teşkilatı ve yönetimi.....	15
Şekil 2.6 Türkiye demiryolu haritası	19
Şekil 3.1 Sirkeci-Halkalı banliyö hattı güzergahı.....	27
Şekil 3.2 Sirkeci banliyö yolcu sayısı ve nüfus ilişkisi.....	29
Şekil 3.3 Banliyö hattı etki alanı	31



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1	Dünyadaki demiryollarının gelişmesi (km. olarak)	6
Çizelge 2.2	Dünyadaki önemli demiryolları	8
Çizelge 2.3	Şark demiryollarının gelişimi	14
Çizelge 2.4	Cumhuriyet döneminde yapılan hatlar	17
Çizelge 2.5	Cumhuriyet devrinde satın alınan şirket hatları	17



RESİM LİSTESİ

Sayfa

Resim 3.1	Sirkeci İstasyonu	33
Resim 3.2	Cankurtaran İstasyonu	37
Resim 3.3	Kumkapı İstasyonu	41
Resim 3.4	Yenikapı İstasyonu	45
Resim 3.5	Kocamustafapaşa İstasyonu	49
Resim 3.6	Yedikule İstasyonu	53
Resim 3.7	Kazlıçeşme İstasyonu	57
Resim 3.8	Zeytinburnu İstasyonu	61
Resim 3.9	Yenimahalle İstasyonu	65
Resim 3.10	Bakırköy İstasyonu	69
Resim 3.11	Yeşilyurt İstasyonu	73
Resim 3.12	Yeşilköy İstasyonu	77
Resim 3.13	Florya İstasyonu	81
Resim 3.14	Menekşe İstasyonu	85
Resim 3.15	Küçükçekmece İstasyonu	89
Resim 3.16	Soğuksu İstasyonu	93
Resim 3.17	Kanarya İstasyonu	97
Resim 3.18	Halkalı İstasyonu	101
Resim 4.1	Kumkapı İstasyonu lojmanı	110
Resim 4.2	Yenikapı İstasyonu lojmanı	114
Resim 4.3	Yedikule İstasyonu lojmanı	122
Resim 4.4	Yedikule lojmanı iç mekan kapısı	123
Resim 4.5	Yedikule lojmanı sokak kapısı	124
Resim 4.6	Bakırköy İstasyonu lojmanı güney görünüşü	135
Resim 4.7	Bakırköy İstasyonu lojmanı doğu görünüşü	136
Resim 4.8	Bakırköy İstasyonu lojmanı kuzey görünüşü	137
Resim 4.9	Bakırköy İstasyonu lojmanı batı görünüşü	138
Resim 4.10	Bakırköy lojmanı çıkma detayı	139
Resim 4.11	Bakırköy lojmanı çatı arası	140
Resim 4.12	Bakırköy lojmanı iç mekan görünüşü	140
Resim 4.13	Yeşilköy İstasyonu lojmanı	143

HARİTA LİSTESİ

Sayfa

Harita 3.1	Sirkeci İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	34
Harita 3.2	Sirkeci İstasyonu ve çevresi-1/5000 [F21-C-25-C]	36
Harita 3.3	Cankurtaran İstasyonu vaziyet planı-1/1000	38
Harita 3.4	Cankurtaran İstasyonu ve çevresi-1/5000 [F21-C-25-C]	39
Harita 3.5	Kumkapı İstasyonu vaziyet planı-1/1000	42
Harita 3.6	Kumkapı İstasyonu ve çevresi-1/500	43
Harita 3.7	Yenikapı İstasyonu vaziyet planı-1/1000	46
Harita 3.8	Yenikapı İstasyonu ve çevresi-1/5000 [F21-C-25-D].....	47
Harita 3.9	Kocamustafapaşa İstasyonu vaziyet planı-1/1000	50
Harita 3.10	Kocamustafapaşa İstasyonu ve çevresi-1/5000 [F21-C-24-C]	51
Harita 3.11	Yedikule İstasyonu vaziyet planı-1/1000	54
Harita 3.12	Yedikule İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-04-B].....	55
Harita 3.13	Kazlıçeşme İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	58
Harita 3.14	Kazlıçeşme İstasyonu ve çevresi-1/5000	59
Harita 3.15	Zeytinburnu İstasyonu vaziyet planı-1/1000	62
Harita 3.16	Zeytinburnu İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-04-A].....	63
Harita 3.17	Yenimahalle İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	66
Harita 3.18	Yenimahalle İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-03-B].....	67
Harita 3.19	Bakırköy İstasyonu vaziyet planı-1/1000	70
Harita 3.20	Bakırköy İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-03-A]	71
Harita 3.21	Yeşilyurt İstasyonu ve çevresi-1/5000 [F21-C-25-C].....	74
Harita 3.22	Yeşilyurt İstasyonu ve çevresi-1/1000	75
Harita 3.23	Yeşilköy İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	78
Harita 3.24	Yeşilköy İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-02-C].....	79
Harita 3.25	Florya İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	82
Harita 3.26	Florya İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-01-C].....	83
Harita 3.27	Menekşe İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	86
Harita 3.28	Menekşe İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-01-B].....	87
Harita 3.29	Küçükçekmece İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	90
Harita 3.30	Küçükçekmece İstasyonu ve çevresi-1/1000	91
Harita 3.31	Soğuksu İstasyonu vaziyet planı-1/1000	94
Harita 3.32	Soğuksu İstasyonu ve çevresi-1/1000.....	95
Harita 3.33	Kanarya İstasyonu vaziyet planı-1/1000.....	98
Harita 3.34	Kanarya İstasyonu ve çevresi-1/5000 [G21-B-02-D]	99
Harita 3.35	Halkalı İstasyonu vaziyet planı-1/1000	102
Harita 3.36	Halkalı İstasyonu vaziyet planı-1/1000	103
Harita 3.37	Halkalı İstasyonu ve çevresi-1/5000 [F21-C-21-A].....	104

ÖNSÖZ

Kentsel yaşam içinde, ulaştırma hizmetini gerçekleştiren demiryolu ağının ve bünyesindeki yapıların, tarihi ve kültürel değerleri, değişen teknolojik şartlar nedeniyle gerektiği gibi korunamamakta ve tahrip olmaktadır. Toplum için önemli bir yer tutan bu mekanların değerine inandığım için “T.C.D.D., Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Lojman Yapıları ve Koruma Önerileri” başlığı altında tez çalışması yaptım.

Tez çalışması sırasında edindiğim tüm bilgileri belli bir sistem çerçevesinde, konu kapsamında vermeye çalıştım.

Bu çalışmanın her aşamasında değerli bilgilerini esirgemeyen, izlenecek yol ve uygulanacak yöntemin saptanmasında, elde edilen verilerin gözden geçirilmesinde bana yardımcı olan değerli hocam Sayın Prof.Dr.Neslihan SÖNMEZ’e saygı ve teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışmamda yardımcı olan tüm demiryolu çalışanlarına ve yaşamımın her döneminde bana maddi, manevi destek veren aileme ve sevgili kuzenim Ayten’e çok teşekkür ederim.

Sevim ASLANTAŞ

ÖZET

Ulaştırmanın, günümüz ekonomisindeki ve sosyal yaşam içerisindeki yeri önemlidir. Demiryolunun, bu alanda yaptığı hizmetler oldukça fazladır. Fakat mevcut yapı, modernizasyon ve koruma yatırımlarının, toplam kamu yatırımları içinde gerekli payı alamaması nedeniyle hızla gelişen dünya standartlarının gerisinde kalmıştır. İşletme organizasyonunun küçük birimi olan istasyonlar, hizmet ağının kilit noktalarıdır. Bundan dolayı sektörün ana yapısındaki aksaklıklar, istasyonların değerini kaybetmesine ve bütünlüğünün bozulmasına neden olmaktadır.

“T.C.D.D., Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Lojman Yapıları ve Koruma Önerileri” konulu çalışma beş bölümde ele alınmıştır. Birinci bölümde çalışmanın amacı, kapsamı ve izlenen yöntem açıklanmıştır. İkinci bölümde, demiryollarının doğuşu ve tarihçesine yer verilmiştir. Demiryolu gelişiminin dünyadaki ve ülkemizdeki durumu izlenmiştir. Bunlara paralel olarak, oluşturulan kuruluşlar da tanıtılmıştır. Üçüncü bölümde araştırma alanı olan Sirkeci-Halkalı banliyö hattı, 18 istasyon bazında ele alınmıştır. İstasyonlar çevreleriyle birlikte incelenmiş ve bünyelerindeki yapılar da tespit edilmiştir. Katalog değerlendirmeleri sonucunda yapılan çalışmalar Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy İstasyonları üzerinde yoğunlaşmıştır. Dördüncü bölümde bu istasyonların bünyelerinde barındırdıkları tarihi lojman yapıları hakkında bilgi verilmiştir. Yapıların mimari özellikleri ile günümüzdeki durumları, katalog çalışmalarıyla incelenmiştir. Fotoğraf ve rölövelerle desteklenen çalışma sonucu, yapıların ortak ve farklı olan özellikleri belirlenmiştir. Beşinci bölümde yapılan genel değerlendirmeler sonucu birtakım öneriler sunulmuştur. Sonuç olarak lojman yapılarının tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması vurgulanmıştır. Bunun paralelinde uygun bir işleyle toplumun yararına sunulması öngörülmüştür. Bu doğrultuda lojmanların mimari ve fonksiyonel açıdan irdelenmesinin önemi belirtilmiştir.

ABSTRACT

Transportation has an important part in contemporary economy and social life. Railways had many services in that area. But the present structure remains behind the quickly developing world standards, because modernisation and protection investments can not get the enough share from total public investments. Stations, which are the smallest unit of management organisation are the key positions of service net. As a result of that, the lameness in the main structure of the sector causes valve losing of stations and demolishing of wholeness.

The subject of “T.C.D.D. Sirkeci-Halkalı Suburb Line, The Historical Station Buildings and The Protection Suggestions” study was taken charge of five parts. In the first part, the aim, the scope and the method of the study was explained. In the second part, there were given part to the appearance and history of railways. The position of the development of railways at the world and at our country was traced. Parallel to this, the foundations, which were formed, were introduced. In the third part, the Sirkeci-Halkalı suburb line was taken up in the base of 18 stations. The stations were examined with the enviroment and it’s structure were determined. The studies, that were made after the evalvation of the catalogue, concentrated on Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy and Yeşilköy Stations. In the forth part there were given knowledge about the historical buildings in stations. The architectural peculiarity of the buildings and contemporary positions were examined with the study of catalogues. The common and the different peculiarities of the buildings were determined with the support of photos and drawings. In the fifth part, as a result of general evalvations some offers were given. Finally, it was stressed to save the historical, cultural and natural valves of station buildings. And parallel to this, it was stated to be served for the use of public, with a suitable function. On that direction, the startion buildings were determined to be examined by architectural and functional points.

1. GİRİŞ

1.1 Amaç

Demiryollarımızın yapısal durumunun iyileştirilmesi, hizmet kalitesinin yükseltilmesi, taşıma payının ve kapasitesinin artırılması bakımından bir takım tedbirler alınmaktadır. Demiryolu ağının fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesi için, yol yenilemeleri, takviyesi ve yapımı, telekomünikasyon, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına ağırlık verilmektedir. Fakat modern taşımacılık yöntemlerinin gerektirdiği, taşıma araçları organizasyonu ve işbirliğini sağlayan istasyonlara aynı derecede ağırlık verilmemektedir.

Yolcu ve yük taşımalarından elde edilen öz gelirlerdeki artışlar, gider artışları karşısında yetersiz kalmaktadır. Bundan dolayı oluşan bütçe sıkıntısı nedeniyle, yapılan yatırımlarda istasyonlar yeterli ilgiyi görememektedir. İstasyonların bünyesindeki yapılar da aynı şekilde etkilenmektedirler.

Öz kaynakları artırma politikasıyla, istasyonlardaki tarihi lojman yapıları farklı kullanıma hizmet amacıyla kiraya verilmektedir. Bunun yanısıra bu yapılarda; işlev ve strüktür, eski aile yapısına ve toplumsal üretim ilişkilerine göre biçimlenmiş olduğundan, işlevsel farklılaşma görülmektedir. Bu işlev değişikliklerine cevap verecek şekilde düzenlenen yapılar, özgünlüklerini kaybetmekte ve tahribata uğramaktadırlar.

Özgün kimliğini kaybetmenin yanısıra bu yapılar istasyon bünyesinden kopmakta ve istasyonun işlevsel bütünlüğünü bozmaktadırlar. İşletme tarafından bu yapıların tespit ve onarımı yeterli düzeyde yapılmamaktadır. Tarihsel değere sahip lojman yapılarının tespit edilerek, bağlı bulunduğu istasyonları ile birlikte hizmet verebilecek hale getirilmesi gerektiğine inandığım için “ T.C.D.D., Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Lojman Yapıları ve Koruma Önerileri” başlığı altında tez çalışması yaptım.

1.2 Kapsam

Sirkeci-Halkalı banliyö hattı, tarihte Şark Demiryolu güzergahının başlangıcını oluşturur. Tarihsel değer taşıyan bu hattaki tüm istasyonlar aynı değeri taşımamaktadır. Bunlardan Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy durakları ana istasyonlar olup, yapımlarına öncelik verilmiştir. Bu istasyonlar tarihi lojmanları da barındırmaktadırlar. Diğerleri ise gelişen kent formlarının zorunluluğu olarak oluşturulmuşlardır.

Çalışmamda öncelikle, Sirkeci-Halkalı banliyö hattını oluşturan 18 durak, istasyon bazında incelenmiştir. İstasyonlar çevreleriyle birlikte ele alınmışlardır. Bünyelerindeki tarihsel lojman yapılarının, mimari özellikleri ve günümüzdeki durumları tespit edilerek, korunmalarına ilişkin bir takım çözümler üretilmiştir.

Bu doğrultuda yürütülen çalışmaların sonunda, lojman yapıları taşıdıkları değer ve özelliklere göre sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırmaya göre Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy lojmanları tarihsel nitelikleri bakımından araştırma alanını oluşturmuşlardır. Tüm özellikleri incelenen bu yapılarda, fonksiyon sürekliliğinin sağlanması için gerekli tedbirler belirtilmiştir. Uygulamaya yönelik projeler ise Bakırköy lojman yapısı üzerinde üretilmiştir.

1.3 Yöntem

İzlenen yöntemler, yapılan literatür çalışmalarından sonra belirlenmiştir. Yapılan kaynak çalışmalarının sonucu, Sirkeci-Halkalı güzergahının tarihsel gelişimi izlenerek, önemli istasyonlar tespit edilmiştir.

İstasyon oluşumu hakkındaki temel bilgileri edinmek için, tüm istasyonlar çevreleriyle birlikte harita üzerinde tespit edilmiş ve yerleşim durumları ile fiziki durumlarını amaçlayan katalog çalışmaları yapılmıştır. Fotoğraflarla desteklenen çalışma, katalog değerlendirmesi sonucunda beş istasyona yönelmiştir. Tarihi lojman yapılarını barındıran Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy istasyonlarında ağırlık kazanan çalışmalara, çeşitli tespitlerle devam edilmiştir. Bu yapılardaki tipik özellikleri, sistematik

bir değerlendirmeye sokabilmek için lojman katalogları düzenlenmiştir. Bunun sonucunda yapıların tarihçesi, estetik özellikleri (değeri), bugünkü durumları, teknik özellikleri (yapım teknikleri, yapı elemanları malzeme ve strüktür) incelenmiş ve rölövelerle belgelenmiştir. Bu araştırmalar yapıların iyice tanınmasına olanak vererek korumayı yönlendirecek temel verileri elde eder. Korumada önceliği olan Bakırköy istasyon lojmanına yönelik, gerekli görölen restitüsyon ve restorasyon çalışmaları yapılmıştır. Bu doğrultuda sorunların çözümlenmesi için mevcut olasılıklar ile en az müdahaleyle en iyi korumayı sağlayacak yöntemlerin seçilmesi amaçlanmıştır.



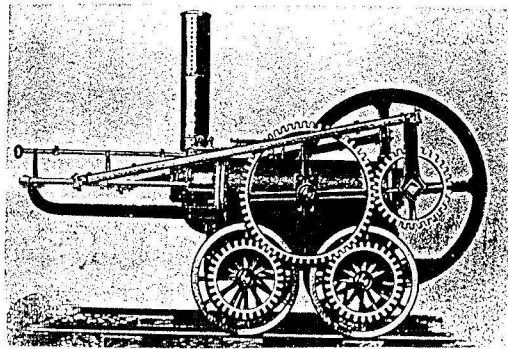
2. DEMİRYOLLARININ DOĞUŞU ve TARİHÇESİ

Demiryolu, çekilen taşıtların belirli bir yönden şaşmaması ve sürtünme direncinin azaltılması için yapılan araştırmalardan doğmuştur. Bu bakımdan tarihi çok eskidir [5].

Bir toprak yolda, arabaların geçmesiyle açılmış olan izler; taşıtları, sürücünün karışmasına gerek kalmaksızın doğru yoldan götüren, gerçek rayların görevini yapar. Bununla birlikte birkaç günlük yağmur bu izleri silmeğe yetecektir. Bunun için eski çağlarda, bazı Yunan yollarına tahta raylar döşenmişti. Bunlar araba tekerleklerine sağlam bir dayanak olan bir tür oluk gibiydi. Daha yakın bir dönemde, 1670 yılında İngiltere'nin New Castle bölgesindeki kömür madenlerinde aynı türden raylar kullanılıyordu. Maden ocaklarının bozuk zemininde bu sistem, maden filizi dolu ağır arabaların yürümesini kolaylaştırıyordu [7].

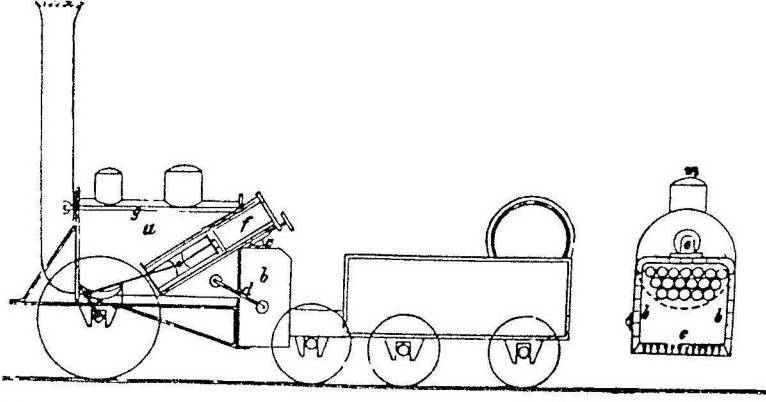
1767 yılında demir sanayicisi Reynold elindeki demirleri ucuz satmaktansa, bunları arabaların üzerinde çekildiği kalas dizilere kapladı. Böylece hem ahşabın aşınmasını önleyecek, hem de demir filizlerinin fiyatı yükseldiğinde söküp satacaktı. Fakat deneme çok başarılı oldu ve demirler sökülmedi [26]. Bu rastlantı, çabuk aşınan tahta rayların yerine madeni rayların tercih edilmesine neden olmuştur.

Fakat, bugünkü anlayışımıza uygun demiryolu, lokomotifin bulunmasıyla birlikte doğmuştur. Bu konu ile ilgilenenlerden biri olan Trevithick, yolda, ray üzerinde yürüyen bir makine yapmayı başarmıştır (Şekil 2.1). Trevithick, 1804 yılında ilk lokomotifini yapmakla kalmamış; aynı zamanda onun taşıt vasıtası olarak da kullanılmasında ilk adımı atmıştır [19].



Şekil 2.1 Trevithick'in 1804'de imal ettiği buharlı makine [19]

1829 yılında George Stephenson, buhar gücünün taşımacılık konusunda kullanılması konusunda önemli bir adım atarak, New Castle Upantyne’da kömür taşımacılığında kullanılan lokomotifini geliştirmiştir (Şekil 2.2). 1820 ve 1840 yılları arasında lokomotifler önemli aşamalar geçirmiş ve çeşitli lokomotif modelleri gelişmiştir [19].



Şekil 2.2 Stephenson’un 1829’da geliştirdiği buharlı lokomotif [19].

Demiryolunun tarifine ve amacına en uygun ilk lokomotif bu olduğu için demiryolunun mucidi George Stephenson, demiryolculuğun başlangıç tarihi de 1825 kabul edilir [26].

2.1 Dünyada Demiryolları

Dünyada ilk demiryolu 27.9.1825 tarihinde Kuzey İngiltere’de Darlington-Stockton şehirleri arasında işlemiş ise de, daha gelişmiş şekli Liverpool-Manchester arasında 1825’de işlemeye başlamıştır [2].

Bu suretle İngiltere’de 1825 yılında doğmuş olan demiryolları derhal Amerika, Avrupa’ya ve Fransa’ya geçmiş, 1825 yılından sonra Almanya, Belçika, Felemenk ve İtalya ile Antil Adaları’na, 1825-1850 yıllarında da Danimarka, İspanya ve İsviçre’ye atlamış ve 1825 yılından sonra da bütün dünyaya yayılmaya başlamıştır.

Milletlerarası ilk demiryolu, 15.10.1825 tarihinde işletmeye açıldı. Bu yol, Anvers’i doğrudan doğruya Kolonya’ya bağlıyor ve ilk defa olarak bu iki şehir arasında eşya taşınyordu [21].

Daha sonraki yıllarda, dünyadaki demiryollarının gelişimi Çizelge 2.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 2.1 Dünyadaki demiryollarının gelişmesi (km olarak) [8].

KITA ve MEMLEKET ADI	1850	1860	1870	1880	1890	1910	1950
Amerika Birleşik Devletleri....	15000	53400	90300	164700	303000	460900	484300
Kuzey Amerika.....	14515	49292	85139	150717	268409	392808	364300
Kanada.....	114	3359	4018	11087	21329	39800	70391
Meksika.....	11	32	349	1120	9718	24717	24200
Güney Amerika.....	-	500	2800	10000	27600	65500	105300
Arjantin.....	-	-	732	2273	10244	28636	42885
Brezilya.....	-	129	691	3200	9500	21778	55807
Şili.....	-	195	732	1800	3100	5804	9915
Afrika.....	-	443	1800	4600	10100	36900	73600
Mısır.....	-	443	1056	1500	1547	4132	7500
Tunus, Cezayir, Fas.....	-	-	517	1379	3105	4829	8162
Güney Afrika.....	-	-	105	1617	4229	15781	23798
Okyanus.....	-	400	1800	7800	18900	31700	52700
Avustralya.....	-	367	1694	5775	15710	27142	43300
Asya (Sovyetler Birliği hariç)...	-	1400	8200	16200	31700	85000	166100
Türkiye.....	-	43	234	327	853	4564	12000
Hindistan.....	-	1350	7683	14977	26299	50677	54200
Pakistan.....	-	-	-	-	-	-	24000
Çin.....	-	-	-	11	200	8627	23600
Japonya.....	-	-	-	121	2333	8255	24300
Sovyet Rusya.....	600	1600	11200	24000	32400	76250	123000
Avrupa (Sovyetler Birliği hariç)	22900	50273	93700	145200	192500	282000	315400
Almanya.....	6044	11633	19575	33838	42869	63062	43500
İsviçre.....	27	1096	1449	2547	3199	5426	5200
Avusturya.....	1357	2927	6112	11434	15308	24881	6048
Macaristan.....	222	1616	3477	7078	11246	21062	8716
Çekoslovakya.....	-	-	-	-	-	-	13133
Polonya.....	-	-	-	-	-	-	26165
Fransa.....	3083	9528	17931	26189	36672	51188	41429
Büyük Britanya.....	10653	16787	24999	28854	32297	37717	32184
İsveç.....	12	522	1708	5906	8018	14491	16657
İtalya.....	427	1800	6134	8715	12855	17634	21632
İspanya.....	28	1918	5475	7481	9878	14805	17823
Yugoslavya.....	-	-	-	-	540	1021	11574
Romanya.....	-	-	254	1387	2493	3763	10246
Bütün dünya	38600	108800	209800	372500	616200	103820	1320400

Demiryolu, Avrupa'da 1825, Amerika'da 1830, Asya'da 1853, Avustralya'da 1854 ve Afrika'da 1856 yıllarında görülmeye başlamıştır. Dünya üzerinde döşenmiş bütün demiryolları şebekeleri birkaç on yıllık süre içinde düzenlendi ve uygulandı. 1840'da 7.700 km., 1900'de 790.000 km., 1945'te 1.130.000 km.'ye ulaşan demiryollarının döşenme süresi, yapılması yüzyıllar sürmüş olan kara yolları şebekesiyle çelişki göstermektedir. Demiryolu yeryüzüne çok düzensiz bir şekilde yayıldı. 445.000 km. Birleşik Devletler'de olmak üzere Kuzey Amerika'da 422.000 km., Avrupa'da Rusya dışında 258.000 km.,

Rusya'da 130.000 km., Asya'da 170.000 km. (Rusya'nın bu bölümü dışında), Güney Amerika'da 100.000 km., Afrika'da 75.000 km. ve Avustralya'da 40.000 km. uzunluğunda demiryolu vardır.

Yoğun bir kütle meydana getiren ve ikinci derecedeki yolları da kapsayan demiryolu şebekeleri, kalabalık ve sürekli olarak bir topluluğun yaşadığı, sanayi bakımından çok gelişmiş, beslenmesi için olduğu kadar ihracat dolayısıyla da tüketim maddelerine ihtiyacı olan büyük şehir topluluklarının bulunduğu bölgelerde görülmektedir. Bunlar daha çok Batı Avrupa, Ukrayna, Moskova dolayları, Birleşik Amerika Devletleri'nin doğu bölümü, Rio de la Plata bölgesi, Güney Afrika Cumhuriyeti'ndendir.

Dünyanın öteki bölgelerinde çok geniş alanları kat eden ve ancak insan faaliyetlerinin yoğunlaşmaya başladığı bölgelerde yapılması gerekli görülen demiryollarına bir temel hizmeti görecektir nitelikte olan tek hatlı demiryollarına rastlanır. Afrika kıtasında memleket içinden limanlara yöneltilmiş demiryolu sisteminin en uygun örnekleri bulunur. Afrika demiryolları, işletilecek zengin bölgelerin bulunduğu noktalara kadar ülkenin içine az veya çok miktarda girmiş hatlardan meydana gelir. Afrika demiryolları yapım bakımından da sömürge ekonomisi özelliği taşır.

Sanayii gelişmekte olan memleketlerde ve özellikle Çin, Rusya, Hindistan ve Latin Amerika'da demiryolu yapımı gelişme halindedir. Bunun aksine olarak demiryollarından ilk olarak faydalanan ülkelerde demiryolu yapımında azalma görülmektedir. Nitekim Amerika'da 1916 yılında 409.000 km. uzunluğunda olan demiryolu 1936'da 386.000 km., 1945'de 363.000 km. ve 1955'de 345.000 km.ye düşmüştür. Böyle bir düşüş Fransız demiryollarında da görülmektedir [5] .

1951-1953 yıllarında dünyadaki en önemli demiryolları. Çizelge 2.2'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.2 Dünyadaki önemli demiryolları [8] .

MEMLEKET ADLARI	Km	Saat tutarı	Saatteki hızı Km
AVRUPA:			
Hoek van Holland- Köln- Basel	792	10	79
Berlin- Praga- Budapeşte- Belgrad- Sofya- İstanbul	2894	68	43
Ostente-Köln-München-Belgrad-Sofya-İstanbul.....	3116	62	50
Berlin-Praga-Budapeşte-Bükreş.....	1882	43	44
Berlin-München-Roma-Napoli.....	1901	42	45
Berlin-Warnemünde-Tralleborg-Malmö-Kopenhag	448	18	27
Berlin-Warnemünde-Malmö-Oslo.....	1098	27	40
Berlin-Warnemünde-Malmö-Stockholm.....	1032	26	40
Paris-Hannover-Berlin-Moskova.....	3060	71	43
Calais-Paris-Milano-Trieste-Belgrad-İstanbul.....	3889	88	44
Paris-Zürich-İnsbruck-Bükreş.....	2640	58	45
Paris-Bordeaux-Irun-Madrid.....	1455	21	69
Paris-Bordeaux-Irun-Lizbon.....	1900	30	63
Calais-Paris-Torino-Roma-Napoli.....	1976	29	68
ASYA:			
Moskova-Omsk-İrkutsk-Vladivostok.....	9300	219	43
Haydarpaşa-Halep-Bağdat.....	2700	70	38
Harbin-Sinking-Mukden-Dairen.....	944	15	63
Sinking-Mukden-Kobe-Tokyo.....	2868	60	68
AFRİKA:			
İskenderiye-Kahire-Luksor-Schellal.....	1097	18	61
Lobito-Elisabethville-Beira.....	4700	188	25
AMERİKA:			
New York-Buffalo-Chicago.....	1538	16	96
New York-Pittsburgh-Saint Louis.....	1777	20,5	81
New York-Richmond-Miami.....	2231	26,5	84
New York-Atlanta-New Orleans.....	2228	29	77
Chicago-Memphis-New Orleans.....	1490	16,5	90
Chicago-El Paso-Mexiko City.....	4318	73	60
Chicago-Portland-Seattle.....	3557	45	79
Chicago-El Paso-Los Angeles.....	3739	48	78
Saint Louis-Salt Lake-San Francisco.....	3685	52	70
Halifax-Montreal-Edmonton Vancouver	5937	114	53

2.2 Ülkemizde Demiryolları

2.2.1 Osmanlı İmparatorluğu devrinde demiryolları

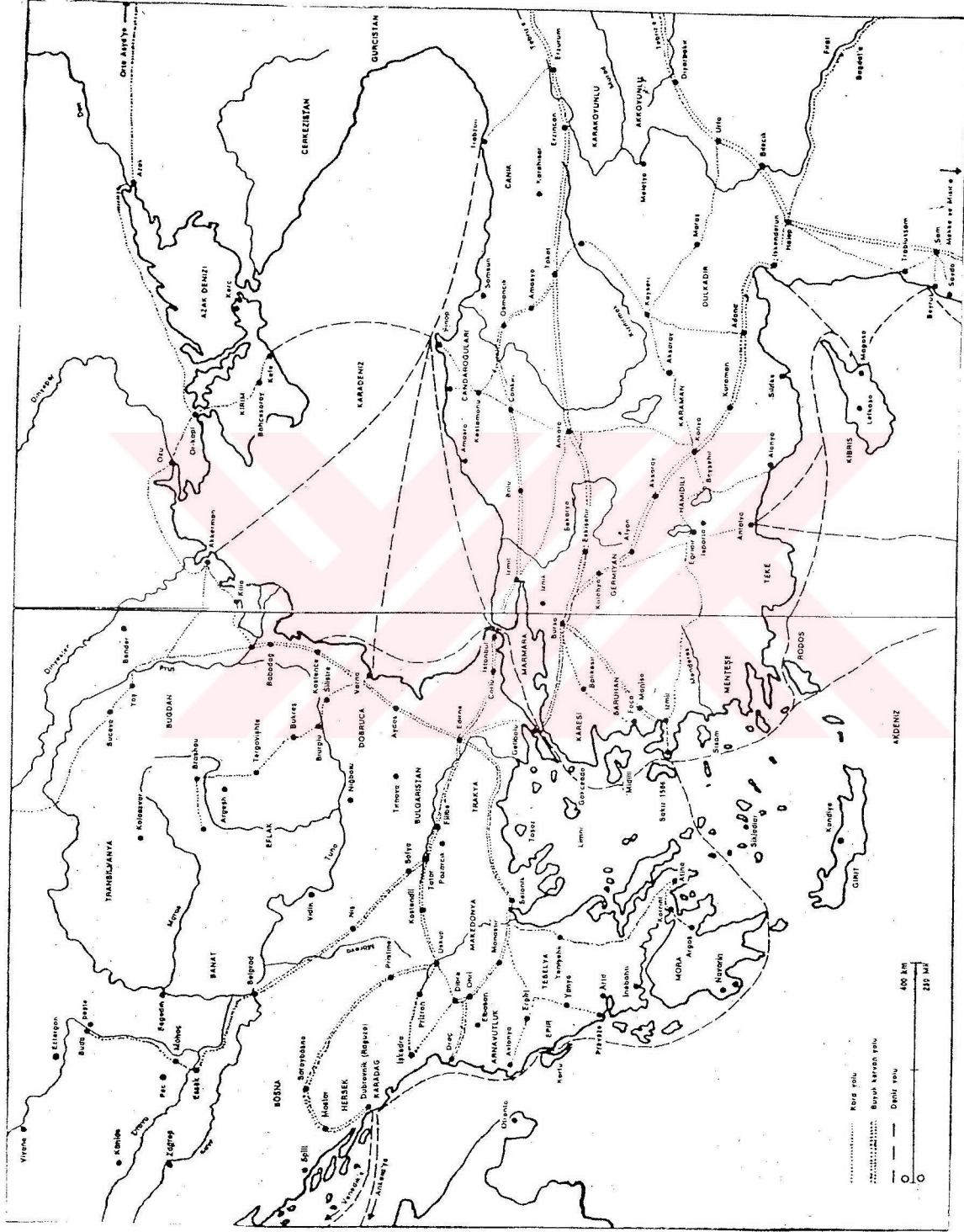
İlk demiryolu kurma düşünceleri 1836'da doğmuştur. O zaman Osmanlı Devleti'ni, demiryolu inşasına teşvik eden İngilizlerdi. Bu da ülkemizin ekonomisine hizmetten ziyade, Hindistan yolunu ellerinde tutmak gayesinden ileri geliyordu [14].

O devirde vapurlar bugünkü gibi uzun seferler yapacak şekilde ilerlememiş, Süveyş Kanalı da henüz açılmamış bulunuyordu. Bu yüzden Hindistan'a gitmek için Güney Afrika'ya inip Ümit Burnu'nu dolaşmak veya Süveyş'te aktarma yapıp karadan Kızıl Deniz' e inmek oradan da yelkenlilerle seyahat etmek gerekiyordu.

Bu dönemdeki ticaret yolları ve merkezlerini gösteren harita Şekil 2.3'de gösterilmiştir.

Bu yol güç ve tehlikeli olduğundan, Akdeniz'den Basra Körfezi'ne bir karayolu açılması düşünülmekteydi. Bu düşünce daha önceki tarihlerde de gündemdeydi. Hatta Francis Chesney adında bir İngiliz Topçu Albayı, bu maksatla 1829-1832 tarihleri arasında Dicle ve Fırat nehirlerinin gemi seferlerine ne dereceye kadar elverişli bulunduğunu incelemiş; Hindistan'a yol açmak de bu nehirler üzerinde gemi işletecek bir şirketin kurulmasını teklif etmişti.

Chesney'in başkanlığı altındaki bir heyet, iki vapurla Dicle Nehri'nin güney kısmında ve Fırat Nehri'nin Birecik'e kadar olan kesiminde dolaşmışlar, böylece bu nehirlerin gemi seferlerine elverişli bulunduğunu ispat edip; tekliflerinde demiryolu yapılmasını ileri sürmüşlerdi. 1836'da yapılmış olan bu teklif, Türkiye'de demiryolu inşası için atılmış ilk adımdır.



Şekil 2. 3 Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret yolları ve merkezleri [29].

Demiryollarının her tarafta görmüş olduğu hizmetin önemi de bu sıralarda anlaşılmaya başlamıştır. Bununla birlikte su seviyesinin alçaldığı mevsimlerde gemi seferlerinin aksamaması için, Fırat Nehri'nden faydalanma yerine, Fırat Vadisi'ni takip edecek ve Bağdat'tan geçerek Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağliyacak bir demiryolu inşası düşünceleri kuvvetlenmişti.

O tarihlerde demiryolu inşasına taraftar bulunan İngilizler, Hindistan yolu için de Bağdat hattı kısmını yeterli görmeyerek Calais' den İstanbul yolu ile Basra'ya uzanarak bir hat inşasını teklife girişmişlerdi. Aradan geçen yıllarda vapurların uzun seferler yapacak şekilde gelişmesi, İngiliz Hükümeti'nin bu teklifleri göz ardı etmesine sebep oldu.

1842 yılında İngiltere'den Mısır'a ve Süveyş'i karadan aştıktan sonra Hindistan'a posta yapacak bir vapur şirketi kurulunca, bu demiryolu projesi de bir müddet ihmale uğradı.

Tasarladığı hattın inşası için 1850'de yeniden teşebbüse geçen Chesney bu defa da Dr.Thomson adında bir İngiliz'le beraber hususi sermaye sahiplerine başvurmuş, fakat bu düşünceler, Türkiye'nin Avrupa ile ilişkilerinde yeni bir devir açan Kırım Harbi'ne kadar gerçekleştirilememiştir [15].

Türkiye Kırım Harbi'nden sonra Avrupa devletleri arasında yer alınca, İngiltere ile Fransa da Türkiye'de ticari bir mevkiî sahip oldular. Böylece bu iki memleket sermayesi Türkiye'ye akmaya, bu sermayenin büyük bir kısmı da daha ziyade sermaye sahiplerinin menfaatine uygun olarak demiryolu inşasında kullanılmaya başlandı.

Bu dönemde, devletin demiryollarının üstün faydalarına kanaat getirmiş olduğu için 1854 yılında yayınladığı programda; memleketin servet kaynaklarını işletebilmek için ulaştırma vasıtalarının teminini ve ziraata en elverişli bölgelerin birbirleriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak bir demiryolu inşasının lüzumu önemle ele alındı. Bu programın gerçekleştirilmesine en çok ilgiyi gösteren İngiliz'lerdir [16].

Sonuçta, Eylül 1856'da, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde bulunan ilk demiryolu Tuna-Karadeniz Demiryolları adı ile anılan ve Romanya Devleti sınırları içinde kalan

Cervonoda Kasabası'ndan Köstence Limanı'na kadar bulunan hattın imtiyazı, 1856 yılında Tredur Barkle adında bir İngiliz'e verilmiştir. 4 Ekim 1860 tarihinde bu hat işletmeye açılmıştır.

1856'da kurulup üç sene sonra işe başlayan Süveyş Kanalı şirketi, Hindistan yolunda İngilizler'e büyük bir rakip olduğundan, bu rekabetten kurtulmak üzere Bağdat hattı projeleri yeniden ele alınmaya başlandı.

Yapılan çalışmalar sonucunda, Hindistan'a Süveyş Kanalı'ndan başka bir yolun da bulunması gereğini ve Dicle sahilini takip edecek bir demiryolunun Türkiye menfaatlerine uygun olacağını onaylamakla birlikte, Fırat hattının daha kestirme, dolayısıyla İngilizler'in menfaatlerine daha uygun olduğuna, Suriye'den başlayıp Fırat sahilini takiben Bağdat'a ve Kuveyt'e varacak bir demiryolunun en mükemmel Hindistan yolu olduğuna dair rapor verildi.

İngiltere Hükümeti imtiyazı alacak şirkete teminat veremeyeceğini ilan ettiği gibi Süveyş Kanalı'nı yapan Ferdinand De Lesseps de Bağdat hattının inşasına bütün kuvvetiyle mani olmaya çalıştı. Bunun üzerine Bağdat projesi üçüncü defa olmak üzere bir yana bırakıldı [15].

1886 yılında Süveyş Kanalı'nın genişletilmesi ve gemi seferlerine daha elverişli bir hale getirilmesinden sonra, İngiltere'nin Bağdat hattı teşebbüsleri sönmüş, bu konuda İngilizler yerlerini Fransızlar'a bırakmışlardır. Fransızlar, Bağdat hattının tamamını inşa yerine Akdeniz-Halep-Bağdat-Basra ve Bağdat-Necif-Hanikin gibi bazı kısımları inşa arzusu gösteriyorlardı.

Fakat hükümet böyle parça parça hat yapmayı onaylamadığı gibi, Bağdat hattını Akdeniz'den başlamak üzere yaptırmayacağını da kesin olarak ilan etmiştir. Bu hat Romanya hükümetince satın alınmış ve Tuna üzerinde yapılan köprü sayesinde Avrupa hattı ile birleşerek halen Budapeşte-Bükreş-Köstence hattının son kısmını oluşturmaktadır.

Yine zamanın askeri çalışmaları ile inşa edilmiş olan hat ise, Selanik-İstanbul hattı olup; şark hatlarımızın Trakya'daki ilk başlangıcıdır.

Ne yazık ki, Balkan ve Cihan Harbinden sonra elimizden çıkmış Yunanistan Hükümetine verilmiştir [23].

Bu iki hat milli sınırlarımız dışında kalan tren hatlarımızdır.

Memleketimizde yabancı sermayedarlar tarafından imtiyazlı olarak yapılan ve işletilen demiryollarımız şunlardır:

- a) İzmir-Aydın demiryolu (1860)
- b) İzmir-Kasaba demiryolu (1865)
- c) Mudanya-Bursa demiryolu (1892)
- d) Şark demiryolları (Rumeli hattı) (1877)
- e) Anadolu hattı (1871)
- f) Bağdat hattı (1897)
- g) Cenup demiryolları (1872)
- h) Mersin-Tarsus-Adana, hatlarıdır [22]

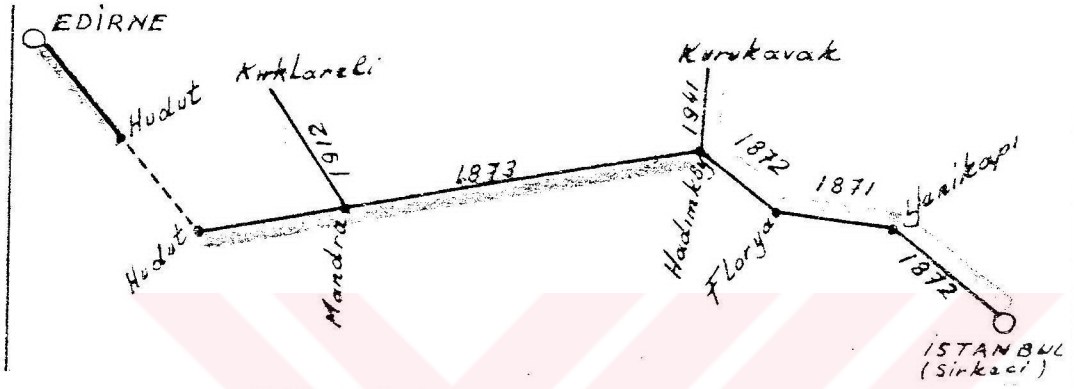
Tezin özünü teşkil eden Şark Demiryolları'nın inşasına, Sultan Aziz'in büyük taraftar olmasıyla başlanmıştır. Bu amaçla Nafia Nezareti kurulmuş ve ilk Nafia Nazırı olan Ethem Paşa demiryolları için büyük projeler yaptırmıştır.

1869 yılında Baron Hirsch adında bir Avustralyalı'ya imtiyazı verilen bu hattın uzunluğu 2.000 km. olup, 85 sene müddetle Şark Demiryolları'nın inşası imtiyazı hakkı tanınmıştır [15].

Bugün yurdumuzun sınırları içinde kalan İstanbul-Edirne, Alpullu-Kırklareli, kısımlarından ibaret olup, 333,629 km.dir ki bu kısma Yunanistan'da kalan 32,782 km.lik kısım dahil değildir. Hattın inşaatı 18 yıl sürmüş ve 12.02.1888 tarihinde işletmeye açılmıştır (Şekil 2.4).

Balkan Harbi ve Birinci Cihan Harbi dolayısıyla hattın işletmesinde değişiklikler olmuş, 1931 yılında sınırlarımız içinde kalan kısmın işletme hakkı Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi'ne verilmiş ve 28.4.1937 tarihli 3156 sayılı kanun ile satın alınarak Devlet Demiryolları şebekesine katılmıştır [2], (Çizelge 2.3).

İkinci Dünya Harbi'nde askeri birliklerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla inşa edilen 10,936 km.'lik Hadımköy-Kurukavakşube hattı 23.4.1941'de işletilmeye açılmıştır [2], (Çizelge 2.3).



Şekil 2.4 Şark demiryolları güzergah hattı [15].

Çizelge 2.3 Şark demiryollarının gelişimi [15].

	Kilometresi	İşletmeye Açıldığı tarih	Devlet tarafından satın alındığı tarih
Yenikapı – Florya	16,662	05.01.1871	28.04.1937
Florya – Hadımköy	30,033	22.07.1872	28.04.1937
Sirkacı – Yenikapı	4,758	27.07.1872	28.04.1937
Hadımköy – Çatalca	19,609	17.04.1873	28.04.1937
Çatalca – Hudut	209,836	23.06.1873	28.04.1937
Hudut – Edirne	7,137	23.06.1873	28.04.1937
Mandıra – Kırklareli	45,594	19.06.1912	28.04.1937
	333,629		
Hadımköy – Kurukavak	10,936	23.04.1941	Devlet Hattı
	344,565		

2.2.1.1 Demiryolu teşkilatı

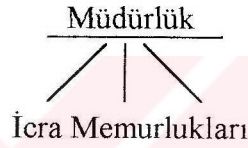
Demiryolu teşkilatından amaç, demiryolunda çalışan kaynaklardan yeterince yararlanmak için gerekli düzenin sağlanmasının yanında, demiryolu idaresinin devlet teşkilatı ile ilişkini temin etmek ve bu teşkilattaki yerini tayin etmektedir. Teşkilat, sağladığı maddi olanakların yanısıra kültürel faaliyetlerden de sorumludur.

İşletme bu faaliyetler doğrultusunda; istasyonlar, yol şubeleri, depo-cer atölyeleri, girişler-ticari eşya ambarları ve idari memuriyetlerden oluşturulmuştur [24].

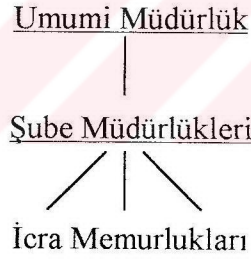
2.2.1.2 Demiryolu teşkilat yönetimi

Bir demiryolu tesisi, üzerinde katarların yürüyeceği bir yol, insan ve eşyanın bu yol üzerinde naklini sağlayacak vagon tedariki ve bu vagonları çekecek makineyi temin etmekle oluşur. Bu şekilde oluşturulan tesisin yönetimi ve işletmesini sağlayan bir takım idari memuriyetler kurulmuştur (Şekil 2.5). İdari bölümler demiryolu şebekesinin büyüklüğü ile orantılı olarak gelişmiştir [24].

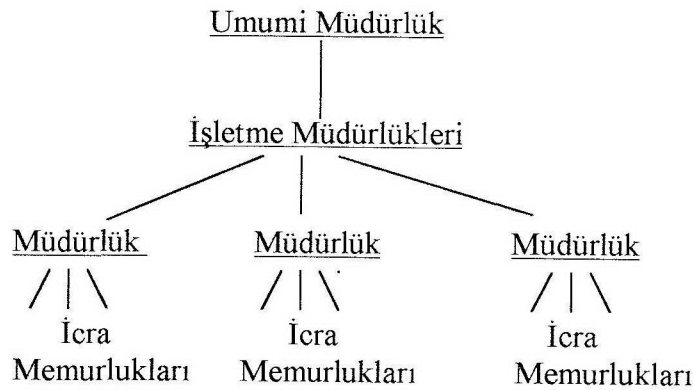
Şebekesi 1000-2000 km. olan işletmelerde:



Şebekesi 15.000-20.000 km. olan işletmelerde:



Daha büyük şebekelerde işletme müdürlükleri ve onun üzerinde umumi müdürlük bulunur ve bunlar da yabancı şirket demiryollarına bağlıdır:



Şekil 2.5 Demiryolu teşkilat yönetimi [24].

2.2.1.3 Demiryolu teşkilat hizmetleri

Teşkilat hizmetlerini dört ana grupta inceleyebiliriz:

- a) Yol, köprü, tünel, bakım ve onarımıyla birlikte trenlerin yol seyirlerindeki işaret, geçit, blok ve emniyetle ilgilenmek,
- b) Lokomotif ve vagonların tedariki, tamirata ve taksimi,
- c) Katarların terkip ve teşkili ile onların istasyonlar arasında ihtiyaca göre hareketleri,
- d) Demiryolunun halk ve tüccarla olan ilişkileri ile demiryoluna müşteri celbi ve nakliyat tarifelerinin tanzimi, gibi konularda hizmet vermektir [24].

2.2.2 Cumhuriyet devrinde demiryolları

Mutlakiyet ve Meşrutiyet devirlerinde, memleketin, yüksek menfaatlerinin gerektirdiği şekilde, esaslı bir demiryolu siyasetinin, devletçe planlaştırılıp gerçekleştirilmesi, her nasılsa mümkün olmamıştı. Bunda, bir çok sebepler arasında, kapitülasyonların, yabancı müdahale ve siyasi nüfuzların etkisi bulunduğu gibi imparatorluk hükümetinin de, bu işe gerekli önemi verememiş olduğunu kabul edebiliriz [17].

Yeni Türkiye, milli mücadeleden, tam bir istiklalle çıktıktan, askeri zaferini, Lozan Sulh Zaferi'yle de tamamladıktan sonra, geçen yılların, stratejik sıkıntı ve askeri yenilgileriyle ekonomik kısırlığını göz önünde tutarak, bu acı derslerin etkisi altında, memleketin askeri, ekonomik, tarımsal ve kültürel kalkınması için temel sayan Cumhuriyet hükümeti, ilk iş olarak, demiryolu davasını ele almıştır.

Anadolu'nun bir çok uzak ve yakın bölgelerini birbirine bağlamak, devlet otoritesini ve nüfuzunu, yurdun her bucağına yaymak, iç ve dış emniyeti sağlamak da, ancak, planlı ve kuvvetli bir demiryolu siyasetini takiple mümkün olabilirdi [27].

Bu doğrultuda benimsenen demiryolu politikası üzerine, doğru illerini içine alan geniş bir demiryolu şebekesinin inşasına başlanmıştır (Çizelge 2.4).

Çizelge 2.4. Cumhuriyet döneminde yapılan hatlar [10].

<u>Yapılan hat kısımları</u>	<u>Yapılış tarihi</u>	<u>Kilometre</u>
Ankara- Kayseri	28.05.1927	381
Kayseri- Sivas	30.08.1930	223
Samsun- Kalın	31.08.1932	380
Irmak- Zonguldak	12.11.1935	416
Sivas- Erzurum	23.11.1938	332
Erzincan – Erzurum	20.10.1938	215
B.Köprü – T..Gediği	02.05.1933	172
Kütahya – Balıkesir	23.04.1932	253
Fevzipaşa –Diyarbakır	23.11.1935	505
Yolçatı – Elazığ		24
Malatya – Çetinkaya	16.08.1936	140
Afyon – Karakuyu	25.03.1936	113
Maladız – Burdur	1936	24
Bozanönü – Isparta	26.03.1936	14
Köprüağızı – Maraş	1948	28
Narlı – Gaziantep	1953	85
Elazığ- Muş	1955	241
Diyarbakır- Kurtalan	1944	160
Gaziantep- Karkamış	1960	91

Dar, geniş ve normal hatlar

Erzurum – Sarıkamış	Dar hat	0,75 m.	158 km
Sarıkamış – Kars	Geniş hat	1,524 m.	60 km
Kars – Kızılçakçak	Geniş hat	1,524 m.	54 km
Samsun – Çarşamba	Dar hat	0,75 m.	36 km
Ilıca – Palamutluk	Dar hat	0,60 m.	24 km
Mudanya – Bursa	Metrik hat	1,05 m.	42 km
Diğer hatlar	Normal	1,425 m.	

Bu dönemdeki demiryolu politikasında, bütün yabancı şirket demiryollarının devletçe satın alınarak millileştirilmesi ve bir elden idare edilip işletilmesi yer alıyordu (Çizelge 2.5) .

Çizelge 2.5 Cumhuriyet devrinde satın alınan şirket hatları [10] .

Hattı adı	Satın alındığı tarih	Kanun no:
Anadolu – Bağdat	24.05.1924	506
Samsun – Çarşamba	29.08.1926	1524
Mersin – Adana	01.01.1929	1575
İzmir – Kasaba	31.05.1934	2487
İzmir – Aydın	30.05.1935	2475

Sirkeci – Edirne	05.05.1937	3156
Bursa – Mudanya	01.06.1934	1815 (İptal edilip söküldü)
Ulca - Palamutluk	22.09.1941	2127

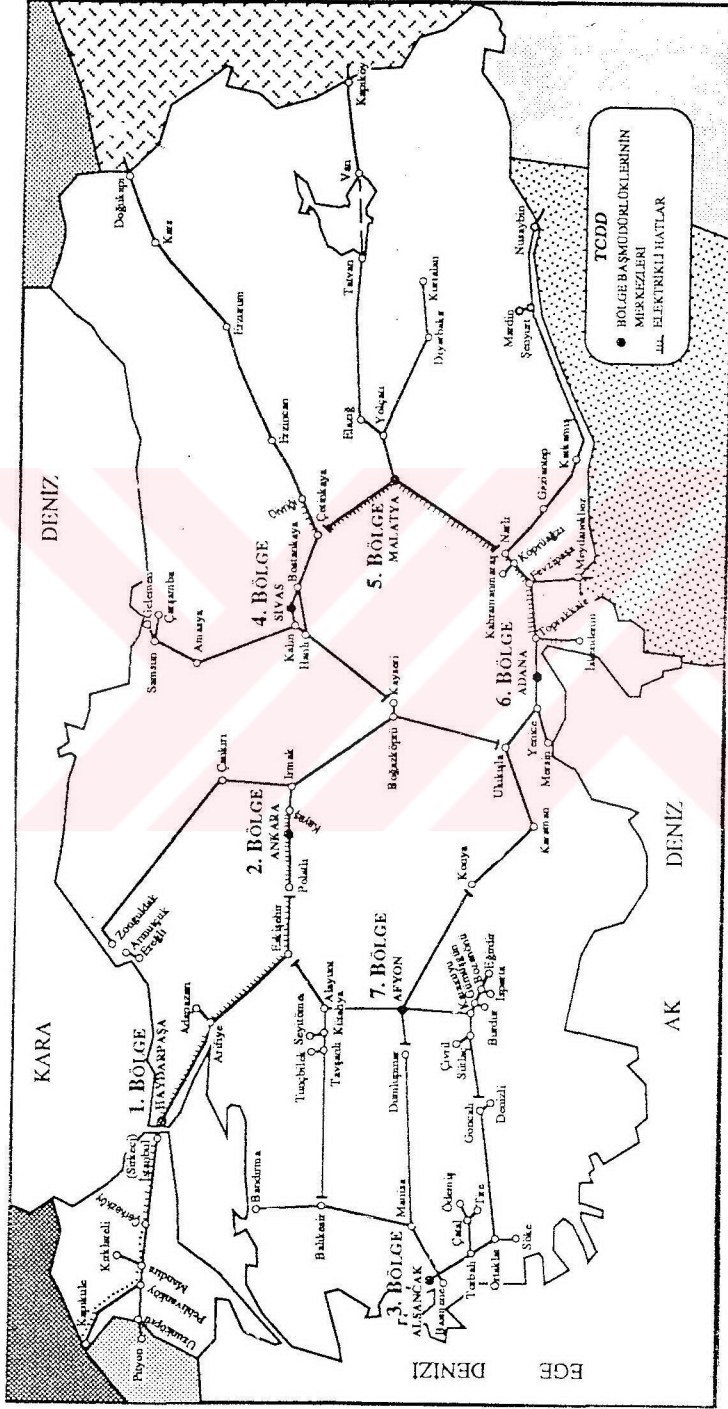
2.2.2.1 Demiryolu teşkilatı ve T.C.D.D.’nin oluşumu

Türkiye’de demiryolu işletmeciliğini yürüten ve sermayesinin tamamı devlete ait olan iktisadi devlet teşekkülü, 1953 yılına kadar muhtelif tarihlerde çıkarılan yasalarla işletilmiştir [28].

24.5.1924 tarihinde 506 sayılı kanunla kurulan ve katma bütçeli bir idare olan “Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” ve daha sonra, 31.5.1927 tarihli 1042 sayılı kanunla kurulan ve aynı kurumun genişletilmiş şekli olan “Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi” , T.C.D.D.’nin kökenini teşkil eder. 29.7.1953 tarihli 6186 sayılı yasayla “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” (T.C.D.D.) haline getirilmiştir. 8.6.1984 tarihinde 233 sayılı kanun hükmünde kararname ile “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü” ünvanı ile kamu iktisadi kuruluşu şekline dönüştürülmüştür [6].

Bugün toplam 8397 km. olan demiryollarımızın 4138 km.’si Osmanlı Devleti zamanında yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş, kalan 4259 km.’lik kısım Cumhuriyet devrinde inşa edilmiştir [25]. Bugünkü demiryollarımızı gösteren harita Şekil 2.6’ da gösterilmiştir.

Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, demiryollarını, bunlara bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri, akaryakıt depoları, lokanta, otel, büfe ve mağaza gibi tesisleri kurar ve işletir, bakımlarını sağlar. Genel Müdürlüğe bağlı yol, cer, fabrika, hasılat, malzeme, hareket, limanlar, imar ve inşaat, tesisler dairelerinden meydana gelmiştir. Yardımcı birimler genel sekreterlik, zat işleri, sağlık işleri, eğitim ve öğretim daireleri vardır. Taşra teşkilatı Adana, Alsancak, Ankara, Haydarpaşa, Malatya, Sirkeci ve Sivas İşletme Müdürlükleridir [5].



Şekil 2.6. Türkiye demiryolları haritası

2.2.2.2 T.C.D.D.'nin teşkilat yönetimi

Teşkilat, yönetim kurulu, genel müdür ve genel müdür yardımcıları ile merkez ve taşra teşkilatından oluşur:

a) Yönetim kurulu:

En yüksek seviyede yetkili ve sorumlu karar organı olan T.C.D.D. Yönetim Kurulu Genel Başkanlığı beş üyeden oluşur [25].

b) Merkez teşkilatı ve ara fonksiyonları:

b.1. Yol dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi demiryolu şebekesi ve binaları ile yolla ilgili diğer tesisler ve yol makinelerinin sürekli olarak hizmete hazır bulundurulması amacıyla gereken her türlü bakım, onarım, tadil, tevsi ve yenileme işlemlerinin, standartlarının tespiti ile yıllık ve uzun vadeli plan, proje ve programlarının yapılması, uygulamalarının standartlara, plan, proje ve programlara uygun yapılmasının sağlanması, gerekli görülen yol malzemesinin temin edilmesi, T.C.D.D. İşletmesi'nin mülk ve arazisinin muhafaza ve değerlendirilmesi ve bu konulara ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi, yönetimi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.2. Cer dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi'nin taşımalarını, yıllık ve uzun vadeli programlar açısından sağlayacak cer gücünün planlanması, en uygun cer sisteminin geliştirilmesi, mevcut cer gücünün en verimli, en etkin ve en ekonomik şekilde kullanılması ve işletilmesinin sağlanması, tüm çeken ve çekilen araçların bakım, onarım, servise hazırlama ve imalat programlarının hazırlanması ve uygulamanın buna göre yürütülmesine ilişkin tüm faaliyetlerin yönetimi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.3. Ticaret odası başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün genel ticari politikası ile ticari tarifeler ve pazarlama politikalarının verimlilik ilkelerine göre tespitine esas olarak ekonomik araştırma ve önerilerin yapılması, tespit edilen bu politikalar doğrultusunda ticari tarifelerin düzenlenmesi ve uygulanması; T.C.D.D. taşımaları ve taşımayı tamamlayıcı hizmetler ile diğer ticari faaliyetlerin tarifelere, meri mevzuata ve anlaşmalara uygun

yürütülmesi ve de gelirlerinin tam olarak tahsili için gereken her türlü çalışma ve denetimin yapılması ve ticari faaliyetlerin koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.4. Mali işler dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi'nin amaçlarını gerçekleştirecek ve finansman ihtiyacını karşılayacak mālî kaynak ve fönların en uygun biçimde plânlanması, kullânılması, önların rasyonel biçimde temin edilmesi, ihtiyaç fazlası fonların en uygun işlere yatırılması, mali işlemlerle ilgili kanuni yükümlülüklerin yerine getirilmesi, borç alacak ve kıymetlere ait işlemlerin resmi kayıtlarının tutulması, izlenmesi, mal ve hizmet maliyetlerinin en uygun şekilde kayıt ve rapor edilmesi, faaliyetlerin etkinliğinin mali yönden ölçülmesi, kuruluşun mali itibarını koruyacak tedbirlerin alınması ve diğer mali faaliyetlerin düzenlenmesi ve yönetilmesi ile yükümlüdür [25].

b.5. Hareket dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi yolcu ve yük taşıma hizmetlerinin en verimli ve ekonomik şekilde planlanması, yürütülmesi, mevcut taşıma kapasitesinin en iyi şekilde değerlendirilmesi, tren trafiğinin en iyi sistem içerisinde ve emniyetle akıcılığının sağlanması ve bu konulara ilişkin tüm faaliyetlerin düzenlenmesi, yönetimi, denetimi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.6. Sağlık dairesi başkanlığı:

Genel sağlık politikasının uygun olarak T.C.D.D. personeli ile aile efradının koruyucu ve tedavi edici hekimlik hizmetlerinin düzenlenmesine ilişkin esasların saptanması, T.C.D.D. Sağlık Kurumları'nca kullanılacak ilaç ve tıbbi malzeme kadrosunun ihtiyaç durumuna göre tespiti ve genel olarak tüm sağlık hizmetlerinin düzenlenmesi ile yükümlüdür [25].

b.7. Dış ilişkiler ve idari işler dairesi başkanlığı:

Genel Müdürlüğün idari ve sekreteryâ hizmetlerinin, basın ve halkla ilişkiler ve enformasyon işlerinin, uluslararası demiryolu kuruluşları ve birlikleri ile genel ilişkilerinin, yönetimi geliştirme(organizasyon ve metot) ve mevzuata ilişkin hizmetlerin düzenlenmesi, yürütülmesi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.8. Personel dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi'nin personel tedarik ve istihdam politikası esasların saptanması, personelin özlük işleri ve sosyal haklarına ilişkin esasların tespit edilmesi ve işlemlerin yürütülmesi, T.C.D.D. ile işçileri arasındaki ilişkilerin ve toplu iş sözleşme faaliyetlerinin düzenlenmesi, yürütülmesi, yönetilmesi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.9. Malzeme dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün ihtiyacı olan her nevi hammadde ve malzemenin en uygun ekonomik şartlarla tedarik edilmesinde uygulanacak politikanın saptanmasına esas olacak ekonomik araştırmaların yapılması, tespit edilen politika doğrultusunda gerekli hammadde ve malzemenin miktar, kalite, zaman, kaynak ve fiyat itibarıyla en uygun şekilde tedariki, stoku ve dağıtımlarının sağlanması ve T.C.D.D. ünitelerince imal edilen malların en uygun ekonomik şartlarla satışın temin edilmesi ve bu konulardaki tüm faaliyetlerin düzenlenmesi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.10. Limanlar dairesi başkanlığı:

İşletmesi devletçe T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne verilen liman ve iskelelerin modern işletme tekniklerine, verimlilik ve karlılık ilkelerine uygun şekilde işletilmesinin, liman ve iskelelerini, makine, tesisat ve teçhizat bakımından günün ve geleceğin ihtiyaç ve şartlarına göre donatılmasının ve geliştirilmesinin sağlanması ve bu konulara ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi, yürütülmesi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.11. İnşaat dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi'nin bünyesinde yeni yapılacak demiryolu, bina ve tesisler ile mevcut bina ve tesislere yapılacak ilavelere ait teknik etüt ve projelerin yapılması veya kontrol edilmesi, bu projelerin metraj ve keşiflerinin yapılması ile maliyetlerinin saptanması yatırım projelerinin uygulanmasını emaneten veya ihale suretiyle gerçekleştirilmesi ve bu faaliyetlerin yönetimi, koordinasyonu ve kontrolü ile yükümlüdür [25].

b.12. Araştırma planlama ve koordinasyon dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi'nin kalkınma planları ile yıllık ve uzun vadeli yatırım plan ve programlarının hazırlanması, yatırımların plan ve programlardaki hedeflere ve esaslara

uygun olarak yürütülmesinin izlenmesi, plan ve programların gerektirdiği araştırmaların yapılması ve bu konularla ilgili olarak; T.C.D.D. üniteleri ve ilgili kamu kuruluşları ile koordinasyonun ve iş ilişkilerinin sağlanması ve elektronik bilgi işlem merkezinin tedviri ile yükümlüdür [25].

b.13. Müesseseler koordinasyon ve fabrikalar dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü müesseselerinin gözetimine ilişkin çalışmaların düzenlenmesi, yürütülmesi ve izlenmesi, müesseselerin genel müdürlükle olan ilişkilerin koordine edilmesi ile T.C.D.D. fabrikaların çalışmalarının yönlendirilmesi ve yönetilmesi ile yükümlüdür [25].

b.14. Eğitim ve öğretim dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. hizmetlerinin düzenli, sürekli, etkin, verimli ve ekonomik yürütülmesi amacıyla personelin eğitim ve öğretim ihtiyaçlarının tespit edilmesi, plan ve programların hazırlanması ve uygulanması, mahrumiyet yerlerinde çalışan personelin çocuklarının eğitimi ve öğretimlerinin sağlanması ile diğer mesleki ve sosyal eğitim çalışmalarının düzenlenmesi ve tatbik edilmesi ile eğitim ve öğretim faaliyetlerinin yönetimi, denetimi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

b.15. Tesisler dairesi başkanlığı:

T.C.D.D. şebekesi üzerindeki tüm sinyalizasyon, telekomünikasyon ve elektrifikasyon tesislerinin mevzuat ve teknik icaplara göre devamlı olarak hizmete hazır olacak şekilde bakım ve onarımlarının yapılması ile bu tesislerin, gelecekteki işletme ihtiyaçlarına ve teknik gelişmelere göre değiştirme, geliştirme, yenileme ve yeni projelere ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi ile yükümlüdür [25].

b.16. Teftiş ve tetkik kuru başkanlığı:

T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yönetimi ve denetimine bağlı tüm kuruluş ve ünitelerinin her türlü iş ve işlemlerinin, karlılık ve verimlilik prensiplerinin esas alınması suretiyle genel müdürlük adına teftiş edilmesi, incelenmesi ve gerektirdiğinde ilgili personel hakkında soruşturma açılması ile yükümlüdür [25].

b.17. Hukuk başmüsavırlığı:

T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün hukuki konulardaki danışmanlığının yapılması, T.C.D.D. İşletmesi'nin haklarının ve menfaatlerinin korunması amacıyla mahkemelerde davaların açılması, takibi ve sonuçlandırılması yürütülen tüm hukuki faaliyetlerin düzenlenmesi, koordinasyonu ve izlenmesi ile yükümlüdür [25].

b.18. Savunma sekreterliği:

Milli Savunma amaçlarına uygun olarak topyekün savunma ve milli seferberlik hizmetleri açısından T.C.D.D. İşletmesi'ne düşen görevlerin planlanması, yürütülmesi ve koordinasyonu ile yükümlüdür [25].

c) Taşra teşkilatı ve fonksiyonları:

c.1. İşletme başmüdürlükleri:

Merkezleri İstanbul, Ankara, Sivas, Malatya ve Adana'da bulunan işletme başmüdürlükleri, T.C.D.D. kuruluşunun icrai birimleri olup her birinin belirlenmiş hat (işletme) bölgelerinde T.C.D.D.'nin tüm fonksiyonlarını fiilen icra ederler.

c.2. Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi (ELMS):

Buharlı lokomotif ve vagon onarımı yapmak üzere 1894 yılında küçük bir atölye olarak kurulmuş ilk fabrikadır. 1927 yılından bu yana sekiz defa tevsi edilerek bugün gerçek bir sanayi kuruluşu haline gelmiştir. Lokomotif, motor, elektrik makineleri vagon ve genel makine olmak üzere 4 ana bölüme ayrılmıştır. 1961 yılında yurdumuzda ilk otomobil ve ilk yük vagonu burada yapılmış, 1962 yılında bojlili yük vagonlarının, 1966 yılında dizel manevra lokomotiflerinin, 1971 yılında da dizel elektrik anahtar lokomotiflerinin sürekli olarak yapımına başlanmıştır.

c.3. Sivas Demiryolu Makineleri Sanayii Müessesesi (SIDEMAS):

Doğu, İç ve Güney Anadolu Bölgesi'nde hizmete giren vagon ve lokomotiflerin onarımı amacıyla 1939 yılında kurulmuştur. 1944 yılında lastik, 1950 yılında döküm ve donatım fabrikaları kurulmuş olup, tevsi edilerek 1953 yılında da yük vagonu yapımına başlanmıştır. Muhtelif lokomotif parçaları dökülüp işlenmektedir. 1975 yılında müessese

haline gelmiştir. Müessese “lokomotif onarım”, “vagon onarım”, “donatım fabrikası” olmak üzere üç ana bölüm halinde çalışmaktadır [25].

c.4. Adapazarı Vagon Sanayi Müessesesi (AVDAS):

İşletmenin yük ve yolcu vagonlarını onaracak şekilde 1951 yılında kurulmuştur. Birinci beş yıllık plan döneminde genişletilerek işletmemiz ihtiyacını karşılayacak kadar yolcu vagonu yapımına başlanmıştır. 1975 yılında müessese haline gelen fabrika, “vagon imal fabrikası”, “vagon onarım fabrikası”, “donatım fabrikası” olmak üzere üç ana bölüm halinde çalışmaktadır [25].

2.2.2.3. T.C.D.D.’nin teşkilat hizmetleri

Devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek ve yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak amacıyla kurulan T.C.D.D.’nin görevlerini şöyle sıralamak mümkündür:

- a) Devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek ve yenilemek,
- b) Kanun, tüzük, yönetmelik, kalkınma planı ve yıllık programlar çerçevesinde; müesseselerini, bağlı ortaklarını ve iştiraklerini yönlendirmek ve bunlar arasındaki koordinasyon ve işbirliğini sağlamak,
- c) Kanun, tüzük ve bunların uygulanmasına ilişkin yönetmelik ile kendisine verilen diğer görevleri yerine getirmek,
- d) Tamamlayıcı işler olarak, gerektiğinde,
 - Demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki, feribot ve tesisleri dahil, her türlü taşıma işleri yapmak,
 - Bakım, onarım ve yenileme için kurulan tesislerin fazla kapasitelerini değerlendirmek; çeken çekilen araç ve gereçler ile benzerini yapmak,
 - Görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo, sundurma, silo, akaryakıt depoları ile benzeri tesisler ve umumi mağazalar kurup işletmek; yolcu ihtiyaçları için emanet odaları, otel, lokanta, gazino, büfe, büvet ve benzeri yerleri kurup işletmek veya işlettirmek,
 - Görevleri ile ilgili olarak yurt içinde ve dışında acentelikler ve temsilcilikler kurmak,

- Yabancı ülke demiryolları ile anlaşmalar yapmak ve demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan uluslararası birliklere katılmak,
 - Sigorta acentacılığı yapmak,
 - Yurt içinde veya dışında yapılmakta veya yapılacak olan demiryolu ve demiryolu tesisleri inşaatı işini yalnız başına veya ortaklık halinde birinci veya ikinci yüklenici olarak üstlenmek,
- e) Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmak [25]. Bu görevlerin yapılması sırasında işletme, Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları ve bağlı ortakları ile bağlantı içindedir (bkz: Ek 2).

2.2.2.4 T.C.D.D.'nin fiziksel planlaması

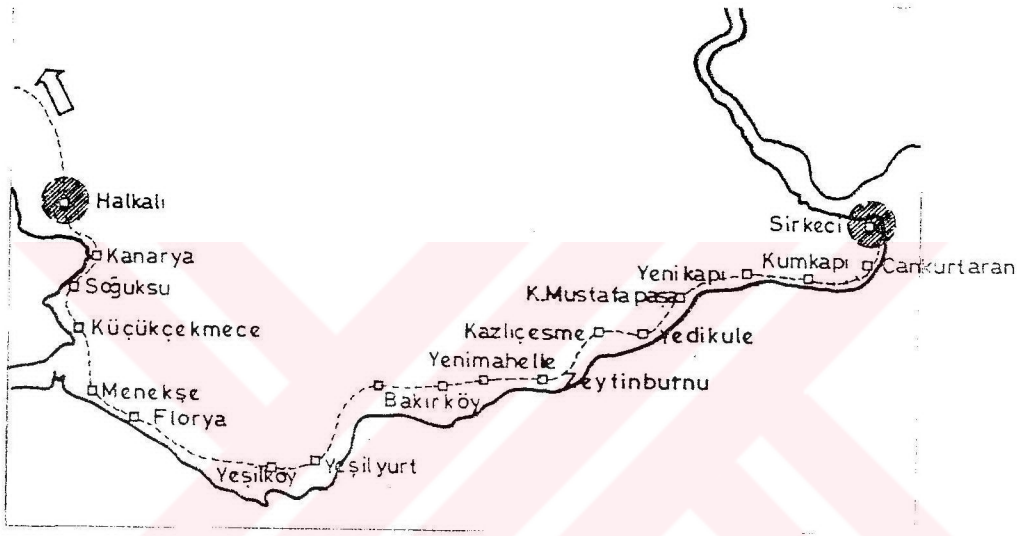
İşletmeye açılan bir demiryolunda, istasyonlardaki bütün raylar ve ayrıntıları, geçitler, bariyerler, işaretleşme kuruluşları, köprüler, plakturanlar (döner köprüler) telekomünikasyon kuruluşları, istasyonlar, yükleme yolları ve rampalar ile daha sonra raylar ve temas halinde olan demiryolu üst yapısı, yolcu istasyonlarında bir istasyon yapısı bulunur. Bu, yolcuların bekleme yeri olup yer altı geçitlerini, hizmet ve bekleme odalarını içine almaktadır. Yük taşımak için de marşandiz garları ve ambarlar vardır. Lokomotif depolarında da sundurmalar, işletme atölyeleri, su kuleleri ve lokomotifin bakımı ile ilgili araçların bulunduğu mağazalar bulunur. İstasyon ve depo yakınında lokomotif personeli için, yıkanma yerleri ve servis yatakhaneleri vardır. İstasyonlarda işaretleşme ve makaslar bir kumanda kulesinden yönetilir; buna karşılık, serbest işleyen yolun kavşak noktalarında da blok sistemi yapılmıştır.

Demiryolu ile ilgili kuruluşlardan biri de onarım atölyeleridir. Onarım atölyeleri, istasyonlar çevresinde yapılmıştır. Böylece lokomotif ve vagonların kolaylıkla atöyelere girip çıkması sağlanmış olur. Onarım atölyelerinde lokomotif ve vagonların sökölme, onarımı ve montajı yapılır. Bunlardan başka müdürlük yapısı, görevliler için yatakhane ve yemekhaneler, lojmanlar, mağaza binaları, ısıtma santrali gibi yapılar bulunur [8].

3. T.C.D.D. SİRKECİ-HALKALI BANLİYÖ HATTI İSTASYONLARI

3.1 İstasyon Güzergahı

Banliyö hattı; Sirkeci, Cankurtaran, Kumkapı, Yenikapı, Kocamustafapaşa, Yedikule, Kazlıçeşme, Zeytinburnu, Yenimahalle, Bakırköy, Yeşilyurt, Yeşilköy, Florya, Menekşe, Küçükçekmece, Soğuksu, Kanarya ve Halkalı olmak üzere 18 istasyondan oluşmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Sirkeci-Halkalı banliyö hattı güzergahı [16].

3.1.1 Hattın uzunluğu

Hat, Sirkeci istasyonundan itibaren Halkalı istasyonu girişine kadar 27,631 km. uzunluğundadır [3].

3.1.2 Coğrafi durum

Mevcut hat Trakya yakasında doğudan batıya doğru sahili ve kısmen de sahil bandını takip ederek sırası ile İstanbul ili Eminönü, Fatih, Zeytinburnu ve Bakırköy ilçelerini katetmekte ve Avrupa-İstanbul demiryolunun doğudaki uç bölümünü oluşturmaktadır [3].

3.1.3 Topoğrafik durum

Mevcut hat genelde düz arazide bulunmaktadır. Hat boyunca önemsiz ölçüde yer yer yükseltiler mevcuttur. Varyant çalışmalarından biri olan Ataköy-Havalimanı-Halkalı hattının geçtiği arazi parçası havalimanının kuzeyinde 78.5 kotuna ulaşmaktadır. Burası doğusundaki Ayamama Deresi ile batıda Küçükçekmece Gölü arasında kalan Yeşilköy Havalimanı'nın da üzerinde bulunduğu bir platodur. Hattın devamı Soğuksu İstasyonu'ndan sonra Küçükçekmece Gölü'nün sedde sahası içerisinde kalmaktadır [3].

3.1.4 Kullanım ve yerleşim durumu

Liman ve demiryolunun şehir bünyesine katıldığı yerlerin, şehrin tarihi gelişmesinin sonucu olduğu açık olarak görülmektedir. Sirkeci bölgesi, demiryolu ve liman tesisleri ile şehir içinde endüstriyel karakteri kuvvetli olan bir merkez haline gelmiştir. Fakat bugünkü sınırsız gelişime bu bölgeyi tamamen yetersiz ve olumsuz bir durumda bırakmıştır.

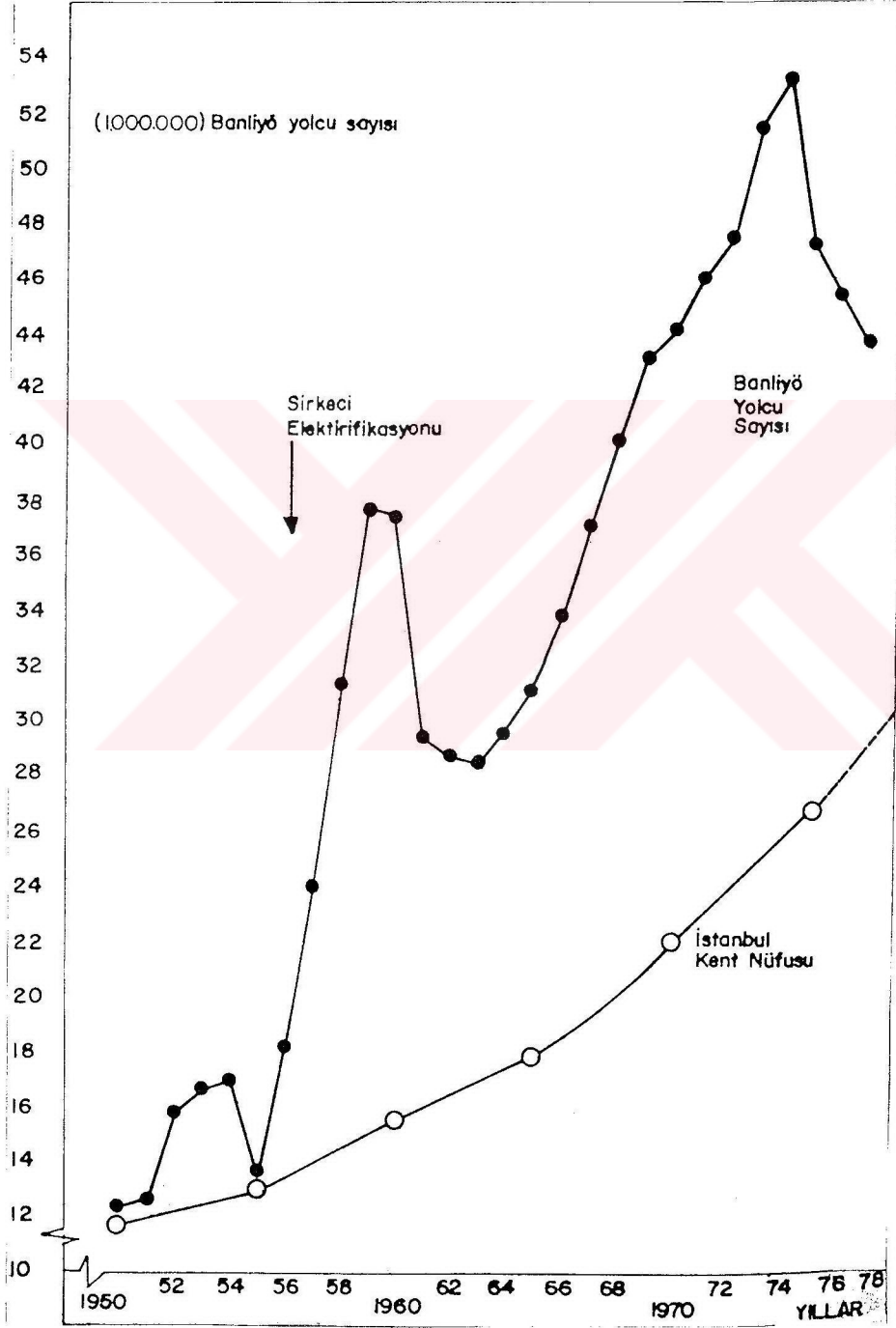
Mevcut hattın Cankurtaran-Ataköy, Yeşilyurt-Yeşilköy ve Küçükçekmece kesimleri yoğun iskan alanlarıdır. Yenikapı-Zeytinburnu ve Bakırköy semtleri çevrelerinde de önemli yerleşmeler mevcuttur. Ataköy iskan birimleri devamlı artmakta olan önemli bir yerleşim merkezidir. Yeşilköy Havalimanı kuzeyindeki Sefa Mahallesi ve Küçükçekmece-Halkalı arasında yakın zamanda Kanarya-Soğuksu gibi oluşan yerleşim merkezleri vardır.

Ayamama Deresi boyunca Sefaköy' e kadar olan arazi parçası (bugün ziraat yapılan ve kısmen de fidanlık olarak kullanılan) devletin mülkiyetindedir. İ.S.K.İ. Ataköy Tasfiye Tesisi, Ataköy çıkışında bir arazi parçası üzerinde planlanmaktadır.

Yedikule, Kazlıçeşme, Zeytinburnu ve Yenimahalle'de önemli ölçüde ve çeşitli üretimlerde sanayi mevcuttur. Bunlardan Kazlıçeşme'deki dericiler Tuzla'daki yeni yerlerine taşınmışlardır. Bu saha dericiler için küçük imalat, teşhir ve pazarlama merkezi olarak planlandı ve uygulandı.

Mevcut hattın Yeşilyurt, Yeşilköy kesimleri yerleşme, Florya ve Menekşe kesimleri önemli turistik merkezlerdir [3].

Bu yerleşim yerlerindeki, nüfus ile banliyö taşıma kapasitesi arasındaki ilişki Şekil 3.2'de gösterilmiştir.



Şekil 3.2 Sirkeci banliyö yolcu sayısı ve nüfus ilişkisi [13]

3.1.5 Etki alanı

Kentsel alanlarda çeşitli ekonomik ve toplumsal etkinlikler arasındaki ilişkilerin kurulmasını sağlayan kent içi ulaşım ile kent formu arasındaki iki yönlü bir anlaşma söz konusudur.

Bir alana taşıma hizmeti gidiyorsa bu sunum o yörenin gelişmesini hızlandırır. Bu doğrultuda belli bir etki alanı oluşturan demiryolu, yörenin tarihsel gelişim süreciyle de karşılıklı etkileşim içerisinde. Sirkeci-Yeşilköy arası istasyonların verdiği hizmet ve çevresinin gelişimi bu doğrultudadır.

Öte yandan bir alandaki kentsel yapılaşmanın oluşması, ulaşım hizmetinin gelişmesini zorlar. Nüfus artışına paralel olarak çoğalan ulaşım talebi, mekandaki uygun yer seçim kararı ile karşılanır. Florya-Halkalı arası istasyonların kapasitesi ise bu gelişmeye cevap verecek şekilde düzenlenmiştir.

Bu doğrultuda oluşan istasyonlar ve yaya ulaşım alanları Şekil 3.3’de gösterilmiştir.



Şekil 3.3 Banliyö hattı etki alanı [3].

3.2 Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı İstasyonları Kataloğu

3.2.1 Sirkeci İstasyonu

İlçe: Eminönü

Semt: Sirkeci

İstasyon kod numarası: S51

İstasyon tipi: Uç-gar

İstasyon kotu: 5

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 0/ 2,089 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 0.000 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 288 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): -/ 227 m.

Yapım tarihi: 1888-1890

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Sementin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Düz, geniş bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesindedir.

İstasyonun mevcut yol durumu: Sirkeci İskele Caddesi paralelinde olup, Ankara Caddesi'ni dik keser.

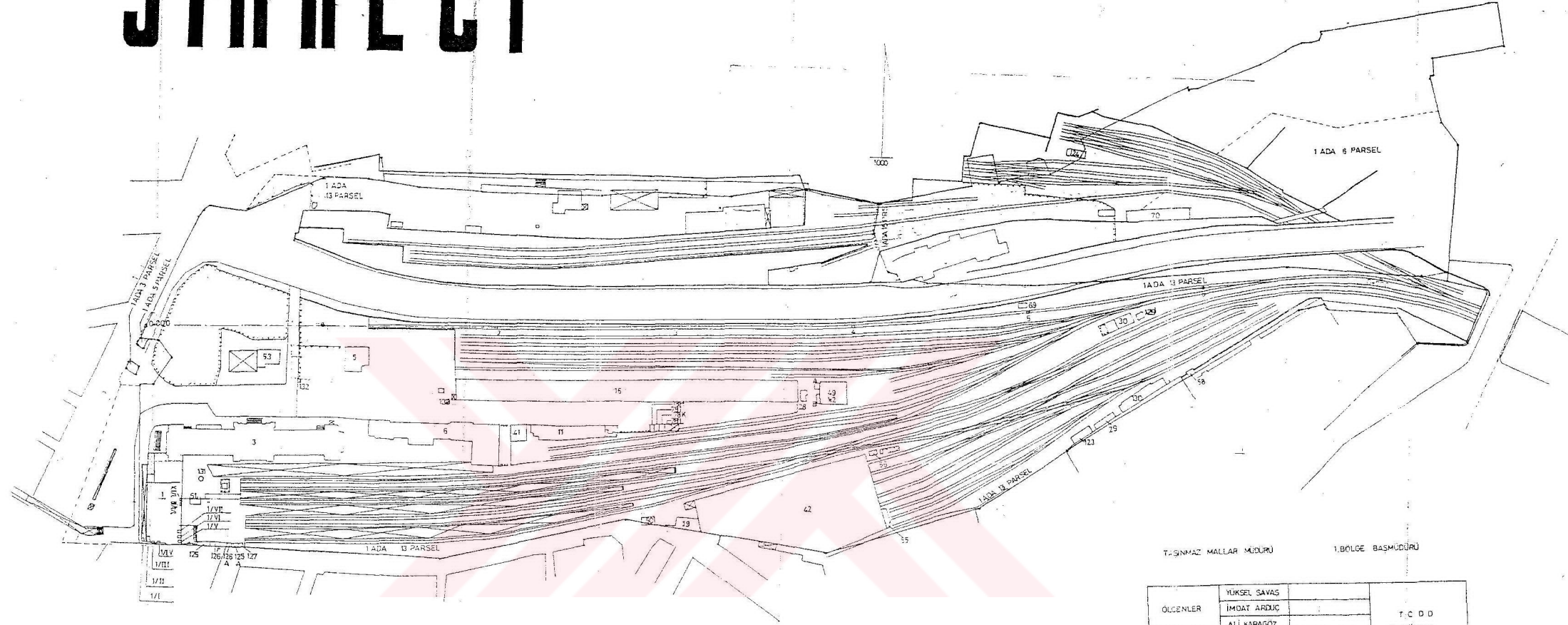
İstasyon bünyesindeki yapılar: Gar binası, işletme müdürlüğü, ambarlar, depolar, tamir atölyeleri, liman hareket şefliği, barakalar, kumanda merkez kulesi, gişe ve büfe.



Resim 3.1 Sirkeci İstasyonu genel görünüşü

SİRKECİ

SIRA NO	BİNA PLAN NO	BİNA KLM	BİNA ADI
1	0-010		GAR GRİS HOLLİ
2	0-061		GAR BİNASI
3	0-121		SUBE SEFİĞİ (B05)
4	0-163		İSLETME MÜD. BİNASI
5	0-239		ELEKTRİK İŞLERİ MÜDÜRLÜĞÜ BİNASI
6	0-272		AMBAR BİNASI VE DEPO
7	0-305		DEPO MÜD. MARANGOZHANE
8	0-527		HURDA MALZEME DEPOSU
9	0-551		KUMANDA MERKEZİ KULESİ
10	0-210		TRAFİKO
11	0-363		ELEKTRİK TREN DEPOSU
12	0-388		YAGON REVİZYON MÜDÜRLÜĞÜ
13	49-A	0-380	İSTİMA KAZAN BİNASI
14	49-B	0-381	REVİZYON MÜD. DEPOSU
15	50	0-283	BEKİ VE PLANTOR BRK.
16	51	0-028	HAREKET MEMURLUGU
17	53	0-070	BENZİN İSTASYONU
18	55	0-420	KOMPRESOR BARAKASI
19	56	0-410	MANEVRA BARAKASI
20	58	0-585	REZERV BARAKASI
21	59	0-388	YAGON KANTARI
22	70	0-580	İSÇİ BARAKASI
23	78H	0-287	NAKLİYAT YAZHANE
24	78I	0-290	DÜKKAN
25	78K	0-293	BÜFE
26	78L	0-296	BÜFE DEPOSU
27	123	0-526	MALZEME AMBARI
28	124	0-535	LİMAN HAREKET SEFLİĞİ
29	125	0-032	BÜFE
30	125	0-049	BÜFE
31	127	0-052	GAZETE BAYİ
32	128	0-372	MALZEME DEPOSU
33	129	0-564	CTC MÜZ. BARAKASI
34	130	0-560	YAGON DÖŞEME TAMİR ATÖLYESİ
35	131	0-032	DANIŞMA (INFORMATION)
36	1/1	0-000	ATM (PAMUKBANK)
37	1/II	0-002	GAZETE BAYİ
38	1/III	0-004	ATM (YAPI KREDİ)
39	1/IV	0-008	ATM (İSBANKASI)
40	1/V	0-019	ĞİSE
41	1/VI	0-019	ĞİSE
42	1/VII	0-019	ĞİSE
43	1/VIII	0-020	FOTOMATİK
44	1/IX	0-020	BÜFEMATİK



ÖÇMENLER	YÜKSEL SAVAS	T.C.O.D.
İMİDAT ARDUC		1. BÖLGE
ALİ KARAGÖZ		BAŞMÜDÜRLÜĞÜ
YAPAN	İMİDAT ARDUC	
LUFUK KINIK		
KONTROL EDEN	İMİDAT ARDUC	
LUFUK KINIK		
T. BİLGİ BANKASI	YÜKSEL SAVAS	
ETLİK		
ALİ KARAGÖZ		
ÖLÇEK	SİRKECİ GAR VE GAR SAHASI	TARİH / / 1996
1/1000	TİML BİLGİ BANKASI	NO: 57
	ALTUK VAZİYET PLANI	HAYDARPAŞA

Harita 3. 1Sirkeci İstasyonu vaziyet planı-1/1000



Harita 3.2 Sirkeci İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [F21-C-25-C].

3.2.2 Cankurtaran İstasyonu

İlçe: Eminönü

Semt: Cankurtaran

İstasyon kod numarası: C 2

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: -

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 2,089 km. / 1,749 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 2,089 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 227 m. / 500 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Dar, küçük bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden uzaktadır.

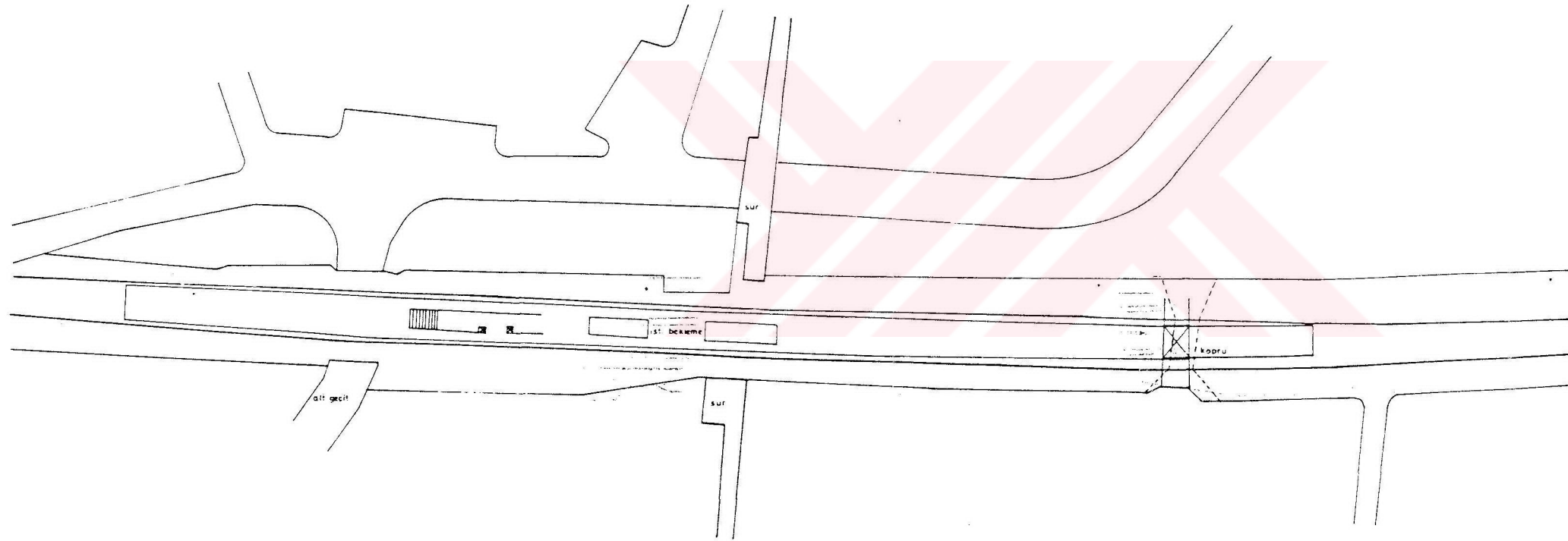
İstasyonun mevcut yol durumu: Cankurtaran Caddesi paralelindedir.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon, bekleme ve gişe.



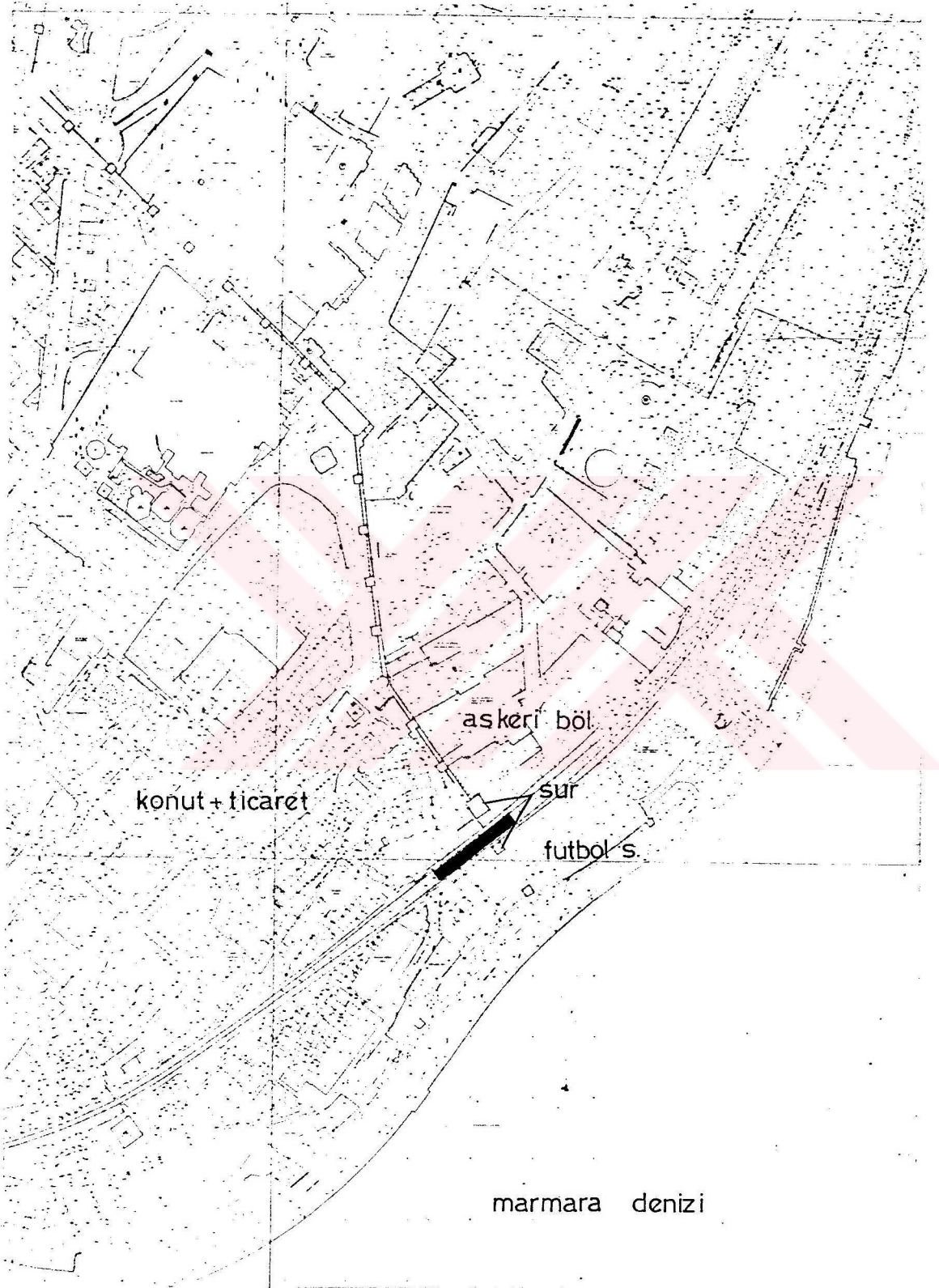
Resim 3.2 Cankurtaran İstasyonu

'C2' CANKURTARAN TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.3 Cankurtaran İstasyonu vaziyet planı-1/1000



Harita 3.4 Cankurtaran İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [F21-C-25-C].

3.2.3 Kumkapı İstasyonu

İlçe: Fatih

Semt: Kumkapı

İstasyon kod numarası: K 87

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 5

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,749 km. / 0,906 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 3,838 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 553 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m. / 500 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

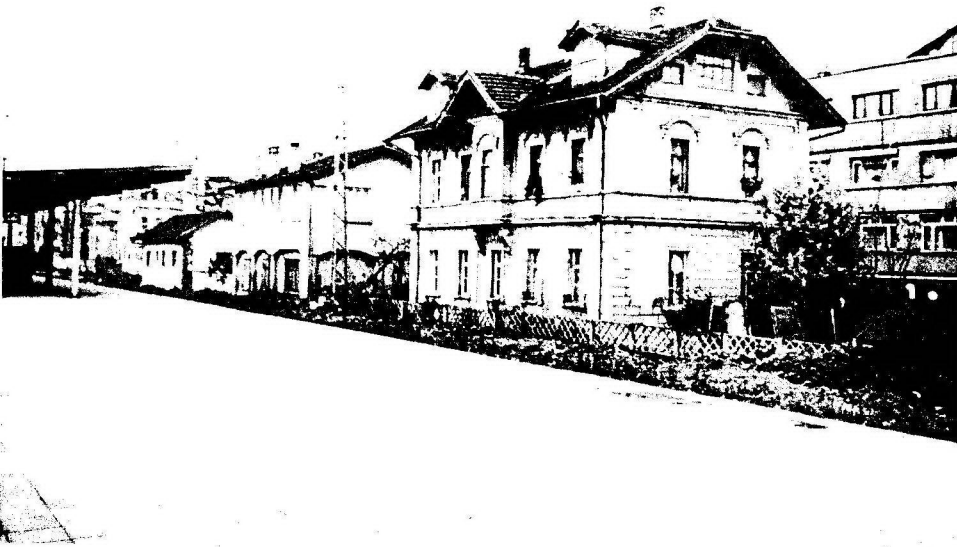
Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Düz, geniş bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesindedir.

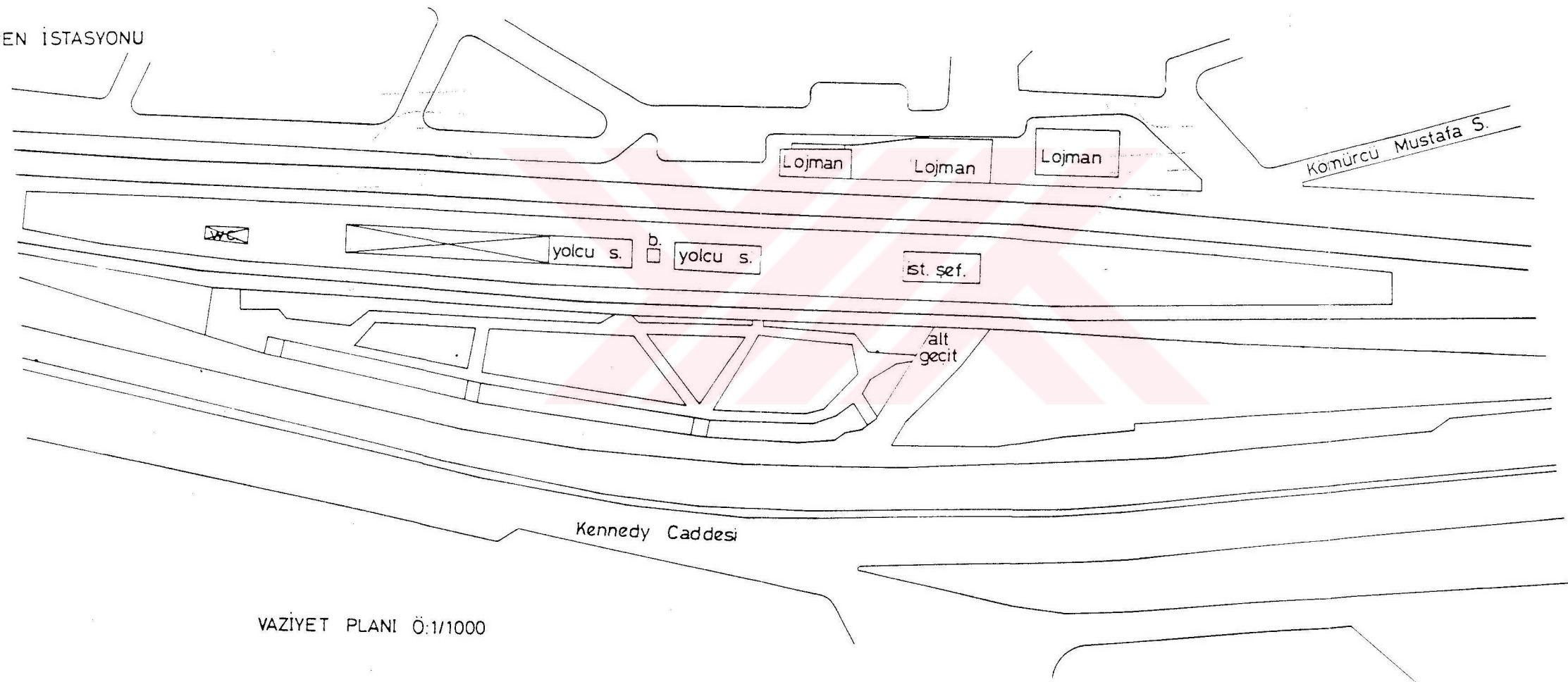
İstasyonun mevcut yol durumu: Kömürcü Mustafa Sokak ile Kennedy Caddesi arasındadır.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, lojman, bekleme, gişe ve büfe.



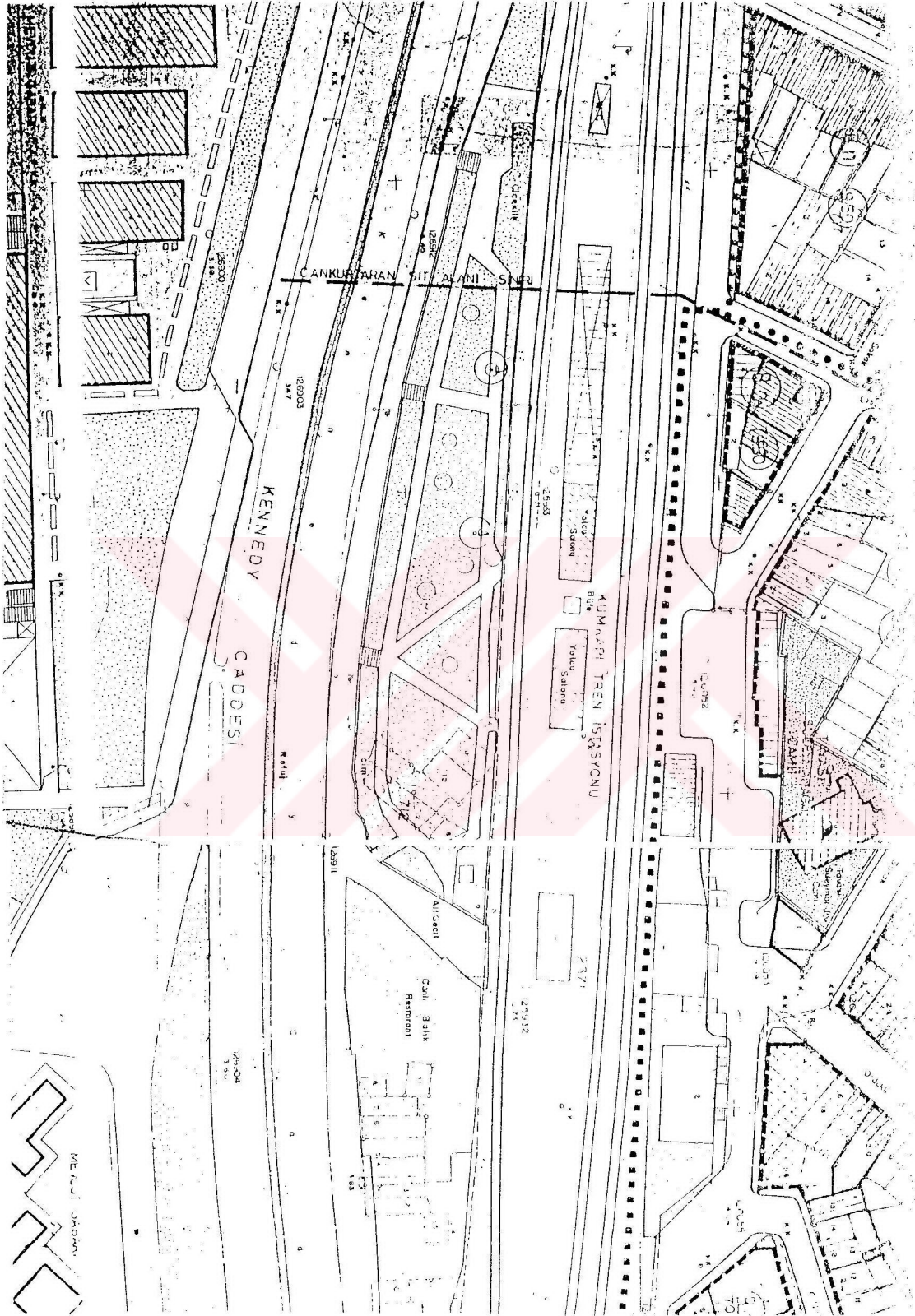
Resim 3.3 Kumkapı İstasyonu

'K 87' KUMKAPI TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3. 5 Kumkapı İstasyonu vaziyet planı-1/1000



Harita 3.6 Kumkapı İstasyonu ve çevresi – 1/500

3.2.4 Yenikapı İstasyonu

İlçe: Fatih

Semt: Yenikapı

İstasyon kod numarası: Y 18

İstasyon tipi: Ara

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 0,906 km. / 1,753 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 4,744 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m. / 500 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

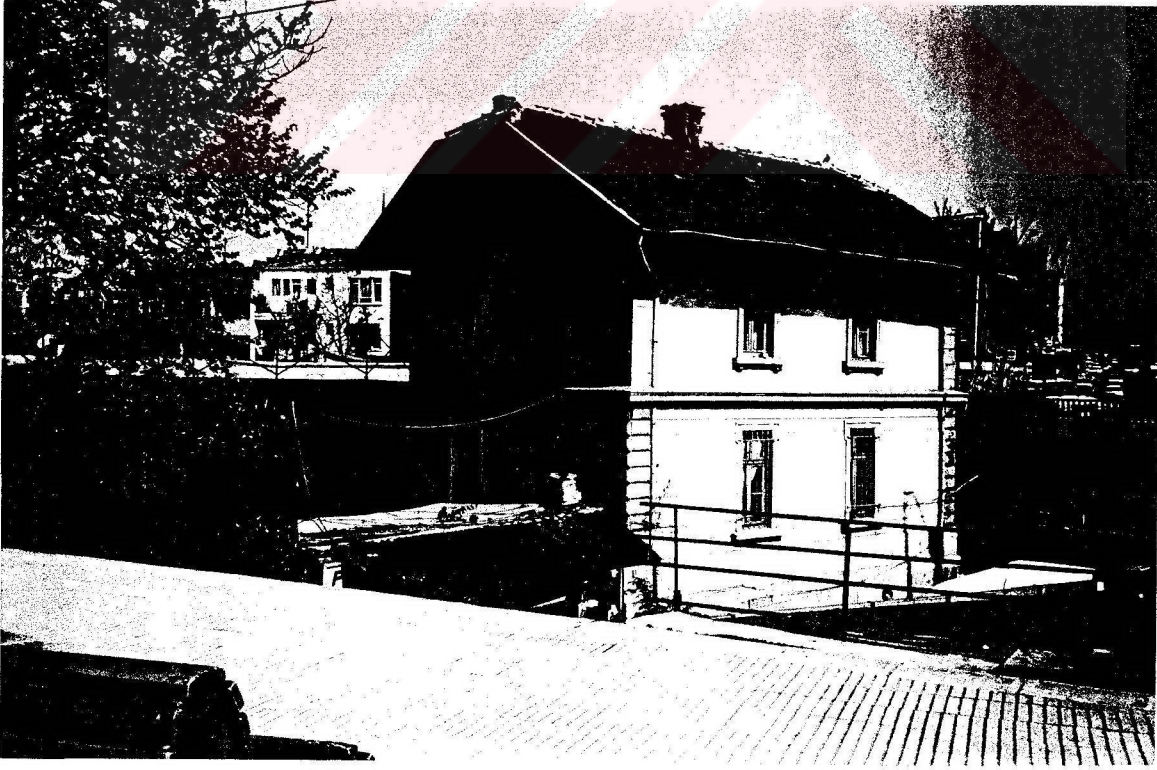
Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semt merkezinin dışındadır.

İstasyonun fiziki yapısı: Küçük-dar bir alana yerleşmiş olup, yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

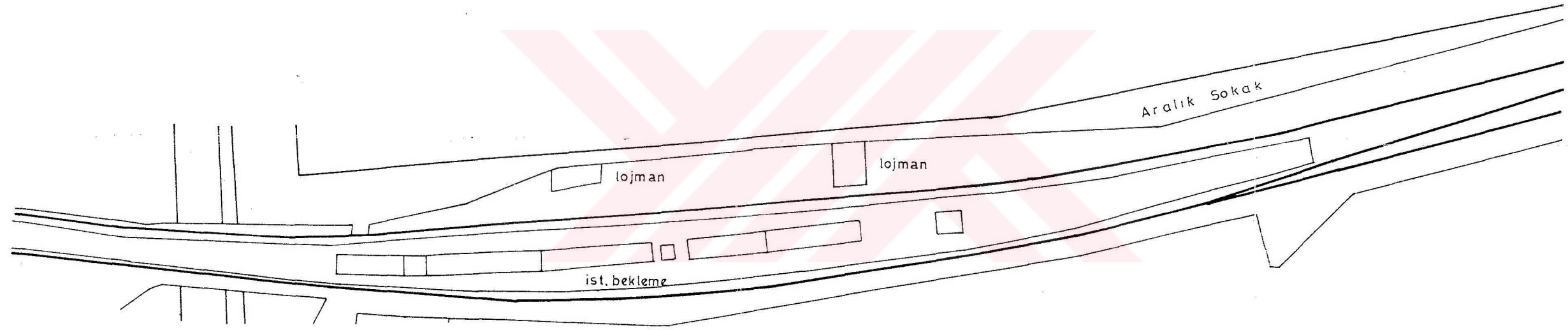
İstasyonun mevcut yol durumu: Aralık Sokak ile sahil yolu arasında olup, Mustafa Kemal Caddesi'ni dik keser.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, lojman, bekleme, gişe ve büfe.



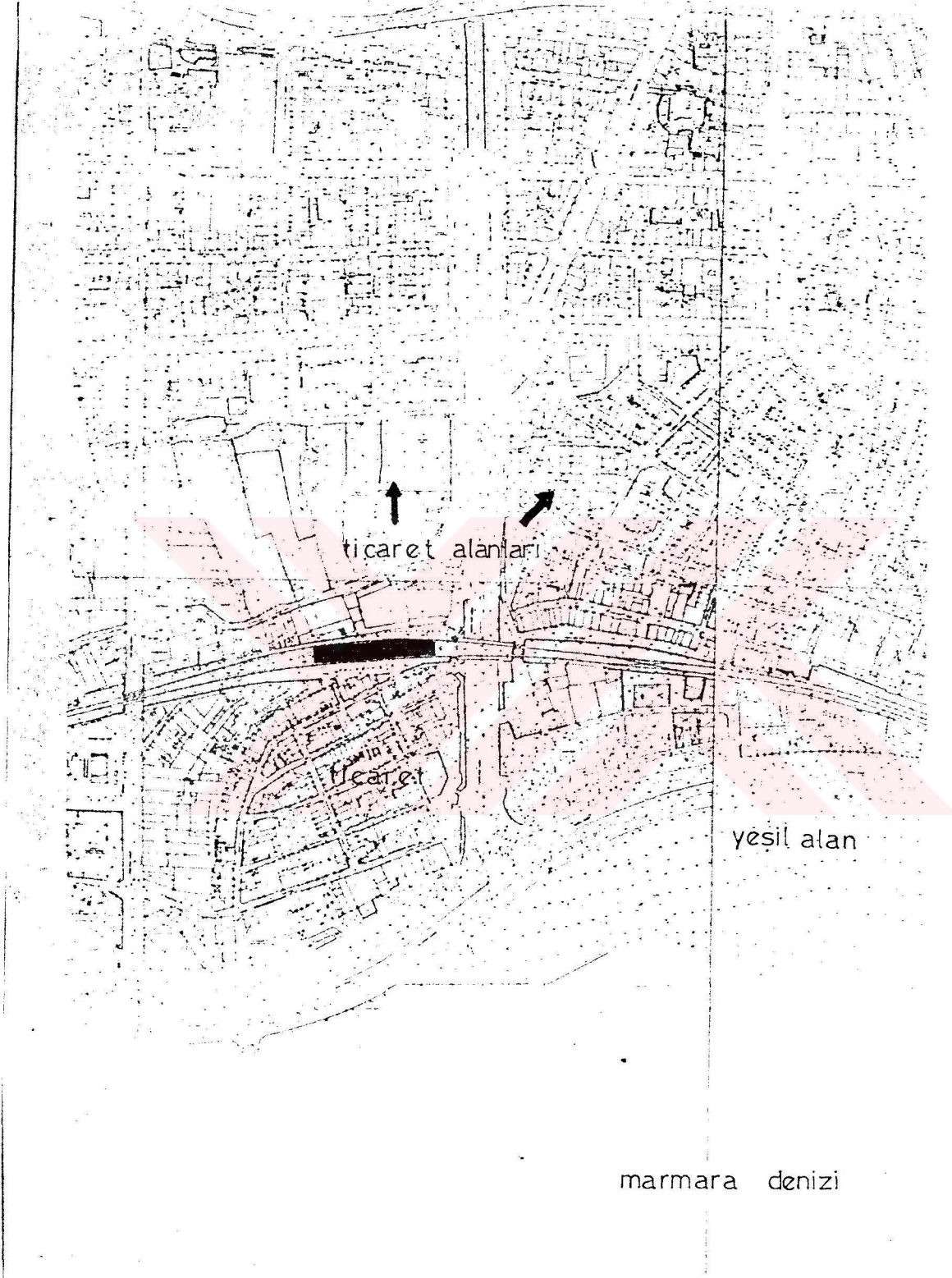
Resim 3.4 Yenikapı İstasyonu

'Y 18' YENİKAPI TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.7 Yenikapı İstasyonu vaziyet planı-1/1000



Harita 3.8 Yenikapı İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [F21- C-25-D].

3.2.5. Kocamustafapaşa İstasyonu

İlçe: Fatih

Semt: Kocamustafapaşa

İstasyon kod numarası: K129

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu : -

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,753 km./ 0,885 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 6,497 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m./ 500 m.

Yapım tarihi: 1910

Yapım şirketi: -

Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semt merkezinin dışındadır.

İstasyonun fiziki yapısı: Küçük-dar bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

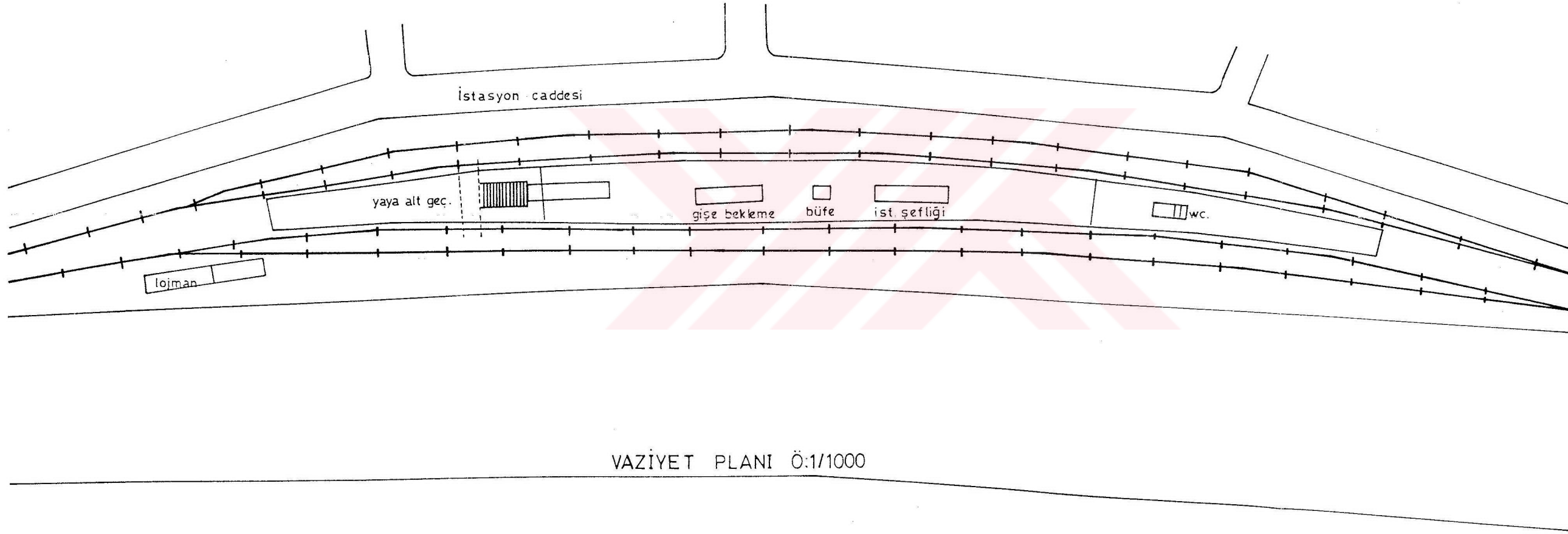
İstasyonun mevcut yol durumu: İstasyon Caddesi ile sahil yolu arasındadır.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, lojman, bekleme, gişe ve büfe.



Resim 3.5 Kocamustafapaşa İstasyonu

'K 129' KOCAMUSTAFAPAŞA TREN İSTASYONU



Harita 3.9 Kocamustafapaşa İstasyonu vaziyet planı-1/1000



Harita 3.10 Kocamustafapaşa İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [F21-C-24-C].

3.2.6. Yedikule İstasyonu

İlçe: Fatih

Semt: Yedikule

İstasyon kod numarası: Y15

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 11

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 0,885 km./ 1,213 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 7,382 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 375 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m./ 300 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semt merkezinin dışındadır.

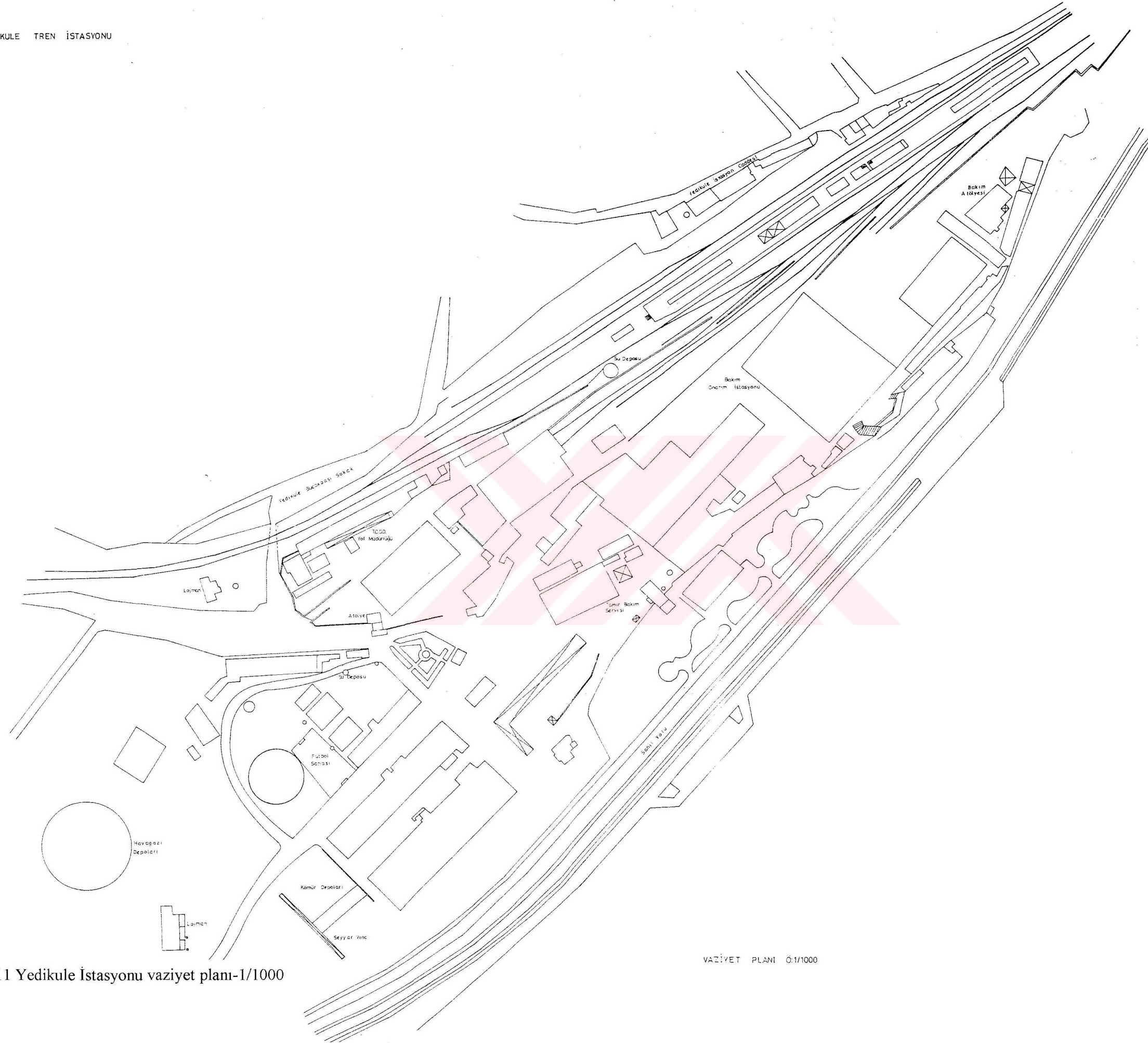
İstasyonun fiziki yapısı: Eğimli-geniş bir araziye yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

İstasyonun mevcut yol durumu: Yedikule İstasyon – Bucakbaşı Sokak ile sahil yolu arasındadır.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, bekleme, lojman, bakım atölyeleri, kömür depoları, havagazı deposu ve gişe.

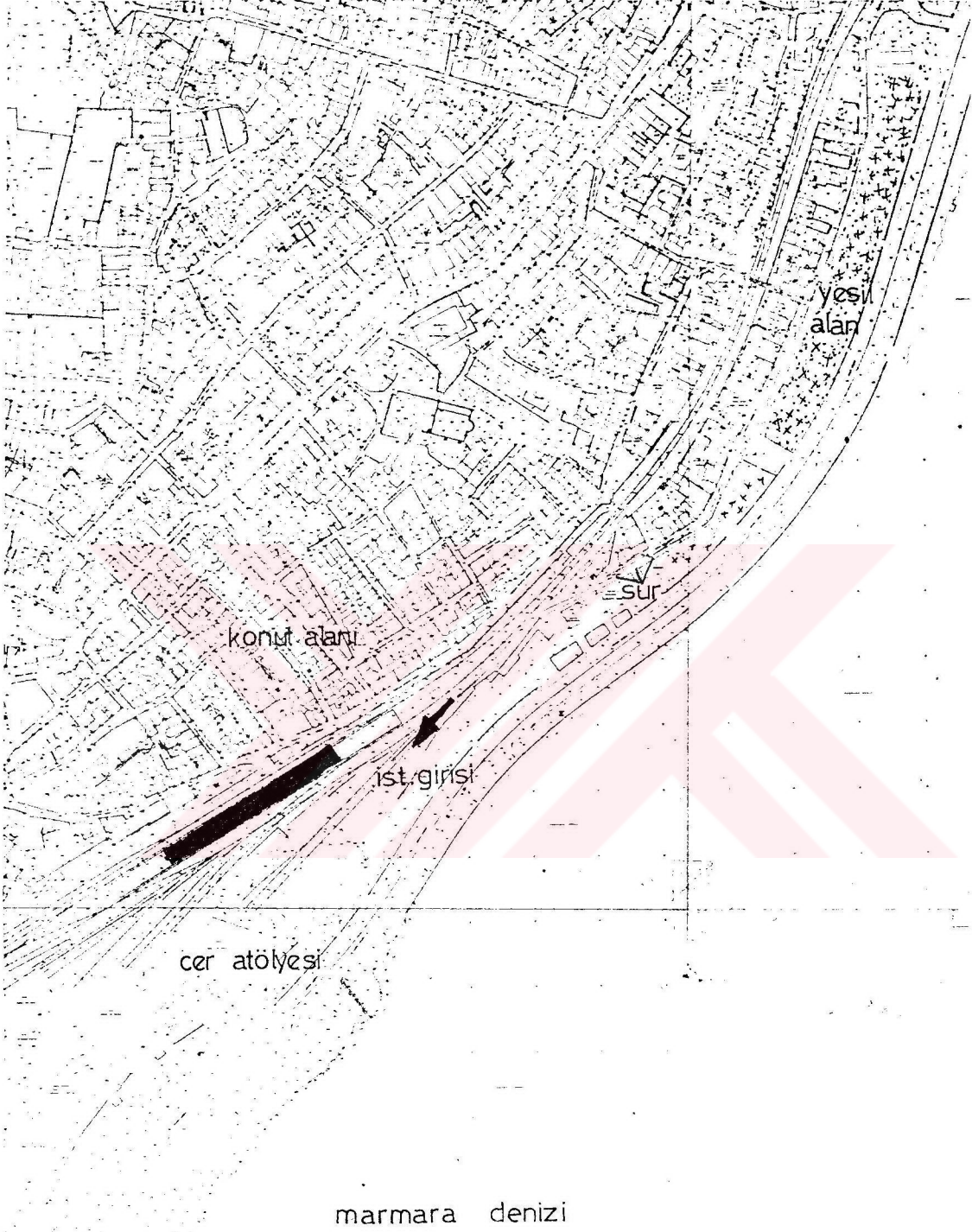


Resim 3.6 Yedikule İstasyonu



Harita 3.11 Yedikule İstasyonu vaziyet planı-1/1000

VAZİYET PLANI 0:1/1000



Harita 3.12 Yedikule İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-04-B]

3.2.7. Kazlıçeşme İstasyonu

İlçe: Zeytinburnu

Semt: Kazlıçeşme

İstasyon kod numarası: K47

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: -

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,213 km./ 1,105 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 8,595 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 300 m./ 500 m.

Yapım tarihi: 1957

Yapım şirketi: T.C.D.D.

Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semt merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Küçük-dar bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

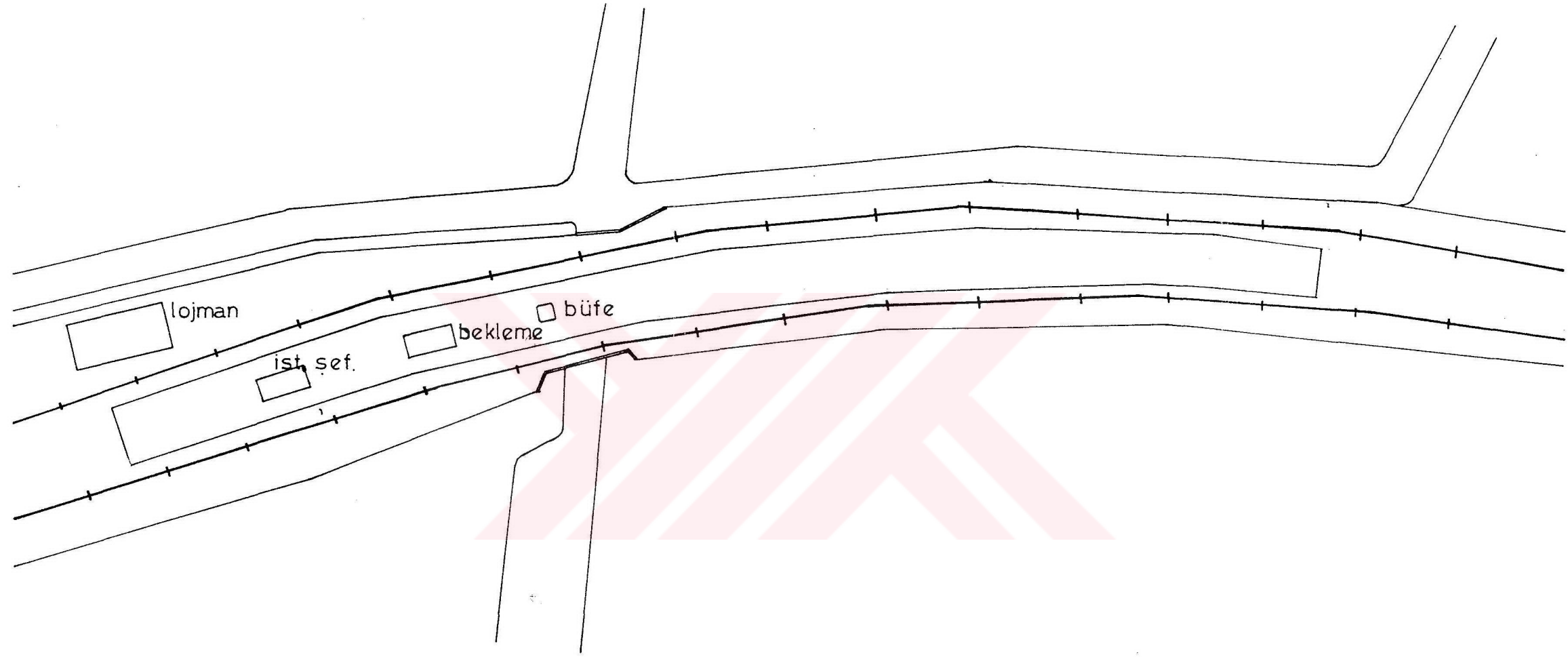
İstasyonun mevcut yol durumu: -

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, lojman, bekleme, gişe ve büfe.



Resim 3.7 Kazlıçeşme istasyonu

'K 47' KAZLIÇEŞME TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.13 Kazlıçeşme İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.14 Kazlıçeşme istasyonu ve çevresi – 1/5000

3.2.8. Zeytinburnu İstasyonu

İlçe: Zeytinburnu

Semt: Merkez

İstasyon kod numarası: Z 1

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 15

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,105 km./ 2,053 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 9,700 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 381 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m./ 500 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

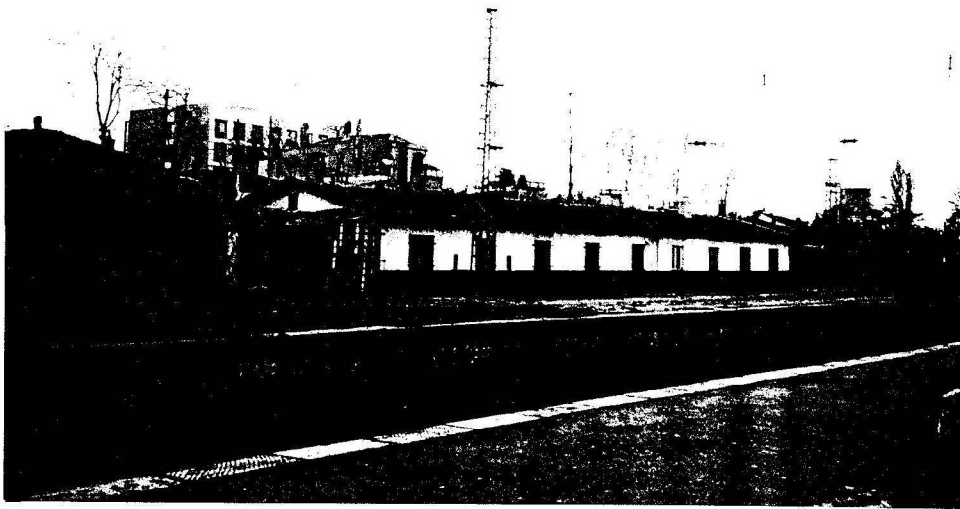
Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Düz-geniş bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

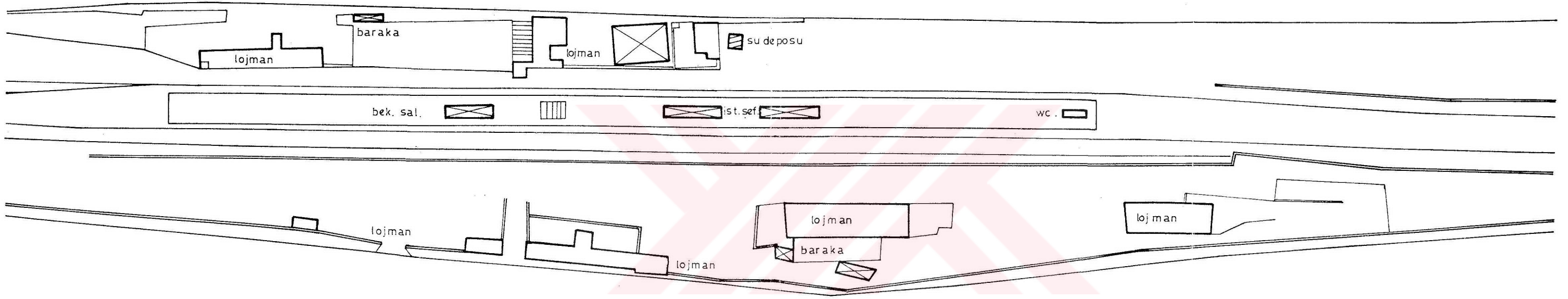
İstasyonun mevcut yol durumu: -

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, lojman, gişe, bekleme, su deposu, baraka ve büfe.

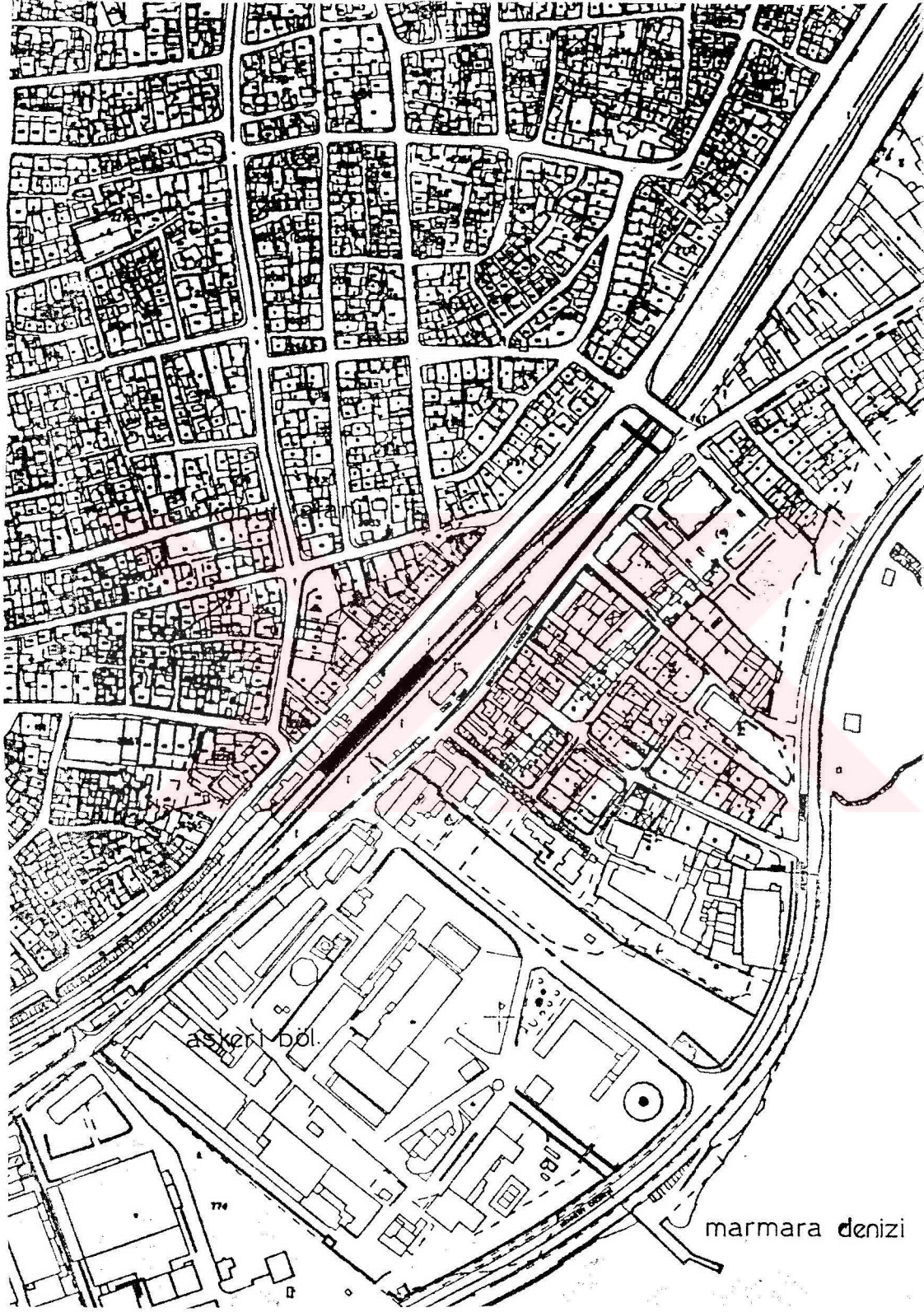


Resim 3.8 Zeytinburnu İstasyonu

'Z1' ZEYTİNBURNU TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000



Harita 3.16 Zeytinburnu İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-04-A]

3.2.9 Yenimahalle İstasyonu

İlçe: Bakırköy

Semt: Yenimahalle

İstasyon kod numarası: Y 21

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: -

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 2,053 km./ 0,823 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 11,753 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m./ 1000 m.

Yapım tarihi: 1954

Yapım şirketi: T.C.D.D.

Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semtın merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Düz, geniş bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

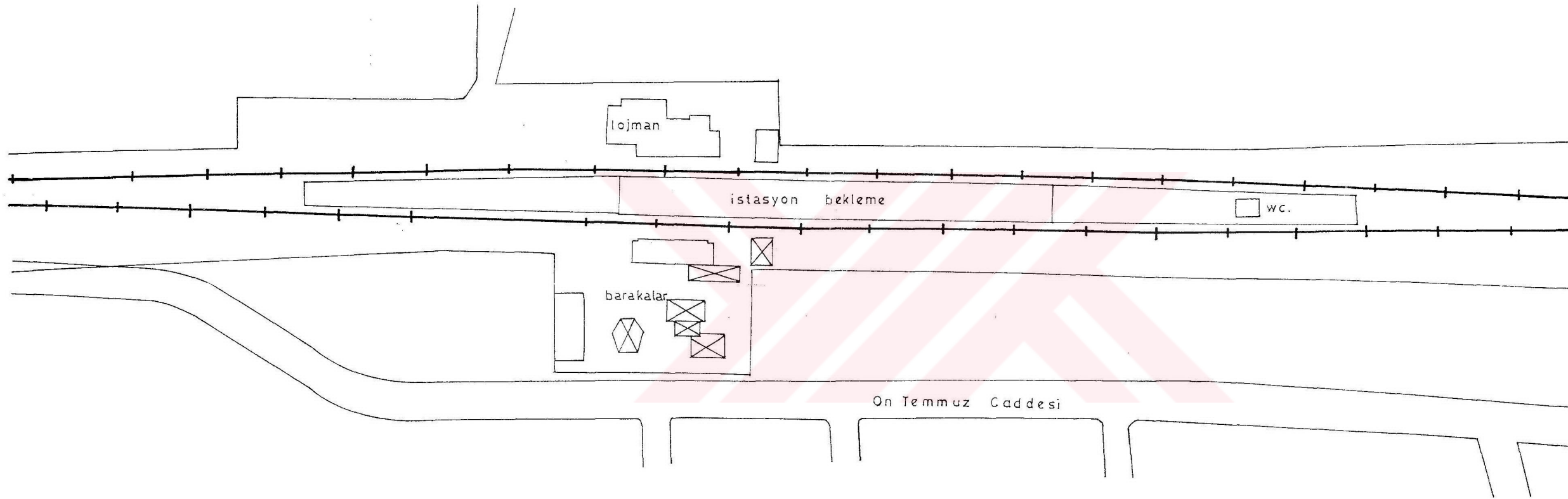
İstasyonun mevcut yol durumu: On Temmuz Caddesi'nin paralelindedir.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, bekleme, lojman, baraka, gişe ve büfe.



Resim 3.9 Yenimahalle İstasyonu

'Y 21' YENİMAHALLE TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.17 Yenimahalle İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.18 Yenimahalle İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-03-B]

3.2.10 Bakırköy İstasyonu

İlçe: Bakırköy

Semt: Merkez

İstasyon kod numarası: B 5

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 15

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 0,823 km./ 3,891 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 12,576 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 500 m.

En küçük yarıçap (önceki/sonraki istasyon arası): 1000 m./ 600 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Düz, geniş bir alana yerleşmiş ve yol seviyesinden aşağıdadır.

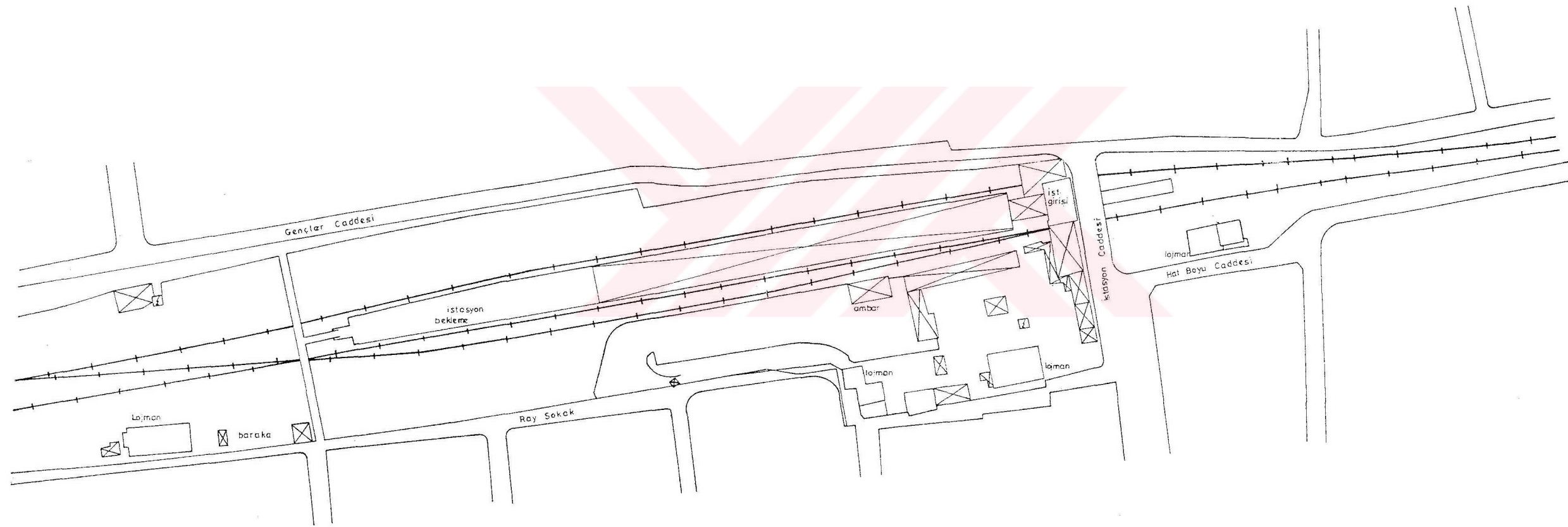
İstasyonun mevcut yol durumu: Gençler Caddesi ile Ray Sokak arasında olup, İstasyon Caddesi'ni dik keser.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, bekleme, lojman, ambar, baraka ve büfe.



Resim 3.10 Bakırköy İstasyonu

BAKIRKÖY TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.19 Bakırköy İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.20 Bakırköy İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-03-A]

3.2.11 Yeşilyurt İstasyonu

İlçe: Bakırköy

Semt: Yeşilyurt

İstasyon kod numarası: -

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: -

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 3,891 km./ 1,181 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 16,497 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap (önceki/sonraki istasyon arası): 600m./ 500 m.

Yapım tarihi: 1954

Yapım şirketi: T.C.D.D.

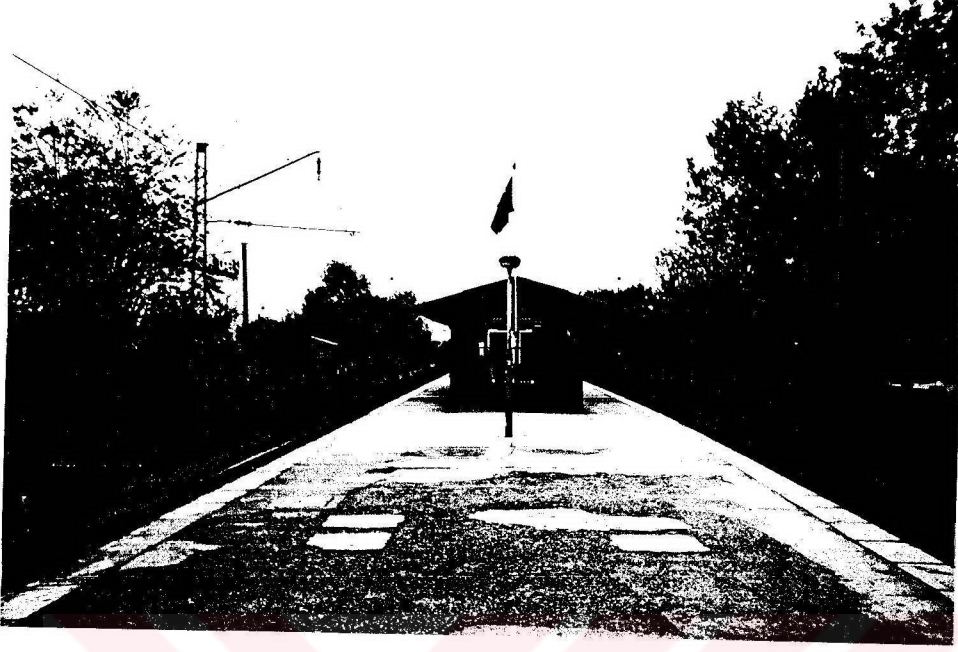
Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Küçük, dar bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

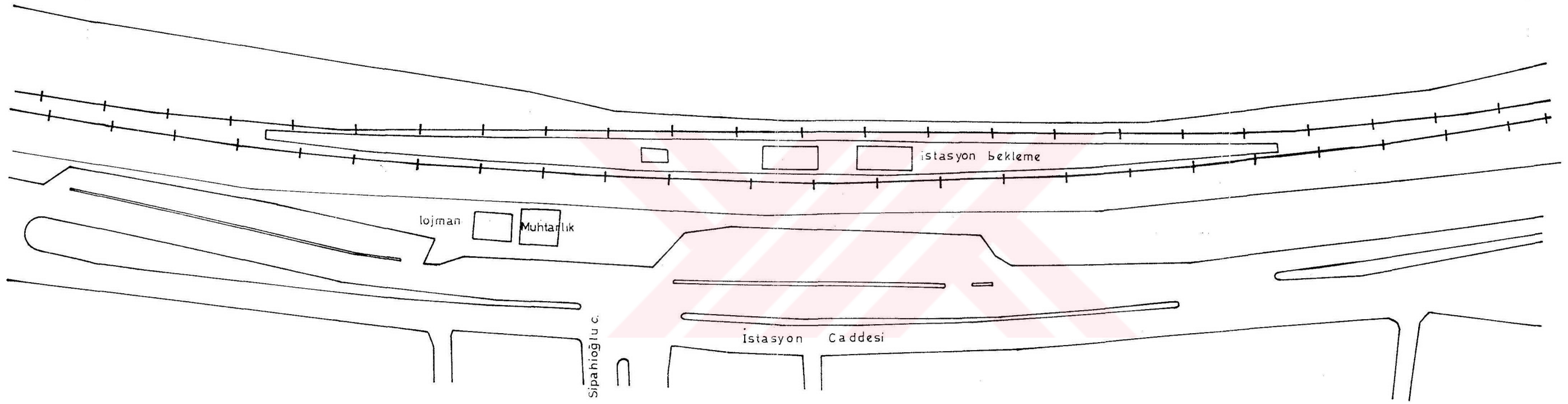
İstasyonun mevcut yol durumu: İstasyon Caddesi paralelinde olup Sipahioğlu Caddesi'ni dik keser.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, lojman, gişe ve bekleme.



Resim 3.11 Yeşilyurt İstasyonu

YEŞİLYURT TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.21 Yeşilyurt İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.22 Yeşilyurt İstasyonu ve çevresi – 1/1000

3.2.12 Yeşilköy İstasyonu

İlçe: Bakırköy

Semt: Yeşilköy

İstasyon kod numarası: Y 26

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 15

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,181 km./ 3,486 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 17,648 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 458 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m./ 500 m.

Yapım tarihi: 1869

Yapım şirketi: Şark Demiryolları

Dönemi: Osmanlı

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Düz, geniş bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesindedir.

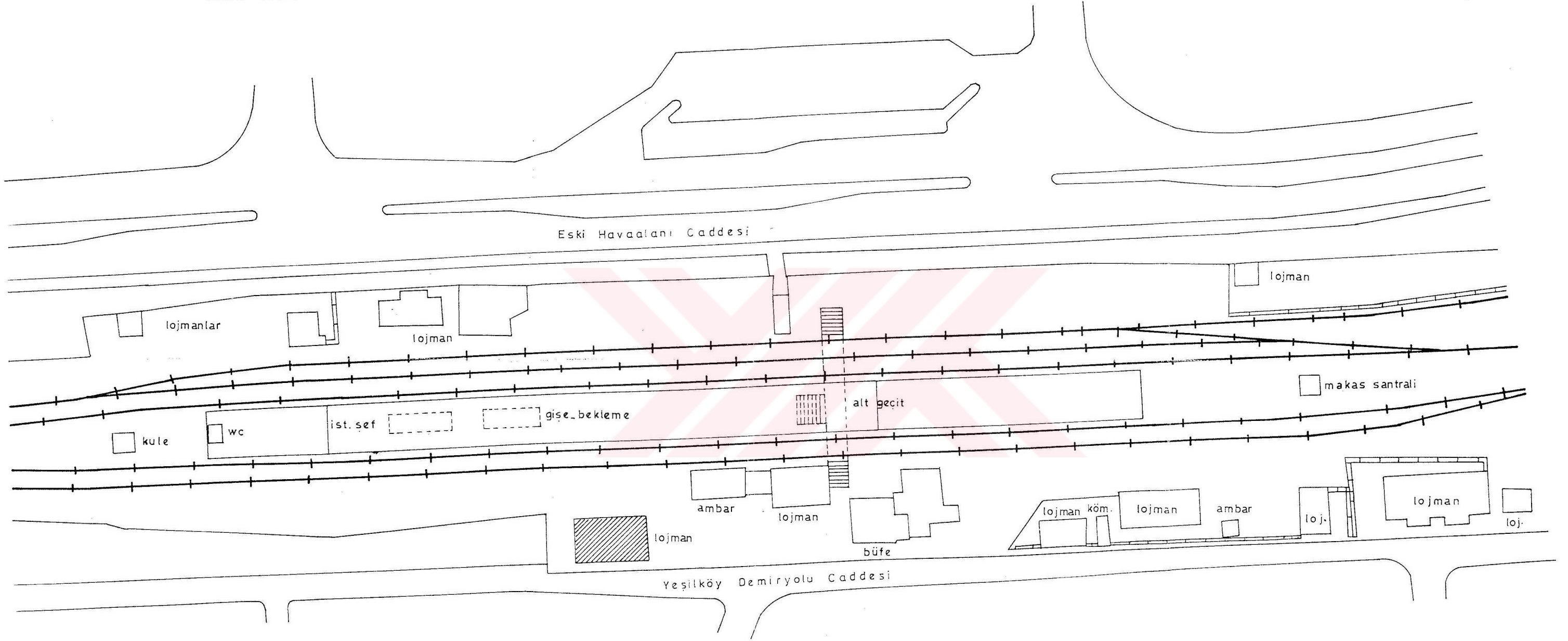
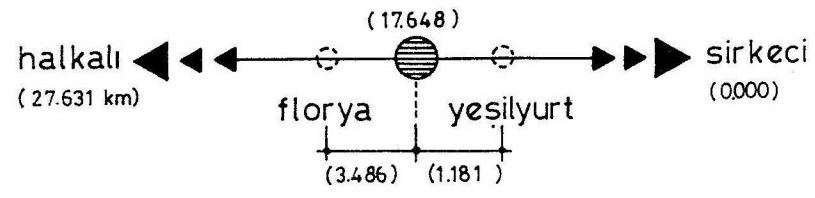
İstasyonun mevcut yol durumu: Eski Havaalanı ile Demiryolu Caddesi arasında olup istasyon Caddesi'ni dik keser.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, gişe, bekleme, lojman, kule, makas santrali, kömürlük, ambar, büfe, wc.



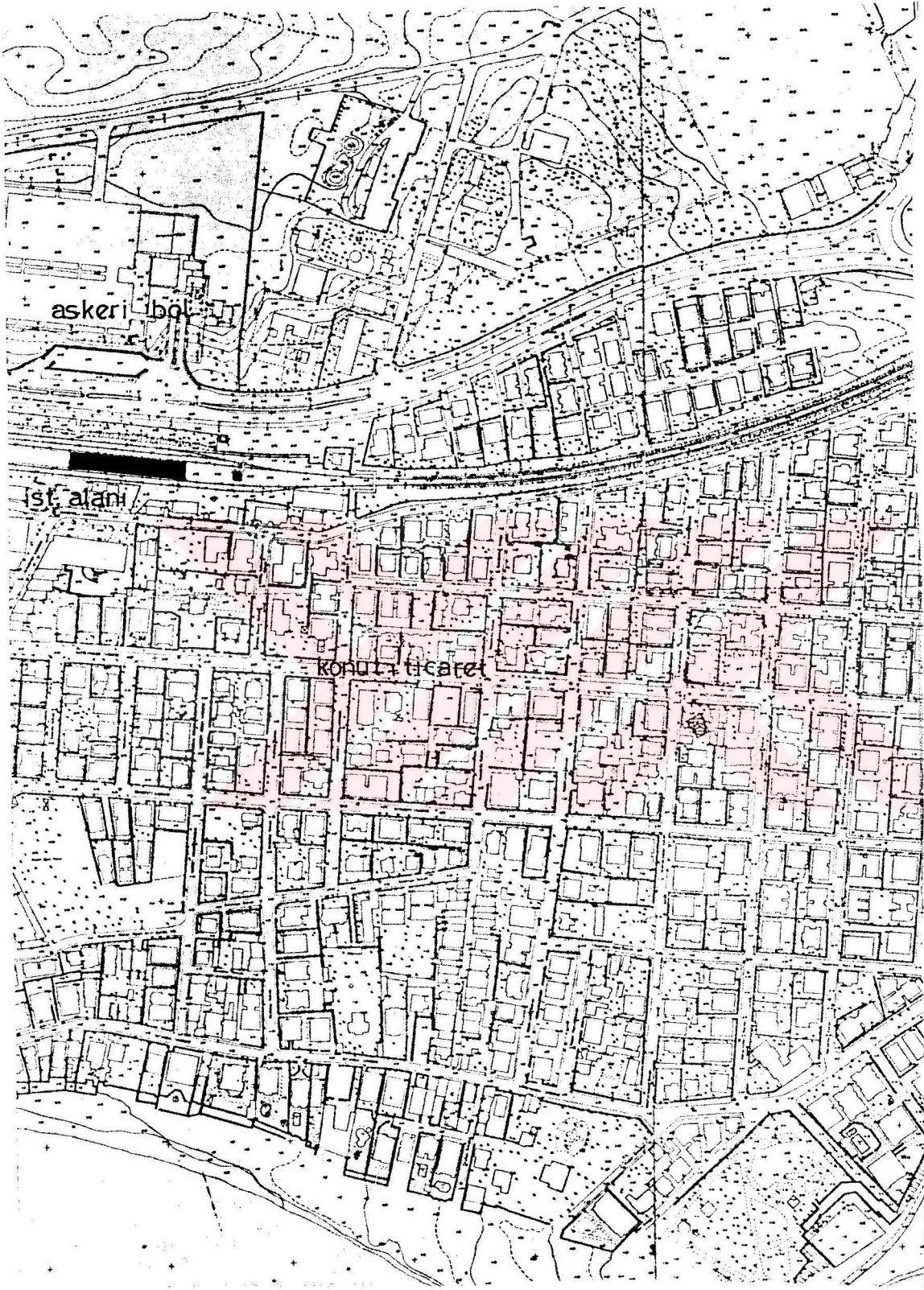
Resim 3.12 Yeşilköy İstasyonu

'Y 26' YEŞİLKÖY TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö: 1/1000

Harita 3.23 Yeşilköy İstasyonu vaziyet planı - 1/1000



Harita 3.24 Yeşilköy İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-02-C]

3.2.13 Florya İstasyonu

İlçe: Bakırköy

Semt: Florya

İstasyon kod numarası: F 9

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 12

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 3,486 km./ 1,016 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 21,134 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 568 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 500 m./ 375 m.

Yapım tarihi: 1956

Yapım şirketi: T.C.D.D.

Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Dar, düz bir alana yerleşmiş olup, Florya Caddesi'ni dik keser.

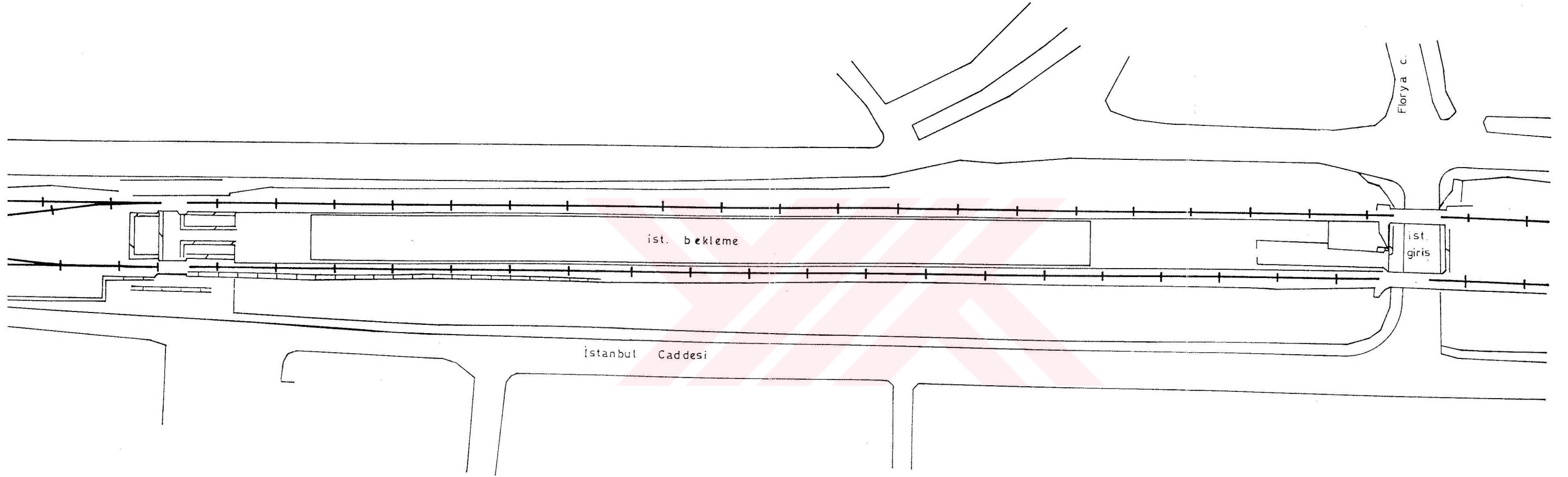
İstasyonun mevcut yol durumu: İstanbul caddesi paralelinde olup, Florya Caddesi'ni dik keser.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, gişe, bekleme.

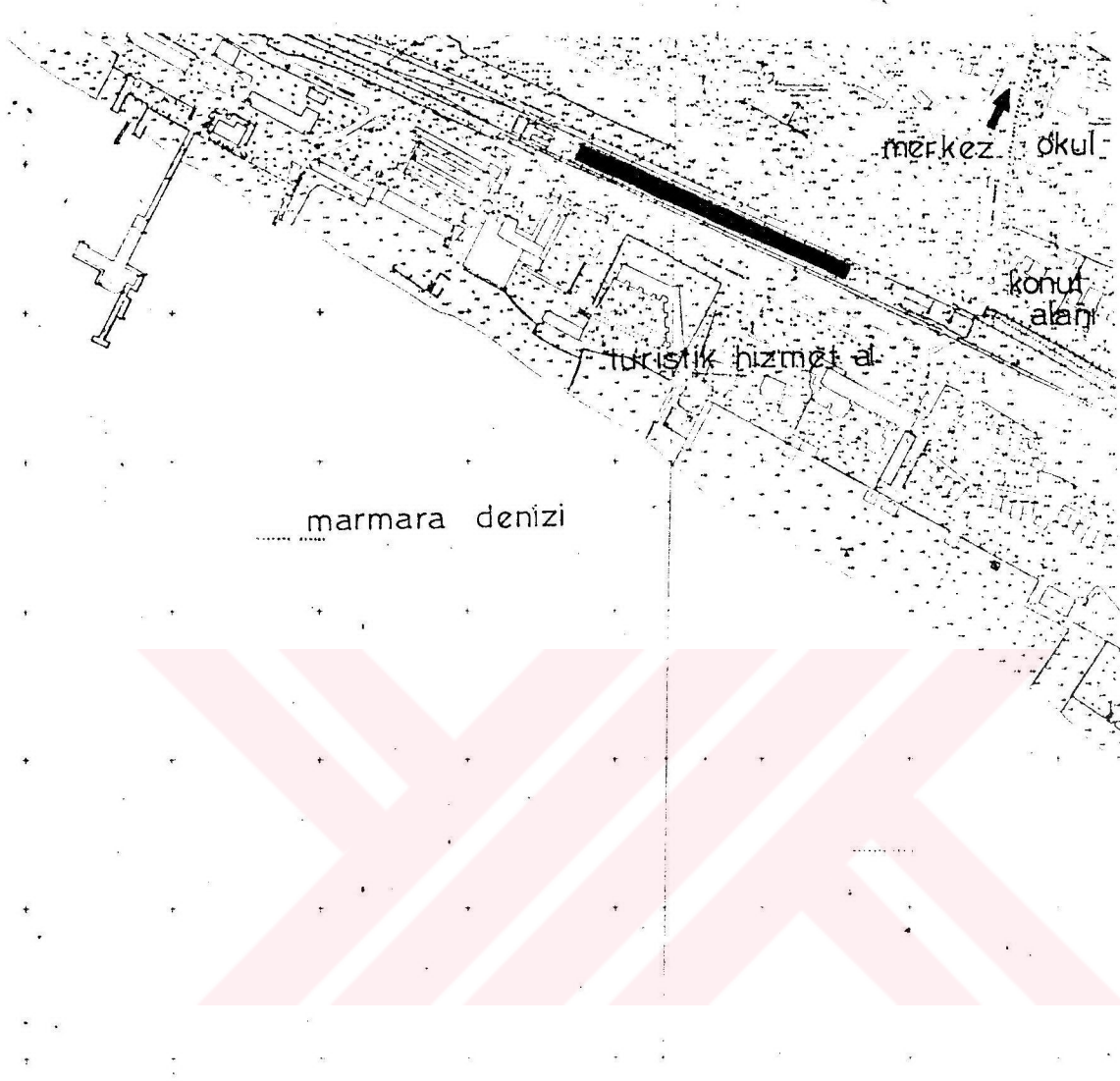


Resim 3.13 Florya İstasyonu

'F9' FLORYA TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000



Harita 3.26 Florya İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-01-C]

3.2.14 Menekşe İstasyonu

İlçe: Küçükçekmece

Semt: Menekşe

İstasyon kod numarası: M 48

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: -

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,016 km./ 1,661 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 22,150 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 375 m./ 375 m.

Yapım tarihi: 1958

Yapım şirketi: T.C.D.D.

Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semt merkezinin dışındadır

İstasyonun fiziki yapısı: Düz, geniş bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

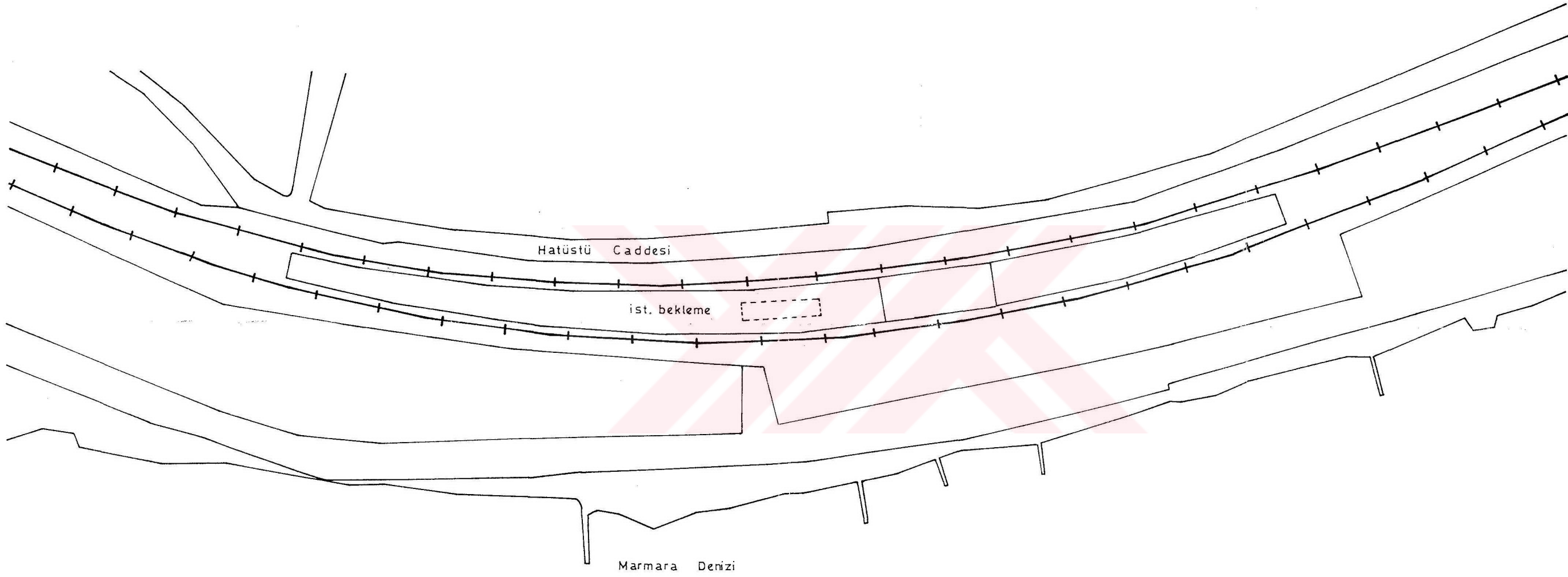
İstasyonun mevcut yol durumu: Hatüstü ve sahil caddeleri arasındadır.

İstasyon bünyesindeki yapılar: Gişe, bekleme.

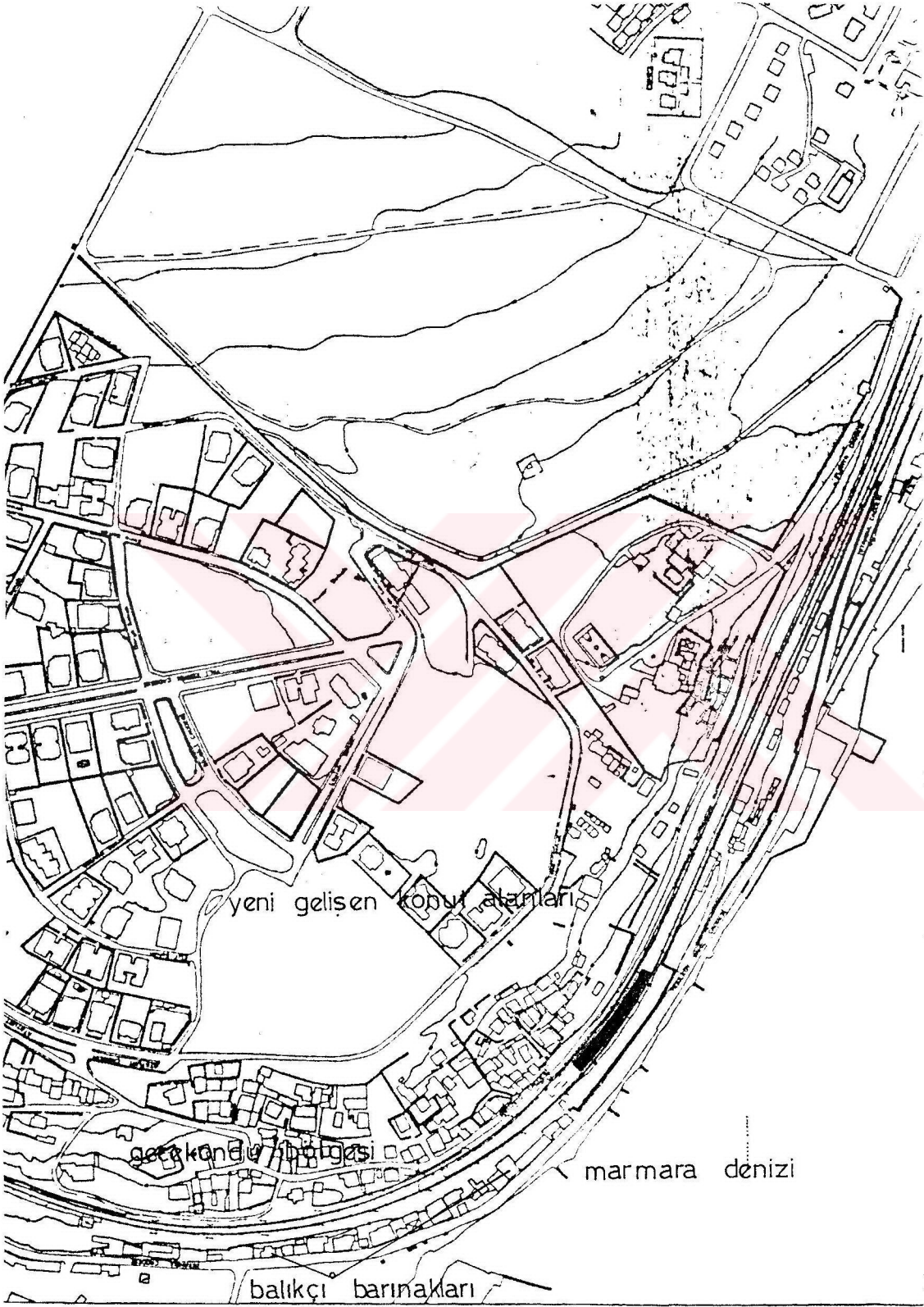


Resim 3.14 Menekşe İstasyonu

'M48' MENEKŞE TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000



Harita 3.28 Menekşe İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-01-B]

3.2.15 K İstasyonu

İlçe: K

Semt: Merkez

İstasyon kod numarası: K 101

İstasyon tipi: Ara

Komşu istasyonlar arası uzaklık(nceki/sonraki): 1,661 km./ 1,334 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 23,881 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(nceki/sonraki istasyon arası): 375 m./ 800 m.

Yapım tarihi: 1957

Yapım Şirketi: T.C.D.D.

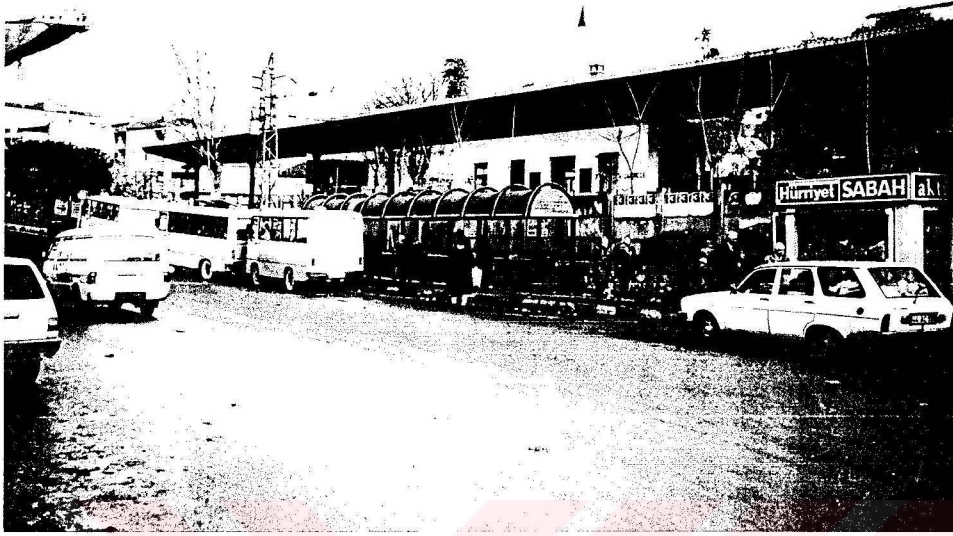
Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

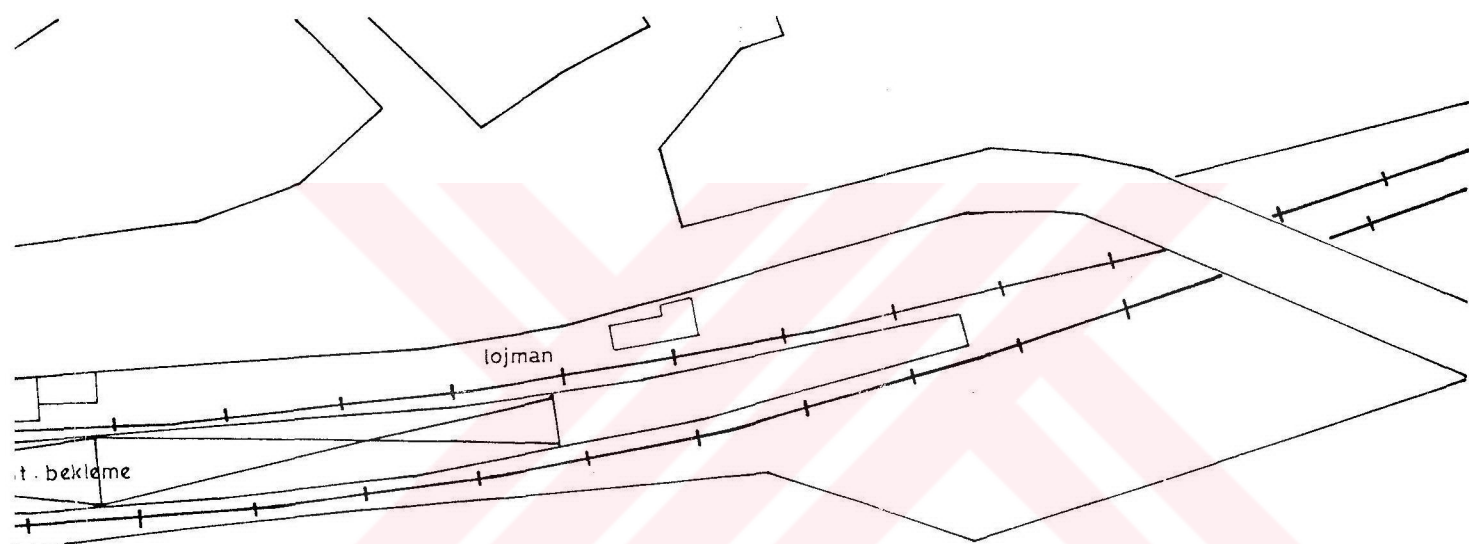
İstasyonun fiziki yapısı: Küçük, dar bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden yukarıdadır.

İstasyonun mevcut yol durumu: Hatboyu Caddesi'nin paralelinde olup, Yenimahalle Sokağı'nı dik keser.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon Şefliği, gişe, bekleme, lojman ve baraka.



Resim 3.15 Küçükçekmece İstasyonu



/1000



Harita 3.30 Küçükçekmece İstasyonu ve çevresi – 1/1000

3.2.16 Soğuksu İstasyonu

İlçe: Küçükçekmece

Semt: Soğuksu

İstasyon kod numarası: S91

İstasyon tipi: Ara

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,334 km./ 1,103 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 25,145 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 800m./ 375 m.

Yapım tarihi: 1956

Yapım şirketi: T.C.D.D.

Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Küçük, dar bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesindedir.

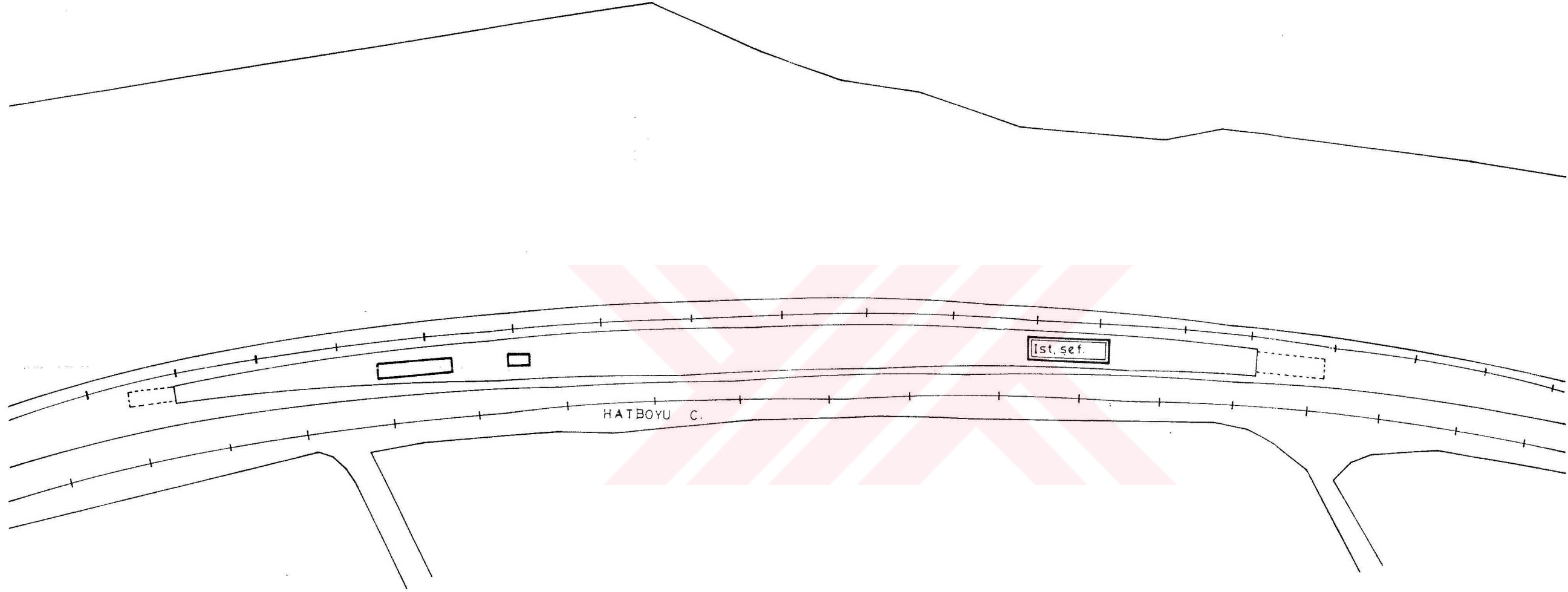
İstasyonun mevcut yol durumu: Hatboyu Caddesi ile paralel yerleşmiştir.

İstasyon bünyesindeki yapılar: İstasyon şefliği, gişe, bekleme, lojman, büfe.

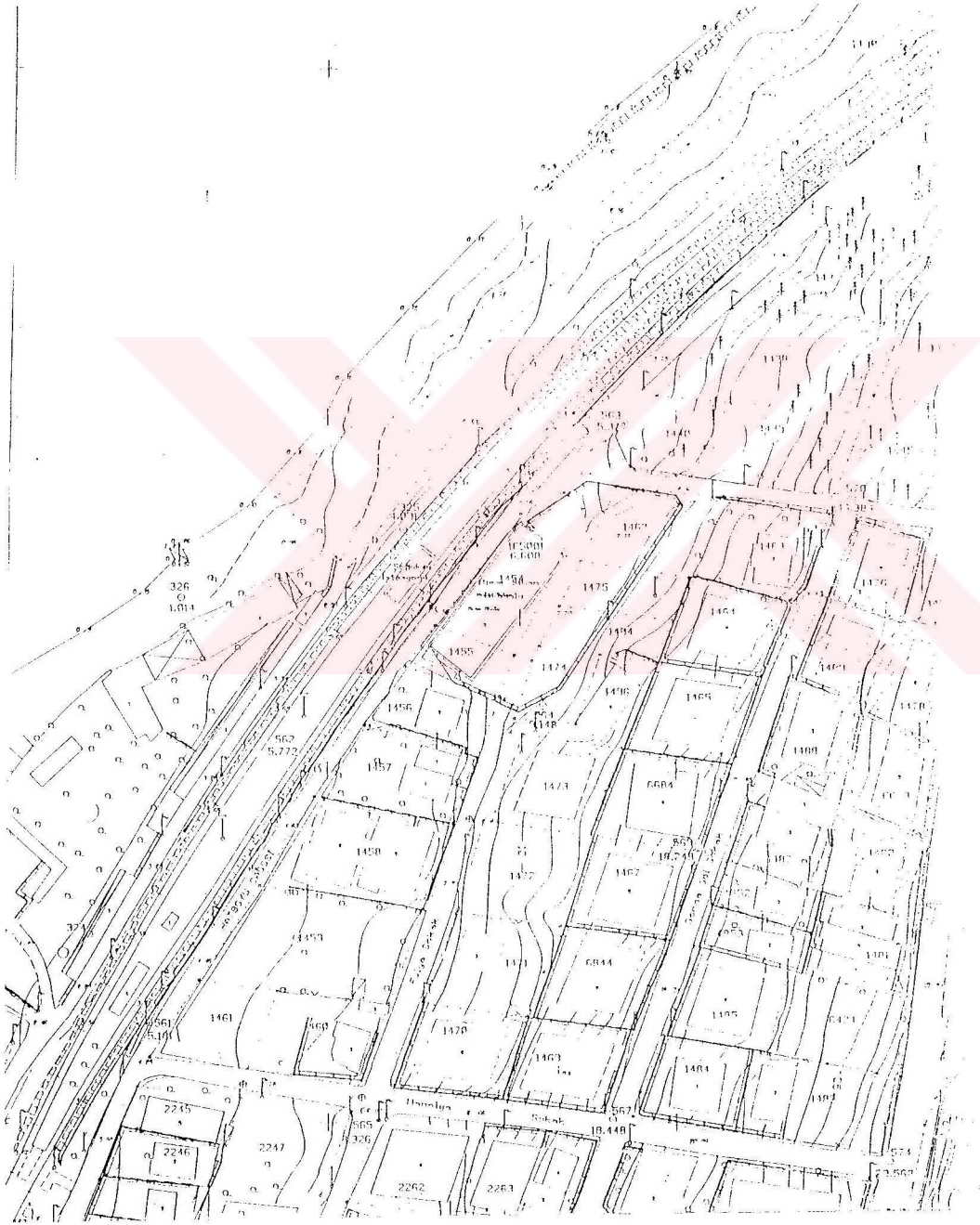


Resim 3.16 Soğuksu İstasyonu

'S 91' SOĞUKSU TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000



Harita 3.32 Soğuksu İstasyonu ve çevresi – 1/1000

3.2.17 Kanarya İstasyonu

İlçe: Küçükçekmece

Semt: Kanarya

İstasyon kod numarası: -

İstasyon tipi: Ara

İstasyon kotu: 2

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,103 km./ 1,383 km.

İstasyon mihver uzaklığı: 26,248 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: -

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 375m./ 375 m.

Yapım tarihi: 1964

Yapım şirketi: T.C.D.D.

Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semtin merkezindedir.

İstasyonun fiziki yapısı: Küçük, dar bir alana yerleşmiş ve yol kotu seviyesindedir.

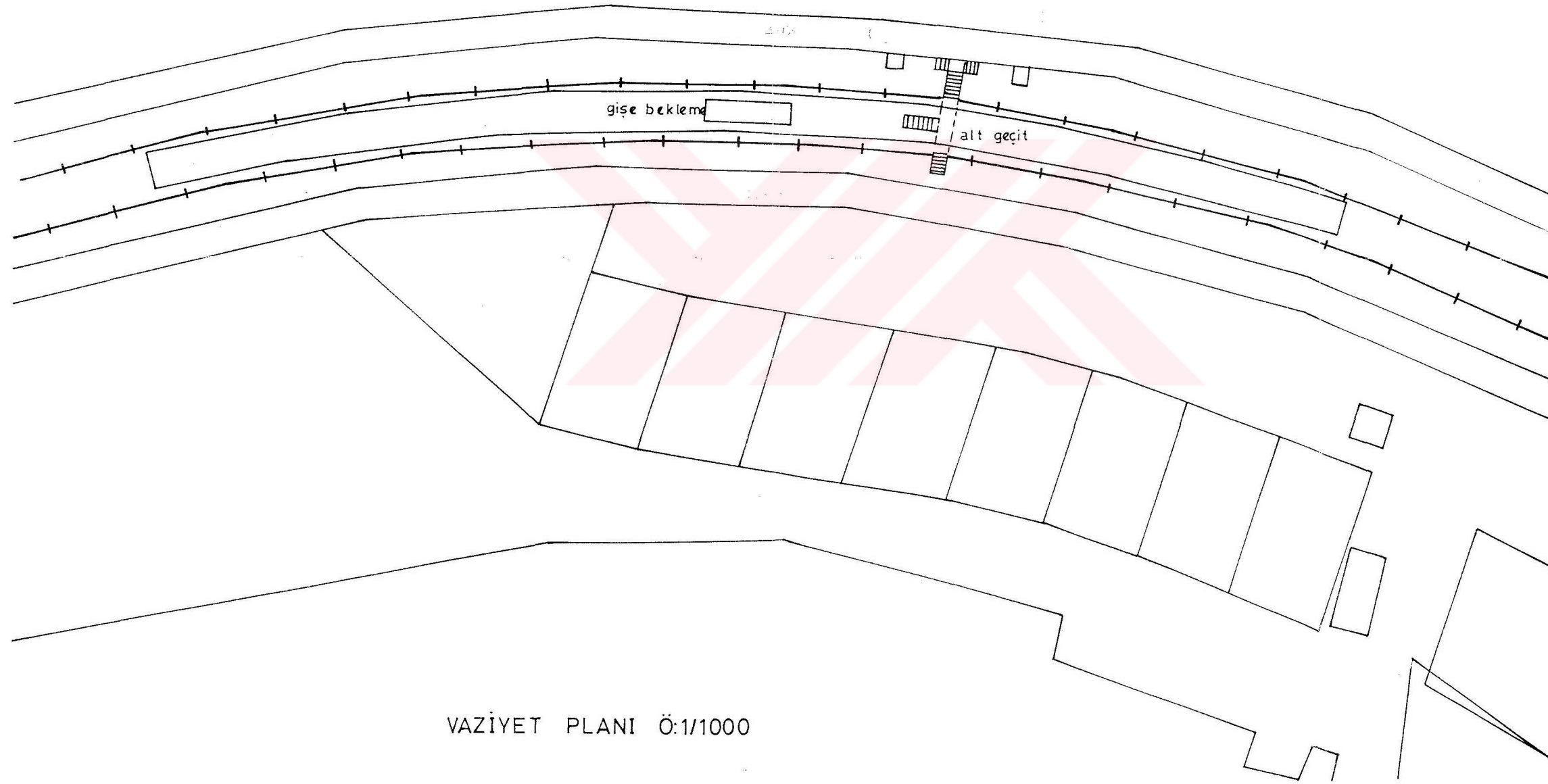
İstasyonun mevcut yol durumu: Sahil ve İstasyon Caddeleri arasındadır.

İstasyon bünyesindeki yapılar: Gişe, bekleme, lojman ve büfe.



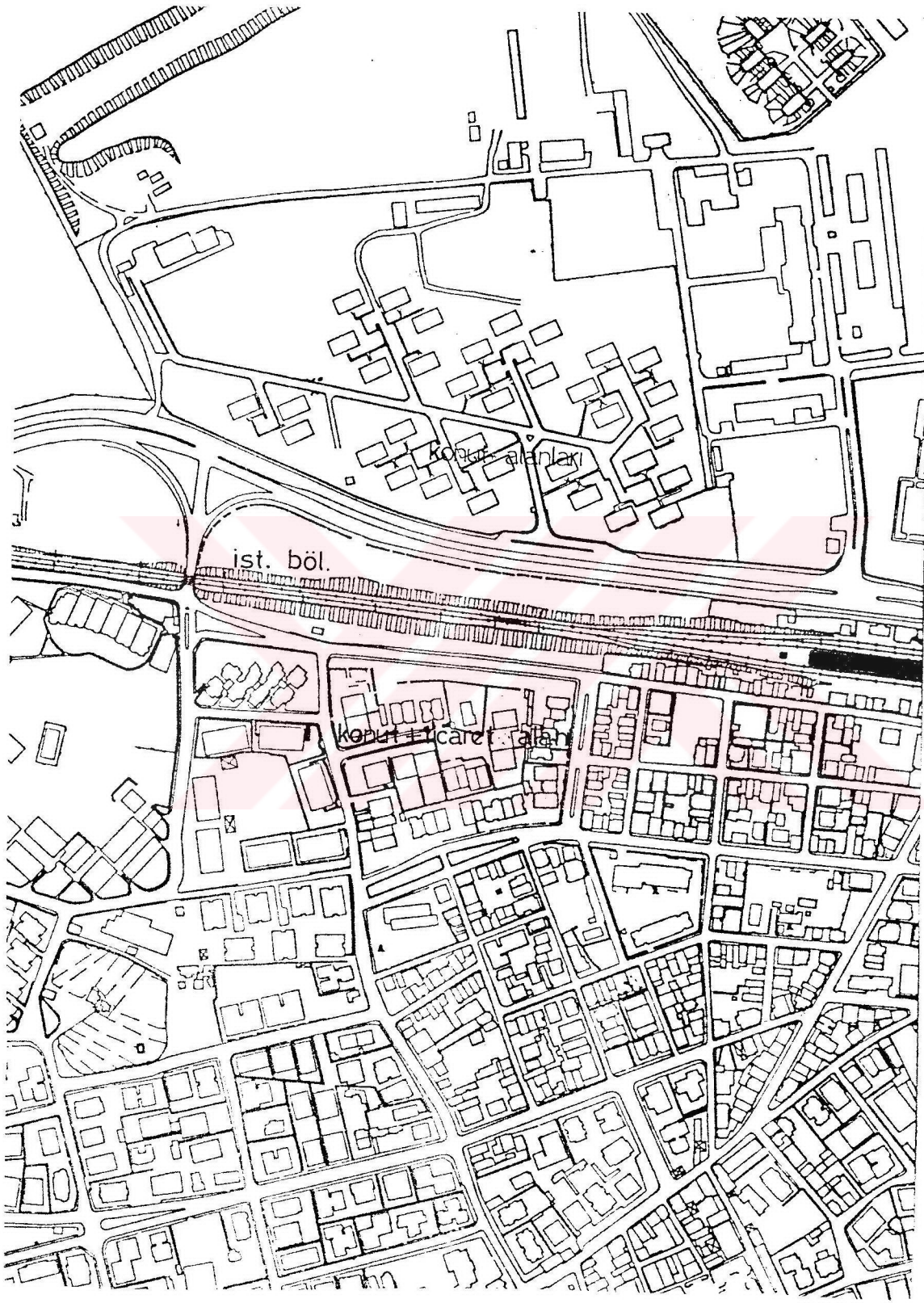
Resim 3.17 Kanarya İstasyonu

KANARYA TREN İSTASYONU



VAZİYET PLANI Ö:1/1000

Harita 3.33 Kanarya İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.34 Kanarya İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [G21-B-02-D]

3.2.18 Halkalı İstasyonu

İlçe: Küçükçekmece

Semt: Halkalı

İstasyon kod numarası: H 44

İstasyon tipi: Ara

Komşu istasyonlar arası uzaklık(önceki/sonraki): 1,383 km. / -

İstasyon mihver uzaklığı: 27,631 km.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: 1.830 m.

En küçük yarıçap(önceki/sonraki istasyon arası): 375 m./ -

Yapım tarihi: 1959 ve bundan sonraki yıllarda yapımı devam etmiş.

Yapım şirketi: T.C.D.D.

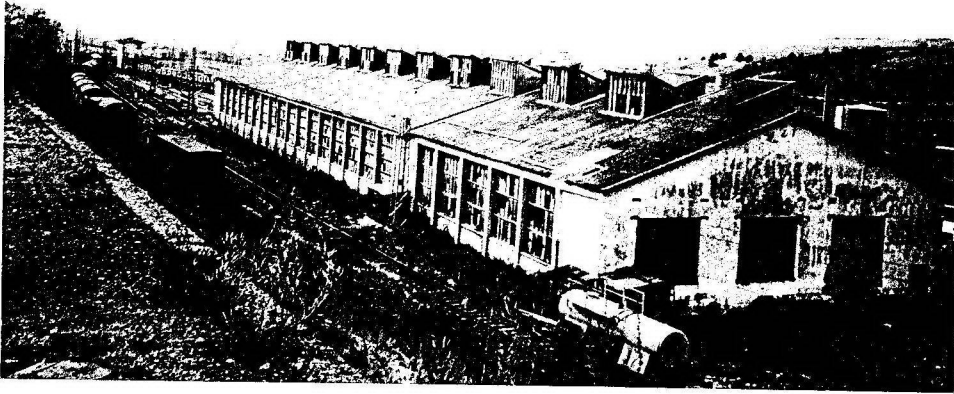
Dönemi: Cumhuriyet sonrası

İstasyonun konumu: Semt merkezinin dışındadır.

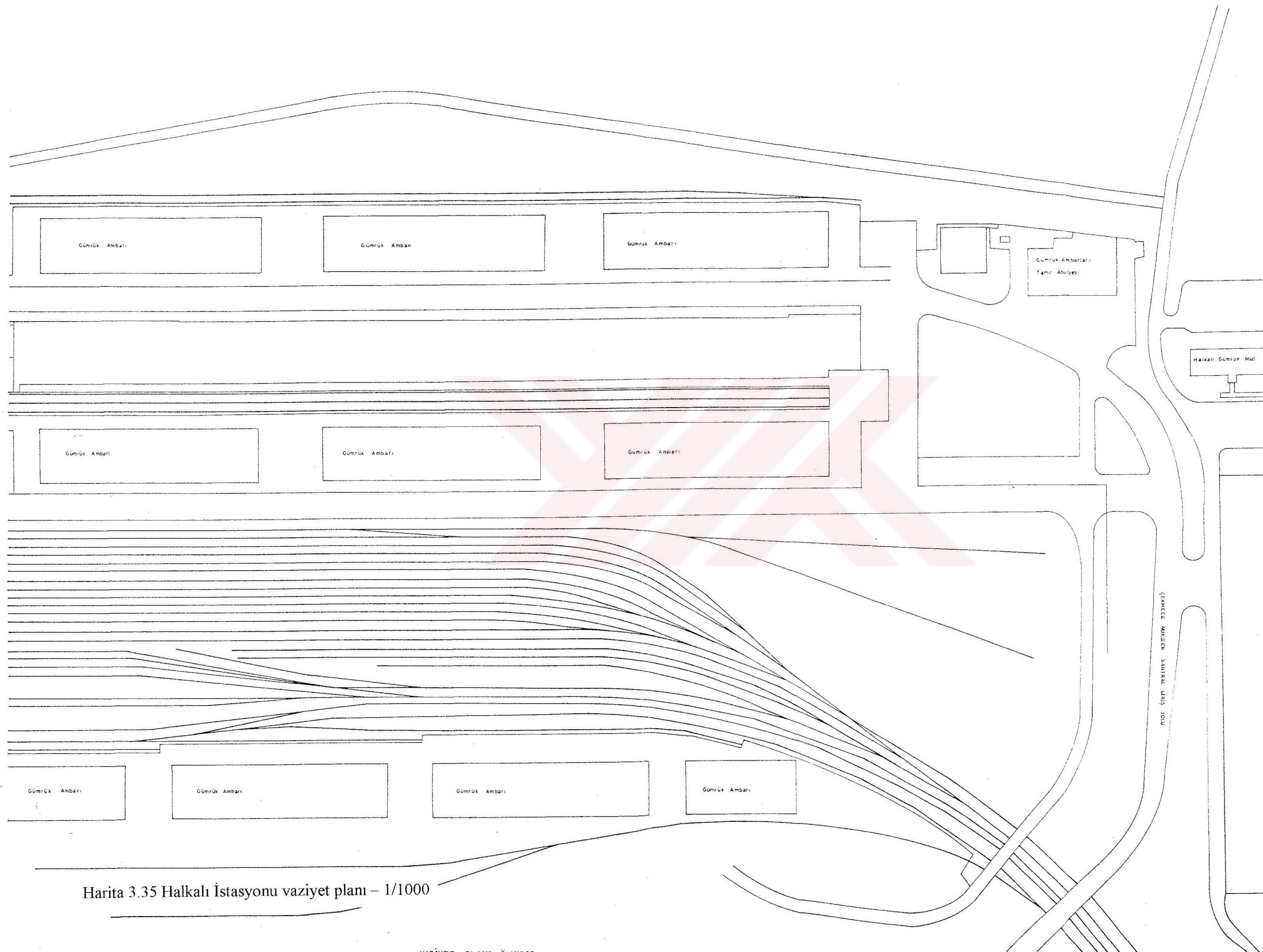
İstasyonun fiziki yapısı: Düz ve geniş bir araziye yerleşmiş ve yol kotu seviyesinden aşağıdadır.

İstasyonun mevcut yol durumu: Çekmece nükleer santral giriş yolunun alt kısmındaki bölgeye yerleşmiştir.

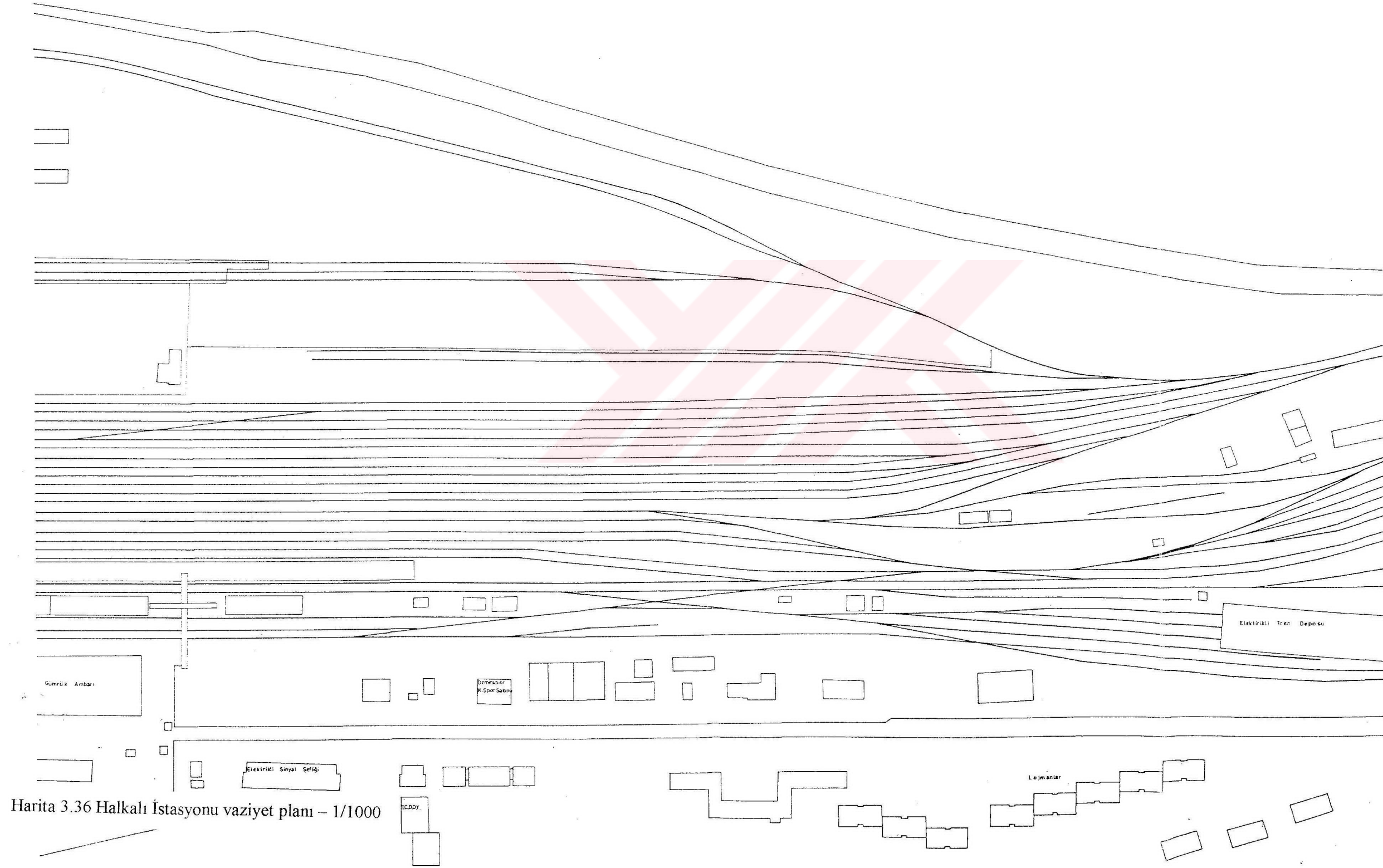
İstasyon bünyesindeki yapılar: Gar binası, 33 lojman, gümrük müdürlüğü, gümrük ambarları, tamir atölyeleri, elektrikli sinyal şefliği, elektrikli tren deposu ve bölge müdürlüğü.



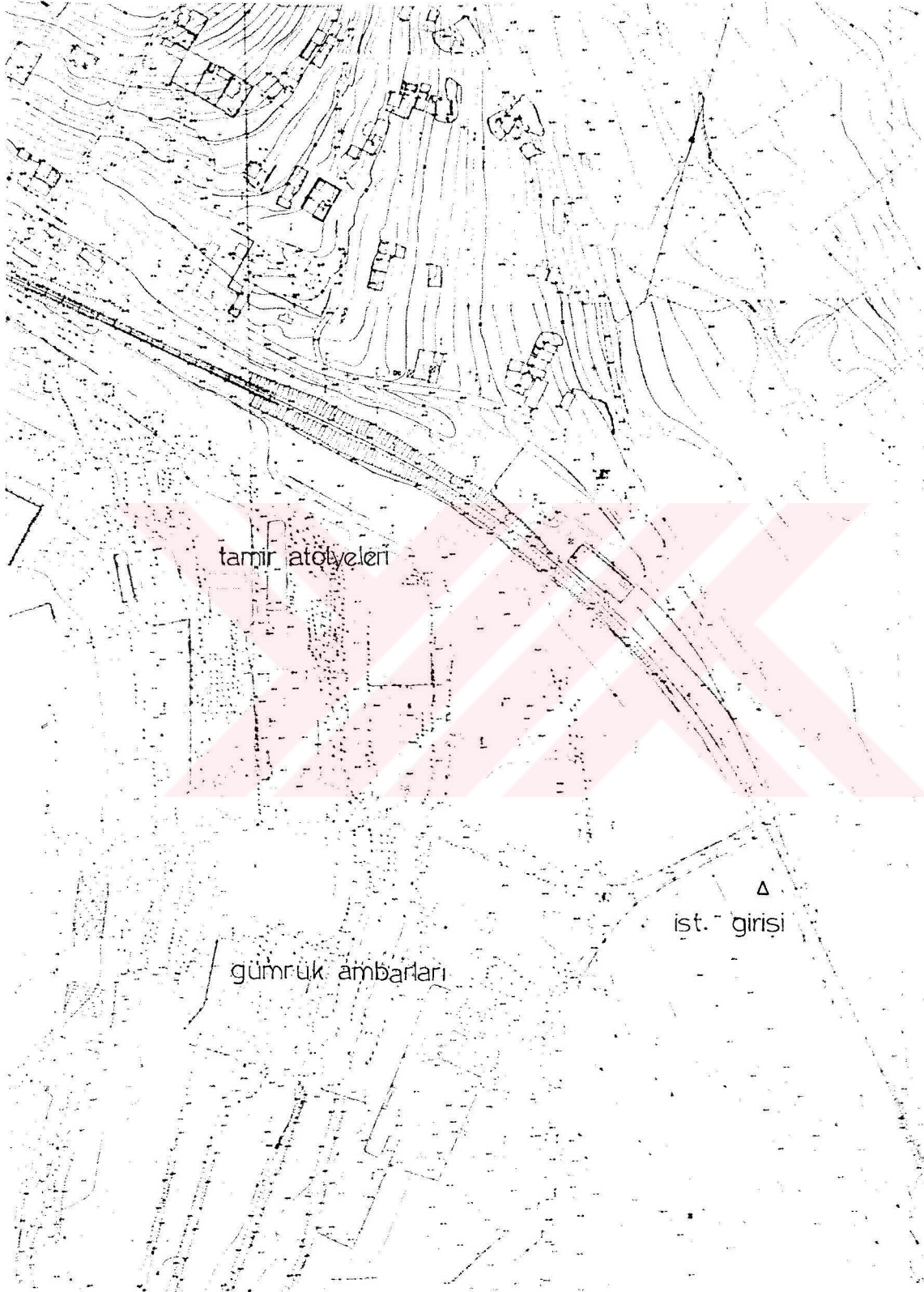
Resim 3.18 Halkalı İstasyonu



Harita 3.35 Halkalı İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.36 Halkalı İstasyonu vaziyet planı – 1/1000



Harita 3.37 Halkalı İstasyonu ve çevresi – 1/5000 [F21-C-21-A]

3.3 Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı İstasyonları Değerlendirmesi

Sirkeci-Halkalı banliyö hattı 18 duraktan oluşmuştur. Güzergahın oluşumu tarihte iki döneme rastlamaktadır. Buna göre, mevcut istasyonların bir kısmı Osmanlı İmparatorluğu devrinde yabancı şirketler tarafından, bir kısmı ise Cumhuriyet sonrası dönemlerde T.C.D.D. İşletmesi tarafından yapılmıştır.

Bu sınıflandırmaya göre, Sirkeci-Yeşilköy hattı Osmanlı İmparatorluğu devrinde yapılmıştır. Sirkeci'ye ulaşan demiryollarının yapımında, istimlak amacıyla, tarihi değerine paha biçilmeyen ölçüde Bizans ve Osmanlı Sarayı ve Köşkleri yıkılmış, ortadan kaldırılmış, sahil özelliğini yitirmiştir [31]. Bu hattın Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy İstasyonları, ana istasyonlar olarak teşkil edilmiş ve tarihi lojman yapılarını barındırmaktadırlar.

Sirkeci İstasyonu geniş bir alana yayılmış ve hattın başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Gar olarak da adlandırılan bu istasyon, trenlerin yalnız bir yönde giriş ve çıkışına elverişlidir. Bu istasyon yolcu taşımalarının yanında yük taşıma kapasitesine de sahiptir. Limana olan yakınlığı ile bünyesindeki ambar ve depolar yük taşımacılığı çalışmalarını gerçekleştirilir.

Cankurtaran İstasyonu, sahildeki tarihi sur yapısını bölerek dar bir alana yerleşmiştir. İstasyonun doğusunda askeri bölge mevcuttur. Ara istasyon olarak yapılmıştır.

Kumkapı İstasyonu, çevresindeki tarihi dokuyla birleşmiş ve geniş bir alana yerleşmiştir. İstasyon kapasitesi oranında sınırları içindeki yapılarla bir bütün olarak hizmet vermektedir.

Yenikapı İstasyonu, eski yerleşimini koruyamamıştır. Çevresindeki yerleşme, sosyoekonomik ihtiyaçların sonucunda nüfus kaybına uğrayarak işyerlerinin kullanımına terk edilmiştir. Karayollarının yapılmasından dolayı lojman yapısı, istasyondan koparılıp Mustafa Kemal Caddesi'nin köşesinde kalmıştır.

Kocamustafapaşa İstasyonu, dar bir alana yerleşmiş ve doğu tarafındaki sağlık yapılarıyla merkezinden ayrılmıştır. İstasyon, batı kesiminde yapılmış olan yeşil alan düzenlemesiyle sahile açılmaktadır.

Yedikule İstasyonu, geniş ve eğimli bir arazi üzerinde yerleşmiştir. Hattın tren bakım ve onarımlarının gerçekleştirildiği tek ara istasyon olması özelliğiyle, bünyesinde cer işlerini yürütecek atölyeler, kömür ve gaz depoları mevcuttur. Bunun yanında verdiği hizmetlerin çokluğu nedeniyle sahip olduğu elemanlar için, diğer istasyonlarda incelediğim tipteki lojman yapısına bitişik, tek katlı sıra ev tipindeki lojmanlara sahiptir.

Kazlıçeşme İstasyonu, semtin merkezinde küçük bir alana yerleşmiştir. Fakat çevrede daha önceden bulunan deri fabrikalarının yıkılmasıyla, istasyon çevresindeki yerleşme boşalmıştır. Bunun sonunda istasyon kullanım yoğunluğu azalmıştır.

Zeytinburnu İstasyonu, geniş bir alana yayılmış ve bir zamanlar hattın gümrük ve ambar deposu olarak kullanılmıştır. Fakat günümüzde artık bu fonksiyon için kullanılmamaktadır. Zamanında bu fonksiyona bağlı olarak, işçi barakaları ve depolar yapılmıştır. Şimdi ise bunlar lojman olarak kullanılmaktadır.

Yenimahalle İstasyonu, semtin merkezinde ve her iki yanında yoğun konut alanlarıyla çevrilmiştir. Bu konutlar arasında sıkışmış bir vaziyette bulunan istasyon, yine de bütünlüğünü korumaktadır.

Bakırköy İstasyonu, ilk yapıldığı dönemdeki şeklini kaybetmiştir. İstasyon caddesi istasyon önünden bir köprü ile demiryolu üzerinden geçer. Son yıllarda eski istasyon kapatılmış, yalnız perona inen merdivenler kullanılmaktadır. Perona yeni bir istasyon yapılmıştır. Bu düzenleme sonucu lojman yapısı, istasyondan tamamen ayrılmıştır.

Yeşilyurt İstasyonu, küçük bir alanda yerleşmiş ve semtin merkezindedir. Semt çarşısını dik kesen istasyon, konumu itibarıyla oldukça yoğun olarak kullanılmaktadır.

Yeşilköy İstasyonu, Osmanlı döneminde yapılan Şark Demiryolları güzergahının son durağını oluşturmaktaydı. Ana istasyonlardan biri olan Yeşilköy İstasyonu, bu özelliğinden dolayı oldukça geniş bir alana yerleşmiştir. Sınırları içindeki yapılaşma istasyonun güneyindedir. Taşdığı değerden dolayı, yaklaşık 1915 yılından sonra Yeşilköy'de şimendifer mektebi açılmıştır. Burada demiryollarında görevlendirilmek üzere demiryolcular yetiştirilmekteydi [10] .

Florya, Menekşe, Küçükçekmece, Soğuksu ve Kanarya İstasyonları, gelişen kent nüfusuna göre seçilen uygun yerleşim alanlarının sonucu ve ihtiyacı olarak doğmuşlardır. Bu istasyonlar yolcu indirme-bindirme noktası olmaktan öteye gidememiştir. Tarihteki istasyon oluşumundan farklı oldukları için, istasyon ve çevresi bir bütün olarak hizmet vermemektedir.

Banliyö hattının son durağını oluşturan Halkalı İstasyonu ise, şehirler arası trenlerin teşkil edildiği bir yerleşmedir. Oldukça geniş bir araziye yayılmış ve dağınık bir yerleşim göstermektedir.

Taşıdıkları değer ve üstlendikleri görev dışında, istasyon oluşumunda temel sayılabilecek yapılar, inceleme alanındaki 18 durakta da mevcuttur. Bunlar, istasyon şefliği, bekleme salonu ve gişe yapılarıdır. Kullanım ve yerleşim durumuna bağlı olarak bu yapıların çeşitlendiği görülmektedir.

4. SİRKECİ – YEŞİLKÖY HATTI LOJMAN YAPILARI

4.1. Sirkeci – Yeşilköy Hattı Lojman Yapıları Kataloğu

4.1.1 Kumkapı İstasyonu lojmanı

Plan No : 4

İstasyon içindeki konumu : İstasyonun doğusundadır.

Bugünkü işlevi : Lojman.

Kullanıcı : Demiryolcu aileleri.

Yapım tarihi : 1869

Yapım sistemi : Yığma

Üslubu : Eklektik

Geçirdiği onarımlar : Yapı, ihtiyaçlardan doğan yeni işlevlere cevap verebilmek için çatı katında değişikliklere uğramıştır. Bu amaçla yapının arka ve sol yan cephesine pencereler açılmıştır.

Bozulmalar: Yapının eksikliği oranında, yapı elamanlarında oluşan bozulmalara rastlanılmaktadır. Yapı içinde yer yer sıvalar dökülmüş, ahşap merdivenler tahrip olmuştur. Dış cephe yüzeyinde aşırı kirlenme ile derz, silme ve parapet bezemelerinde bozulmalar görülmektedir. Yağmur iniş boruları ve oluklarında da bozulmalar mevcuttur.

Mimari özellikler :

	Bodrum	Zemin	1.Kat	Çatı Katı
Alan (m ²)	138	138	140	138
Kot (dış zemin: 0,00)	-1,20	1,10	5,10	9,10
Mimari bölüm	Girilemedi	□ □ □ □ □ ○ ○ △ △	□ □ □ □ □ ○ ○ △ △	□ □ □ □ □ □

Oda : □ , Mutfak : △ , WC Banyo : ○ , Bölümlenmemiş : □

	Kalınlık (cm)		Malzeme	Yapım tekniği
	iç	Dış		
Duvar	15	40	Tuğla	tuğla + sıva. köşelerde taş kaplama

Döşeme	30	Ahşap	ahşap kiriş – altta (tavan) bağdadi + sıva, üstte ahşap kaplama
Çatı	20	ahşap + kiremit	oturtma çatı

MERDİVEN	Kova boyutu (cm)	Tipi	Malzeme	Basamak (h/b-cm)	Korkuluk Malzemesi
Bodrum	100/260	tek kollu, çıkışta ¼ dönel	taş	20/30	--
Zemin	240/400	3 kollu, çıkışta ¼ dönel köşede tam sah.	ahşap	20/30	ahşap
1.Kat	170/300	çift kollu, köşelerde dönel.	ahşap	20/25	ahşap
	210/300	çift kollu, köşelerde dönel.	ahşap	20/25	ahşap
Dış	120/120 (3 adet)	tek kollu	taş	20/25	taş

ÇIKMA	Çıkma boy (en/boy-cm)	Konsol			Biçimi
		Malzeme	Dayanma ölç.	Kalınlık (cm)	
	50/260	taş	40/130	18	--

PENCERE	En/boy (cm)	Tipi	Adet
Bodrum	--	--	--
Zemin	100/210	P1	11
1.Kat	100/200	P2	14
Çatı katı	60/60	P3	1
	200/140	P4	2
	80/80	P5	3

KAPI	En/boy (cm)	Tipi	Adet	Geçirdiği değişiklik
Bodrum	90/200	K1	3	--
Zemin	90/220	K2	10	--
	100/300	K3	3	--
1.Kat	90/220	K2	15	--
Çatı katı	90/220	K2	4	--



Resim 4.1 Kumkapı İstasyonu lojmanı



sol yan görünüş
(diğer tip projerden farklı olan cephe)

4.1.2 Yenikapı İstasyonu lojmanı

Plan No: 2

İstasyon içindeki konumu: İstasyonun batısındadır.

Bugünkü işlevi: Lojman.

Kullanıcı: Demiryolcu aileleri.

Yapım tarihi: 1869

Yapım sistemi: Yığma

Üslubu : Eklektik

Geçirdiği onarımlar: --

Bozulmalar: Yapının eksikliği oranında, yapı elamanlarında oluşan bozulmalara rastlanılmaktadır. Yapı içi ve dışında oluşan bu yıpranmalardan başka, zemin kat ve 1. katta küçük pencereler kapatılmış ve sağ yan cephede yeni bodrum pencereleri açılmıştır. Yapının ön ve sol yan cephesinde ilave yapılanma mevcuttur.

Mimari özellikler:

	Bodrum	Zemin	1.Kat	Çatı katı
Alan (m ²)	72	72	72	--
Kot(dış zemin:0.00)	-1,50	0,80	4,80	--
Mim. Böl.	□ □ □ □	□ □ □ Δ ○	□ □ □ ○ Δ	--

Oda :□ , Mutfak : Δ , WC-Banyo : ○ , Bölümlenmemiş : □

	Kalınlık (cm)		Malzeme	Çatı katı
	iç	dış		
Duvar	15	45	tuğla	tuğla+sıva+köşelerde bosajlı taş kaplama
Döşeme	30		ahşap	ahşap kiriş-altta (tavan) bağdadi +sıva, üstte ahşap kaplama
Çatı	--		--	--

MERDİVEN	Kova boyutu (cm)	Tipi	Malzeme	Basamak (h/b-cm)	Korkuluk malz.
Bodrum	100/240	tek kollu çıkışta ¼ dönел	Taş	20/30	--
Zemin	100/320	tek kollu çıkış ve bitimde ¼ dönел	Ahşap	20/30	ahşap
1.Kat	100/320	tek kollu çıkış ve bitimde ¼ dönел	Ahşap	20/30	ahşap
Dış	80/200	3 çıkış hatlı	Taş	20/20	--

ÇIKMA	Çıkma boy (en/boy-cm)	Konsol			Biçimi
		Malzeme	Dayanma ölç.	Kalınlık (cm)	
	--	--	--	--	--

PENCERE	En/boy (cm)	Tipi	Adet
Bodrum	50/40	P1	2
	50/100	P1	2
Zemin	40/70	P2	2
	100/210	P3	6
1.Kat	100/200	P4	6
Çatı katı	girilemedi	--	--

KAPI	En/boy (cm)	Tipi	Adet	Geçirdiği değişiklik
Bodrum	80/180	K1	2	--
Zemin	100/240	K2	1	--
	90/230	K3	6	--
1.Kat	90/230	K3	5	--
Çatı katı	--	--	--	--

Detaylar için bakınız. Pafta No:

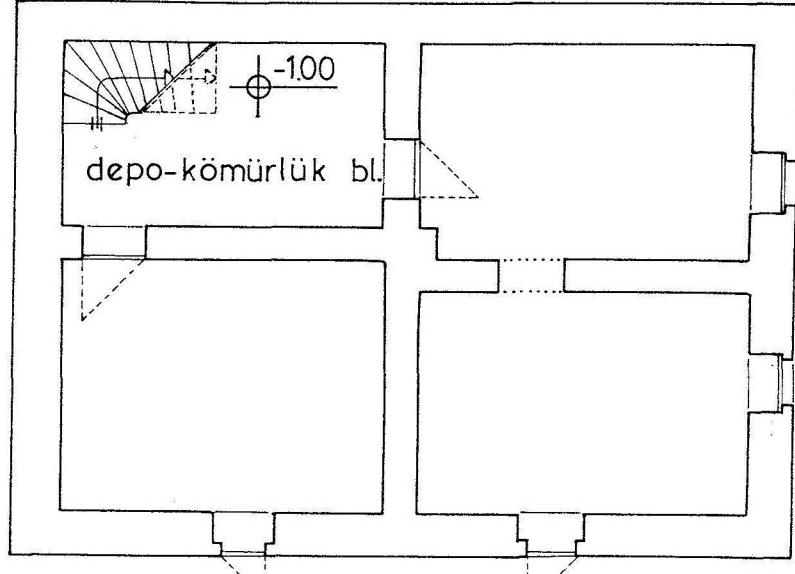
Silmeler : Bkz. sayfa no:118-119-120

Parapet bezemesi : Bkz. sayfa no:118-119-120

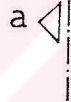


Resim 4.2 Yenikapı İstasyonu lojmanı

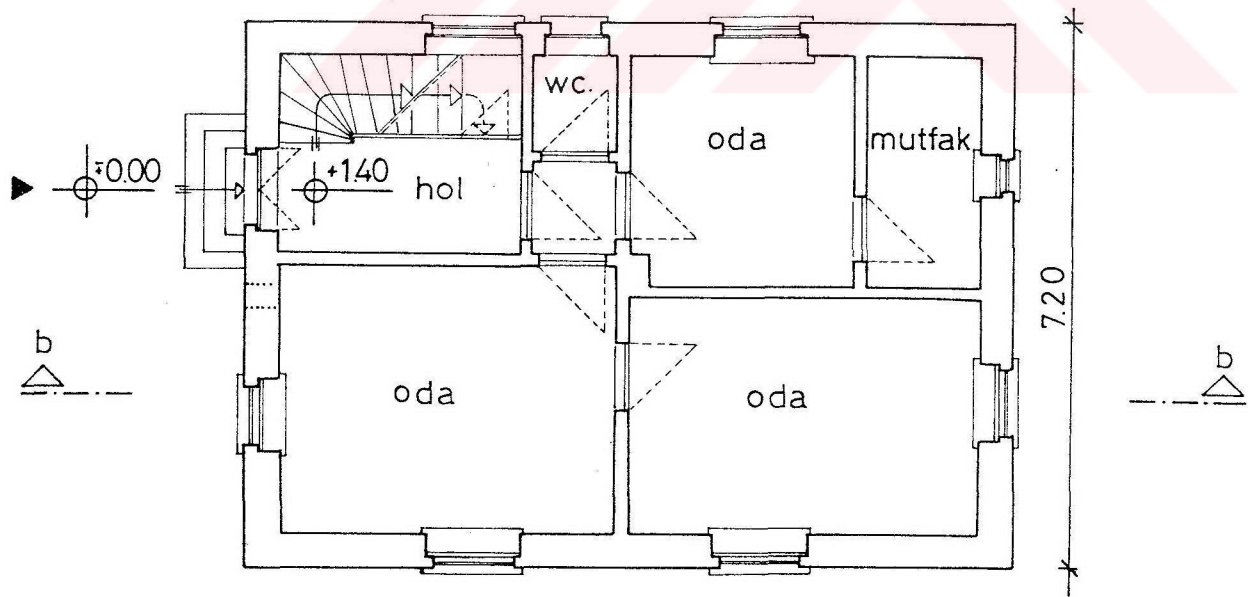
ENİKAPI İSTASYONU LOJMANI



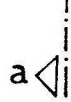
bodrum kat planı



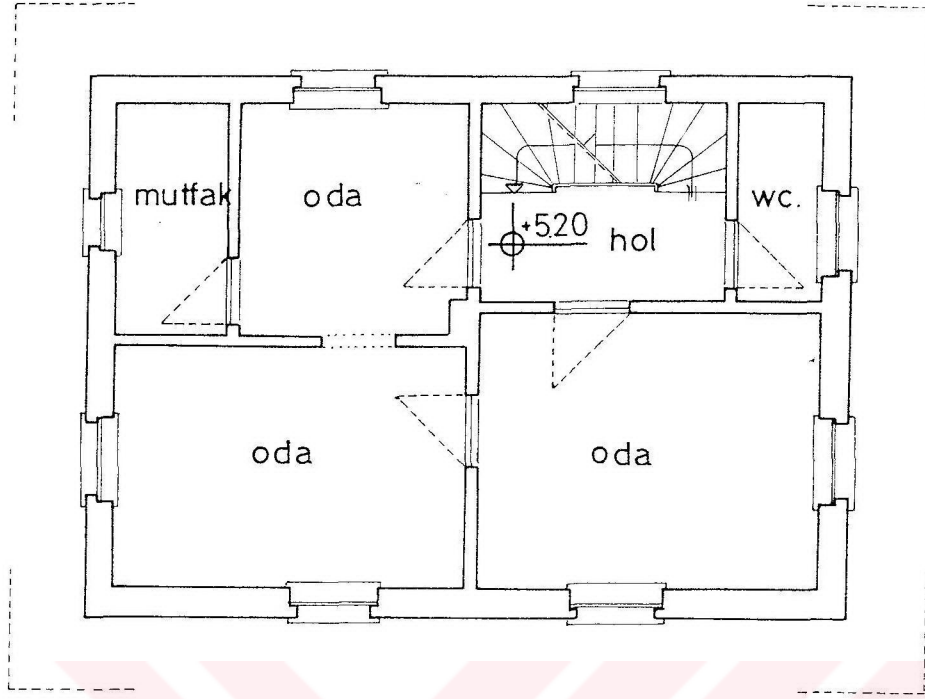
10.00



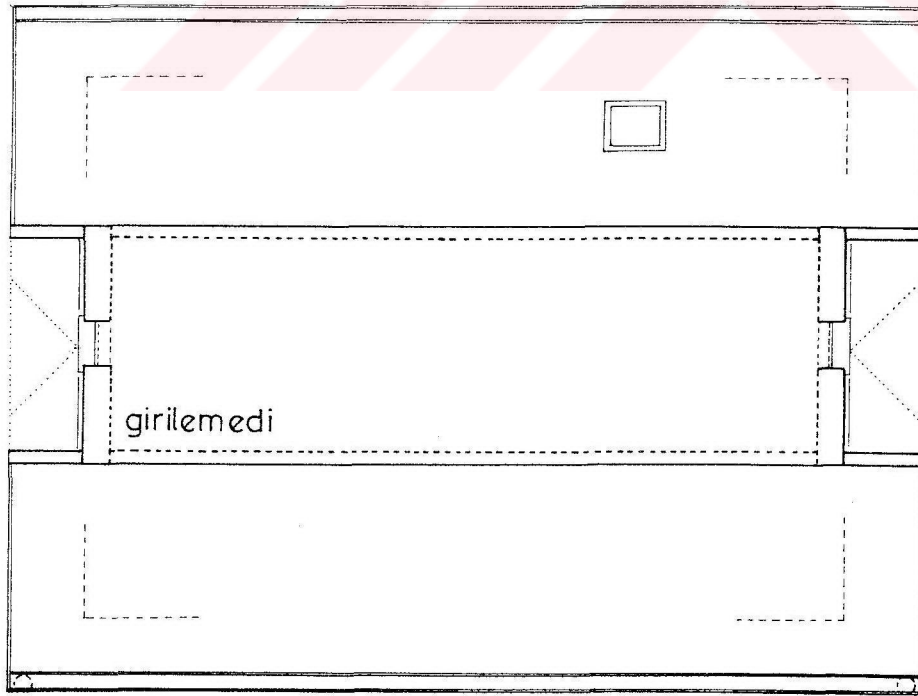
zemin kat planı



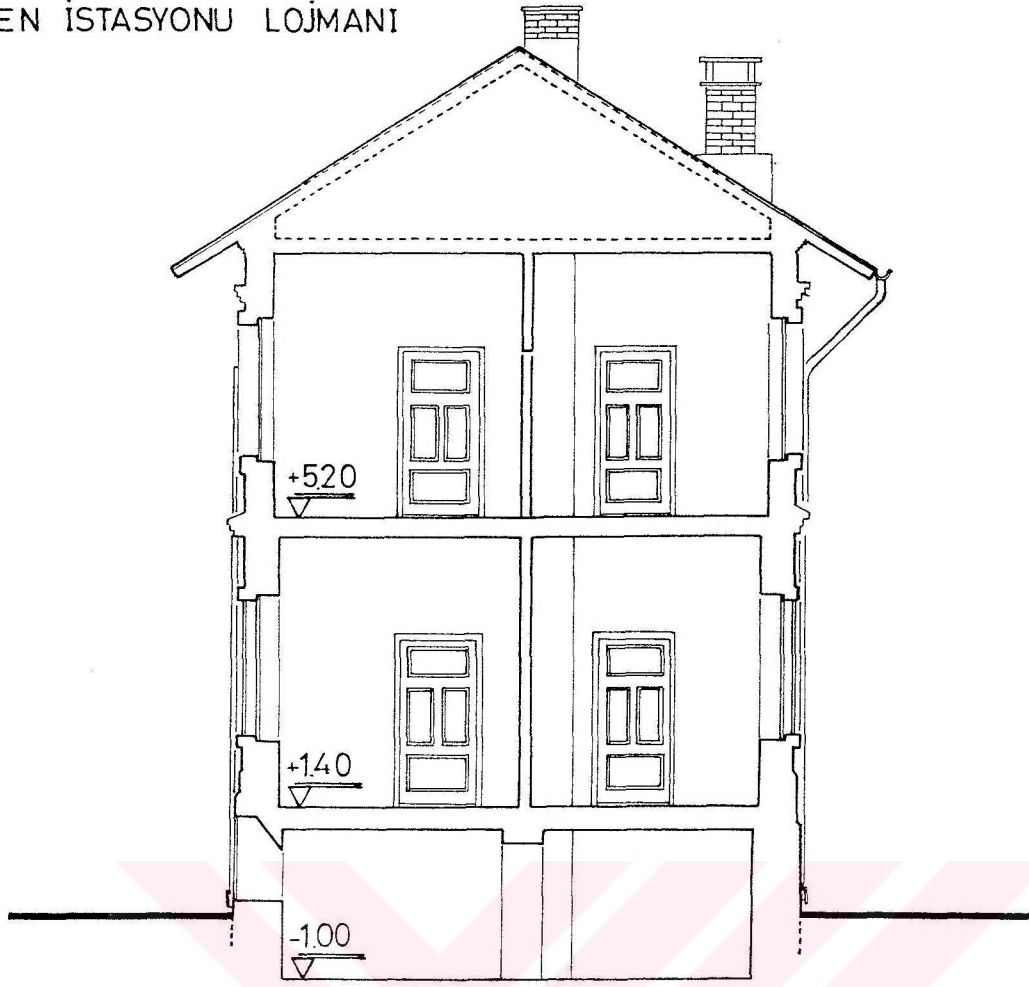
ENİKAPI TREN İSTASYONU LOJMANI



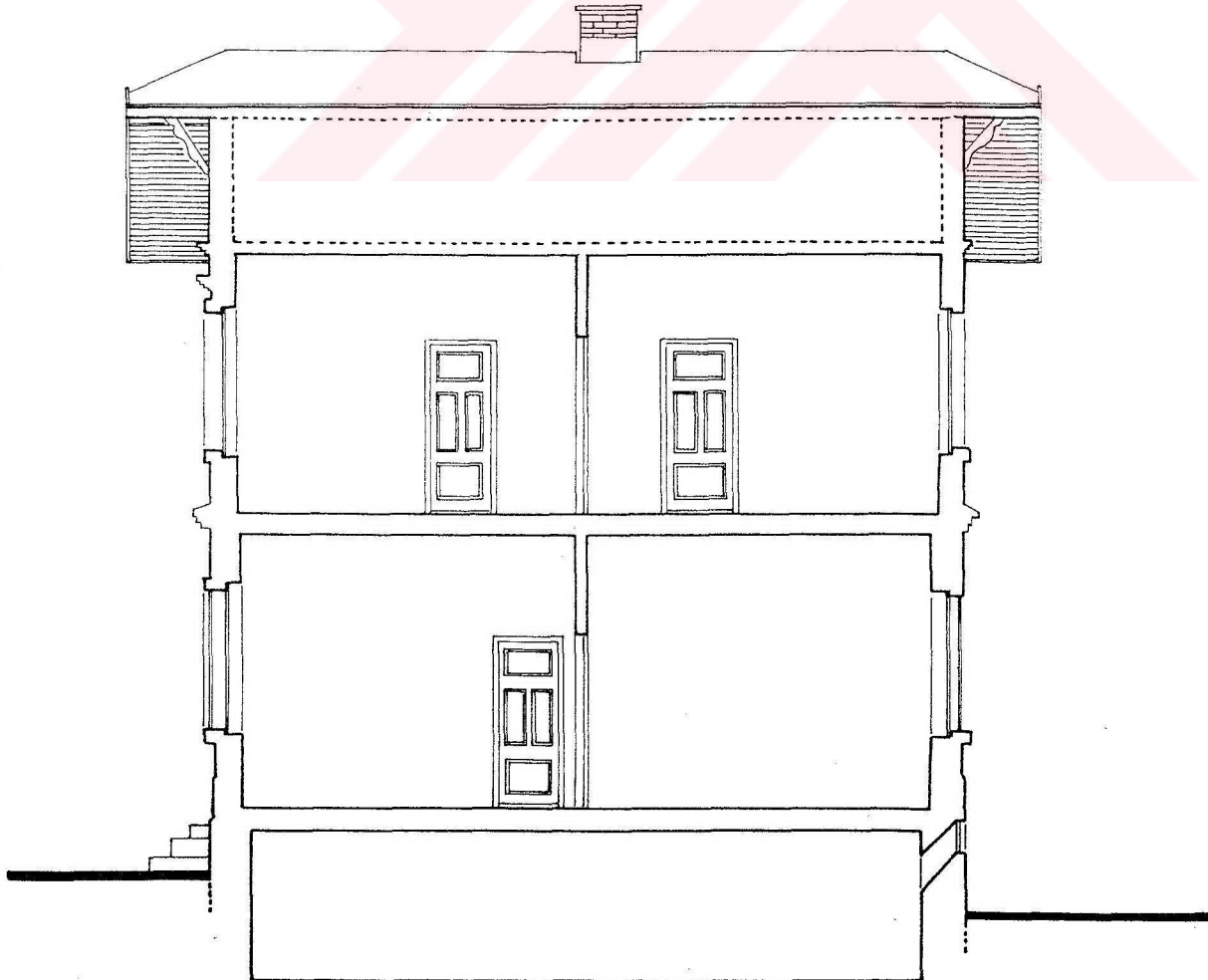
1. kat planı



çatı katı planı



a-a kesiti



b-b kesiti

İKİKAPİ TREN İSTASYONU LOJMANI



ön görünüş





sol yan görünüş



sağ yan görünüş

4.1.3 Yedikule İstasyonu lojmanı

Plan No : 22

İstasyon içindeki konumu : İstasyonun doğusundadır.

Bugünkü işlevi : Lojman.

Kullanıcı : Demiryolcu aileleri.

Yapım tarihi : 1869

Yapım sistemi : Yığma

Üslubu : Eklektik

Geçirdiği onarımlar : Yapının çatı katı kullanımını arttırmak için tüm cephelerde yeni pencereler açılmıştır. Yapının sol yan cephesine bitişik inşa edilmiş olan bir başka lojman, bu cephedeki pencerelerin kapatılmasına neden olmuştur. Cephenin ön kısmı boyanmıştır.

Bozulmalar : Sol yan cephesindeki yapılanmalardan dolayı zarar görmüştür. Yapı içinde yer yer sıvalar dökülmüş, ahşap doğramalar çürümüş ve ahşap merdivenler tahrip olmuştur. Dış cephe yüzeyinde kirlenme ile sıva, derz, silme ve parapet bezemelerinde bozulmalar görülmektedir. 1. kattaki pencere parmaklıkları ile sağ yan cephedeki kapının üzerindeki sundurma özgün duruma ilave yapılmıştır. Yağmur iniş boruları ve oluklarında da bozulmalar mevcuttur.

Mimari özellikler :

	Bodrum	Zemin	1.Kat	Çatı katı
Alan (m ²)	140	140	142	140
Kot	-2,30	0,10	4,10	8,10
Mim. Böl.	Girilemedi	□ □ □ □ □ ○ ○ △	□ □ □ □ □ ○ ○ △ △	□ □ □ □ □ □ □

Oda : □ , Mutfak : △ , WC-Banyo : ○ , Bölümlenmemiş : □

	Kalınlık (cm)		Malzeme	Yapım tekniği
	iç	dış		
Duvar	15	45	Tuğla	tuğla+sıva+köşelerde bosajlı taş kaplama
Döşeme	30		Ahşap	ahşap kiriş-altta (tavan) bağdadi +sıva, üstte ahşap kaplama
Çatı	20		Ahşap+kiremit	Oturtma çatı

MERDİVEN	Kova boyutu (cm)	Tipi	Malzeme	Basamak (h/b-cm)	Korkuluk malz.
Bodrum	120/230	tek kollu çıkışta ¼ dönel	taş	20/30	--
Zemin	240/400	3 kollu çıkışta ¼ dönel köşeler tam sahanlık	ahşap	20/30	ahşap
1.Kat	180/300	çift kollu köşelerde dönel	ahşap	20/25	ahşap
	190/300	çift kollu köşelerde dönel	ahşap	20/25	ahşap
Dış	--	--	--	--	--

ÇIKMA	Çıkma boy (en/boy-cm)	Konsol			Biçimi
		Malzeme	Dayanma ölç.	Kalınlık (cm)	
	50/260	taş	40/130	20	Bkz. sy no:127-128-133

PENCERE	En/boy (cm)	Tipi	Adet
Bodrum	--	--	--
Zemin	100/210	P1	9
1.Kat	100/200	P2	13
Çatı katı	180/160	P3	2
	160/130	P4	1
	80/140	P5	2

KAPI	En/boy (cm)	Tipi	Adet	Geçirdiği değişiklik
Bodrum	90/200	K1	3	--
Zemin	100/300	K2	1	--
	100/300	K3	2	--
	90/200	K4	10	--
1.Kat	90/220	K4	10	--
Çatı katı	90/220	K4	4	--

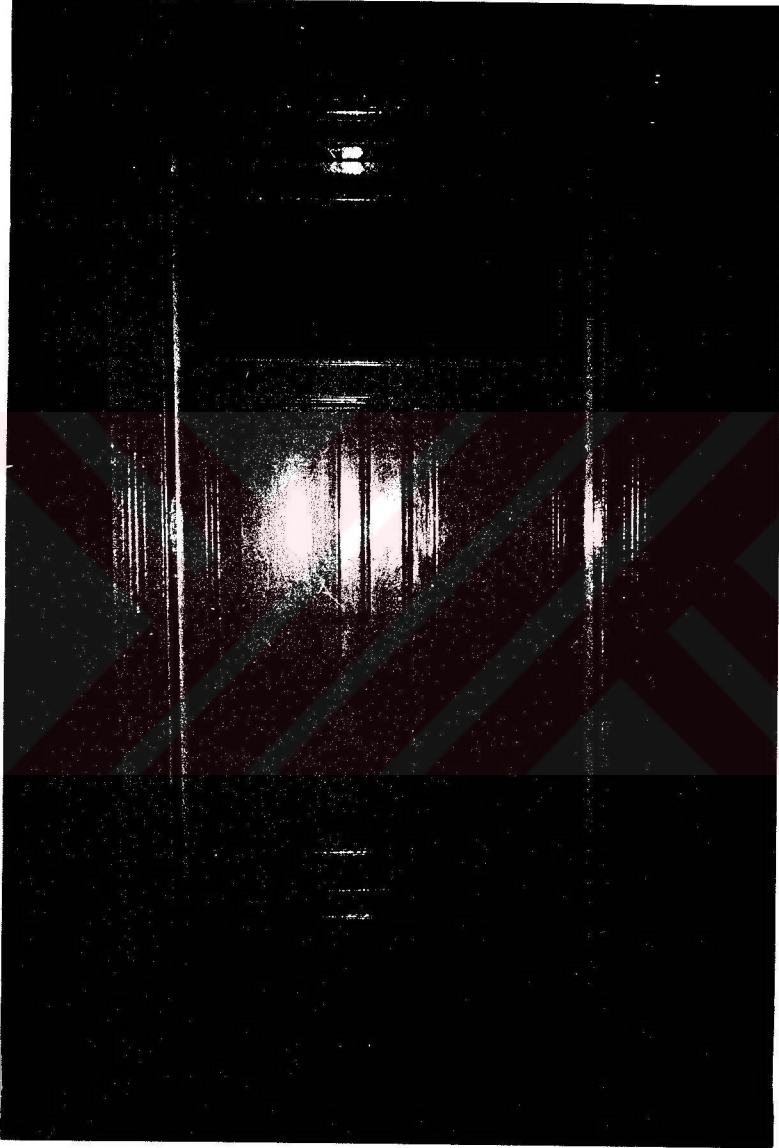
Detaylar için bakınız. Pafta No: 29-30

Silmeler : Bkz.sayfa no:128-129-130-131-132-133

Parapet bezemesi : Bkz. sayfa no:128-129-130-131-132-133



Resim 4.3 Yedikule İstasyonu lojmanı

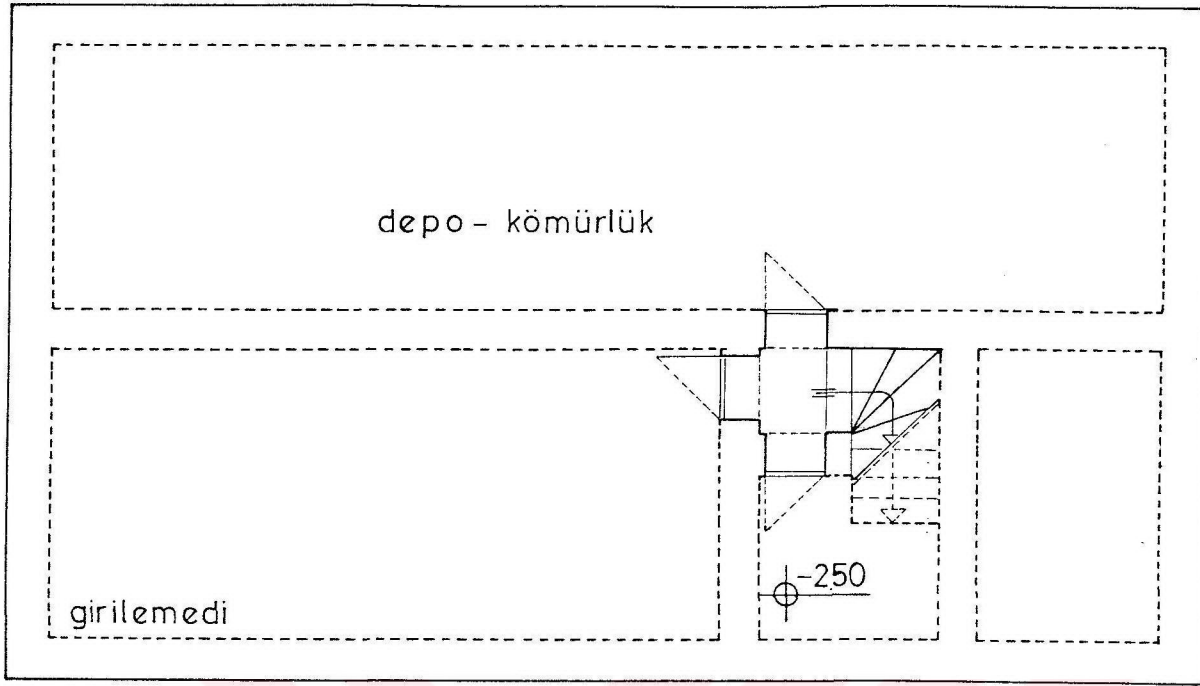


Resim 4.4 Yedikule lojmanı iç mekan kapısı

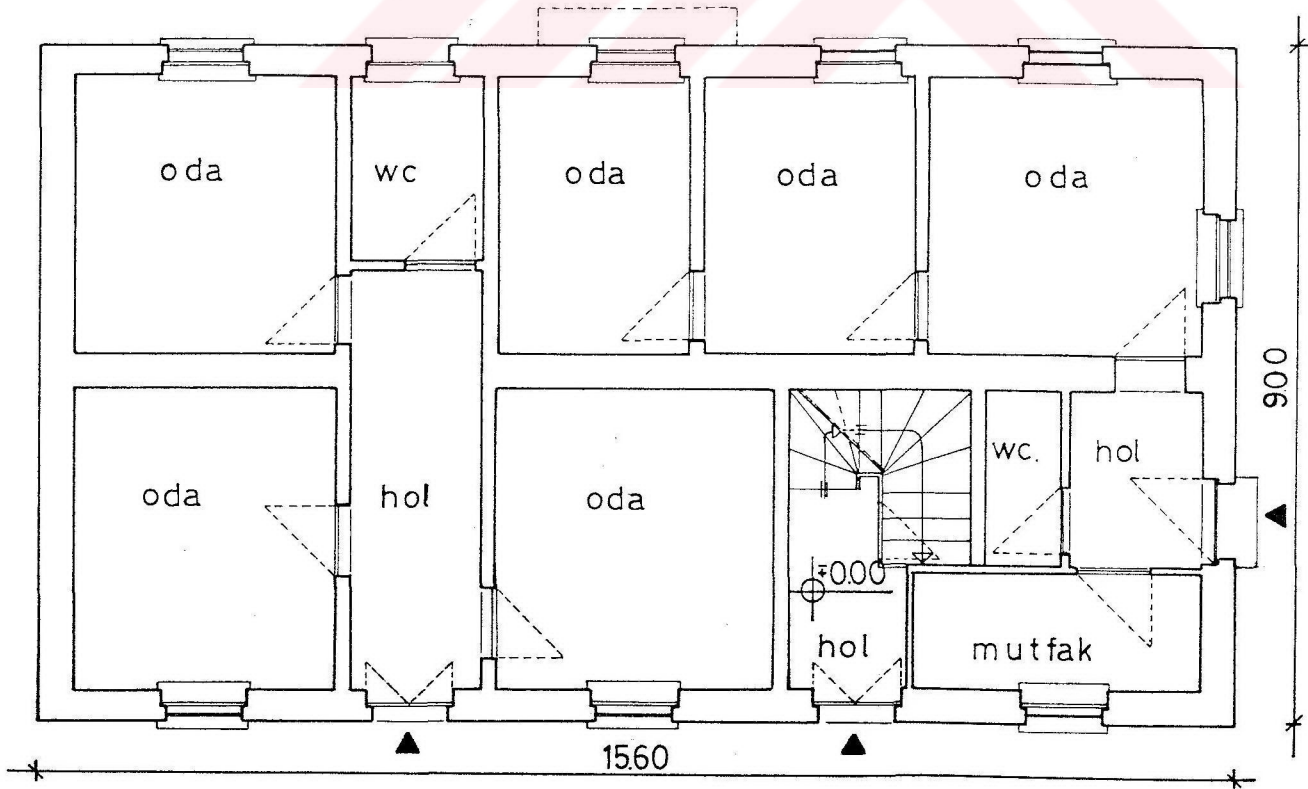


Resim 4.5 Yedikule lojmanı sokak kapısı

EDİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI

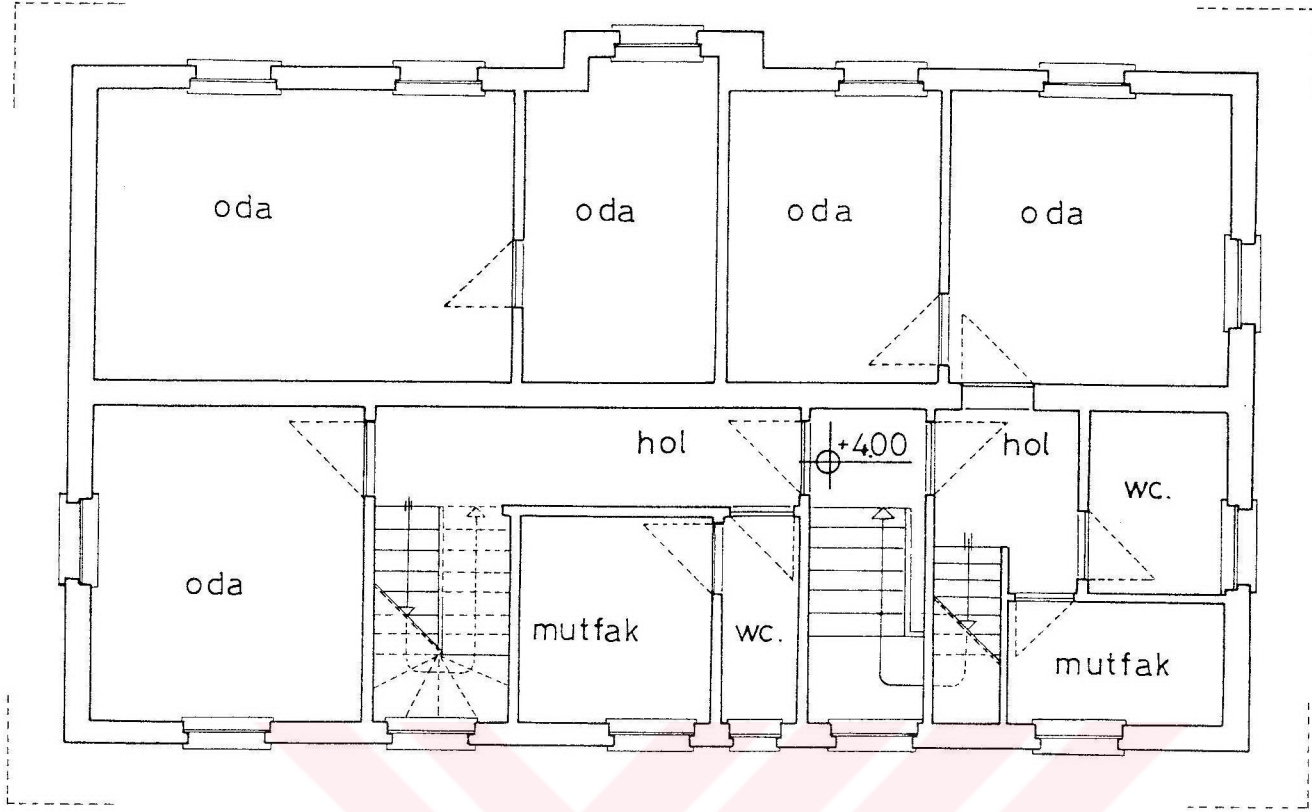


bodrum kat planı

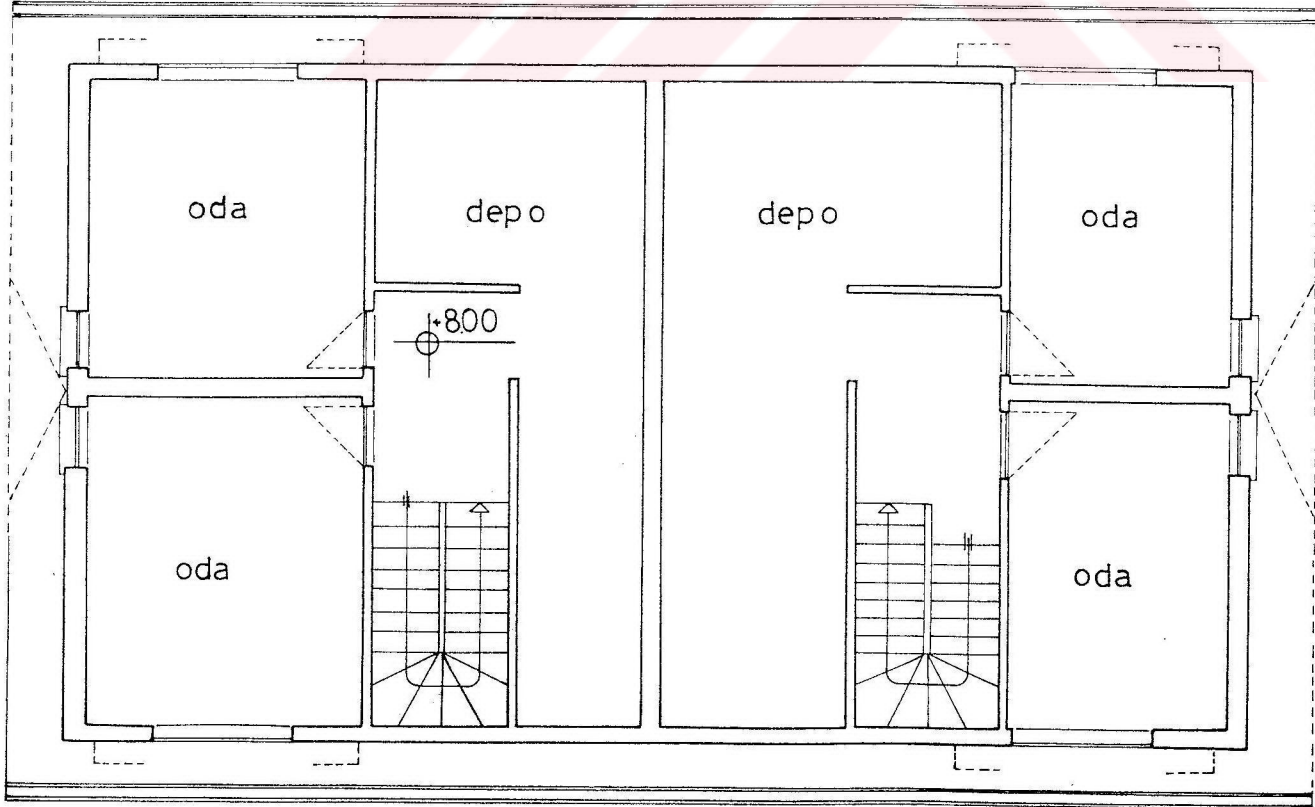


zemin kat planı

EDİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI

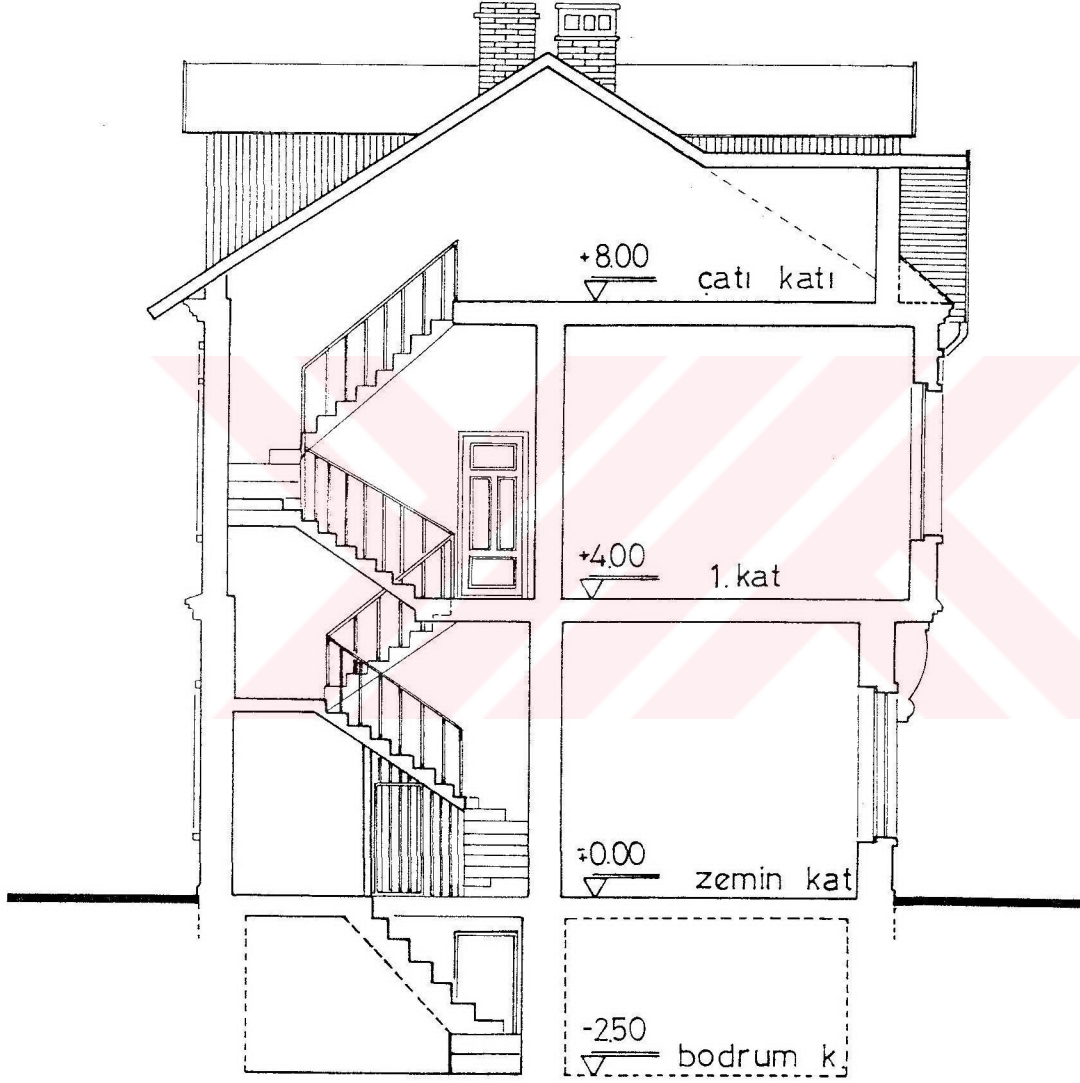


1. kat planı



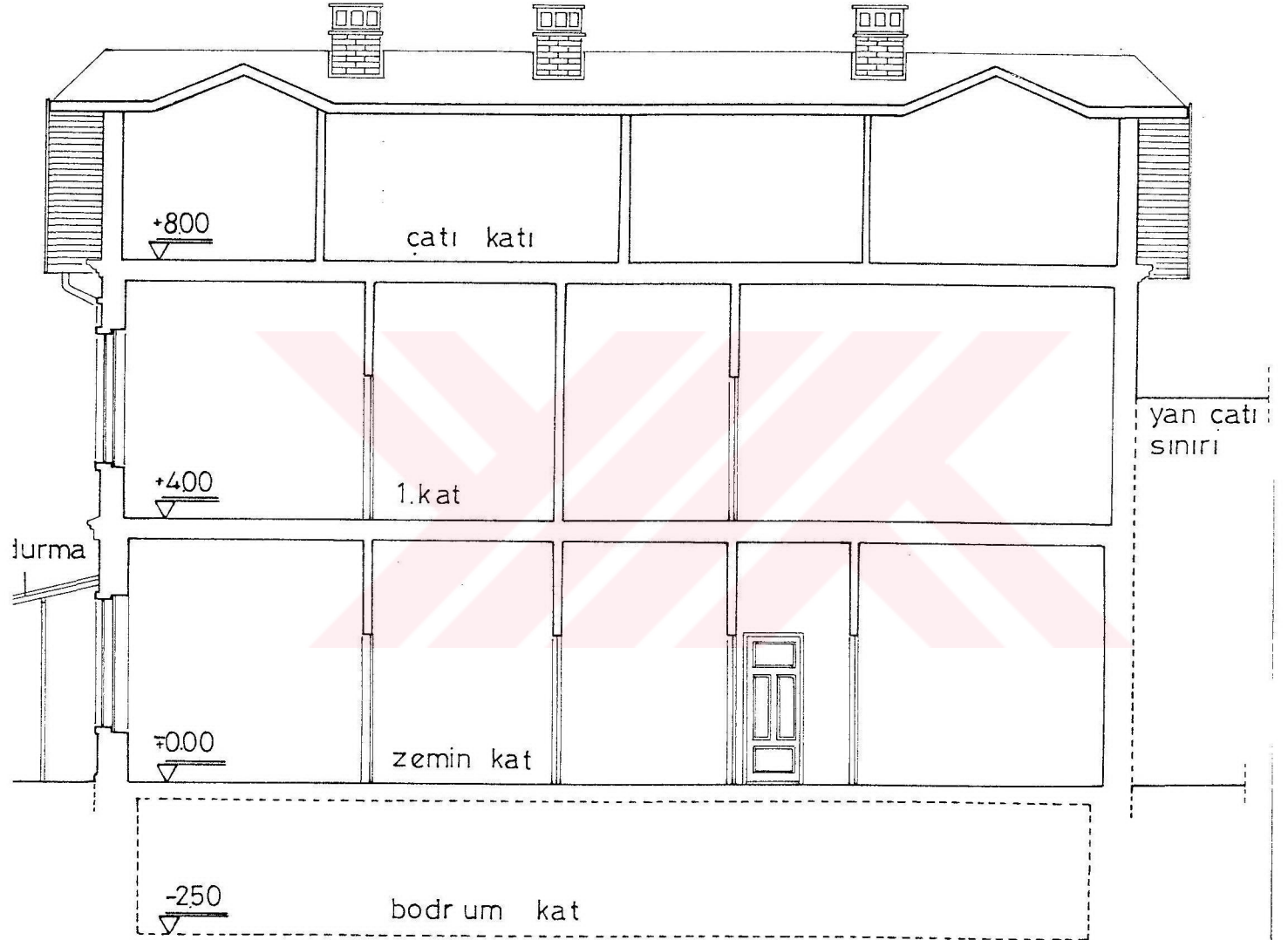
çatı katı planı

DİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI



a-a kesiti

DİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI

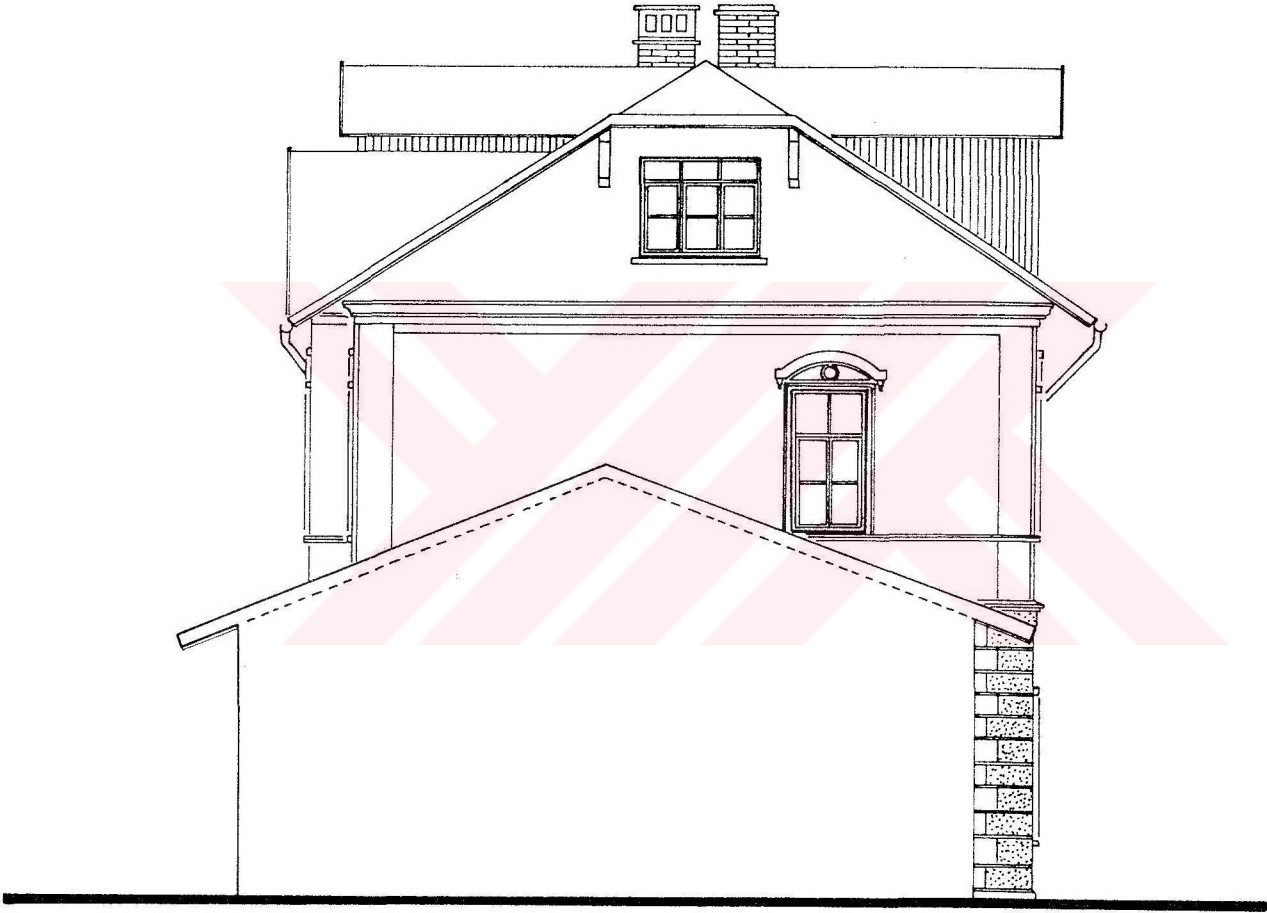


b-b kesiti

YEDİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI

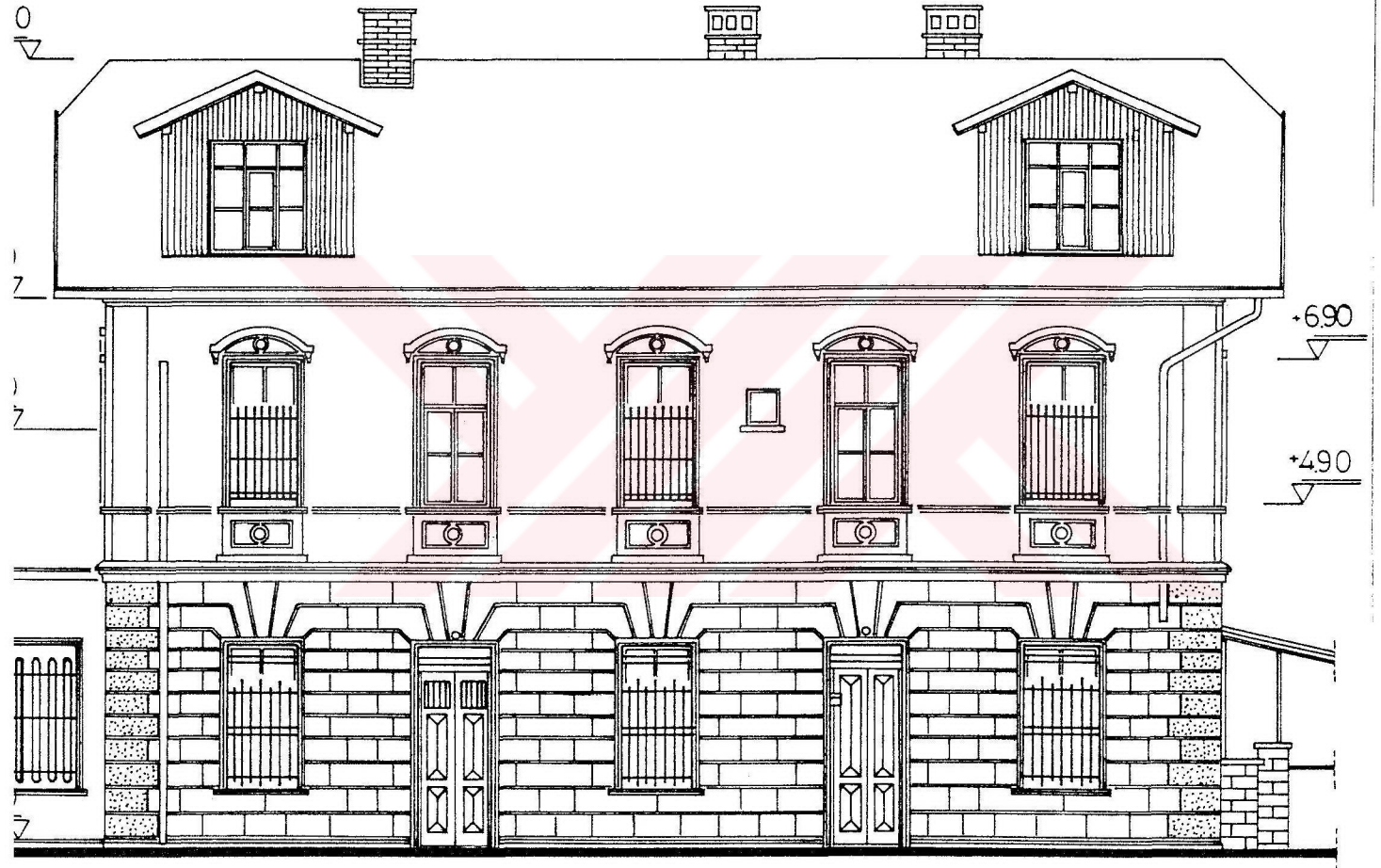


sağ yan görünüş



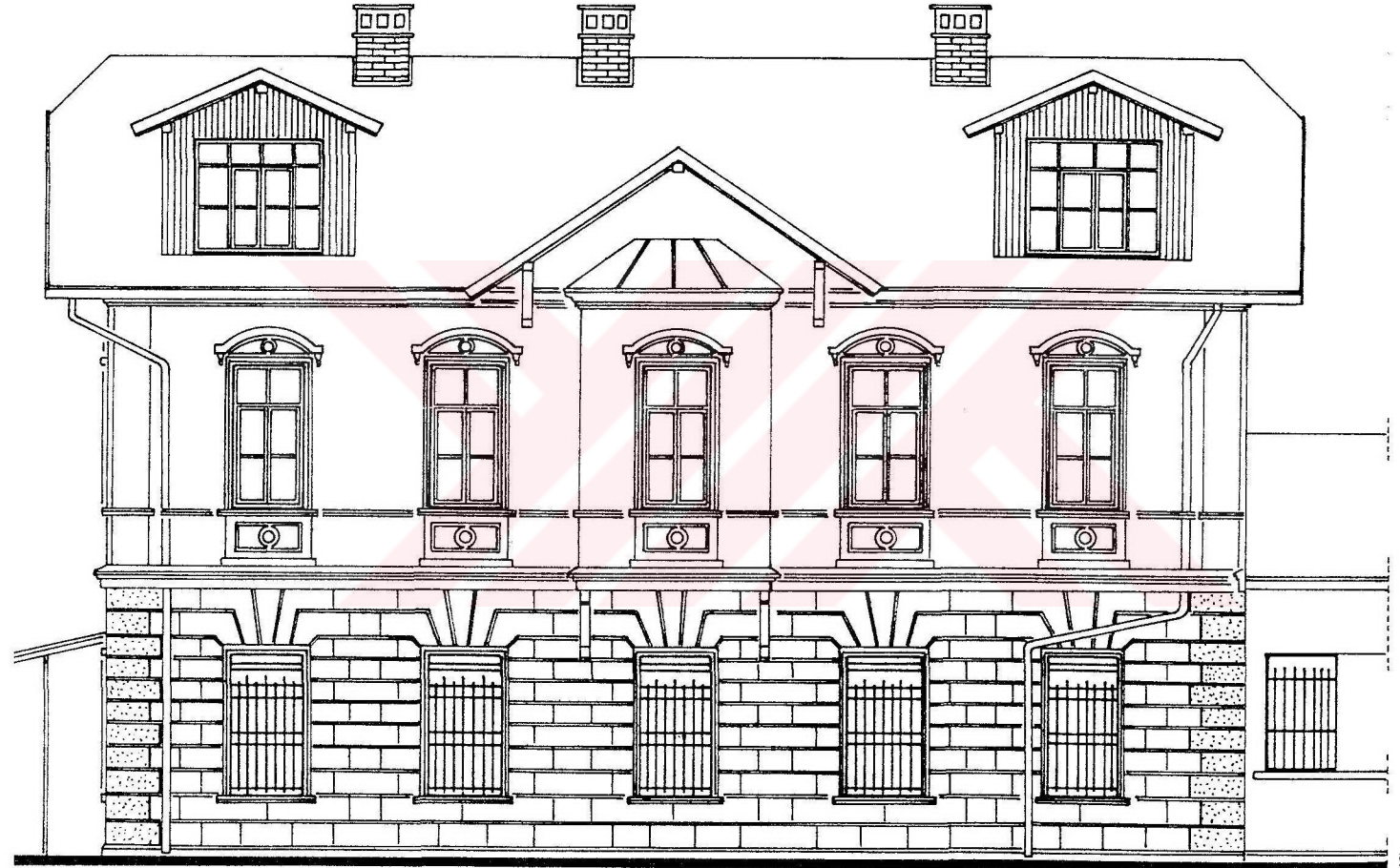
sol yan görünüş

EDİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI



ön görünüş

VEDİKULE TREN İSTASYONU LOJMANI



arka görünüş

4.1.4 Bakırköy İstasyonu lojmanı

Plan No : B5

İstasyon içindeki konumu : İstasyonun batısındadır.

Bugünkü işlevi : Boş.

Kullanıcı : --

Yapım tarihi : 1869

Yapım sistemi : Yığma

Üslubu : Eklektik

Geçirdiği onarımlar : 1994, 1996 yıllarında restore edilmiş, şu anda tekrar restore edilmektedir.

Bozulmalar : Kuzey ve güney cephesindeki yapılanmadan dolayı zarar görmüştür. Çatıdan gelen su, döşemelerde tahribe neden olmuştur. Yapı içinde yer yer sıvalar dökülmüş, ahşap doğramalar çürümüştür. Dış cephedeki derz, silme ve parapet bezemelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapı içindeki bölme duvarları tamamen yıkılmıştır.

Mimari özellikler :

	Bodrum	Zemin	1.Kat	Çatı katı
Alan (m ²)	145	145	149	145
Kot	-2,50	0,50	4,50	8,50
Mim. Böl.				

Oda : , Mutfak : , WC-Banyo : , Bölümlenmemiş :

	Kalınlık (cm)		Malzeme	Yapım tekniği
	iç	dış		
Duvar	15	50	tuğla	tuğla+sıva+köşelerde bosajlı taş kaplama
Döşeme	30		ahşap+marley	ahşap kiriş-altta (tavan) bağdadi +sıva, üstte pvc karo kaplama
Çatı	20		ahşap+kiremit	oturtma çatı

MERDİVEN	Kova boyutu (cm)	Tipi	Malzeme	Basamak (h/b-cm)	Korkuluk malz.
Bodrum	260/325	çift kollu tam sahanlık	mermer	20/30	metal taşıyıcı+ plastik pano dolgu konst.
Zemin	260/400	çift kollu tam sahanlık	mermer	20/30	metal taşıyıcı+ plastik pano dolgu konst
1.Kat	260/400	çift kollu tam sahanlık	mermer	20/30	metal taşıyıcı+ plastik pano dolgu konst
Dış	120/-	--	dökme mozaik	15/60	--

ÇIKMA	Çıkma boy (en/boy-cm)	Konsol			Biçimi
		Malzeme	Dayanma ölç.	Kalınlık (cm)	
	50/275	taş	60/40	20	Bkz. Pafta no 11-12

PENCERE	En/boy (cm)	Tipi	Adet
Bodrum	--	--	--
Zemin	100/200	P1	10
1.Kat	100/200	P1	14
Çatı katı	60/60	P2	2

Detaylar için bakınız. Pafta No: 11-12-13

KAPI	En/boy (cm)	Tipi	Adet	Geçirdiği değişiklik
Bodrum	90/220	K1	8	özgün kapı kaldırılıp, ahşap dolgu kapı konmuştur.
Zemin	100/280	K2	4	özgün kapı kaldırılıp, camlı kanatlar konmuştur
1.Kat	--	--	--	özgün kapı kaldırılmıştır.
Çatı katı	90/220	K1	1	özgün kapı kaldırılmıştır.

Silmeler : Bkz. Pafta no:11-12

Parapet bezemesi : Bkz. Pafta no:11-12



Resim 4.6 Bakırköy İstasyonu lojmanı güney görünüşü



Resim 4.7 Bakırköy İstasyonu lojmanı doğu görünüşü



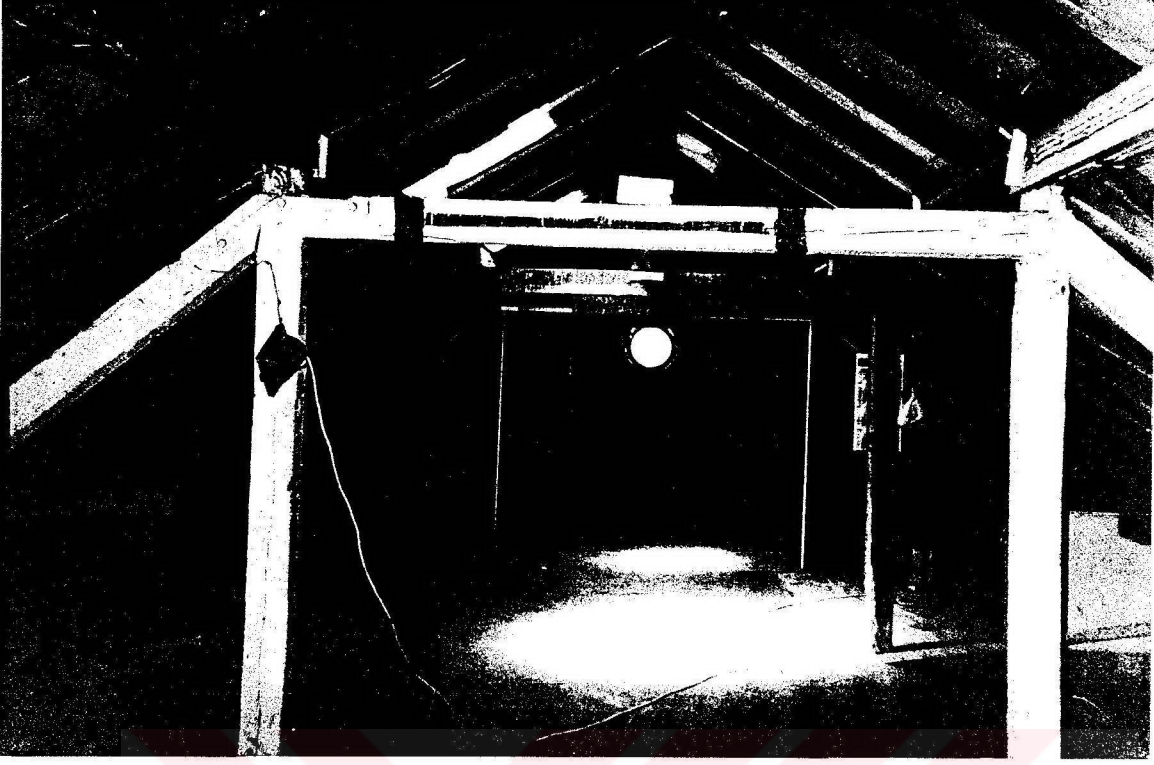
Resim 4.8 Bakırköy İstasyonu lojmanı kuzey görünüşü



Resim 4.9 Bakırköy İstasyonu lojmanı batı görünüşü



Resim 4.10 Bakırköy İstasyonu lojmanı çıkma detayı



Resim 4.11 Bakırköy İstasyonu lojmanı çatı arası



Resim 4.12 Bakırköy İstasyonu lojmanı iç mekan görünüşü

4.1.5 Yeşilköy İstasyonu lojmanı

Plan No : 8

İstasyon içindeki konumu : İstasyonun batısındadır.

Bugünkü işlevi : Boş.

Kullanıcı : --

Yapım tarihi : 1869

Yapım sistemi : Yığma

Üslubu : Eklektik

Geçirdiği onarımlar : 1877, 1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, Rus ordusunun işgaline uğramış ve karargah olarak kullanılmış. Bu işgalden sonra 1909 yılında onarım görmüş olup, 1956'da da ikinci kez onarılmıştır.

Bozulmalar : Yapının eskiliği oranında, yapı elemanlarında oluşan bozulmalara rastlanılmaktadır. Yapı içinde yer yer sıvalar dökülmüş, ahşap doramalar çürümüş ve ahşap merdivenler tahrip olmuştur. Dış cephe yüzeyinde kirlenme derz, silme ve parapet bezemelerinde bozulmalar görülmektedir.

Mimari özellikler :

	Bodrum	Zemin	1.Kat	Çatı katı
Alan (m ²)	143	143	145	143
Kot	-2,10	0,30	4,30	4,30
Mim. Böl.	girilemedi	□□□□□ ○ ○ △ △	□□□□□ ○ ○ △ △	girilemedi

Oda : □ , Mutfak : △ , WC-Banyo : ○ , Bölümlenmemiş : □

	Kalınlık (cm)		Malzeme	Yapım tekniği
	iç	dış		
Duvar	15	45	tuğla	tuğla+sıva+köşelerde bosajlı taş kaplama
Döşeme	30		ahşap	ahşap kiriş-altta (tavan) bağdadi +sıva, üstte ahşap kaplama
Çatı	20		ahşap+kiremit	oturtma çatı

MERDİVEN	Kova boyutu (cm)	Tipi	Malzeme	Basamak (h/b-cm)	Korkuluk malz.
Bodrum	100/260	tek kollu çıkışta ¼ dönel	taş	20/30	--
Zemin	240/400	3 kollu, çıkışta ¼ dönel köşe- lerde tam sahanlık	ahşap	20/30	ahşap
1.Kat	170/300	çift kollu çıkışta ¼ dönel	ahşap	20/25	ahşap
	210/300	çift kollu çıkışta ¼ dönel	ahşap	20/25	ahşap
Dış	40/130	tek kollu	taş	10/20	--

ÇIKMA	Çıkma boy (en/boy-cm)	Konsol			Biçimi
		Malzeme	Dayanma ölç.	Kalınlık (cm)	
	50/250	taş	50/50	17	--

PENCERE	En/boy (cm)	Tipi	Adet
Bodrum	--	--	--
Zemin	100/200	P1	11
1.Kat	100/200	P1	14
Çatı katı	60/60	P2	2

KAPI	En/boy (cm)	Tipi	Adet	Geçirdiği değişiklik
Bodrum	90/200	K1	3	--
Zemin	90/220	K2	5	--
	100/300	K3	3	özgün kapı yerine, tablasız ahşap kapı yapılmıştır
1.Kat	90/220	K2	12	--
Çatı katı	girilemedi	--	--	--



Resim 4.13 Yeşilköy İstasyonu lojmanı

4.2 Sirkeci-Yeşilköy Hattı Lojman Yapıları Değerlendirilmesi

Kumkapı, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy İstasyonları'nda bulunan lojman yapıları tip proje olarak uygulanmışlardır. Ortak plan özelliklerine ve yapım tekniğine sahiptirler. Fakat barındırdıkları aile sayısına göre, mimari yapılarında birtakım değişik özelliklere de rastlanır.

Yenikapı istasyonu lojmanı, diğer lojmanlarla temelde aynı özelliklere sahip olmasına karşın, plan ve cephe sisteminde farklılık göstermektedirler. Bu yapıların ortak özelliklerini şöyle sıralayabiliriz:

Yapılar Osmanlı İmparatorluğu devrinde, eklektik üslupta ve yığma yapım sistemi ile yapılmışlardır. Mekanlardaki ve çatı arasındaki yükseklik oldukça fazla tutulmuştur. Lojmanlar birkaç daireden oluşmaktadır. Her dairede mutfak-wc ıslak hacimleri ve odalar mevcuttur.

Duvarlar tuğla ile örülüp dış ve iç yüzeyleri sıvalıdır. Oldukça kalın tutulan duvarlarda, dış duvar kalınlığı 45-50 cm. , iç duvar kalınlığı ise 15-20 cm. arasında değişmektedir. Cephe, zemin kat duvar yüzeyinde suni taş sıva derzleri oluşturulmuş ve köşelerde ise taş kaplama yapılmıştır.

Döşemeler 30 cm. kalınlığında ve ahşap olarak yapılmıştır. Ahşap kirişli döşemenin alt düzeyi bağdadi kaplama üzerine sıva, üst yüzeyi ise ahşap kaplama olarak uygulanmıştır.

Çatı sistemi, oturtma çatı şeklinde çözülmüştür. Ön ve arka cepheye eğimli olan çatının, sağ ve sol cephelerindeki saçaklar mahyadan kırılmışlardır. Marsilya tipi kiremitle örülen çatıda saçak genişliği 80-100 cm. arasındadır. Saçağı oluşturan merteklerin bitimleri profillendirilmiştir. Bu mertekler yer yer payandalarla desteklenmiştir. Yağmur oluk ve iniş boruları çinkodan yapılmıştır.

Yapı çekirdeğini oluşturan merdivenler, bodrum ve dışarıda taş, zemin ve birinci katta ise ahşap olarak yapılmıştır. Basamaklar geniş, rıhtlar ise oldukça yüksek tutulmuştur. Ahşap

merdiven tavan kaplamaları ahşap çıtalarla, enine doğrultuda kaplanmıştır. Korkuluklar ise basamağa tespit edilmiştir.

Cephedeki estetik ağırlığı taşıyan pencereler büyük boyutta tutulmuşlardır. Zemin ve birinci kattaki pencereler ahşap doğramalı ve çift kanatlıdır. Doğramalar dışlı duvarda içten oturmaktadır. Denizlik ile söveler taş ve profillidir. Birinci kattaki denizlikler cephe boyunca parapet seviyesinde devam ettirilmiştir. Zemin katta ise pencereler ile birlikte bağımız olarak yapılmışlardır. Çatı katındaki pencereler ise daire şeklinde ve sabittir. Birinci kattaki pencere üzerleri, yalancı kemer ile profillendirilmiştir.

Kapılar ahşap ve tepe camlı olarak yapılmışlardır. Kanat konstrüksiyonu çatkılı olup, içleri tablalıdır. Dış kapılar çift, iç kapılar ise tek kanatlıdır.

Cephe yüzeyindeki silmeler taş ve süreklidir. Kat silmesi olarak uygulanan örneklerde, üç tip profil detayına rastlanılmaktadır.

Buraya kadar ortak sayılabilecek özelliklerden sonra, karşımıza iki değişik plan tipinde lojman yapısı çıkmaktadır. Bunlardan Kumkapı, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy İstasyon lojmanları, büyük tipte ve dört daireden oluşmaktadır. Dört demiryolcu ailesini barındıran lojmanın, zemin ve 1. katı ikişer aileye göre planlanmıştır. Çatı katı, birinci kattaki ailelerin kullanımına aittir. Bodrum katı ise dört ailenin depo ve kömürlüğü olacak şekilde tasarlanmıştır. Tek bir lojmanda bulunan dört daire aynı büyüklükte değildir. Bu tasarımda farklı aile gruplarının bir arada oturabileceği düşünülmüştür. Bu yapılardaki temel benzerliklerden biri de arka cephedeki çıkmadır. Ortalama 50/250 cm.(en/boy) olan boyutunda çıkmalar, taş konsollarla desteklenmektedir. Konsollar üç tipte uygulanmıştır. Bunlardan Bakırköy lojmanı 1.tip, Kumkapı ve Yedikule lojmanı 2.tip, Yeşilköy lojmanı ise 3. tipi barındırmaktadır.

Yenikapı İstasyon lojmanı ise, zemin katta bir, birinci katta bir daire olmak üzere iki aile barındırmaktadır. Diğer lojman yapılarının tersine, yapının girişi dar cepheden verilmiştir. Bunlardan farklı bir diğer özellik ise, bu yapıda çıkmanın olmamasıdır.

Bütün bu özellikleri taşıyan lojman yapıları, ne yazık ki günümüze kadar bu şekilde gelmemiştir. Yapılarda fiziksel, biyolojik ve doğal etkenlerden oluşan bozulmalara rastlanılmaktadır. Bununla beraber hatalı kullanımdan dolayı oluşan tahribatlar da görülmektedir.

Yapıları tek tek ele alacak olursak, oluşan bozulmalar da sistematik bir şekilde çözüme ulaşacaktır. Bu doğrultuda ilk olarak Kumkapı lojmanını değerlendirebiliriz. Yapı zamanla gelişen ihtiyaçlardan doğan yeni işlevlere cevap verebilmek için bir takım değişikliğe maruz kalmıştır. Bu amaçla yapının arka ve sol yan cephesine pencereler açılmıştır. Bu ilavelerle birlikte, yapının eskiliği oranında, yapı elemanlarında rastlanmaktadır. Cephede ise aşırı derecede kirlenme görülmektedir. Günümüze kadar tam anlamıyla bir onarım geçirmemiş olup, hala lojman olarak kullanılmakta ve istasyon ile bir bütün oluşturmaktadır.

Yenikapı lojmanı, yol açma çalışmalarının sonucu olarak, istasyondan koparılmış ve hala lojman olarak kullanılmaktadır. Günümüze kadar bir onarım geçirmemiş olan yapı oldukça kötü durumdadır. Yapının ön ve sol yan cephesine bitişik ilave yapılanmalar görülmektedir. Yapı elemanlarında oluşan bozulmalar, yapının genel strüktürünü bozmaktadır. Değişen işlevlere cevap verebilmek için, yapıda bir takım değişiklikler yapılmıştır. Cephede ilave ve iptal edilen pencereler görülmektedir. Bulunduğu konum itibariyle oldukça yoğun bir kir tabakasına maruz kalmıştır.

Yedikule lojmanı, diğerlerine göre oldukça iyi durumdadır. Lojman olarak kullanılan yapı, istasyonun bütünlüğü içerisinde. Fakat, bu yapı da gelişen ihtiyaçlara cevap verebilmek için bir takım değişiklikler geçirmiştir. Yapının çatı kullanımını arttırmak amacıyla, tüm cephelerinde yeni pencereler açılmıştır. Sol yan cephesine bitişik inşa edilmiş olan bir başka lojman yapısı, yapının özgünlüğünü bozmaktadır. Birinci kattaki pencere parmaklıkları ve sağ yan cephedeki kapının üzerindeki sundurma, yapının özgün durumuna ek olarak yapılmıştır. Bütün bu değişikliklerin yanında yapı elemanlarında da bozulmalar görülmektedir.

Diğerleri içinde en şanssız durumda olan Bakırköy lojmanı, cephesini korumakta fakat iç yapısını tamamen kaybetmiştir. Farklı kullanımlar sonucu yapı içi özgünlüğünü koruyamamıştır. 1994 ve 1996 yıllarında restore edilmiş olup, şu anda fast-food restaurant olarak kullanılmak üzere tekrar restore edilmektedir. Yapının güney bahçesinde geçici olarak oluşturulan açık pazarın, demir konstrüksiyonlu çatkısı yapıya çok yaklaştırılmıştır. Kuzey bahçesinin sınırında , komşu parselin bahçe giriş kapısı, yapının bu yöndeki cephesine bitleştirilmiştir. Günümüzde boş olan yapının, bölme duvarları ve merdivenleri ortadan kaldırılmış, döşemelerde ise oldukça büyük hasarlar mevcuttur.

Yeşilköy lojmanı, istasyondaki bütünlüğü korumakta fakat kullanılmamaktadır. Boş olan yapı, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Rus ordularının işgaline uğramış ve karargah olarak kullanılmıştır. Bu işgalden sonra 1909 ve 1956 yıllarında iki kez onarılmıştır. Özgünlüğünü koruyan yapı, yeni kullanımlara hizmet amacıyla görevlendirilecektir. Lojman bünyesindeki yapı elemanlarında yer yer bozulmalar görülmektedir.

Bu tespitler, bir takım teknik çizimlerle desteklenmiştir. Beş lojman yapısının tipik karakterlerini ortaya koyan planlar, kesitler ve görünüşler 1/100 tekniğinde çizilmiştir. Burada verilen örnekler Yenikapı ve Yedikule lojman yapılarını içermektedir. Bunlar daha önceden ayırdığımız farklı iki tipteki lojmanı yansıtmaktadır. Araştırmalar, yapıların iyice tanınmasını olanak vermiş ve korumayı yönlendirecek temel verilerin elde edilmesine yardımcı olmuştur. Bu doğrultuda sorunların çözümlenmesi amacıyla mevcut olasılıklar ve en az müdahaleyle en iyi korumayı sağlayacak yöntemlerin seçilmesi için daha geniş teknik çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için beş lojman yapısı arasında korunması öncelikli olan Bakırköy lojmanı, üzerinde uygulamaya yönelik daha kapsamlı çalışmalar yapılmıştır. 1/50 ölçekli rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri sırasıyla üretilmiştir. Bu projeler arasında sistem detayları da mevcuttur.

5. GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Sirkeci-Halkalı banliyö hattı, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla yaptırılmış ve toplam uzunluğu 27,631 km.dir. Güzergahtaki istasyonlar ise farklı dönemlerde yapılmıştır.

Yapıldığı tarihten günümüze kadar olan süre içinde demiryolu hattı üstlendiği görevi sürdürmektedir. Bunun sürekliliği için hattın ve araçların bakımı sağlanmalıdır. Bu sayede demiryolunun fiziksel standartları arttırılabilecektir. Fakat hattın belli mesafelerinde oluşmuş istasyonlar için aynı şeyleri söylemek mümkün değildir. Çünkü artık istasyonların sahip olduğu düzen ve bütünlük bozulmuştur. Günümüzdeki toplumsal gelişmeler ile koşullar, bir önceki çağın yarattığı mimari ve kent yerleşme biçimlerini işlevsiz kılmaktadır. Hatta çeşitli nedenlerle yok etmeye yönelik olmaktadır. Dolayısıyla öncelikle mevcut istasyon oluşumu gözden geçirilmeli ve geliştirilmelidir. Üstlendikleri görev ve önem dışında temelde sahip olmaları gereken bazı kriterler vardır.

Bu doğrultuda yapılan önerilerden biri, peron yapı ve kaplama malzemelerinin, bakım kolaylığı, hava şartlarına dayanıklılık gibi öğeler gözetilerek seçilmesidir. Peronlarda ayrıca yolcu akışı, hareket ve güvenlik sağlayan ve kolaylaştıran çeşitli donanımlar da yer almalıdır. Ücret toplama sistemi yenilenmeli ve yolcu kontrolü giriş-çıkış turnikeleri ile sağlanmalıdır. İstasyonlarda aydınlatma, güvenlik konfor ve yolcu dolaşımını kolaylaştıracak biçimde uygulanmalıdır. İstasyondaki tüm yardımcı mekanlar bakıma alınmalı ve buralara ulaşım düzenlenmelidir. İstasyonların fiziksel standartlarının yükseltilmesine yardımcı olacak bu tedbirlerin bir an önce alınması gereklidir.

Teknik gelişmeye paralel olarak alınan bu tedbirlerden sonra istasyonların özgün sınırları belirlenmelidir. Çünkü çalışmamın uygulama alanına giren lojman yapılarının, tek başına değil çevresiyle bir bütün olarak korunması ve yenilenmesi gerekmektedir.

Tek yapı ölçeğine indiğimiz zaman, karşımıza iki türlü ana sorun çıkmaktadır. Bunlardan biri lojman yapılarının bakım ve onarımı, diğeri ise fonksiyon seçimidir. Çünkü yapıların korunması ile fonksiyonu arasında paralel bir ilişki vardır.

Kumkapı, Yenikapı ve Yedikule lojman yapıları, gelecekte de aynı işlevi sürdürebilirler. Gerek özgün yapılarının durumu, gerek konumlarının itibariyle aynı fonksiyona cevap verebilecek niteliktedirler. Yapıların özgün durumunun sergilenebilmesi ve çevreye yönelik hale getirilmesi ile koruma bilinci artacaktır. Bu yönde yapılacak bir çalışma için Ye-şilköy lojman yapısı, istasyonun taşıdığı tarihsel değer ve bütünlüğü dikkate alınarak seçilmiştir. Olduğu gibi korunacak olan bu yapının, geçmişin sosyal, ekonomik koşullarını ve kültürel değerlerini yansıtan yapının; günümüzün değişen koşulları altında yok olmasına engel olmak ve çağdaş toplumla, çağdaş gelişmelerle bütünleştirilerek yaşamasını sağlamak gerekir. Bu amacı gerçekleştirebilmek için, Yeşilköy lojman yapısının, demiryollarında görevlendirilmek üzere eleman yetiştiren bir kurum haline getirilmesi uygun görülmüştür. Yapı bu işleve cevap verecek kapasitededir.

Bakırköy lojman yapısı ise diğer lojmanlardan farklı olarak özgünlüğünü yitirmiş durumdadır. Yapının cephesi kısmen korunmuşsa da iç bölümleri tamamen yıkılmış durumdadır. Yapının taşıdığı özellikleri, aynı tipteki diğer lojmanlar yansıtmaktadır. Bu yüzden yapının özgün hale getirilip kullanılması anlamsız olacaktır. Bunun yerine mevcut cephesinin aynen korunarak, iç yapısının yeni işleve göre tasarlanması daha uygundur. İşlev seçimine gelince, devlet demiryolları işletmesinin lojman yapılarının korunması ve bakımına yönelik ayırdığı bütçeye katkı sağlaması amacıyla gelir sağlayıcı bir kültür merkezi haline getirilebilir. Bu sayede yapı çeşitli amaçlara yönelik kiralanabilecektir. Yapının yeni işlevi sergi, seminer ve konferans gibi özel amaçlı toplantıları barındıracaktır. Yeni işleve uygun bir tasarım yapılacaktır. Tasarımdaki temel ilkelere biri yapıyı çok amaçlı bir merkez haline getirilebilmektedir. Bunun için yapılması zorunlu temel ihtiyaçlar(wc, depo, danışma, idari, servis) dışındaki, yerleşim düzeninin ve dekorasyonun mümkün olduğu kadar sabit olmamasına dikkat edilmiştir. Yapılan tasarımda bodrum katı; depo, kazan dairesi ve wc. olarak düzenlenmiştir. Zemin kat, sergi ve danışma bölümü olarak birinci kat ise toplantı salonu olarak tasarlanmıştır. Çatı katı ise yönetim ve idari işler için ayrılmıştır.

Önerilen fonksiyon şekillerinden sonra, yapıların korunmasında ortak olarak yapılacak işlemler vardır. Bunlardan biri tüm yapı elemanlarının ve malzemelerinin onarımı yada yenilenmesidir. Yapı yüzeylerindeki kirlenme temizlenmelidir. Cephelerdeki hasar

görmüş; silmeler, profiller, derzler ve taş kaplamalar onarılmalıdır. Yapıların özgün durumuna aykırı ek ve ilavelerin ayıklanması gerekir. Yaşam standartlarındaki teknolojik gelişmeler, yapılardaki kalorifer, elektrik ve kanalizasyon gibi alt yapı sistemlerinin zorunluluğunu vurgular. Bunun için gerekli olan teknik donanımın yapılması gereklidir. Yapılan tüm çalışmalarda uygun malzeme seçimine dikkat edilmelidir.

Bakırköy lojman yapısında, belirtilen bu çalışmalara ilave olarak zemin ve birinci kat döşemeleri çelik konstrüksiyonla desteklenmelidir.



KAYNAKLAR

- [1] , (-), **Ankara**, Yayın bilgileri yok, Ankara.
- [2] Barok, S. , (1969), “Demiryollarının Tarihi”, **Hayat Mecmuası** , 12:60-63.
- [3] , (1983), **Boğaziçi Demiryolu Tüneli Fizibilite Etüdü: Haydarpaşa Gebze ve Sirkeci-Halkalı Demiryolu 4’leme ve Geliştirme Projesi Ön Etüt Raporu**, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- [4] Çadırcı, M. , (1991), **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [5] , (1969), “Demiryolu”, **Meydan-Larousse**, 3:509-513.
- [6] , (1975), “Demiryolu”, **Hayat Ansiklopedisi**, 2:899-901.
- [7] , (1977), “Demiryolu”, **Larousse Gençlik-Meydan Ansiklopedisi**, 3:436-440.
- [8] , (-), “Demiryolu”, **Türk Ansiklopedisi**, 13:6-12.
- [9] , (-), **Emlak Beyannameleri**, T.C.D.D. Arşivi.
- [10] Ergun, M. , (1966), **Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatırları**, Aben Yayınları, İstanbul.
- [11] Evren, G. , (1979), “Demiryolları Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi”, **1.Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ocak 1979, İstanbul, 6-33.
- [12] , (-), “Gar”, **Türk Ansiklopedisi**, 17:148-149.
- [13] Göçer, O. , (1979), “Ülkemiz Kentlerinin Ulaşım Sorunlarının Çözümünde Demiryolu”, **1.Ulusal Demiryolu Kondresi**, Ocak 1979, İstanbul, 631-669.
- [14] Halaçoğlu, Y. , (1991), **Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [15] Işıksaçan, M. , (1955), **Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar**, T.C.D.D. Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- [16] İhsanoğlu, E. , (1995), **Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.
- [17] , (1974), **İstanbul Ulaşımında 50 Yıl**, D.B. , İ.B , Y.S.E. , T.C.D.D. , T.C.K. , T.H.Y. , İ.E.T.T. Yayınları , Ankara.

- [18] , (1965), **İstasyon, Durak ve Ambarların Kod Numaraları**, Devlet Demiryolları Yayınları, İzmir.
- [19] Kahya, E. ,(1988), “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Bellekten**, (202) :209-218.
- [20] Koçu, R.E. ,(1960), “Bakırköy-İstanbul Nakil Vasıtaları”, **İstanbul Ansiklopedisi**, 4:1914-1915.
- [21] K. , H. ,(1965), “Dünyada ve Türkiye’de Demiryollarının Doğuşu”, **Demiryol Dergisi**, (468-471): 5-6.
- [22] Onur, A. ,(1953), “Türkiye Demiryolları Tarihi(1860-1953)”, -.
- [23] Özyüksel, M. ,(1988), **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Süresince Anadolu-Bağdat Demiryolu**, Arba Yayınları, İstanbul.
- [24] Taylan, O.T. ,(1936), **Demiryollar İşletmesi: Teşkilat, Tarifler, Katarlar ve Cer İşleri**, Yüksek Mühendis Mektebi Yayınları, İstanbul.
- [25] ,(1985), **Tebiat: Ulaştırma Sektörünün Sorunları Seminer Tebliği**, İstanbul.
- [26] Tuna, B. Z. ,(1987), **Demiryolu Bilgisi- 1**, Yıldız Üniversitesi Yayını, İstanbul.
- [27] ,(1987), **Türkiye’de Ulaşım- 1**, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- [28] Üner, C. ,(-), “Türkiye’nin Bugünkü Ulaştırma Durumu”, **Demiryol Dergisi İlavesi**, 1-21.
- [29] Yalçın, A. ,(1979), **Türkiye İktisat Tarihi**, Ayyıldız Matbaası A.Ş. , Ankara.
- [30] Yürükçü, F. ,(-), “Asırlık Abide Haydarpaşa”, Yayın adı yok, (-) : 38-39.
- [31] Yürükçü, F. ,(-), “Garlarımız II – Sirkeci Garı”, Yayın adı yok, (-) : 21-22.

EKLER

Ek 1 Demiryolları İle İlgili Terimler

Demiryolu yapısı: Trafik yüklerini güvenli bir şekilde zemine iletilebilecek ve demiryolu hattını doğanın zararlı etkilerinden koruyabilecek nitelikteki bir temel ile demiryolu taşıtlarına hareket ilkelerinin gerektirdiği koşullarda konforlu ve güvenli bir taşıt yolu sağlayabilecek elemanlardan oluşur.

Demiryollarında altyapı: Yapımı tamamlanmış bir demiryolunda, platform düzeyi ile doğal zemin çizgisi arasındaki bölgeye denir. Altyapı, yolun dolgu kesimlerinde, dışarıdan getirilmiş toprak ile oluşturulmuş bir toprak gövdedir.

Demiryollarında üst yapı: Demiryolu taşıtlarının güven, konfor, hız ve ekonomiklik ile seyrini sağlayan ve alt yapı üzerinde döşenmiş bulunan malzeme ve elemanların tümüne denir.

Üst yapı; araba tekerleklerinin üzerinde yuvarlandıkları, yol eksenine paralel yönde ve belirli bir hat genişliğinde döşenmiş bir çift çelik ray, bunların altında yol, eksenine dik olarak ve belirli aralıklarla yerleştirilmiş ahşap, çelik yada betonarme traversler, rayların birbirine ve traverslere bağlantısını sağlayan küçük bağlantı elemanları ve traverslerle altyapı arasında döşenmiş balast tabakasından oluşur.

Demiryolu arabası: Raylar üzerinde tekerleklerin yuvarlanması ile hareket eden her tür araca denir. Demiryolu arabaları başlıca üç türde oluşurlar:

- 1) Çekici arabalar(lokomotifler)
- 2) Taşıyıcı arabalar(vagonlar)
- 3) Hem çekici, hem taşıyıcı arabalar (Otomotris-Otoray)

Her türlü demiryolu arabası üç kısımdan oluşur:

- a) Sandık veya karoseri: Lokomotiflerde makine kısımları ile lokomotif personelin, vagonlarda ise yolcu ya da her çeşit eşyanın içine yerleştiği kısımdır.
- b) Şasi: Sandıkların üzerine oturduğu kısımdır.
- c) Dingil takımı: İki tekerlek ve bir dingil milinden oluşmuştur. İki ucundaki yataklar yardımı ile şasiden gelen ağırlığı taşır ve bu ağırlığı taşır ve bu ağırlığı hatta iletir.

Gar: Trenlerin teşkil edilip çeşitli yerlere gönderildiği istasyona gar denir. Aynı zamanda teşkilat istasyonlarıdır ve büyük bir alan işgal ederler. Garlarda gişe, bagaj yeri, emanet odası, bekleme odası, lokanta, büfe, postane, vb. klasik hizmetlerden başka, kafeterya, turistik acenteler, küçük mağazalar, banka şubeleri ve sinema da bulunmaktadır.

İstasyon: Trenlerin belli bir tarifeye göre normal olarak durdukları ve buralarda yolcu ve yük ile ilgili ulaştırma hizmetlerinin görüldüğü ve trenlerin ikmal vb. işlerinin yapıldığı yerlere istasyon denir.

İstasyonların iki görevi vardır:

1. Başka bir yere taşınacak yolcu ve eşyanın trenlere yüklenmesi veya yerine gelmiş olanların trenlerden indirilmesidir.
2. Hattın kabiliyetini arttırmak için, karşılıklı yönden gelen başka hızdaki trenlerden, lüzumuna göre birini ötekisinin önüne geçirmektir.

İstasyonlar taşımanın derecesine(trafik çokluğu) ve cinsine(yolcu ve yük) göre muhtelif sınıflara ayrılır. Bunlardan başka şebekedeki durumlarına göre de tiplendirilirler:

- a) Her iki yönde gidiş ve gelişe elverişli olan istasyonlara denir.
- b) Bir hattın başında veya sonunda ve trenlerin yalnız bir yönde giriş ve çıkışına elverişli olan istasyonla uç istasyonlar denir.
- c) Hatların birleşme yerlerinde kurulan istasyonlara kavşak istasyon denir.
- d) İki hattın birbirini kestiği yerde kurulan istasyonlara kruvazman istasyonlar denir.

İstasyon kod numarası: İşletme, bünyesindeki tüm istasyon isimlerini alfabetik olarak kodlamıştır. Burada her istasyon kendi harfi bünyesinde numaralandırılmıştır. İstasyonlar, tüm işlerini bu kod numarası ile halletmektedirler.

İstasyon kotu: İstasyonun deniz seviyesinden olan yüksekliğidir.

İstasyon mihver uzaklığı: Sirkeci istasyonunu başlangıç kabul ederek, her istasyonun bu başlangıç noktasına uzaklığıdır.

En uzun hattın faydalı uzunluğu: İstasyon yerleşiminin müsait olduğu yerlerde; sahip olunan maximum ölçü kapasitesinde, trenlerin muhafaza edilmesine olanak sağlayan hattın uzunluğudur.

En küçük yarıçap: Demiryolu güzergahı boyunca hatta bulunan en küçük viraj ölçüsüdür.

Ek 2 Ulaştırma Bakanlığının İlgili Kuruluşları ve Bağlı Ortaklıkları



Ek 3 Demiryollarının Sınıflandırılması

Dünyada gelişen demiryollarını farklı görüşlere göre şöyle sınıflandırabiliriz:

- Hukuki bakımdan sınıflama:

- Kamu yararına hizmet edenler: Bu demiryollarından ayrıcalık göstermeden herkes yararlanır.
- Özel yarara hizmet edenler: Belirli bir kuruluşun hizmetini görmek amacı ile yapılırlar. Örneğin, bir bölgedeki maden, orman ya da ziraat işletmeleri inşa edilmiş demiryolları

- Arazi durumuna göre sınıflama:

- Eğimleri % 4'ü geçmeyen demiryolları "düz arazi" veya "ova" demiryolları olarak,
- Eğimleri % 4 ile % 15 arasında değişen demiryolları "arızalı arazi" demiryolları olarak,
- Eğimleri % 5 ile % 25 arasında değişen demiryolları "dağlık arazi" demiryolları olarak,
- Eğimleri % 25'in üzerinde olan demiryolları ise "dağ" demiryolları olarak adlandırılırlar. Dağ demiryolları genellikle turistik amaçlı yapılırlar.

- Güzergahının geçiş durumuna göre sınıflama:

- Birçok ülkeden geçen demiryollarına "ülkeler arası" demiryolları,
- Ülke içindeki birçok yerleşim merkezini birbirine bağlayan demiryollarına "kentler arası" demiryolları,
- Bir büyük kenti banliyöleri ile yada banliyöleri birbirleri ile bağlayan demiryollarına "Banliyö" demiryolu denir. Burada yapılan taşımacılık daha çok yolcu taşıtıdır.
- Bir büyük kent içindeki taşımacılık için yapılan tramvay-metro gibi sistemlerine de "kent içi" demiryolu adı verilir.

- İnşa şekli bakımından sınıflama:

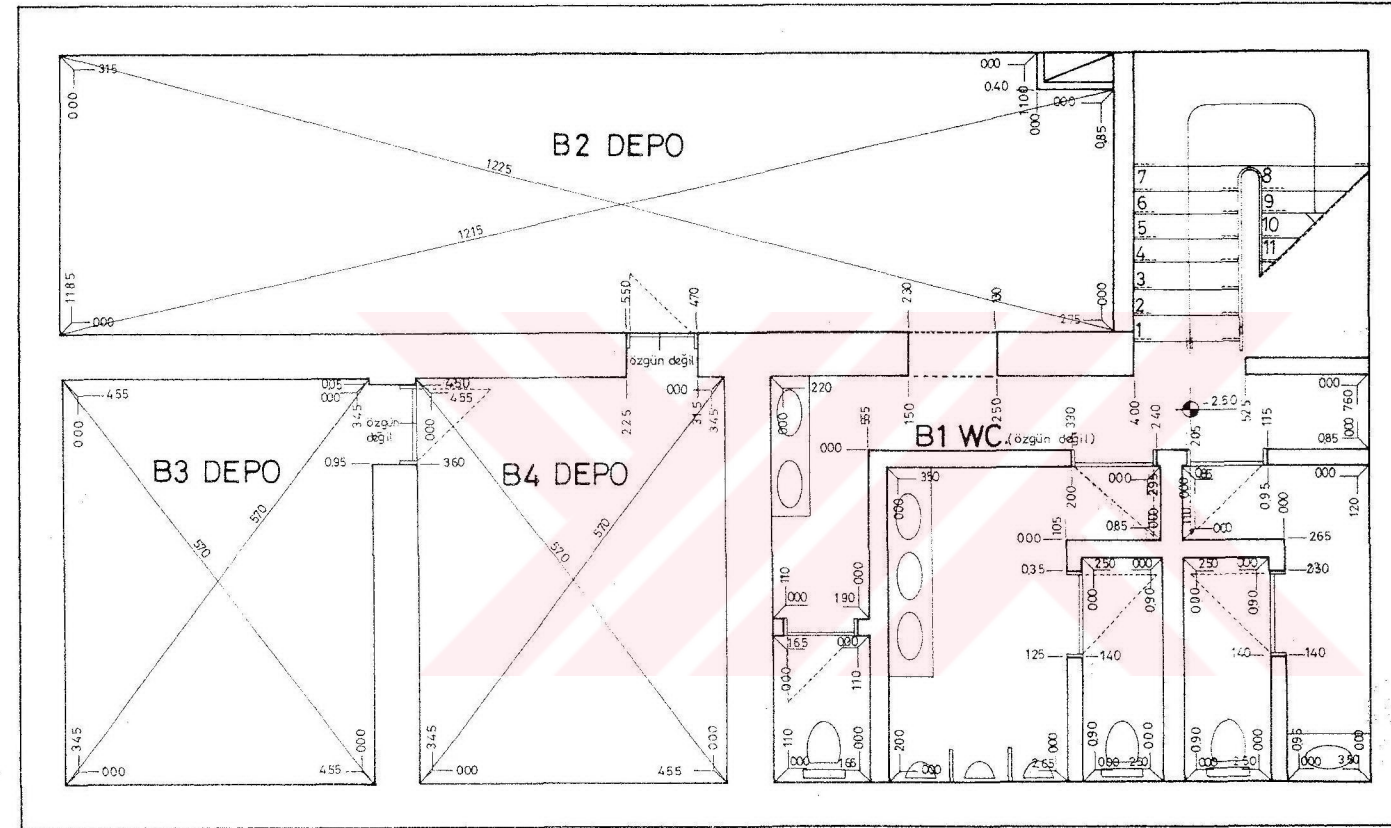
- Hat genişliğine göre, "normal=1435 mm", "dar" ya da "geniş" hatlı demiryolları,
- Hat sayısına göre, "bir" ya da "çok hatlı" demiryolları,
- Yolun arazideki durumuna göre, "yerüstü", "yer altı" "yer üzeri" demiryolları,
- Arabaların yola göre durumların göre, "normal" ya da "havai" demiryolları,
- Çekim bakımından, "aderanslı", "dişli" ya da "kablolu" demiryolları.

- Tüketici enerji bakımından sınıflama:

- Buharlı, b) Dizelli, c) Elektrikli, d) Basınçlı havalı, e) Türbinlidir[26] .

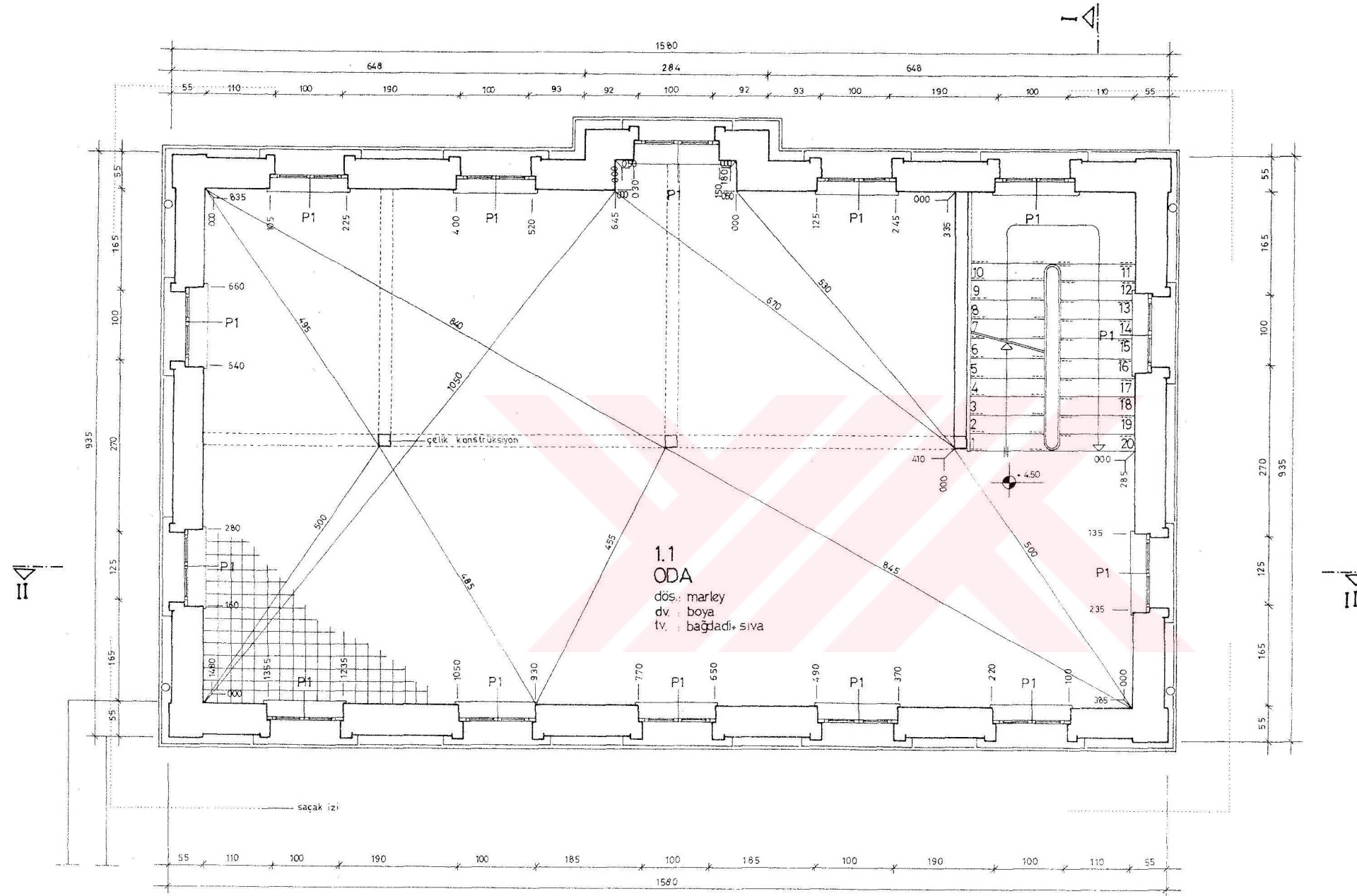
Ek 4 Bakırköy Tren İstasyonu Lojmanına Ait Çizimler



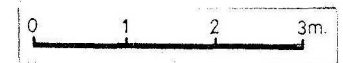


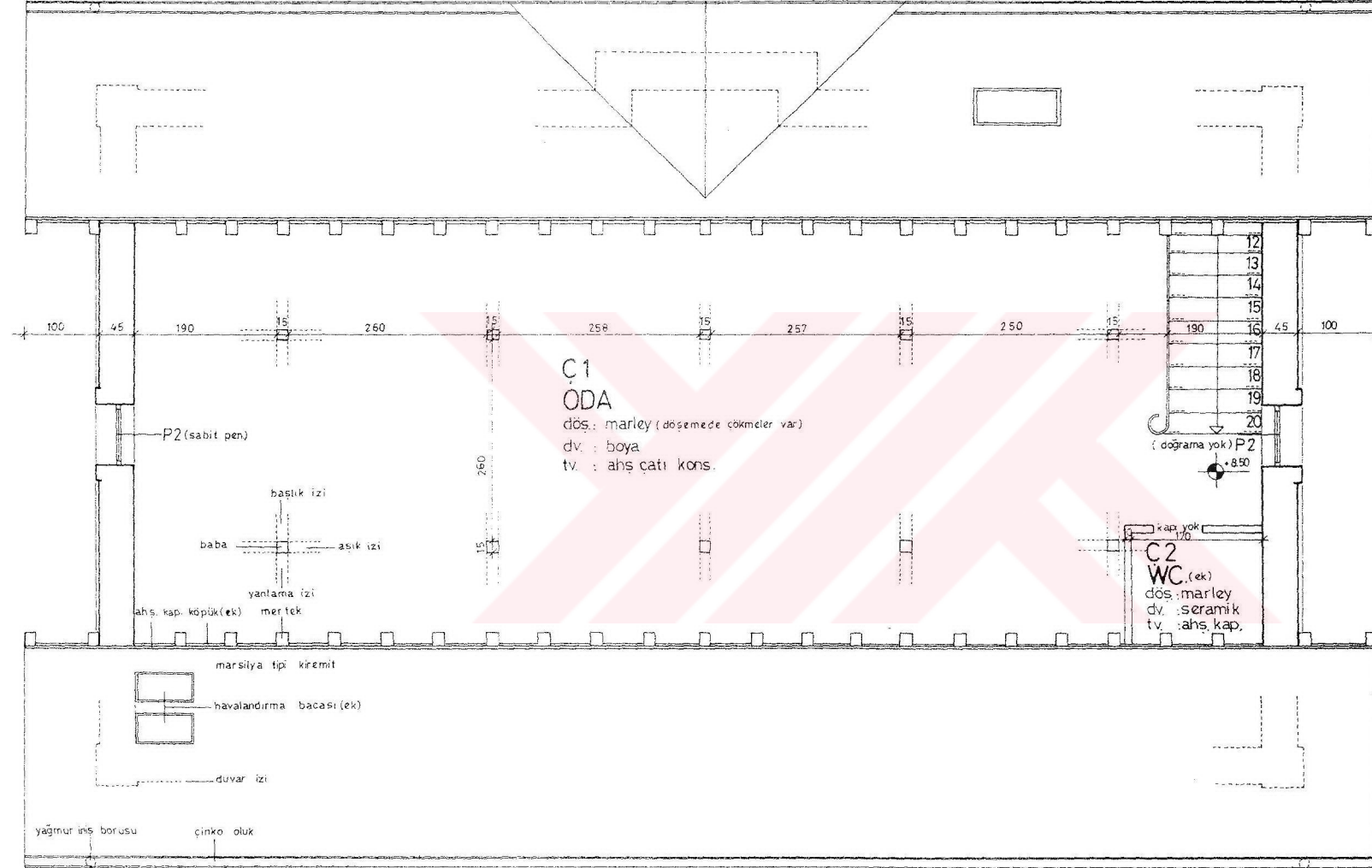
RÖLÖVE_ BODRUM KAT PLANI 1/50





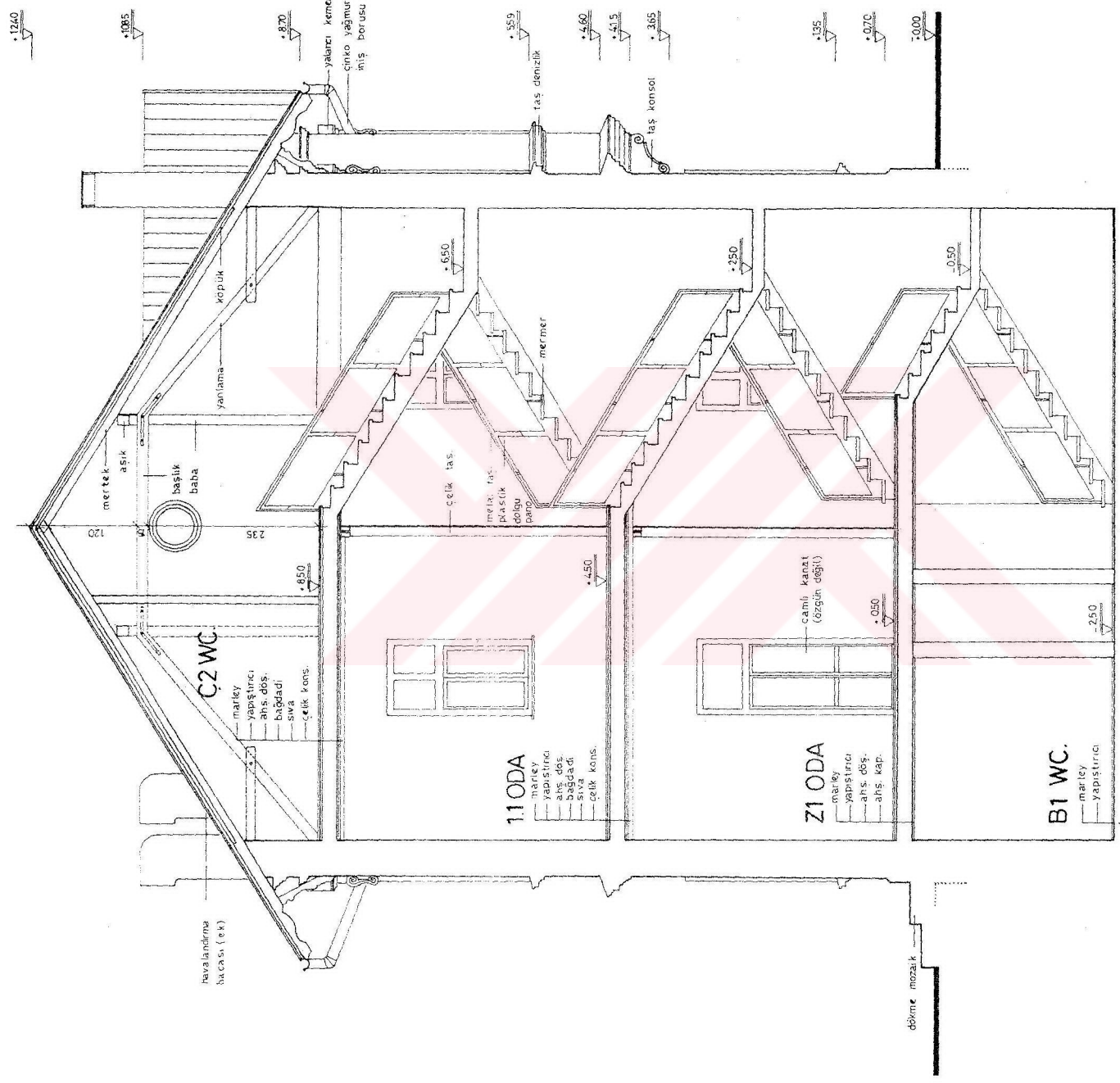
RÖLÖVE_ BİRİNCİ KAT PLANI 1/50





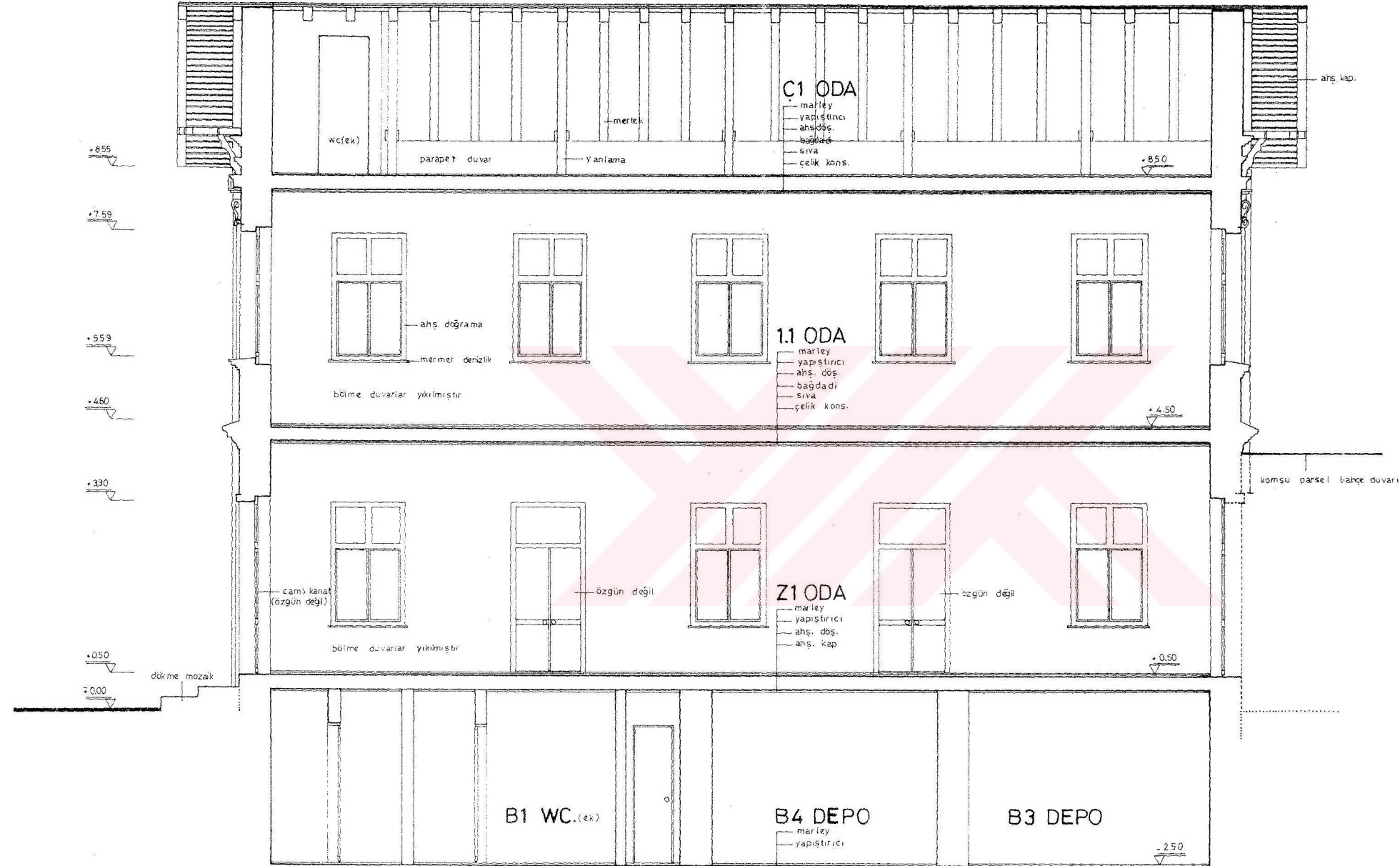
RÖLÖVE_ÇATI KAT PLANI 1/50





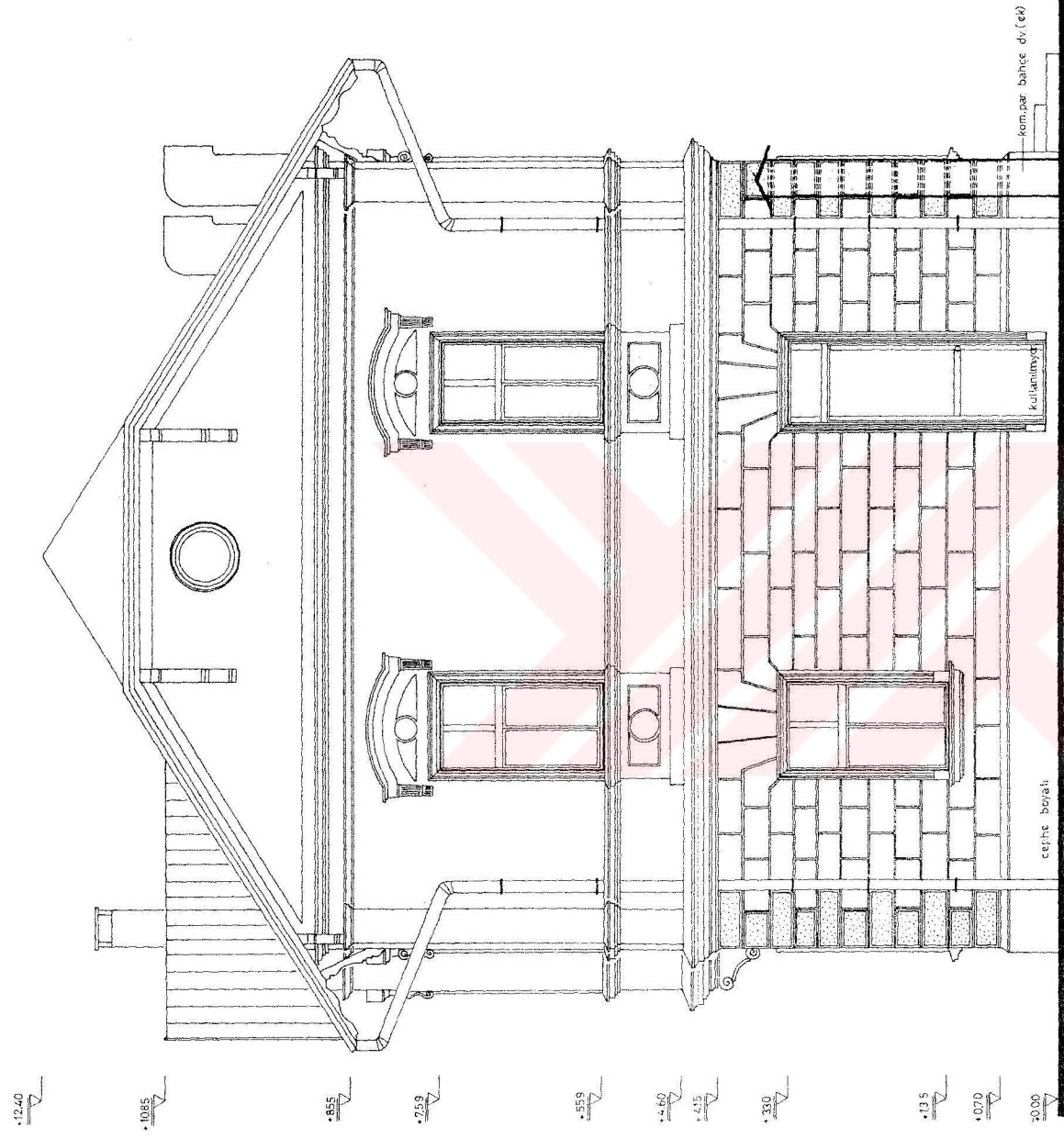
RÖLÖVE - II KESİTİ 1/50





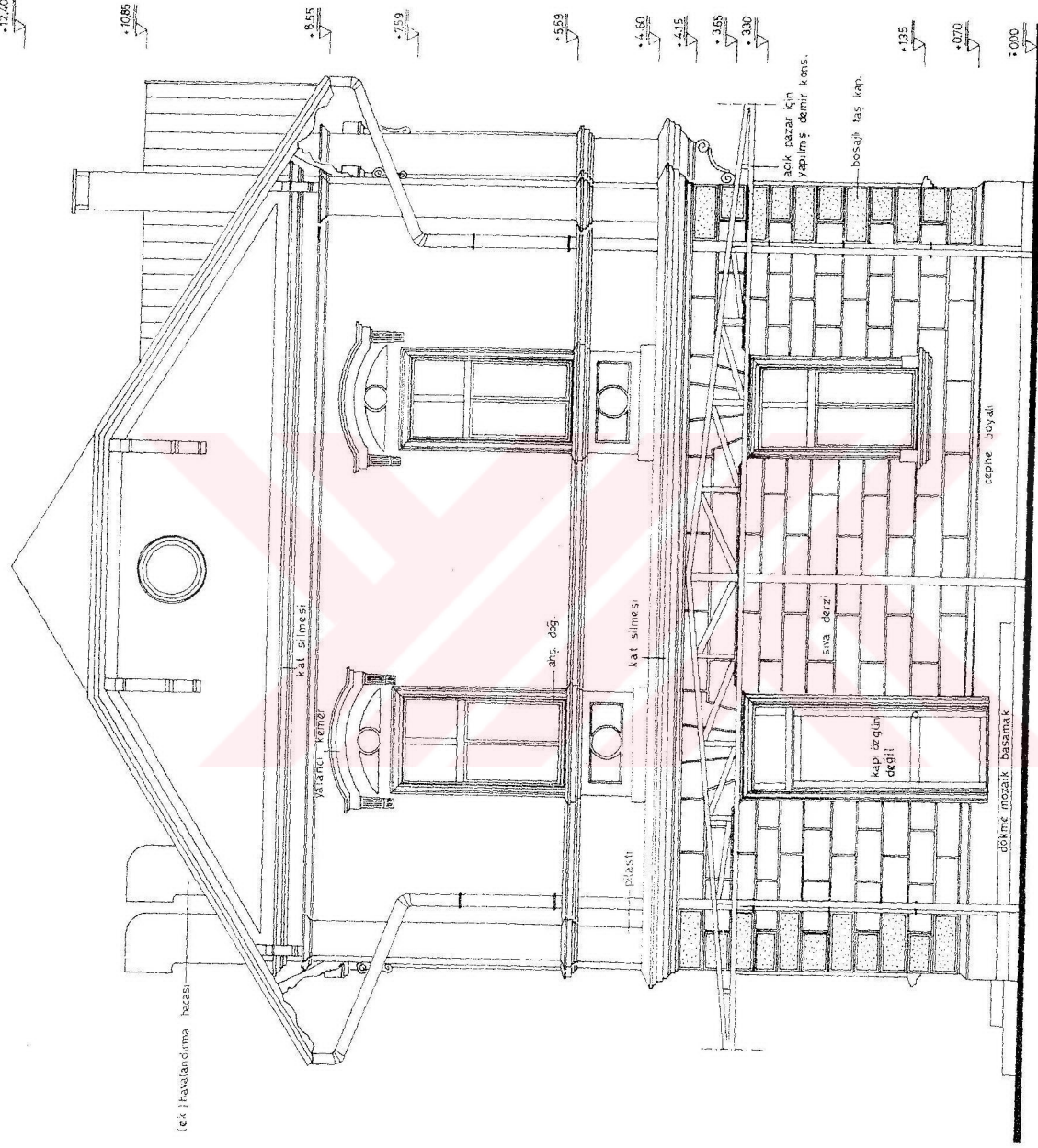
RÖLÖVE II-II KESİTİ 1/50





RÖLÖVE_ KUZEY GÖRÜNÜŞÜ 1/50





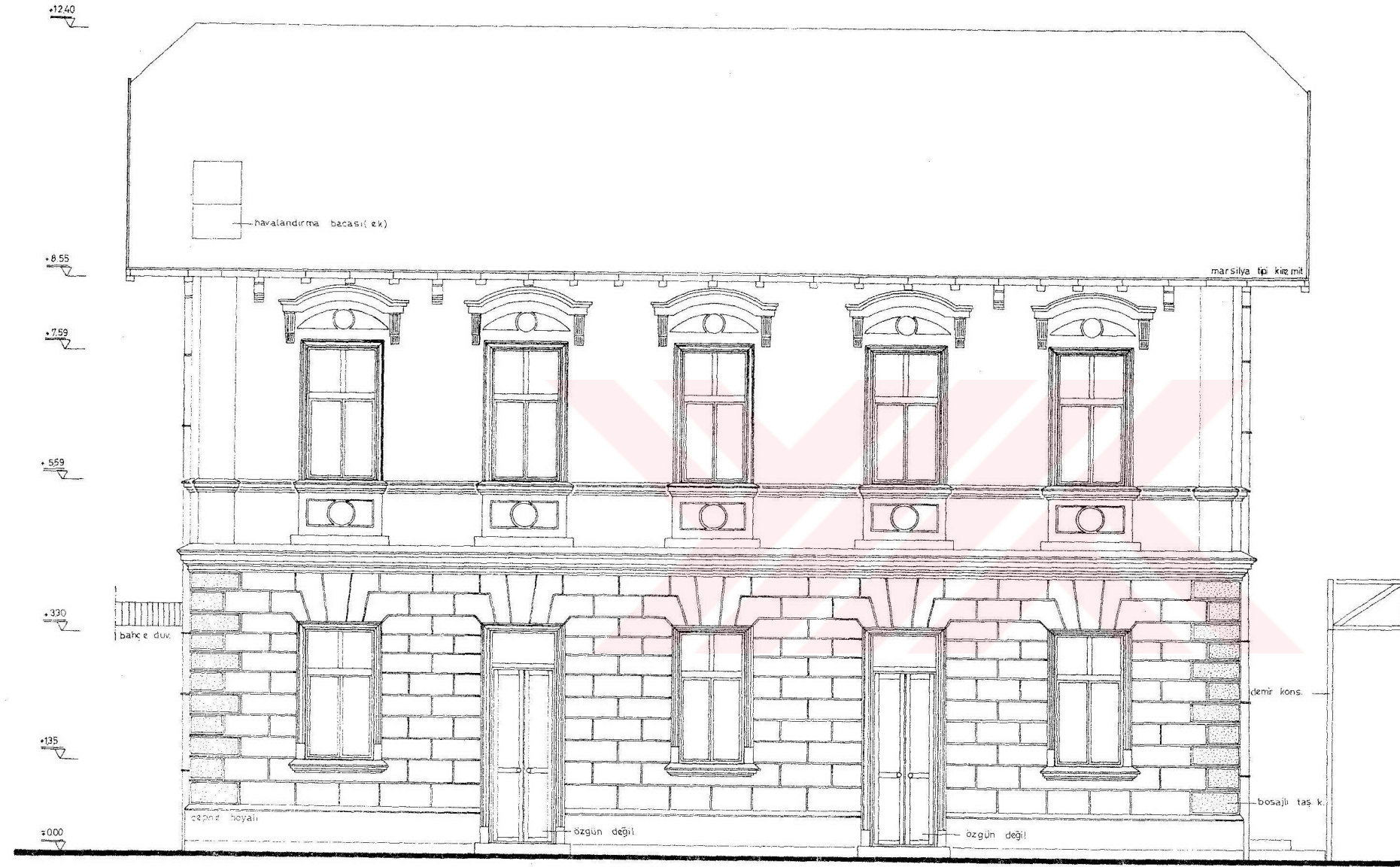
RÖLÖVE_ GÜNEY GÖRÜNÜŞÜ 1/50





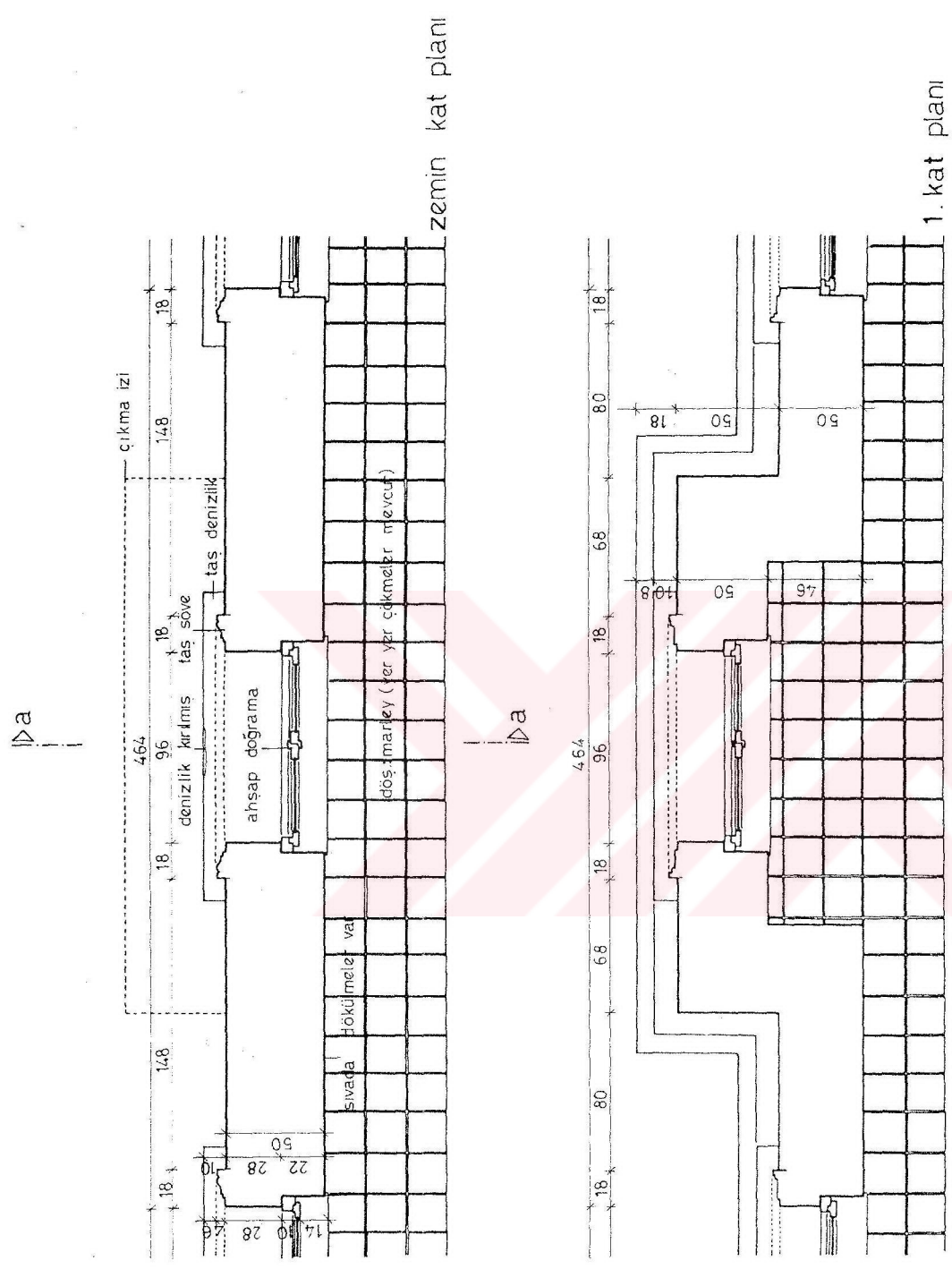
RÖLÖVE DOĞU GÖRÜNÜŞÜ 1/50



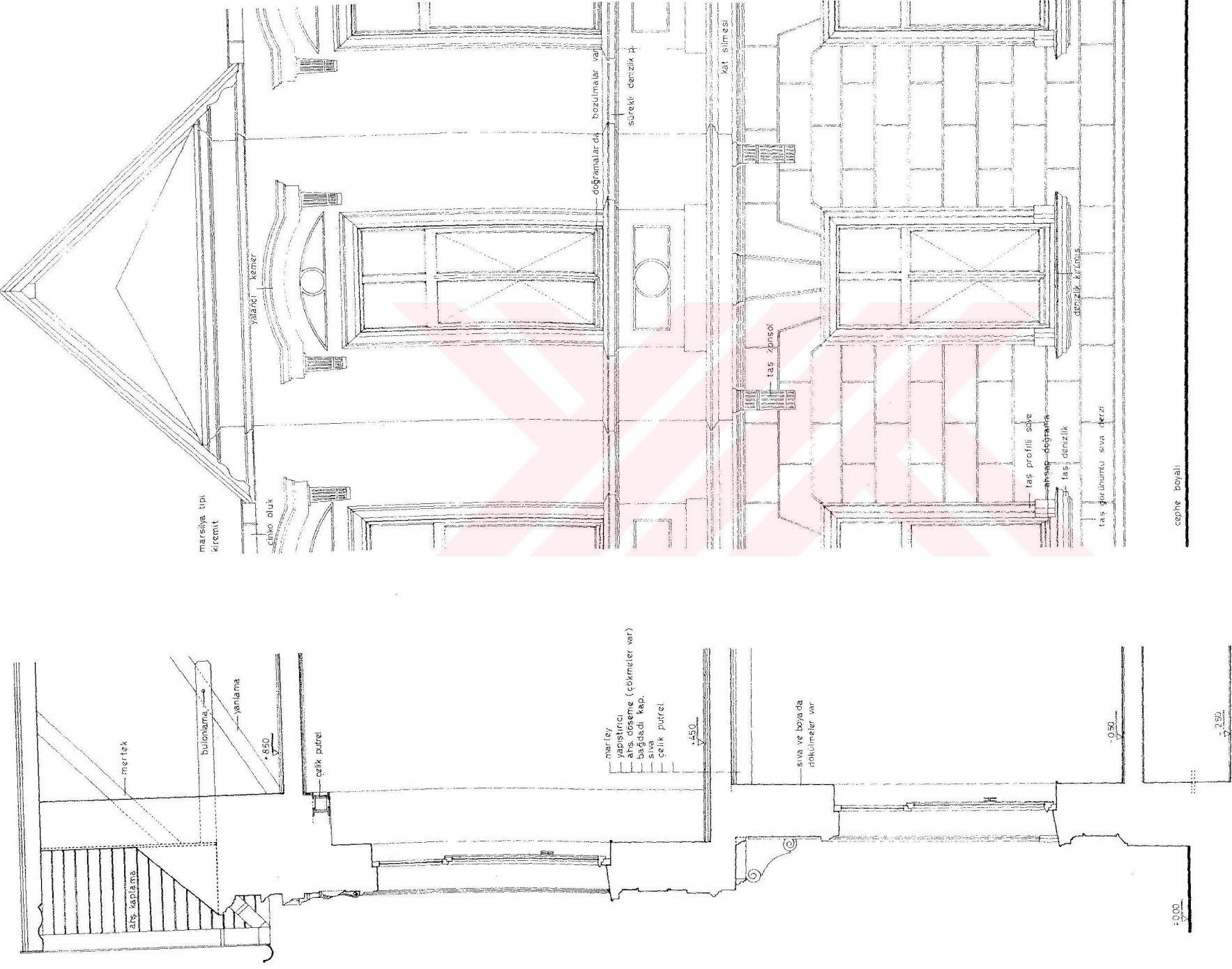


RÖLÖVE_ BATI GÖRÜNÜŞÜ 1/50





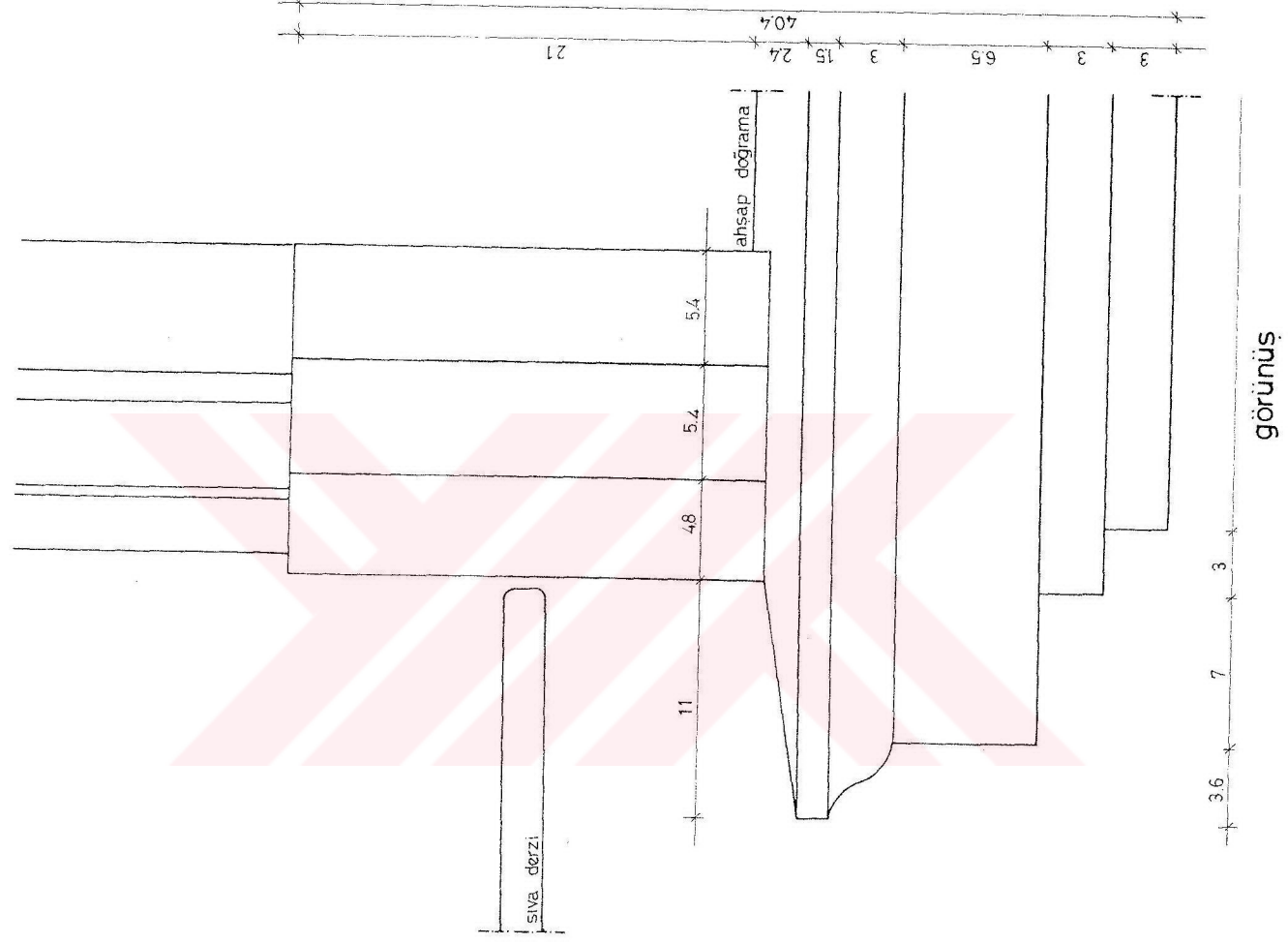
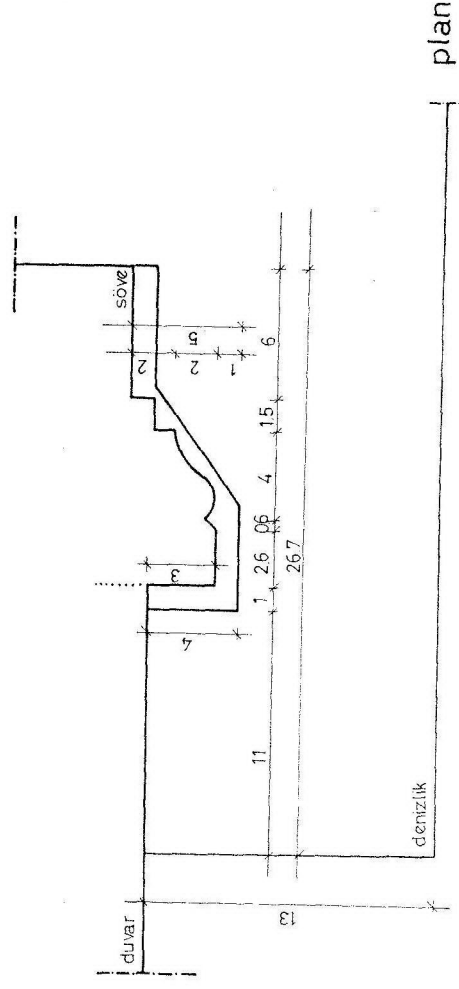
RÖLÖVE - KISMI KAT PLANLARI 1/20



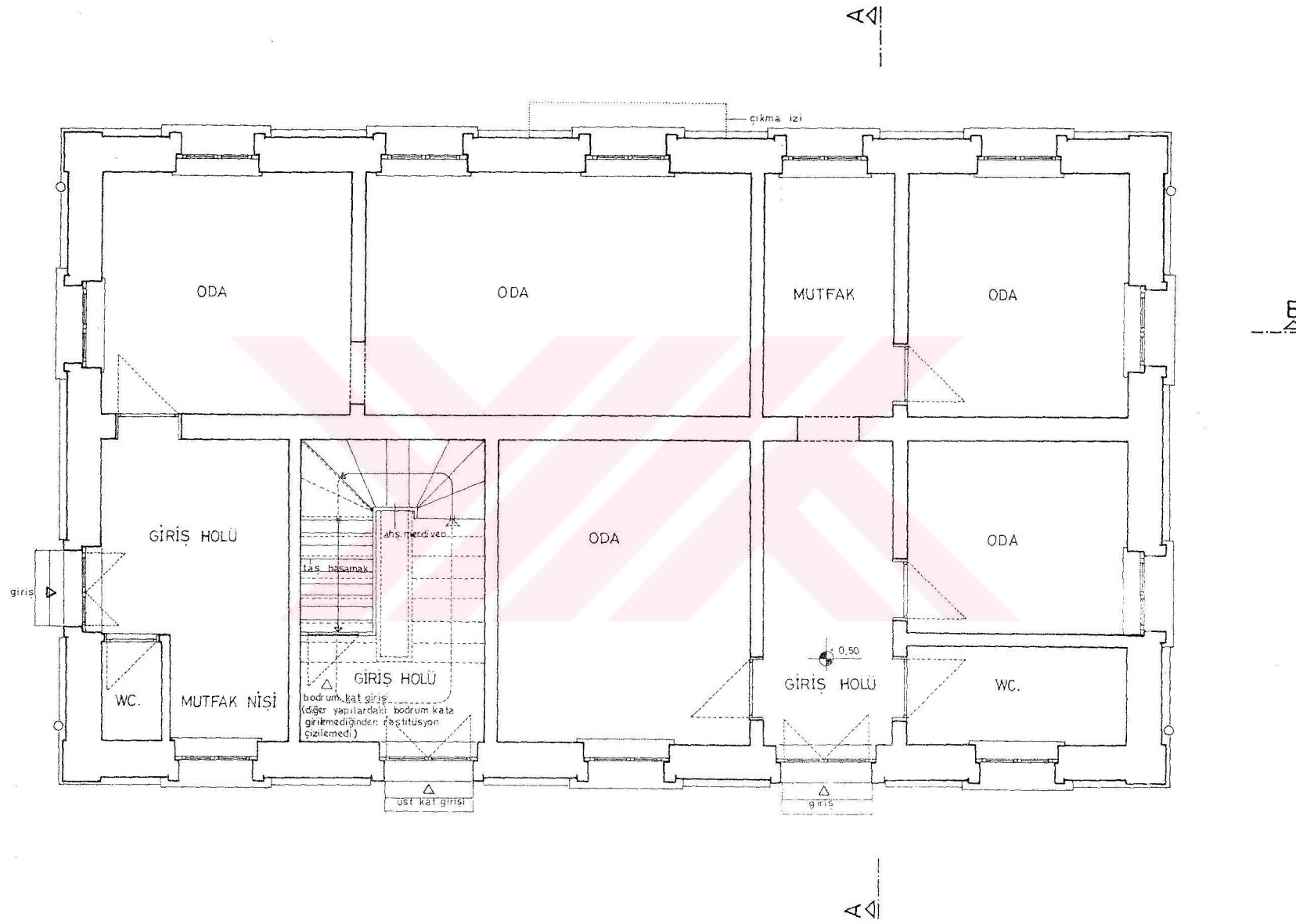
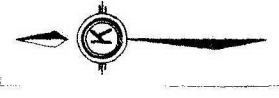
kismi a-a kesiti

kismi görünüş

RÖLÖVE -SİSTEM DETAYI 1/20

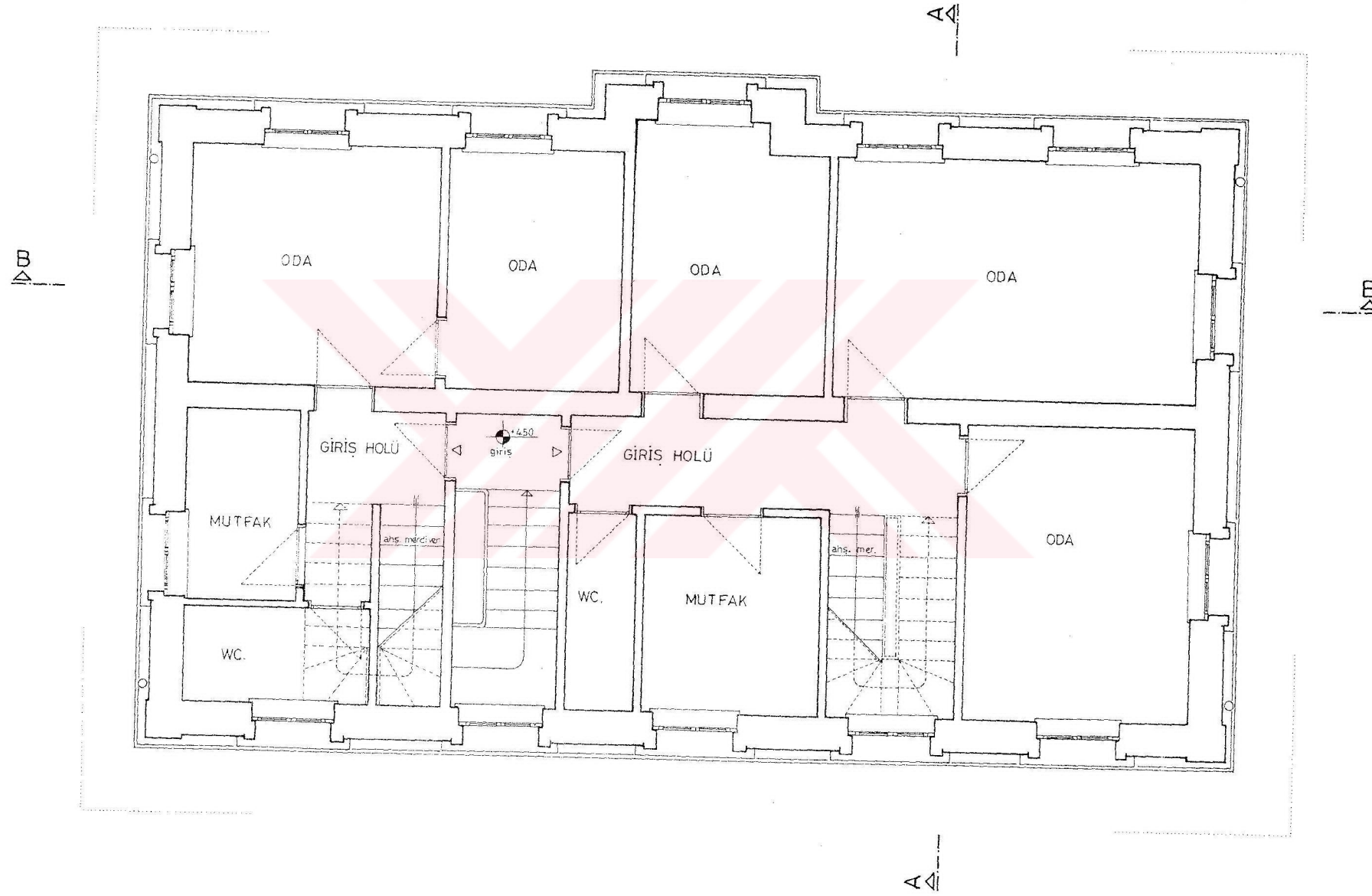


RÖLÖVE - SÖVE , DENİZLİK BİRLEŞİM DETAYI 1/2



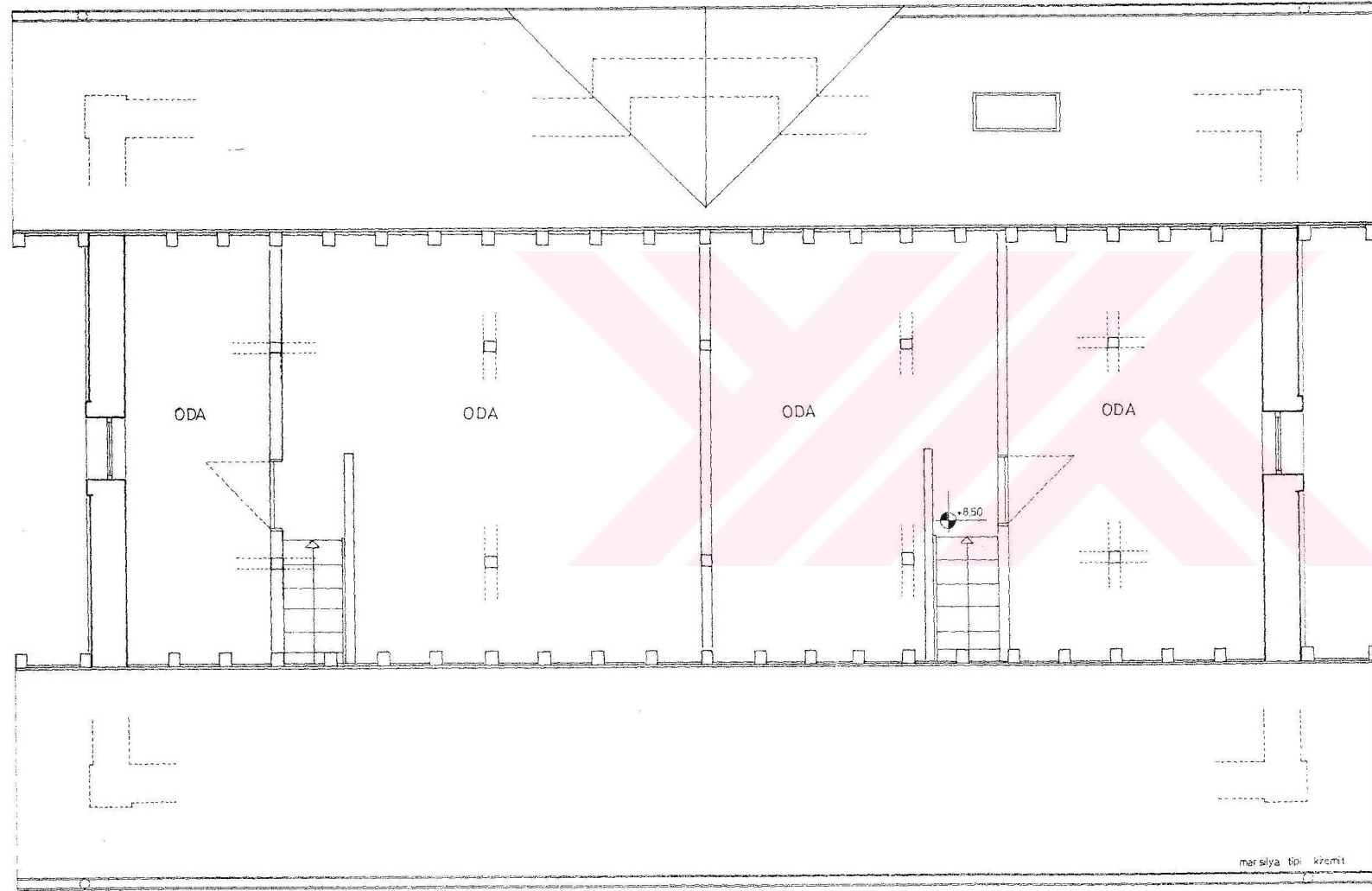
RESTİTÜSYON_ ZEMİN KAT PLANI 1/50





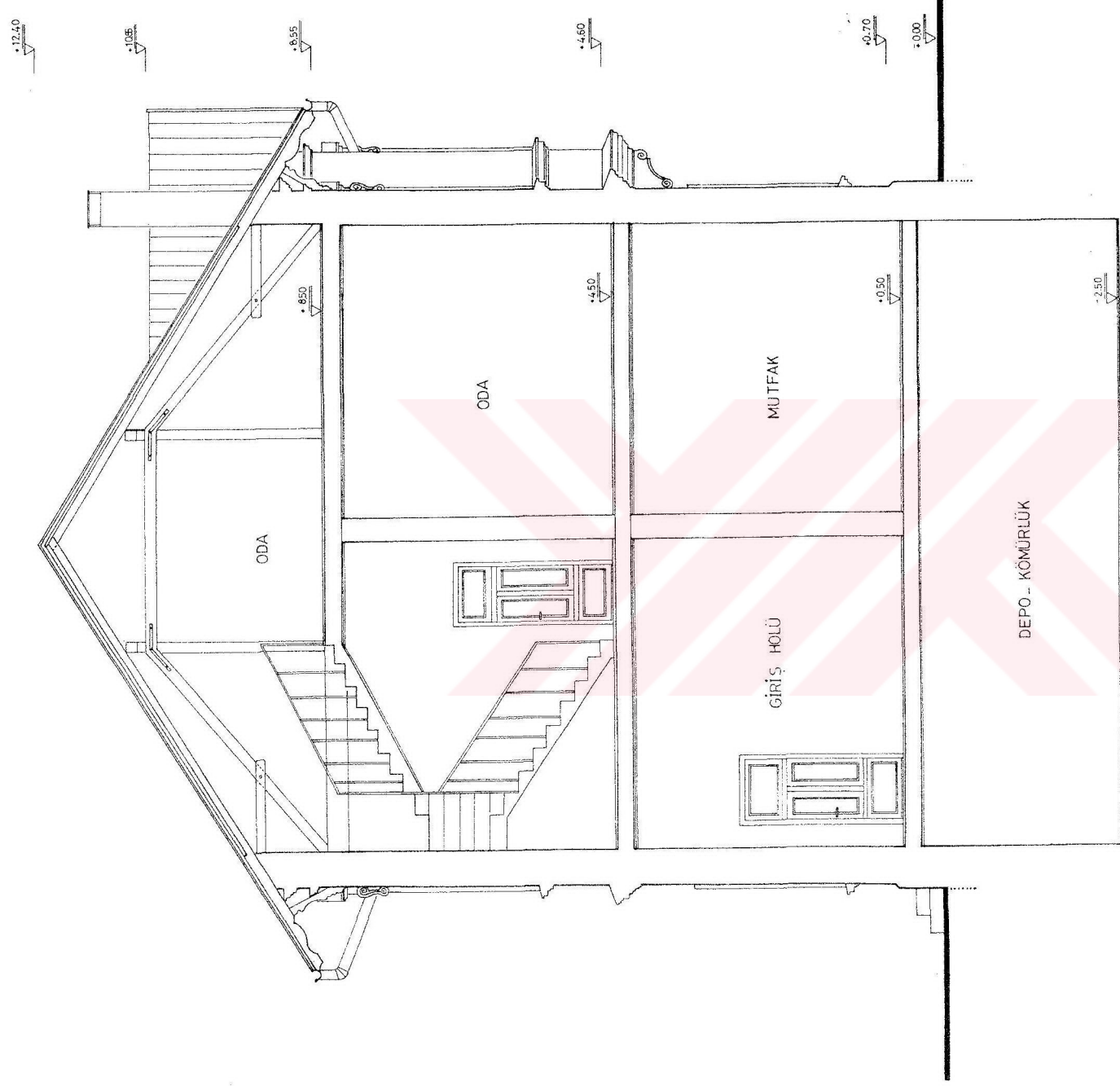
RESTİTÜSYON_ BİRİNCİ KAT PLANI 1/50

0 1 2 3m



RESTİTÜSYON_ ÇATI KAT PLANI 1/50

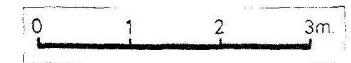


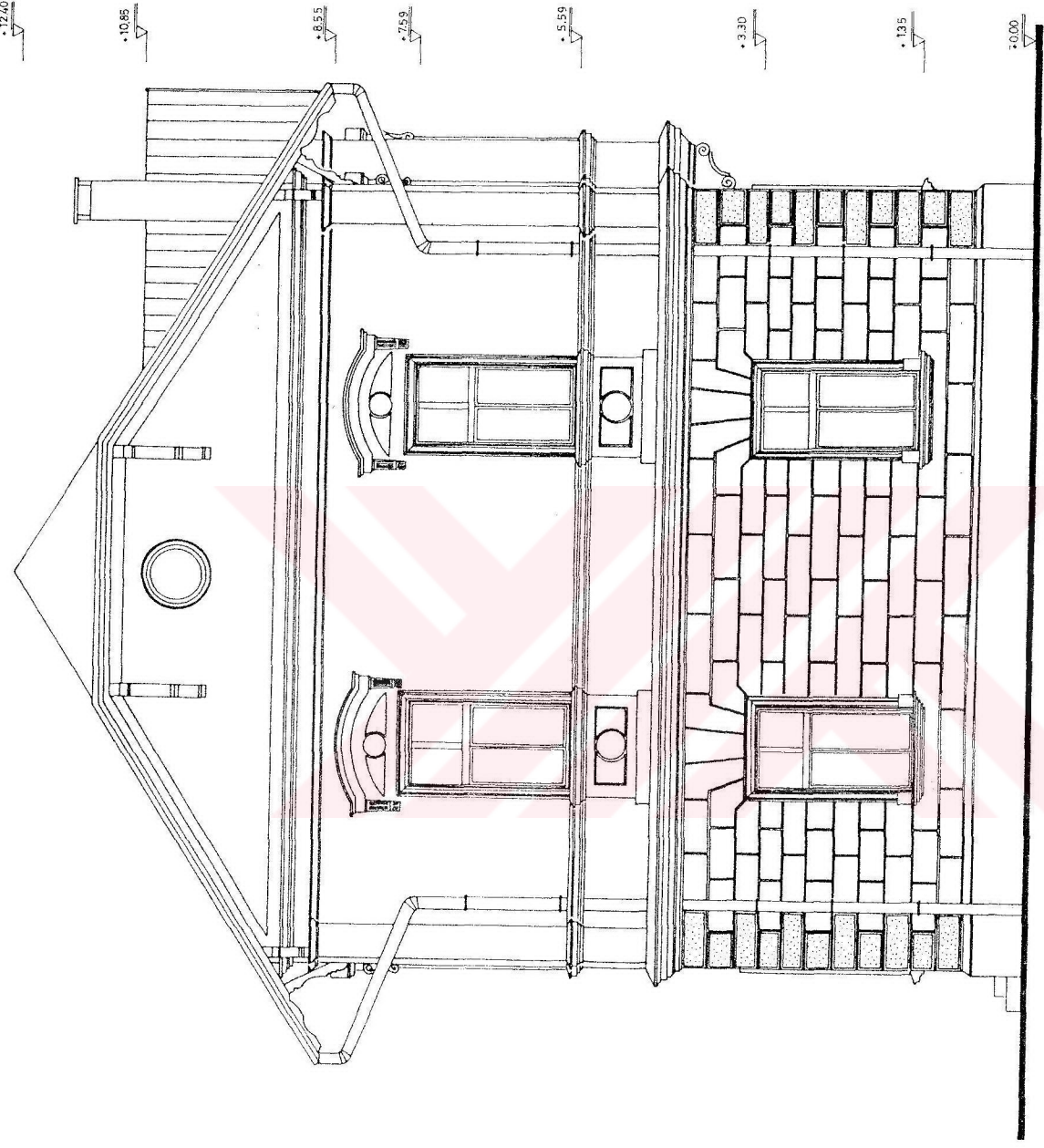


RESTİTÜSYON - A-A KESİTİ 1/50



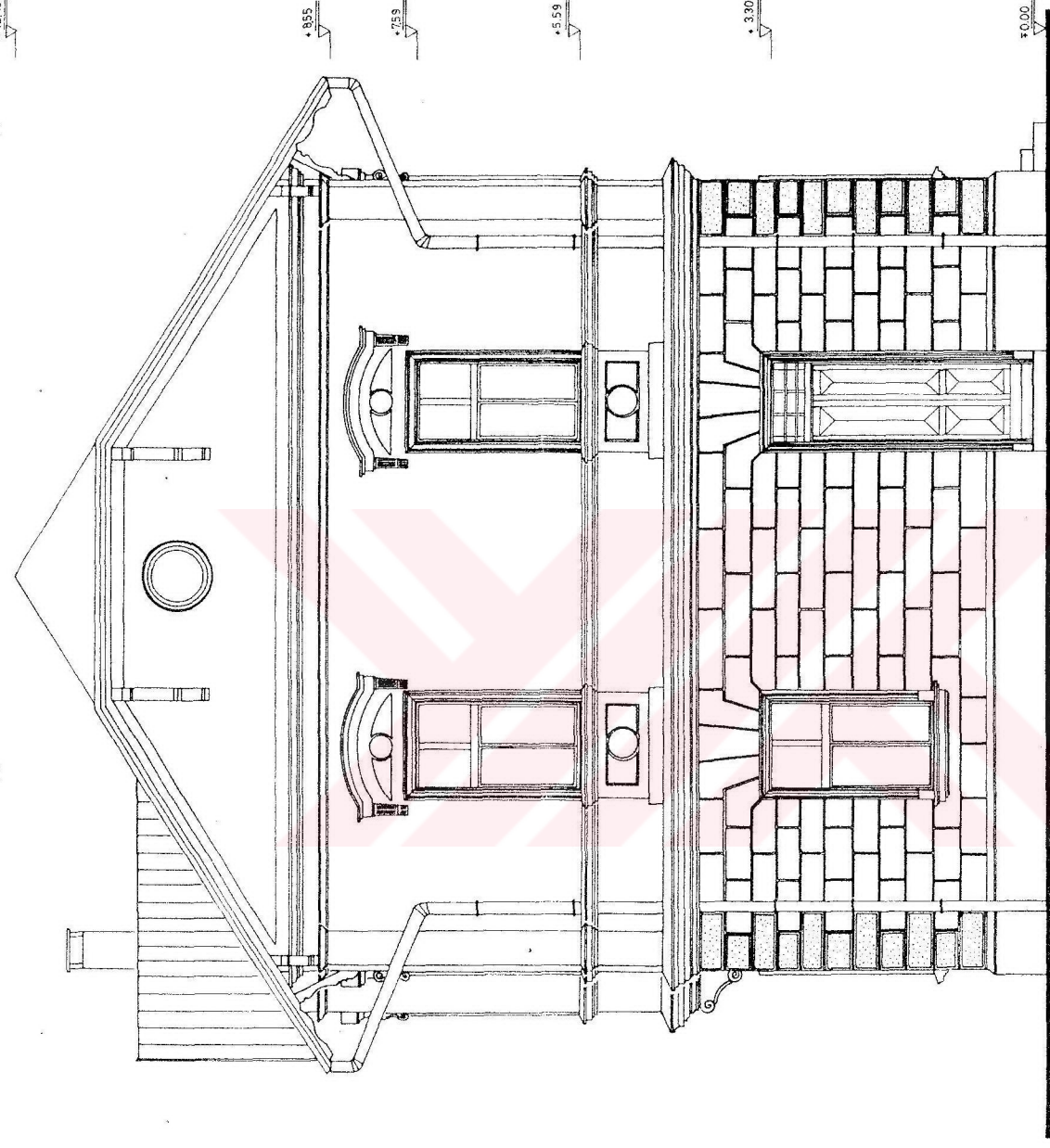
RESTİTÜSYON. B-B KESİTİ 1/50





RESTİTÜSYON_KUZEY GÖRÜNÜŞÜ 1/50



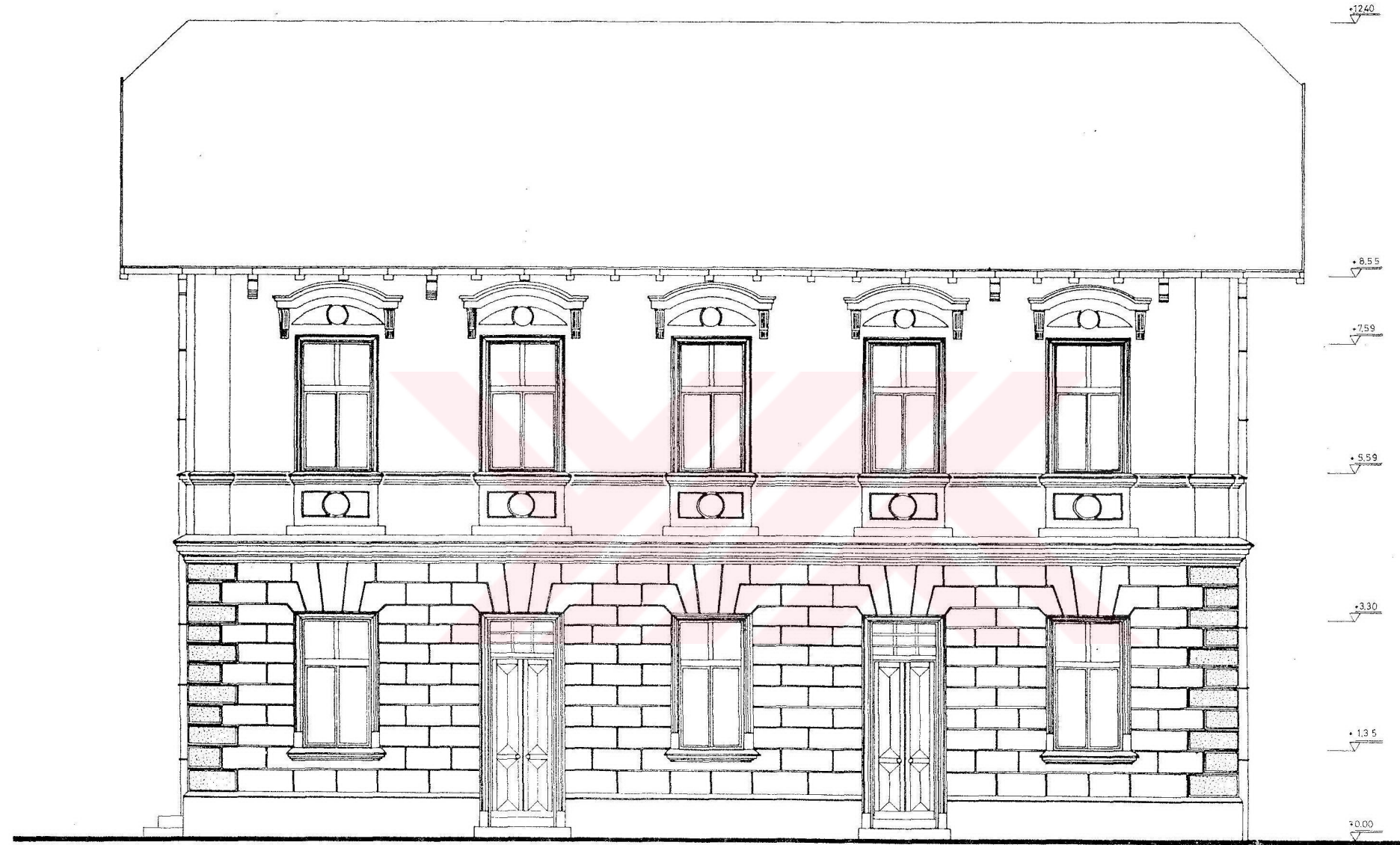


RESTİTÜSYON_ GÜNEY GÖRÜŞÜ 1/50



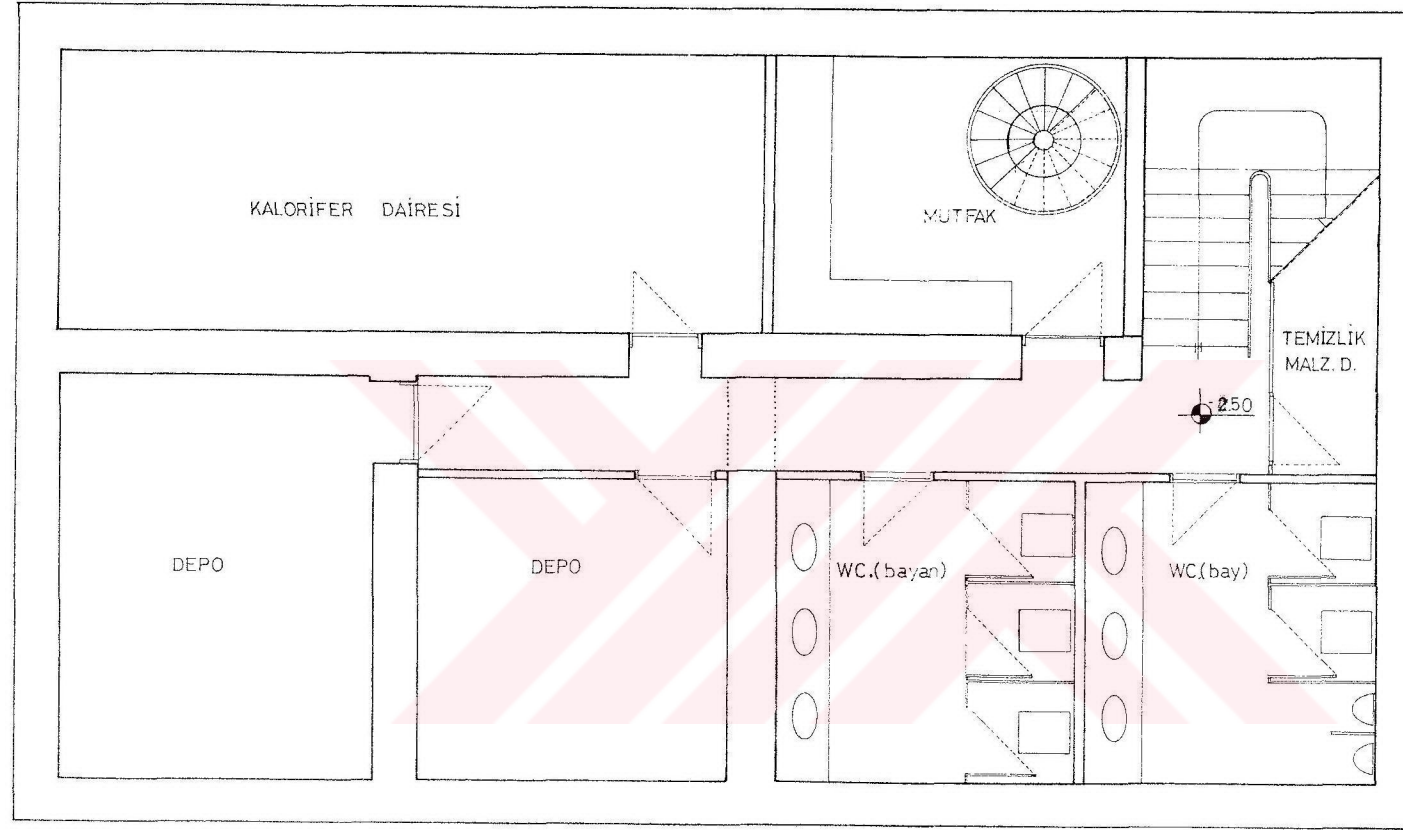
RESTİTÜSYON_ DOĞU GÖRÜNÜŞÜ 1/50





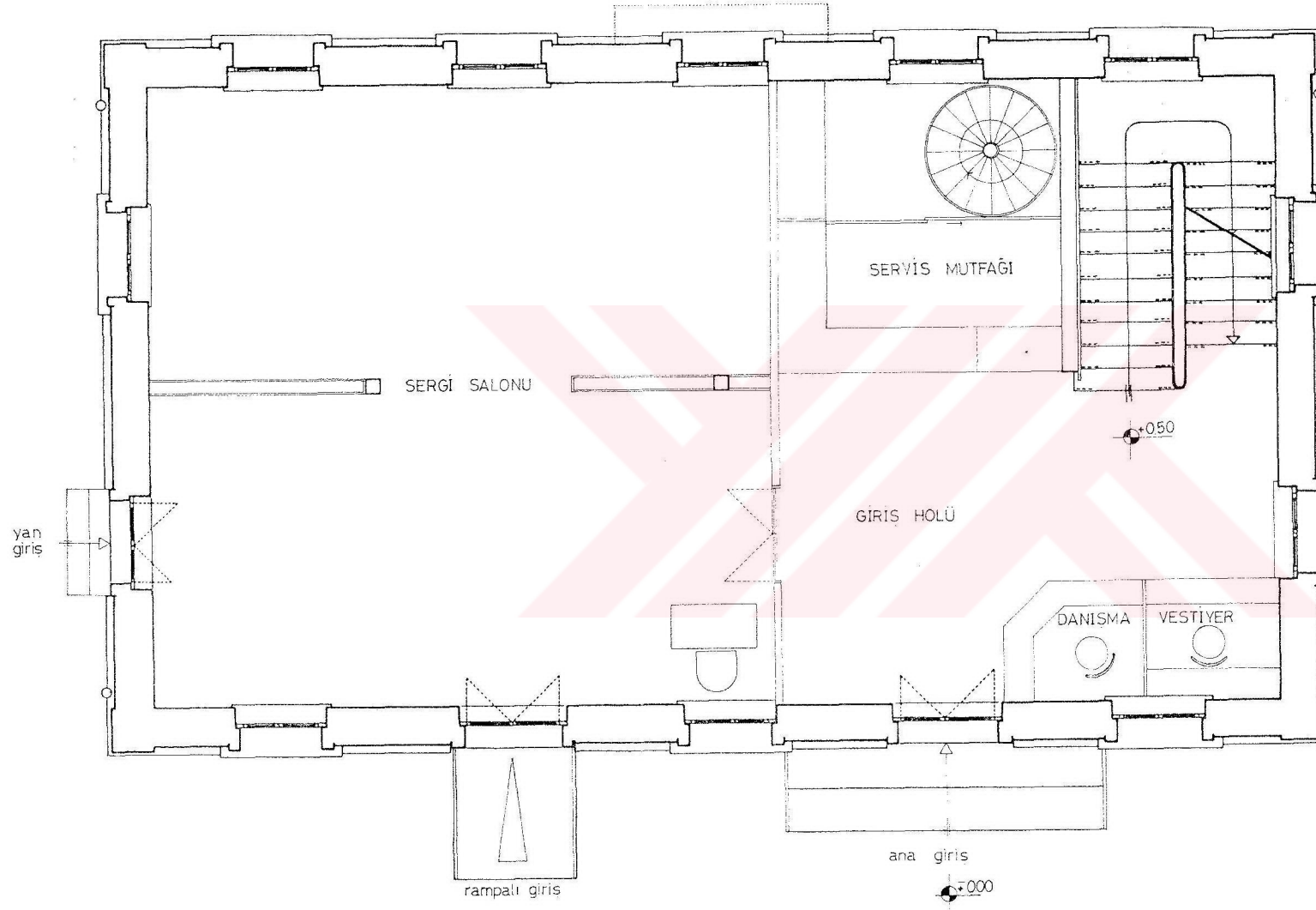
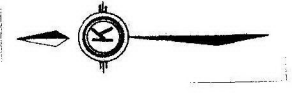
RESTİTÜSYON_ BATI GÖRÜNÜŞÜ 1/50





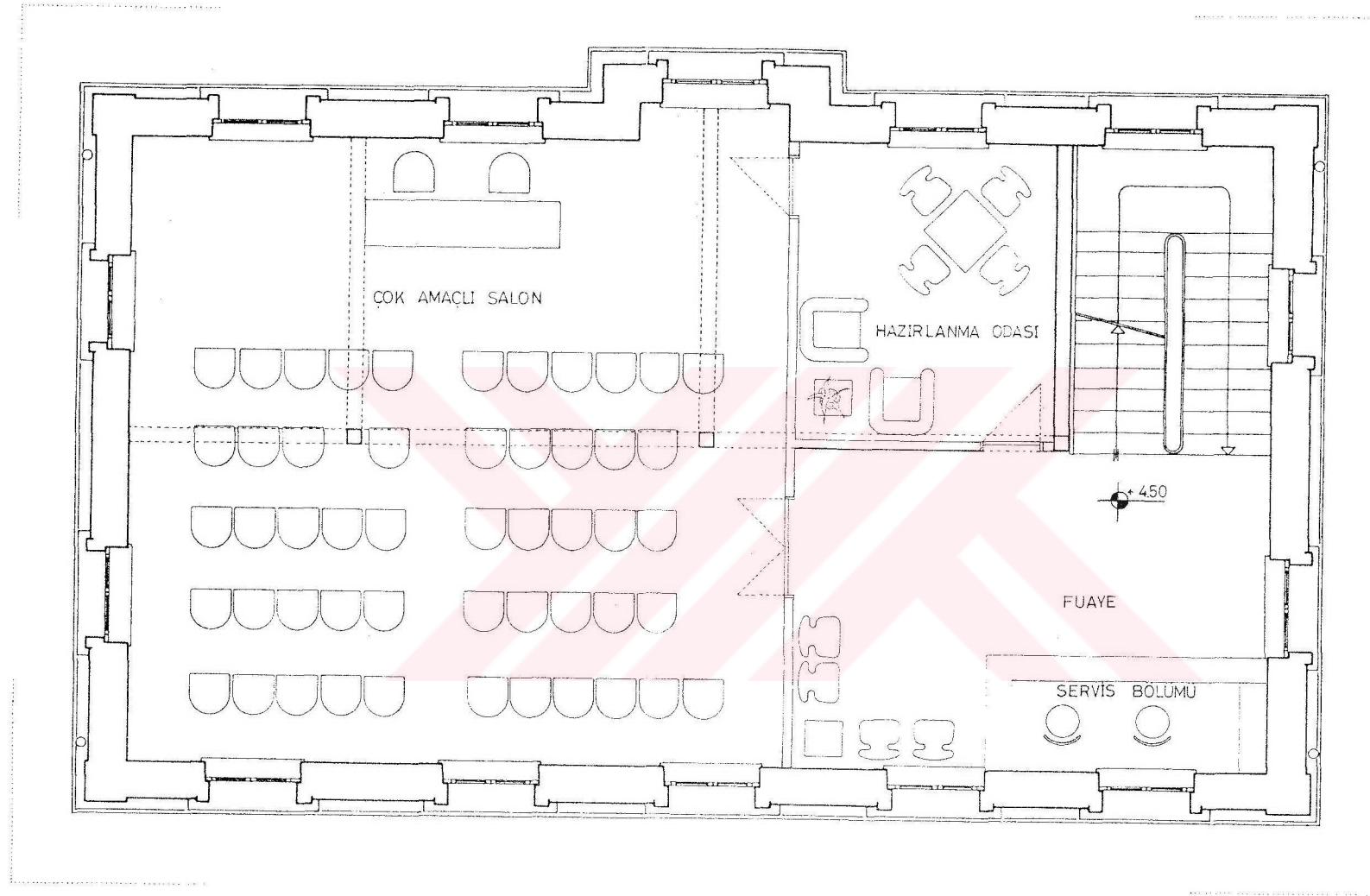
RESTORASYON_ BODRUM KAT PLANI 1/50





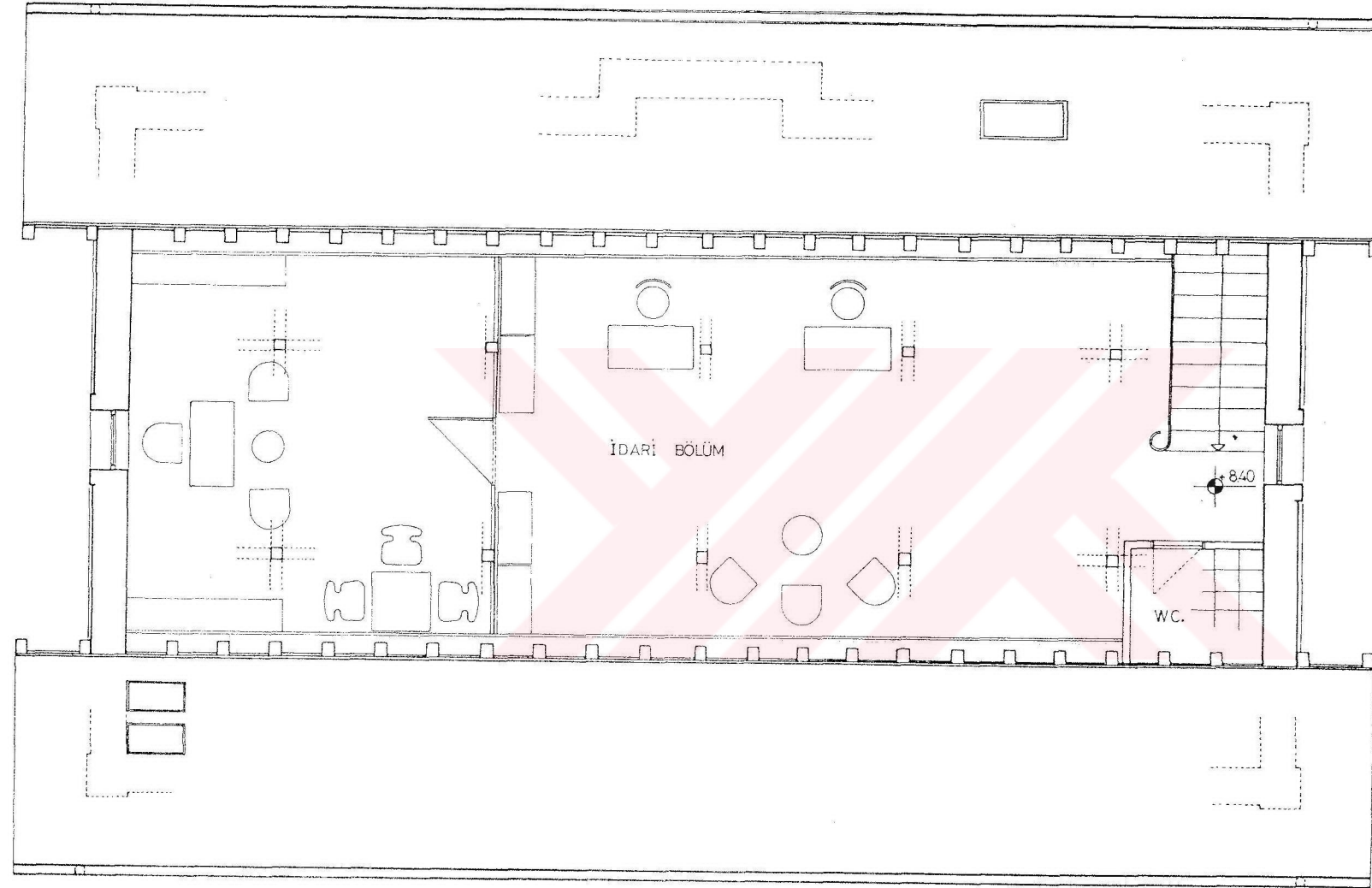
RESTORASYON_ZEMİN KAT PLANI 1/50





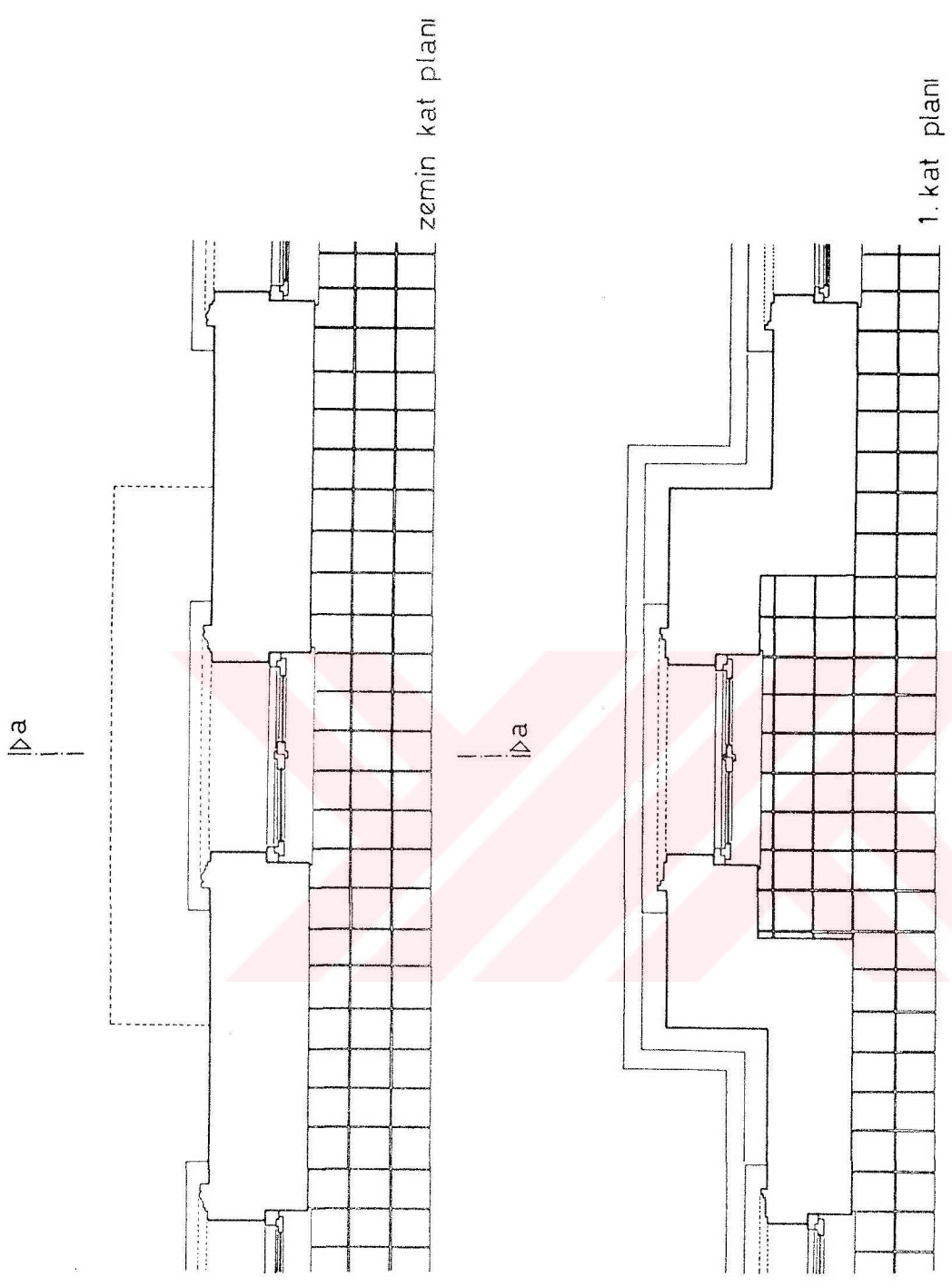
RESTORASYON_BİRİNCİ KAT PLANI 1/50



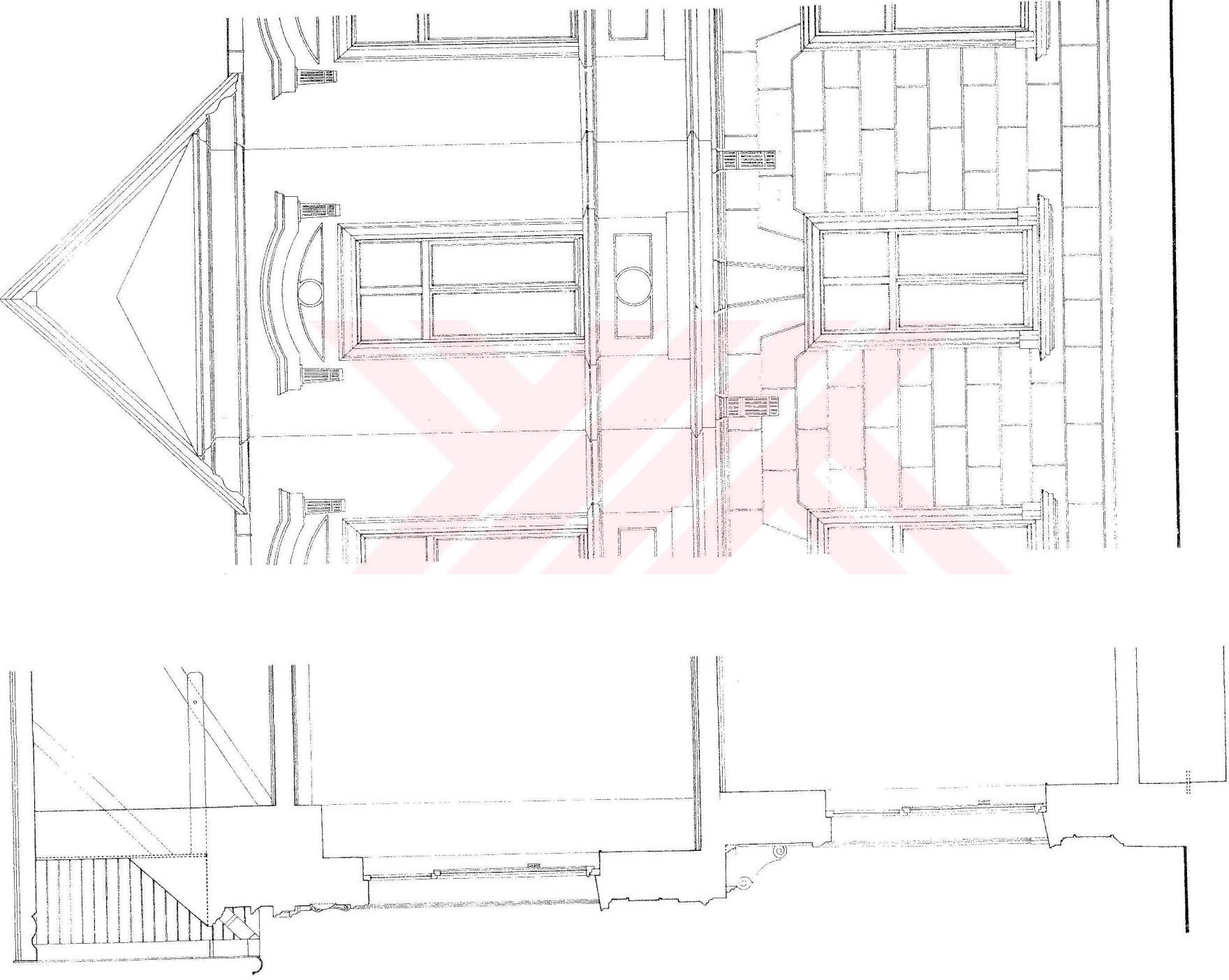


RESTORASYON_ ÇATI KAT PLANI 1/50





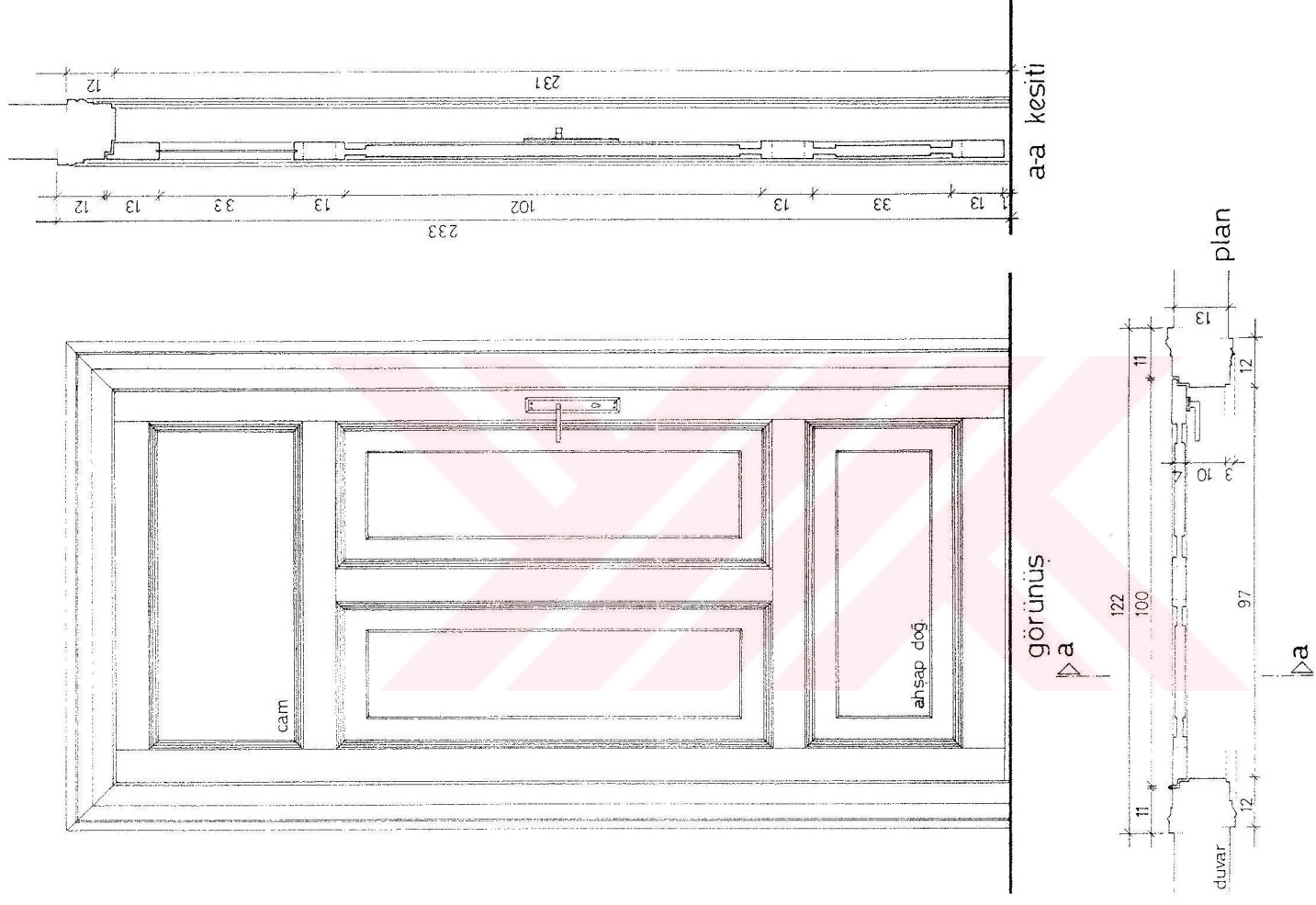
RESTORASYON_ KISMİ KAT PLANLARI 1/20



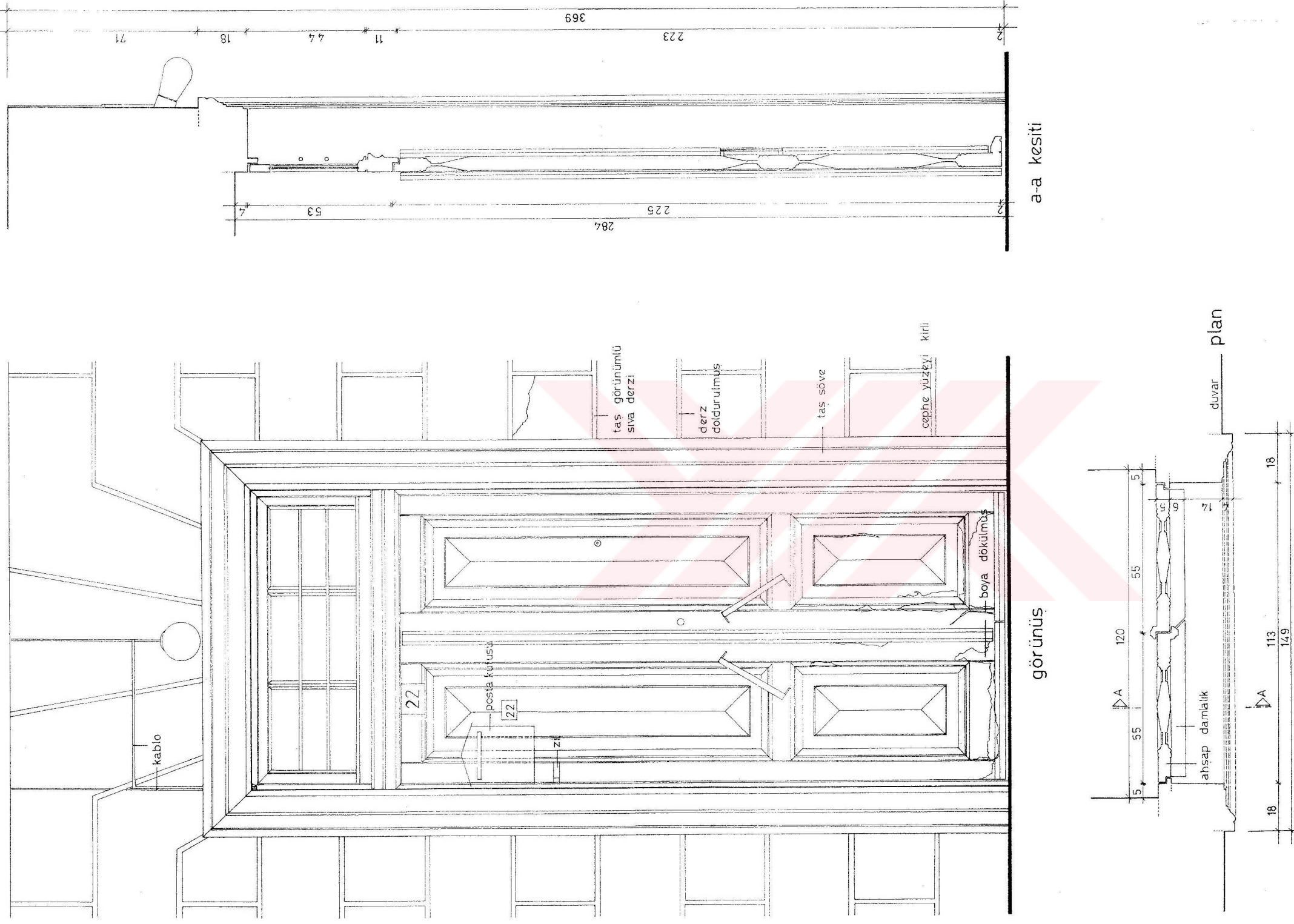
kısmi a-a kesiti

kısmi görünüş

RESTORASYON - SİSTEM DETAYI 1/20



RÖLÖVE - İÇ MEKAN KAPISI 1/10



RÖLÖVE - SOKAK KAPISI 1/10

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	3.8.1972	
Doğum yeri	İstanbul	
Lise	1986-1989	Özel Çavuşoğlu Koleji
Lisans	1990-1994	Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fak. Mimarlık Bölümü
Yüksek lisans	1995-	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Rölöve- Restorasyon Programı
Çalıştığı kurum	-	-

