

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRKİYE DEMİRYOLU MİRASI BAĞLAMINDA
DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI
VE KORUMA OLASILIKLARI**

NADİDE EBRU YAZAR

**DOKTORA TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
RÖLÖVE RESTORASYON PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. DR. CAN BİNAN**

İSTANBUL, 2015

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DEMİRYOLU MİRASININ KORUNMASI KAPSAMINDA
DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARININ KORUMA OLASILIKLARI

Nadide Ebru YAZAR tarafından hazırlanan tez çalışması 12.11.2015 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Can BİNAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Can BİNAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Cengiz CAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Yegân KAHYA
İstanbul Teknik Üniversitesi

ÖNSÖZ

Doktora tezime sağladığı bilimsel katkılarının yanı sıra ilgi ve desteği için eğitim hayatımda çok önemli bir yeri olan Prof. Dr. Can Binan’a, araştırmaya sağladıkları bilimsel katkılar ve benden esirgemedikleri güleryüzleri için Prof. Dr. Cengiz Can ve Prof. Dr. Yegân Kahya’ya, doktora eğitimim süresince bana güç verdikleri için aileme, sevgili eşim Tuğrul Yazar’a, oğullarım Mete Yazar ve Berk Yazar’a teşekkür ederim.

Kasım, 2015

Nadide Ebru YAZAR

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xxvi
ÖZET	xxvii
ABSTRACT.....	xxix
BÖLÜM 1	
GİRİŞ.....	31
1.1 Literatür Özeti	31
1.2 Tezin Amacı	34
1.3 Hipotez	36
BÖLÜM 2	
DEMİRYOLU MİRASINI KORUMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ	39
2.1 Endüstri Devrimi ve Demiryolunun Etkileri	39
2.2 Endüstri Mirası Olarak Demiryolu.....	42
2.2.1 Endüstri Mirası Kavramının Ortaya Çıkışı.....	42
2.2.2 İlk Demiryolu Müzeleri ve Sergiler.....	44
2.2.3 Yerel Dernekler ve Korunan İlk Demiryolu Hatları.....	45
2.2.4 Şemsiye Kuruluşlar ve Uluslararası Projeler	47
2.2.5 UNESCO Dünya Mirası Listesi'ndeki Demiryolları.....	50
2.3 Demiryolu Mirasının Kavramsal Çerçevesi	51
2.3.1 ICOMOS Kriterleri.....	52
2.3.2 Riga Tüzüğü	53
2.3.3 Genel Değerlendirmeler	55

BÖLÜM 3

DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARININ TARİHİ MİMARİ VE TEKNİK ÖZELLİKLERİ 57

3.1	Dairesel Planlı Lokomotif Depolarının Tarihçesi	57
3.2	Dairesel Planlı Lokomotif Depolarının Teknik Ve Mimari Özellikleri	59
3.2.1	İstasyon Yerleşkeleri İçerisindeki Birimler	59
3.2.2	Lokomotif Depolarının Tipleri	60
3.2.3	Lokomotif Bakım İşlemleri Ve Depoların Çalışma Şekli	65
3.2.4	Dönerköprüler.....	66
3.2.5	Depo Binalarının Boyutları Ve Mimari Özellikleri	68

BÖLÜM 4

DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI ÜZERİNDEN DEMİRYOLU MİRASINI

KORUMA ÖRNEKLERİ 80

4.1	Demiryolu Müzesi Olarak Restore Edilenler	81
4.1.1	Alman Teknoloji Müzesi.....	81
4.1.2	Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi.....	84
4.1.3	Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu	87
4.1.4	Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi	90
4.1.5	Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi	92
4.1.6	Freilassing Lokomotif Dünyası	95
4.1.7	Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	98
4.2	Diğer İşlevlerle Restore Edilenler.....	101
4.2.1	Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	101
4.2.2	Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	104
4.2.3	Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Toplum Merkezi.....	107
4.2.4	Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	110
4.2.5	Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	112
4.2.6	Düsseldorf Klasik Araba Müzesi.....	114
4.2.7	John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	117
4.3	Korunmayı Bekleyen veya Yok Olmuş Örnekler	120
4.3.1	Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	120
4.3.2	Hamburg Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	123
4.3.3	Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	125

BÖLÜM 5

TÜRKİYE'DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI..... 127

5.1	Türkiye’de Demiryolunun Tarihsel Gelişimi.....	127
5.1.1	Osmanlı Devleti Döneminde Demiryolları	127
5.1.2	Birinci Dünya Savaşı Ve Kurtuluş Savaşı.....	130
5.1.3	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	131
5.2	Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Tarihi Özellikleri - Çevre İle İlişkileri - Teknik ve Mimari Özellikleri	134
5.2.1	Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	136
5.2.2	Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Depo	153

5.2.3	Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	172
5.2.4	Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	201
5.2.5	Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	224
5.2.6	Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	244
5.3	Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Tarihi Özellikleri - Çevre İle İlişkileri - Teknik Ve Mimari Özellikleri Karşılaştırılması	256
BÖLÜM 6		
TÜRKİYE'DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI KORUMA SORUNLARI.....		261
6.1	Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Koruma Envanteri ve Yasal Çerçeve	261
6.1.1	Haydarpasha Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	262
6.1.2	Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	265
6.1.3	Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	270
6.1.4	Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	272
6.1.5	Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	276
6.1.6	Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	279
6.2	Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları ZGFT Analizi (SWOT Analizi)	280
6.2.1	Zayıf Yönler	280
6.2.2	Güçlü Yönler.....	283
6.2.3	Fırsatlar	285
6.2.4	Tehditler.....	286
BÖLÜM 7		
TÜRKİYE’DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI YÖNETİM PLANI İÇİN TEMEL İLKELER		288
7.1	Yönetim Planı	288
7.1.1	Yönetim Planının Amacı	288
7.1.2	Yönetim Planı Proje Paketleri	288
7.2	Yönetim Planı Aktörleri	291
7.2.1	Merkezî Yönetim	291
7.2.2	T.C.D.D. – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	292
7.2.3	Yerel Yönetimler	293
7.2.4	Sivil Toplum Kuruluşları	293
7.2.5	Yerel Halk ve Demiryolu Meraklıları	294
7.3	Aktörlerin İşbirliği.....	295
7.3.1	İş Dağılımı Ve İş Programının Hazırlanması.....	296
BÖLÜM 8		
SONUÇ.....		300
KAYNAKLAR.....		309

EK-A

DÖNERKÖPRÜLERİN İMAL TARİHLERİ VE MEVCUT DURUMLARI 320

EK-B

TÜRKİYE’DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI TARİHİ ÖZELLİKLERİ -
ÇEVRE İLE İLİŞKİLERİ - TEKNİK VE MİMARİ ÖZELLİKLERİ KARŞILAŞTIRMALI TABLO 322
ÖZGEÇMİŞ.....323

KISALTMA LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ATR & RM	Association of Tourist Railways and Railway Museums
DOCOMOMO	Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement
DHR	Darjeeling Himalayan Railway
FC	Arezzo Railways
FEDECRAIL	Federation of European Museum and Tourist Railways
FGC	Domodossola-Locarno Railway
FP	Padane Railways
GWR	Great Western Railway
HRA	Heritage Railway Association Tarihi Demiryolları Derneği
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
LMS	Midland and Scottish Railway
LNER	North Eastern Railway
NMR	Nilgiri Mountain Railway
NRM	National Railway Museum
RIBA	Royal Institute of British Architects
RHC	Railway Heritage Committee
RHT	Railway Heritage Trust
SR	Southern Railway
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TICCIH	The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
TRPS	Talyllyn Railway Preservation Society
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VDMT	Verband Deutscher Museum und Touristikbahnen

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2. 1 “Off The Rails: Saving Railway Heritage” sergisine ait David Pearce ve Marcus Binney tarafından hazırlanan el kitabının kapağı [36].	45
Şekil 2. 2 Rhaetian Demiryolu, İsviçre (2008) [48].	51
Şekil 2. 3 Demiryolu Mirası Kayıtları Vagon Anketi Projesi [49].	55
Şekil 3. 1 Bir istasyonda yolcu ve yük taşımasının sağlanması ve düzenlenmesi için gerekli birimler	60
Şekil 3. 2 Hatları bir baştan makaslarla bağlanan dikdörtgen depo planı [13].	61
Şekil 3. 3 Hatları iki baştan makaslarla bağlanan dikdörtgen depo planı [13].	61
Şekil 3. 4 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depo planı [13].	62
Şekil 3. 5 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Uşak Lokomotif Depo [53].	62
Şekil 3. 6 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Samsun Lokomotif Depo [54].	62
Şekil 3. 7 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Samsun Lokomotif Depo [54].	62
Şekil 3. 8 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Samsun Lokomotif Depo [54].	62
Şekil 3. 9 Hatları transbordörlerle bağlanan dikdörtgen depo planı [13].	63
Şekil 3. 10 Tam daire biçiminde, çatısı tamamen örtülü bir deponun iç mekânı <i>Auguste Hippolyte Collard, Roundhouse for Thirty-Two Locomotives, at Nevers, on the Bourbonnais Railway, Albumen print, J Paul Getty Museum, Los Angeles</i> [55].	64
Şekil 3. 11 Yarı dairesel depo planı.	65
Şekil 3. 12 Bir istasyonda yer alan işletme hizmetlerinin işleyiş şeması [14].	66
Şekil 3. 13 Dönerköprüye ait teknik çizim [57].	67
Şekil 3. 14 Dönerköprü çevresindeki hatların uç uca gelmesi [13].	68
Şekil 3. 15 Dönerköprü çevresindeki hatların bir sıra göbek oluşturması [13].	68
Şekil 3. 16 Dönerköprü çevresindeki hatların birden çok sıra göbek oluşturması [13].	68
Şekil 3. 17 Dikdörtgen depoların boyutlarına ilişkin temsili çizim [13].	70
Şekil 3. 18 Tam daire biçimindeki depo planı [13].	71
Şekil 3. 19 Lokomotif deposu yığma duvar detayı [58].	73
Şekil 3. 20 “Inside Door for Round House at Norton, Lamberts Point & Kenova”, 10.21.1891, N&W Railroad [59].	74

Şekil 3. 21 “Windows for Round House & Machine Shop at Norton and Lamberts Point Also Lamberts Point Smith Shop”, 10.22.1891, N&W Railroad [60].	75
Şekil 3. 22 “Roof Truss for Round House at Norton, Kenova, & Lamberts Point”, 10.30.1891, N&W Railroad [61].	76
Şekil 3. 23 “Cross-section of Round-house at Shenandoah”, 02.19.1891, N&W Railroad [62].	77
Şekil 3. 23 “Application of Turner, Dickinson Cast Iron Smoke Stack to Round House at Shenandoah”, 03.13.1891, N&W Railroad [63].	78
Şekil 4. 1 Alman Teknoloji Müzesi vaziyet planı [65].	81
Şekil 4. 2 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu. Vaziyet planı [66].	82
Şekil 4. 3 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu, 1984 [66].	82
Şekil 4. 4 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci, 1987 [66].	82
Şekil 4. 5 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci, 1987 [66].	83
Şekil 4. 6 Alman Teknoloji Müzesi. Restorasyon sonrası, 2008 [66].	83
Şekil 4. 7 Alman Teknoloji Müzesi. Sergi planı [66].	83
Şekil 4. 8 Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi vaziyet planı [65].	84
Şekil 4. 9 Mount Clare İstasyonu vagon deposu. Kesit [72].	85
Şekil 4. 10 B&O Ulaşım Müzesi. İç mekân [72].	86
Şekil 4. 11 B&O Ulaşım Müzesi. İç mekân [72].	86
Şekil 4. 12 B&O Ulaşım Müzesi. Çatının çökmesi, 2003 [67].	86
Şekil 4. 13 B&O Ulaşım Müzesi tamir çalışmaları, 2004 [72].	86
Şekil 4. 14 B&O Ulaşım Müzesi, bugün [72].	86
Şekil 4. 15 Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	87
Şekil 4. 16 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].	88
Şekil 4. 17 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].	88
Şekil 4. 18 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].	89
Şekil 4. 19 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].	89
Şekil 4. 20 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [76].	89
Şekil 4. 21 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].	89
Şekil 4. 22 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi vaziyet planı [65].	90
Şekil 4. 23 Columbia kavşağı dairesel planlı lokomotif deposu. Rekonstrüksiyon öncesi, 2000 [77].	91
Şekil 4. 24 Columbia kavşağı dairesel planlı lokomotif deposu. Rekonstrüksiyon, 2000 [77].	91
Şekil 4. 25 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi açılış töreni, 2001 [78].	91
Şekil 4. 26 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi, dönerköprü montajı, 2006 [79].	91
Şekil 4. 27 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi, 2008 [80].	91
Şekil 4. 28 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi, 2009 [80].	91
Şekil 4. 29 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi vaziyet planı [65].	92
Şekil 4. 30 Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1945 [83].	93
Şekil 4. 31 Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1970’ler [83].	93
Şekil 4. 32 Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu gönüllüleri, 1985 [83].	93
Şekil 4. 33 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi, 2012 [84].	93
Şekil 4. 34 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi bugünkü planı [83].	94

Şekil 4. 35 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi, gezi şeması [85].	94
Şekil 4. 36 Freilassing Lokomotif Dünyası [65].	95
Şekil 4. 37 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon öncesi dış cephe [86].	96
Şekil 4. 38 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon öncesi iç mekân [86].	96
Şekil 4. 39 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci [86].	97
Şekil 4. 40 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci [86].	97
Şekil 4. 41 Freilassing Lokomotif Dünyası. Restorasyon sonrası iç mekân [86].	97
Şekil 4. 42 Freilassing Lokomotif Dünyası. Restorasyon sonrası dış mekân [86].	97
Şekil 4. 43 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	98
Şekil 4. 44 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].	99
Şekil 4. 45 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].	99
Şekil 4. 46 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].	100
Şekil 4. 47 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].	100
Şekil 4. 48 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].	100
Şekil 4. 49 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].	100
Şekil 4. 50 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, çatı onarımı [89].	100
Şekil 4. 51 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 2011 [90].	100
Şekil 4. 52 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	101
Şekil 4. 53 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [91].	102
Şekil 4. 54 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [91].	103
Şekil 4. 55 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, restorasyon sonrası iç mekân [91].	103
Şekil 4. 56 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, restorasyon sonrası kesit [91].	103
Şekil 4. 57 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, restorasyon sonrası vaziyet planı [91].	103
Şekil 4. 58 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	104
Şekil 4. 59 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [92].	105
Şekil 4. 60 Gilbey's Gin, likör deposu [92].	105
Şekil 4. 61 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [92].	105
Şekil 4. 62 Performans Sanatları Merkezi, bugün [92].	105
Şekil 4. 63 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu projesi [92].	106
Şekil 4. 64 Londra Deneysel Sanat Merkezi (Centre 42) Projesi [92].	106
Şekil 4. 65 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Toplum Merkezi vaziyet planı [65].	107
Şekil 4. 66 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [93].	108
Şekil 4. 67 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Kesit [93].	108
Şekil 4. 68 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi [93].	109
Şekil 4. 69 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. [93].	109
Şekil 4. 70 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [93].	109
Şekil 4. 71 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi dönerköprü [93].	109
Şekil 4. 72 Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	110
Şekil 4. 73 Midland Terminal Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [95].	111
Şekil 4. 74 Midland Terminal Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [95].	111

Şekil 4. 75 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	112
Şekil 4. 76 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon projesi [97].	113
Şekil 4. 77 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon projesi [97].	113
Şekil 4. 78 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [98].	114
Şekil 4. 79 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [98].	114
Şekil 4. 80 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi vaziyet planı [65].	114
Şekil 4. 81 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi, restorasyon sonrası, plan [101].	115
Şekil 4. 82 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi, restorasyon sonrası, perspektif [101].	116
Şekil 4. 83 Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [102].	116
Şekil 4. 84 Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi [103].	116
Şekil 4. 85 Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu maket setinde strüktürün perspektif açılımı [102].	116
Şekil 4. 86 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi. Restorasyon sonrası iç mekân [104].	116
Şekil 4. 87 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	117
Şekil 4. 88 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (1973) [105].	118
Şekil 4. 89 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi (2005) [106].	118
Şekil 4. 90 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (2010) [107].	118
Şekil 4. 91 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu iç mekânı [108].	118
Şekil 4. 92 Toronto Demiryolu Müzesi. Restorasyon Projesi vaziyet planı [109].	119
Şekil 4. 93 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	120
Şekil 4. 94 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu planı [111].	121
Şekil 4. 95 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu görünüş ve kesiti [111].	121
Şekil 4. 96 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu detaylar [111].	122
Şekil 4. 97 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [111].	122
Şekil 4. 98 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [111].	122
Şekil 4. 99 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [111].	122
Şekil 4. 100 Hamburg Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	123
Şekil 4. 101 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, vaziyet planı, 1911 [112].	124
Şekil 4. 102 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1952 [112].	124
Şekil 4. 103 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1957 [112].	124
Şekil 4. 104 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1957 [112].	124
Şekil 4. 105 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].	125
Şekil 4. 106 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 2011 [113].	126
Şekil 4. 107 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 2013 [114].	126
Şekil 5. 1 Günümüzde var olmayan Ankara Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [121].	135
Şekil 5. 2 Günümüzde Türkiye sınırları içerisinde var olan dairesele planlı lokomotif depolarının bulundukları istasyonları ve Türkiye'deki demiryolu güzergâhlarını gösteren Türkiye Haritası	135
Şekil 5. 3 Haydarpaşa İstasyonu vaziyet planı, 1930 tarihli Pervititch Haritası [122].	140
Şekil 5. 4 Haydarpaşa İstasyonu'nun mevcut halini gösterir vaziyet planı [123].	140
Şekil 5. 5 Haydarpaşa İstasyonu 1946 tarihli hava fotoğrafı [123].	141
Şekil 5. 6 Haydarpaşa İstasyonu 1966 hava fotoğrafı [123].	141
Şekil 5. 7 Haydarpaşa İstasyonu 1982 hava fotoğrafı [123].	141

Şekil 5. 8 Haydarpaşa İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu 1984 tarihli planı [124].	142
Şekil 5. 9 Haydarpaşa İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu 1964 tarihli vaziyet planı [124].	142
Şekil 5. 10 1954 tarihli Demiryol Dergisi'nden dairesel planlı lokomotif deposu fotoğrafı [125].	143
Şekil 5. 11 1960 tarihli Demiryol Dergisi'nde dairesel planlı lokomotif deposundan "yeni depo" olarak bahsedilmektedir [126].	143
Şekil 5. 12 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu krokisi (TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan dijital veriler kullanılarak hazırlanmıştır) ve Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu taşıyıcı iskeletini gösterir şema.	144
Şekil 5. 13 Ön cephe, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 nolu hatların bulunduğu bölüm, kapı açıklıkları, çatı ve çatı aydınlığı	145
Şekil 5. 14 Ön cephe, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölümler, kapı açıklıkları, çatı ve çatı aydınlığı	145
Şekil 5. 15 İç mekân, çelik kolon ve giriş sistemi ile dış duvar, çatı birleşimi	145
Şekil 5. 16 Ön cephe ve iç mekân, çelik kolon ve giriş sistemi ile dış duvar, çatı birleşimi	145
Şekil 5. 17 Ön cephe, kapı açıklıkları ve aralarındaki taşıyıcı kolonlar üst ölüm, saçak detayı	146
Şekil 5. 18 Ön cephe, kapı açıklıkları ve aralarındaki taşıyıcı kolonlar alt ölüm, tuğla örgü detayı	146
Şekil 5. 19 Ön cephe ile yan cephe birleşme noktası, kapı açıklığı üst ölüm, saçak detayı	146
Şekil 5. 20 Ön cephe, kapı açıklıkları aralarındaki taşıyıcı kolonlar üst ölüm, saçak detayı	146
Şekil 5. 21 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler	147
Şekil 5. 22 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler	147
Şekil 5. 23 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler, bina dış duvarlarında kullanılan metal hatıl ve tuğla duvar örgüsü detayı	147
Şekil 5. 24 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler, bina dış duvarlarında kullanılan metal hatıl ve tuğla duvar örgüsü detayı	147
Şekil 5. 25 Arka cephe, duvarlardaki bozulmalar, orjinal pencerelerdeki bozulmalar.	148
Şekil 5. 26 Arka cephe, orjinal pencere detayı	148
Şekil 5. 27 Arka cephe ve yan cephe, bu bölümdeki ek binalar	148
Şekil 5. 28 Arka cephe ve yan cephe, bu bölümdeki ek binalar	148
Şekil 5. 29 Ön ve yan cephe, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölümler, kapı açıklıkları, metal iskelet - tuğla duvar örgüsü şeklinde imal edilmiş duvar..	148
Şekil 5. 30 Arka cephe, tuğla duvar örgüsü, duvarlardaki bozulmalar, pencereler	148
Şekil 5. 31 Krupp marka dönerköprü, lokomotifin taşındığı raylar ve taşıyıcı girişler ..	149

Şekil 5. 32 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı, döner köprü döndürme ünitesi	149
Şekil 5. 33 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı, döner köprü döndürme ünitesi, taşıyıcı kirişler	149
Şekil 5. 34 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı, döner köprü döndürme ünitesi, taşıyıcı kirişler	149
Şekil 5. 35 Krupp marka dönerköprü, taşıyıcı kirişler üzerindeki üretici firma ismi	149
Şekil 5. 36 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı merkezindeki destek ünitesi, taşıyıcı kirişler	149
Şekil 5. 37 İç mekân, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm, kapı açıklıkları, metal iskelet	150
Şekil 5. 38 İç mekân, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm, duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, yan ve arka duvar, çatı aydınlığı	150
Şekil 5. 39 İç mekân, 4, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm	150
Şekil 5. 40 İç mekân, 4, 5, 6, 7 nolu hatların bulunduğu bölüm	150
Şekil 5. 41 İç mekân, duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, çatı detayı	150
Şekil 5. 42 İç mekân, 4, 5, 6, 7 nolu hatların bulunduğu bölüm, duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, arka duvar, bölücü duvar, çatı	150
Şekil 5. 43 İç mekân, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatı aydınlığı	151
Şekil 5. 44 İç mekân, 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvardaki dikdörtgen formlu orijinal pencere	151
Şekil 5. 45 Arka cephe pencere detayı	151
Şekil 5. 46 İç mekân, 9 hattın bulunduğu bölüm, ön cephe ve arka cephe duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, yan duvar, çatı	151
Şekil 5. 47 İç mekân, 5, 6, 7, 8 nolu hatların bulunduğu bölüm, arka duvar, orijinal pencereler, çatı ve çatı aydınlığı	152
Şekil 5. 48 İç mekân, 5, 6, 7, 8 nolu hatların bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları, arka duvar, orijinal pencereler, çatı ve çatı aydınlığı	152
Şekil 5. 49 İç mekân, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvar, ön duvar ve kapı boşluğu, çatı ve çatı aydınlığı	152
Şekil 5. 50 İç mekân, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvar, orijinal pencere - duvar birleşme detayı	152
Şekil 5. 51 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka duvar ve formu değiştirilmiş pencere, bölücü duvar,	152
Şekil 5. 52 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukuru, bölücü duvar, çatı ve çatı aydınlığı	152
Şekil 5. 53 Eskişehir İstasyonu vaziyet planı [65].	158
Şekil 5. 54 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].	158
Şekil 5. 55 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [127].	159
Şekil 5. 56 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı [128].	160
Şekil 5. 57 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kesit ve görünüşler [129].	161

Şekil 5. 58 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu, 1913 -1936 yılları arasında üretilen Nohab Ve Krupp Henschel Schwartrkopff Buharlı Lokomotiflerinden bir kısmının hizmete verilmiş töreni [130].	162
Şekil 5. 59 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [27].	162
Şekil 5. 60 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [131].	163
Şekil 5. 61 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [132].	163
Şekil 5. 62 Lokomotif Giriş Cephesi, döner köprü, yeni yapılan simülasyon binası, ve daha önceki tarihlerde depoya bitişik olarak inşa edilmiş Tülomsaş atölyesi	164
Şekil 5. 63 Lokomotif Giriş Cephesi, depoya lokomotif giriş - çıkışının yapıldığı kapılar, çatı aydınlığı ve çatı kaplama malzemesi	164
Şekil 5. 64 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı..	164
Şekil 5. 65 Lokomotif Giriş Cephesi, 3, 4, 5, 6 nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı...	164
Şekil 5. 66 Lokomotif Giriş Cephesi, 6, 7, 8, 9, 10 nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı	164
Şekil 5. 67 Lokomotif Giriş Cephesi, 13, 14, 15, nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı, 16, 17, nolu hatların pencereleri	164
Şekil 5. 68 Lokomotif Giriş Cephesi, 8, 9, 10, 11, nolu hatların bulunduğu bölümlerin kapı detayları	165
Şekil 5. 69 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, nolu hatların bulunduğu bölümlerin kapı detayları, değişen 2 nolu bölümün kapısı	165
Şekil 5. 70 Lokomotif Giriş Cephesi ve dönerköprü	165
Şekil 5. 71 Yan Cephe, deponun ana mekânını örten ana çatı ve arka cephedeki ikincil mekân ve bu mekânı örten ikincil çatı, değiştirilmiş pencereler.	165
Şekil 5. 72 Dönerköprü üzerindeki kumanda odası	165
Şekil 5. 73 Dönerköprü üzerindeki kumanda odasının giriş kapısı üzerinde bulunan dönerköprünün imalatçı firmasını ve yapım yılını gösteren plaket	165
Şekil 5. 74 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı	166
Şekil 5. 75 4 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı	166
Şekil 5. 76 4 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı	166
Şekil 5. 77 4 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı	166
Şekil 5. 78 Arka Cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm	167
Şekil 5. 79 Arka Cephe, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm	167
Şekil 5. 80 Arka Cephe, 3 ve 4 nolu hattın bulunduğu bölüm	167
Şekil 5. 81 Arka Cephe, 6 ve 7 nolu hattın bulunduğu bölüm	167
Şekil 5. 82 Arka Cephe, 7, 8, 9 nolu hattın bulunduğu bölüm	167
Şekil 5. 83 Arka Cephe, 8, 9 ve 10 nolu hattın bulunduğu bölüm	167
Şekil 5. 84 Arka Cephe, 11 nolu hattın bulunduğu bölüm	168
Şekil 5. 85 Arka Cephe, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm	168
Şekil 5. 86 Lokomotif Giriş Cephesi, tornahane olarak kullanılan bölüm, depoya bitişik olarak inşa edilmiş Tülomsaş atölyesi.	168
Şekil 5. 87 Arka cephe, 3, 4, 5 nolu yolların arka cephede devam eden hatları ve kum hazırlama bölümü.	168
Şekil 5. 88 Arka cephe, 3, 4, 5 ve 6 nolu yolların arka cephede devam eden hatları ...	168
Şekil 5. 89 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölümün üzerindeki kırma çatı detayı	168

Şekil 5. 90 Arka cephe, 5 nolu hattın bulunduğu bölümün üzerindeki kırma çatı.....	169
Şekil 5. 91 Arka cephe, 3 nolu hattın bulunduğu bölümün üzerindeki kırma çatı.....	169
Şekil 5. 92 İç mekân, 1 ve 2 nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı makasları ve çatı aydınlığı, diğer bölümler ile aradaki duvar.....	169
Şekil 5. 93 İç mekân, 1 ve 2 nolu hattın bulunduğu bölümün, çatı makasları ve çatı aydınlığı, lokomotif tamir ekipmanları	169
Şekil 5. 94 İç mekân, 7, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, taşıyıcı kolonlar ile arka cephe duvarları arasında kalan mekân, tek yöne eğimli kırma çatı, arka cephedeki pencereler.....	169
Şekil 5. 95 İç mekân, 5, 6, 7, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, taşıyıcı kolonlar ile arka cephe duvarları arasında kalan mekân, arka cephedeki pencereler ...	169
Şekil 5. 96 İç mekân, 7 nolu hattın bulunduğu bölüm, bu bölümdeki arka cephedeki pencereler ve pencereden bozularak dönüştürülen kapı	170
Şekil 5. 97 İç mekân, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş-çıkış kapıları ile taşıyıcı kolonlar arasında kalan mekân, lokomotif bakım çukurları	170
Şekil 5. 98 İç mekân, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, çift yönde kırma çatı ve lokomotif bakım çukurları	170
Şekil 5. 99 İç mekân, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, bu mekânın üzerini örten çift yönde kırma çatı.....	170
Şekil 5. 100 İç mekân, 10, 11, 12, 13 ve 14 nolu hattın bulunduğu bölüm, çift yönde eğimli kırma çatı ve aydınlık pencereleri.....	170
Şekil 5. 101 İç mekân, 10, 11, 12, 13 ve 14 nolu hattın bulunduğu bölüm, çift yönde eğimli kırma çatı ve aydınlık pencereleri.....	170
Şekil 5. 102 İç mekân, 11, 12, nolu nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları.....	171
Şekil 5. 103 İç mekân, 11, 12, nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları arasındaki kaydırma sistemi.....	171
Şekil 5. 104 İç mekân, 15 ve 16 nolu hattın bulunduğu bölüm, taşıyıcı kolonlar ve bu mekânın üzerini örten çatı altı kaplaması	171
Şekil 5. 105 İç mekân, 16 ve 17 nolu hattın bulunduğu bölümden girilen, bugün tornahane olarak kullanılan mekân	171
Şekil 5. 106 Çatı ve aydınlık pencerelerinin detayları	171
Şekil 5. 107 Çatı ve aydınlık pencerelerinin detayları	171
Şekil 5. 108 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].	175
Şekil 5. 109 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].	175
Şekil 5. 110 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı.....	176
Şekil 5. 111 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı [134].....	176
Şekil 5. 112 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı, 11, 12, 13, nolu yolun bulunduğu bölümlerin detayı [134].	177
Şekil 5. 113 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı, 1 - 10 nolu yolun bulunduğu bölümlerin detayı [134].	178
Şekil 5. 114 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu almantasyon ve su tesviye evine ait plan [134].	179

Şekil 5. 115 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arkasındaki lojman binasına ait plan [134].	179
Şekil 5. 116 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arkasındaki depo çalışanlarının kullandığı soyunma ve yıkanma işlevli binaya ait plan [134].	179
Şekil 5. 117 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yanındaki atölyeye ait plan [134].	179
Şekil 5. 118 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu ön cephe [135].	180
Şekil 5. 119 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu ön cephe [135].	180
Şekil 5. 120 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu ön cephe [135].	181
Şekil 5. 121 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [135].	181
Şekil 5. 122 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kum deposu [135].	182
Şekil 5. 123 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kum deposu [135].	182
Şekil 5. 124 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kum ve su deposu [136].	183
Şekil 5. 125 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [137].	183
Şekil 5. 126 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [138].	184
Şekil 5. 127 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [139].	184
Şekil 5. 128 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi ve dönerköprü [139].	185
Şekil 5. 129 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [139].	185
Şekil 5. 130 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi, dönerköprüsü [139].	186
Şekil 5. 131 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi, dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [139].	186
Şekil 5. 132 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi, dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [139].	187
Şekil 5. 133 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [140].	187
Şekil 5. 134 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [140].	188
Şekil 5. 135 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [141].	188
Şekil 5. 136 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [141].	189
Şekil 5. 137 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [139].	189

Şekil 5. 138 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [142].	190
Şekil 5. 139 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [143].	190
Şekil 5. 140 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [141].	191
Şekil 5. 141 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân [139].	191
Şekil 5. 142 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân [139].	192
Şekil 5. 143 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân [141].	192
Şekil 5. 144 Dönerköprü, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler	193
Şekil 5. 145 Lokomotif giriş cephesi, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 nolu hattın bulunduğu bölümler	193
Şekil 5. 146 Lokomotif giriş cephesi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 nolu hattın bulunduğu bölümler	193
Şekil 5. 147 Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve lokomotif deposu yan cephesi	193
Şekil 5. 148 Lokomotif Giriş Cephesi, döner köprü, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler	193
Şekil 5. 149 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler	193
Şekil 5. 150 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, 5 nolu hattın bulunduğu bölümler	194
Şekil 5. 151 Lokomotif Giriş Cephesi, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler, dönerköprü	194
Şekil 5. 152 Lokomotif Giriş Cephesi, 11, 12, 13, 14 nolu hattının bulunduğu bölümler	194
Şekil 5. 153 Lokomotif Giriş Cephesi, 9, 10, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölümler	194
Şekil 5. 154 Lokomotif Giriş Cephesi, 5, 6, 7 nolu hattın bulunduğu bölümler	194
Şekil 5. 155 Giriş Cephesi, lokomotif giriş – çıkışının yapıldığı kapılar, orijinal kapı kanadı bulunmamaktadır.	194
Şekil 5. 156 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 nolu hattın bulunduğu bölümler, dönerköprü	195
Şekil 5. 157 Krupp marka Dönerköprü	195
Şekil 5. 158 Krupp marka Dönerköprü	195
Şekil 5. 159 Dönerköprü ile dairesel planlı lokomotif deposu arasında kalan alanda yer alan Krupp marka 1895 tarihli ray	195
Şekil 5. 160 Giriş Cephesi, 13, 14, nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar, çatı aydınlığı	195
Şekil 5. 161 Lokomotif Giriş Cephesi, 14 nolu hattın bulunduğu bölümün yan cephesi, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar, çatı konstrüksiyonu ve çatı aydınlığı	195
Şekil 5. 162 14 nolu hattın bulunduğu bölümün yan cephesi, orijinal pencerelerin yerine takılan PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, ana mekânın çatısı ve devamında üç adet kırma çatı	196

Şekil 5. 163	14 nolu hattın bulunduğu bölümün yan cephesi ve arka cephesi, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, ana mekânın çatısı, çatı aydınlığı ve devamında üç adet kırma çatı, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar.....	196
Şekil 5. 164	14 hattın bulunduğu bölümün yan cephesi ve arka cephesi, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar.....	196
Şekil 5. 165	11 nolu hattın bulunduğu bölümün arka cephesi, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler	196
Şekil 5. 166	Lokomotif deposu arka cephesi, Lojman binası giriş ve yan cephesi, su arıtma kulesi	196
Şekil 5. 167	Arka cephe, 5 nolu yol, yeni kapılar, ana mekânın çatısı	196
Şekil 5. 168	Ana mekânın çatısı, çatı aydınlığı, çatı kaplama malzemesindeki bozulmalar	197
Şekil 5. 169	Arka cephe, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, taşıyıcı kolonlar.....	197
Şekil 5. 170	Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi	197
Şekil 5. 171	Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu ön ve yan cephesi	197
Şekil 5. 172	Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi	197
Şekil 5. 173	Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi, çalışanların kullandığı yemekhane ve duşların olduğu bina.....	197
Şekil 5. 174	İç mekân, ana mekânın çatısı	198
Şekil 5. 175	İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, çatı konstrüksiyonu.....	198
Şekil 5. 176	İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, çatı konstrüksiyonu, yeni kapılar	198
Şekil 5. 177	İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, çatı konstrüksiyonu.....	198
Şekil 5. 178	İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, yeni kapılar	198
Şekil 5. 179	İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, yeni kapılar	198
Şekil 5. 180	İç mekân, 5-10 nolu hatların bulunduğu bölümlerdeki ikincil mekânın üzerini örten, iki yöne eğimli kırma çatı ve aydınlık bölümü	199
Şekil 5. 181	İç mekân, 5, 6 nolu hatların bulunduğu bölümün arka cephedeki yeni kapıları	199
Şekil 5. 182	İç mekân, 5-10 nolu hatların bulunduğu bölümlerdeki ikincil mekânın üzerini örten, iki yöne eğimli kırma çatı ve aydınlık bölümü	199
Şekil 5. 183	İç mekân, Arka cephe pencereleri, ana mekânın çatısı ve buharlı lokomotif dönemine ait baca.....	199
Şekil 5. 184	İç mekân, buharlı lokomotif dönemine ait baca	199
Şekil 5. 185	İç mekân, ana mekânın çatısı ve buharlı lokomotif dönemine ait baca....	199
Şekil 5. 186	İç mekân, 12, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları	200
Şekil 5. 187	İç mekân, 12, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları	200
Şekil 5. 188	İç mekân, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, ana mekânın çatısı, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları	200

Şekil 5. 189 İç mekân, 12, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları	200
Şekil 5. 190 İç mekân, atölye binası	200
Şekil 5. 191 İç mekân, atölye binası içerisinde ofis olarak kullanılan bölüm	200
Şekil 5. 192 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu orijinal halini gösterir plan [144].	205
Şekil 5. 193 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu bugünkü halini gösterir plan.	206
Şekil 5. 194 Adana İstasyonu vaziyet planı [65].	207
Şekil 5. 195 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].	207
Şekil 5. 196 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesine ait orijinal çizimler [145].	208
Şekil 5. 197 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesine ait orijinal çizimler [145].	208
Şekil 5. 198 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yapım yılını gösterir emlak envanteri [146].	209
Şekil 5. 199 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [147].	209
Şekil 5. 200 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephesi [148].	210
Şekil 5. 201 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephesi ve bugün mevcut olmayan su deposu (1920) [149].	210
Şekil 5. 202 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [150].	211
Şekil 5. 203 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [151].	211
Şekil 5. 204 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dönerköprüsü [152].	212
Şekil 5. 205 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [153].	212
Şekil 5. 206 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [154].	213
Şekil 5. 207 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [155].	213
Şekil 5. 208 Arka cephe, 6 ve 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis binası, 5 nolu hattın arka cephesindeki orijinal kapısı, ana mekânın ve ofis binasının çatısı	214
Şekil 5. 209 Arka cephe, 4, 5, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, 6 nolu hattın bulunduğu bölümünün devamındaki ofis binası	214
Şekil 5. 210 Arka cephe, 6 ve 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, 6 nolu hattın devamındaki ofis binası, 5 nolu hattın arka cephesindeki orijinal kapısı.....	214
Şekil 5. 211 Arka cephe, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, 4 nolu hattının arka cephedeki pencereler, ana mekânın çatısı	214
Şekil 5. 212 Arka cephe, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, ana mekânın çatısı	214
Şekil 5. 213 Arka cephe, 3, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm.....	214

Şekil 5. 214 Arka cephe, 1, 2, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, 3 nolu hattın arka cephesindeki kapı boşluğu	215
Şekil 5. 215 Arka cephe, 1, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm.....	215
Şekil 5. 216 Yan cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölümün sonundaki ofis veya lojman bölümü ve bu bölümün üzerine sonradan inşa edilmiş çatı katı	215
Şekil 5. 217 Yan cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölümün sonundaki ofis veya lojman bölümü ve bu bölümün üzerine sonradan inşa edilmiş çatı katı	215
Şekil 5. 218 Yan cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm	215
Şekil 5. 219 Arka cephe, 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal kapı.....	216
Şekil 5. 220 Arka cephe, 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal kapı.....	216
Şekil 5. 221 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölümün devamındaki ofis binasının orijinal kapısı.....	216
Şekil 5. 222 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölümün devamındaki ofis binasının orijinal kapısının detayı	216
Şekil 5. 223 Ön cephe, 1 ve 2 nolu hattın bulunduğu bölüm.....	217
Şekil 5.224 Ön cephe, 1 ve 2, 3, 4, 5 nolu hattın bulunduğu bölüm.....	217
Şekil 5. 225 Ön cephe, 4 - 11 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş kapıları	217
Şekil 5. 226 Ön cephe, 4 - 8 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş kapıları	217
Şekil 5. 227 Ön cephe, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş-çıkış kapıları, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı	217
Şekil 5. 228 Ön cephe, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş-çıkış kapıları, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı, dönerköprü	217
Şekil 5. 229 Ön cephe, 11 – 15 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş-çıkış kapıları	218
Şekil 5. 230 Ön cephe, lokomotif giriş-çıkış kapıları arasındaki çelik taşıyıcının kiriş ile birleşme detayı.....	218
Şekil 5. 231 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm.....	218
Şekil 5. 232 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı.....	218
Şekil 5. 233 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı.....	219
Şekil 5. 234 Yan ve arka cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı	219
Şekil 5. 235 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı.....	219
Şekil 5. 236 Yan ve arka cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm	219
Şekil 5. 237 Yan ve arka cephe, 13, 14 ve 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı ve çatı aydınlığı	219
Şekil 5. 238 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu arka cephesi	220
Şekil 5. 239 Arka cephe, iç kısımdaki yay şeklindeki yapı ile dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapının köşe noktasındaki ek	220
Şekil 5. 240 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapını yan cephesi	220
Şekil 5. 241 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapını yan cephesi	220
Şekil 5. 242 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı.....	220
Şekil 5. 243 İç mekân, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı detayları.....	220

Şekil 5. 244 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, 13 nolu hattın bulunduğu bölümün yan duvarı, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı detayları	221
Şekil 5. 245 İç mekân, 12, 13 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephe duvarları, ana mekânın çatısı.....	221
Şekil 5. 246 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş - çıkış kapısı.....	221
Şekil 5. 247 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, arka cephe duvarlar ve pencereler, lokomotif bakım çukurları, ana mekânın çatısı.....	221
Şekil 5. 248 İç mekân, 2 - 13 nolu hatlar, arka cephe, lokomotif bakım çukurları, ana mekânın çatısı.....	221
Şekil 5. 249 İç mekân, 2 - 13 nolu hatlar, arka cephe duvarlar ve pencereler, lokomotif bakım çukurları.....	221
Şekil 5. 250 İç mekân, 4 ve 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı ve çatısı.....	222
Şekil 5. 251 İç mekân, 5 ve 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan cephe ve arka cephe duvarındaki pencereler ve kapılar.....	222
Şekil 5. 252 İç mekân, 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı kapılar ve yapının çatısı	222
Şekil 5. 253 İç mekân, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı, yan cephe ve arka cephe.....	222
Şekil 5. 254 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki kapı, bu bölümün çatısı	222
Şekil 5. 255 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki kapı, bu bölümün çatısı	222
Şekil 5. 256 İç mekân, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı, arka cephedeki kapısı ve çatısı	223
Şekil 5. 257 Ön cephe, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölümün giriş kapısı	223
Şekil 5. 258 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları, ana mekânın çatısı.....	223
Şekil 5. 259 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka duvar üzerindeki pencereler	223
Şekil 5. 260 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka duvar üzerindeki pencereler	223
Şekil 5. 261 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvar üzerindeki pencereler	223
Şekil 5. 262 Kayseri İstasyonu vaziyet planı [156].	229
Şekil 5. 263 Kayseri İstasyonu işletme tesisleri vaziyet planı [156].	229
Şekil 5. 264 Kayseri İstasyonu Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [156]. ..	229
Şekil 5. 265 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].	230
Şekil 5. 266 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu krokisi.....	230
Şekil 5. 267 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe [157].	231
Şekil 5. 268 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe [158].	231

Şekil 5. 269 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe [159].	232
Şekil 5. 270 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe, atölye önündeki buharlı lokomotif [160].	232
Şekil 5. 271 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân, depo içerisindeki buharlı lokomotif [160].	233
Şekil 5. 272 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân, depo içerisindeki buharlı lokomotif [160].	233
Şekil 5. 273 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dış mekân, 1, 2, 3 nolu bölümün arka cephesi, atölye ve su depoları ile birlikte	234
Şekil 5. 274 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka bölümünde yer alan, bugün mevcut olmayan kum yükleme tesisatı [160].	234
Şekil 5. 275 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka bölümünde yer alan, bugün mevcut olmayan kömür rıhtımları ve yükleme tesisatı [160].	235
Şekil 5. 276 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka bölümünde yer alan, bugün mevcut olmayan kömür rıhtımları ve yükleme tesisatı [160].	235
Şekil 5. 277 Ön cephe, 1 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı, dönerköprü	236
Şekil 5. 278 Ön ve yan cephe, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar	236
Şekil 5. 279 Ön cephe, 8 - 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar	236
Şekil 5. 280 Ön cephe, 4 - 8 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar	236
Şekil 5. 281 Ön cephe, 1 - 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis bölümü, lokomotif giriş – çıkış kapıları	236
Şekil 5. 282 Ön cephe, 1 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar	236
Şekil 5. 283 Ön cephe, 1 – 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis bölümü, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar	237
Şekil 5. 284 Ön cephe, ofis bölümü, giriş kapısı ve PVC olarak imal edilmiş yeni pencereler	237
Şekil 5. 285 Yan cephe, ofis bölümü, PVC olarak imal edilmiş yeni pencereler	237
Şekil 5. 286 Arka cephe, ofis bölümü, demir iskelet ile imal edilmiş eski pencereler	237
Şekil 5.287 Ön cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis bölümü, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar ve buharlı lokomotifler döneminde kullanılan su deposu	237
Şekil 5. 288 Dönerköprü, kum deposu (eskiden atölyenin arka alanında yer alırken yeri değiştirilerek döner köprü yakınlarında konumlandırılmış)	237
Şekil 5. 289 Ön cephe, 10 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapılarının sabitlenmesi	238
Şekil 5.290 Ön cephe, 12 nolu hattın, lokomotif giriş – çıkış kapılarının dış yüzeydeki taşıyıcı kolonlarla ilişkisi ve üzerindeki küçük kapı	238

Şekil 5. 291 Arka cephe, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal pencerelerin kelebek sistemi açılma - kapanma detayı	238
Şekil 5. 292 Arka cephe, 10 ve 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal pencereler ve sonradan açılmış kapı	238
Şekil 5.293 Arka cephe, 9 ve 10, 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, 9 nolu yolun bulunduğu bölümde orijinal pencereler	238
Şekil 5.294 Arka cephe, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, 9 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencereler	238
Şekil 5. 295 Arka cephe, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, 9 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencereler, sonradan imal edilmiş gölgelik ve 8 nolu hattın arka cephesindeki ek	239
Şekil 5. 296 Arka cephe, 7 ve 8 nolu hattın bulunduğu bölüm, 7 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencerelerin birinin yerine sonradan imal edilmiş kapı, 8 nolu hattın bulunduğu bölüm ve arka cephesindeki ek	239
Şekil 5. 297 Arka cephe, 5, 6, 7 nolu hattın bulunduğu bölüm, 7 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencerelerin birinin yerine sonradan imal edilmiş kapı ...	239
Şekil 5. 298 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal pencereler	239
Şekil 5. 299 Arka cephe, 2, 3, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları	239
Şekil 5. 300 Arka cephe, 1, 2, 3, nolu hattın bulunduğu bölüm, , lokomotif giriş – çıkış kapıları	239
Şekil 5. 301 Ön ve yan cephe, 9, 10, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan cephedeki orijinal pencereler, taşıyıcı kolonlar	240
Şekil 5. 302 Yan cephe, yan cephedeki orijinal pencereler, taşıyıcı kolonlar	240
Şekil 5. 303 İç mekân, 3 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, arka cephedeki orijinal pencereler, çatı ve çatı aydınlığı	240
Şekil 5. 304 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki orijinal pencereler, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı	240
Şekil 5. 305 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki orijinal pencereler, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı	240
Şekil 5. 306 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı	240
Şekil 5. 307 İç mekân, çatı ve çatı aydınlığı detaylar	241
Şekil 5. 308 İç mekân, 8 – 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı	241
Şekil 5. 309 İç mekân, çatı iskeleti ve kaplaması detayı	241
Şekil 5. 310 İç mekân, çatı iskeleti ve kaplaması detayı	241
Şekil 5. 311 İç mekân, 1 - 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, arka cephe, çatı ve çatı aydınlığı	241
Şekil 5. 312 İç mekân, 1 - 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, arka cephe, çatı ve çatı aydınlığı	241
Şekil 5. 313 İç mekân, 1 - 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları	242
Şekil 5. 314 İç mekân, 1 – 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki lokomotif giriş – çıkış kapıları	242

Şekil 5. 315 İç mekân, 3 - 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki lokomotif giriş – çıkış kapıları ve orijinal.....	242
Şekil 5. 316 İç mekân, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki pencere	242
Şekil 5. 317 İç mekân, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki orijinal pencereler	242
Şekil 5. 318 İç mekân, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapısı, yan cephedeki orijinal pencere	242
Şekil 5. 319 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları, soba ve baca, çatı ve çatı aydınlığı.....	243
Şekil 5. 320 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, baca, çatı ve çatı aydınlığı.....	243
Şekil 5. 321 İç mekân, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapısı, soba ve baca	243
Şekil 5. 322 İç mekân, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı ve çatı aydınlığı detaylar	243
Şekil 5. 323 Çerkezköy İstasyonu coğrafi konumu.....	247
Şekil 5. 324 Çerkezköy İstasyonu vaziyet planı [65].....	248
Şekil 5. 325 Çerkezköy İstasyonu vaziyet planı [162].	248
Şekil 5. 326 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu planı [162].....	249
Şekil 5. 327 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu kesitleri [162].....	249
Şekil 5. 328 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu cephe çizimleri [162].	250
Şekil 5. 329 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu cephe çizimleri [162].	250
Şekil 5. 330 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu pencere detayı [162].	251
Şekil 5. 331 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu kapı detayı [162].	251
Şekil 5. 332 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [162].....	252
Şekil 5. 333 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [162].....	253
Şekil 5. 334 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu ön cephe ve dönerköprü [163].	254
Şekil 5. 335 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu dönerköprü [164].	254
Şekil 5. 336 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu ön cephe [164].....	255
Şekil 5. 337 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu dönerköprüsü, manuel olarak kullanılan bu dönerköprü iki kişinin kol kuvvetiyle 360 derece dönebiliyor [164].	255
Şekil 5. 338 Adana Garı Giriş Cephesi [167].....	257
Şekil 5. 339 Edirne Garı Giriş Cephesi [167].....	257
Şekil 5. 340 Ankara Garı Giriş Cephesi [168].....	258
Şekil 5. 341 Eskişehir Garı Giriş Cephesi [169].....	258
Şekil 6. 1 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Garı İle Kadıköy Meydanı Ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.....	264
Şekil 6. 2 Eskişehir İli Tepebaşı ilçesi TCDD Ve Tülomsaş Bölgesi Korunması Gerekli Kültür Varlığı Olarak Tescil Edilen Taşınmazlar Listesi [171].	268
Şekil 6. 3 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Tescil Fişi [171].	269
Şekil 6. 4 Adana İstasyonu Vaziyet Planı [172].	274
Şekil 6. 5 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Tescil Fişi [172].	275
Şekil 6. 6 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Tescil Fişi [173].	278
Şekil 7. 1 Yönetim planı sınırlarını gösteren şema	291

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 3. 1 İstasyonların ihtiyaç duyduğu birimler [12].....	59
Çizelge 4. 1 Alman Teknoloji Müzesi.....	81
Çizelge 4. 2 Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi.....	84
Çizelge 4. 3 Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu	87
Çizelge 4. 4 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi	90
Çizelge 4. 5 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi	92
Çizelge 4. 6 Freilassing Lokomotif Dünyası	95
Çizelge 4. 7 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	98
Çizelge 4. 8 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	101
Çizelge 4. 9 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	104
Çizelge 4. 10 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	107
Çizelge 4. 11 Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	110
Çizelge 4. 12 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	112
Çizelge 4. 13 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi.....	114
Çizelge 4. 14 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	117
Çizelge 4. 15 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	120
Çizelge 4. 16 Hamburg Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	123
Çizelge 4. 17 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	125
Çizelge 5. 1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	136
Çizelge 5. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	153
Çizelge 5. 3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	172
Çizelge 5. 4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	201
Çizelge 5. 5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	224
Çizelge 5. 6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	244
Çizelge 6. 1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	262
Çizelge 6. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu.....	265
Çizelge 6. 3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	270
Çizelge 6. 4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	272
Çizelge 6. 5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	276
Çizelge 6. 6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu	279
Çizelge 7. 1 İş dağılımı ve iş programının hazırlanması.....	296
Çizelge EK A. 1 Türkiye'deki dönerköprülerin imal tarihleri ve mevcut durumları	320
Çizelge EK B. 1 Türkiye'deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Tarihi Özellikleri - Çevre İle İlişkileri - Teknik Ve Mimari Özellikleri Karşılaştırılmalı Tablosu	322

**TÜRKİYE DEMİRYOLU MİRASI BAĞLAMINDA DAİRESEL
PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI VE KORUMA OLASILIKLARI**

Nadide Ebru YAZAR

Mimarlık Anabilim Dalı Rölöve Restorasyon Programı

Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Can BİNAN

Endüstri Devriminde yaşanan iki gelişme; buharlı makinaların gemilerde ve trenlerde kullanılmaya başlanması, ucuz ve hızlı çelik üretim yönteminin icadı, demiryollarının yaygın olarak kullanılmasını sağlayan adımlardır. Demiryolları yolcu taşımacılığında getirdiği yeniliklerin yanı sıra, ham madde ve sanayi ürünlerinin limanlara taşınmasını hızlandırmıştır. Demiryolları; getirdiği bu avantajların fark edilmesi ile kısa zamanda geniş coğrafyalara yayılmış, dünya tarihini değiştirecek önemli etkiler yaratmışlardır.

19. yüzyıl ortalarında; demiryolu obje ve araçlarını muhafaza etmekle başlayan demiryolu mirası koruma çalışmalarında 1970’li yıllara gelindiğinde demiryolu alanlarında yer alan mimari elemanlar ve çevre ile ilgili değerler ve kaygılar dile getirilmiştir. Günümüzde demiryolları endüstri mirası kapsamında değerlendirilirler, demiryolu mirasının tanımının yapılması, korunması için amaç ve kavramların belirlenmesi için çalışmalar sürdürülmektedir.

Demiryolu mirasının kapsamını ve çeşitliliğini anlayabilmek için; istasyon alanlarındaki yolcu tesisleri, yük tesisleri ve işletme tesisleri incelenmiştir. İşletme tesisleri içerisindeki dairesel planlı lokomotif depoları, demiryolu alanlarındaki büyük ve başlıca demiryolu konstrüksiyonlarıdır. Demiryolu komplekslerinin işlevini sürdürmesindeki öneminin yanı sıra etkileyici mimarileri ile de dikkate değer yapılarıdır.

Demiryolu alanlarının kültürel sembollerinden biri olan dairesel planlı lokomotif depolarından günümüzde tamamen yıkılmış, bozulma sürecinde, vandalizme maruz kalmış, kentsel dönüşüme kurban edilmiş olanlar mevcuttur. Bu binaların yeniden kullanım ve rehabilitasyonu için farklı seçenekler vardır.

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu koşullar nedeni ile bu dönemde demiryolları imtiyaz sistemi ile inşa edilmiş, demiryolu işletmeciliği de imtiyaz sahibi gruplar tarafından yapılmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'nin demiryolları ile ulaşmak istediği askeri ve ekonomik hedeflere ulaşamamasının yanı sıra kurtuluş savaşında ve cumhuriyetin erken yıllarında demiryolu işletmeciliğinde zor zamanlar yaşanmasına neden olmuştur .

Bu koşullarda Türkiye demiryolu işletmeciliğinin devam etmesinde önemli bir payı olan dairesel planlı lokomotif depoları tespit edilmiştir. Demiryolu mirasımızın önemli bir parçasını oluşturan dairesel planlı lokomotif depolarının tarihi, teknik ve mimari özellikleri incelenerek, koruma çalışmaları için güçlü ve zayıf yönleri, fırsatlar ve tehditler değerlendirilmiştir. Dairesel planlı lokomotif deposu ve donatılarının korunması ve yeniden kullanımı için oluşturulması gereken sistem tanımlanarak, bu sistem içerisinde yer alacak aktörler, yapılacak işleri ve iş programı tarif edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu mirası korunması, demiryolu mimarisi, lokomotif depoları, dairesel planlı lokomotif depoları

**CONSERVATION POTENTIALS OF ROUNDHOUSES WITHIN THE CONTEXT
OF TURKISH RAILROAD HERITAGE**

Nadide Ebru YAZAR

Department of Building Survey and Restoration

Phd. Thesis

Advisor: Prof. Dr. Can BİNAN

Widespread utilization of railroads was the result of two developments of Industrialization, which are the use of steam engine in ships and trains, and the invention of cheap and fast methods of steel production. Railroads enabled fast shipment of raw materials and manufactured products, as well as passenger transportation. The advantages brought by railroads helped it to spread quickly, causing effects that changed the World history.

The conservation of railroad heritage began around mid-19th century with the collections of objects and vehicles; while after 1970's, its meaning has extended concerning architectural assets and environments. Today, railroads are regarded as part of the Industrial heritage, while their publicity and conservation issues are up-to-date academic studies. These studies focus on the definition of a conceptual framework of conservation.

In this research, passenger, freight and administrative facilities of station areas are studied in order to understand the scope and diversity of railroad heritage. Roundhouses, as a part of administrative facilities, are major structures of railroad areas. Alongside their functional importance, they also represent an impressive architectural typology.

Roundhouses are one of the cultural symbols within railroad areas, however some of them are in deterioration process, exposed to vandalism, sacrificed to urban regeneration, or completely destroyed. There are various choices for the reuse and rehabilitation of these buildings.

Ottoman railroads are initially built and conducted by foreign firms, as a result of a system of political privilege. As a result, these railroads did not fully serve Ottoman State's economical and military interests, moreover, it had also negative effects on Turkish Independence War and early Republican periods. Within this context, roundhouses served an important mission to maintain a proper Turkish railroad industry.

In this study, roundhouses, as one of the important assets of Turkish railroad heritage are examined by historical, technical and architectural qualities, evaluating their strong aspects, weak aspects, opportunities and threats on conservation issues. A conservation reuse plan is described for roundhouses, defining the actors, events and work program.

Keywords: Conservation of railroad heritage, railroad architecture, locomotive sheds, roundhouses

1.1 Literatür Özeti

Demiryollarının keşfi ve zaman içinde geniş coğrafyalarda yaygın olarak kullanılması dünya tarihini değiştiren önemli gelişmelerden birisidir. Bu gelişmenin sonuçları olarak ise; demiryolları var olduğu ilk dönemlerden bugüne farklı şekillerde toplumların hayat tarzını değiştirmiş ve hafızasında yer edinmiş, başta ekonomi olmak üzere birçok alanda etkili olmuşlardır. Demiryolları konusundaki araştırmalar, dünya ve insanlık tarihi üzerindeki genel etkileri ve yer aldıkları coğrafyalarda yarattıkları yerel etkileri bağlamında ele alınabilir. Örneğin Christian Wolmar, *“Blood, Iron, and Gold: How the Railways Transformed the World”* (2009) [1] isimli eserinde demiryollarının dünyayı nasıl değiştirdiğini anlatırken, Albro Martin’in *“Railroad Triumphant: The Growth, Rejection And Rebirth Of A Vital American Force”* (1992) [2] isimli eseri demiryollarının Amerika üzerindeki etkilerini aktarmaktadır.

Dünya tarihi açısından bu denli önemli etkileri olan demiryolları endüstri devrimi ile olan ilişkisi göz önünde bulundurularak endüstri mirası kapsamında değerlendirilmektedir. Endüstri mirası konusunda Avrupa Konseyi Bakanlar Kurulu’nun 1990 tarihli Avrupa’daki Endüstri, Teknik ve Mühendislik Mirasının Korunmasına Yönelik Tavsiye Kararı [3] bulunmaktadır. TICCIH 2003 yılında, endüstri mirasının belgelenmesi ve korunmasına ilişkin *“The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage”* isimli tüzüğü [4] yayınlamıştır. UNESCO’nun Dünya Kültür ve Doğal Mirası Listesi’ne girebilmek için gerekli ölçütlerin en az ikisini sağlayan endüstri yapı ya da kompleksleri endüstri mirası kapsamında değerlendirilmektedir. Bu alanda ICOMOS VE TICCIH’in işbirliği ile yapılan

“Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes” [5] başlığı ile sunulan Dublin prensipleri gibi çalışmalar da vardır. Uluslararası yayınlar dışında, endüstri arkeolojisi üzerine yoğunlaşmış ulusal veya bölgesel yayınlar da vardır. Türkiye’de bu kapsamda T. Gül Köksal tarafından hazırlanmış, “İstanbul’daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri” (2005) [6] doktora tezi örnek gösterilebilir.

Demiryolu mirasının korunmasının genel çerçevesi açısından P. Burman ve M. Stratton tarafından hazırlanan “*Conserving the Railway Heritage*” (1997) [7] isimli kitap örnek teşkil etmektedir. Türkiye’de ise demiryolu mirası ile ilgili Emrah Köşkeroğlu’nun hazırladığı Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteninde yayınlanan “*Demiryolu Mirası – Korunması*” [8] başlıklı makale mevcuttur. Demiryolu mirasının bulunduğu yere özgü niteliklere sahip olması, korunması ve kullanılmasındaki kararların çeşitliliği nedeni ile genel yorumlar yapmanın zor olduğu bir alandır.

Dünyada tarihî demiryollarına olan ilgi, akademik ilginin ötesinde sürdürülmektedir. Yerel vakıflar, organizasyonlar ve internet üzerinde çok sayıda demiryolu meraklıları grubu, sanal müzeler ve demiryollarının niteliklerine ve korunmasına ilişkin web siteleri bulunmaktadır.

Yerel ve vakıf ve derneklerin; yerel demiryollarının niteliklerinin ortaya çıkarılması, korunması, sergilenmesi için hazırladıkları yayınlar ile daha geniş kitlelere erişebilmek, tanıtım ve bilgilendirme çalışmalarının yapılması için hazırladıkları yayınlar ve bültenler mevcuttur.

Koruma çalışmaları yürütülmesinde yerel demiryolu dernekleri ve vakıflar etkin rol almaktadırlar. Bu vakıf ve derneklerin bir araya gelmesiyle ulusal ve uluslararası çapta şemsiye kuruluşlar oluşmuştur. David Morgan’ın hazırladığı, “*The Role Of Umbrella Organizations in The Development Of Heritage Railways*” (2002) [9] isimli makale bu organizasyonlardan ve gelişim süreçlerinden bahsetmektedir.

ICOMOS, 1999 yılında Dünya Mirası Listesi’ne aday olan demiryollarının belirlenmesinde esas olacak kriterler yayınlamıştır [10]. Ayrıca FEDECRAIL’in demiryolları mirasını korumak için yayınladığı *Riga Tüzüğü*’nde [11], demiryolu mirasının tanımı yapılmış, koruma için amaç ve kavramlar belirlemiştir.

Demiryollarının alt ve üst yapısına mühendislik perspektifinden bakan yayınlar arasında Güngör Evren'in hazırladığı *"Demiryolu"* (1993) [12] ve Enver Berkmen'in hazırladığı *"Demiryollar (4 cilt)"* (1961) [13] isimli kitaplar bulunmaktadır. Bu yayınlar sayesinde buharlı lokomotifler döneminde demiryollarının işletme hizmetlerinin hangi donatı ve yapılar ile nasıl hizmet verdiğine dair bilgiler edinmek mümkündür. Ayrıca bu yayınlar Türkiye'de kullanılan lokomotif ve ray sistemleri hakkında teknik bilgiler vermektedir. Bu bilgilerden yola çıkarak Türkiye'de lokomotiflere servis veren teknik binalar ile ilgili fikir edinmek mümkündür.

Dairesel planlı lokomotif depoları ile ilgili olarak, April Halberstadt ve Hans Halberstadt'in hazırladığı *"Train Depots and Roundhouses"* (2002) [14] gibi yayınlardan dünyada lokomotif depolarının hangi koşullarda ve nasıl inşa edildiklerine dair bilgiler edinmek mümkündür. Bu yayınlarda bulunan lokomotif depolarına ait teknik ve mimari çizimler teknik bilgilere ulaşabildiğimiz kaynaklardır.

Cumhuriyet döneminde yayınlanmaya başlanan *"Demiryollar"* Dergisi'nde, demiryolu tarihi, demiryollarının sosyal, politik ve ekonomik etkileri, Türkiye ve yurtdışındaki demiryolları ile ilgili teknik bilgiler, fotoğraf ve çizimler bulunmaktadır. Bu dergiler, demiryolu mirasımız ile ilgili bir belge niteliğine sahiptir.

M. Albayrak'ın hazırladığı; *"Osmanlı - Alman İlişkilerinin Gelişimi Ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı"* (1995) [15], İ. Yıldırım'ın hazırladığı; *"Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış"* (2002) [16], A. K. Gürbüz'ün hazırladığı; *"Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü"* (1999) [17], H. Key'in hazırladığı; *"Osmanlı'da Demiryolculuk Faaliyetlerine Bir Bakış"* (2007) [18], M. Özdemir'in hazırladığı, *"Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demir Yolları"* (2001) [19], F. Çolak'ın hazırladığı; *"Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış"* (2013) [20], gibi yayınlar Türkiye demiryolu tarihini ve demiryollarımızın hangi ekonomik, sosyal, politik koşullar içerisinde hayat bulduğunu görmeye yardımcı olmaktadır. Ayrıca F. Temizgüney'in hazırladığı, *"Erzurum'a Demiryolunun Gelişi"* (2008) [21] isimli yüksek lisans tezi gibi, belirli bölgelere veya hatlara özel demiryolu tarihi yazımları da bulunmaktadır.

Türkiye'nin demiryolu mimarisi ile ilgili yayınlanmış ve yayınlanmamış yüksek lisans ve doktora çalışmaları bulunmaktadır. Y. K. Erkan tarafından hazırlanan, *"Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması"* (2007) [22] doktora tezinin yanı sıra demiryolu mirasımızın korunması konusunu ele alan yüksek lisans tezleri mevcuttur. Ayrıca; Mustafa S. Akpolat'ın hazırladığı *"Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları"* [23] makale gibi yerel demiryolu ağları ve demiryolu mimarisi üzerine yapılmış çalışmalar vardır.

Alan yönetimi kavramı sit alanları ve ören yerlerinin korunması, yaşatılması, geliştirilmesi ve toplumsal yararlanmaya açılması sürecinde ortaya çıkacak gereksinimlerin karşılanması yönündeki idari faaliyetler ve bu faaliyeti yürütecek idari örgütlenmeler anlamına gelmektedir. Yönetim planları ve Dünya Miras Sözleşmesi ile ilgili ICOMOS tarafından hazırlanmış kaynaklar vardır. Türkiye'de bu kapsamda hazırlanmış; Çatalhöyük Yönetim Planı, Edirne Selimiye Camii Külliyesi Yönetim Planı, İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı gibi örnek teşkil edecek yayınlar mevcuttur. Bunun yanı sıra editörlüğünü Asu Aksoy ve Deniz Ünsal'ın yaptığı *"Kültürel Miras Yönetimi"* (2012) [24] isimli kitap mevcuttur.

1.2 Tezin Amacı

Endüstri mirası kapsamında; demiryolu mirasının sosyal, tarihî, bilimsel, çevresel, belgesel, sanatsal, estetik yönlerinin farkında ve bu bilinçle oluşturulmuş koruma çalışmalarının sayısının artırılmasına katkı sağlamak bu çalışmanın genel çerçevesini oluşturmaktadır. Bu çerçeve içerisinde aşağıdaki hedefler sıralanabilir:

- Dünyada demiryollarının meydana geldiği koşulları anlamak, Endüstri Devrimi ile ilişkisi değerlendirilmek,
- Demiryollarının dünya tarihi ve ülke tarihleri üzerindeki etkilerini anlamak,
- Dünyada demiryolu mirasını koruma çalışmalarının nasıl başladığını, hangi aşamalardan geçtiğini, bugün gelinen noktada demiryolu mirasının tanımının nasıl yapıldığını, kapsamının ne olduğu anlamak, koruma çalışmalarının hangi çerçevede yürütüldüğünü incelemek,

- Demiryolu alanlarının bir bütün olarak ele alınması bağlamında, istasyon alanlarında yolculara hizmet veren bina ve donatılarının dışında kalan alanların nasıl tanımlandığını, bu alanlarda verilen servislerin neler olduğunu ve nasıl bir işleyiş içerisinde hareket edildiğini öğrenmek, kullanılan yapı ve donatıları incelemek ve demiryolu mirası kapsamında değerlendirmek,
- Demiryolu alanlarında işletme tesisleri içerisinde yer alan ve lokomotiflere hizmet veren ve bu nedenle belirli mimari ve teknik özelliklere sahip lokomotif depolarını daha yakından incelemek, bu bağlamda yapıların tarihçesi, tasarımı ve inşa şekilleri hakkında bilgi edinmek,
- Dünyada inşa edilmiş lokomotif depolarının tarihî, teknik ve mimari özelliklerini araştırmak, bu yapılar üzerinde yapılmış koruma çalışmalarını incelemek.

Bu araştırmanın özelleşmiş amacı, Türkiye’de demiryollarının işletilmesine önemli katkılarda bulunmuş dairesel planlı lokomotif depolarının ulusal demiryolu mirası kapsamındaki değerinin ortaya çıkarılmasıdır. Bu amaçla aşağıdaki çalışmaların yapılması hedeflenmiştir:

- Türkiye demiryolu taşımacılığının hangi koşullar içinde oluştuğunu ve geliştiğini araştırmak ve demiryolu mirasımızı değerlendirilirken bu koşulları göz önünde bulundurmak,
- Türkiye demiryolu mirasının kapsamının ve niteliklerinin daha iyi anlaşılabilmesi için; istasyon alanlarında hangi miras değerlerine, nesnelere ve yapılarına sahip olduğunu ortaya çıkarmak,
- Türkiye’deki demiryolu işletme tesislerinde yer alan lokomotif depolarını tespit etmek, bu depolar içerisinde büyük istasyonlarda bulunan dairesel planlı lokomotif depolarını aşağıdaki özellikleri bağlamında incelemek;
 - *Tarihî özellikleri (Bağlı bulunduğu demiryolu, yapım yılı)*
 - *Çevre ile ilişkisi (Bulunduğu kent, bulunduğu istasyon, depo ile birlikte istasyonda yer alan donatılar)*
 - *Teknik özellikleri (Demiryolu bağlantısı, depoya ait donatılar, taşıyıcı sistem)*

- *Mimari özellikleri (işlev, döşeme, duvarlar, çatı, kapılar, pencereler)*
- Türkiye’deki mevcut dairesel lokomotif depolarının kapsamlı kayıtlarını oluşturarak tescil ve belgeleme çalışmalarına katkıda bulunmak,
- Dairesel planlı lokomotif depolarının koruma çalışmaları açısından güçlü ve zayıf yönlerini, fırsatları ve tehditleri tespit etmek,
- Yurtdışı örneklerini göz önünde bulundurarak, dairesel planlı lokomotif deposu ve donatılarının korunması ve kullanımı için oluşturulması gereken sistemi tanımlamak, bu sistem içerisinde aktörleri, yapılacak işleri ve iş programını tarif etmek.

Bu çalışmanın sonucunda; Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depolarının korunması hedefinden yola çıkarak, demiryolu mirasımız hakkında, mirasın ev sahiplerinin, ziyaretçilerinin, ilgili kurum ve kişilerin bilinçlenmesine katkıda bulunmak ve konuya dikkat çekmek hedeflenmektedir.

1.3 Hipotez

Dünyada ve Türkiye’de demiryollarının olduğu koşulları, demiryollarının dünya tarihi ve ülkelerin tarihleri üzerindeki etkilerini anlamadan yapılan koruma çalışmaları fizikî koruma çalışmalarının ötesine geçememektedir. Çağdaş koruma yaklaşımları açısından, demiryollarını bütün yönleri ile (sosyal, tarihî, bilimsel, çevresel, belgesel, sanatsal) ele alan ve bu bağlamda yönlendirilmiş koruma çalışmaları hedeflenmelidir.

Demiryolu mirasını koruma çalışmalarının nasıl başladığını, hangi aşamalardan geçtiğini anlamak, bu aşamalarda yapılanlardan ders çıkarmak ve aynı hataları tekrarlamamak zaman, emek ve para tasarrufu açısından önemlidir.

Dünyada demiryollarına olan ilgi büyük olmasına rağmen demiryolu mirası koruması ile ilgili çalışmaları yürütmek oldukça güçtür; demiryolu teknolojisinde meydana gelen değişimler, demiryolu alanlarında ve çevresinde meydana gelen değişimler, demiryollarının, araçlarının ve yapılarının sürekli bakımları için ekonomik kaynakların yaratılması gibi zorluklar vardır. Bu zorluklarla mücadele için gönüllü vakıf ve derneklerin aktif müdahalelerine ihtiyaç vardır.

Demiryolu mirası ile ilgili tanımlar ve kriterler çok geç dönemlerde belirlenebilmiştir. Bugün dünyada demiryolu mirasının tanımının nasıl yapıldığını, kapsamının ne olduğunu anlamak, koruma çalışmalarının hangi çerçevede yürütüldüğünü incelemek, demiryolu mirasının korunması alanında gerekli standartların oluşturulması ve teorilerin geliştirilmesi için önemlidir.

Çoğunlukla yolcuların kullandığı istasyon binalarının toplumda demiryolu ile ilişkilendirilen semboller olması ve demiryolu mimarî mirasını koruma çalışmalarında ağırlıklı olarak ele alınması söz konusudur. Ancak demiryollarının yolcu ve yük taşıma işlevinin devam etmesini sağlayan ve çoğunlukla demiryolu çalışanlarının kullandığı teknik alanlar ve yapılar da demiryolu mirası açısından eşit derecede önemli ve etkileyicidir. Lokomotiflere ve vagonlara hizmet veren bu alanlar ile ilgili yapılacak koruma çalışmalarında, verilen hizmetlerin neler olduğunu ve nasıl bir program dahilinde hareket edildiğini öğrenmek, kullanılan yapı ve donatılarla ilgili bilgi sahibi olmak gerekmektedir. Bütün bu unsurların demiryolu işletmesinin sürekliliği için çalışan bir sistemin parçaları olarak görev üstlendiğinin göz önünde bulundurulması ve bu sistemi en doğru yansıtacak şekilde korunması gerekmektedir. Aksi takdirde alanlar, yapılar veya donatılar aralarındaki bağlantılar kurulamadan sadece obje, sadece yapı veya sadece alan olarak korunurlar.

Lokomotiflere hizmet vermesi nedeniyle belirli mimari ve teknik özelliklere sahip olan lokomotif depolarının işlevlerini nasıl yerine getirdiklerini anlamak yapıyı anlamak açısından önemlidir. Örneğin lokomotif depolarında buharlı lokomotiflerin dumanlarının depo içine yayılmadan dışarı atılması için bacalar yapılmış, buharlı lokomotifler kullanımdan kaldırıldığında bu bacalar işlevsiz kalmıştır. Ancak bugün hâlâ bazı lokomotif depolarında bu bacaları görmek mümkündür. Dolayısı ile bu yapılar ile ilgili bir müdahale söz konusu olduğunda öncelikle yapı ve donatılar ile ilgili neden ve nasıl yapıldıklarına dair detaylı bilgilere sahip olmak gerekir.

Türkiye demiryolu mirasının kapsamının ve niteliklerinin anlaşılması için, istasyon alanlarında hangi demiryolu miras değerlerine, nesnelere ve yapılarına sahip olduğumuzu belirlemeye yönelik çalışmaların yürütülmesi gerekir. Bu çalışmaların yanı sıra Türkiye demiryolu mirasının kayıtlarının oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Bu araştırma

kapsamında ele alınan Türkiye’deki dairesel lokomotif depolarının kapsamlı kayıtlarının oluşturulmasının tescil ve belgeleme çalışmalarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depolarının koruma çalışmaları açısından güçlü ve zayıf yönlerini, fırsatlarını ve tehditlerini tespit etmek, koruma çalışmaları açısından bir ön hazırlık olarak değerlendirilebilir.

Demiryolu miras alanlarının korunması, yaşatılması, geliştirilmesi için idari faaliyetler ve bu faaliyeti yürütecek idari örgütlenmelere ihtiyaç vardır. Bu araştırma kapsamında dairesel planlı lokomotif depoları ve donatılarının korunması ve kullanımı için oluşturulması gerekli görülen idari sistem; alan yönetimi çerçevesinde ele alınmıştır. Alan yönetimi tanımlanırken yurtdışında demiryolu mirasının korunması ile ilgili yürütülen çalışmalarda kurgulanan faaliyetler ve bu faaliyetleri yürütecek örgütlenmelerden örnekler alınmıştır.

DEMİRYOLU MİRASINI KORUMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

2.1 Endüstri Devrimi ve Demiryolunun Etkileri

Endüstri Devrimi ile birlikte yaşanan iki önemli gelişme günümüz demiryolu teknolojisinin temellerini atmıştır. Bu gelişmelerden birisi çelik üretiminde yaşanmıştır. Çelik, demiryollarında ve diğer ulaşım araçlarında kullanılmak üzere çok miktarda ve ucuz olarak üretilebilir hâle gelmiştir. Diğer bir gelişme ise buhar gücünün makinelerde kullanılmasıyla beraber geleneksel üretim, ulaşım ve taşımacılık sistemlerinin köklü bir değişime uğramasıdır.

İlk olarak İngiltere’de 1804 yılında Trevithick tarafından geliştirilen yüksek basınçlı buhar makinesi trenlerde kullanılmaya başlanmıştır [25]. İlk buharlı trenler ham madde ve sanayi ürünlerinin limanlara taşınmasını hızlandırmış, buharlı gemiler ise malların deniz aşırı ülkelere ulaştırılmasını kolaylaştırmıştır. Bugünkü anlamda modern demiryolu ulaşımının ilk prototipi ise 1830 yılında İngiltere’nin kuzeybatısında Liverpool ile Manchester arasında açılan 48 km. uzunluğundaki demiryolu hattıdır. Demiryollarının ortaya çıktığı ortam, ekonomik, sosyal ve teknolojik durumun uygunluğu ile yaratıcı fikir adamlarının, mühendislerin ve yatırımcıların ortaya çıkışı arasındaki karşılıklı ilişkiye bağlamaktadır [10].

19’ncü yüzyılda demiryolları diğer Avrupa ülkelerinde ve Amerika’da benzer süreçler neticesinde kullanılmaya başlanmış, kısa sürede tüm dünyaya yayılmıştır.

Bugünkü Almanya'nın güneyinde yer alan Bavyera Nürnberg'deki krallıkta 1835'de ilk Alman demiryolu açılmıştır. Birleşmiş Almanya 1871'de kurulduğunda sekiz köklü demiryolu sistemi, 30 lokomotif yapımcısı, 1 milyon demiryolu çalışanı ile istasyonlar ve diğer demiryolu yapılarında uzmanlaşmış Alman mimarlar bulunmaktaydı. Toplam hat uzunluğu 55 bin km olan sistemde 30.000 lokomotif ve 20.000 istasyon bulunmaktaydı [26]. Bu verilerden yola çıkarak demiryolunun Almanya'nın sosyal, politik, ekonomik ve teknolojik gelişiminde etkili olduğu söylenebilir.

İngiltere'de yolcu taşımacılığı yapan ilk hattın açıldığı 1830'da Amerika'da da Baltimore - Ohio Demiryolu hizmete girmiştir [27]. 1869'da "Union Pacific" hattıyla "Central Pacific" hattının Utah eyaletinde birleştirilmesi, yol açtığı ekonomik sonuçların ötesinde Amerika Birleşik Devletleri'nin birleşmiş bir ulus olarak dünya sahnesine çıkışı olarak yorumlanmaktadır [2]. Kanada'da "The Canadian Grand Trunk Railway" 1852'de o gün için dünyanın en uzun demiryolu olarak kullanıma girmiştir. Bu hat batı Kanada şehirlerini ekonomik olarak bir araya getirmek ve Amerika Birleşik Devletleri'nin etkilerini azaltmak amacıyla inşa edilmiştir.

Dünyada demiryolunun etkileri sadece bu ülkelerle sınırlı kalmamış, 1850'ler ile birlikte demiryolu inşaatı Avrupa'nın etkisi altındaki koloni ülkelerinden ve güney Amerika cumhuriyetlerinden başlamak üzere hız kazanmıştır. Brezilya ve Şili (1852), Arjantin (1857), Hindistan (1853), Java (1864), Avusturalya'da (1854) demiryolları inşa edilmiştir [10].

Endüstri Devrimi ile demiryollarının inşası arasında çift taraflı bir etkileşim söz konusudur; demiryolları Endüstri Devrimi'nin getirdiği makineleşme ve sanayileşme hareketlerinin sonucu olarak gelişmiş, getirdiği ulaşım ve taşıma olanakları sayesinde ise teknolojinin gelişmesine ve yayılmasına katkıda bulunmuştur. Demiryollarının insanlık tarihindeki etkileri aşağıdaki gibi özetlenebilir.

Ekonomik Dengelerin Değişmesi

Ticari malların ve özellikle bozulabilir ürünlerin nüfusunun büyük kısmına hızla ulaştırılabilmesi fiyatların düşmesini ve ticaretin artmasını tetiklemiştir [28]. Sömürge topraklarındaki kaynakların pazarlara sunulmasını kolaylaştırarak dünyadaki ekonomik

dengelerin kurulmasında rol oynamıştır. İngiltere başta olmak üzere demiryolu sisteminin bulunduğu bütün ülkeler kısa süre içinde ekonomik olarak gelişmiştir.

Politik ve Sosyal Yapıda Değişikler

Demiryolları ulaşım maliyetlerini düşürdüğü için hem insan dolaşımını arttırmış, hem de basılı yayınların dağıtımını kolaylaştırarak farklı kültürlerin birbiriyle etkileşime geçişini hızlandırmıştır. Ayrıca o dönemde yeni kurulan ulus devletler için sosyal birleştirici işlev görmüşlerdir. Örneğin İtalyan demiryolu ağı 1860'lardaki ulusal birleşmeyle yakından ilişkili olarak şekillenmiştir. Bu tarihe kadar Piedmont, Lombardy ve Tuscany gibi gelişmiş bazı bölgelerin küçük demiryolu ağları 1905'te Devlet Demiryolları bünyesinde birleştirilerek kamulaştırılmıştır [29]. İtalyan demiryolu çalışanları ülke çapında en büyük işçi bloğunu oluşturarak ülkenin sosyal modernizasyonuna öncülük eden politik bir etki alanına sahip olmuşlardır [29].

İnsan Yerleşimlerine Etkisi

Avrupa'da 19'ncü yüzyıl şehirleri raylı sistemin ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir. Demiryolu, Londra ve Paris'in Ortaçağ'a ait yüzünü değiştirmiş, sakin bir kent olan Berlin'i bir sanayi merkezine dönüştürmüştür. Endüstri Devrimi'nin etkisi ile yaşanan kırsaldan şehirlere göçte demiryolları önemli bir rol oynamıştır. 1850'lerde Paris ile başlayan süreçte hemen hemen bütün büyük Avrupa şehirleri kentsel nüfusun büyümesini karşılamak için büyük yeniden yapılanma projeleri geliştirmek zorunda kalmıştır [30].

Avrupa'da demiryolu istasyonlarının çoğu şehirlerin eteklerinde inşa edilmiştir. Tren istasyonlarında biriken insan kitlelerini karşılamak, alışveriş ve konaklama için şehir merkezlerine yönlendirmek yeni sokakları ve caddeleri gerekli kılmıştır. Şehir merkezindeki otellere yolcu transferi için kullanılan at arabaları ve taksilerin sayısı arttığı için şehir içi trafiğin gelişimi etkilenmiştir [30].

Amerika'nın nispeten yeni şehirlerinde ise "şehir merkezi" kavramının demiryolları ile beraber şekillendiği söylenebilir. Bu dönemde gar ve istasyon binaları, bulundukları şehirlerin simgeleri arasında yer almaya başlamıştır [2].

Toplumsal Hafızadaki İzler

Demiryolları sadece ekonomik ve teknolojik bir gelişme olmanın ötesinde toplumsal etkileriyle de değerlendirilmektedir. Lokomotifler, yolcu vagonları ve istasyonlar bir dönemi çağrıştıran semboller arasında yer almıştır. Tren yolculukları dünya çapında resim, roman, sinema gibi sanat dallarında pek çok esere konu olarak hafızalarda yer etmiştir. Dünya tarihindeki önemli olaylarda etkin yer almaları da demiryolu öğelerini unutulmaz objeler ve mekânlar hâline getirmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya'daki Musevilerin Doğu Avrupa'daki toplama kamplarına trenlerle taşınması bu duruma en belirgin örnekler arasında yer almaktadır.

Savaşların Sonuçlarına Etkisi

Demiryolları Birinci ve İkinci Dünya Savaşı'nda ve Amerikan İç Savaşı'nda askeri taşımacılığın omurgasını oluşturarak bu savaşların sonuçlarına etki etmiştir.

Zaman Kavramının Değişmesi

Demiryolundan önce boylama göre belirlenen, her şehrin kendi saatinin olduğu yerel saat uygulaması vardı. İlk trenlerin hareket saatleri de bu yerel saat uygulamasına göre düzenleniyordu. Demiryolu ağlarının birleşmesiyle ortaya çıkan zamanlama sorununu çözmek için İngiltere'deki "Demiryolu Denklik Kurumu", Greenwich Saati'ni "Demiryolu Saati" olarak kabul etmiştir ve bu uygulama bugün kullanımdaki evrensel saat hâline gelmiştir [30].

2.2 Endüstri Mirası Olarak Demiryolu

2.2.1 Endüstri Mirası Kavramının Ortaya Çıkışı

Endüstri alanları, İkinci Dünya Savaşı'nda yaşanan toplu yıkımlardan sonra yaşanan yenilenme süreçlerinden etkilenmiştir. Buna paralel olarak özellikle 20'inci yüzyılın ikinci yarısından itibaren üretim biçimlerinin değişmesi ile endüstri alanları sıkıştıkları merkezlerden şehir dışındaki daha geniş ve ucuz alanlara taşınmıştır. Bu sebeplerle şehir merkezlerindeki endüstri alanları içerdikleri yapılar ve ekipmanlar ile birlikte işlevsiz kalarak terk edilmiştir. Şehir merkezlerinde mekânsal sorunların yanında sosyal sorunlara da neden olan bu "çöküntü alanları" için ortaya konan ilk dönüşüm projeleri,

bu alanların hem mekânsal hem de sosyal olarak “temizlenmesi” doğrultusunda gerçekleşmiştir. Bu temizlik, merkezdeki değerli ancak çöküntü durumundaki alanlarda yaşayanların da bölgeden uzaklaştırılması şeklinde gelişmiştir. Ancak bu yenileme anlayışına karşı gelişen tepkiler, fiziksel yapılaşma kadar sosyal, ekonomik, kültürel yapıların korunmasını da gündeme getirmiştir [31]. Toplumsal taleplerin etkisiyle endüstri alanları tarihsel ve kültürel değerleri göz önüne alınarak Avrupa’da başlamak üzere tüm dünyada Endüstri mirası olarak korunmaya başlanmıştır.

Endüstri mirasının korunması, endüstri alanlarının tarihi, kültürel, sanatsal vb. değerlerinin ortaya çıkarılması, yeniden kullanım potansiyellerinin değerlendirilmesi, koşullarının iyileştirilerek şehir hayatına yeniden kazandırılması anlamına gelmektedir. Bu alanda çalışan uluslararası organizasyonlardan birisi olan “The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage” (TICCIH), 4 Haziran 1978’de kurulmuştur. Kuruluşun öncelikli amacı; endüstri anıtlarının ve eserlerinin korunması için uluslararası düzeyde işbirliğini sağlamak ve endüstri mirasının tarihî, bilimsel ve eğitsel değerinin anlaşılmasını teşvik etmektir [5].

UNESCO’nun Dünya Kültür ve Doğal Miras Listesi’ne girebilmek için gerekli ölçütlerin en az ikisini sağlayan endüstri yapı ya da kompleksleri endüstri mirası kapsamında değerlendirilmektedir. Bir diğer organizasyon; DOCOMOMO, 20’inci yüzyılın modern mimarlık mirası ana başlığı altında bu dönemde inşa edilen modern endüstri yapıları ile ilgili çalışmalar yürütmektedir.

Uluslararası örgütler dışında endüstri arkeolojisi üzerine çalışan ulusal komite ve araştırma grupları bulunmaktadır. Bunların içinde en tanınmış olanı “Association for Industrial Archaeology’dır (AIA). İngiltere’nin endüstri geçmişi ile ilgilenen kişiler tarafından kurulan bu organizasyon; endüstri mirasının araştırılması, belgelenmesi, korunması, yeniden işlev verilmesi vb. konularda çalışan kişileri bir araya getirmeyi hedeflemektedir [6].

Endüstri mirası konusunda Avrupa Konseyi’nin 1990 tarihli tavsiye kararı ve TICCIH’in 2003 tarihli tüzüğü gibi uluslararası sözleşmeler vardır. Bu alandaki ortak çalışmalardan biri ICOMOS ve TICCIH tarafından, 2011’de yayınlanan “Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes”

başlıklı “Dublin prensipleri” nin yayınlanmasıdır. Dublin prensiplerinde endüstri mirasının tanımı şu şekilde yapılmaktadır: “Endüstri mirası; geçmişte kalmış veya devam eden endüstriyel üretim şekillerini temsil eden hammadde çıkarma ve ürüne dönüştürme süreçleri ile bunlara ait enerji ve ulaşım altyapılarını oluşturan alanlar, yapılar, kompleksler ile makineler, nesneler ve belgelerden oluşur” [32].

UNESCO’nun endüstri mirası hakkındaki analizinde ise Endüstri Devrimi’nin insanların yaşam alanlarını ve yaşam tarzlarını derinden etkilediği vurgulanarak endüstri alanlarının bu duruma tanıklık eden önemli kilometre taşları olduğu tespiti yapılmıştır. Ayrıca “Son 30 yılda önem kazanan yeni bir disiplin olan endüstri arkeolojisi, sadece fabrika ve imalathanelerden oluşmamakta, aynı zamanda kanallar, demiryolları, köprüler, ulaşım araçları, güç kaynakları ve işletme yerleşkeleri gibi sosyal ve teknolojik kazanımları da kapsamaktadır” denilmektedir [33].

2.2.2 İlk Demiryolu Müzeleri ve Sergiler

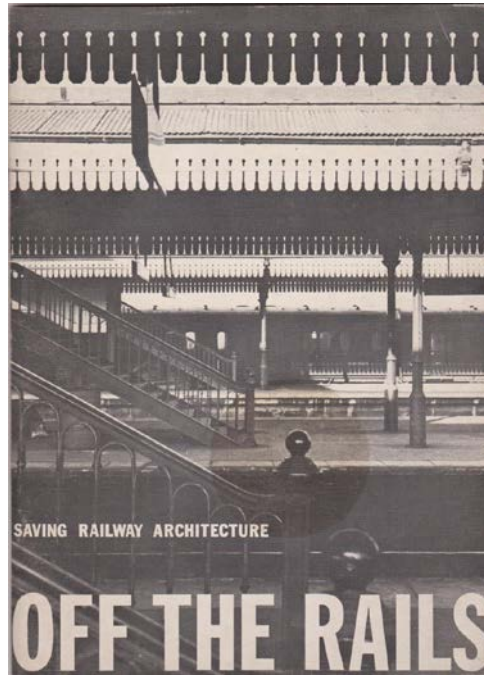
Demiryolu mirasının korunması konusundaki ilk çalışmalar 19’ncü yüzyılın ortalarında demiryolu şirketleri ile başlamıştır. Bu durum gelişen teknoloji nedeniyle yenilenmesine ihtiyaç duyulan demiryolu öğelerini geçmişlerinin bir parçası olarak muhafaza etmek istemelerinden kaynaklanmıştır. Daha sistematik eser koleksiyonlarının oluşumuna ilk örnek olarak ise 1862’de Londra’daki Bilim Müzesi’nin “Rocket” isimli lokomotifini satın alması ve eski demiryolu eserlerini toplamaya başlaması gösterilmektedir [34]. Zamanla toplanan eserlerin sayısı artmış, saklama ve sergileme konularında sorular gündeme gelmiştir.

1899’da Alman demiryolunun doğduğu kasaba olan Nürnberg’de ilk Alman demiryolu müzesi olan "Königlich Bayerisches Eisenbahnmuseum" (Bavyera Kraliyet Demiryolu Müzesi) kurulmuştur [35].

1927’de İngiltere’de “London and North Eastern Railway” (LNER), York’ta halkın ziyaretine açık bir demiryolu müzesi kurmuştur. 1930’larda “Great Western Railway” (GWR), “Midland and Scottish Railway” (LMS), (LNER) ve “Southern Railway” (SR)’nin topladığı koleksiyonlar demiryollarının kamulaştırılması ile bir araya getirilmiştir [18]. 1951 yılında İngiltere’de demiryolu eserlerinin ülke çapında toplanmasını desteklemek

için bir politika uygulanmaya başlanmıştır. Bu politikanın gereklerine uyan her şey koleksiyon dahilinde listelenmiştir. 1968 “Taşıma Kanunu”, büyük ve sürekli genişleyen koleksiyona ev sahipliği yapacak bir Ulusal Demiryolu Müzesi’nin kurulması için Bilim Müzesi’ni teşvik etmiştir. Böylece İngiliz Ulusal Bilim ve Endüstri Müzesi’nin bir parçası olarak Ulusal Demiryolu Müzesi (NRM) 1975 yılında York’ta ziyarete açılmıştır. Bu müze İngiltere’deki demiryolu taşımacılığının ve onun toplum üzerindeki etkisinin hikâyesini anlatmaktadır [34].

Demiryolu mirası ile ilgili koruma çalışmalarında öncelik genellikle istasyon binalarına ve lokomotiflere verilmektedir. York’taki Ulusal Demiryolu Müzesi de lokomotif merkezli bir sergiye sahiptir. 1977 yılında RIBA Heinz Gallery’de açılan “Off The Rails: Saving Railway Heritage” sergisiyle ilk defa lokomotifler dışındaki mimari ve çevresel elemanlar ile ilgili değerler ve kaygılar dile getirilmiştir [8]. (Şekil 2.1). Bu yaklaşım, demiryollarının bir bütün olarak korunması fikrini ortaya çıkarmıştır.



Şekil 2. 1 “Off The Rails: Saving Railway Heritage” sergisine ait David Pearce ve Marcus Binney tarafından hazırlanan el kitabının kapağı [36].

2.2.3 Yerel Dernekler ve Korunan İlk Demiryolu Hatları

Sergilerin ve müzecilik faaliyetlerinin ötesinde demiryollarına duyulan toplumsal ilgi, koruma hareketlerinde bütüncül yaklaşımları ortaya çıkarmıştır. Özellikle İkinci Dünya

Savaşı sonrası kapanan hatların yeniden işletmeye açılması buna örnek teşkil etmektedir.

1951 yılında yeniden işletmeye açılan Talyllyn hattı, dünyada korunan ilk demiryolu hattı olarak bilinmektedir. 1947 yılında İngiliz demiryolu sistemi kamulaştırıldığında, Talyllyn bu sürece dahil olmayan birkaç demiryolundan birisi olarak kalmıştır. 1947 ile 1949 arasında haftada iki gün yolcu servisi yapan demiryolu hattı, 1950’de sahibinin ölmesi ile hizmete kapanmıştır. Bir grup gönüllü ile yapılan halka açık bir toplantıda “Talyllyn Railway Preservation Society” (TRPS) (Talyllyn Demiryolu Koruma Derneği) şekillenmiştir. Üye aidatları ve bağışlar yoluyla gelir sağlayarak demiryolunu açık tutmayı hedefleyen TRPS, 1951’de ilk kamu hizmetini gerçekleştirmiştir [37].

Benzer bir süreç sonucunda 1946’da kapatılan Ffestiniog hattının yeniden açılması için 1951 yılında Bristol’de küçük bir sivil toplum örgütü oluşmuştur. Şirketin hisseleri Ffestiniog Demiryolu Vakfı’na devredildikten sonra gönüllülerden oluşan yönetim kurulu, demiryolu meraklılarının rehberliğinde Blaenau-Ffestiniog hattını 1954 yılında yeniden hizmete açmıştır [38].

Tarihî demiryollarının yaşatılması faaliyetleri özellikle buharlı lokomotiflerin çalıştırıldığı turistik gezi turları aracılığıyla sürdürülmektedir. Örneğin İtalya’da bu süreç 1980’ler ve 1990’larda buharlı tren meraklılarının ülkenin kırsal bölgelerine giden alternatif yollar aramasıyla başlamıştır. Genellikle yerel demiryolu şirketlerine ait olan bu turistik hatlara örnek olarak “Ferrovie della Sardegna” (Sardunya Demiryolları) tarafından işletilen “Trenino Verde della Sardegna” (Sardunya’nın Küçük Yeşil Treni) gösterilebilir. Bu şirket, ayrıca Milano yakınlarındaki “Ferrovia del Basso Sebino” (Basso Sebino Demiryolu) üzerinde 1994 yılından beri hizmet vermekte ve Toscana’da gönüllü olarak çalışan “Val d’Orcia Ferrovie Turistiche Italiane” (İtalyan Turist Demiryolları Derneği) ile 1995 yılından beri beraber çalışmaktadır [29].

Günümüzde demiryolu mirasını koruma faaliyetleri yerel ve uluslararası dernekler aracılığıyla sürdürülmektedir. Örneğin Kanada’da faaliyet gösteren “The Toronto Railway Historical Association” (Toronto Demiryolu Tarihi Derneği) (TRHA) 2001 yılında gönüllülerden oluşan grup tarafından kurulmuştur. Derneğin öncelikli amacı Toronto Demiryolu Mirası Merkezi’nin kurulmasını sağlamaktır. Toronto Belediyesi ve ilgili diğer

kurumlarla işbirliği içinde John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu'nda bir demiryolu müzesinin kurulması için çalışmıştır [39]. Bu müzenin ve merkezin hedefleri;

- Toronto demiryollarının tarihi ile iletişim kurmak,
- Kanada demiryollarının gelişmesine katkıda bulunmuş Toronto'luların yaratıcı, teknolojik, sosyal ve endüstriyel başarılarını açığa çıkarmak,
- Demiryolu sektörünün gelişimine ilişkin eserleri ve nesneleri toplamak ve korumak,
- Toronto demiryolu tarihinin kapsamlı kayıtlarını oluşturmak ve korumak için gerekli araştırmaları üstlenmek,
- İnternet üzerinden Kanada ve dünya için ulaşılabilir dökümanlar sağlamaktır.

Yukarıda incelenen örnek faaliyetler ve dernekler incelendiğinde yerel demiryollarının niteliklerinin ortaya çıkarılması ve korunması için daha geniş kitlelere ulaşmanın önemi ortaya çıkmaktadır. Genellikle gönüllülerden oluşan sivil toplum kuruluşlarının bilgi ve belgelerin toplanması ve koruma çalışmaları için gelir kaynaklarının yaratılması gibi işlevler üstlendiği görülmektedir. Yerel vakıf ve derneklere paralel olarak sosyal medya üzerinde çok sayıda demiryolu meraklıları grubu ve sanal müzeler ile demiryollarına ilişkin bilgi ve dökümanlar içeren web siteleri bulunmaktadır.

2.2.4 Şemsiye Kuruluşlar ve Uluslararası Projeler

Yukarıda özetlenen yerel faaliyetlerin ötesinde demiryolu mirasının korunması alanında gerekli tanımların, standartların ve bilimsel yaklaşımların oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Yerel demiryolu dernekleri ve vakıfların edindikleri tecrübeleri bir araya getirmeleriyle ulusal ve uluslararası ölçekte şemsiye kuruluşlar ortaya çıkmıştır.

Tarihi Demiryolları Derneği, İngiltere (Heritage Railway Association – HRA)

İngiltere'de korunan ilk demiryolundan kısa bir süre sonra "Railway Preservation Association" (Demiryolu Koruma Kurumu) oluşmuştur. Bu kurum bugün "Heritage Railway Association" (Demiryolu Mirası Kurumu) olarak bilinmektedir ve demiryolu koruma organizasyonlarında yönlendirici bir rol oynamaktadır [9].

Demiryolu Mirası Vakfı, İngiltere (Railway Heritage Trust – RHT)

1985 yılında “British Rail”, demiryolları ile ilgili yapıların “Özel Mimari ve Tarihi Nitelikli Binalar Listesi’ne dahil olmasını ve faal olmayan yapıların da korunmasını üstlenmek isteyen başka kurumlara devredilmesini kolaylaştırmak için bağımsız bir vakıf olan “Railway Heritage Trust”ı kurdu. Vakıf bünyesinde konu ile ilgili mimarlar, akademisyenler, tarihçiler, arkeologlar ve gazeteciler gibi farklı disiplinlerden pek çok uzmanları barındıran kurullar oluşturulmuştur. Koruma eğitimlerden, uygulamalarına kadar farklı alanlarda çalışmalar sürdürmüştür [40].

Demiryolu Mirası Komitesi, İngiltere (Railway Heritage Committee – RHC)

1993 yılında kurulan “Railway Heritage Committee”, tarihsel önem taşıyan ve kalıcı olarak korunması gereken demiryolu kayıtlarını ve eserlerini tespit eden ve tanımlayan bir komitedir. Komite 2013 yılında kaldırılmış ve yetkileri Bilim Müzesi Mütevelli Kurulu’na devredilmiştir [41].

Alman Müze ve Turistik Demiryolları Derneği, Almanya (Verband Deutscher Museum und Touristikbahnen – VDMT)

Bu dernek, Almanya’da sivil miras olarak kabul edilen demiryollarının ve demiryolu müzelerinin şemsiye organizasyonudur. 1993 yılında kurulan Berlin merkezli dernek çatısı altında Almanya’da faaliyet gösteren yaklaşık 100 tarihî ve turistik demiryolu bulunmaktadır. Her yıl iki kere toplanan dernek üyeleri, demiryollarını ziyaret ederek güncel durumlarını ve niteliklerini incelemekte ve tartışmaktadır [28]. Bu dernek, müze demiryolları ve demiryolu müzeleri için koşulların iyileştirilmesi amacıyla; bakanlıklar, Alman Demiryolları (Deutsche Bahn AG) ve diğer kurumlarla ilişkileri sağlamak, demiryolu sektörü ile ilgili güncel gelişmeler hakkında üyelerine bilgi vermek, üyelerinin işbirliğini teşvik etmek işlevlerini üstlenmiştir [42].

Turistik Demiryolları ve Demiryolu Müzeleri Derneği; Kuzey Amerika, (Association of Tourist Railways and Railway Museums – ATR&RM)

“Association of Railway Museums”, ABD genelinde demiryolu müzelerini ve bağlantılı kâr amacı gütmeyen kuruluşları teşvik eden bir organizasyondur. 2011 yılında “Tourist Railway Association, Inc.” (TRAIN) ile birleşerek “Association of Tourist Railways and Railway Museums (ATR&RM)” (Turistik Demiryollar ve Demiryolu Müzeleri Derneği)

adını almıştır. ABD'deki koruma çalışmalarının, eğitim, araştırma ve serbest bilgi paylaşımının geliştirilmesini teşvik etmektedir [43].

Avrupa Müze ve Turistik Demiryolları Federasyonu, (European Federation of Museum & Tourist Railways – FEDECRAIL)

Brüksel merkezli bir federasyon olan FEDECRAIL tarihsel demiryollarının bakımı, korunması ve işletilmesi konularında Avrupa'nın omurga kuruluşudur. FEDECRAIL aynı zamanda ulusal örgütler ve Avrupa Birliği komiteleri arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır (AB parlamentosu, AB komisyon, AB yönetim kurulları, vb.). Federasyon, Avrupa demiryolları mirası ve müzeleri hakkında, koruma, bakım, bölgesel gelişim, güvenlik, finansman, mevzuat uyumu, çevre koruma, vb. başlıklarda yıllık konferanslar düzenlemekte ve bültenler yayınlamaktadır [44].

Steamrail.net Projesi: AB programı olan "Culture 2000" çerçevesinde başlatılan projenin temel amacı, Avrupa'daki demiryolu müzeleri ve miras demiryolları arasında bir işbirliği ağı kurmaktır. 2003 yılında Yunanistan'ın Volos Tesalya Üniversitesi tarafından sunulan ve yönetilen üç yıllık proje, FEDECRAIL ve Avrupa Federasyonu Müze ve Turistik Demiryolları ile birlikte hazırlanmıştır. Yunanistan, İngiltere, Hollanda, İspanya, Fransa ve Letonya'dan çeşitli müzeler, miras demiryolları ve sivil toplum kuruluşları "steamrail.net" olarak adlandırılan projede bir araya gelmiştir [45]. Steamrail.net projesinin kapsadığı faaliyetler;

- Endüstriyel miras değeri taşıyan anıtların korunması,
- Ortak bir koruma metodolojisinin geliştirilmesi,
- Restorasyon ve güçlendirme faaliyetleri,
- Restorasyon süreci ve sonuçlarının dokümantasyonu,
- Tarihsel, teknik ve sosyo-ekonomik değerlendirmelerin yapılması,
- Bilgi ve deneyimlerin paylaşılması için çok dilli kitapların, görsel-işitsel ve multimedya ürünlerinin üretilmesi ve
- Sergi malzemelerinin ortak üretilmesi ve geniş kapsamlı sergilerin organize edilmesidir. Bu sergiler doğrudan istasyonlar hakkında olabileceği gibi, filmler,

diziler, resimler, heykeller ve müzik besteleri gibi geniş bir sanatsal yelpazede de ele alınabilmektedir [28].

2.2.5 UNESCO Dünya Mirası Listesi'ndeki Demiryolları

UNESCO'nun Dünya miras listesine demiryollarının girişi Avusturya'daki Semmering Demiryolu 1998'de (ii)(iv) nolu Kriterleri sağlaması ile gerçekleşmiştir [46]. Dünya miras listesine giren demiryolları, demiryolu mirasının korunması ile ilgili kriterlerin tartışılması için zemin oluşturmuşlardır.

Semmering Demiryolu

1848 ile 1854 yılları arasında inşa edilen Semmering Demiryolu yüksek dağların arasından geçen bir hattır ve inşaat mühendisliğinin öncü projelerinden birisi olarak gösterilmektedir. Hattın yapısal işçiliği, üzerindeki tünellerin ve viyadüklerin günümüze kadar kullanılabilir kalmasını sağlamıştır. Semmerling Demiryolu'nun inşası, teknik başarılarının yanında, doğal güzelliklerin insan erişimine açılması dolayısıyla yeni bir kültürel çevrenin oluşumuna sebep olmuştur [46].

Hindistan'daki Dağ Demiryolları

İngiliz sömürge döneminde inşa edilen Hindistan Dağ Demiryolları 1999 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne girmiştir [46]. Üç parçadan oluşan ve bugün de kullanılmakta olan Hindistan Dağ Demiryolları, dağlık bölgelerdeki mühendislik başarılarıyla 19'uncu yüzyıl teknolojisini temsil etmektedir.

Darjeeling Demiryolu: 1879 - 1881 yıllarında inşa edilmiş bir dekovil hattıdır. Darjeeling Himalaya Demiryolu'nun (DHD) bir parçası olarak içerdiği mühendislik çözümleriyle dağlık bölgelerdeki yolcu taşımacılığının öncülerinden kabul edilmektedir. Darjeeling Demiryolu, dünyanın birçok yerinde benzer projeler için bir model olmuş, çok kültürlü bir bölgenin sosyal ve ekonomik kalkınmasını etkilemiş yenilikçi bir ulaşım sisteminin seçkin bir örneği olarak kabul edilmiştir [46].

Nilgiri Dağ Demiryolu: Nilgiri Dağ Demiryolu (NDD) hafif raylı ve tek hatlı bir rotadır. İnşaatı 1891'de başlamış, 1908'de bitirilmiştir. Rakımı 326m.'den 2203m.'ye kadar

değişkenlik gösteren bu demiryolu zamanının en son teknolojisini temsil etmektedir. Halen orijinal istasyonlarını ve buharlı lokomotiflerini muhafaza etmektedir [46].

Kalka Shimla Demiryolu: Kalka Shimla Demiryolu 19'uncu yüzyılın ortalarında Shimla dağ kasabasına ulaşım amacıyla yapılmış bir dekovil hattıdır. Dağ toplumlarının izolasyonunu kırmak için teknik ve malzeme becerilerinin demiryollarında birleştirildiği bir örnek olarak gösterilmektedir [46].

Rhaetian Demiryolu

Rhaetian Demiryolu İsviçre Alpleri'ni aşan iki tarihsel demiryolunu birleştirmektedir. 1904'te açılan kuzey batıdaki Albula hattı 42 tünel ve kapalı galeriyle 144 viyadük ve köprüden oluşmaktadır. Bernina hattı ise 13 tünel ve galeri ile 52 viyadük ve köprü içermektedir. Bu hat 20'nci yüzyılın başlarında Orta Alpler'deki halkın izolasyonunu kalıcı sosyo-ekonomik etkiler yaratmak suretiyle çözdüğü için demiryollarının bu alandaki etkisinin önemli bir örneği olarak gösterilmektedir. Hat 2008 yılında UNESCO Dünya Miras Listesi'ne dahil olmuştur [47].



Şekil 2. 2 Rhaetian Demiryolu, İsviçre (2008) [48].

2.3 Demiryolu Mirasının Kavramsal Çerçevesi

Demiryolu mirası kavramı, demiryolu işletme ve ekipmanlarının, demiryolu teknolojisi ile ilişkili beceri, gelenek ve tesislerin korumasını ve faaliyetteki tarihî demiryolu ekipmanlarının kullanımının sürdürülmesini içermektedir. Bu alandaki tanımların yapıldığı iki önemli doküman, ICOMOS kriterleri ve Riga Tüzüğü'dür.

2.3.1 ICOMOS Kriterleri

Demiryollarının korunması ile ilgili faaliyetler incelendiğinde demiryollarının sosyal ve teknolojik niteliklerinin birbirinden ayrıştırılamadığı, biri diğerinin hem sonucu hem de etkileyicisi olabildiği görülmektedir. Bu bağlamda demiryolları sosyo-teknik sistemler olarak değerlendirilmektedir [10]. Tarihteki yeri, teknolojik nitelikleri ve sosyal yaşama etkileri güçlü olan demiryolları Dünya Miras Listesi'ne aday olabilmektedir. Fakat bu niteliklerden yalnızca birini taşıması bile bir demiryolunu ulusal komitelerce korunmaya değer kılabilmektedir. Bu çelişkiyi çözmek üzere ICOMOS, 1999 yılında Dünya Mirası Listesi'ne aday olan demiryollarının değerlendirilmesinde esas olacak bazı kriterler yayınlamıştır. Bu kriterlerin Dünya Mirası Komitesi'nin daha kolay ve objektif karar verebilmesi için hazırlandığı belirtilmiştir [10]:

Üstün Yaratıcı Nitelikte Olmak: Demiryolu mühendislerinin güçlükleri aşmakta yenilikçi yaklaşım ve uygulamalar getirmeleri geçerli bir kriter olarak kabul edilmektedir. Örneğin Avusturyalı Karl Ritter von Ghega tarafından inşa edilen Alpler'deki Semmering Demiryolu bunun bir örneğidir [10]. Mühendislerin bireysel yeteneklerini inkar etmemekle beraber, demiryolu binalarının işbirlikçi doğasını vurgulamak da önemlidir. Demiryolu alanları sadece nihai sorumlusu mühendisler tarafından tasarlanan ve inşa edilen anıtlar olarak değil, tamamlanması için çalışan herkes ile birlikte anılması gereken komplekslerdir [10]. Demiryolları, orada çalışan işçileri, finansman ve yönetim organizasyonlarını, içine doğdukları toplumları ve onların kültürlerini de sembolize eder. Bu bağlamda kişisel değil kolektif bir yaratıcılık kriterinden söz etmek mümkündür.

Yaratıcı Teknolojiden Etkilenmiş ve Etkilemiş Olmak: Demiryolu teknolojisi mühendislik ve mimarlık yapılarını ve yapım yöntemlerini de kapsayan bir süreci içermektedir. Özellikle yeni malzeme ve taşıyıcı sistemlerin yaratıcı uygulamalarında diğer endüstriyel yöntemlerden teknoloji transferi söz konusu olmuştur. 1860'lardan sonra yapı elemanı olarak demirden çeliğe geçişin ardından 19'ncu sonuna kadar yapısal betonla denemeler devam etmiştir [10]. Erken demiryolları büyük ölçüde elle inşa edilirken, sonrasında mekanik yöntemler geliştirilmiştir. Benzer bir değişim, demiryolu araçlarının üretimi ve bakımı konularında da yaşanmıştır.

Fikirlerin ve araçların uluslararası transferi de erken tarihlerden itibaren gerçekleşmiştir. Örneğin 1810'larda Almanya Blenkinsop ve Murray lokomotiflerini Britanya'dan ithal ederek kullanmıştır [10]. Yukarıda kısaca özetlenen türden yapısal dönüşümlere ve transferlere tanıklık etmek, ilk ve önemli örneklerini oluşturmak, demiryolu mirası açısından kriter olarak kabul edilebilecek durumlardır.

Çarpıcı ya da Tipik bir Örnek Olmak: Bazı demiryolu alanları özel tarihsel olaylara tanıklık ettikleri için çarpıcı birer örnek olarak değerlendirilebilmektedir. Bazıları ise sadece kendi yaşamlarını sürdürebilmeleri sayesinde orijinal ve özgün olarak kabul edilebilmektedir. Örneğin buharlı lokomotif hizmet deposu gibi tüm alt yapısı ve çevresi ile (su deposu, döner köprüsü, yakıt tesisleri) bir bütün olarak ayakta duran kompleksler seyrekleştikçe tarihsel ve sembolik değerleri artmaktadır [10].

Ekonomik ve Sosyal Gelişimin Göstergesi Olmak: Demiryolları temel işlevi olan taşımacılığı yerine getirmenin yanı sıra birçok siyasi, sosyal, ekonomik ve kültürel amaçlara da hizmet etmiştir. Bu etkilerin derinlemesine değerlendirilmesi ile bir demiryolunun demiryolu mirası olarak kabul edilmesi mümkündür. Fakat demiryollarının sosyal ve ekonomik yaşam üzerindeki etkisi dünya çapında her yerde aynı değildir. Bu durum belirli bir demiryolu hakkında neyin evrensel bir değer taşıdığını tespit etmeyi zorlaştırmaktadır [10].

2.3.2 Riga Tüzüğü

FEDECRAIL üyelerinin 16 Nisan 2005 yılında Fransa Anse'de oylayarak kabul ettikleri tüzük, ilk defa önerildiği Letonya'nın Riga kenti ile anılmaktadır. Riga Tüzüğü [11] aşağıdaki gibidir:

Madde 1: Tarihî demiryollarını işletmek ve sürdürmek için gereken bilimsel ve teknik beceriler ve tesisler, bir güvenlik kültürü çerçevesinde, demiryolu mirasını koruma altına almak için kullanılmalıdır.

Madde 2: Tarihî demiryolu öğelerini ve pratiklerini sürdürmenin ve restore etmenin amacı, teknolojik öneme sahip parçaları, ulaşım tarihinin kanıtlarını ve geleneksel becerileri korumaktır.

Madde 3: Miras demiryollarının hayatta kalması için ekipman ve operasyonlarına düzenli olarak bakım yapılması gerekir. Tarihî ve değerli demiryolu ekipmanının geleneksel yöntemlerle işletilmesi ve halka sunulması önemlidir.

Madde 4: Tarihî demiryolları için kullanışlı sosyal amaçlar tanımlamak korunmasını kolaylaştıracaktır ancak bu kullanımlar minimum değişiklik içermeli ve geri dönülebilir olmalıdır.

Madde 5: Bir miras demiryolu sadece bir ulaşım sistemi olarak önemini değil, uygun olduğu ölçüde tarihî kökenlerini ve toplumsal etkilerini de yansıtmalıdır.

Madde 6: Restorasyon süreci özelleşmiş bir operasyondur. Geleneksel demiryolu ekipmanlarının estetik, işlevsel ve tarihî değerlerini korumayı ve ortaya çıkarmayı hedefler. Mümkün olduğu kadar orijinal tasarımın özelliklerine saygı ve anlayış çerçevesinde yapılmalıdır.

Madde 7: Tarihî demiryollarının korunmasında güvenlik, kanunlar ve olanaklar el verdiği sürece orijinal ve tarihsel olarak doğru malzemeler ve teknikler kullanılmalıdır. Diğer durumlarda bu malzeme ve teknikler yerine güncel muadilleri kullanılmalıdır.

Madde 8: Tarihî bir demiryolu parçasının restorasyonu mutlaka ilk yapıldığı orijinal hâline geri döndürmeyi gerektirmez. Bazı ekipmanlar tarihî değerini kullanım ömürleri içerisinde kazanırlar. Belirli bir döneme göre restore etmek, ancak o döneme ait tarihî kayıtların dikkate alınmasının ardından verilebilecek bir karardır. Bu değerlendirme sonucunda değişikliğe uğratılan malzemeler kolayca anlaşılabilir şekilde kalıcı olarak işaretlenmelidir.

Madde 9: Zorunlu olarak eklenen güvenlik ekipmanları korunan ve restore edilen bölümlerle uyum içerisinde olmalı ancak bu ekleme ve değişiklik açıkça ifade edilmelidir.

Madde 10: Her ne sebeple olursa olsun bütün değişiklikler orijinal parçalar ile uyum içerisinde yapılmalı, tercihen geri dönüştürülebilir olmalı, ve yerinden çıkarılan orijinal parçalar (varsa) gelecekteki muhtemel yeniden kullanım için saklanmalıdır.

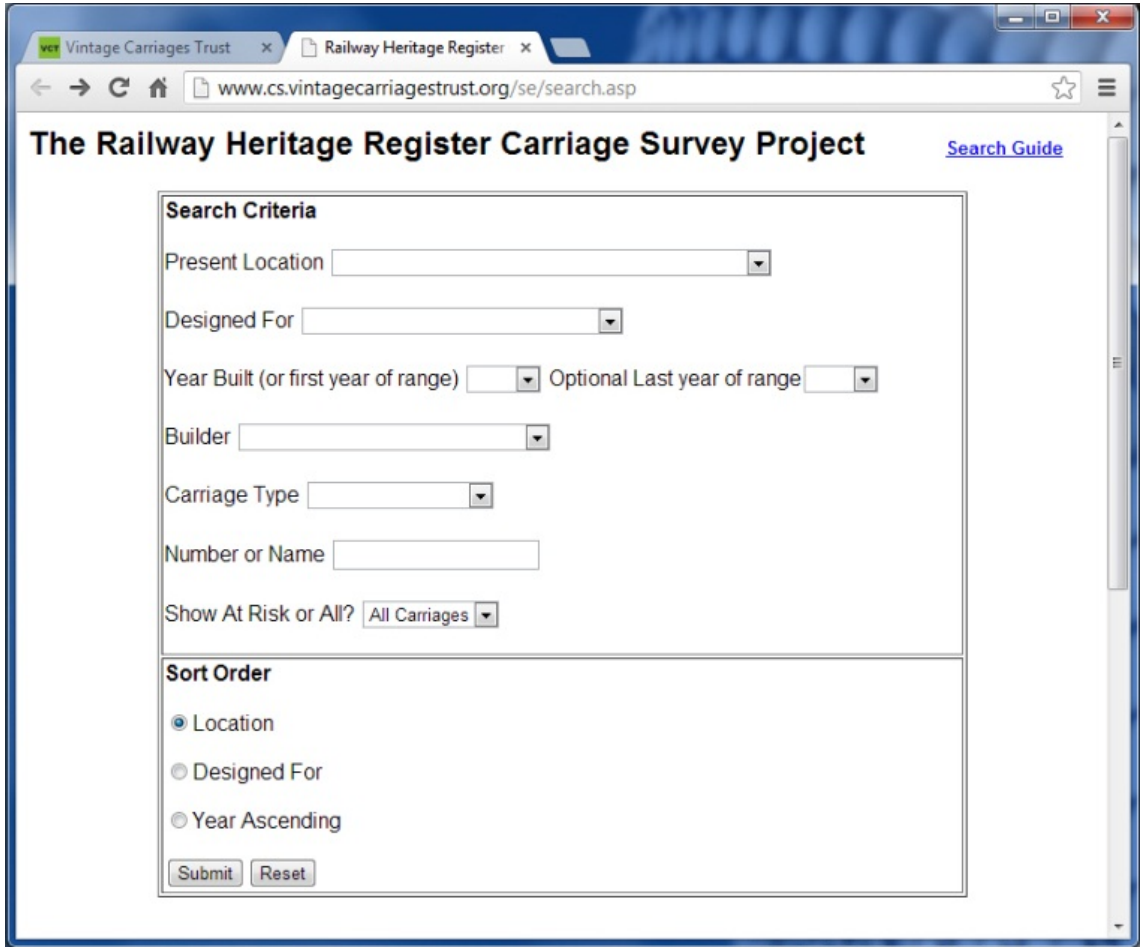
Madde 11: Tarihî demiryollarındaki koruma ve restorasyonların her aşaması sistematik olarak planlanmalı ve kaydedilmelidir.

Madde 12: Miras demiryolu ve ekipmanlarının tamiri, restorasyonu, bakımı, korunması ve işletilmesinde çalışan bütün kişi ve kurumların kayıtlarını ve arşivlerini korumak konusunda anlaşmaya varması gereklidir.

2.3.3 Genel Değerlendirmeler

Envanter – Dökümantasyonun Önemi

Tarihî demiryolu eserlerine ait koruma çalışmalarında dökümantasyon eksikliği bir çok hataya neden olabilmektedir. Orijinal durumda nesnelerin ait olduğu yerleri de gösteren bir envanterin çıkarılması gelecekteki araştırmaların doğruluğu açısından önem taşımaktadır. İngiltere, demiryolu mirası envanter sisteminin oluşturulmasına öncülük etmiştir ancak günümüzde çoğu ülkenin demiryolu mirası envanter listesi yoktur. “British Vintage Carriage Trusts” demiryolu altyapı ve ekipmanları ile ilgili bir envanter sistemi olarak demiryolu koruma organizasyonları tarafından örnek alınmaktadır.



The screenshot shows a web browser window with two tabs: 'Vintage Carriages Trust' and 'Railway Heritage Register'. The address bar shows the URL 'www.cs.vintagecarriagestrust.org/se/search.asp'. The page title is 'The Railway Heritage Register Carriage Survey Project' with a 'Search Guide' link. The search criteria section includes dropdown menus for 'Present Location', 'Designed For', 'Builder', and 'Carriage Type', and text input fields for 'Year Built (or first year of range)', 'Optional Last year of range', and 'Number or Name'. There is also a 'Show At Risk or All?' dropdown set to 'All Carriages'. The sort order section has radio buttons for 'Location' (selected), 'Designed For', and 'Year Ascending'. At the bottom are 'Submit' and 'Reset' buttons.

Şekil 2. 3 Demiryolu Mirası Kayıtları Vagon Anketi Projesi [49].

Demiryolu Araçlarının ve Tesislerinin Sürekli Bakımlarının Yapılması

Demiryollarını koruma alanındaki diğer önemli bir nokta, yenilenmemiş ve yenilenmiş demiryollarının sürekli bakıma ihtiyaçlarının olmasıdır. Çok uzun süreler dış ortam koşullarına maruz kalan objelerin ve yapıların korunmasında büyük zorluklar vardır [50].

Demiryolu Teknolojisindeki Değişimler

Demiryollarında kullanılan teknolojilerin gelişmesi ve değişmesi demiryolu alanlarında ve objelerinde yaşanacak değişimleri de beraberinde getirmektedir. Bu durum kullanılmakta olan demiryollarının seferlerinin devam edebilmesi için hayati önem taşımakla birlikte, aynı zamanda koruma çalışmalarındaki zorluklardan biridir.

Demiryolu Alanlarındaki Değişimler

Bazı önemli istasyonlar “demiryolu alanları” olarak tariflebilir fakat bu alanlar modern sinyaller, telefon hatları, binalar ve çevredeki yeni kent gelişimi tarafından değişim tehdidi altındadır. Bu nitelikteki miras demiryollarını “tarihi alanlar” olarak korumak gerekebilir; aksi takdirde çevresiyle beraber tamamen değişebilmektedir [50].

Bugün dünyada “lokomotif merkezli” demiryolu koruması anlayışından daha bütüncül bir koruma anlayışına doğru değişim yaşanmaktadır. 1970’lerde başlayan demiryolu mimarisinin ve çevresinin korunmasına yönelik adımlar kısmen başarılı olmuş ancak yeterli olmamıştır. Demiryolu mirasının tarihî, teknik, ekonomik, sosyal yönlerini de içine alan anlayış zamanla hakim olmuş, bu doğrultuda demiryolu mirasının tanımının yapılmasına, korumanın amaçları ve hedeflerinin belirlenmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmiştir. Şemsiye kuruluşlar demiryolu mirasının korunması ve yaşatılması faaliyetinin her aşamasının planlandığı, bilgi paylaşımı, işbirliği, eğitim-tanıtım gibi restorasyon dışı faaliyetlere de öncülük etmişlerdir.

Ağırlıklı olarak istasyon binalarına odaklanan erken dönem koruma çalışmaları da bütüncül bir koruma anlayışına doğru evrilmektedir. Bu süreç öncelikle istasyon alanlarının ve bileşenlerinin daha detaylı olarak tanımlanmasını gerektirmektedir.

DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARININ TARİHİ MİMARİ VE TEKNİK ÖZELLİKLERİ

3.1 Dairesel Planlı Lokomotif Depolarının Tarihçesi

Dairesel planlı depoların temel fonksiyonu buharlı lokomotifleri muhafaza etmek ve hafif bakımlarını yapmaktır. Bu işlevlerini yerine getirebilmek için dönerköprü adı verilen bir mekanizmaya ihtiyaç duyarlar. Dönerköprüler daireseel planlı depolarının merkezinde yer alır ve lokomotiflerin istenilen yöne çevrilmesini olanaklı kılar. Depoların tasarımında seçilen daireseel form bu işlemi kolaylaştırmaktadır.

Bu yapılar özellikle buharlı lokomotifler döneminde sadece hafif bakımların yapılmasında kullanılmaz aynı zamanda sadece ileri yöne hareket edebilen buharlı lokomotiflerin ihtiyaç duyduklarında döndürölmesine olanak sağlarlardı.

Dairesel planlı lokomotif depolarının tarihçesi demiryolu endüstrisinin erken dönemlerine kadar uzanmaktadır. Dairesel planlı lokomotif deposu ilk kez 1839 yılında İngiltere, Derby’de North Midland demiryolları tarafından inşa edilmiştir. George Stephenson ve oğlu Robert bu deponun mühendisleridir. Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, tam daire biçimindeki bir depo olup, 16 kenarlı bir poligondur ve çapı 58 metredir. Merkezindeki dönerköprüden yayılan 16 adet lokomotif bakım hattı vardır. 15 metre yüksekliğindeki kubbe şeklinde bir çatıdan aydınlatılır. Bu lokomotif deposu işlevini kaybettikten sonra yıkımdan son anda kurtulmuş ve İngiltere’de Özel Mimari ve Tarihi Nitelikli Binalar Listesi’ne dahil olmuştur. Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

2010 yılında restore edilmiştir ve “Stephenson Building” olarak adlandırılan yeni ek binası ile Derby College olarak hizmet vermektedir [51].

Dairesel planlı lokomotif depoları ve çevresindeki donatılar özellikle buharlı lokomotiflerin kullanıldığı dönemde demiryolu işletmeciliğinin devam ettirilmesi için vazgeçilmez unsurlardı. Lokomotifler bir sonraki sefere çıkmadan önce deponun çevresinde konumlanmış bir alanda yakıtını ve suyunu alır ve sonrasında hafif bakımlarının yapılması için depoya girerdi. Bu aşamalardan geçmeyen bir lokomotifin sefere çıkması demiryolu taşımacılığı açısından çok riskli idi, yolda kalan bir lokomotif bütün demiryolu trafiğini aksatabilirdi.

Lokomotif bakım ve onarım işlemleri pek çok insanın ve pek çok saat boyunca çalışmasını gerektirirdi, bu nedenle lokomotif depoları bünyesindeki faaliyetler oldukça masraflı bir işletme anlamına geliyordu. 1930’ların sonunda 1940’ların başında dizel lokomotiflerin devreye girdi, buharlı lokomotiflere oranla daha az bakım ve onarım gerektiren ve dolayısıyla maliyetleri azaltan bu yeni sistem tercih edilir oldu. Ayrıca dizel lokomotiflerin iki yöne hareket kabiliyetleri vardı ve dönerköprüye ihtiyaç duymayan bir sistemde istenilen istikamete yönlendirilebiliyorlardı [52].

Demiryollarında dizel lokomotiflerin kullanılması sadece buharlı lokomotiflerin değil daireseel planlı lokomotif depolarının da ortadan kalkmasını gündeme getirmiştir. Dairesel planlı lokomotif depolarının demiryollarındaki diğer binalardan daha çok yıkım tehlikesi altında olmak ile birlikte 1980’lere kadar kullanılmaya devam ettiğini görmekteyiz.

Bugün işlev değişikliğine uğramış veya yok olmuş depoların yanı sıra lokomotiflere ev sahipliği yapmaya devam eden daireseel planlı lokomotif depolarına da rastlamak mümkündür.

3.2 Dairesel Planlı Lokomotif Depolarının Teknik Ve Mimari Özellikleri

3.2.1 İstasyon Yerleşkeleri İçerisindeki Birimler

Bir demiryolu ağında trenlerin program gereği durabildikleri, işletme hizmetlerinin yapıldığı yerlere istasyon denir. Ancak uygulamada bunların küçüklerine durak büyüklerine de gar denilmektedir.

İstasyonların demiryolu ağı içindeki görevlerini şöyle özetlemek mümkündür:

- Yolcu taşınmasının düzenlenmesi ve sağlanması,
- Yük taşımacılığının düzenlenmesi ve sağlanması,
- İşletme hizmetlerinin yerine getirilmesi [12].

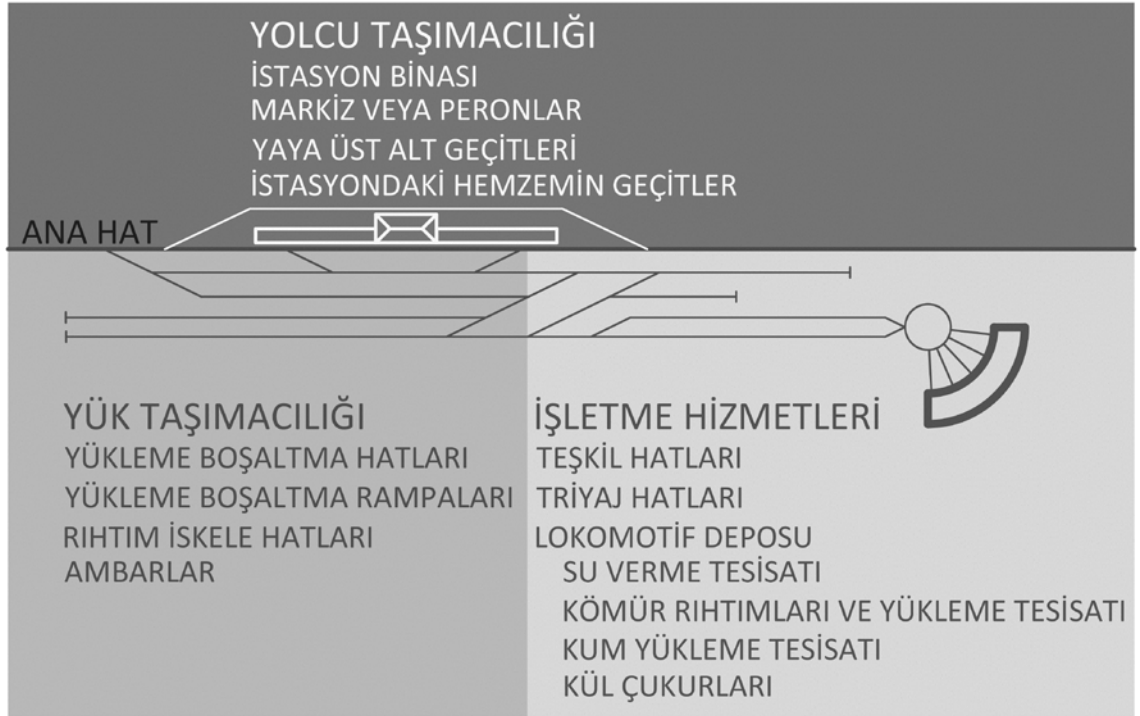
Çizelge 3. 1 İstasyonların ihtiyaç duyduğu birimler [12].

YOLCU TESİSLERİ	Yolcu Binaları
	Peronlar
	Markizler
	Yaya üst - alt geçitleri
	İstasyon içerisindeki hemzemin geçitler
YÜK TESİSLERİ	Yükleme boşaltma hatları
	Rıhtım iskele hatları
	Yükleme boşaltma rampaları
	Ambarlar
İŞLETME TESİSLERİ	Teşkil Hatları: Yük katarlarının oluşturulmasında vagonların katar içinde bir sıraya göre dağıtılması, gidecekleri istasyon sırasına göre katarın başından ya da sonundan itibaren en uygun yeri alması sağlanır. Bu işlemde kullanılmak üzere gereği kadar paralel hattın oluşturacağı bir ya da iki demet ve çekmece hattı yapılır ve bunlara teşkil hattı denir.
	Triyaj Hatları: Büyük istasyonlarda çok sayıda ambar ve yükleme boşaltma hattı gerekebilir. Vagonların buralara verilmesi ve toplanması işlerinin yapılabilmesi için bu gibi istasyonlarda birkaç hatlık bir ya da iki triyaj demeti gerekebilir.

Çizelge 3. 1 İstasyonların ihtiyaç duyduğu birimler [12] (devamı).

Lokomotif Depoları Ve Bakım Atölyeleri: Lokomotif depoları lokomotiflerin küçük tamirlerinin yapılabildiği lokomotif garajıdır. Küçükleri içine 3 – 4 lokomotif alabilen dikdörtgen binalar, daha büyükleri dairesel planlı lokomotif depoları ve en büyükleri transbordör tertipli dikdörtgen binalardır. Her istasyonda olmayıp önemli olanlarda yer alır.
Tamir Atölyeleri: Lokomotiflerin ve vagonların önemli tamirleri için büyük istasyonlarda tamir atölyeleri vardır.
Donatılar: İstasyonlarda donatılar adı altında toplanabilecek su cendereleri, su pompaları, çeşme ve musluklar, transmisyon kulesi ve tertibatı, kantarlar, gabariler vinç vb. gibi tesisler bulunur.

Lokomotif Depolarının bulunduğu istasyonlar ayrıca aşağıdaki tesisata sahip olmalıdır: Su verme tesisatı, Kömür rıhtımları ve yükleme tesisatı, Kum yükleme tesisatı, Kül çukurları [13].



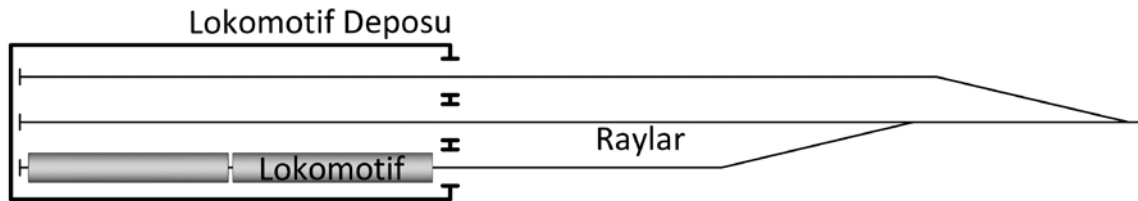
Şekil 3. 1 Bir istasyonda yolcu ve yük taşımalarının sağlanması ve düzenlenmesi için gerekli birimler

3.2.2 Lokomotif Depolarının Tipleri

İşletme tesisleri bünyesinde yer alan lokomotif depoları 6 farklı tip olarak ele alınmıştır:

Hatları Bir Baştan Makaslarla Bağlanan Dikdörtgen Depolar

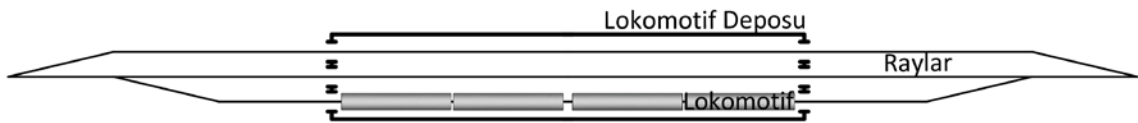
Bu tür depolarda bir hat üzerinde en fazla iki lokomotif alınır. Arkadaki lokomotifleri çıkarmak için öndekilerin daha önceden depodan çıkarılmış olması gerekir, bu durum depo içerisine daha fazla lokomotif almayı işletme açısından olanaksız hale getirir [13].



Şekil 3. 2 Hatları bir baştan makaslarla bağlanan dikdörtgen depo planı [13].

Hatları İki Baştan Makaslarla Bağlanan Dikdörtgen Depolar

Bu tür depolarda aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi bir hat üzerinde, ön ve arka cephede olmak üzere iki adet kapı vardır. Lokomotifler giriş - çıkışlar için bu iki kapıyı da kullanabileceğinden bir hat üzerine dört lokomotif alınabilir [13].

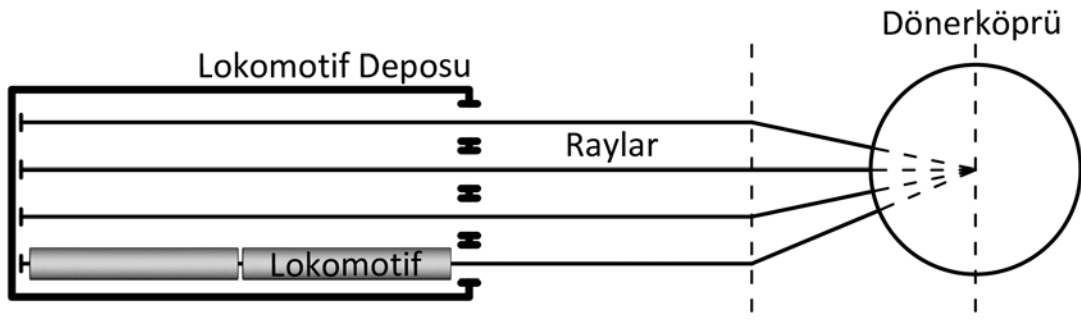


Şekil 3. 3 Hatları iki baştan makaslarla bağlanan dikdörtgen depo planı [13].

Hatları Dönerköprülerle Bağlanan Dikdörtgen Depolar

Bu tür depoların hatlarına, hatlar bir baştan bağlanırsa en çok iki lokomotif, hatlar iki baştan da bağlanırsa en çok dört lokomotif alınabilir.

Rayları uç uca gelen sistemde, hat sayısı dördü aşmamaktadır. Hat sayısı bu değeri aşınca, dönerköprüler için bir göbekli sistemin uygulanması gerekir. Bir göbekli sistem de 9 hatta kadar yapılabileceğinden, ondan çok hat sayısı için de iki göbekli sisteme başvurmak mecburiyeti vardır [13].



Şekil 3. 4 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depo planı [13].



Şekil 3. 5 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Uşak Lokomotif Depo [53].



Şekil 3. 6 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Samsun Lokomotif Depo [54].



Şekil 3. 7 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Samsun Lokomotif Depo [54].

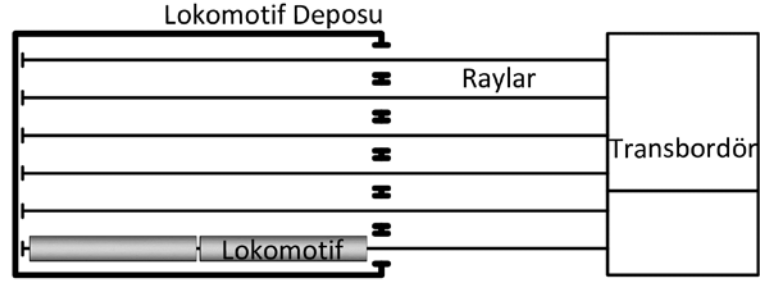


Şekil 3. 8 Hatları dönerköprülerle bağlanan dikdörtgen depolara örnek: Samsun Lokomotif Depo [54].

Hatları Transbordörlerle Bağlanan Dikdörtgen Depolar:

Transbordörün işlevi; dönerköprü ile aynıdır, lokomotifi deponun içerisine almaktır. Bu işlevi yerine getirebilmek için bünyesinde bir lokomotifi taşıyan ve depo içerisindeki raylara paralel hareket eden bir ray bulundurmaktadır. Lokomotif transbordörün üzerindeki raya çıktığında bu hareket sayesinde istenilen lokomotif hattı üzerine

aktarılabilmektedir. Bu tür depolarda depo binası içine bir hat üzerine en fazla iki lokomotif alınabilmektedir. [13].



Şekil 3. 9 Hatları transbordörlerle bağlanan dikdörtgen depo planı [13].

Tam Daire Biçimindeki Depolar

Tam daire biçimindeki depolar üç kısımdan meydana gelmiştir. Bunlardan biri depo binası, diğeri depo ile dönerköprü ile arasında kalan alandır. Üçüncü kısım ise dönerköprüdür. Bu tür depolarda bir hat üzerine yalnız bir lokomotif alınır [13].

Aşağıdaki fotoğraf tam daire biçiminde, üzeri çatı ile örtülmüş bir deponun iç mekânında çekilmiştir.



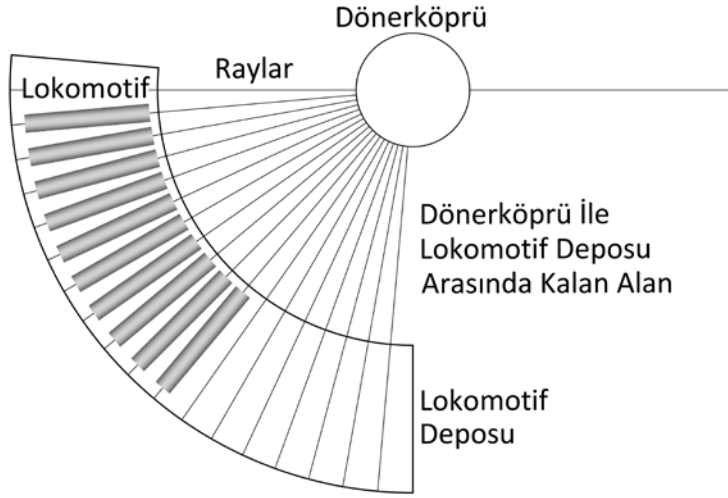
Şekil 3. 10 Tam daire biçiminde, çatısı tamamen örtülü bir deponun iç mekânı
Auguste Hippolyte Collard, Roundhouse for Thirty-Two Locomotives, at Nevers, on the Bourbonnais Railway, Albumen print, J Paul Getty Museum, Los Angeles [55].

Yarı Dairesel Depolar

Dairesel planlı lokomotif depoları tam daire biçimindeki depoların bitirilmemiş bir şeklidir, bu depolar genişletilecek olursa tam daire şeklini alırlar [13].

İlk yapılan depolar tam daire formunda olmakla birlikte, lokomotif boyutlarının büyümesi ve giderek artan lokomotif adedi nedeni ile yapı gabarilerinin artırılması gerekmiş, bu durum tam daire formunun özellikle üst örtü açısından sorunlu hale

gelmesine neden olmuştur. Bu durum yarı dairesel depoların tercih edilmesine neden olmuştur.



Şekil 3. 11 Yarı dairesel depo planı.

3.2.3 Lokomotif Bakım İşlemleri Ve Depoların Çalışma Şekli

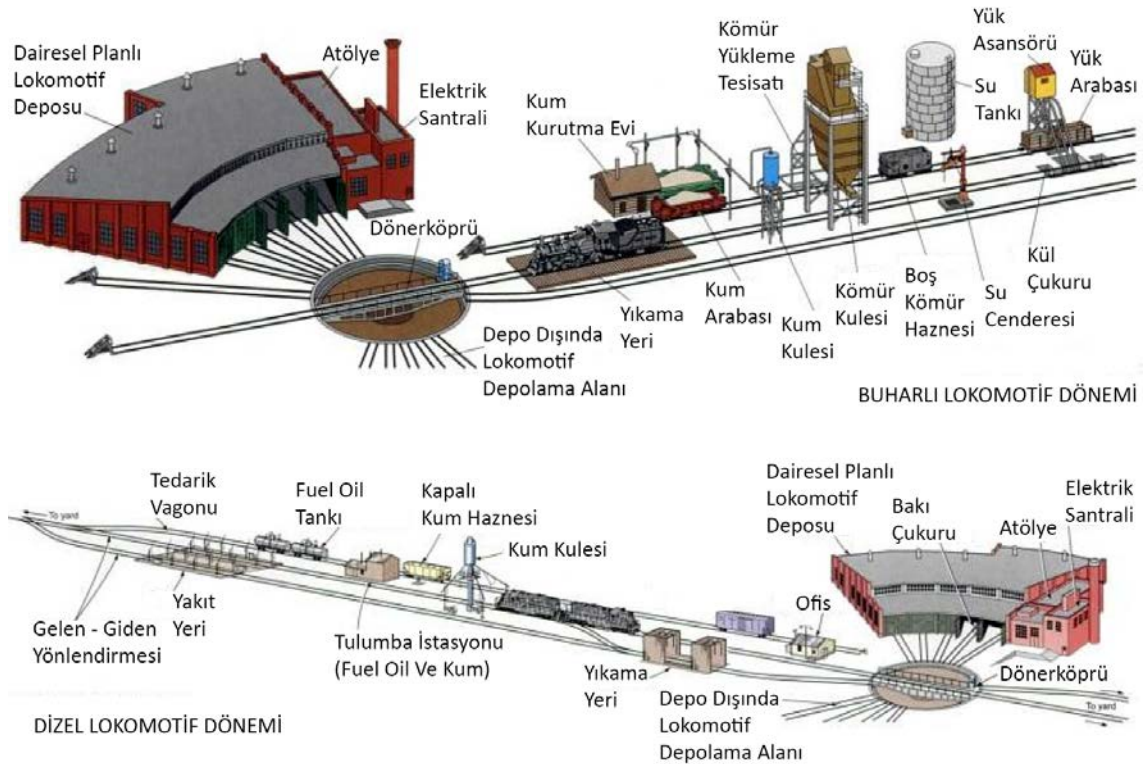
Seferini bitiren bir lokomotif, depoya girmeden önce gelecek sefer için hazırlığa başlar. Lokomotif tenderine (Buharlı lokomotiflerde sefer için gerekli yakıtı ve suyu taşıyan bölüme tender denir.) kömür ve su depolar, bu işlemler aynı mekânda yapılır.

Daha sonra lokomotif deposuna girmek üzere dönerköprünün üzerine biner. Dönerköprü lokomotifin gireceği bakım hattı istikametinde durur, lokomotif geri geri hareket ederek kapı önüne kadar gelir.

Lokomotif makinisti ile ateşçisi lokomotifi kontrol eder ve bir arızası var mı diye bakar, lokomotifi temizlemekle görevli ateşçiler ocakta kalan ateşler çıkarılarak kumun üzerine atar. Ateş ocakları ve ızgaraları temizlendikten sonra lokomotifin ön kapağı açılarak duman odası temizlenir. Lokomotifin arkası duvara ve önü kapıya gelmek üzere bakım çukurunun olduğu bölüme girer. Lokomotifteki son dumanlar çatıdaki havalandırmadan dışarı çıkar.

Lokomotif tekrar sefere çıkacağı zaman; ateşçiler yeni sefer için ocakları yakmaya başlarlar. Yeni seferden sorumlu olan makinist ve ateşçi her tarafı gözden geçirirler ve her şeyin hazır olduğundan emin olurlar. Zamanı gelince lokomotif yavaş yavaş deponun

kapısından dışarı çıkar, dönerköprü döner, lokomotif bir hattın önünde durur ve istasyonun yolunu tutar [56].



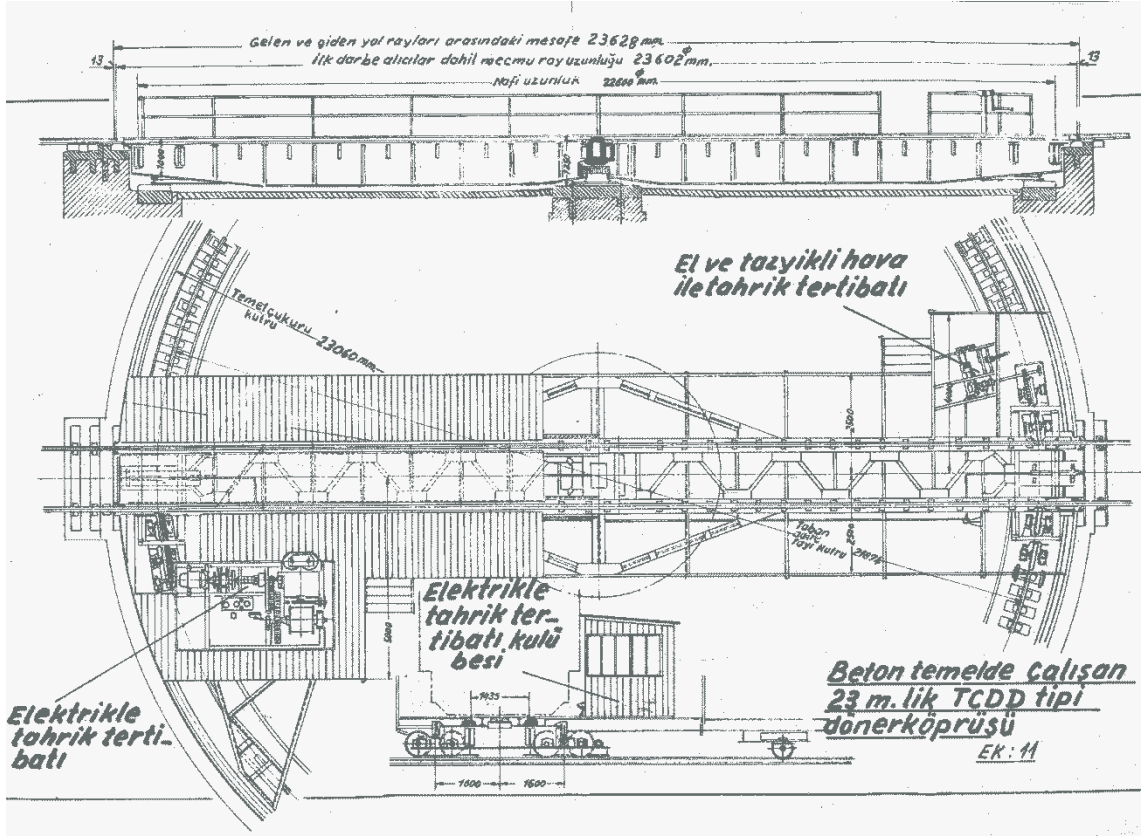
Şekil 3. 12 Bir istasyonda yer alan işletme hizmetlerinin işleyiş şeması [14].

3.2.4 Dönerköprüler

Bir açı altında kesişen hatların birinden ötekine demiryolu arabalarının geçmesini sağlayan yol araçlarına dönerköprü veya dönerlevha denir [13]. Üzerinde demiryolu arabasını taşıyan bir ray bulundurmaktadır ve dairesel hareket etmektedir.

Dönerlevhalar; boyları kısa olan yük vagonlarını yük ambarlarına ve kantar önlerine taşımakta, vagonların yükleme ve boşaltma hatlarının birinden diğerine geçmesinde kullanılmaktadır [13].

Dönerköprüler ise lokomotiflere ve diğer demiryolu araçlarına kendi etraflarında dönme olanağı sağlamıştır, böylelikle istenilen yöne çevrilebilir ve istenilen hatta sevk edilebilirler. Özellikle sadece ileri yöne hareket edebilen erken dönem buharlı lokomotiflerinin (ters yöne operasyon yetenekleri lokomotif mekanizmalarına sonradan yerleştirilmiştir) istasyonlarda çevrilmesi veya depo içine sevk edilmesi için tasarlanmışlardır.



Şekil 3. 13 Dönerköprüye ait teknik çizim [57].

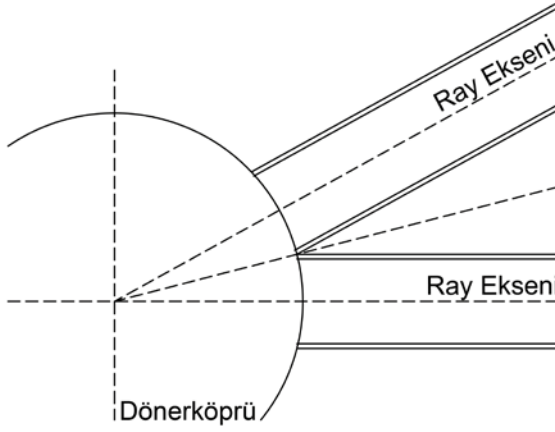
Dönerköprüler lokomotif boylarına göre seçilmektedir. İlk zamanlarda çapları 14 metre olan dönerköprüler kullanılmakla beraber çoğunlukla 20 - 24 metre çapındaki dönerköprüler sıklıkla tercih edilmiştir. Bazı demiryollarında çapları 30 - 40 metreyi bulan dönerköprüler mevcuttur [13].

Dönerköprülerin Çevresindeki Hatların Durumu

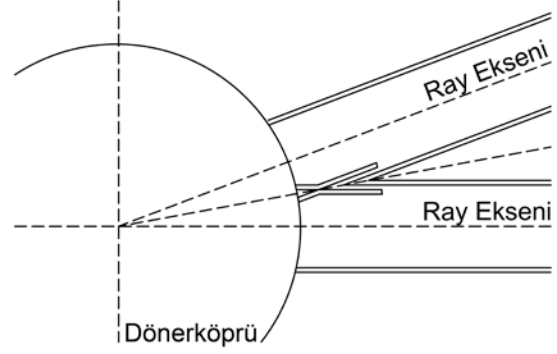
Dönerköprüler; rayların arasındaki açılar dönerköprü merkezinde yaptığı açı dikkate alınarak; rayları uç uca gelen sistem, bir göbekli sistem, iki ve daha çok göbekli sistemler olmak üzere gruplandırılırlar.

Rayları uç uca gelen sistemde dönerköprünün çevresindeki hatlar uç uca gelmiştir. Böyle bir durumda hat eksenlerinin birbiri ile oluşturdukları açılar dönerköprünün çapına ve ray kesiti boyutuna bağlıdır [13].

Dönerköprü etrafındaki hatların ikinci bir durumu, yan yana gelen iki hattın birbirini kesecek kadar yaklaştırılması şeklindedir. Bu durumda yan yana iki hat birbirini keser ve dönerköprünün çevresinde bir sıra göbek meydana gelir [13].

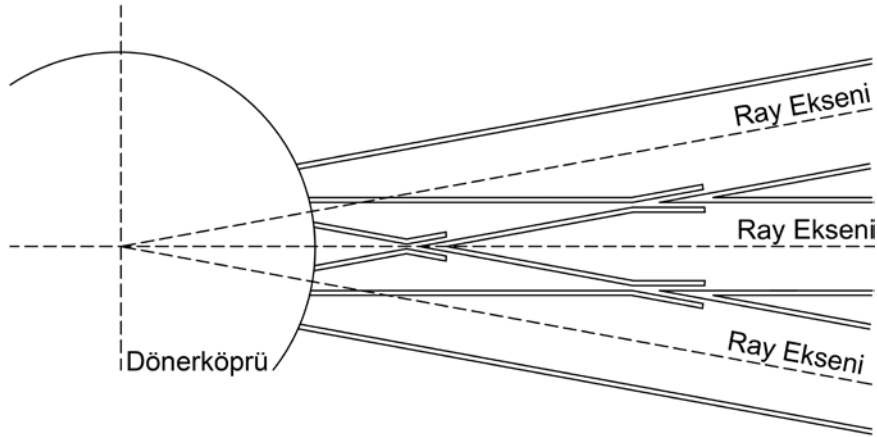


Şekil 3. 14 Dönerköprü çevresindeki hatların uç uca gelmesi [13].



Şekil 3. 15 Dönerköprü çevresindeki hatların bir sıra göbek oluşturmaları [13].

Dönerköprünün çevresine daha fazla hat sığdırabilmek için, bir hattın iki tarafında bulunan iki hatla kestirilmesi ile birden çok sıra göbek oluşturulur. Böyle bir düzenleme dönerköprü çevresine paralel olarak dizilmiş birden çok göbek takımı bulunur [13].



Şekil 3. 16 Dönerköprü çevresindeki hatların birden çok sıra göbek oluşturmaları [13].

3.2.5 Depo Binalarının Boyutları Ve Mimari Özellikleri

Dairesel planlı lokomotif depolarının tasarım aşamasında demiryolunun geleceği ile ilgili öngörülerde bulunmanız gerekir. Lokomotif deposu; “kaç tane lokomotif servis verecek?”, “lokomotifler ne büyüklükte olacak?”, “lokomotifler için dönerköprü ne büyüklükte olmalı?” gibi sorulara yanıt verilmelidir. Bunun yanı sıra dairesele planlı lokomotif depoları; inşaatı pahalı, büyük ölçekli arsa ihtiyacı olan ve kötü planlandığında yangın çıkma, lokomotifler için küçük gelme gibi nedenler ile başarısız olma ihtimali olan yapılardır [14].

Bunun yanı sıra inşaat için gerekli alanların, ekonomik kaynakların sağlanması gibi kriterler de önemlidir. Örneğin; dönerköprünün çevresine daha fazla hat sığdırabilmek için birden çok sıra göbek oluşturulması bakım masraflarının artırılması anlamına gelmektedir. Ancak yeterli alan yoksa veya inşaat alanından tasarruf yapmak istenirse böyle bir masraf yapmak gerekli olabilir.

Demiryollarının dünya üzerinde yaygınlaşması sürecinde, farklı coğrafyalarda, farklı dönemlerde inşa edilmiş dairesel planlı lokomotif depoları olduğunu söylemek mümkündür. Bulundukları ülkelerdeki veya inşa edildikleri dönemdeki mimari üsluplara göre şekillenmiş dairesel planlı lokomotif depo örneklerine az rastlamaktadır, genel olarak sade ve işlevsel mimari karakterlere sahiptirler. Ortak özellikleri ise demiryolu araçlarının boyutları göz önünde bulundurulmak sureti ile tasarlanmış olmalarıdır. Aynı demiryolu hattı üzerindeki lokomotif depoları; aynı boyutlardaki demiryolu araçlarına hizmet verdiklerinden bu depoların boyutları da benzerdir, hatta bazı durumlarda tip proje ile üretilmişlerdir. Depo boyutlarının farklı olduğu durumlar da vardır, örneğin; Amerika'daki lokomotif boyutlarının daha büyük olması nedeni ile buradaki dairesel planlı lokomotif depolarının Avrupa'daki dairesel planlı lokomotif depolarından daha büyük olması.

Sonuç olarak depoların boyutları hat üzerinde çalışan demiryolu araçlarının boyutlarına ve hizmet vereceği lokomotif sayısına bağlı olarak belirlenir. Türkiye'deki lokomotif depoların demiryolu araçlarının boyutları göz önüne alınarak planlanması üzerine örneklemeler aşağıda verilmiştir:

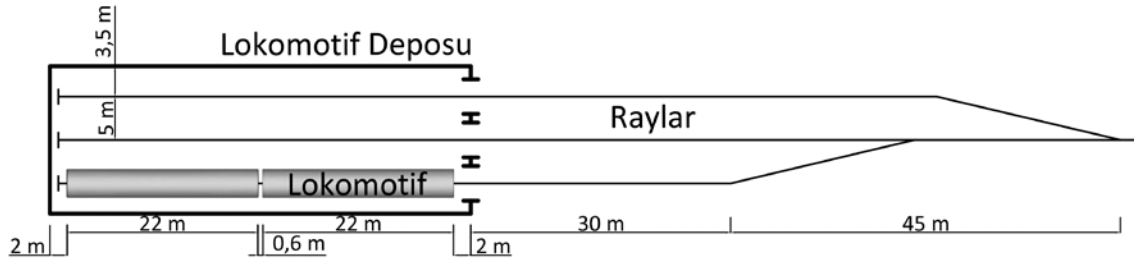
Dikdörtgen Depoların Planlama Kriterleri

Türkiye'de kullanılan en büyük lokomotiflerin uzunluğu tampondan tampona 22 metredir. İki lokomotifin tamponları arasında bir insanın serbestçe geçişine elverişli en az 0,6 metrelik bir aralık olmalıdır. Deponun ön veya arka duvarları ile lokomotifin tamponu arasında da en az 2 metrelik bir aralık bulunmalıdır. Buna göre bir deponun uzunluğunun en küçük değeri 48,6 metre olmaktadır [13].

Depo binasının genişliği; içine girecek lokomotif adedine dolayısı ile hat sayısına bağlıdır. Depo içinde paralel bulunan iki hat eksenini arasında işçilerin serbestçe çalışmalarını

sağlamak için 5 metrelik bir aralık bulunmalıdır. Kenar hatlarla yan duvarlar arasında en az 3,5 metrelik bir mesafe bulunmalıdır [13].

Deponun ön alanında; en kısa hattın uzunluğu bir lokomotifin önünde ve arkasında 4 metrelik mesafe bırakılması esasına göre hesaplanır ve 30 metredir. Diğer hatların uzunlukları makasların bağlanmasına ve hat sayısına bağlı olarak değişir [13].



Şekil 3. 17 Dikdörtgen depoların boyutlarına ilişkin temsili çizim [13].

Dairesel Planlı Depoların Planlama Kriterleri

Lokomotif depoları teknik özellikleri ve mimari özellikleri birleştiren bir tasarım sonucunda ortaya çıkmaktadır. Özellikle dairesel planlı lokomotif depolarının dönerköprü sistemleri ile birlikte var olmaları bu yapıların planlama kriterlerinde belirleyici bir unsur olmuştur. Böyle bir depo inşa edilirken öncelikle deponun içerisindeki hat sayısına karar verilmelidir; bunun yanı sıra depo ile dönerköprü arasında kalan dış alan mesafesi ve kullanılacak dönerköprünün boyutları belirlenmelidir. Dönerköprünün çevresindeki hatların durumu ve bu hatlar arasında kalan açı planlamadaki bir başka değişkendir.

Bu yapıları oluşturan koşulları daha iyi anlayabilmek için bütün bu değişkenler kullanılarak yapılan bir planlanma ile ilgili örnek aşağıda verilmiştir:

Daire biçimindeki depo binasının uzunluğu (a); bir lokomotif için 22 metrelik uzunluk ve her iki baştan ikişer metre serbest alan bırakıldığında $a = 22 + 2 + 2 = 26 \text{ metre}$ olur [13] (bkz: Şekil 3. 23). Dairesel planlı lokomotif deposunun boyutlarının belirlenmesindeki diğer unsurlar şöyledir;

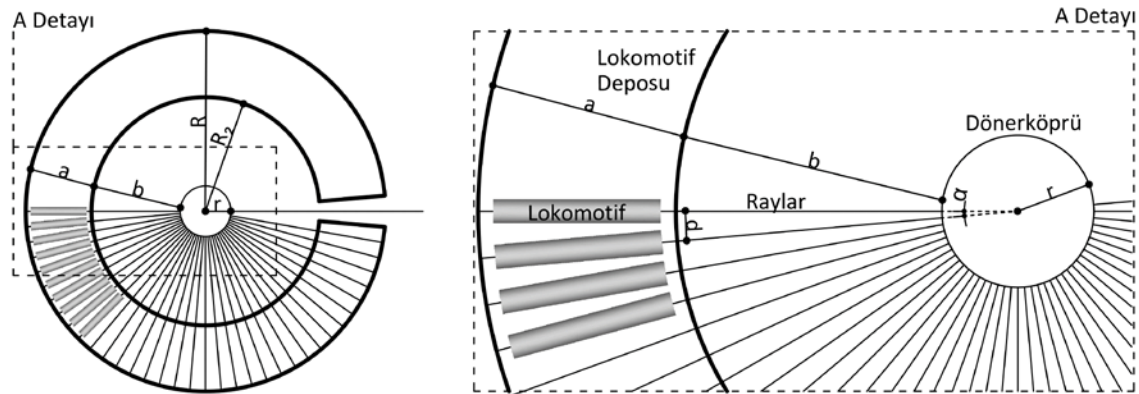
- Deponun İçerisindeki Hat Sayısı;

Deponun içerisindeki hat sayısını hesaplayabilmek için; lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu bölümlerde ray eksenleri arasındaki mesafeyi (“ d ” değerini) belirlemek gerekir. Demiryol araç genişliğinin 3.15 metre olduğu ve 0.85 metrelik bir bölümde duvarlar için ayrıldığı durumda; $d = 3,15 + 0,85 = 4 \text{ metre}$ kabul edilebilir [13].

Lokomotif giriş - çıkışlarının yapıldığı cephenin oluşturduğu yayın uzunluğunun “ d ” değerine bölünmesi ile depo içerisindeki hat sayısı (n) bulunur; $n = \frac{2\pi R_2}{d}$ formülü ile hesaplanır. “ d ” değerinin formülde yerine konması ve $\pi = 3.14$ kabul edilmesi ile hat sayısı : $n = \frac{2\pi R_2}{4} = 1,6R_2$ olur [13] (bkz: Şekil 3. 23).

- Dış Alan Mesafesi,

Dış alan mesafesi $R_2 = r + b$ olarak da ifade edilebilir, yukarıdaki formülden devam edersek; hat sayısı $n = 1,6 (r + b)$ olur. Bu da demektir ki hat sayısının belirlenmesindeki iki değişkenden birincisi dönerköprü yarıçapı (r), ikincisi depo binası ile dönerköprü arasında kalan dış alan mesafesi (b) dir. Dönerköprünün yarıçapı lokomotif boyutlarına göre belirleneceğinden; depoya alınacak lokomotif sayısını artırmak için (b) mesafesini büyük tutmak gerekir [13] (bkz: Şekil 3. 23).



Şekil 3. 18 Tam daire biçimindeki depo planı [13].

- Dönerköprünün Çevresindeki Hatların Durumu;

Ray eksenleri arasındaki açı $\alpha = \frac{360d}{2\pi R_2}$ formülü ile hesaplanır. Tasarımda (d) değerini arttırmak gerekirse ve R_2 mesafesi de artar; R_2 büyütüldükçe α açısının küçülür. Bu koşullarda hatları uç uca gelen sistemden veya bir göbekli sistemden ayrılarak birden çok sıra göbekli sistemlerin uygulanmasına doğru gidilmiş olur [13] (bkz: Şekil 3. 23).

Depoların inşasında kullanılan yapı elemanların ve malzemelerinin de belirli niteliklere sahip olması gerekir. Örneğin; depo binalarında malzeme üzerine en çok etki eden şey lokomotif bacalarından çıkan dumandır. Bu dumanlardan demir ve arduvaz gibi malzemeler etkilenirler, ahşap kaplama yangın tehlikesini beraberinde getirir. Dumandan en az etkilenen rüberoit, sünger taşı, beton ve betonarme gibi malzemeler depo binalarında yapı malzemesi olarak tercih edilmiştir [13].

Dairesel planlı lokomotif depolarının inşasını döşeme, duvarlar, kapılar, pencereler ve çatı olmak üzere incelemek gerekir. Aşağıda dairesel planlı lokomotif depolarının inşasında kullanılan bu yapı elemanlarının nitelikleri anlatılmıştır:

Döşemeler

Depo binalarının döşemesi demir tekerlekli küçük depo arabalarının meydana getirebileceği aşınmaya dayanıklı ve kolay temizlenebilir olmalıdır. Beton iyi bir döşeme malzemesidir ve tercih edilmesi durumunda üzerinin ince bir şapla kaplanması gerekir [13]. Döşemelerin inşası lokomotif bakım çukurlarını da içermektedir.

Depo binalarının inşasında gerekli başlıca tesisattan biri bakım çukurlarıdır ve her lokomotifin altına bir bakım çukuru olacak şekilde düzenlenmelidir. Bu çukurlara planda dikdörtgen şekil verilir. Uzunlukları demiryollarımızda 21 metre olarak tespit edilmiştir. Çukurlara en az 0,6 metrelik bir derinlik verilmesi gerekir ve bu yüksekliği büyük tutmak bakım işini kolaylaştırır. Ülkemizde kullanılan tiplerde çukur başlarında 0,8 ve en derin nokta olan toplama yerinde 1 metre çukur yüksekliği kabul edilmiştir. Çukur içine inilmesini sağlamak için iki başta birer merdiven düzenlenir. Bakı çukurları ülkemizde çoğunlukla betondan inşa edilirler [13].

Duvarlar

Bina duvarları tamamen kâgir olarak ya da araları tuğla ile örülmüş demir veya betonarme iskeletli olarak inşa edilirler [13].

Aşağıdaki fotoğrafta deponun duvarının kâgir tekniği ile inşa edildiği görülmektedir.



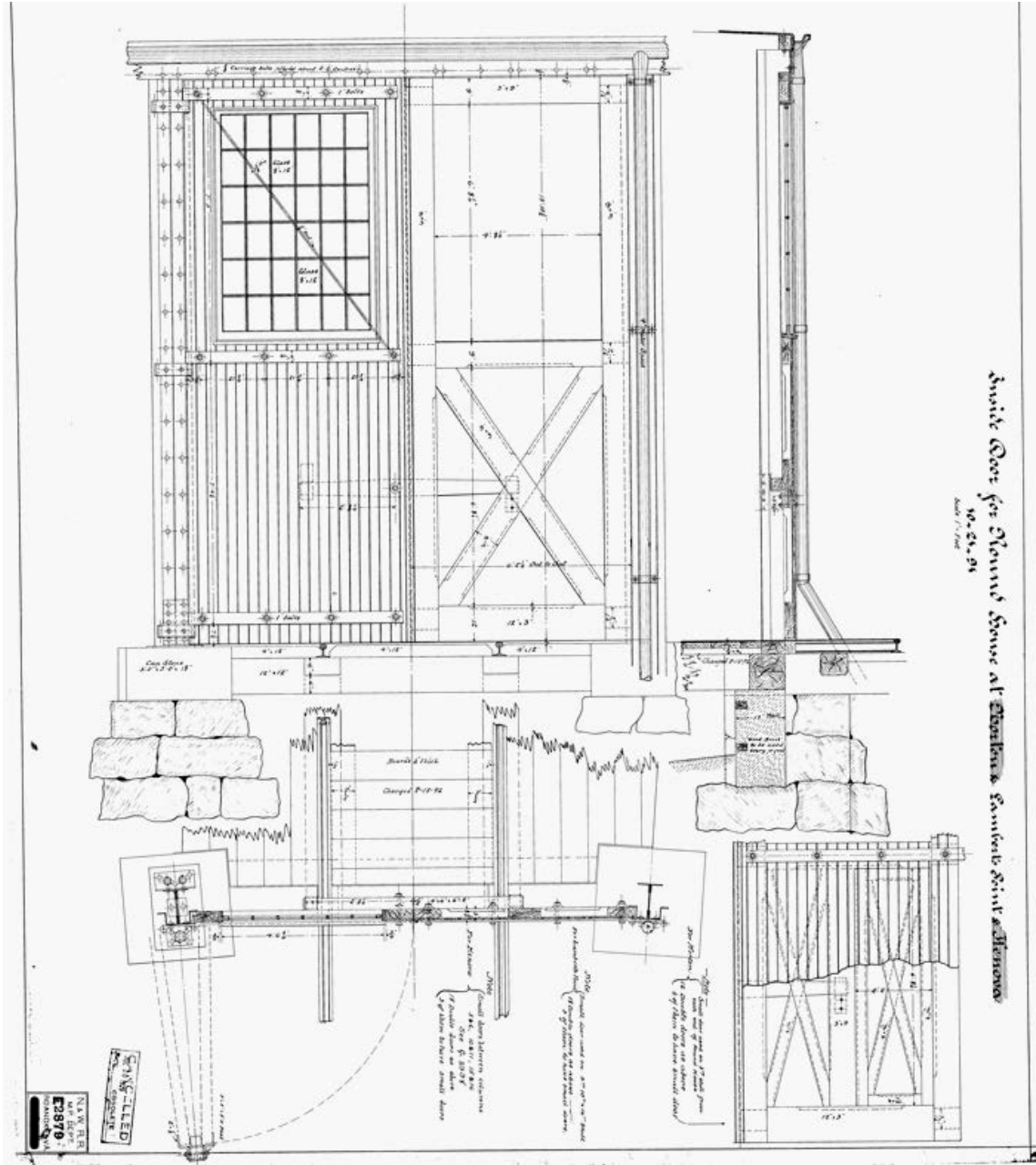
Şekil 3. 19 Lokomotif deposu yığma duvar detayı [58].

Dikdörtgen depolarda kapı eksenleri arasında 5 metrelik bir aralık olduğundan kapılar arasında kâgir için yeteri kadar genişlik kalır. Dairesel depolarda kapı eksenleri arasında 4 metrelik bir mesafe olduğundan kapılar arasında kâgir inşa tekniği ile inşa edilecek duvarlar için gerekenden az bir aralık kalır. Bu sebeple dairesele depolarda, ince bir iskeleti bulunan demir veya betonarme inşaat tercih edilir [13].

Kapılar

Kapılara bir lokomotifin serbestçe geçebileceği yükseklik ve genişlik verilmelidir. Lokomotif ölçüleri göz önüne alınarak yapılan kapı boyutlandırmasında; asgari ölçüler raydan itibaren 4,8 metrelik yükseklik ve 3.35 metrelik genişlik olarak belirlenmiştir. Kapılar için en iyi inşa tarzı, ahşap ya da dalgalı sacıla kaplanmış demir iskeletli sistemdir [13]. Şekil 3. 25 deki çizim, demir iskeletli, boşlukları ahşap üzeri sacıla kaplanmış bir kapiya aittir.

Yazın kapılar açık tutulmaktadır, ancak kış mevsimlerinde içersinin ısıtılabilmesi için kapıların kapalı tutulması gerekir. Her giriş ve çıkışta personelin kapı kanatlarını açıp kapaması hem zor hem de içersini soğutması sebebi ile sakıncalıdır. Bunu önlemek için kapıların bir kanadında küçük bir kapı açılır ve personel giriş - çıkışı bu kapılardan gerçekleştirilir [13].

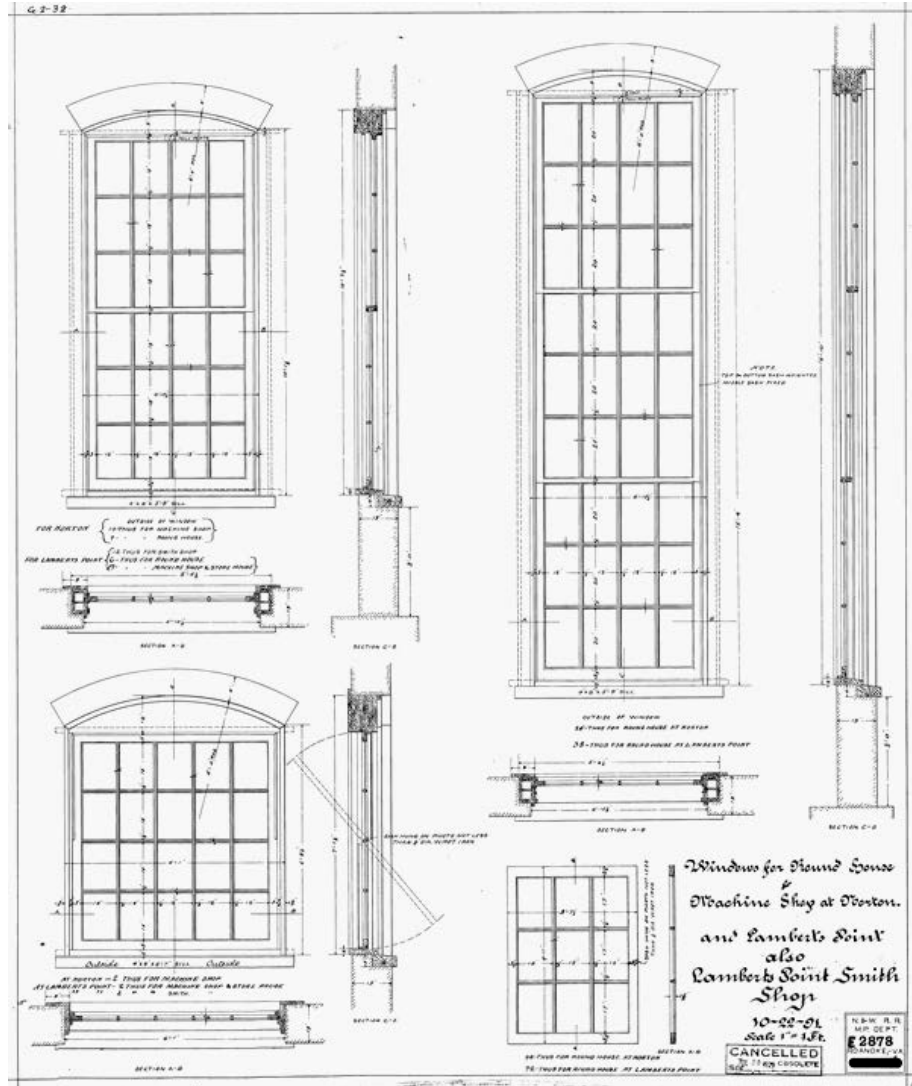


Şekil 3. 20 “Inside Door for Round House at Norton, Lamberts Point & Kenova”, 10.21.1891, N&W Railroad [59].

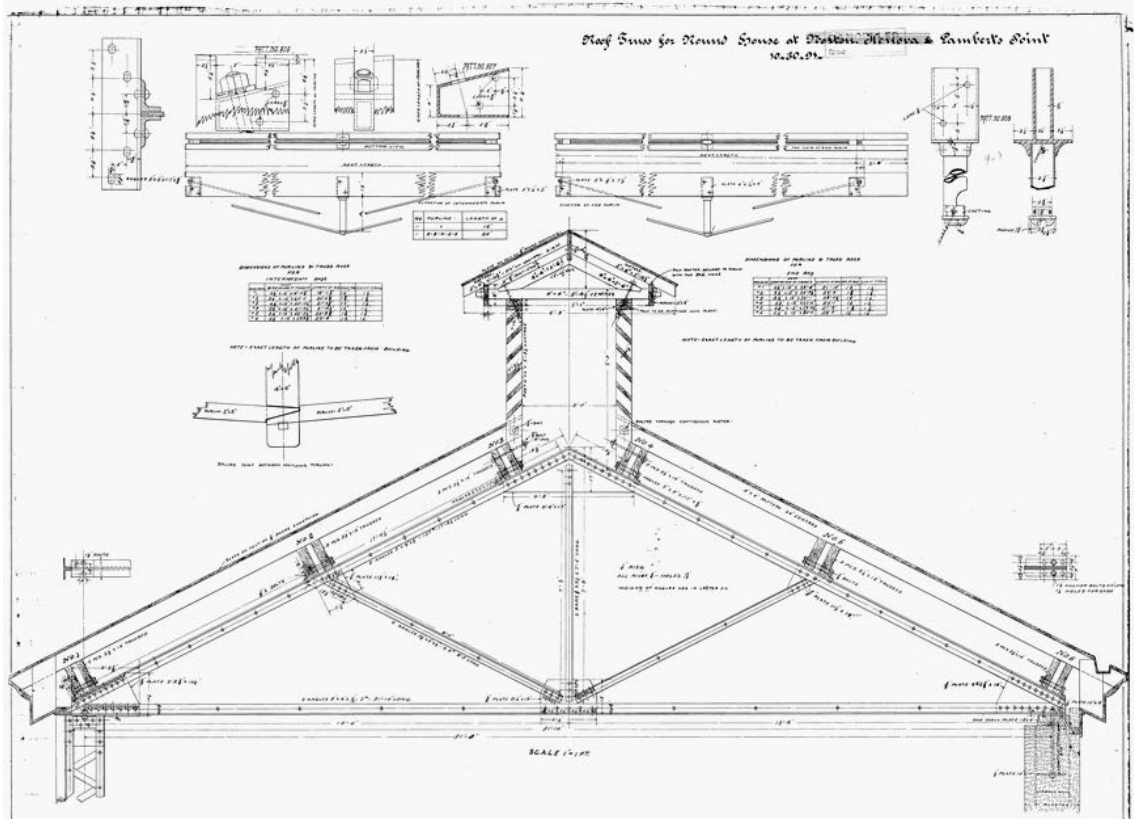
Pencereler

Dairesel planlı lokomotif depolarında pencereler daha çok arka ve yan cephelerde bulunur. Pencerelerin sayısını ve boyutlarını belirleyen en önemli kriter depo içerisindeki çalışma yerlerinin gerektiği kadar aydınlatılmasıdır. Gerekli aydınlığı sağlamak için pencereleri çok yüksek yapmak ve pencerelerin alt kotlarını döşeme seviyesine yakın mesafelerden başlatmak gerekebilir. Pencereler döşemeden yaklaşık 0,5 metre yüksekten itibaren başlar ve 1,8 – 2 metre yüksekliğe kadar ulaşır [13].

Şekil 3. 26 ve Şekil 3. 27 deki çizimler, bir deponun pencerelerine ve çatı camekânına aittir.



Şekil 3. 21 “Windows for Round House & Machine Shop at Norton and Lamberts Point Also Lamberts Point Smith Shop”, 10.22.1891, N&W Railroad [60].



Şekil 3. 22 “Roof Truss for Round House at Norton, Kenova, & Lamberts Point”, 10.30.1891, N&W Railroad [61].

Çatıda aydınlık penceresi oluşturulması durumunda; çatıdaki camlı bölmelerin camları kolayca açılabilir ve temizlenebilir olmalıdır [13].

Çatılar

Depo içerisine taşıyıcı ayak inşa etmek, lokomotif bakım işlerine engel olacağı için istenilen bir durum değildir. Bu nedenle deponun karşılıklı iki duvarının üzerine oturtulan çatı makaslarının açıklıkları büyümekte, çatı makaslarının inşasında demir veya betonarme tercih edilmektedir. Çatıların örtü malzemesi iklim şartlarına göre rüberoit veya kiremit olarak seçilebilir [13].

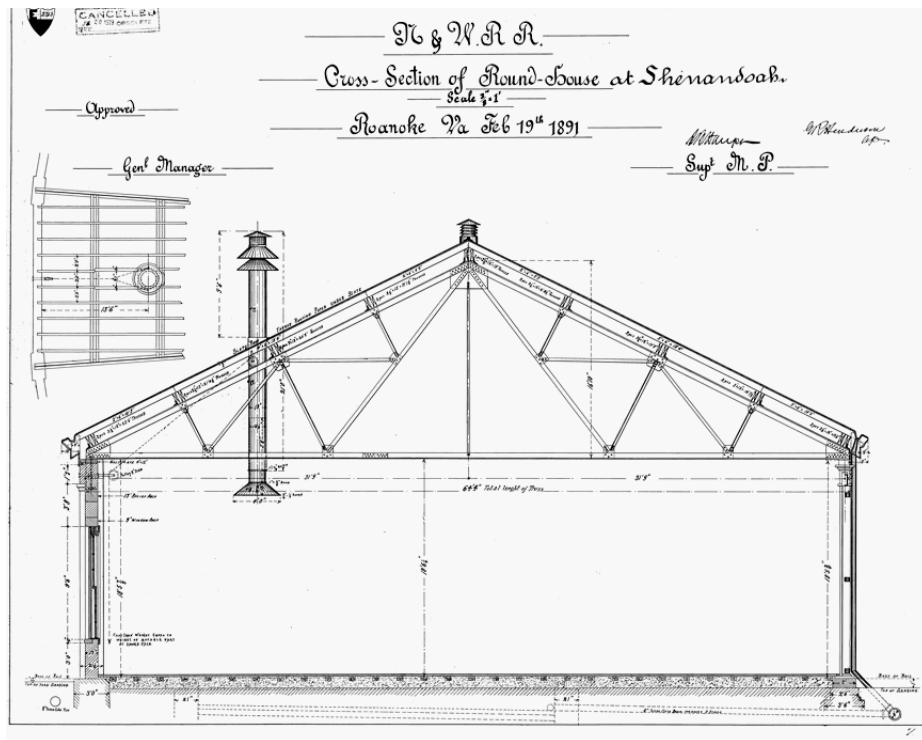
Çatı yüksekliğinin; lokomotifin üstüne çıkan bir kişinin rahatça çalışabilmesi, lokomotif bakım işlerinin yapılabilmesi için yeterli alanı sağlaması gerekmektedir. Çatı altında raydan itibaren en az 5,8 metrelik bir yüksekliğin bırakılması uygun olabilir. Çatı yüksekliğinin gereğinden fazla olması binanın ısıtılmasını güçleştirir [13].

Depo binalarında lokomotif dumanlarının depo içine yayılmadan dışarı atılması için depo içerisinde bacalar inşa edilir. İçerisine az sayıda lokomotifin alan küçük hatta orta ölçekli

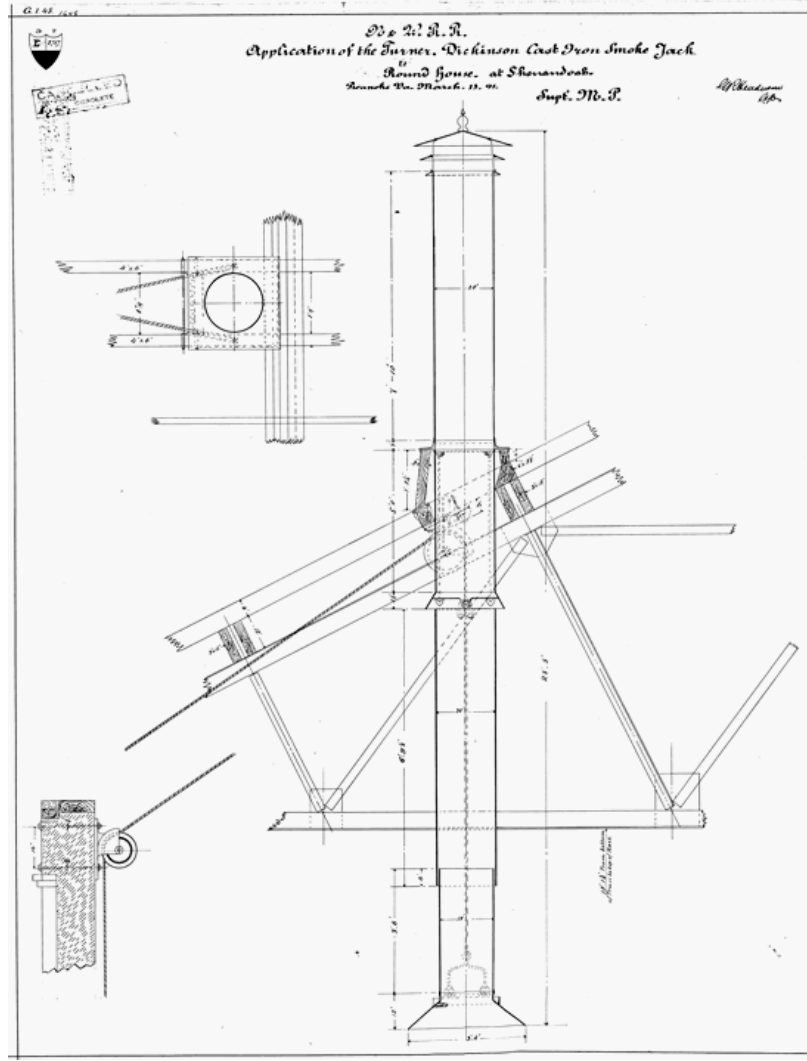
depoları her lokomotifin üzerine bir baca gelecek şekilde planlama yapılır. İçerisine çok sayıda lokomotif alan büyük depo binalarında her lokomotif için bir veya iki baca inşası çatı örtüsünü çok karıştırır. Böyle depoları bazen çatıyı aşan merkezi baca inşa edilir, çatı altındaki bütün baca aksamı bu merkezi bacada birleştirilir. Bu bacalarının eksenlerinin yeri, bakım çukurlarından 2,5 metre daha ierdedir. Bacalara çoğunlukla 0,5 metrelik i çap verilmektedir. Bacaların en alt kısmı 0,6 x 0,5 metre boyutunda bir dikdörtgen şeklini almaktadır. Bacanın alt kısmındaki kapakları açılır kapanır durumda bulunduğundan lokomotifin bacasını iyice kavrır ve dumanın doğrudan doğruya bacaya gitmesini sağlar. Bu şekilde oluşturulacak bacalar çatının ahşap kısımlarından iyice ayırt edilmiş olmalı ve baca yükseklikleri de çatının en yüksek noktasını aşacak nitelikte olmalıdır [13].

Lokomotiflerin depoya baştan ya da tenderden girebilecekleri göz önünde bulundurulduğunda her lokomotif yerinde iki baca inşası gerekli olabilir. Lokomotifi depoya girerken istendiği gibi döndürmek mümkün olduğundan pek çok dnerkprl depoda bir lokomotif için bir baca yapılmaktadır [13].

Aşağıdaki izimler deponun içerisinde baca yerini ve bacaya ait detayı göstermektedir.



şekil 3. 23 “Cross-section of Round-house at Shenandoah”, 02.19.1891, N&W Railroad [62].



Şekil 3. 23 “Application of Turner, Dickinson Cast Iron Smoke Stack to Round House at Shenandoah”, 03.13.1891, N&W Railroad [63].

Donatılar

Depoda bazen lokomotiflerin şaselerini kaldırmak gerekir, bunun için krikolara ihtiyaç duyulur. Bu amaçla bakım çukurları etrafında kriko yerlerine gelmek üzere temele kadar kâgirden, beton veya betonarmeden kütleler inşa edilir [13].

Depo binalarında su tesisatı bulunur. Lokomotifleri ve parçalarını, depo içini ve bakım çukurlarını yıkamak üzere lokomotifler aralarında birer musluk bulundurmak gereklidir. Bunun yanısıra kışın işçilerin rahat çalışmasını sağlamak için depo içerisinde ısıtılması için lokomotif ara yerlerine birer soba kurulur. Depo binasının içerisinde ya da hemen yanında bir büro olabilmektedir [13].

Türkiye'deki lokomotif depoları ile ilgili standartlar da mevcuttur. Örneğin; lokomotif depolarının temel ve duvar işçiliğinde hangi harçların kullanılacağı 1889 tarihli "Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi Sözleşmesi" adlı kaynakta belirtilmiştir [27].

- *Lokomotif depolarının temelleri d (üzeri çizilerek c) harcı ile örülecektir. Su basman mozaik duvar işi ile yapılacaktır.harcı ile derlenecektir.*
- *Beden duvarları e harcı ile örülecektir ve dışarıdan e (üstü çizilmiş c) harcı ile serpm siva yapılacaktır. Serpm siva içeride ray seviyesinden 1.50 m yukardan başlayarak e harcı ile yapılacaktır. Duvarın açık derzle alt bölümü f harcı ile derlenecektir.*
- *Kalkan duvarının direkleri meşe ağacından olacaktır.*
- *Büyük giriş kapılarından birinde anahtarlı kapı kilidi olan bir yavru kapısı olacaktır. Yuvarlak depolarda her üç kapıdan birinin yavru kapısı olacaktır.*
- *Pencereler, meşe kasalı ve demir profil çerçeveli olacaktır.*
- *Çatı örtüsü düz kiremitlerle yapılacaktır.*
- *Çatı araları özel, projeye uygun olarak, küçük depolar için ahşap, yuvarlak depolar için demirden olacaktır.*
- *Lokomotif deposunun aydınlatma feneri kepenklerle kapatılacak bu kepenkler rulolar üzerinde kayan halatlar yardımıyla aşağıdan açılacaktır.*
- *Her lokomotif için alt bölümü huni biçiminde olan saçtan bir baca yapılacaktır.*
- *Lokomotif depoları, yolcu binalarındakilere benzer şekilde yağmur dereleri ve iniş borularına sahip olacaktır.*
- *Ahşap ve demirler elemanların görünür kısımlarına üç kat boya sürülecektir.*
- *Döşeme kılıcına yerleştirilmiş tuğlalarla ya da c harcı ile derlenmiş moloz taşlarla kaplanacaktır."*

DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI ÜZERİNDEN DEMİRYOLU MİRASINI KORUMA ÖRNEKLERİ

Dairesel planlı lokomotif depoları, buharlı lokomotif döneminin ayrılmaz bir parçası olması ve bu dönemin özelliklerini yansıtmaları nedeniyle demiryolu alanlarının tarihi ve kültürel sembollerinden biri olmuştur.

Dairesel planlı lokomotif depoları demiryolu komplekslerinin işlevini sürdürülmesindeki öneminin yanı sıra etkileyici mimari ile de dikkate değerdir. Özellikle dönerköprü mekanizması ile birlikte var olmaları, kendilerine özgü yapı elamanlarının, donatılarının ve formlarının olması nedeniyle farklı bir mimari dil oluşturmuşlardır. Bu yapılar aynı zamanda demiryolu alanlarındaki büyük ve başlıca demiryolu konstrüksiyonlarıdır.

Kendine özgü rolü ve biçimlenişi ile dairesele planlı lokomotif depoları demiryolu komplekslerindeki endüstriyel miras olarak yorumlanır ve demiryolu mimarisi kapsamında ele alınır [64].

Hala tamamen yıkılmış, bozulma sürecinde, Vandalizm'e maruz kalmış, kentsel dönüşüme kurban edilmiş dairesele planlı lokomotif depoları vardır. Bu binaların yeniden kullanımı ve rehabilitasyonu için farklı seçenekler vardır. Fonksiyonlarını korumak, kültürel merkezlere ya da destinasyonlara dönüştürmek bunlar arasındadır [64].

Aşağıda dairesele planlı lokomotif depolarının korunması ile ilgili dünyada yapılmış çalışmalardan örnekler verilmektedir. Bu örnekler koruma faaliyetleri üzerinde tartışmaya olanak sağlar.

4.1 Demiryolu Müzesi Olarak Restore Edilenler

4.1.1 Alman Teknoloji Müzesi



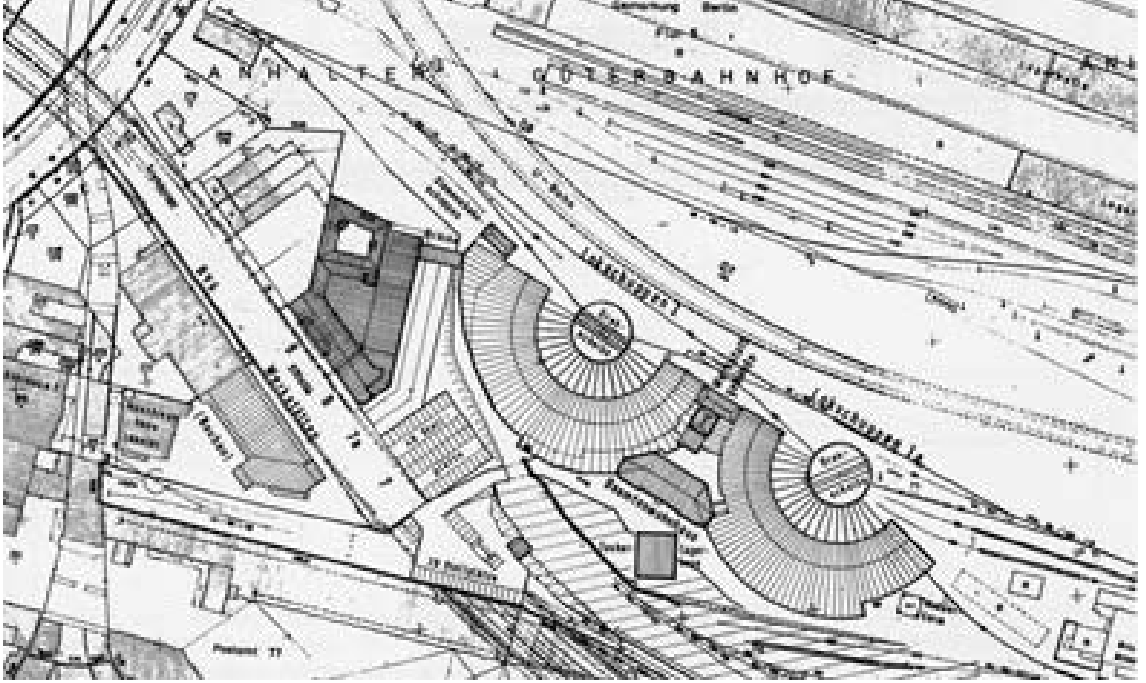
Şekil 4. 1 Alman Teknoloji Müzesi vaziyet planı [65] .

Çizelge 4. 1 Alman Teknoloji Müzesi

Yapım tarihi	1874-1879 (restorasyon: 1987)
Yeri	Trebbiner Straße 10963, Berlin, Almanya
Orijinal ismi	<i>Berlin Anhalt Lokschuppen</i> Berlin Anhalt Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Deutsches Technikmuseum</i> Alman Teknoloji Müzesi
Demiryolu	Berlin-Anhalt Demiryolu Şirketi (mimar Franz Schwechten)
Mimari biçimi	İki adet yarım dairesel planlı, toplam 34 modül
Tarihçesi [66]	1879: 1874 yılında yapımına başlanan bina işletmeye açıldı. 1906-1944: Lokomotif deposunda halka açık demiryolu sergileri düzenlendi. Bu koleksiyonun bir kısmı günümüzde de sergilenmektedir. 1952: İkinci Dünya Savaşı sırasında büyük hasar gören istasyon ve binalar kullanımdan kaldırıldı.
Restorasyon süreci [66]	1982: Berlin’de çeşitli teknoloji sergileri bir araya getirilerek Alman Teknoloji Müzesi (<i>Deutsches Technikmuseum</i>) açıldı. 1987: Lokomotif deposu restore edilerek müze bünyesine katıldı. 2003: Çeşitli endüstriyel yapıların bulunduğu park alanına yeni bir bina eklendi.

Çizelge 4. 1 Alman Teknoloji Müzesi (devamı)

Müzenin bugünkü durumu	Teknoloji Müzesi'nin bünyesinde bulunan iki dairesel lokomotif deposu, günümüzde özellikle buharlı lokomotif teknolojileriyle ilgili sergilere ev sahipliği yapmaktadır.
------------------------	--



Şekil 4. 2 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu. Vaziyet planı [66].



Şekil 4. 3 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu, 1984 [66].



Şekil 4. 4 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci, 1987 [66].



Şekil 4. 5 Berlin Anhalt dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci, 1987 [66].



Şekil 4. 6 Alman Teknoloji Müzesi. Restorasyon sonrası, 2008 [66].



Şekil 4. 7 Alman Teknoloji Müzesi. Sergi planı [66].

4.1.2 Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi



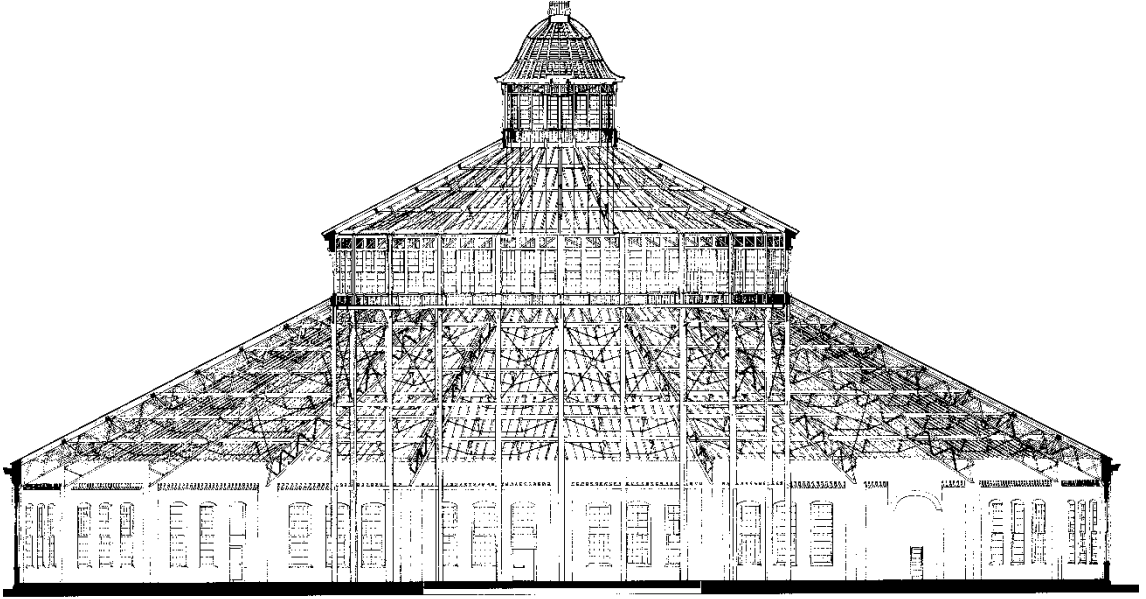
Şekil 4. 8 Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 2 Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi

Yapım tarihi	1884 (restorasyon: 1953 ve 2003)
Yeri	901 W Pratt Street, Baltimore, Maryland, ABD
Orijinal ismi	<i>Mount Clare Station Passenger Car Shop</i> Mount Clare İstasyonu Vagon Deposu
Bugünkü ismi	<i>Baltimore&Ohio Transportation Museum</i> Baltimore&Ohio (B&O) Ulaşım Müzesi
Demiryolu	Baltimore&Ohio Demiryolu Şirketi (mimar E. Francis Baldwin)
Mimari formu	Tam dairesel planlı, üstü örtülü, döner köprüsü ortada, 22 modül
Tarihçesi [67] [68] [69]	1884: B&O Şirketi'ne 1829'dan beri ait olan arazide inşa edilen yapı, esasen lokomotifler için değil yolcu vagonlarının tamiri amacıyla yapılmıştı. Tamamlandığı tarihte dünyanın en büyük endüstriyel yapısı idi. 1953: B&O Ulaşım Müzesi açıldı. 1961: Müze ve istasyon "Amerikan Ulusal Tarihi Anıtı" <i>US National Historic Landmark</i> olarak tescillendi. 1974: Lokomotif deposuna komşu ve en az onun kadar eski atölyeler kaldırıldı. 1990: Şirket ile bağlarını koparan müze bağımsız, kar amacı gütmeyen bir eğitim kurumu olarak faaliyetlerine devam etti.

Çizelge 4. 2 Baltimore & Ohio Ulaşım Müzesi (devamı)

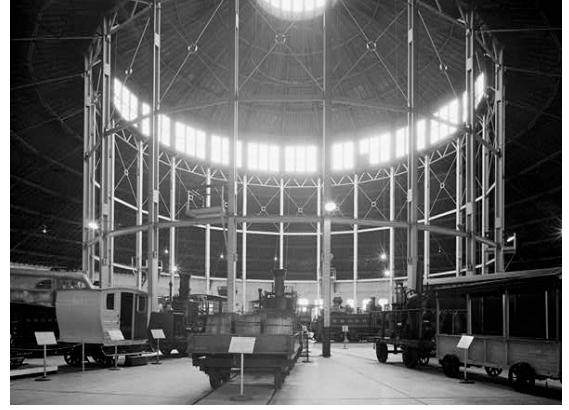
Restorasyon süreci [67] [68] [70]	2003: Müzenin çatısı kar yükü nedeniyle çöktü. Bina ve içindeki koleksiyonlar ve tarihi lokomotifler büyük hasar gördü. 2004: Düzenlenen yardım kampanyaları ile çatının tamiri tamamlandı ve müze tekrar halka açıldı. 2005: Müze bünyesinde bir restorasyon birimi kuruldu.
Müzenin bugünkü durumu [68] [71]	Hasar alan eserlerin tamiri için müze içerisinde kurulan restorasyon biriminde, orijinal lokomotif ve vagonların demontajı ve dökümantasyonu yapılmakta, koruma ile ilgili kararlar alındıktan sonra temizleme, tamir, yeniden montaj, boya ve detay işçiliği buradaki atölyelerde gerçekleştirilmektedir. Tesis 4 tamir hattı, ahşap ve metal atölyeleri ve lokomotif inceleme alanı ile boya atölyesinden oluşmaktadır. Müze koleksiyonu 19. ve 20. yy. Amerikan demiryolu tarihine ilişkin önemli eserler içermektedir. Toplamda 250 parça lokomotif ve vagonun yanı sıra 15 bin parça eser ve 140 m³ arşiv materyali bulunmaktadır. Tarihi dairesel planlı lokomotif deposunun içerisinde bulunduğu 4 önemli 19. yüzyıl binası ve 1 mil uzunluğundaki demiryolu hattı ABD'deki en önemli demiryolu mirası öğeleri arasında gösterilmektedir.



Şekil 4. 9 Mount Clare İstasyonu vagon deposu. Kesit [72].



Şekil 4. 10 B&O Ulaşım Müzesi. İç mekân [72].



Şekil 4. 11 B&O Ulaşım Müzesi. İç mekân [72].



Şekil 4. 12 B&O Ulaşım Müzesi. Çatının çökmesi, 2003 [67].



Şekil 4. 13 B&O Ulaşım Müzesi tamir çalışmaları, 2004 [72].



Şekil 4. 14 B&O Ulaşım Müzesi, bugün [72].

4.1.3 Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu



Şekil 4. 15 Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 3 Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu

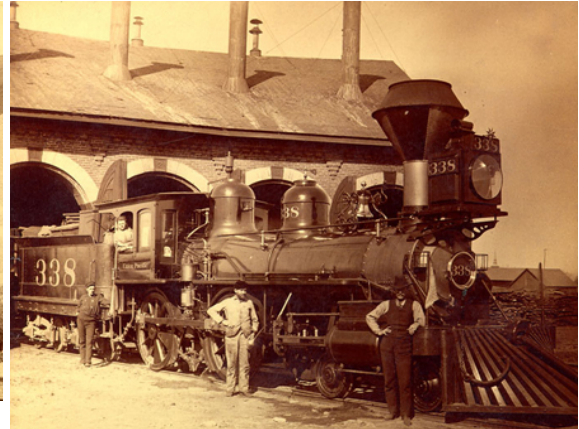
Yapım tarihi	1884 (rekonstrüksiyon: 2000)
Yeri	Dearborn, Michigan, ABD
Orjinal ismi	<i>DT&M Roundhouse</i> Detroit, Toledo ve Milwaukee Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Henry Ford Museum Greenfield Village Roundhouse</i> Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Demiryolu	Binayı zaman içerisinde 5 farklı şirket işletmiştir. İlki Michigan ve Ohio Demiryolu Şirketi'dir. Binaya adını veren ise Detroit, Toledo and Milwaukee (DT&M) Demiryolu Şirketi'dir.
Mimari formu	Yay biçimli 6 modül
Tarihçesi [73] [74]	1915: 1884'te buharlı lokomotifler için inşa edilen yapı elektrikli sisteme dönüştürülmüştür. 1930: Bina bir lokomotif deposu olarak 1930'a kadar kullanıldı 1960: 1930-60 arasında dökümhane olarak kullanılan yapı, daha sonra da bir hurdacı tarafından kullanıldı 1991: Bina yıkılmak üzereyken ölçüleri alındı 1992: Henry Ford Müzesi ve Greenfield Şehri orjinal lokomotif deposunun kalan parçalarını sahiplendi 2000: Elde edilen parçalar, orjinal fotoğraflar ve çizimler kullanılarak lokomotif deposu yeniden inşa edildi

Çizelge 4. 3 Henry Ford Müzesi Greenfield Lokomotif Deposu (devamı)

Restorasyon süreci [74] [75]	1975: Greenfield Şehri'nin tarihi lokomotiflerle şehir turu yapmasıyla proje başlamış oldu. 1983: Bir dairesel lokomotif deposunun yapılması konusunda tartışmalar başladı. 1988: El ile çalıştırılan dönerköprü yerleştirildi. Bu dönerköprü aslen 1901 yılında yapılmış olan Pere Marquette Lokomotif Deposu'ndan alınmıştı. 2000: 1999 yılında başlayan yeniden inşa tamamlandı. 3.5 milyon ABD dolarına mal olan projenin 1 milyon doları Michigan Ulaşım idaresinin hibesinden, kalan miktar ise müzenin yürüttüğü kampanyalardan sağlanmıştır. Rekonstrüksiyon, Lindhout Associates mimarlık tarafından yürütülmüştür.
Müzenin bugünkü durumu [75]	Binanın orijinalinden kurtarılan parçaları dökme demir kapı kolonları, pencereler ve bazı çatı kirişleridir. Tuğla işçiliği orijinaline uygun olarak yeniden yapılmıştır. Döşeme ve çatı kaplaması ise orijinalinden farklıdır. Yapı elektrikli dönemdeki haliyle inşa edilmiştir, buharlı döneme ait kazan dairesi eklenememiştir Yaklaşık 20-25 dakikalık bir tur ile buharlı döneme ait lokomotifler, dairesel planlı lokomotif depoları ve bu binalarda yapılan faaliyetler konusunda bilgi verilmektedir. Diğer taraftan bina bir restorasyon atölyesi olarak aktif biçimde de kullanılmaktadır. Ziyaretçiler yükseltilmiş bir zeminden ve tamir çukurlarının içerisinden bütün faaliyetleri izleyebilmekte ve dinleyebilmektedir. Özellikle çocuklar için ilgi çekici faaliyetler bulunmaktadır



Şekil 4. 16 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75]



Şekil 4. 17 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75]



Şekil 4. 18 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].



Şekil 4. 19 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].



Şekil 4. 20 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [76].



Şekil 4. 21 Henry Ford Müzesi Greenfield Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [75].

4.1.4 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi



Şekil 4. 22 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 4 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi

Yapım tarihi	1896 (rekonstrüksiyon: 1999)
Yeri	Columbia Ave, Willimantic, Connecticut, ABD
Orijinal ismi	<i>Columbia Junction Roundhouse</i> Columbia Kavşağı Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Connecticut Eastern Railroad Museum</i> Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi
Demiryolu	<i>B&A Boston Bridgeworks Turntable Şirketi</i>
Mimari biçimi	Yay biçimli, 6 modül
Tarihçesi	1896: Dairesel planlı lokomotif deposunun bilinen inşa tarihi 1928-1930: Bina harap durumdadır.
Restorasyon süreci	1999: Bina orjinal temelleri üzerine özgün tasarımına sadık kalınarak yeniden inşa edildi. Bunun için binanın orjinal çizimleri kullanıldı 2000: Bina, demiryolu müzesi olarak açıldı. 2008: İkinci Dünya Savaşı'nda hurdaya çıkarılan döner köprü yerine, başka bir lokomotif deposundan alınan döner köprü yerleştirildi.
Müzenin bugünkü durumu	Bina aynı zamanda eski lokomotiflerin restore edildiği bir atölye olarak da kullanılmaktadır.



Şekil 4. 23 Columbia kavşağı dairesel planlı lokomotif deposu. Rekonstrüksiyon öncesi, 2000 [77].



Şekil 4. 24 Columbia kavşağı dairesel planlı lokomotif deposu. Rekonstrüksiyon, 2000 [77].



Şekil 4. 25 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi açılış töreni, 2001 [78].



Şekil 4. 26 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi, dönerköprü montajı, 2006 [79].



Şekil 4. 27 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi, 2008 [80].



Şekil 4. 28 Connecticut Doğu Demiryolu Müzesi, 2009 [80].

4.1.5 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi



Şekil 4. 29 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 5 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi

Yapım tarihi	1898 (çeşitli restorasyonlar: 1983-1996)
Yeri	411 S Salisbury Ave, North Carolina, ABD
Orijinal ismi	<i>Spencer Shops Roundhouse</i> Spencer Atölyeleri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu <i>Robert Julian Roundhouse</i> Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>The North Carolina Transportation Museum</i> Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi
Demiryolu	<i>Southern Railway Company</i> Southern Demiryolu Şirketi
Mimari biçimi	Yay biçimli, 37 modül
Tarihçesi	1896: Atölyelerin yapımına başlandı. Bu bölge, demiryolu şirketi tarafından büyük merkezlerin (Washington, Atlanta vb.) ortasında stratejik öneme sahip bir yer olduğu için seçilmişti. 1960: Dizel lokomotiflerin gelmesiyle yapı grubu önemini kaybetti ve tamir atölyeleri kapandı. 1977-1979: Yapı adası parçalar halinde Kuzey Carolina şehrine verildi. Son olarak tüm alan “Kuzey Carolina Kültürel Kaynaklar Bakanlığı’nın (<i>North Carolina Department of Cultural Resources</i>) “Tarihsel Alanlar” (<i>Historical Sites</i>) bölümüne verildi.

Çizelge 4. 5 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi (devamı)

Restorasyon süreci [81].	1977: NC Ulaşım Müzesi Vakfı (<i>The NC Transportation Museum Foundation</i>) kuruldu. Bu vakıf sayesinde müze envanterine 2 milyon dolardan daha fazla değere sahip eserler kazandırıldı. Vakıf üyeleri ve gönüllüler, müze binasının ve eserlerin restorasyonunda bizzat çalıştılar. 1983: Alanda ilk sergi 1983 yılında açıldı. Müzenin büyüklüğü ve popülaritesi yıllar içerisinde giderek arttı. 1996: Müze ve vakıf, lokomotif deposu, dönerköprü ve birkaç başka yapının restorasyonunu tamamladı. Restorasyon projesi toplam 8 milyon dolara mal oldu. 2011: Müze, “Makina Mühendisliği Tarihsel Eseri” (<i>Historic mechanical engineering landmark</i>) olarak tescillendi.
Müzenin bugünkü durumu [82].	Müze günümüzde dairesel planlı lokomotif deposunu da içerisine alan 6 binaya yayılmış bir komplekstir. Kırka yakın lokomotifin ve vagonun sergilendiği demiryolu bölümü haricinde havacılık ve otomobil gibi farklı alanlara dair sergiler de bulunmaktadır.



Şekil 4. 30 Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1945 [83].



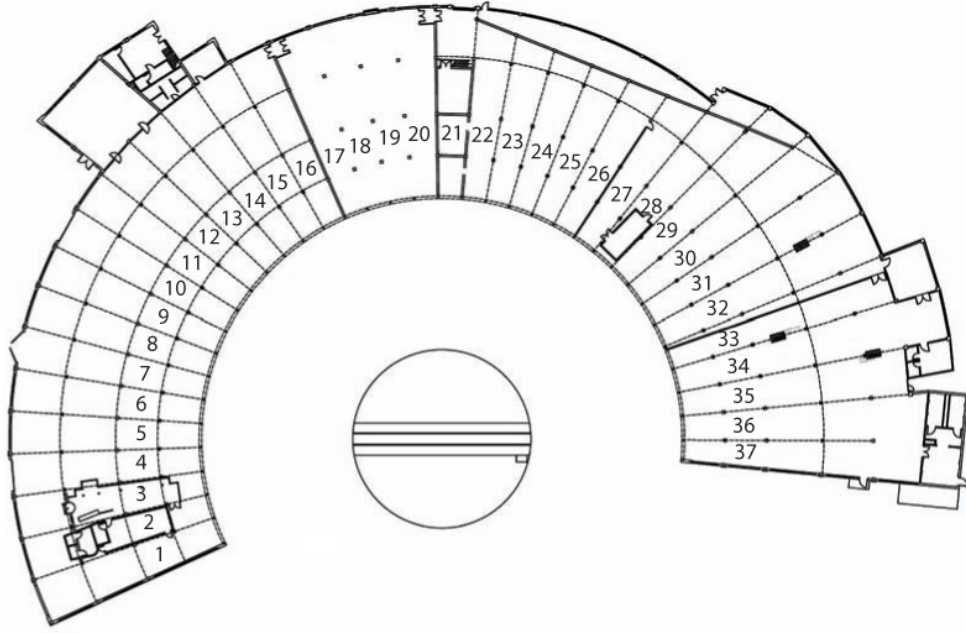
Şekil 4. 31 Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1970'ler [83].



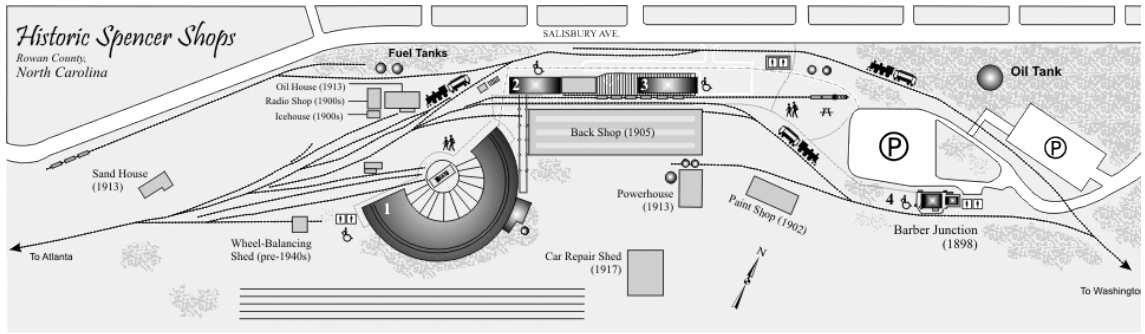
Şekil 4. 32 Robert Julian Dairesel Planlı Lokomotif Deposu gönüllüleri, 1985 [83].



Şekil 4. 33 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi, 2012 [84].



Şekil 4. 34 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi bugünkü planı [83].



The North Carolina Transportation Museum at Historic Spencer Shops

Facilities Open to the Public:

1. **Robert Julian Roundhouse (1924)**
Railroading exhibits and rolling stock displays.
2. **Flue Shop (1924)**
Bumper to Bumper Exhibit — A century of automobiles.
3. **Master Mechanic's Office (1911)**
Wagons, Wheels, and Wings Exhibit — A history of North Carolina transportation from Indian canoes to airplanes.
Slide program, gift station, administrative offices.
4. **Barber Junction (1898)**
Information and train ride boarding.

Train Ride Route

Public Rest Rooms

Parking

Handicapped Accessibility

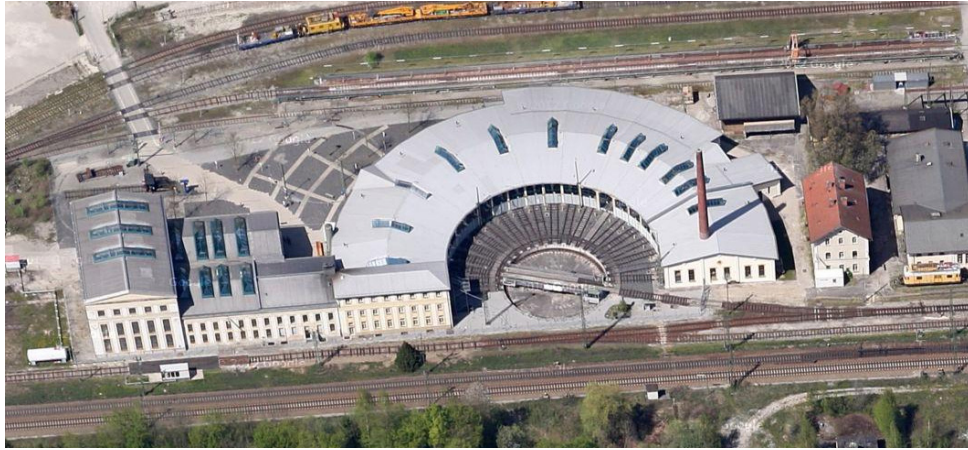
Picnic Area

Visitor Walking Paths

Visitor Shuttle Service

Şekil 4. 35 Kuzey Carolina Ulaşım Müzesi, gezi şeması [85].

4.1.6 Freilassing Lokomotif Dünyası



Şekil 4. 36 Freilassing Lokomotif Dünyası [65].

Çizelge 4. 6 Freilassing Lokomotif Dünyası

Yapım tarihi	1902-1905 (restorasyon: 2004-2006)
Yeri	Westendstraße 6, Salzburg, Almanya
Orijinal ismi	<i>Lokschuppen Freilassing</i> Freilassing Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Lokwelt Freilassing</i> Freilassing Lokomotif Dünyası
Demiryolu	Maximilian Demiryolu
Mimari biçimi	Yarım daire planlı, 20 modül
Tarihçesi [86]	1860: Münih ve Salzburg arasındaki demiryolu hattı açıldı. 1902-1905: Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu inşa edildi. 1998: Bina “Bavyera Anıtlar Listesi’nde (die Bayerische Denkmalliste) yerini aldı. 2003: Araziyi Freilassing kenti, Alman Demiryolları’ndan (<i>Deutsche Bahn</i>) satın aldı, Alman Müzesi (<i>Deutsches Museum</i>) ile anlaşmalı olarak restorasyon çalışmalarına başlandı.

Çizelge 4. 6 Freilassing Lokomotif Dünyası (devamı)

Restorasyon süreci [86]	2004: "Freilassing tarihi dairesel planlı lokomotif deposu dostları, 1905" vakfı (Freunde des Historischen Lokschuppens 1905 Freilassing e.V.) kuruldu, iyileştirici tedbirler alınmaya başlandı. 2005: "Lokomotif deposunun 100 yılı" (100 Jahre Lokschuppen) sergisinde tren deposunun tarihsel önemi ortaya çıkarıldı. Çatı taşıyıcısı ve ışıklıkları restore edildi, sıva ve boya yapıldı, döner köprü tekrar çalışmaya başladı. 2006: Alman Müzesi'nin tarihi lokomotifleri binadaki yerini aldı ve Lokomotif Dünyası (<i>Lokwelt</i>) açıldı.
Müzenin bugünkü durumu	Freilassing Lokomotif Dünyası, (<i>Lokwelt Freilassing</i>) binanın 20 modülünden 17 sine yayılmıştır. Kalan 3 modül atölye olarak kullanılmaktadır. Müze, eskiden Münih'te bulunan Alman Müzesi'nin sergilerine ev sahipliği yapmaktadır. Müzedeki eserlerin ve teknolojilerin sistematik ve kültürel bağlamları içerisinde sunulması fikrinden yola çıkılmıştır. Lokomotif Dünyası, özellikle çocukları eğlendirmek için tasarlanmıştır; tüm duylara hitap ederek demiryolunu ve teknolojiyi tanıtmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle müze içinde bir lokomotif simülatörü bulunmaktadır. Yapı, müze işlevinin dışında ayrıca bir etkinlik alanı olarak kullanılmakta, caz konserleri, brunchlar ve çocuklar için etkinlikler yapılmaktadır. Müzenin bölümleri aşağıdaki gibidir:



Şekil 4. 37 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon öncesi dış cephe [86].



Şekil 4. 38 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon öncesi iç mekân [86].



Şekil 4. 39 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci [86].



Şekil 4. 40 Freilassing dairesel planlı lokomotif deposu. Restorasyon süreci [86].



Şekil 4. 41 Freilassing Lokomotif Dünyası. Restorasyon sonrası iç mekân [86].



Şekil 4. 42 Freilassing Lokomotif Dünyası. Restorasyon sonrası dış mekân [86].

4.1.7 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



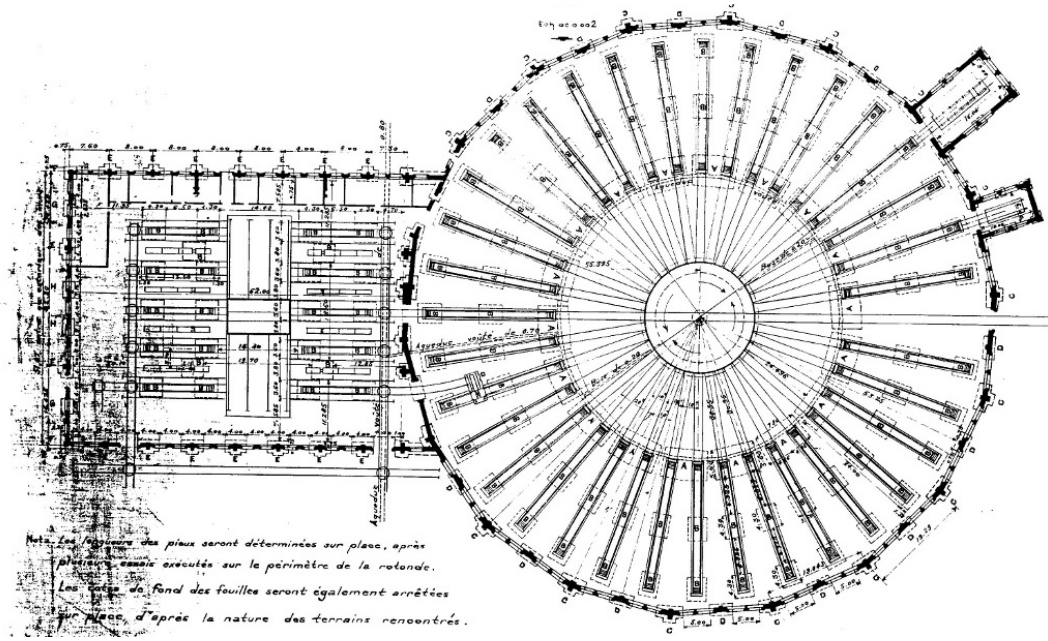
Şekil 4. 43 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 7 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

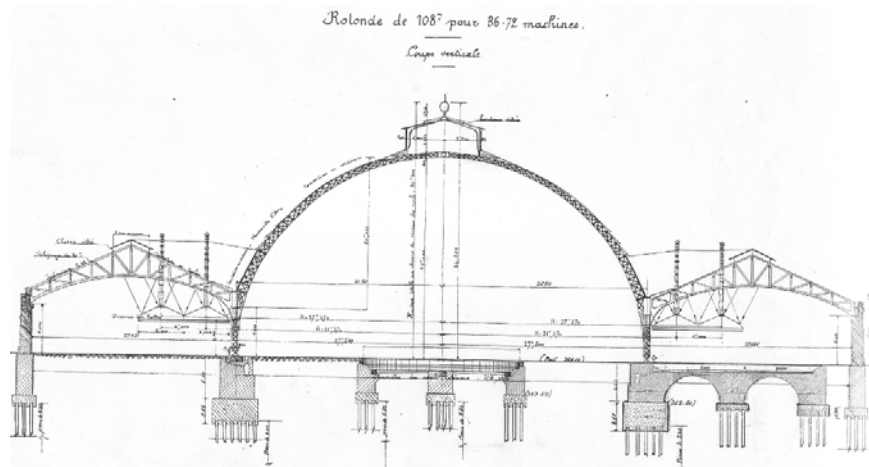
Yapım tarihi	1910 (çeşitli restorasyonlar: 1947-1954)
Yeri	Chambéry, Fransa
Orijinal ismi	<i>La Rotonde de Chambéry</i> Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>La Rotonde de Chambéry</i> Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Demiryolu	<i>Société Nationale des Chemins de fer Français</i> Fransız Devlet Demiryolları
Mimari biçimi	Tam dairesele, üzeri kapalı, dönerköprüsü ortada, 36 demiryolu hattında 72 lokomotif kapasitelidir
Tarihçesi [87] [88].	1910: 1906’da inşaatına başlanan yapı, Chambéry garının büyütülmesi projesinin bir parçasıdır. 1944: Hava bombardımanı sırasında aldığı isabet nedeniyle büyük hasar alan binanın çatısı çöktü. 1984: Fransız Devlet Demiryolları, (<i>Société Nationale des Chemins de fer Français</i>) binanın yıkılmasını istedi; Ancak yerel halk tarafından kurtarılan bina “tarihsel anıt” listesine alındı. 2004: Bina “20.yy’ın Tarihsel Anıtı” (<i>Monument du xx^e siècle</i>) olarak tescillendi ve Fransa’da bu tür binalar arasında bu ünvanı alan ilk bina oldu.

Çizelge 4. 7 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

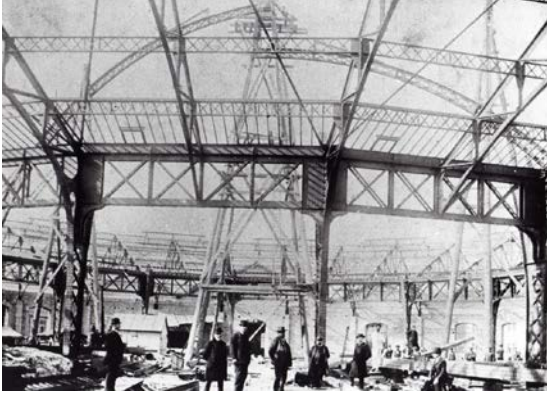
Restorasyon süreci [88].	1944: Kentin ve yapının bombalanmasının hemen ardından tamir çalışmaları başladı. 1947: 15 modülün yeniden inşası betonarme duvarlarla yapıldı. 1948: Çatının tamiri tamamlandı. Demiryolu giriş çıkış hatları yenilendi. 1954: Yapının farklı bölümlerinin yeniden inşası bu yıla kadar devam etti ve restorasyon işleri 2011'e kadar devam etti.
Müzenin bugünkü durumu	Bu yapı günümüzde Fransa'da bulunan tam dairesel planlı ve kubbeli tek lokomotif deposudur. Müze niteliğindeki yapıda kendi tarihi ve endüstriyel kullanımı tanıtılmaktadır



Şekil 4. 44 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].



Şekil 4. 45 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].



Şekil 4. 46 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].



Şekil 4. 47 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].



Şekil 4. 48 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].



Şekil 4. 49 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [89].



Şekil 4. 50 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, çatı onarımı [89].



Şekil 4. 51 Chambéry Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 2011 [90].

4.2 Diğer İşlevlerle Restore Edilenler

4.2.1 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



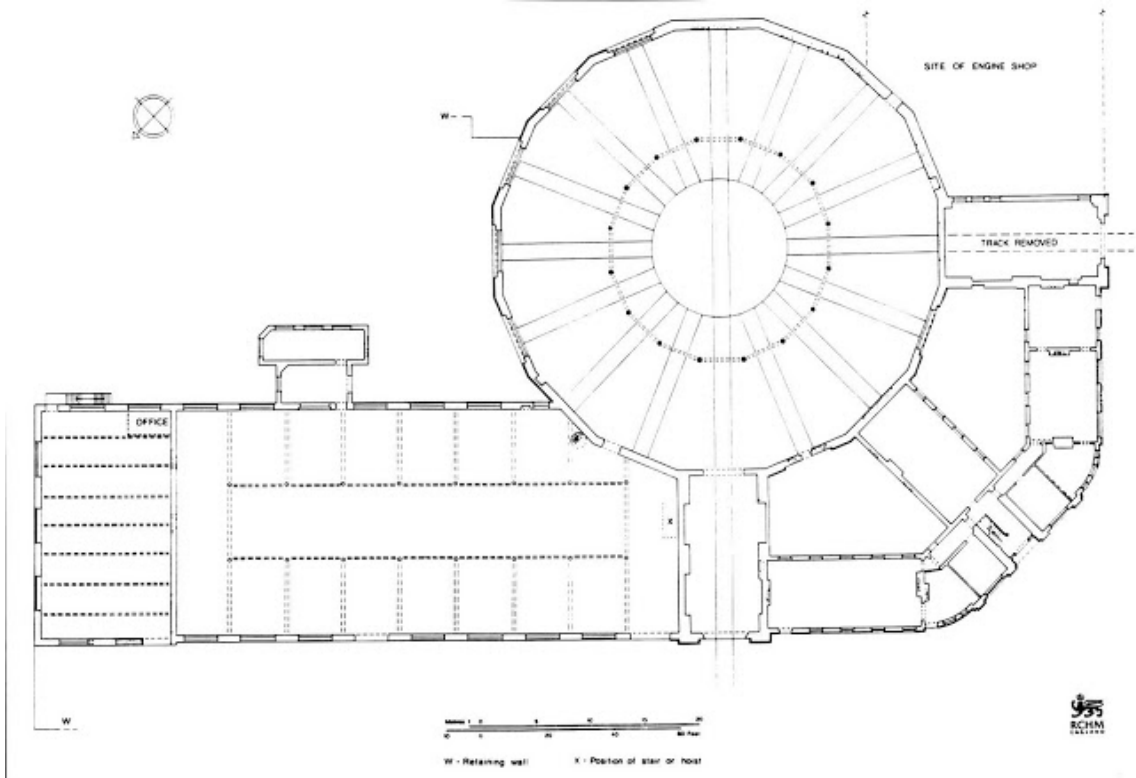
Şekil 4. 52 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 8 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1839 (restorasyon: 2009)
Yeri	Roundhouse Road, Derby İngiltere
Orijinal ismi	The Roundhouse (at Derby) Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>The Roundhouse (at Derby)</i> Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu <i>Derby College Roundhouse Campus</i> Derby Koleji Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Kampüsü
Bugünkü işlevi	Derby Koleji'nin çok amaçlı salonu ve etkinlik merkezi (düğün, davet, balo, toplantı, tiyatro, konser vb.)
Demiryolu	North Midland Demiryolu
Mimari formu	Tam daire, 16 modül, dönerköprüsü ortada
Tarihçesi [91].	1839: Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, bu bina türünün dünyadaki ilk örneğidir. "Rocket" buharlı lokomotif gibi önemli buluşların sahibi olan Stephenson ailesinin mühendis fertleri tarafından tasarlanmıştır.

Çizelge 4. 8 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

Restorasyon süreci [91].	2003: Derby Koleji'nin öncülüğünde fizibilite çalışmaları başladı. Buna göre nem ve bakımsızlıklar nedeniyle uğradığı zararın her yıl giderek arttığı binaya hemen müdahale edilmezse geri dönülemeyecek şekilde kaybedileceği anlaşıldı. Binanın çatısının çökmek üzere olduğu, demir pencerelerinin dahi sökülüp hurda haline getirilmeye başlandığı bu dönemde Derby Koleji, alanı ve binaları Derby Kenti'nden 1 sterlin'e satın aldı. 2005: Alanda tarihi eser olarak kayıtlı binaların restorasyonu ve iki yeni bina yapımını içeren bir mimari proje yarışması açıldı. 2007: Yarışmayı kazanan proje uygulanmaya başlandı. 2009: Restorasyon ve yeni binaları 46 milyon sterlin'e tamamlanan kompleks hizmete açıldı.
--------------------------	--



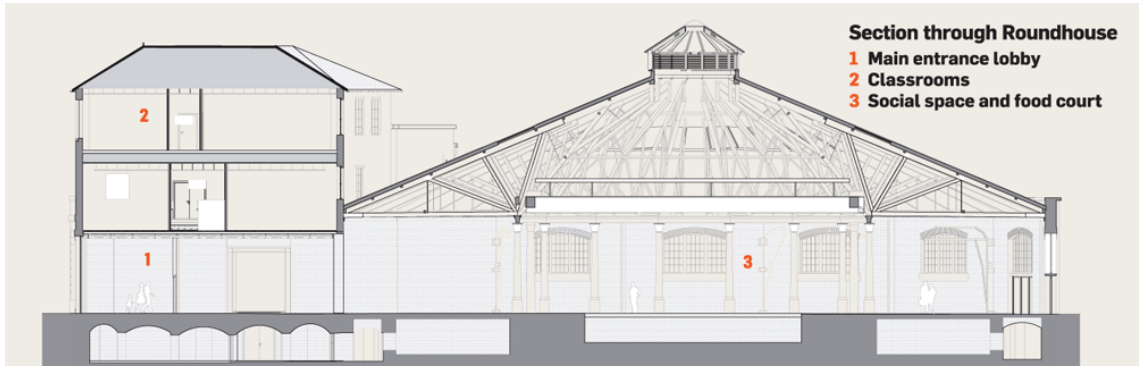
Şekil 4. 53 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [91].



Şekil 4. 54 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [91].



Şekil 4. 55 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, restorasyon sonrası iç mekân [91].



Şekil 4. 56 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, restorasyon sonrası kesit [91].



Şekil 4. 57 Derby Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, restorasyon sonrası vaziyet planı [91].

4.2.2 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



Şekil 4. 58 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 9 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1847 (restorasyon: 2006)
Yeri	Chalk Farm Road, NW1 8EH, Londra, İngiltere
Orijinal ismi	<i>The Roundhouse (at London)</i> Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>The Roundhouse (at London)</i> Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü işlevi	Performans Sanatları Merkezi
Mimari biçimi	Tam daire planlı, 24 modül
Tarihçesi [92].	1847: 1833'te yapımına başlanan Londra-Birmingham demiryolu, o dönemin buharlı lokomotifleri için zorlu yokuşlar içeriyordu. Bu nedenle Chalk Farm bölgesinde lokomotiflerin bakımlarının yapıldığı bir dairesele planlı lokomotif deposu inşa edildi. 1860'lar: Yapıldığı yıllarda bir mühendislik başarısı olan bina kısa süre içerisinde gelişen lokomotif teknolojisi nedeniyle işlevini kaybetti. Ortadaki dönerköprü yeni lokomotifler için fazla küçüktü. Bir içki fabrikası binayı satın aldı ve likör deposu olarak kullandı. Binanın içine ahşap bir asma kat yapıldı ve depolanan malzemelerin bozulmaması için pencereler boyanarak kapatıldı. Bina bu şekilde yaklaşık 100 yıl boyunca depo olarak kullanıldı.

Çizelge 4. 9 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

Tarihçesi [92].	1960'lar: İkinci Dünya Savaşı'ndan hasarsız biçimde kurtulan depo o günlerden itibaren mimarlık öğrencilerinin ilgi duyduğu bir yapı idi 1964: Oyun yazarı Arnold Wesker'in öncülüğünde yapı bir deneysel sanat merkezi, tiyatro ve konser salonuna dönüştürüldü. 1983: Yapı 1966'dan 1983'e kadar dönemin pek çok önemli sanatçı, tiyatro ve müzisyenine ev sahipliği yaparak bir döneme tanıklık etti. 1983'te ise ekonomik sorunlar nedeniyle kapandı. 1995: Kapalı kalan yapı ile ilgili farklı öneriler ve projeler geliştirildi ancak hiçbirisi gerçekleştirilemedi.
Restorasyon süreci [92].	1996: Yerel bir iş adamı binayı satın aldı ve yeniden canlandırmak üzere Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Vakfı (<i>Roundhouse Trust</i>) kuruldu. 2000: Vakıf binanın yönetimini ele aldı ve "Uluslararası Performans Sanatları Merkezi ve Gençler için Yaratıcılık Merkezi'ne dönüşümü başlattı. 2006: 2004'te başlayan restorasyon tamamlandı ve bina yeni işlevine uygun son teknoloji ile donatıldı. Yüz yıldan fazla süre karanlık kalan çatı ışıklıkları yeniden içeriği aydınlattı.



Şekil 4. 59 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [92].



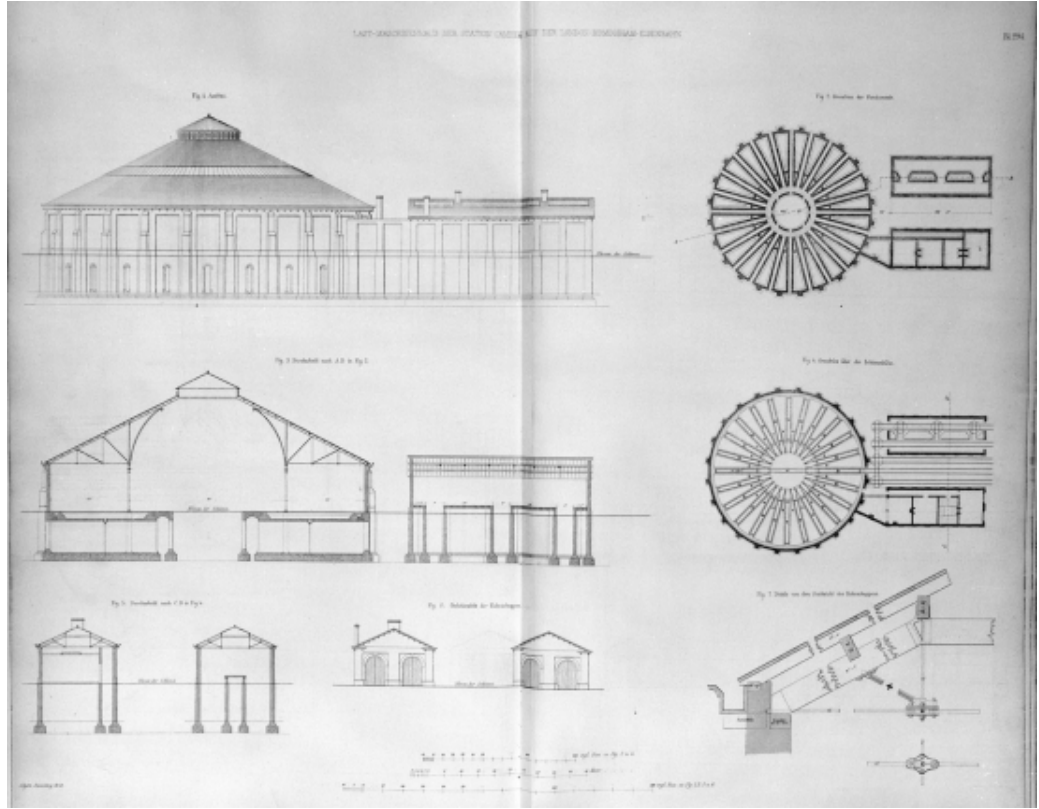
Şekil 4. 60 Gilbey's Gin, likör deposu [92].



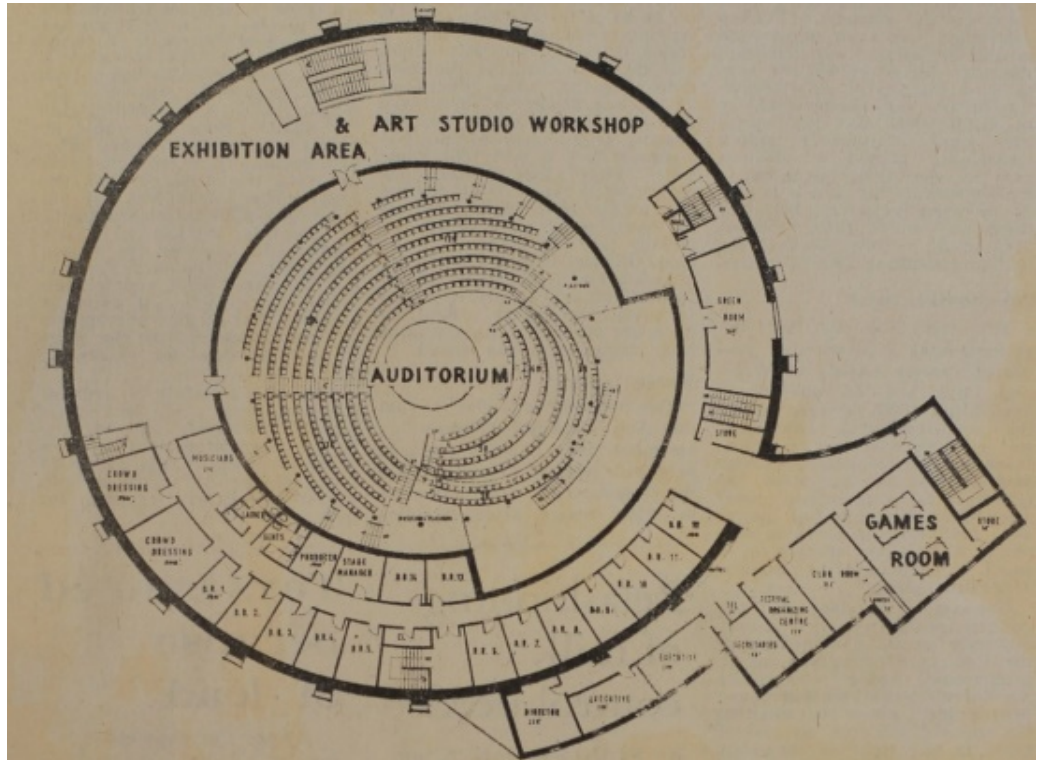
Şekil 4. 61 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [92].



Şekil 4. 62 Performans Sanatları Merkezi, bugün [92].



Şekil 4. 63 Londra Dairesel Planlı Lokomotif Deposu projesi [92].



Şekil 4. 64 Londra Deneyisel Sanat Merkezi (Centre 42) Projesi [92].

4.2.3 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Toplum Merkezi



Şekil 4. 65 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Toplum Merkezi vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 10 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

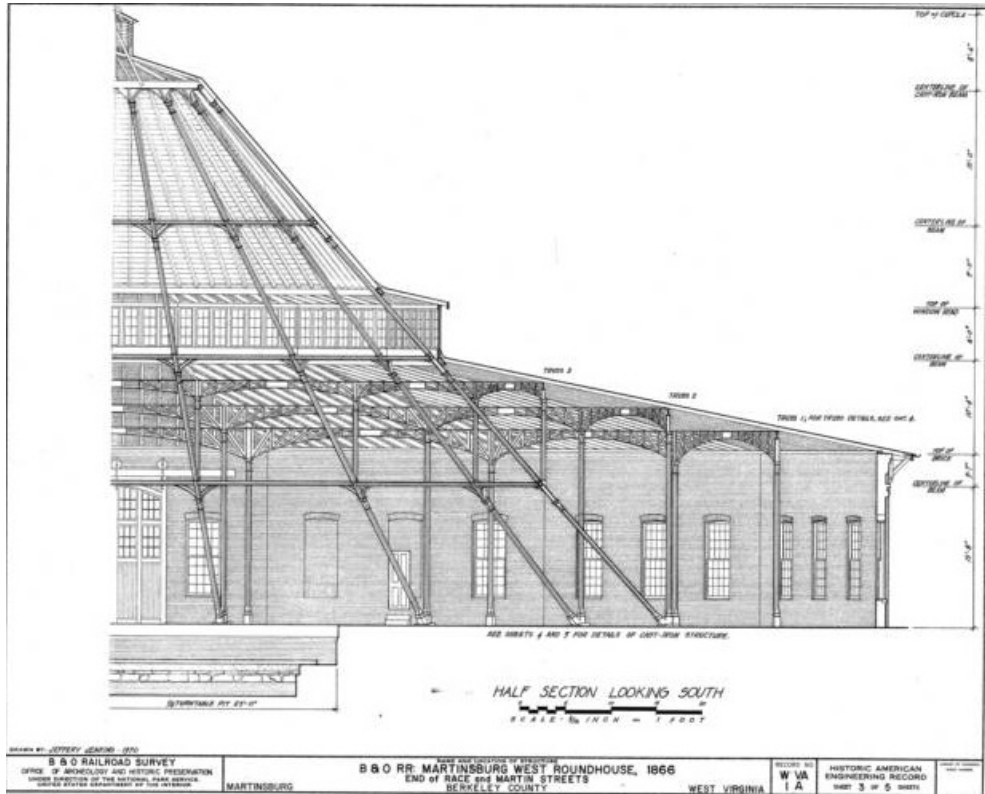
Yapım tarihi	1850 (rekonstrüksiyon: 1866-1872, restorasyon: 2000)
Yeri	100 E Liberty St, Martinsburg, Batı Virginia, ABD
Orijinal ismi	Martinsburg Roundhouse Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Martinsburg Roundhouse Community Center</i> Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Toplum Merkezi
Bugünkü işlevi	Toplum merkezi
Demiryolu	Baltimore ve Ohio (B&O) Demiryolu Şirketi
Mimari biçimi	Tam daire biçimli, dönerköprü ortada
Tarihçesi [93].	1848-1850: Dairesel planlı lokomotif deposu inşa edildi. 1862: Amerikan iç savaşında tren hattı, lokomotifler, alt yapı ve depo binası tamamen tahrip oldu. 1866-1872: Alanda birisi eski deponun üzerinde olmak üzere iki adet depo inşa edildi. 1988: Dairesel planlı lokomotif depoları kullanımdan kalktı. 1990: Binalar bir yangın neticesinde büyük hasar gördüler.

Çizelge 4. 10 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

Restorasyon süreci [93].	1999-2000: <i>Berkeley County Commission</i> binaları B&O'dan satın aldı ve restorasyon çalışmalarını başlatmak üzere <i>Berkeley County Roundhouse Authority</i> kuruldu 2003: Eski bina, Ulusal Tarihi Anıt (<i>National Historic Landmark</i>) olarak tescillendi. Tamamen fabrikada üretilip yerine montajı yapılan yapı tasarımı, B&O şirketinin döküm demir çerçeve sistemiyle yaptığı 5 lokomotif deposunun ayakta kalan son örneğidir
--------------------------	---



Şekil 4. 66 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [93].



Şekil 4. 67 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Kesit [93].



Şekil 4. 68 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi [93].



Şekil 4. 69 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. [93].



Şekil 4. 70 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [93].



Şekil 4. 71 Martinsburg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi dönerköprü [93].

4.2.4 Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



Şekil 4. 72 Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 11 Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1888 (restorasyonlar: 1955 ve 2008)
Yeri	Colorado Springs CO 80904, Colorado, ABD
Orijinal ismi	<i>Midland Terminal Railroad Roundhouse</i> Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü isimleri	<i>Midland Terminal Railroad Roundhouse</i> Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu <i>Van Briggie Pottery & Tiles</i> Van Briggie Çömlek İmalathanesi <i>Griffis/Blessing Retail Center</i> Griffis/Blessing Satış Merkezi <i>Endurance Sports Club</i> Endurance Spor Kulübü
Bugünkü işlevleri	Mağaza ve spor kulübü
Demiryolu	Colorado Midland Demiryolu Şirketi
Mimari biçimi	Yay biçiminde planlı, 14 modül

Çizelge 4. 11 Midland Terminali Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

Tarihçesi [94].	1918: Binayı alan Midland Terminal Demiryolları 1949’a kadar işletti. 1955: Van Briggles Çömlek İmalathanesi binayı satın alıp ofis, üretim alanları ve çömlek fırını ile iç mekânı değiştirdi. 1979: Bina “Ulusal Tarihi Alanlar Kaydı’na (<i>National Register of Historic Places</i>) girdi. 2008: Çömlek İmalathanesi binayı boşalttı. Binayı alan firma orjinal duvar ve pencereleri restore ederek binayı bir mağaza olarak işletmeye başladı. Daha sonra binanın bir bölümünde bir spor kulübü de yer aldı.
--------------------	--



Şekil 4. 73 Midland Terminal Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [95].



Şekil 4. 74 Midland Terminal Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [95].

4.2.5 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



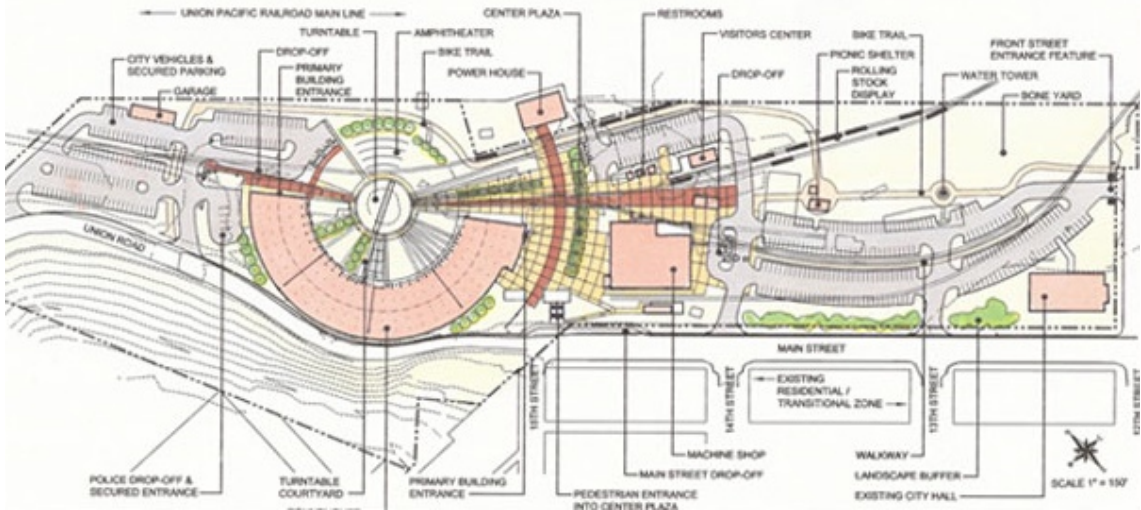
Şekil 4. 75 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 12 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

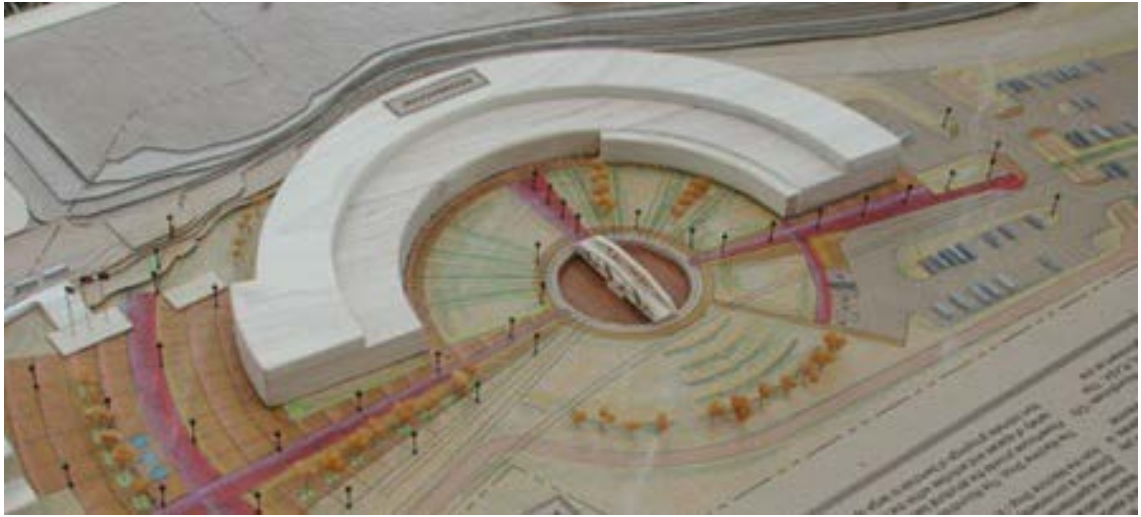
Yapım tarihi	1912 (restorasyon: 2009)
Yeri	Union Road, Evanston, Wyoming, ABD
Orijinal ismi	<i>Evanston Roundhouse</i> Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Evanston Roundhouse</i> Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü işlevi	Toplum merkezi, çok amaçlı salon
Demiryolu	<i>Union Pacific Railroads</i> Union Pacific Demiryolu Şirketi
Mimari biçimi	Yay biçiminde planlı, 28 modül
Tarihçesi [96].	1912: 1871’de yapılan ilk daireseel planlı lokomotif deposunun yeni lokomotifler için yetersiz kalması nedeniyle bugünkü bina inşa edildi 1925: Lokomotif teknolojisinin Evanston’da bakıma ihtiyaç duymadan yola devam edebilecekleri kadar gelişmesi nedeniyle bina önemini kaybetti 1971: Union Pacific Demiryolları yapıyı boşalttı ve Evanston Şehri’ne sattı. Yapı tamir atölyesi olarak kullanılmaya devam etti 1985: Yapı “Ulusal Tarihi Alanlar Kaydı”na (<i>National Register of Historic Places</i>) girdi 1998: Son tamir atölyesi de yapıyı terk etti

Çizelge 4. 12 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

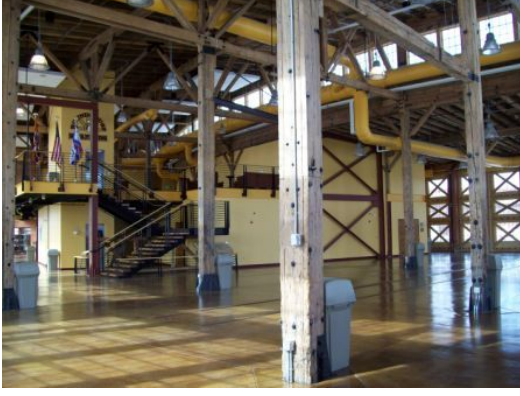
Restorasyon süreci [96].	1990'lar: Alandaki binaların restorasyon çalışmaları başladı 2004: Yeni bir master plan çerçevesinde dairesel planlı lokomotif deposu bir kamu binası olarak tanımlandı 2005-2008: Çevredeki diğer atölyeler sırayla yenilendikten sonra lokomotif deposunun restorasyonu başladı 2009: Bina bir kamusal etkinlik alanı olarak yeniden kullanıma girdi
--------------------------	--



Şekil 4. 76 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon projesi [97].



Şekil 4. 77 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon projesi [97].



Şekil 4. 78 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [98].



Şekil 4. 79 Evanston Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [98].

4.2.6 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi



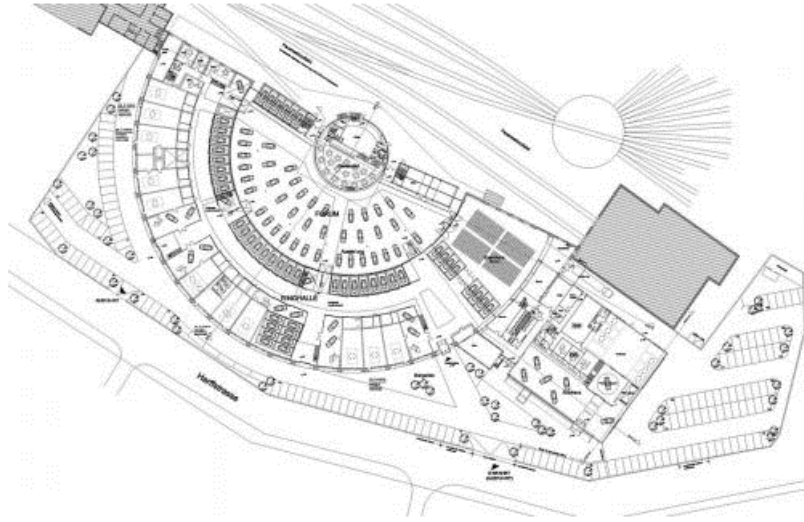
Şekil 4. 80 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 13 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi

Yapım tarihi	1930 (restorasyon: 2006)
Yeri	Harffstraße 110 A 40591, Düsseldorf, Almanya
Orijinal ismi	<i>Ringlokschuppen Düsseldorf</i> Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü ismi	<i>Meilenwerk Düsseldorf</i> Düsseldorf Klasik Araba Müzesi
Bugünkü işlevi	Klasik araba müzesi
Demiryolu	Alman Emperyal Demiryolları (<i>Deutsches Reichsbahn</i>)

Çizelge 4. 13 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi (devamı)

Mimari biçimi	Yay biçiminde, 30 modül
Tarihçesi [99] [100].	1929-1931: Binanın bu yıllar arasında Alman Emperyal Demiryolları'na (Reichsbahn) bir prototip olarak yapıldı 1970'ler: Buharlı lokomotiflerin kullanımdan kalkmasıyla bina önemini kaybetti 1991: Bina Düsseldorf'un anıtlar listesine girmiştir ancak yeni bir işlev bulunamadığı için bakımsızlık devam etti
Restorasyon süreci	2005: Şimdiki sahipleri binayı Alman Devlet Demiryollarından (<i>Deutsche Bahn</i>) satın aldı 2006: 15 milyon Euro'ya mal olan restorasyon, Düsseldorf Kentinin ve valinin kişisel desteğiyle tamamlandı. Dönerköprünün bulunduğu yere restoran yapıldı, yay biçimli yapının üzeri membran örtü ile kapatıldı



Şekil 4. 81 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi, restorasyon sonrası, plan [101].



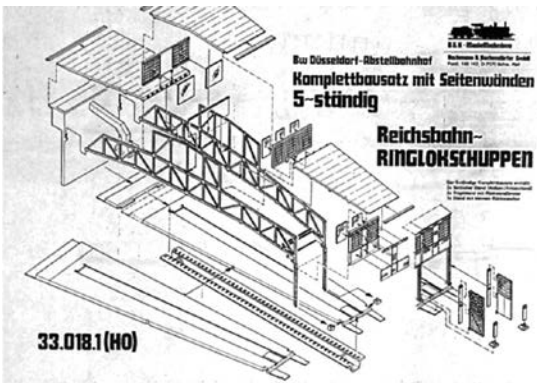
Şekil 4. 82 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi, restorasyon sonrası, perspektif [101].



Şekil 4. 83 Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [102].



Şekil 4. 84 Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi [103].



Şekil 4. 85 Düsseldorf Dairesel Planlı Lokomotif Deposu maket setinde strüktürün perspektif açılımı [102].



Şekil 4. 86 Düsseldorf Klasik Araba Müzesi. Restorasyon sonrası iç mekân [104].

4.2.7 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



Şekil 4. 87 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 14 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1931
Yeri	255 Bremner Blvd, Toronto, Ontario, Kanada
Orijinal ismi	<i>John Street Roundhouse</i> John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Bugünkü isimleri	<i>Toronto Railway Museum</i> Toronto Demiryolu Müzesi <i>Steamwhistle Brewery</i> Steamwhistle İçecekleri Mağazası <i>Leon's Furniture</i> Leon Mobilya
Bugünkü işlevleri [105].	Günümüzde lokomotif deposunu Toronto Demiryolu Müzesi dışında iki ticari işletme paylaşmaktadır. Müze olarak kullanılan alan içerisinde ziyaretçilerin kullanabileceği bir lokomotif simülatörü bulunmaktadır. Bu simülatör Kanada'nın gelişiminde demiryolunun oynadığı rolü anlatmayı amaçlayan "Toronto Sanal Demiryolu Müzesi" projesinin bir parçasıdır. Müzenin onarım bölümlerinde ziyaretçilerin izleyebileceği alanlar oluşturulmuştur. Bina içerisinde derslikler, kütüphane, hediyelik eşya satışı, ve demiryolu kulüplerinin toplantıları için odalar düşünülmüştür.
Demiryolu	Kanada Pasifik Demiryolu Şirketi
Mimari biçimi	Yarım dairesel planlı, 32 modül

Çizelge 4. 14 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

Tarihçesi [105].	1931: Yapımına 1929 yılında başlanan lokomotif deposu hizmete açıldı. 1960: Buharlı lokomotiflerin emekliye ayrılmasıyla depo, dizel-elektrikli lokomotifler için hizmet vermeye başladı. 1986: Son dizel lokomotife 1982’te hizmet veren tesis kapandı ve Toronto Şehri’ne devredildi. 1990: Bina Kanada’nın en iyi korunmuş lokomotif deposu olarak ilan edildi ve bir “Milli Tarih Alanı” (<i>National Historic Site of Canada</i>) olarak tescillendi. Sadece bina değil içerisindeki araçlar, arşiv malzemeleri ve makinelerle birlikte bir bütün olarak Kanada’nın demiryolu mirasının en önemli parçalarından birisi olarak kabul edilmektedir. 2010: 2001 yılında kurulan “Toronto Demiryolu Tarihi Kurumu” (<i>Toronto Railway Historical Association</i>) bu binada kendi merkezini açtı. 32 modülün sadece 3’ünde faaliyet gösteren kurum, diğer modüllerde farklı işler yürüten firmalarla komşu olmuştur. Bugün kurum halen alanın bütünü için bir Demiryolu Müzesi oluşturma projesini sürdürmektedir.
---------------------	--



Şekil 4. 88 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (1973) [105].



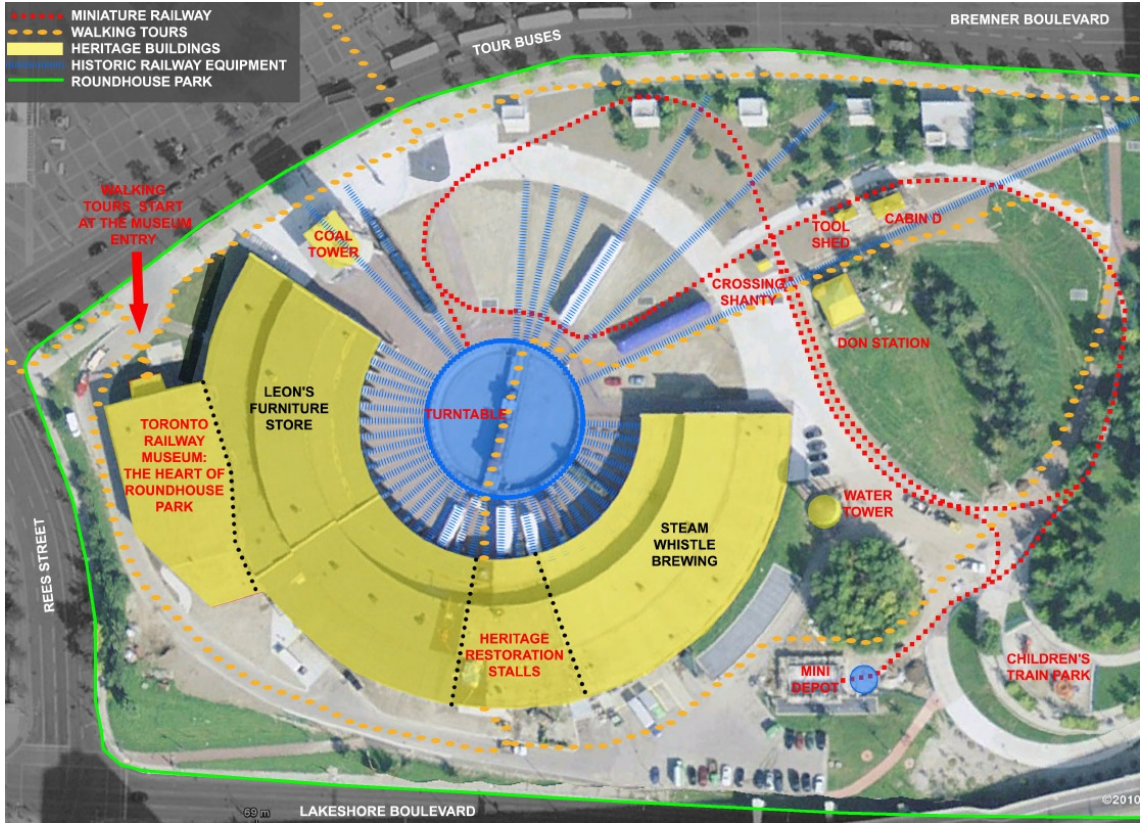
Şekil 4. 89 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu. Restorasyon öncesi (2005) [106].



Şekil 4. 90 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (2010) [107].



Şekil 4. 91 John Street Dairesel Planlı Lokomotif Deposu iç mekânı [108].



Şekil 4. 92 Toronto Demiryolu Müzesi. Restorasyon Projesi vaziyet planı [109].

4.3 Korunmayı Bekleyen veya Yok Olmuş Örnekler

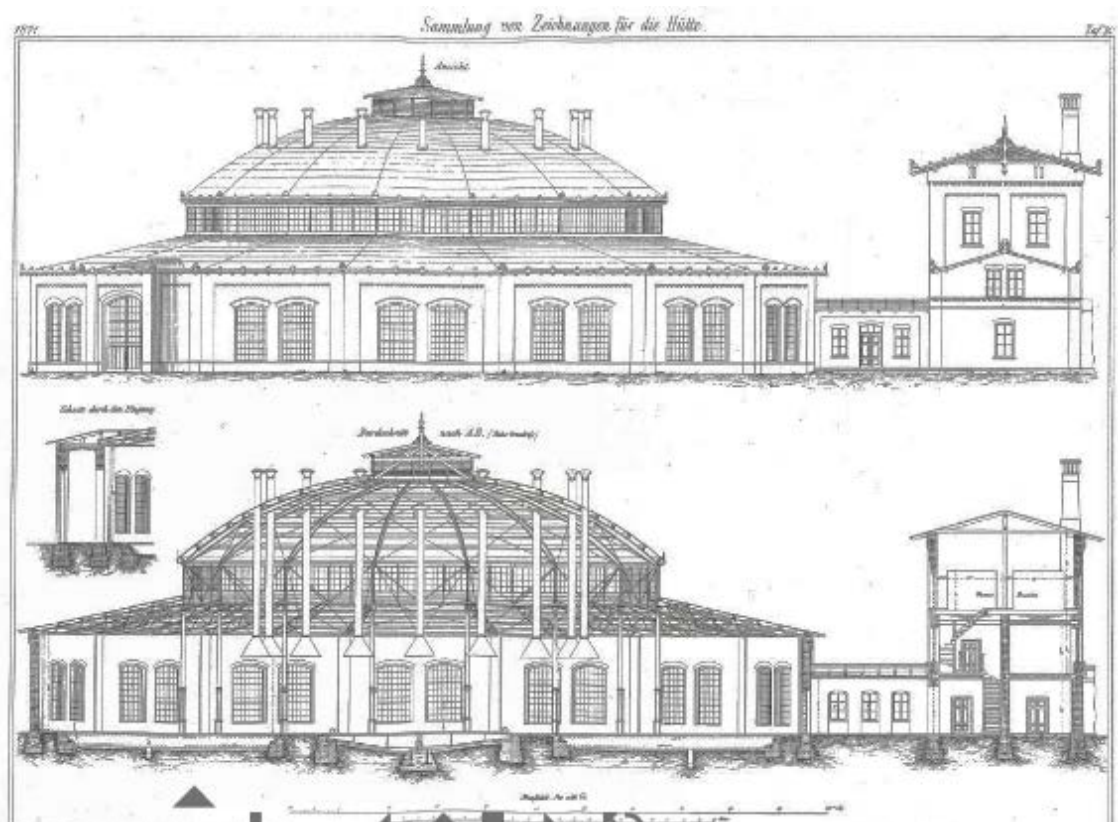
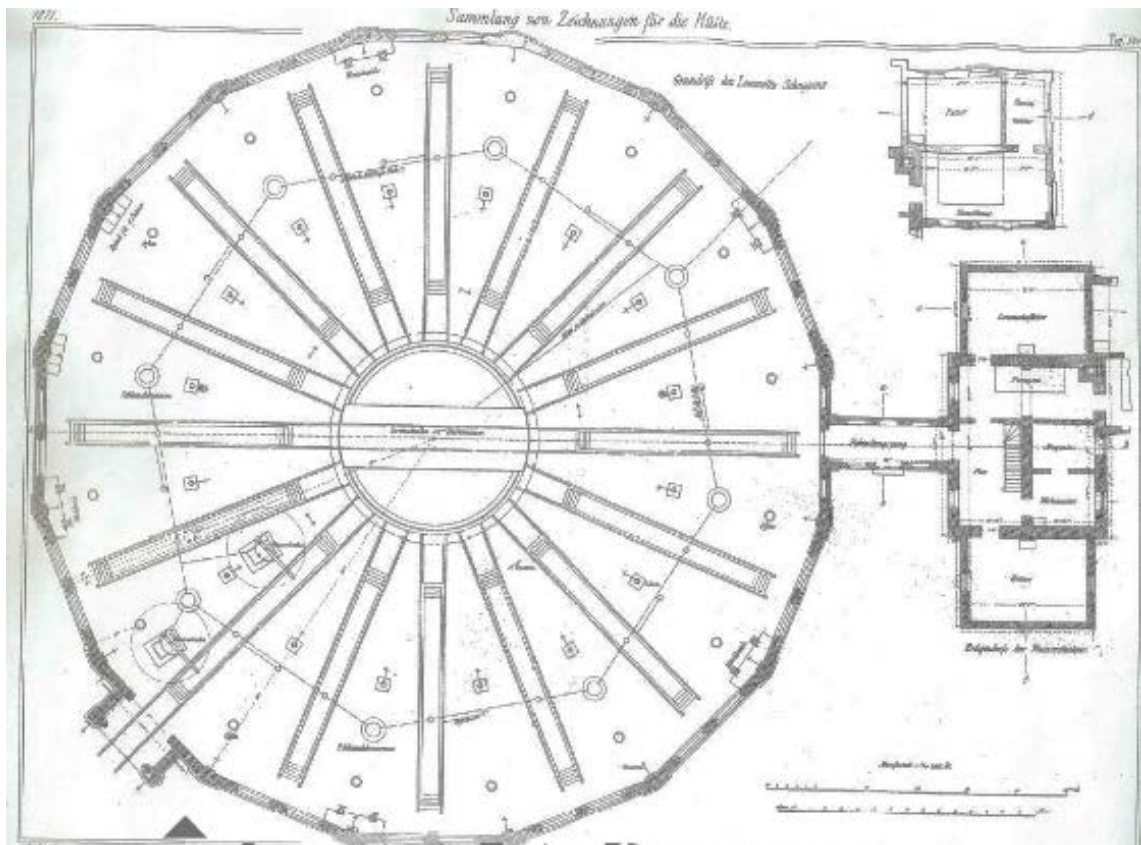
4.3.1 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

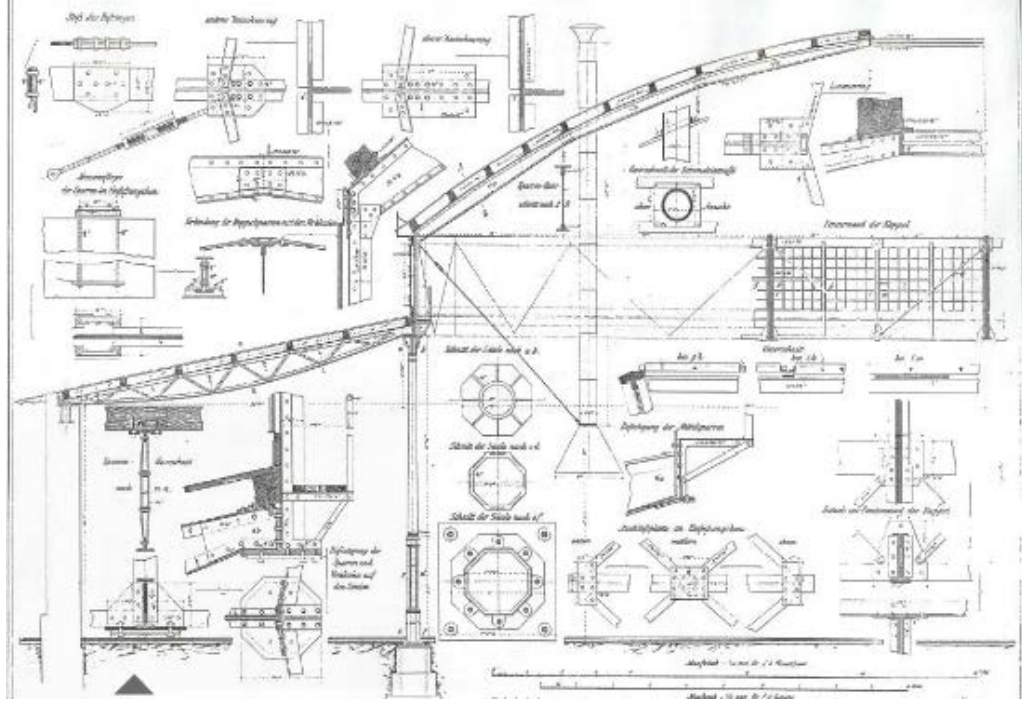


Şekil 4. 93 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 15 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1874
Yeri	Zakopiańska, Piła, Polonya
Orijinal ismi	<i>Okrągłak Pilska</i> Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Demiryolu	Doğu Prusya Demiryolu
Mimari biçimi	Tam daire biçimli
Bugünkü durumu [110].	Yapı 1990'larda terk edilmiştir. Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Derneği (<i>Parowozownia Pilska Okrągłak</i>), Pila halkı tarafından kurulan ve yapının restorasyonu ve müzeye dönüştürülmesi için çalışan sivil bir inisiyatiftir. İlk toplantısını 2006'da yapan bu inisiyatif halen binanın tarihsel değerinin medya yoluyla tanıtılması çabalarını sürdürmektedir. Bu oluşumda gençlerin yanında eski demiryolu çalışanları da bulunmaktadır





Şekil 4. 96 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu detaylar [111].



Şekil 4. 97 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [111].



Şekil 4. 98 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [111].



Şekil 4. 99 Pila Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [111].

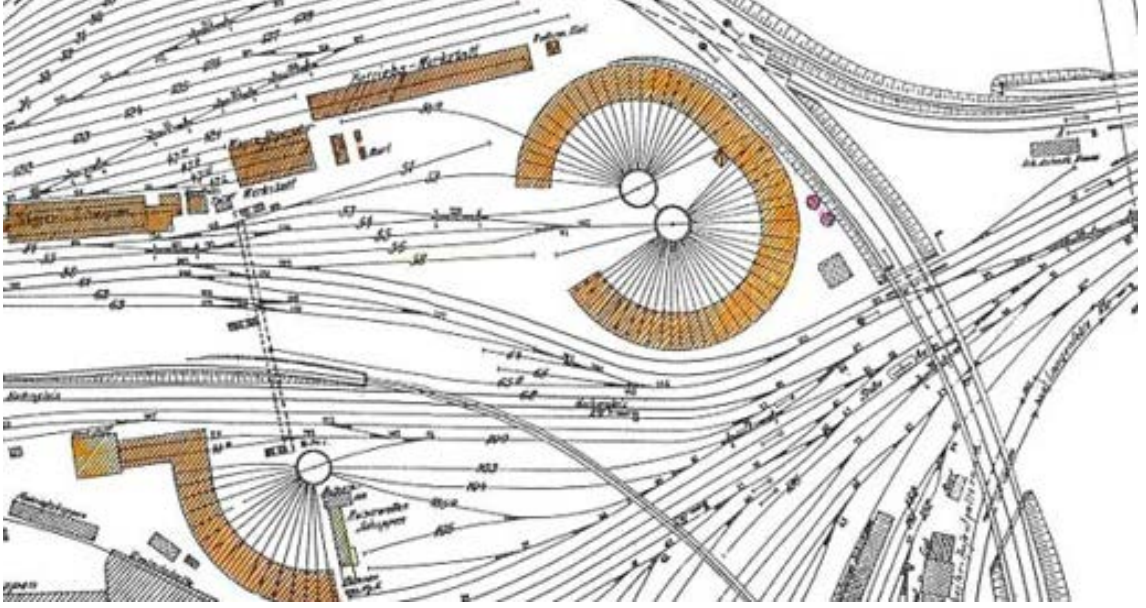
4.3.2 Hamburg Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



Şekil 4. 100 Hamburg Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 16 Hamburg Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1895
Yeri	Stresemannstraße 282, Hamburg, Almanya
Orijinal ismi	<i>Doppelringlokschuppen Altona</i> Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Mimari biçimi	Çift yay biçimli, çift döner köprülü, 23+33 modül, toplam 56 modül
Tarihçesi [112].	1928'e kadar: 1895'te inşa edilen yapıda ve dönerköprülerde yeni tip lokomotifler için çeşitli değişiklikler yapıldı. 1938'den itibaren: Bina "Alman Emperyal Demiryolları"nın (<i>Deutsches Reichsbahn</i>) parçası oldu. 1945: İkinci Dünya Savaşı'ndan hafif hasarlı olarak kurtuldu. 1950'ler ve 60'lar: Bina onarıldı, elektrikli ve dizel lokomotiflere uygun hale getirildi. 1982: Banliyö hattının geçişi nedeniyle bina yıkıldı. 2000: Dönerköprüler söküldü.
Bugünkü durumu	Bu çok ender görülen tipolojik örnekten günümüze sadece dönerköprünün ve ray hatlarının izleri kalmıştır.



Şekil 4. 101 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, vaziyet planı, 1911 [112].



Şekil 4. 102 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1952 [112].



Şekil 4. 103 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1957 [112].



Şekil 4. 104 Altona Çift Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 1957 [112].

4.3.3 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu



Şekil 4. 105 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [65].

Çizelge 4. 17 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Yapım tarihi	1896
Yeri	Banegårds Alle, Viborg, Danimarka
Orijinal ismi	<i>Remisen i Viborg</i> Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu
Demiryolu	<i>Danske Statsbaner</i> Danimarka Devlet Demiryolları
Mimari biçimi	Yay biçiminde planlı, 15 modül
Tarihçesi [113].	1896: 1899'da tasarlanan bina tamamlandı 1992: Yapı Danimarka Kültür Mirası Ajansı (<i>Kulturarvsstyrelsen</i>) tarafından koruma altına alınmıştır.
Bugünkü durumu [113].	Danimarka Demiryolu Yönetimi (<i>Banedanmark</i>), yapının kendi türünde ülkenin en iyi durumdaki örneği olduğunu bildirmiştir. Yapının dönerköprüsü çalışır durumdadır. Bugün binanın geleceği ile ilgili net bir karar verilmemiştir. Danimarka Devlet Demiryolları'na ait olan binanın satılması gündemdedir.



Şekil 4. 106 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 2011 [113].



Şekil 4. 107 Viborg Dairesel Planlı Lokomotif Deposu, 2013 [114].

TÜRKİYE'DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI**5.1 Türkiye’de Demiryolunun Tarihsel Gelişimi****5.1.1 Osmanlı Devleti Döneminde Demiryolları**

Osmanlı topraklarında demiryolunun tarihi 1851 yılında Kahire - İskenderiye Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başladı. Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki demiryollarının tarihi ise 1856 yılında İzmir - Aydın Demiryolu hattının imtiyazının İngilizlere verilmesiyle başlar. Yapımı 10 yıl süren bu hat 1866 yılında tamamlanır [115].

Daha sonra 1923 yılına kadar aşağıdaki hatlar inşa edilmiştir [116].

Hattın Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (km)
Anadolu Hattı	Normal (1.435)	1032
Bağdat Hattı	Normal (1.435)	966
Adana-Mersin Hattı	Normal (1.435)	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal (1.435)	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal (1.435)	609
Şark Demiryolları	Normal (1.435)	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar(1.050)	41
Erzurum-Sarıkamuş Hattı	Dar (0.750)	232
Sarıkamuş-Sınır Hattı	Geniş (1.524)	124
Toplam		4112

Demiryolu Hedefleri

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu zor ekonomik ve toplumsal koşullardan kurtulup devlet otoritesinin devamını sağlayabilmesi için demiryollarının inşası zorunluluk haline gelmiştir [16]. Demiryolu kalkınmanın ve merkezîyetçiliğin sağlanması için bir araç olarak görülmektedir. Demiryollarının gelişimi ile aşağıdaki hedeflere ulaşılması beklenmektedir:

- Ülkede sık sık görülen iç karışıklıkların bastırılması,
- Hızlı asker sevkiyatının gerçekleştirilmesi,
- Demiryolunun götürüldüğü bölgelerden tarımsal ürünlerin diğer bölgelere taşınarak pazarlamasının temin edilmesi,
- Tarımsal bölgelerde üretimi artırarak daha fazla vergi toplama imkânlarının gerçekleştirilmesidir. Ayrıca ticareti geliştirecek olan demiryolu ile ticaret gelirlerinin vergilendirilmesi,
- İthalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin artırılması sonucu devlet hazinesine sağlanacak katkı projesinin gerçekleştirilmesi [117].
- Devletin demiryolu geçen bölgelerindeki zengin maden yatakları işletmeye açılması, maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergilerin artması.

Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti o dönemde sürekli toprak kaybetmekteydi. Devletin demiryolu politikasının bir yönü de, kaybedilen topraklardan gelen göçmenlerin, ülke içinde uzak bölgelere yerleştirilmesinde oynayacağı roldü [21].

Demiryolu İmtiyazları

Osmanlı devleti demiryolu inşa etmek için gerekli bilimsel - teknolojik ve ekonomik olanaklara sahip değildi. Bundan dolayı Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolları, Hicaz hattı hariç, İngiliz, Fransız ve Alman sermayesi tarafından imtiyaz sistemi ile gerçekleştirilmiştir. İmtiyaz sistemi ile şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Bununla birlikte hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devrediliyordu. Şirket, hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiçbir

bedel ödemededen kullanabiliyordu. Demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithal ediliyordu [118].

Demiryolu Güzergâhları

Osmanlı Devleti'nin demiryolu imtiyazı verdiği İngiliz, Fransız ve Almanlar için demiryolu iki anlam ifade ediyordu:

- Ortadoğu, Asya ve Arabistan Yarımadası'na ulaşarak yeni pazar alanları oluşturmak
- Tarım ürünleri ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak.

Bu nedenle demiryolu hatlarının geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi.

Demiryolu İşletmeciliği

Demiryollarının yapım ve işletmesinin yabancı sermayedarlar tarafından yapılması yönetim, bakım ve onarım ile ilgili karar ve uygulamalarında bu şirketler tarafından yürütülmesine neden olmuştur.

Demiryollarının kuruluşundan kurtuluş savaşı yıllarına kadar geçen sürede demiryollarının yöneticilerinin çoğunluğu Türkçe bilmeyen yabancı uyruklu görevlilerdir. Bunun yanı sıra demiryollarında yazışma dili ve mevzuat Fransızcadır.

Ayrıca demiryollarının inşasında gerekli her türlü inşai malzeme ve ekipmanlar, gerekli teknoloji bilgi ve beceriler, lokomotif ve vagonlar ithal edilmiş, bakım ve onarımları da dışa bağımlı olarak sürdürülmüştür. Örneğin o dönemde lokomotiflerin kazanları onarılacak için Almanya'ya gönderilmektedir. Bu durum demiryolu işletmeciliğinde sorunlara ve kesintilere yol açmış, maliyetleri yükseltmiştir [119].

Sonuç olarak Osmanlı Devleti açısından demiryollarının olumlu ve olumsuz etkilerinden söz etmek mümkündür. Demiryollarının sağladığı ulaşım imkânlarının iyileşmesi ile devletin merkezileşmesinde önemli adımlar atılmıştır [17]. Demiryolları inşası sürecinde yaşanan dış borçlanma ve demiryolu imtiyazlarının etkisiyle Osmanlı Devleti'nin Batı ekonomisine daha çok bağımlı olmasına neden olmuştur [18].

5.1.2 Birinci Dünya Savaşı Ve Kurtuluş Savaşı

Denizyolu taşımacılığında ilerlemiş olan Britanya, Fransa, İtalya, Portekiz, İspanya gibi ülkeler 19'ncu yüzyılın sonlarına kadar denizaşırı coğrafyalarda sömürgeler elde etmişlerdir. Almanya bu dönemde sömürgesi olmayan bir devlettir. Almanya; petrole ve endüstrisi için gerekli hammaddelere ulaşarak bu ülkeler ile rekabet edebilmek için demiryollarını kullanmayı politika olarak benimsemiştir. Berlin - Bağdat - Basra demiryolu projesini geliştirmiş ve bu proje için Osmanlı Devleti ile anlaşma yapmıştır [15]. Bu durumu kabullenemeyen Avrupalı devletlerin Osmanlı topraklarındaki etki alanlarını genişletmek için yarışa girmesi yüzyılın en önemli olaylarından biri olan I. Dünya Savaşı'nın sebeplerinden biri olmuştur.

Mondros Mütarekesinden Sonra Demir Yolları

Birinci Dünya savaşı sonrasında Osmanlı Devleti, müttefiklerinin yenilgiyi kabul ederek silahlarını bırakmaları üzerine, 09.10.1918 tarihinde Mondros Mütarekesini (ateşkes) kabul etmek zorunda kalmıştı. Mondros Mütarekesi'nin demiryollarını ilgilendiren başlıca hükmü olan 15. maddeye göre "Bütün demiryolları, İtilaf Devletlerin zabıtası tarafından kontrol altına alınacaktır."

Demiryollarımızda Birinci dünya savaşı ve sonrasında yaşanan gelişmeler şöyledir:

Demir Yollarının İşgali

Mondros Mütarekesi ile ülke sınırları içinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının bazı bölümleri kalmıştı. İtilaf Devletleri 1920 yılı başlarından itibaren; demiryollarının kontrol altına alınması ile ilgili mütareke maddesini uygulamaya koymuşlar, tam kontrolü sağlamak için gerekli tedbirleri almışlardır [19].

İşgale Karşı Direniş Hareketleri

İtilaf devletleri siyasî ve ekonomik çıkarlarına göre düzenlediği demiryollarını Türk milletinin zararına kullanmaya başlayınca; Kuvayı Milliye güçleri tarafından; tren katarlarına ve istasyonlarına saldırı, görevi terk ve yapmama, köprü atma, katarlara el koyma gibi eylemler yapıldı. Kuvayı Milliye'nin Kurtuluş Savaşı'nda kullanılmak üzere demiryollarına el koymasından sonra demiryolları öncelikli olarak askerî ihtiyaçlara göre yönetilmeye başlandı [19].

Bütün bu ulaşım ve taşıma sorunları yeteri kadar sefer yapılamaması, yolların ve malzemenin savaş yıllarında yıpranmışlığı ve yetersiz kalmasından kaynaklandı. Yaklaşık 446 lokomotif ve 15303 vagonla savaşa giren Osmanlı Devleti, Kurtuluş Savaşı'na giren Türk milletine 280 lokomotifle 5270 vagon intikal ettirebildi. Bundan başka idarî ve teknik konulardaki yetersizlik vardı [19].

Kurtuluş Savaşı, Demiryolları ve İşletme Zorlukları

Yakıt Sorunu: Trenler yakıt olarak kömür kullanmakta idi. Ülkede kömür üretiminin son derece yetersiz olması ve savaş şartları nedeniyle kömür bulmak imkânsızdı. Trenlerde kömür yerine odun kullanmak suretiyle demir yolları açık tutuldu.

Güvenlik Sorunları: Savaşın yenilgiyle sonuçlanması üzerine harp yıllarında ülkede tam olarak sağlanamayan güvenlik sorunu demir yollarında da ağır olarak yaşandı.

Personel Sorunları: Demiryolunda görevli askerlerin terhisleri; devam eden yol yapımlarının durması veya devamlı bakımların aksamasına neden olmuştur. Askerlerin terhisleri işletmeyi aksatmama şartına bağlı olarak yapılması istendi ve bu istek kabul edilmiştir.

İdarî Sorunlar: İngiliz ve Fransızlar, Alman şirketlere ait bütün demiryollarına el koydular. Bu arada savaş başlarken Osmanlı Devleti tarafından el konulan İngiliz ve Fransız şirketlere ait demir yolları eski sahiplerine verildi. Tamamen millî bir sermaye ve emekle meydana getirilen Hicaz demir yolları da itilaf devletleri tarafından ortak işletme (işgal) altına alındı.

Türkiye demiryolu tarihi açısından 1. Dünya savaşı ve kurtuluş savaşı önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu iki savaş süresince demiryolları zor dönemler yaşamıştır. Bunun başlıca nedeni; demiryollarının tüm ihtiyaçlarının başta Almanya olmak üzere yabancı ülkelerden karşılaması ve demiryollarını işletmek için hâlâ düşmana bağımlı olunmasıdır [19].

5.1.3 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı Devleti'nden 3756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerde inşa ettirilip işletilebilen, 356 km'si de Rusya'dan geri alınan topraklarda elde

edilen toplam 4112 km. demiryolu kalmıştır [20]. Demiryollarının ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılamak bakımından yetersiz olması ve üstelik ülkenin bazı bölümlerinde (Doğu, güneydoğu ve kıyı kesimler) demiryolunun hiç bulunmaması nedeni ile demiryolları ile ilgili politikalar üretmek Cumhuriyet döneminin ilk işlerinden biri olmuştur. Demiryolları yeni kurulan cumhuriyet için aynı zamanda; ülkenin başlıca yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine bağlanması, doğal kaynaklara ulaşılması, sanayi yatırımlarını ülke geneline yayılması, iç pazarda bir canlanma yaşanması ve bu gelişmelerin ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratması ve milli bir ekonomi yaratılması anlamına geliyordu. Bunun yanı sıra demiryolu; sosyal hayatın iyileştirilmesi, ülke genelinde emniyetin sağlanması gibi milli bütünlüğün temelini oluşturacak gelişmeleri temsil ediyordu.

Cumhuriyet döneminde demiryolları ile ilgili iki politika öne çıktı. Bunlardan birincisi demiryolu inşa etmektir; daha önce inşa edilmiş ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan, doğal kaynaklara ulaşılması sağlayan ve bunları limanlara ulaştıracak hatlar inşa edilir. Bu hatlar: Ankara – Kayseri - Sivas, Sivas -Erzurum, Samsun - Kalın (Sivas), Irmak - Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana – Fevzipaşa -Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas - Çetinkaya (Demir hattı) hatlarıdır. İkincisi ise, yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak demiryollarına milli bir nitelik kazandırmaktı [120].

TBMM 22 Nisan 1924'te kabul ettiği bir kanun ile Anadolu hattının satın alınmasına karar verir. Fakat bu hattın millileştirilmesi ancak 1928'de gerçekleştirilebilmiştir. Bu yıllarda önemli demiryolu hatlarının yapımı ve dünya ekonomik buhranı gibi sebepler 1933'e kadar diğer demiryolu hatlarının millileştirilmesine engel olmuştur. 1934'e gelindiğinde demiryolu inşaatlarında önemli bir gelişme sağlanmıştı. Artık sıra yabancı şirketlerin ellerindeki hatların millileştirilerek bütün ülke şebekesinin milli bir demiryolu idaresi altında bir elde toplanmasına gelmişti. Dolayısıyla 1934-1937 döneminde millileştirme işlemine hız verilmiştir. 1928'de Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme çabaları ile 1938'e kadar şirketlerin elindeki demiryollarından 3387 kilometresi satın alınmıştır [116].

Bunların yanı sıra demiryolu işletmeciliği açısından yaşanan gelişmeler şöyledir;

1923 yılında 800 metrekare kapalı alana ulaşan Eskişehir Cer Atölyesinde, 1925'ten 1928 sonuna kadar, Kazanhane, Çarkhane, Marangozhane, Köprü, Demiryolu Makası, Kantar ve yol emniyeti ile ilgili malzemeler üretecek birimler hizmete girerek dışa bağımlılığın kırılması yolunda büyük adımlar atılır. Artık, yılda 3-4 lokomotif ve 30 adet yolcu ve yük vagonu tamiri gerçekleştirilmektedir [119].

TÜVASAŞ'ın ilk tesisleri bu sorunların yok edilmesi amacı ile 25 Ekim 1951 tarihinde "Vagon Tamir Atölyesi" adıyla faaliyete geçirilmiştir. 1961 yılından itibaren Adapazarı Demiryolu Fabrikasına (ADF) dönüştürülen kuruluştaki, 1962 yılında ilk vagon üretilmiştir [119].

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamaz. 1950 - 1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 kilometre yeni hat yapılabilir.

Organizasyon

İlk milli demiryolları idaresi 1920 yılında Eskişehir'de kurulmuştur. 20 Temmuz 1921'de Eskişehir Yunanlılar tarafından işgal edilince, Demiryolları Umum Müdürlüğü teşkilatı Ankara'ya taşınmıştır. Daha sonra Konya'ya taşınan genel müdürlük, hizmetlerini Bağdat Otelinde sürdürmüştür. 25 Ocak 1923'te aktif servisler Eskişehir'e taşınarak 23 Ocak 1924'te teşkilatın tümü Haydarpaşa'ya getirilmiştir. "Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi'nin başına Kurtuluş Savaşı'nda demiryollarının idaresinden sorumlu olan Behiç Erkin getirilmiştir. 23 Mayıs 1927 tarihinde Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü teşkilatı kurulmuştur. Günümüzdeki Devlet Demiryolları'nın çekirdeği olan bu kurum 1927 yılında hizmete girmiştir [27].

Bugün TCDD'nin hükümet düzeyindeki denetimi, gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı'nca yürütülmektedir. Diğer yandan TCDD'nin demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren üç bağlı ortaklığı bulunmaktadır. Bunlar aşağıdadır:

TÜLOMSAŞ - (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi, Eskişehir) - Lisans Lokomotif üretimi yapılmaktadır. TÜVASAŞ - (Türkiye Vagon Sanayi, Adapazarı) - Yolcu vagon üretimi yapılmaktadır. TÜDEMSAŞ - (Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi, Sivas) - Yük vagonları üretimi yapılmaktadır.

5.2 Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Tarihi Özellikleri - Çevre İle İlişkileri - Teknik ve Mimari Özellikleri

Fedecrail, Riga Tüzüğünde “miras demiryolları, hizmet verdiği toplulukların kendi tarihini yansıtmalıdır” demektedir. Türkiye’deki dairesele planlı lokomotif depolarının inşa edildikleri dönemler; Osmanlı Devletinin son dönemleri, 1. Dünya savaşı yılları, kurtuluş savaşı dönemi ve cumhuriyetin ilk yıllarıdır. Dairesel planlı lokomotif depoları, bulundukları hatlarda demiryolu faaliyetlerinin sürmesi için oynadıkları rol ile Türkiye demiryolu tarihini yansıtan demiryolu mirasımızın önemli bir parçalarıdır.

Bu tez kapsamında Osmanlı devleti döneminde inşa edilen demiryollarından Türkiye sınırları içerisinde kalan bölümler ile ilgili araştırma yapılmıştır. Türkiye sınırları dışında kalan demiryolu hatları üzerindeki demiryolu mirası ile ilgili araştırmalar diğer bir araştırma konusu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye’de buharlı lokomotiflerin kullanılmasına 1980’li yıllara kadar devam edilmiştir. Dairesel planlı lokomotif depoları ilk yapıldıkları dönemden bu tarihlere kadar aktif olarak kullanılmış, bu tarihten günümüze kadar ise işlevini yitirme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Bunun yanı sıra dairesele planlı lokomotif depolarının önemli istasyonlarda bulundukları bilgisinden yola çıkılarak Türkiye’deki önemli istasyonlarda bu depoların izleri araştırılmıştır. Bu araştırma ile günümüzde var olmayan bazı dairesele planlı lokomotif depolarına ait belgelere ulaşılmıştır. Örnek olarak Şekil 5. 1’ deki hava fotoğrafında Ankara İstasyonu’nda yer alan dairesele planlı lokomotif deposu görülmektedir. Bugün bu deponun izleri sadece peyzaj düzenlemesinde yapılan bir düzenleme sayesinde okunabilmektedir.

Günümüzde Türkiye sınırları içerisinde var olan dairesele planlı lokomotif depolarının bulundukları istasyonları ve Türkiye’deki demiryolu güzergâhlarını gösteren Türkiye Haritası Şekil 5. 2’ de görülmektedir.

Bu depolar ile ilgili yapılan araştırmalar ve saha çalışmaları sonrasında depoların tarihi özellikleri, çevre ile ilişkileri, teknik özellikleri ve mimari özellikleri ile ilgili bilgiler derlenmiştir. Bu bilgiler her bir depo için hazırlanan çizelgeler ile tasnif edilmiş, gerekli görülen yerlerde ayrıntılı tanımlar yapılmıştır. Bununla bilgilere depolara ait çizim, eski

fotoğraf gibi dökümanlar eklenmiştir. Ayrıca saha çalışmasında çekilen fotoğraflardan yararlanılarak binaları anlatmak üzere fotoğraf albümü oluşturulmuştur.



Şekil 5. 1 Günümüzde var olmayan Ankara Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [121].



Şekil 5. 2 Günümüzde Türkiye sınırları içerisinde var olan dairese planlı lokomotif depolarının bulundukları istasyonları ve Türkiye’deki demiryolu güzergâhlarını gösteren Türkiye Haritası

5.2.1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 5. 1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

HAYDARPAŞA DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU							
TARİHİ ÖZELLİKLER	BAĞLI BULUNDUĞU DEMİRYOLU	Anadolu Demiryolu					
	YAPIM YILI	1930 – 1646 arası.					
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	İstanbul _ Kadıköy					
	BULUNDUĞU İSTASYON	Haydarpaşa İstasyonu					
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR					Var	Yok
		Su Deposu				X	
		Su Verme Tesisatı				X	
		Kum Yükleme Tesisatı				X	
		Kül Çukurları					X
	Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı					X	
YHT İLİŞKİSİ					X		
TEKNİK ÖZELLİKLER	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı Devam Ediyor mu?	Evet		Kaç Lokomotif Hizmet Veriyor?	9	
			Hayır	X			
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü Çalışıyor mu?	Evet	X	Dönerköprü Markası	Krupp (Bkz. Şekil 5. 34)	
			Hayır				
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca Var Mı?	Evet		Mevcut Soba Var Mı?	Evet	
			Hayır	X		Hayır	X
	TAŞIYICI SİSTEM	Ana taşıyıcı sistem metal iskelettir.					
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	Lokomotif Bakım Onarım Deposu	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPI GRUPLARI			Var	Yok
				Ofis			X
				Atölye			X
				Lojman			X
				Çalışan odaları			X

Çizelge 5. 1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER

DÖŞEME	Parke kaldırımın aralarının asfaltla doldurulmuş şekli				
	Beton üzerinin ince bir şapla kaplanması		X		
DUVAR	Tamamen Kâgir				
	Araları Tuğla İle Örölmüş Demir Veya Beton Arme İskelet		X		
ÇATI	ÖZGÜN HALİ	ÇATI MAKASLARI	ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
		Ahşap	Rüberorit		
		Demir	X Kiremit	X	
		Betonarme			
	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI	ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
		Ahşap	Rüberorit		
		Betonarme	Kiremit		
		Demir	X Metal Dalgalı Sac	X	
	KAPILAR	ÖZGÜN HALİ	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet	Dikdörtgen formlu	X
			Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet	Basık kemer formlu	
Bilinmiyor			X		
MEVCUT DURUM		Ahşap Kaplanmış Demir İskelet	Dikdörtgen formlu	X	
		Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet	Basık kemer formlu		
		Değiştirilmiş Kapı			
		Kapı yok	X		
PENCERELER		ÖZGÜN HALİ	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu
	Bilinmiyor			Basık kemer formlu	
	MEVCUT DURUM	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu	X
		Malzemesi değiştirilmiş		Basık kemer formlu	

Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Detaylı Tanımı

TARİHİ ÖZELLİKLER

Anadolu Demiryolu hattının yapımı için 1870 yılında kesif çalışmaları yapılmış, 4 Ağustos 1871’de Haydarpaşa - İzmit hattının döşenmesi ile hattın inşasına başlanmıştır. Haydarpaşa hattı İzmit’e 1873 yılında ulaşmış, ancak ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar nedeniyle hattın inşasına devam edilememiştir. 4 Ekim 1888 tarihinde Haydarpaşa - İzmit hattını uzatmak için Deutsche Bank ortaklığı ile Prusyalı Alfred von Kaulla’ya bir imtiyaz verilmesine karar verilmiştir. İmtiyaz metnine göre Haydarpaşa – İzmit demiryolu hattı 99 yıl süreyle Kaulla’nın temsil ettiği gruba verilmiştir. Bu antlaşmada mevcut hattın elden geçirilmesi ve İzmit - Ankara arasındaki yeni bölümün inşaatı kararları yer almaktadır [27].

1930 tarihli Pervititch haritasında (Bkz Şekil 5. 3) Haydarpaşa İstasyonu’nda dikdörtgen planlı bir lokomotif deposu önünde dönerköprüsü ile görülebilmektedir. Depo ile ilişkili olabileceğini düşündüğümüz atölyeler alanın eski sınırlarını tariflemektedir. 1946 yılı hava fotoğrafında, dairesele planlı lokomotif deposunun inşası ile istasyon alanının bugünkü şekline çok benzer bir hal aldığını görülmektedir (Şekil 5. 5, Şekil 5. 6, Şekil 5. 7). Bu veriler ile dairesele planlı lokomotif deposunun 1930 - 1946 tarihleri arasında yapıldığı söylenebilir. TCDD’nin dönerköprüler ve yapım yıllarını gösteren envanterinde Haydarpaşa dönerköprüsü 1932 yılına tarihlenmiştir. Bu bilgi de yukarıdaki tarih aralığını destekler niteliktedir. Cumhuriyet döneminde artan demiryolu faaliyetlerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere inşa edildiği tahmin edilebilir, bu nedenle bu sürecin sembol yapılarından biri olarak ele alınması gerekir.

ÇEVRE İLE İLİŞKİ

Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu’nun bulunduğu Haydarpaşa İstasyonu, İstanbul’u Konya ve Adana üzerinden Bağdat’a bağlayacak Anadolu Demiryolu’nun başlangıç noktasıdır.

Haydarpaşa - İzmit hattının tamamlanmasından sonra Haydarpaşa istasyonu demiryolu teknolojisindeki değişimlere ve kullanımındaki ihtiyaçlara göre sürekli bir değişim ve dönüşüm geçirmiştir. Bu değişim alandaki depolar ve atölyelerde de görülmektedir.

Depo çevresinde yer alan donatılar, dairesel planlı lokomotif deposu ve çevresini gösteren 1964 tarihli vaziyet planında görülebilmektedir (Bkz: Şekil 5. 9). Bu donatılardan bazıları dizel ve elektrikli lokomotiflerin kullanılması ile birlikte inşa edilmiştir. Ayrıca depo ön cephesinde, lokomotif giriş - çıkışlarının yapıldığı kapıların her birinin üzerine gelecek şekilde, elektrikli lokomotiflerin depoya ulaşımının sağlamak için düzenlenmiş elektrik kablolarını ve elektrik tertibatını görmek mümkündür (Bkz: Şekil 5. 12, Şekil 5. 13, Şekil 5. 14, Şekil 5. 15). Bugün bu donatılardan bazıları, motorin tankı, kum yükleme tesisatı gibi mevcuttur, ancak depo ve çevresindeki bakımsızlık nedeni ile yok olma tehdidi ile karşı karşıyadırlar.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Taşıyıcı sistem, deponun ana duvarlarının iç yüzeylerinde ve çatıda devam edecek şekilde tasarlanmıştır (Bkz: Şekil 36 - Şekil 5. 41). Türkiye’de bu nitelikte bir taşıyıcı sisteme sahip başka dairesel planlı lokomotif deposuna rastlanmamıştır. Bu durumun Haydarpaşa İstasyonu’ndaki dairesel planlı lokomotif deposunun yapım tarihinin diğer depolara göre daha geç dönemlerde olmasından kaynaklandığı düşünülebilir.

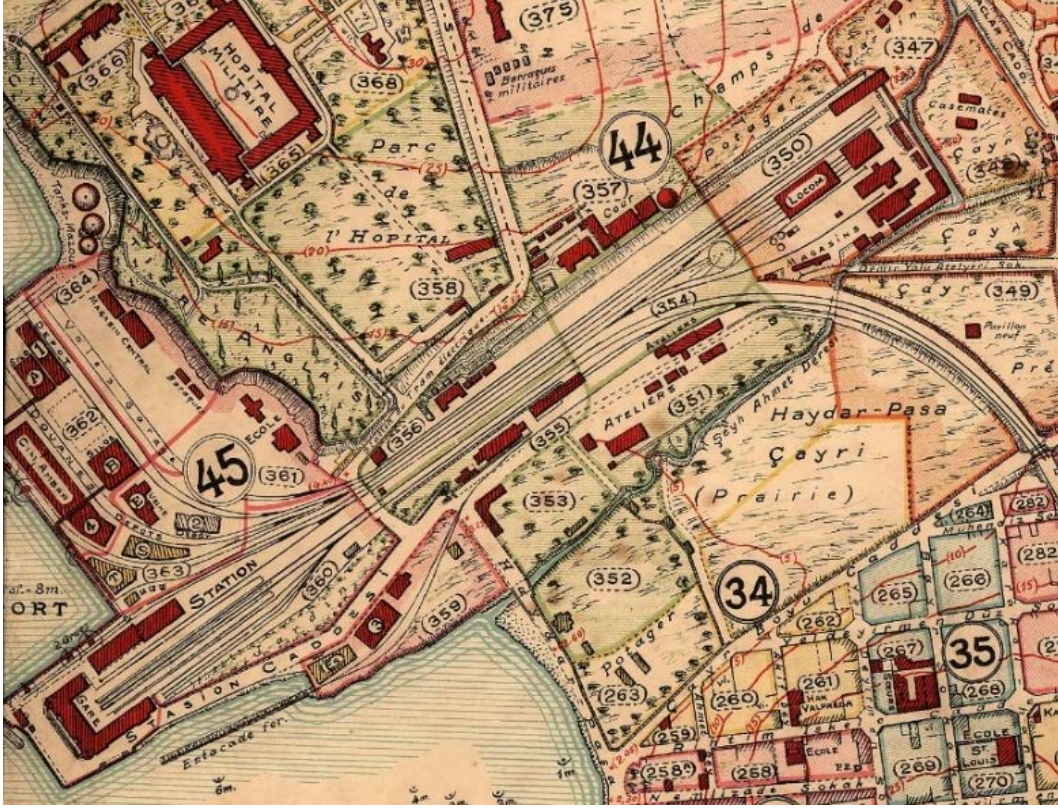
MİMARİ ÖZELLİKLER

Her bir bakım hattında bir lokomotif hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır ve lokomotif deposu tek bir mekân olarak inşa edilmiştir. Bugün, depo tek bir mekân değildir, iki bölüme ayrılmıştır. Bu ayırma işlemi için çatıya kadar devam etmeyen ara duvar örülmüştür. (Bkz: Şekil 5. 50 - Şekil 5. 51)

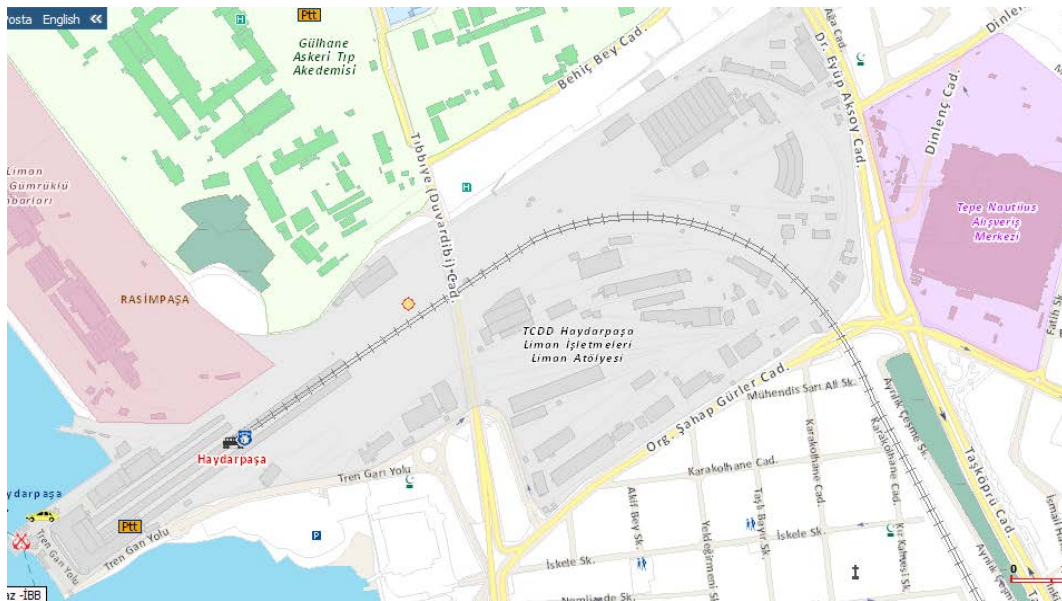
Duvarların, araları tuğla ile örülmüş demir iskelet şeklinde inşa edildiği sıvasız pek çok yüzeyde görülebilmektedir. Duvarların inşasında kullanılan demir iskelet sayesinde duvar kalınlığı Türkiye’deki diğer dairesel planlı lokomotif depolarına göre daha incedir. (Bkz: Şekil 5. 18, Şekil 5. 24, Şekil 5. 30, Şekil 5. 49).

Çatı iki yöne eğimlidir ve metal iskelet üzerine, ahşap mertek ve ahşap kiremit altı kaplama şeklinde inşa edilmiştir. (Bkz: Şekil 5. 40 - Şekil 5. 42). Çatının orijinal kaplama malzemesinin kiremit olduğu 1954 ve 1960 tarihli Demiryol Dergisi’nde yer alan fotoğraflarda görülmektedir (Bkz: Şekil 5. 10, Şekil 5. 11). Bu fotoğraflarda depoya ait orijinal bacaları da görmek mümkündür.

Çatının mahya kısmının tamamı boyunca aydınlatma pencereleri bulunmaktadır. Taşıyıcı sistemin metal iskeleti aydınlatma pencerelerinin konstrüksiyonunu oluşturacak şekilde devam ettirilmiştir (Bkz: Şekil 5. 37 - Şekil 5. 42). Aydınlatma pencerelerinin inşası metal iskelet ve cam ile yapılmıştır. Bugün bu pencerelerden bazıları bulunmamaktadır.



Şekil 5. 3 Haydarpaşa İstasyonu vaziyet planı, 1930 tarihli Pervititch Haritası [122].



Şekil 5. 4 Haydarpaşa İstasyonu'nun mevcut halini gösterir vaziyet planı [123].



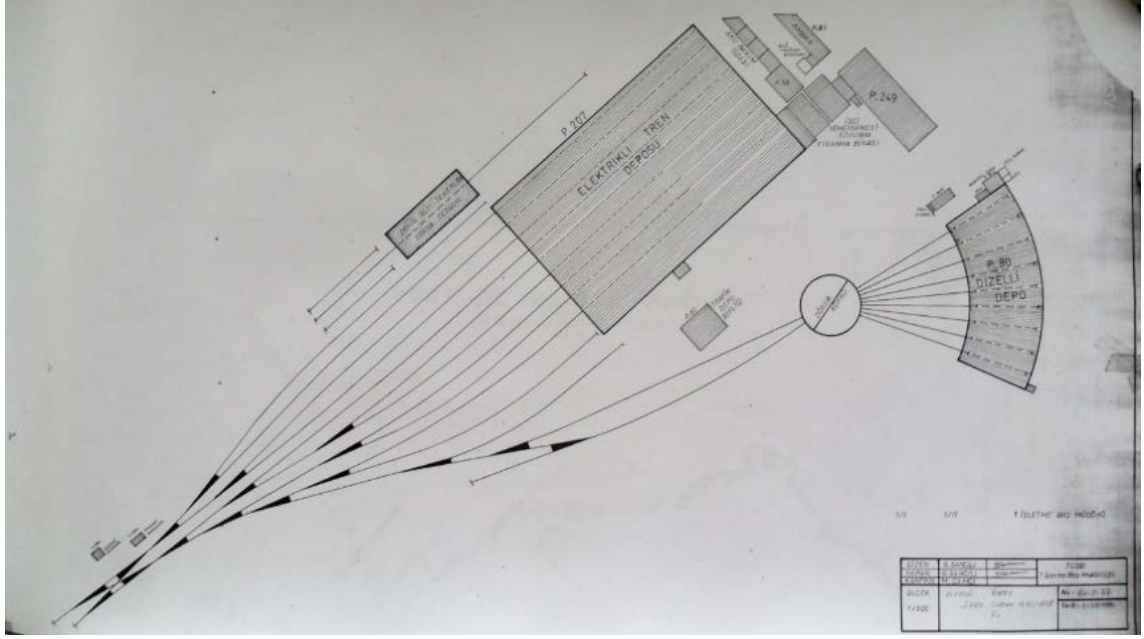
Şekil 5. 5 Haydarpaşa İstasyonu 1946 tarihli hava fotoğrafı [123].



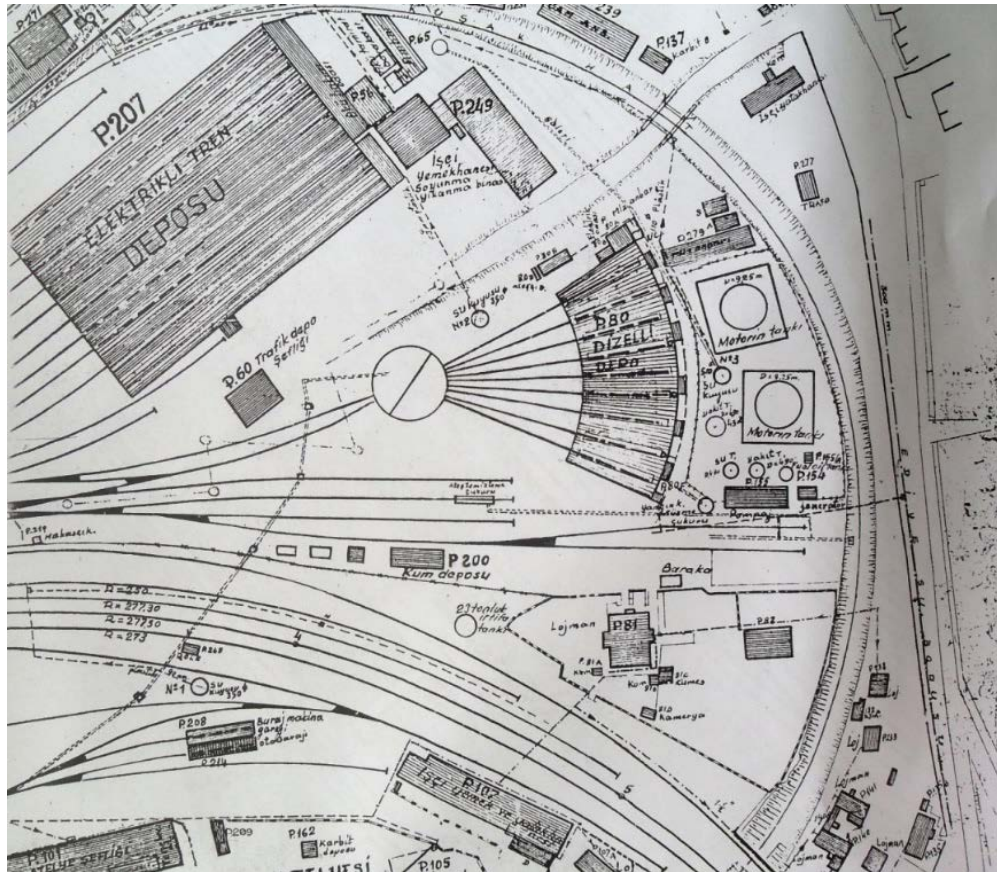
Şekil 5. 6 Haydarpaşa İstasyonu 1966 hava fotoğrafı [123].



Şekil 5. 7 Haydarpaşa İstasyonu 1982 hava fotoğrafı [123].



Şekil 5. 8 Haydarpaşa İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu 1984 tarihli planı [124].

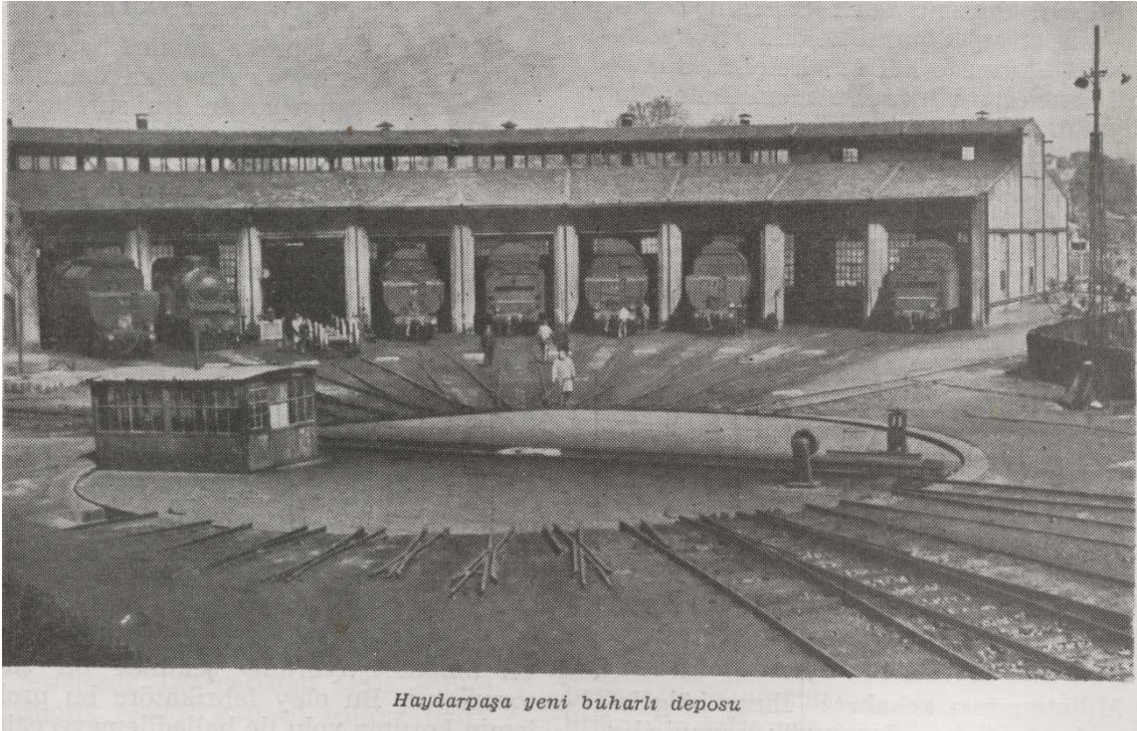


Şekil 5. 9 Haydarpaşa İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu 1964 tarihli vaziyet planı [124].



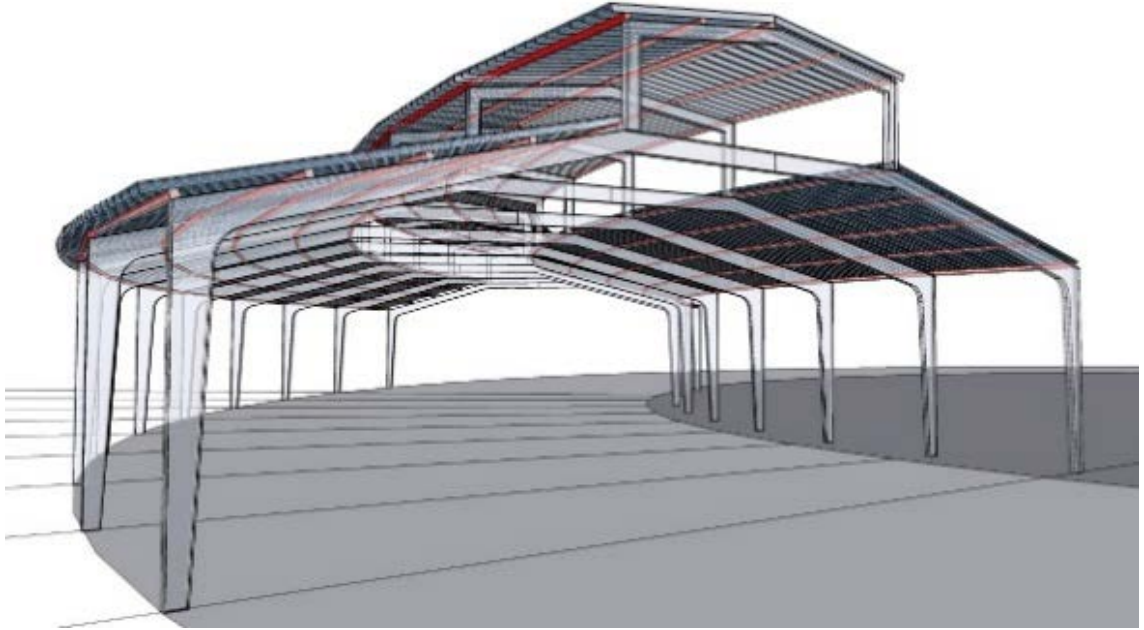
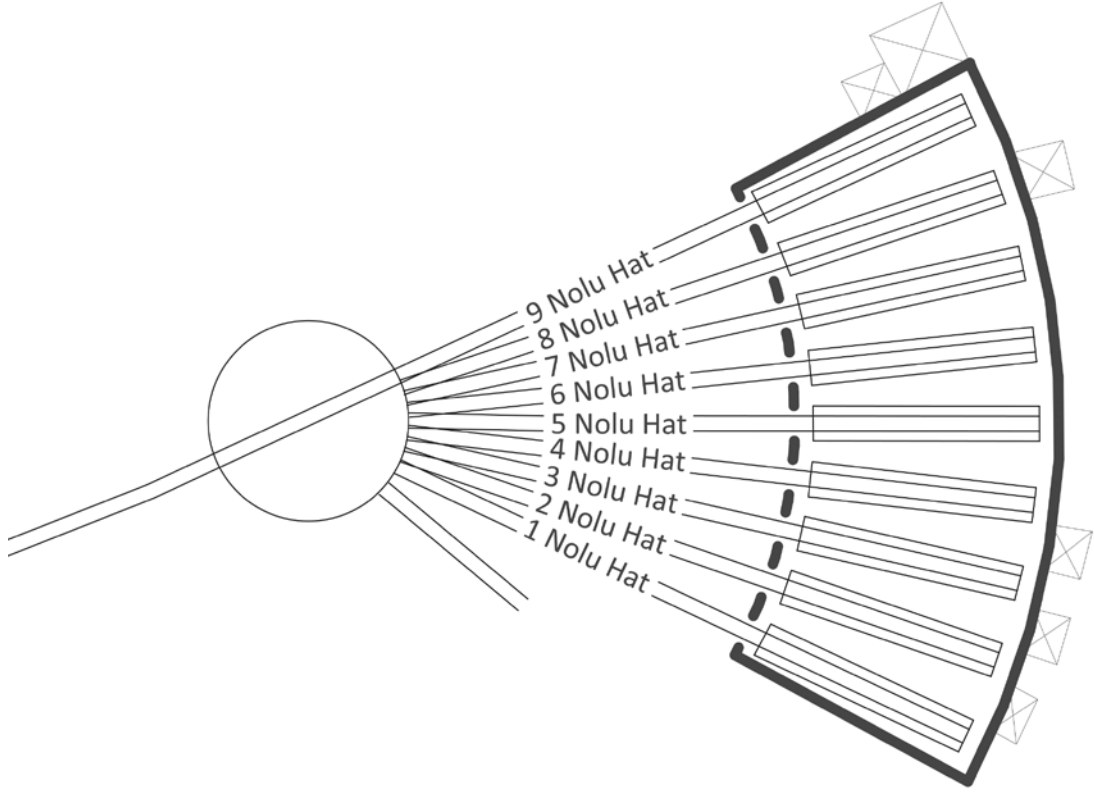
Haydarpaşa deposu işletmenin mütevazı görünüşlü fakat verimli ve faal bir koludur.

Şekil 5. 10 1954 tarihli Demiryol Dergisi'nden dairesel planlı lokomotif deposu fotoğrafı [125].



Haydarpaşa yeni buharlı deposu

Şekil 5. 11 1960 tarihli Demiryol Dergisi'nde dairesel planlı lokomotif deposundan “yeni depo” olarak bahsedilmektedir [126].



Şekil 5. 12 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu krokisi (TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan dijital veriler kullanılarak hazırlanmıştır) ve Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu taşıyıcı iskeletini gösterir şema.

Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Fotoğraf Albümü



Şekil 5. 13 Ön cephe, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 nolu hatların bulunduğu bölüm, kapı açıklıkları, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 14 Ön cephe, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölümler, kapı açıklıkları, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 15 İç mekân, çelik kolon ve kiriş sistemi ile dış duvar, çatı birleşimi



Şekil 5. 16 Ön cephe ve iç mekân, çelik kolon ve kiriş sistemi ile dış duvar, çatı birleşimi



Şekil 5. 17 Ön cephe, kapı açıklıkları ve aralarındaki taşıyıcı kolonlar üst ölüm, saçak detayı



Şekil 5. 18 Ön cephe, kapı açıklıkları ve aralarındaki taşıyıcı kolonlar alt ölüm, tuğla örgü detayı



Şekil 5. 19 Ön cephe ile yan cephe birleşme noktası, kapı açıklığı üst ölüm, saçak detayı



Şekil 5. 20 Ön cephe, kapı açıklıkları aralarındaki taşıyıcı kolonlar üst ölüm, saçak detayı



Şekil 5. 21 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler



Şekil 5. 22 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler



Şekil 5. 23 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler, bina dış duvarlarında kullanılan metal hatıl ve tuğla duvar örgüsü detayı



Şekil 5. 24 Yan cephe, dikdörtgen formlu metal iskelet ve cam ile imal edilmiş orjinal pencereler, bina dış duvarlarında kullanılan metal hatıl ve tuğla duvar örgüsü detayı



Şekil 5. 25 Arka cephe, duvarlardaki bozulmalar, orjinal pencerelerdeki bozulmalar



Şekil 5. 26 Arka cephe, orjinal pencere detayı



Şekil 5. 27 Arka cephe ve yan cephe, bu bölümdeki ek binalar



Şekil 5. 28 Arka cephe ve yan cephe, bu bölümdeki ek binalar



Şekil 5. 29 Ön ve yan cephe, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölümler, kapı açıklıkları, metal iskelet - tuğla duvar örgüsü şeklinde imal edilmiş duvar



Şekil 5. 30 Arka cephe, tuğla duvar örgüsü, duvarlardaki bozulmalar, pencereler



Şekil 5. 31 Krupp marka dönerköprü, lokomotifin taşındığı raylar ve taşıyıcı kirişler



Şekil 5. 32 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı, döner köprü döndürme ünitesi



Şekil 5. 33 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı, döner köprü döndürme ünitesi, taşıyıcı kirişler



Şekil 5. 34 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı, döner köprü döndürme ünitesi, taşıyıcı kirişler



Şekil 5. 35 Krupp marka dönerköprü, taşıyıcı kirişler üzerindeki üretici firma ismi



Şekil 5. 36 Krupp marka dönerköprü, beton çukur duvarı merkezindeki destek ünitesi, taşıyıcı kirişler



Şekil 5. 37 İç mekân, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm, kapı açıklıkları, metal iskelet



Şekil 5. 38 İç mekân, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm, duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, yan ve arka duvar, çatı aydınlığı



Şekil 5. 39 İç mekân, 4, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm



Şekil 5. 40 İç mekân, 4, 5, 6, 7 nolu hatların bulunduğu bölüm



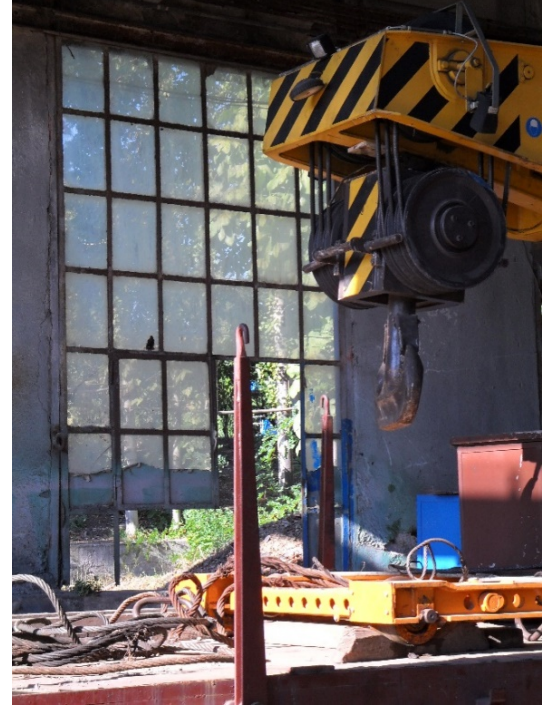
Şekil 5. 41 İç mekân, duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, çatı detayı



Şekil 5. 42 İç mekân, 4, 5, 6, 7 nolu hatların bulunduğu bölüm, duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, arka duvar, bölücü duvar, çatı



Şekil 5. 43 İç mekân, 5, 6, 7, 8, 9 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatı aydınlığı



Şekil 5. 44 İç mekân, 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvardaki dikdörtgen formu orijinal pencere



Şekil 5. 45 Arka cephe pencere detayı



Şekil 5. 46 İç mekân, 9 hattın bulunduğu bölüm, ön cephe ve arka cephe duvarlarının iç yüzeyleri ve çatıda devam eden metal iskelet, yan duvar, çatı



Şekil 5. 47 İç mekân, 5, 6, 7, 8 nolu hatların bulunduğu bölüm, arka duvar, orijinal pencereler, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 48 İç mekân, 5, 6, 7, 8 nolu hatların bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları, arka duvar, orijinal pencereler, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 49 İç mekân, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvar, ön duvar ve kapı boşluğu, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 50 İç mekân, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvar, orijinal pencere - duvar birleşme detayı



Şekil 5. 51 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka duvar ve formu değiştirilmiş pencere, bölücü duvar,



Şekil 5. 52 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukuru, bölücü duvar, çatı ve çatı aydınlığı

5.2.2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Depo

Çizelge 5. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

ESKİŞEHİR DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU									
TARİHİ ÖZELLİKLER	BAĞLI BULUNDUĞU DEMİRYOLU	Anadolu Demiryolu							
	YAPIM YILI	1894 - 1892.							
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Eskişehir							
	BULUNDUĞU İSTASYON	Eskişehir İstasyonu							
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR						Var	Yok	
		Su Deposu							X
		Su Verme Tesisatı							X
		Kum Yükleme Tesisatı					X		
		Kül Çukurları							X
	Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı					X			
YHT İLİŞKİSİ						X			
TEKNİK ÖZELLİKLER	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı Devam Ediyor mu?	Evet	X	Kaç Lokomotif Hizmet Veriyor?	17			
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü Çalışıyor mu?	Hayır		Dönerköprü Markası				
			Hayır						
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca Var Mı?	Evet		Mevcut Soba Var Mı?	Evet			
			Hayır	X		Hayır	X		
	TAŞIYICI SİSTEM								
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	Lokomotif Bakım Onarım Deposu	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPI GRUPLARI			Var	Yok		
				Ofis		X			
				Atölye		X			
				Lojman		X			
				Çalışan odaları		X			

Çizelge 5. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER

DÖŞEME	Parke kaldırımın aralarının asfaltla doldurulmuş şekli				
	Beton üzerinin ince bir şapla kaplanması				X
DUVAR	Tamamen Kâgir				
	Araları Tuğla İle Örülmüş Demir Veya Beton Arme İskelet				X
ÇATI	ÖZGÜN HALİ	ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ	
		Ahşap		Rüberorit	
		Demir (Bkz.: Şekil 5. 90-Şekil 5. 91 Şekil 5. 98-Şekil 5. 99 Şekil 5. 104 – Şekil 5. 105)	X	Kiremit (Bkz.: Şekil 5. 57-Şekil 5. 60)	X
		Betonarme			
		ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ	
	MEVCUT DURUM	Ahşap		Rüberorit	
		Betonarme		Kiremit	
		Demir	X	Metal Dalgalı Sac	X
		ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ	
	KAPILAR	ÖZGÜN HALİ	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu
Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet				Basık kemer formlu	X
Bilinmiyor			X		
MEVCUT DURUM		Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu	
		Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	X
		Değiştirilmiş Kapı			
		Kapı yok	X		
PENCERELER		ÖZGÜN HALİ	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu
	Bilinmiyor			Basık kemer formlu	X
	MEVCUT DURUM	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu	
		Malzemesi değiştirilmiş		Basık kemer formlu	X

Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Detaylı Tanımı

TARİHİ ÖZELLİKLER

24 Mart 1889 tarihinde Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni (Société de Chemins de Fer d'Anatolie) kurmuştur [27]. Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin kurulması ile Haydarpasa – İzmit demiryolu hattı İzmit'ten devam ettirilerek 1890'da Adapazarı'na, 1891 yılında Bilecik'e, 1892 yılında Eskişehir'e, 1893 yılında de Ankara'ya ulaşmıştır.

T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun Doğal Ve Kültürel Varlıkları Koruma Envanterinde yapının ayrıntılı tanımı yapılırken 1894 tarihli bir haritadan söz edilmiş ve lokomotif deposunun bu haritada görülebildiği belirtilmiştir. Anadolu Demiryolunun 1892'de Eskişehir'e ulaştığı düşünüldüğünde dairesele planlı lokomotif deposunun istasyon ile birlikte tasarlandığı ve inşa edildiği düşünülebilir.

TCDD'nin dönerköprüler ile ilgili envanterinde Eskişehir dairesele planlı lokomotif deposuna ait dönerköprünün yapım yılı 1926 olarak görülmektedir. Ayrıca dönerköprü üzerinde bulunan tabelada 1926 tarihini okumak mümkündür. (Bkz. Şekil 5. 70 - Şekil 5. 71)

ÇEVRE İLE İLİŞKİ

Eskişehir Anadolu Demiryoluna ait üç hattın kesişme noktasında yer alır ve İstanbul, Ankara ve Konya ile doğrudan ilişkisi vardır. Bu sebeple İnşa edildiği dönemde ve bugün Anadolu demiryolunun önemli bir noktasıdır. 1930 - 40 arasında demiryollarına verilen ağırlık ile Eskişehir yeni başkent Ankara'yı batıya bağlayan demiryolu ağı üstünde önemli bir sanayi kenti konumuna gelmiştir.

TEKNİK ÖZELLİKLER

The Times muhabiri Eskişehir'deki demiryolu atölyeleri hakkında oldukça detaylı bilgiler vermektedir (28 December 1904, The Land of the Anatolian Railway I, The Times, 8.) "Depo ve atölyelerinde 43 lokomotif 1880 vagon bakımı yapılmaktadır. Buradan 3 hat geçer: Eskişehir - Ankara, Eskişehir - Konya, Eskişehir - Bilecik. Vagonlar mükemmel kalitede, Alman yapımı, bunun yanı sıra Fransız ve Belçika yapımı olanlar da var. Atölyeler eski Prusya Devlet Demiryolları'nda görev yapmış olan Alman mühendisin kontrolünde. Burada çok modern ve pahalı araçlar var. Atölyelerde 280 kişi çalışmakta;

bunların azı Alman, çoğu Avusturyalı. Mekanikçilerin % 80'i bu konuda doğal yetenekleri olan Türkler. Geçtiğimiz aylarda şirket bir mühendislik teknik okulu açtı. 24 öğrencisi var. 18'i Türk, 2 Ermeni, 2 Rum, 1 İtalyan, 1 Avusturyalı. Eğitim dili demiryolu şirketinin ana dili olan Fransızca. Depolarda 140 kişi çalışmakta. Başlarında Prusya - Polonyalı bir mühendis var, birkaç da Avrupalı...." [27]. Bu bilgiler Eskişehir Lokomotif Deposu'nun inşa edildiği dönemde ve sonrasında ülkemiz demiryolu işletmeciliğinde üstlendiği önemli rolü net olarak ortaya koymaktadır.

Eskişehir Lokomotif Depo Müdürlüğü'nden temin edilen vaziyet planına göre, bugün tornahane olarak kullanılan bölümün yanında kireç deposu, filtre binası, su cendereleri, sönmüş kireç kuyusu, kuyu gibi lokomotif deposunun daha önceki dönemlerinde kullanılan donatılar yer almaktadır. Deponun köşesine bitişik olarak inşa edilen Tülomsaş atölyeleri alanın özgün haline dair kanıtları ortadan kaldırmıştır.

MİMARİ ÖZELLİKLER

Taşıyıcı iskelet ön, yan ve arka cephelerin iç ve dış yüzeylerinde okunabilmektedir.

Lokomotif deposunun iç mekânında; taşıyıcı aksları üzerinde, mekânın arka duvarına daha yakın konumlandırılmış büyük taşıyıcı kolonlar bulunmaktadır.

Her bir bakım hattında bir lokomotif hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır. Bugün 15 adet lokomotif hattı kullanılmaktadır. TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nden temin edilen planda lokomotif deposu tek bir mekân olarak görülmektedir. Bugün, lokomotif deposu tek bir mekân değildir, farklı lokomotif servisleri için farklı bölümlere ayrılmıştır. Bu ayırma işlemi için çatıya kadar devam eden ara duvarlar örülmüş, bu duvarların üzerinde bölümler arasındaki çalışanların geçişini sağlayabilmek için kapılar açılmıştır (Bkz: Şekil 5. 90). 1 ve 2 numaralı yolun bulunduğu bölümler, 3 ve 4 nolu yolun bulunduğu bölümler ile 5, 6, 7, 8, 9 nolu yolların olduğu bölümler, yine 10, 11, 12, 13 nolu yolların olduğu bölümler farklı mekânlar olarak kullanılmaktadır. Ayrıca 5 ve 6 nolu yolun bulunduğu bölümler birbirlerinden insan boyu yüksekliğinde çatıya kadar ulaşmayan bir duvarla ayrılmıştır. 14 ve 15 nolu yolun bulunduğu bölümler ise yine diğerlerinden ayrılmış bir mekân olup, burada sonradan ilave edilen çatı altı kaplaması nedeni ile orijinal çatı görülememektedir, içerisinde bir oda ofis işlevi görmektedir (Bkz: Şekil 5. 102). Bu

mekândan lokomotif deposunun yan cephesinde inşa edilmiş olan tornahane olarak kullanılan bölüme geçiş vardır. (Bkz: Şekil 5. 103)

Çatının ana taşıyıcı elemanları, lokomotif giriş kapısı arasındaki kolonlar ile bu aks üzerinde depo içerisinde açıkta bulunan kolonlar üzerine gelecek şekilde tasarlanmıştır. Bu çatı iki yöne eğimli bir çatıdır ve metal konstrüksiyon üzerine ahşap mertek ve ahşap kaplama şeklinde inşa edilmiştir. Depo içerisinde açıkta bulunan kolonlar ile lokomotif deposu arka duvarı arasında kalan alan da ise tek yönde daha az eğimli bir çatı bulunmaktadır. Bu çatı ise ahşap aşık, mertek ve ahşap kaplamadan oluşmaktadır. Yapının arka cephesinde 3, 4, 5, 6 nolu yolun bulunduğu bölümde lokomotiflerin giriş-çıkış yaptığı bölümlerin her birinin üzerinde iki tarafa eğimli kırma çatı vardır ve bu çatı arka cephedeki küçük çatı ile birleşmektedir. Bu kırma çatıların kapı üzerine gelen bölümler üçgen alınlıklar vardır, üçgen alınlık bazı kapılarda düşey ahşap elemanlarla kaplanmıştır.

Çatının orijinal kaplama malzemesinin kiremit olduğu eski fotoğraflarda görülmektedir.

Ana çatının mahya kısmında aydınlatma pencereleri bulunmaktadır. Bu pencereler ahşap ızgara şeklinde inşa edilmiştir.

Yapının dönerköprüye bakan cephesinde 1 ila 15 nolu yolların bulunduğu bölümlerde lokomotiflerin yapıya girişine elverişli basık kemerli kapı boşlukları yer alır. Bu kapılar 2, 14 ve 15 nolu kapılar dışında kalanlarda çift kanatlı demir iskeletli ahşap kaplamalı kapılar vardır. Bu kapıların yanın orijinal haline ait olduğu düşünülmektedir. Kapıların üst bölümlerinde demir çerçeve ile yapılan karaloj bölümlerin bir kısmı boş bir kısmı ise metal ile kaplanmıştır. Kapıların orijinal halinde bu karolajlı kısımlarda deponun aydınlatması için cam kullanıldığı tahmin edilmektedir. Yine bu kapıların bazılarının bir kanadında büyük kapılar kapalı iken çalışanların içeri girebilmesini sağlayacak birer küçük kapı vardır. Bazı büyük kapılarda bu küçük kapıların bulunduğu bölümler kırılmış olmakla beraber, küçük kapıların orijinal hallerine dair numuneler mevcuttur. 2 nolu kapı plastik şeffaf bir örtü ile kapatılmıştır. 14 ve 15 nolu kapılarda ise çift kanatlı demir iskelet ve demir kaplamalı yeni kapılar vardır.

Yapının arka cephesinde ise 3, 4, 5, 6, nolu yolun bulunduğu bölümde lokomotiflerin giriş-çıkış yaptığı kapıların basık kemerli demir kapı kasaları bulunmakla beraber kapı kanatları mevcut değildir.

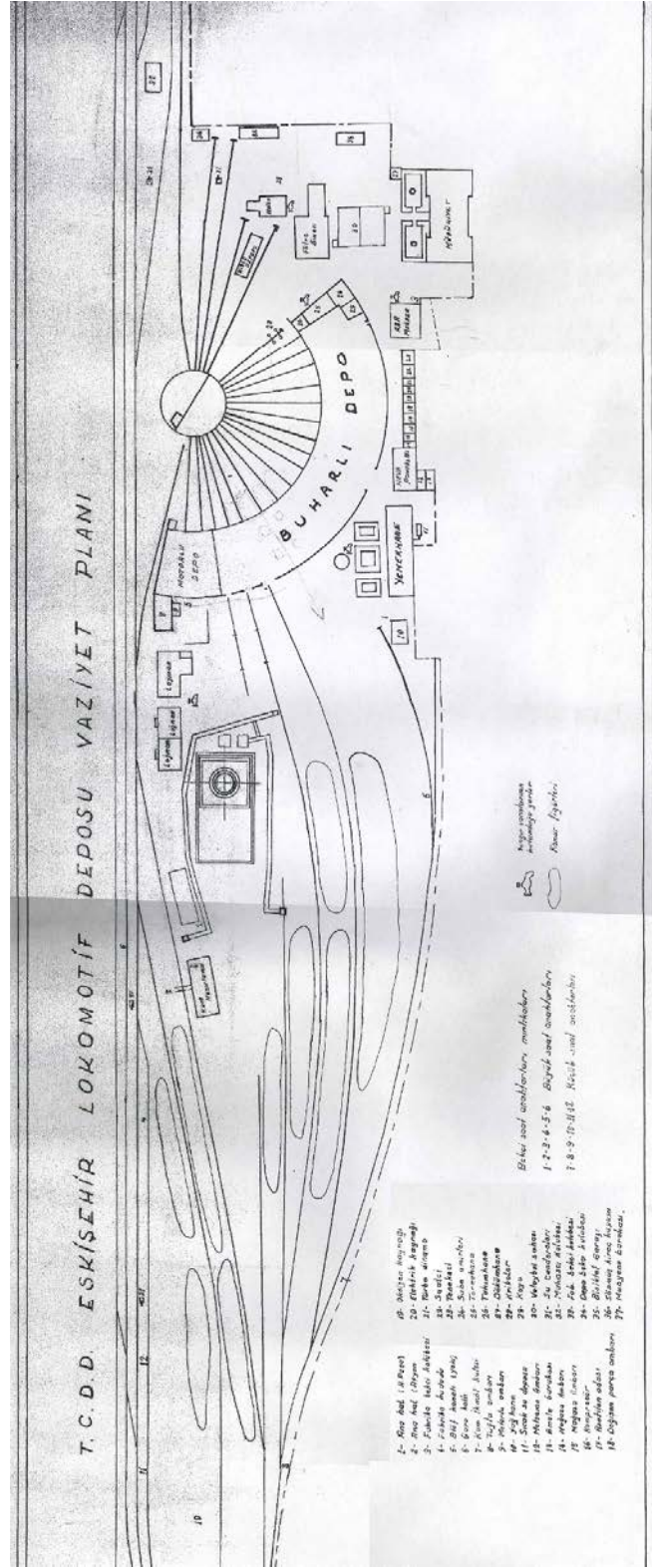
Yapının arka duvarlarında yer alan pencereler demir doğrama ve cam ile inşa edilmiş olup yapının orijinal haline ait pencereler olduğu düşünülmektedir. Yapının arka duvarlarında her bir taşıyıcı duvar aksı arasında iki adet pencere bulunmaktadır. 1, 7 ve 10 nolu yolun bulunduğu bölümlerin arka cephesindeki pencere boşlukları pencere alt bölümü ile zemin arasında kalan duvarlar yıkılarak ihtiyaca yönelik olarak kapıya dönüştürülmüştür. Ayrıca 1 ve 2 nolu bölümde arka pencerelerden iki tanesi ve yan duvarlarında yer alan pencereler orijinali değiştirilerek metal ve şeffaf malzeme ile inşa edilmiştir.

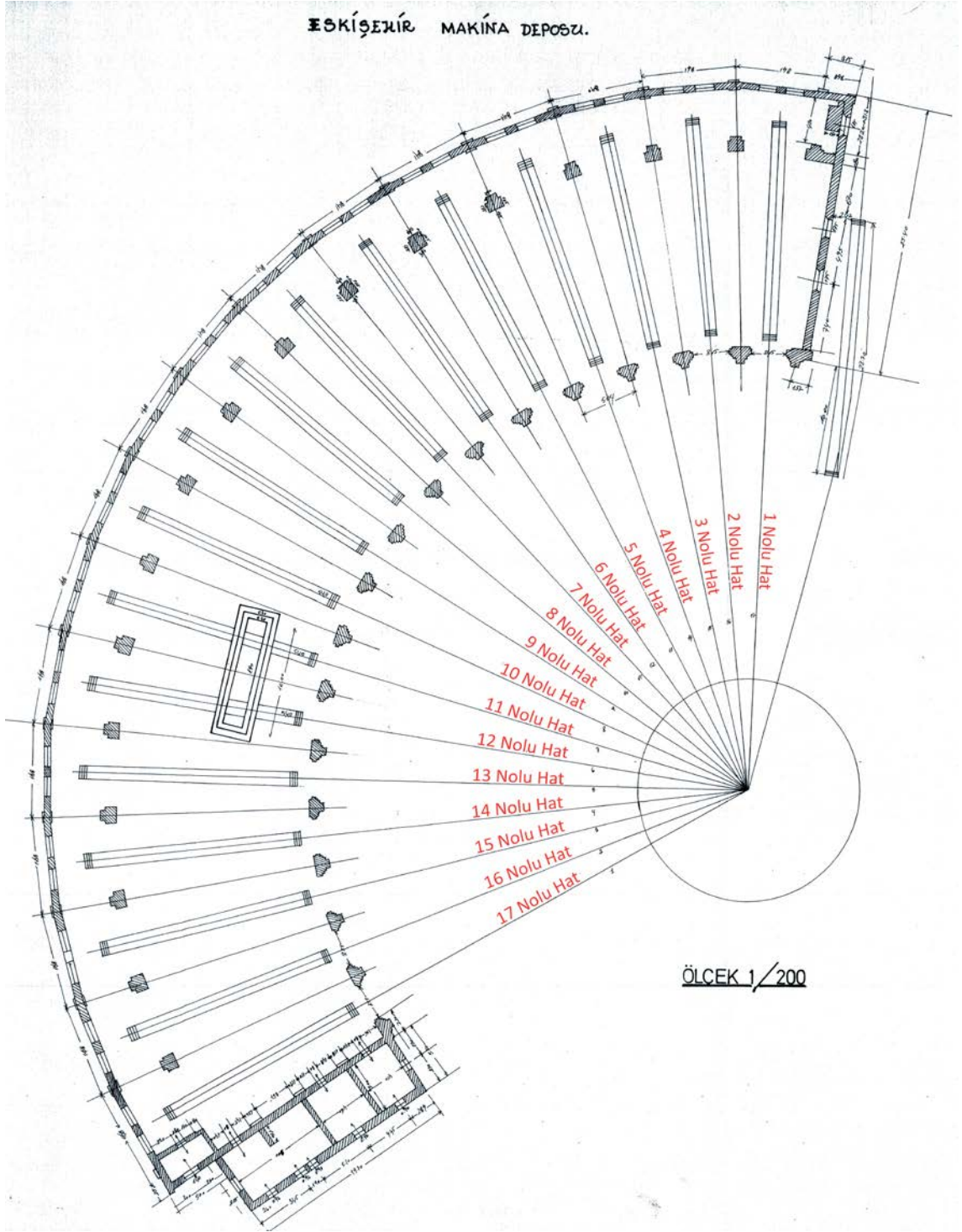


Şekil 5. 53 Eskişehir İstasyonu vaziyet planı [65].

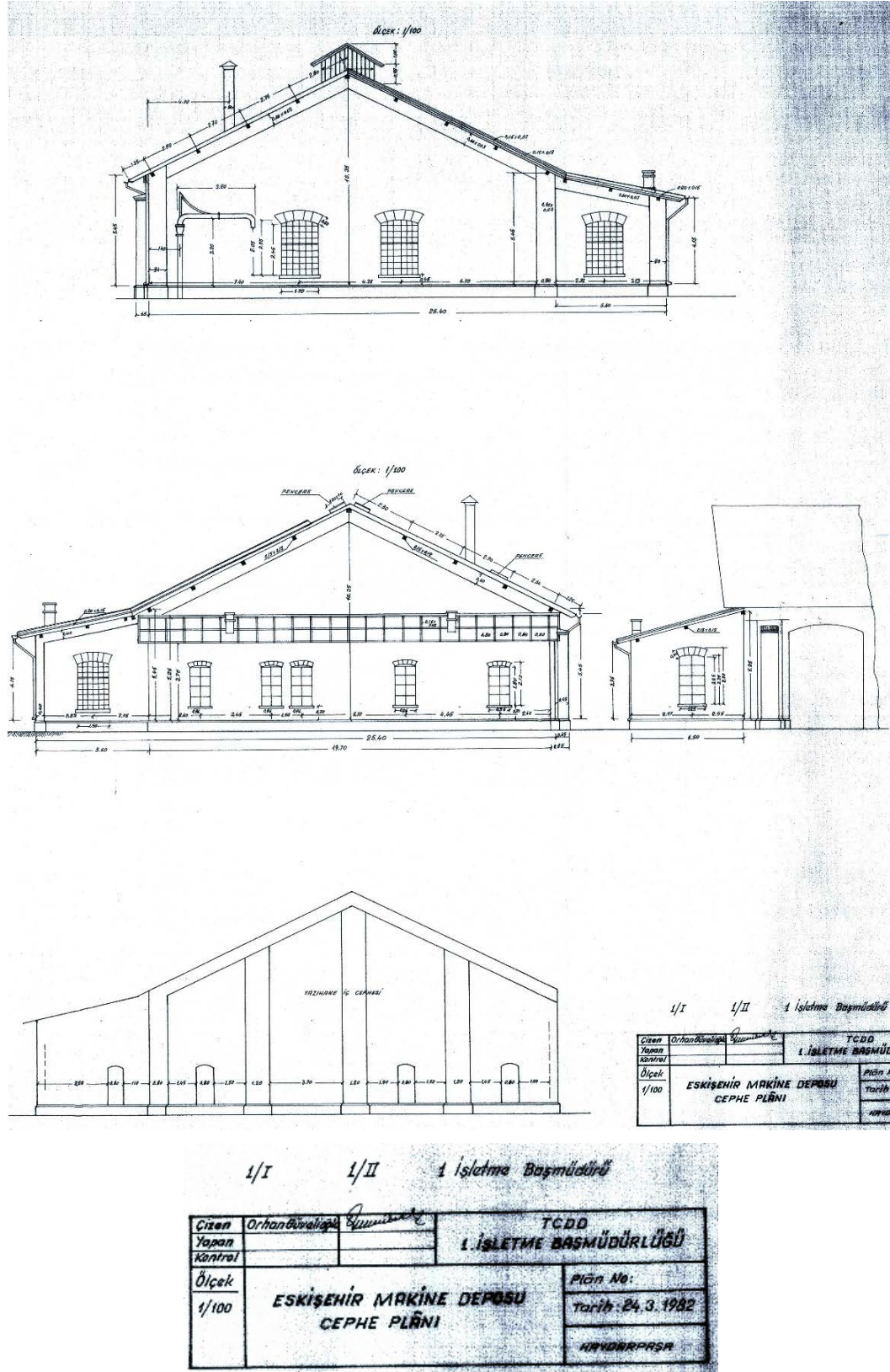


Şekil 5. 54 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].





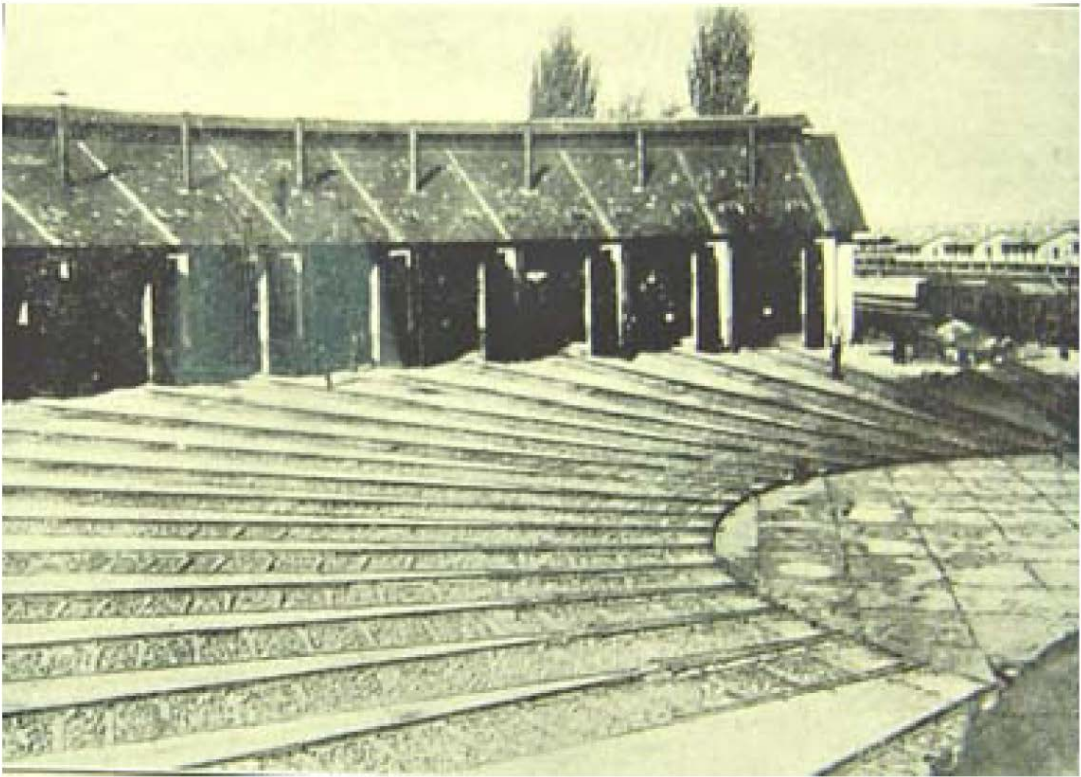
Şekil 5. 56 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı [128].



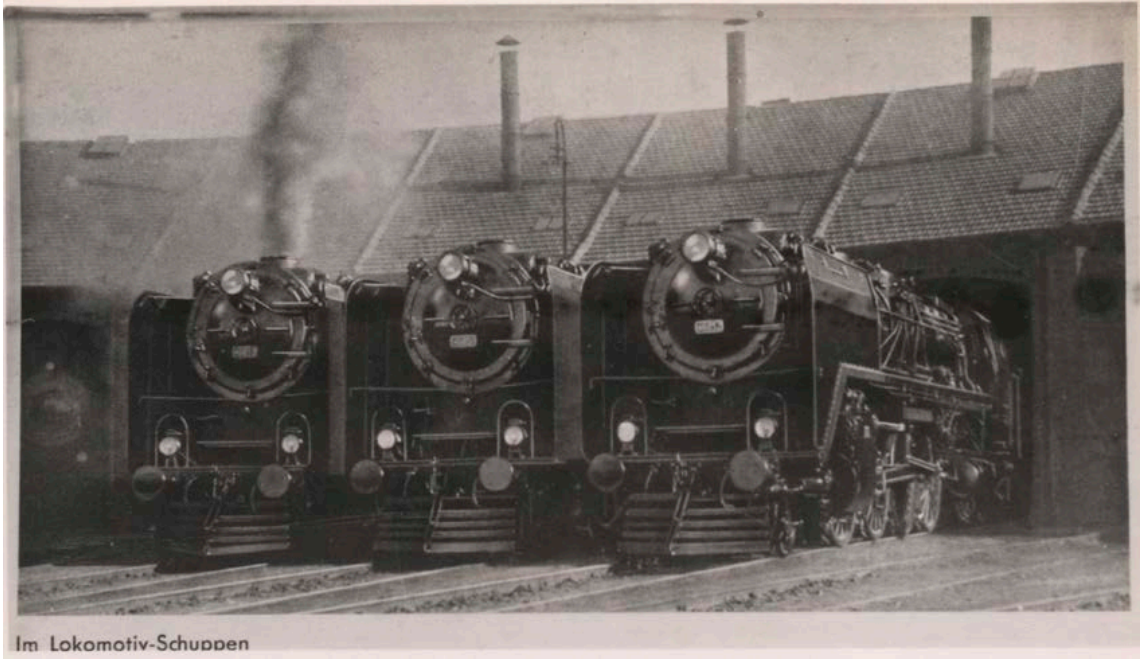
Şekil 5. 57 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesele planlı lokomotif deposu kesit ve görünüşler [129].



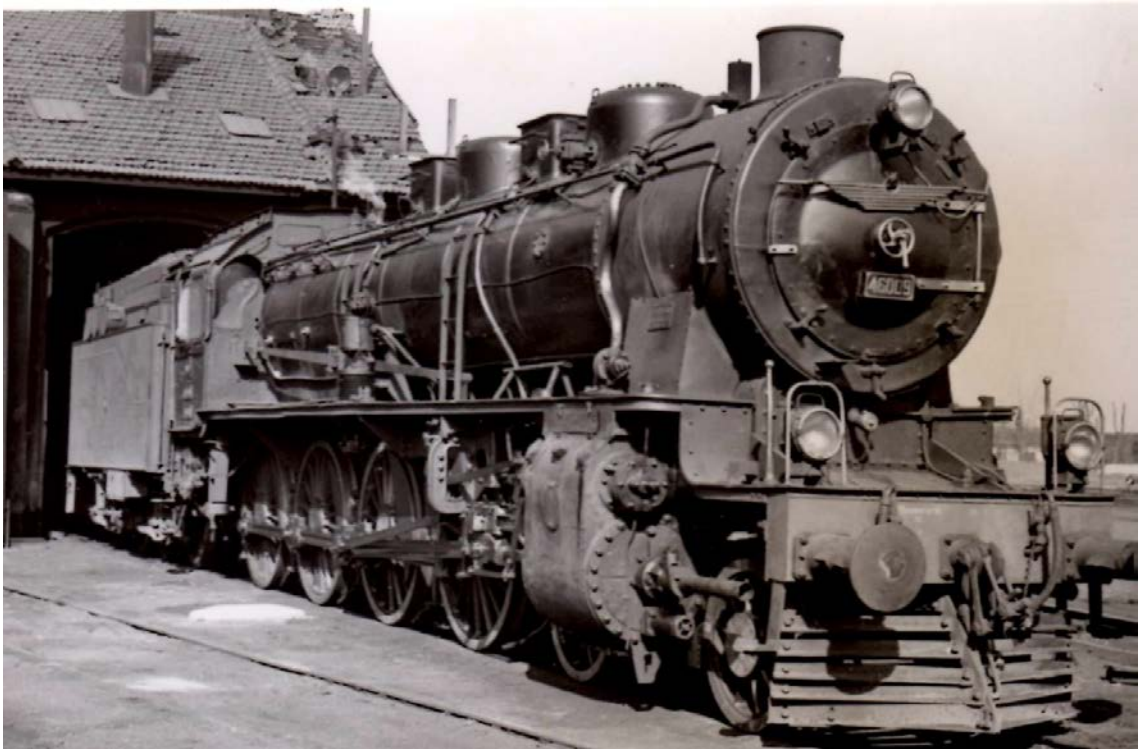
Şekil 5. 58 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu, 1913 -1936 yılları arasında üretilen Nohab Ve Krupp Henschel Schwartrkopff Buharlı Lokomotiflerinden bir kısmının hizmete veriliş töreni [130].



Şekil 5. 59 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [27].



Şekil 5. 60 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [131].



Şekil 5. 61 Eskişehir İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [132].

Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Fotoğraf Albümü



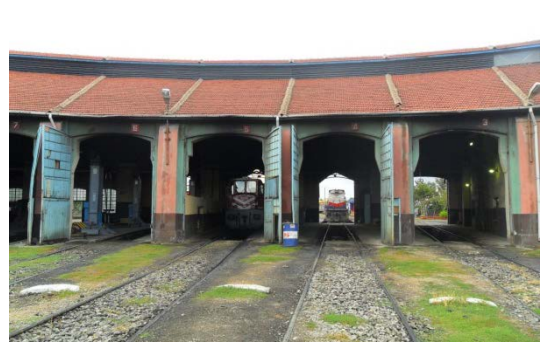
Şekil 5. 62 Lokomotif Giriş Cephesi, döner köprü, yeni yapılan simülasyon binası, ve daha önceki tarihlerde depoya bitişik olarak inşa edilmiş Tülomsaş atölyesi



Şekil 5. 63 Lokomotif Giriş Cephesi, depoya lokomotif giriş - çıkışının yapıldığı kapılar, çatı aydınlığı ve çatı kaplama malzemesi



Şekil 5. 64 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 65 Lokomotif Giriş Cephesi, 3, 4, 5, 6 nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 66 Lokomotif Giriş Cephesi, 6, 7, 8, 9, 10 nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 67 Lokomotif Giriş Cephesi, 13, 14, 15, nolu hatların kapıları ve çatı aydınlığı, 16, 17, nolu hatların pencereleri



Şekil 5. 68 Lokomotif Giriş Cephesi, 8, 9, 10, 11, nolu hatların bulunduğu bölümlerin kapı detayları



Şekil 5. 69 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, nolu hatların bulunduğu bölümlerin kapı detayları, değişen 2 nolu bölümün kapısı



Şekil 5. 70 Lokomotif Giriş Cephesi ve dönerköprü



Şekil 5. 71 Yan Cephe, deponun ana mekânını örten ana çatı ve arka cephedeki ikincil mekân ve bu mekânı örten ikincil çatı, değiştirilmiş pencereler.



Şekil 5. 72 Dönerköprü üzerindeki kumanda odası



Şekil 5. 73 Dönerköprü üzerindeki kumanda odasının giriş kapısı üzerinde bulunan dönerköprünün imalatçı firmasını ve yapım yılını gösteren plaket



Şekil 5. 74 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı



Şekil 5. 75 4 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı



Şekil 5. 76 4 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı



Şekil 5. 77 4 nolu hattın bulunduğu bölümün lokomotif giriş – çıkış kapısı



Şekil 5. 78 Arka Cephe, 1 nolu hattın
bulunduğu bölüm



Şekil 5. 79 Arka Cephe, 2 nolu hattın
bulunduğu bölüm



Şekil 5. 80 Arka Cephe, 3 ve 4 nolu hattın
bulunduğu bölüm



Şekil 5. 81 Arka Cephe, 6 ve 7 nolu hattın
bulunduğu bölüm



Şekil 5. 82 Arka Cephe, 7, 8, 9 nolu hattın
bulunduğu bölüm



Şekil 5. 83 Arka Cephe, 8, 9 ve 10 nolu
hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 84 Arka Cephe, 11 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 85 Arka Cephe, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 86 Lokomotif Giriş Cephesi, tornahane olarak kullanılan bölüm, depoya bitişik olarak inşa edilmiş Tülomsaş atölyesi.



Şekil 5. 87 Arka cephe, 3, 4, 5 nolu yolların arka cephede devam eden hatları ve kum hazırlama bölümü



Şekil 5. 88 Arka cephe, 3, 4, 5 ve 6 nolu yolların arka cephede devam eden hatları



Şekil 5. 89 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölümün üzerindeki kırma çatı detayı



Şekil 5. 90 Arka cephe, 5 nolu hattın bulunduğu bölümün üzerindeki kırma çatı



Şekil 5. 91 Arka cephe, 3 nolu hattın bulunduğu bölümün üzerindeki kırma çatı



Şekil 5. 92 İç mekân, 1 ve 2 nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı makasları ve çatı aydınlığı, diğer bölümler ile aradaki duvar



Şekil 5. 93 İç mekân, 1 ve 2 nolu hattın bulunduğu bölümün, çatı makasları ve çatı aydınlığı, lokomotif tamir ekipmanları



Şekil 5. 94 İç mekân, 7, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, taşıyıcı kolonlar ile arka cephe duvarları arasında kalan mekân, tek yöne eğimli kırma çatı, arka cephedeki pencereler



Şekil 5. 95 İç mekân, 5, 6, 7, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, taşıyıcı kolonlar ile arka cephe duvarları arasında kalan mekân, arka cephedeki pencereler



Şekil 5. 96 İç mekân, 7 nolu hattın bulunduğu bölüm, bu bölümdeki arka cephedeki pencereler ve pencereden bozularak dönüştürülen kapı



Şekil 5. 97 İç mekân, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş-çıkış kapıları ile taşıyıcı kolonlar arasında kalan mekân, lokomotif bakım çukurları



Şekil 5. 98 İç mekân, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, çift yönde kırma çatı ve lokomotif bakım çukurları



Şekil 5. 99 İç mekân, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, bu mekânın üzerini örten çift yönde kırma çatı



Şekil 5. 100 İç mekân, 10, 11, 12, 13 ve 14 nolu hattın bulunduğu bölüm, çift yönde eğimli kırma çatı ve aydınlık pencereleri



Şekil 5. 101 İç mekân, 10, 11, 12, 13 ve 14 nolu hattın bulunduğu bölüm, çift yönde eğimli kırma çatı ve aydınlık pencereleri



Şekil 5. 102 İç mekân, 11, 12, nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları



Şekil 5. 103 İç mekân, 11, 12, nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları arasındaki kaydırma sistemi



Şekil 5. 104 İç mekân, 15 ve 16 nolu hattın bulunduğu bölüm, taşıyıcı kolonlar ve bu mekânın üzerini örten çatı altı kaplaması



Şekil 5. 105 İç mekân, 16 ve 17 nolu hattın bulunduğu bölümden girilen, bugün tornahane olarak kullanılan mekân



Şekil 5. 106 Çatı ve aydınlık pencerelerinin detayları



Şekil 5. 107 Çatı ve aydınlık pencerelerinin detayları

5.2.3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 5. 3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

KONYA DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU									
TARİHİ ÖZELLİKLER	BAĞLI BULUNDUĞU DEMİRYOLU	Anadolu Demiryolu							
	YAPIM YILI	1896 veya sonrası.							
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Konya							
	BULUNDUĞU İSTASYON	Konya İstasyonu							
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR					Var	Yok		
		Su Deposu					X		
		Su Verme Tesisatı					X		
		Kum Yükleme Tesisatı					X		
		Kül Çukurları					X		
	Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı					X			
YHT İLİŞKİSİ					X				
TEKNİK ÖZELLİKLER	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı Devam Ediyor mu?	Evet	X	Kaç Lokomotif Hizmet Veriyor?	13			
			Hayır						
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü Çalışıyor Mu?	Evet	X	Dönerköprü Markası	Krupp			
			Hayır						
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca Var Mı?	Evet	X	Mevcut Soba Var Mı?	Evet			
			Hayır			Hayır		X	
TAŞIYICI SİSTEM									
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	Lokomotif Bakım Onarım Deposu	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPI GRUPLARI			VAR	YOK		
				Ofis					
				Atölye		X			
				Lojman		X			
				Çalışan odaları		X			

Çizelge 5. 3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER	DÖŞEME	Parke kaldırımın aralarının asfaltla doldurulmuş şekli		
		Beton üzerinin ince bir şapla kaplanması		X
	DUVAR	Tamamen Kâgir		
		Araları Tuğla İle Örölmüş Demir Veya Beton Arme İskelet		X
	ÇATI	ÖZGÜN HALİ	ÇATI MAKASLARI	ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ
			Ahşap	Rüberorit
			Demir	X Kiremit
			Betonarme	
		MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI	ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ
			Ahşap	Rüberorit
			Betonarme	Kiremit
			Demir	X Metal Dalgalı Sac
	KAPILAR	ÖZGÜN HALİ	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet	Dikdörtgen formlu
			Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet	X Basık kemer formlu
			Bilinmiyor	
		MEVCUT DURUM	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet	Dikdörtgen formlu
			Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet	Basık kemer formlu
			Değıştirilmiş Kapı	X
			Kapı yok	
	PENCERELER	ÖZGÜN HALİ	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X Dikdörtgen formlu
			Bilinmiyor	Basık kemer formlu
		MEVCUT DURUM	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	Dikdörtgen formlu
			Malzemesi değıştirilmiş (PVC)	X Basık kemer formlu
	EKLER	Farklı dönemlerde ihtiyaca yönelik depo duvarlarının bir bölümü değıştirilerek ya da yapıya bitişik olarak inşa edilmiş depodan bağımsız olarak kullanılacak şekilde ekler vardır.		

Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Detaylı Tanımı

TARİHİ ÖZELLİKLER

İzmit – Ankara demiryolu hattının planlandığı sürede Ankara’ya ulaşması ve Anadolu Demiryolu Şirketinin taahhütlerini zamanında ve gerektiği gibi yerine getirmesi hattın Bağdat’a kadar uzatılması imtiyazının da Deutsche Bank’a verilmesine neden olmuştur. 1893'te Eskişehir - Konya Demiryolu hattı ile ilgili imtiyaz verilmiş, yapılan antlaşmaya göre demiryolu Ankara’dan Eskişehir - Konya’ya oradan da Kayseri’ye uzatılmasına karar verilmiştir, ancak hat Kayseri’ye uzatılamamıştır [27].

Eskişehir - Konya hattının inşaatına 31 Ağustos 1893 yılında başlanmıştır. İnşaat bir Alman ortaklığı olan Eskişehir - Konya Demiryolları İnşaat Şirketi’ne ihale edilmiştir. Bu şirketin teknik yönetimi Philipp Boltzmann Şirketi’ne devredilmiştir [27].

ÇEVRE İLE İLİŞKİ

Eskişehir - Konya hattının 29 Temmuz 1896 tarihinde Konya istasyonuna ulaştırılması ile İstanbul’dan Konya’ya iki günde ulaşılması sağlanmıştır. Konya önce Anadolu sonra Bağdat ve Hicaz demiryolu hatları üzerinde önemli bir istasyon haline gelmiştir. Ülkenin tahıl ambarı konumunda olan Konya’dan giden ve buraya gelen her türlü malın temini daha güvenli kolay hızlı ve bol miktarda gerçekleşmeye başlamıştır.

Konya istasyonunun kurulduğu alan her ne kadar eski kent merkezine uzaksa da, başka birçok kentte meydana gelen değişme burada da meydana gelmiş ve kent istasyon yönüne doğru gelişmiştir. İstasyon etrafında geleneksel yapı tipinden farklı tarzda eğitim yapıları, oteller, ambarlar, bazı kamu binalarının yapıldığını görmek mümkündür. Geniş bir cadde (istasyon caddesi) boyunca birçok konut yapılmıştır. Gün geçtikçe istasyon kent içerisinde kalmaya başlamıştır [133].

Ankara – Konya Yüksek hızlı tren hattının rayları deponun atölye bölümünün hemen yanından geçmektedir. Deponun atölye bölümünün bulunduğu yan duvarında YHT için gerekli elektrik direkleri inşa edilmiştir. (Bkz: Şekil 5. 169 - Şekil 5. 171)

MİMARİ ÖZELLİKLER

13 adet lokomotif bakım hattı bulunmaktadır. Bunlardan 3 tanesi diğerlerinden daha uzundur ve birden fazla lokomotif barındırabilir.

Bir döneme ait planları görülmektedir. Bugün bu planlar günün ihtiyaçlarına göre ekler ve çatı sundurmaları ilaveleri ile değişiklikler göstermektedir.

Bu dairesel planlı lokomotif deposunu plan olarak diğerlerinden ayıran özellik marangozhane, almantasyon ve su tahliye evi, işçi yemekhanesi, lojman gibi hizmet binaları ile bir bütünlük oluşturacak şekilde planlanmasıdır.

Ana çatı konstrüksiyonu çift yönde eğimli bir çatı ve aydınlık fenerinden oluşmaktadır. Ancak 11, 12, 13 nolu yolların bulunduğu bölümde, ana çatının devam ettiği görülmekle beraber bu çatının devamında üç adet kırma çatı vardır. Ve bu çatıların aydınlık feneri gibi görev yapabilmesi için bir yöndeki eğimlerinin üzeri şeffaf malzeme ile kaplanmıştır.

Taşıyıcı iskelet ön, yan ve arka cephelerin iç ve dış yüzeylerinde okunabilmektedir.

Konya gar sahası içinde yer alan Alman yapımı diğer binalar ile bir bütünlük oluşturmaktadır.



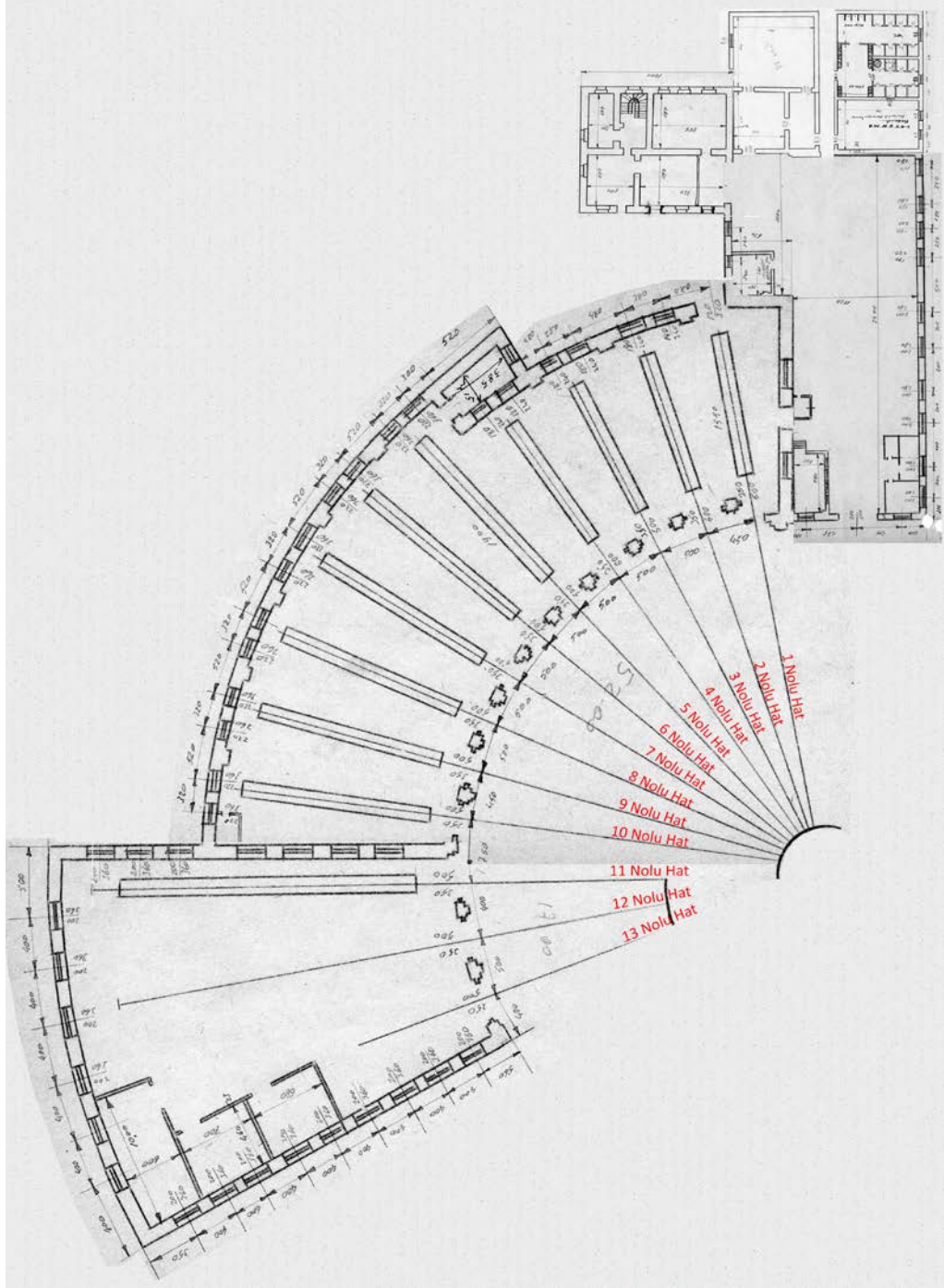
Şekil 5. 108 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].



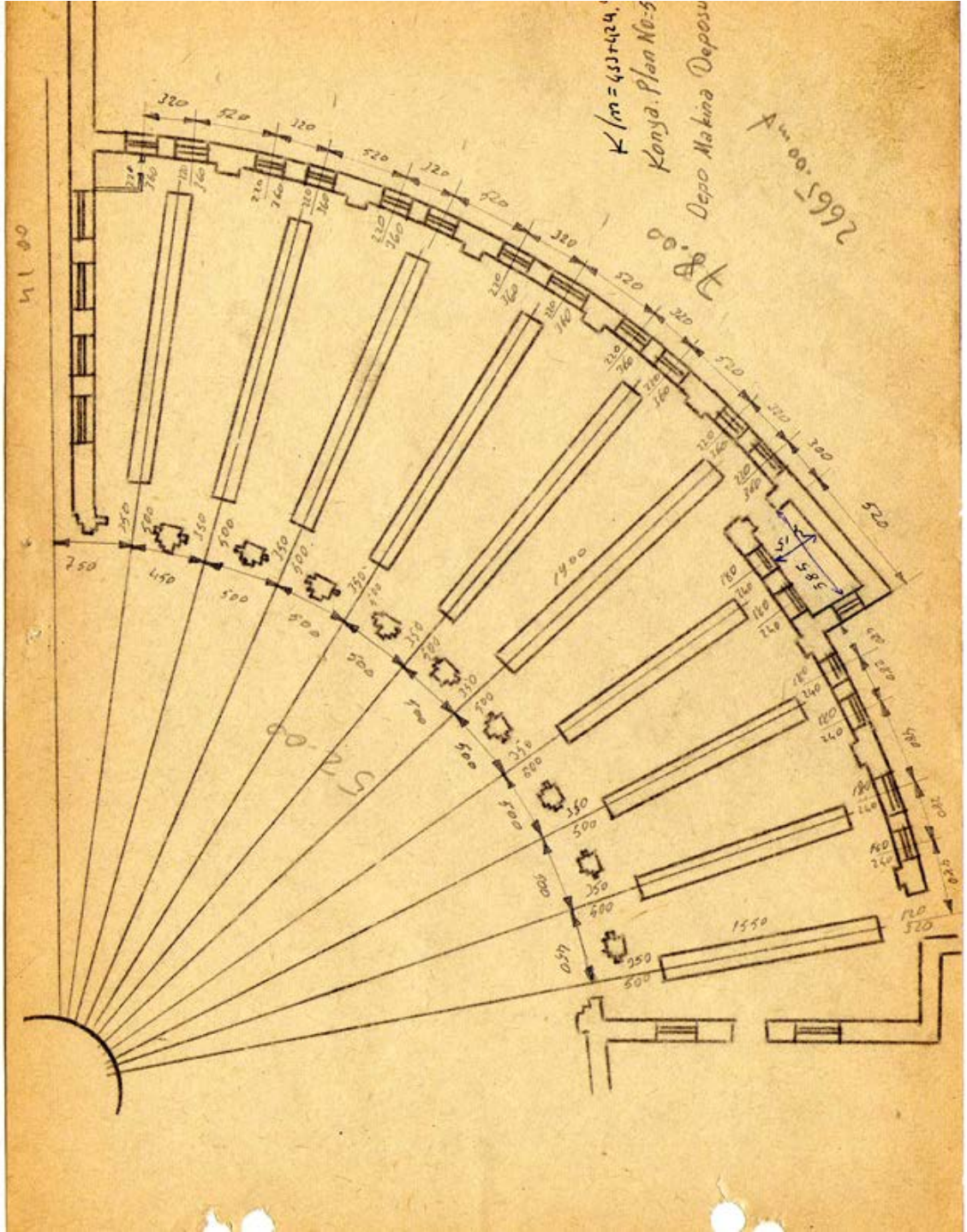
Şekil 5. 109 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].



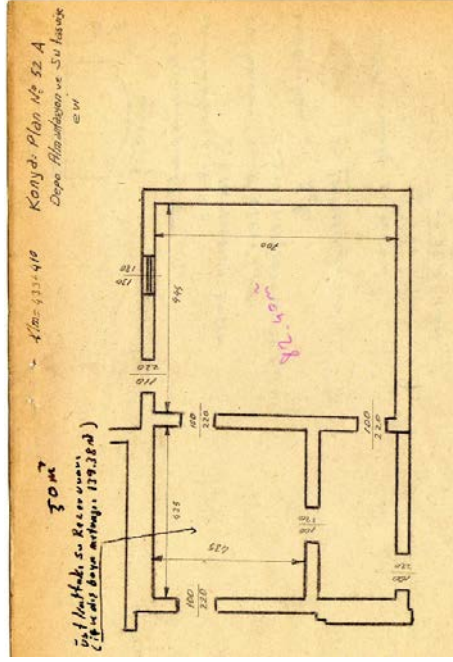
Şekil 5. 110 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı.



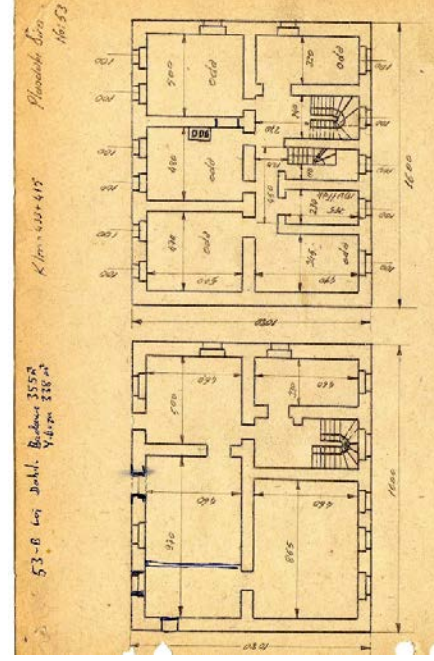
Şekil 5. 111 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı [134].



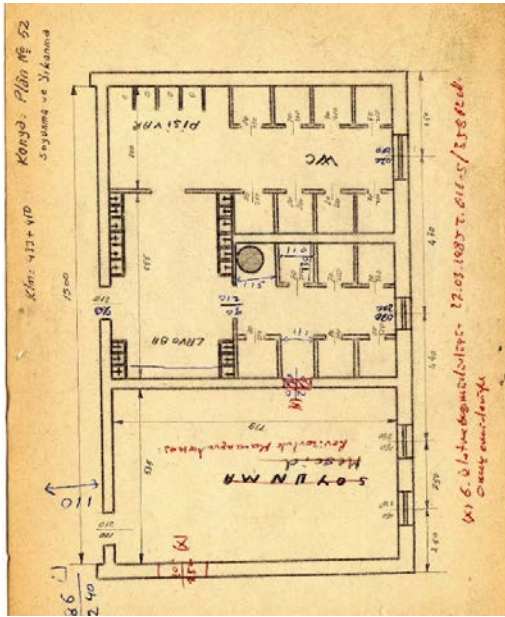
Şekil 5. 113 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu planı, 1 - 10 nolu yolun bulunduğu bölümlerin detayı [134].



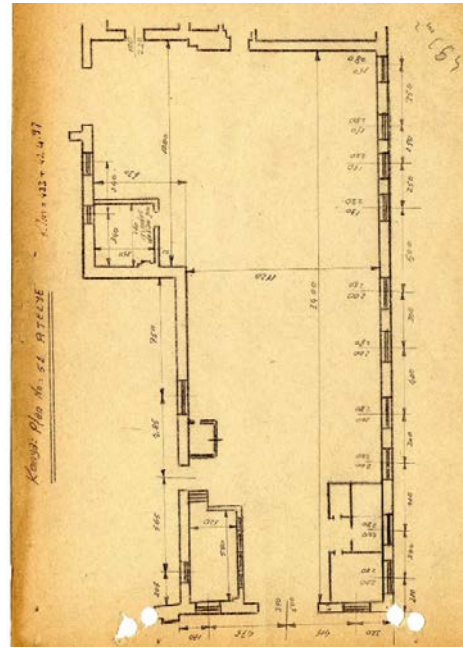
Şekil 5. 114 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu almantasyon ve su tesviye evine ait plan [134].



Şekil 5. 115 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arkasındaki lojman binasına ait plan [134].



Şekil 5. 116 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arkasındaki depo çalışanlarının kullandığı soyunma ve yıkama işlevli binaya ait plan [134].



Şekil 5. 117 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yanındaki atölyeye ait plan [134].



Şekil 5. 118 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu ön cephe [135].



Şekil 5. 119 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu ön cephe [135].



Şekil 5. 120 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu lokomotif giriş – çıkış kapılarının bulunduğu ön cephe [135].



Şekil 5. 121 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [135].



Şekil 5. 122 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kum deposu [135].



Şekil 5. 123 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kum deposu [135].



Şekil 5. 124 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu kum ve su deposu [136].



Şekil 5. 125 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu [137].



Şekil 5. 126 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [138].



Şekil 5. 127 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [139].



Şekil 5. 128 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi ve dönerköprü [139].



Şekil 5. 129 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [139].



Şekil 5. 130 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi, dönerköprüsü [139].



Şekil 5. 131 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi, dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [139].



Şekil 5. 132 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi, dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [139].



Şekil 5. 133 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [140].



Şekil 5. 134 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [140].



Şekil 5. 135 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [141].



Şekil 5. 136 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [141].



Şekil 5. 137 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [139].



Şekil 5. 138 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [142].



Şekil 5. 139 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [143].



Şekil 5. 140 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi [141].



Şekil 5. 141 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân [139].



Şekil 5. 142 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân [139].



Şekil 5. 143 Konya İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân [141].

Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Fotoğraf Albümü



Şekil 5. 144 Dönerköprü, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 145 Lokomotif giriş cephesi, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 146 Lokomotif giriş cephesi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 147 Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve lokomotif deposu yan cephesi



Şekil 5. 148 Lokomotif Giriş Cephesi, döner köprü, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 149 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 150 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, 5 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 151 Lokomotif Giriş Cephesi, 9, 10, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler, dönerköprü



Şekil 5. 152 Lokomotif Giriş Cephesi, 11, 12, 13, 14 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 153 Lokomotif Giriş Cephesi, 9, 10, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 154 Lokomotif Giriş Cephesi, 5, 6, 7 nolu hattın bulunduğu bölümler



Şekil 5. 155 Giriş Cephesi, lokomotif giriş – çıkışının yapıldığı kapılar, orijinal kapı kanadı bulunmamaktadır.



Şekil 5. 156 Lokomotif Giriş Cephesi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 nolu hattın bulunduğu bölümler, dönerköprü



Şekil 5. 157 Krupp marka Dönerköprü



Şekil 5. 158 Krupp marka Dönerköprü



Şekil 5. 159 Dönerköprü ile dairesel planlı lokomotif deposu arasında kalan alanda yer alan Krupp marka 1895 tarihli ray



Şekil 5. 160 Giriş Cephesi, 13, 14, nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar, çatı aydınlığı



Şekil 5. 161 Lokomotif Giriş Cephesi, 14 nolu hattın bulunduğu bölümün yan cephesi, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar, çatı konstrüksiyonu ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 162 14 nolu hattın bulunduğu bölümün yan cephesi, orjinal pencerelerin yerine takılan PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, ana mekânın çatısı ve devamında üç adet kırma çatı



Şekil 5. 163 14 nolu hattın bulunduğu bölümün yan cephesi ve arka cephesi, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, ana mekânın çatısı, çatı aydınlığı ve devamında üç adet kırma çatı, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar



Şekil 5. 164 14 hattın bulunduğu bölümün yan cephesi ve arka cephesi, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, çatı kaplama malzemesindeki kayıplar



Şekil 5. 165 11 nolu hattın bulunduğu bölümün arka cephesi, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler



Şekil 5. 166 Lokomotif deposu arka cephesi, Lojman binası giriş ve yan cephesi, su arıtma kulesi



Şekil 5. 167 Arka cephe, 5 nolu yol, yeni kapılar, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 168 Ana mekânın çatısı, çatı aydınlığı, çatı kaplama malzemesindeki bozulmalar



Şekil 5. 169 Arka cephe, PVC'den imal edilmiş yeni pencereler, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 170 Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi



Şekil 5. 171 Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu ön ve yan cephesi



Şekil 5. 172 Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi



Şekil 5. 173 Eskişehir, Ankara yönünden gelen hızlı tren hattı ve dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesi, çalışanların kullandığı yemekhane ve duşların olduğu bina



Şekil 5. 174 İç mekân, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 175 İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, çatı konstrüksiyonu



Şekil 5. 176 İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, çatı konstrüksiyonu, yeni kapılar



Şekil 5. 177 İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, çatı konstrüksiyonu



Şekil 5. 178 İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, yeni kapılar



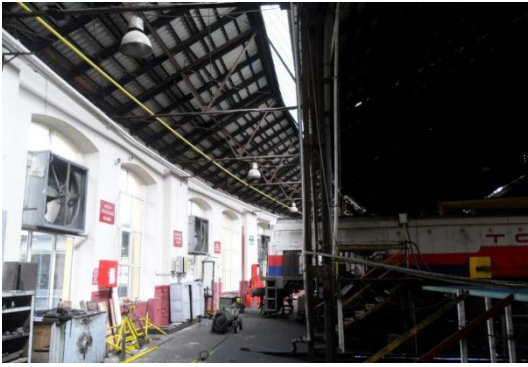
Şekil 5. 179 İç mekân, 2-10 nolu hatların bulunduğu ana mekân, yeni kapılar



Şekil 5. 180 İç mekân, 5-10 nolu hatların bulunduğu bölümlerdeki ikincil mekânın üzerini örten, iki yöne eğimli kırma çatı ve aydınlık bölümü



Şekil 5. 181 İç mekân, 5, 6 nolu hatların bulunduğu bölümün arka cephedeki yeni kapıları



Şekil 5. 182 İç mekân, 5-10 nolu hatların bulunduğu bölümlerdeki ikincil mekânın üzerini örten, iki yöne eğimli kırma çatı ve aydınlık bölümü



Şekil 5. 183 İç mekân, Arka cephe pencereleri, ana mekânın çatısı ve buharlı lokomotif dönemine ait baca



Şekil 5. 184 İç mekân, buharlı lokomotif dönemine ait baca



Şekil 5. 185 İç mekân, ana mekânın çatısı ve buharlı lokomotif dönemine ait baca



Şekil 5. 186 İç mekân, 12, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları



Şekil 5. 187 İç mekân, 12, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları



Şekil 5. 188 İç mekân, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, ana mekânın çatısı, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları



Şekil 5. 189 İç mekân, 12, 13 ve 14 nolu hatların bulunduğu bölüm, çatılara ait konstrüksiyon ve birleşme detayları



Şekil 5. 190 İç mekân, atölye binası



Şekil 5. 191 İç mekân, atölye binası içerisinde ofis olarak kullanılan bölüm

5.2.4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 5. 4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

ADANA DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU									
TARİHİ ÖZELLİKLER	BAĞLI BULUNDUĞU DEMİRYOLU	Bağdat Demiryolu							
	YAPIM YILI	1916							
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Adana							
	BULUNDUĞU İSTASYON	Adana İstasyonu							
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR							Var	Yok
		Su Deposu							X
		Su Verme Tesisatı							X
		Kum Yükleme Tesisatı							X
		Kül Çukurları							X
	Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı							X	
	YHT İLİŞKİSİ								X
TEKNİK ÖZELLİKLER	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı Devam Ediyor mu?	Evet	X	Kaç Lokomotif Hizmet Veriyor?	17			
			Hayır						
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü Çalışıyor mu?	Evet	X	Dönerköprü Markası				
			Hayır						
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca Var Mı?	Evet		Mevcut Soba Var Mı?	Evet			
			Hayır	X		Hayır			
TAŞIYICI SİSTEM		Taşıyıcı iskelet ön, yan ve arka cephelerin iç ve dış yüzeylerinde okunabilmektedir.							
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	Lokomotif Bakım Onarım Deposu	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPI GRUPLARI			VAR	YOK		
				Ofis		X			
				Atölye		X			
				Lojman		X			
				Çalışan odaları		X			

Çizelge 5. 4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER

DÖŞEME	Parke kaldırımın aralarının asfaltla doldurulmuş şekli				
	Beton üzerinin ince bir şapla kaplanması		X		
DUVAR	Tamamen Kâgir				
	Araları Tuğla İle Örülmüş Demir Veya Beton Arme İskelet		X		
ÇATI	ÖZGÜN HALİ	ÇATI MAKASLARI	ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
		Ahşap		Rüberorit	
		Demir	X	Kiremit	X
		Betonarme			
	MEVCUT	ÇATI MAKASLARI	ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
		Ahşap		Rüberorit	
		Betonarme		Kiremit	
		Demir	X	Metal Dalgalı Sac	X
KAPILAR	ÖZGÜN HALİ	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu	X
		Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	
		Bilinmiyor	X		
	MEVCUT DURUM	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu	
		Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	
		Değiştirilmiş Kapı			
		Kapı yok	X		
	PENCERELER	ÖZGÜN HALİ	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu
Bilinmiyor				Basık kemer formlu	
MEVCUT DURUM		Demir iskelet ve camdan imal edilmiş		Dikdörtgen formlu	X
		Malzemesi Değiştirilmiş	X	Basık kemer formlu	

Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Detaylı Tanımı

TARİHİ ÖZELLİKLER

Adana şehrinin demiryolu ile tanışması; yapım ve işletme imtiyazı 1883 yılında İngilizlere verilen Adana - Mersin arasındaki 67 kilometrelik demiryolunun 1886'da işletmeye açılması ile olmuştur. Bu hattın yapılış amacı Çukurova'nın, başta pamuk olmak üzere, tarım ürünlerini Mersin limanına taşımaktır. 1903 yılında İstanbul-Bağdat demiryolunun yapım ve işletme hakkının Almanlara verilmesinden kısa bir süre sonra, Adana-Mersin demiryolu Almanlar tarafından satın alınmıştır [23].

1886 yılında yapılmış olan eski Adana istasyonu çevresindeki alan, yeni istasyon binası ve eklentileri için yeterli olmadığından eski istasyon terkedilmiş ve yeni istasyon kentin kuzeyinde o dönemde boş olan alana kurulmuştur. 1912 yılında tamamlanan Adana istasyonu I. Ulusal Mimarlık Üslubunda inşa edilmiş olan ana binası, lojmanları, bakım - tamir atölyeleri ve dökümhanesi ile kentin kuzeyinde yaklaşık 450.000 metrekare büyüklükte bir yerleşke görünümüne kavuşmuştur [23].

TCDD 6. Bölge Müdürlüğü'ndeki emlak envanterinde Adana İstasyonu'ndaki daireysel planlı lokomotif deposunun yapım yılı 1916 olarak belirtilmiştir. (Bkz: Şekil 5. 196)

MİMARİ ÖZELLİKLER

Adana lokomotif deposu birbirine bitişik iki yay olarak tasarlanmıştır. TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi'nden elde edinilen aşağıdaki plana göre; yapının dönerköprüye göre konumlandırıldığında; iç kısımda kalan küçük yay şeklindeki yapı içerisinde 13 adet lokomotif bakım hattı bulunmaktadır. Yine bu plana göre; dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapı daha kısadır ve altı adet bölümden oluşmaktadır. Bu altı adet bölümden; 1 numaralı yollun bulunduğu bölüm ofis ve lojman olarak planlanmıştır, 2 ve 6 numaralı yolların bulunduğu bölümler boş mekânlar olarak görülmektedir, bu bölümleri tornahane veya marangozhane gibi teknik bölümler olabileceği düşünülmektedir. 3, 4 ve 5 numaralı yolların bulunduğu bölümler hat üzerindeki ikinci lokomotif hizmet verecek şekilde planlandığından, yapı orijinal planına göre 16 lokomotif hizmet verebilmektedir. Bunun yanı sıra; 6 nolu yolun bulunduğu bölümde büyük yayın arka cephesine bitişik olarak dikdörtgen biçiminde inşa edilmiş bir ofis bölümü daha bulunmaktadır.

Bugün yapılan değişikliklerle; 1 nolu yolun demiryolu bağlantısı kesilerek yeni yapılan inşaatlarla ofis haline dönüştürülmüştür, 2 nolu yolun olduğu bölümde büyük yay içerisindeki boş mekân lokomotif girişine uygun hale getirilmiştir, 13 nolu yolun bulunduğu bölüme 2 adet lokomotif bakım yeri daha eklenmiştir.

Bu son durumda depo 18 lokomotif hizmet verecek hale gelmiştir.

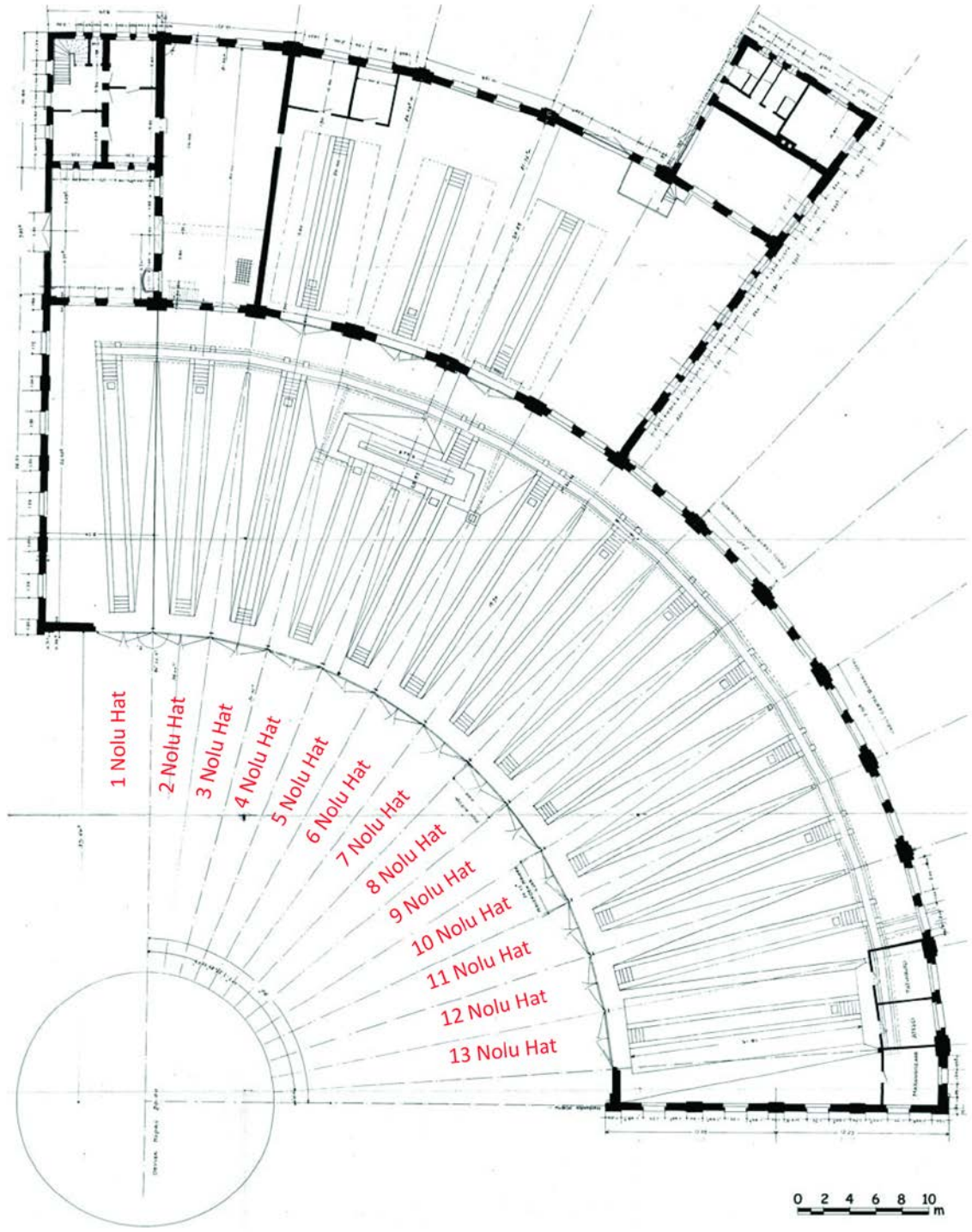
Duvarların üzeri sıvalı olduğundan yapı malzemesi tam olarak anlaşılamamakla birlikte yığma duvar tekniğinde inşa edildiği söylenebilir.

Dönerköprü yönündeki cephede lokomotif giriş - çıkışının yapıldığı bölümde ince bir iskeleti bulunan demir tercih edilmiştir. Her bir lokomotif bakım hattı arasındaki akslarda bulunan bu demir konstrüksiyon demir kirişler ile birbirine bağlanmıştır.

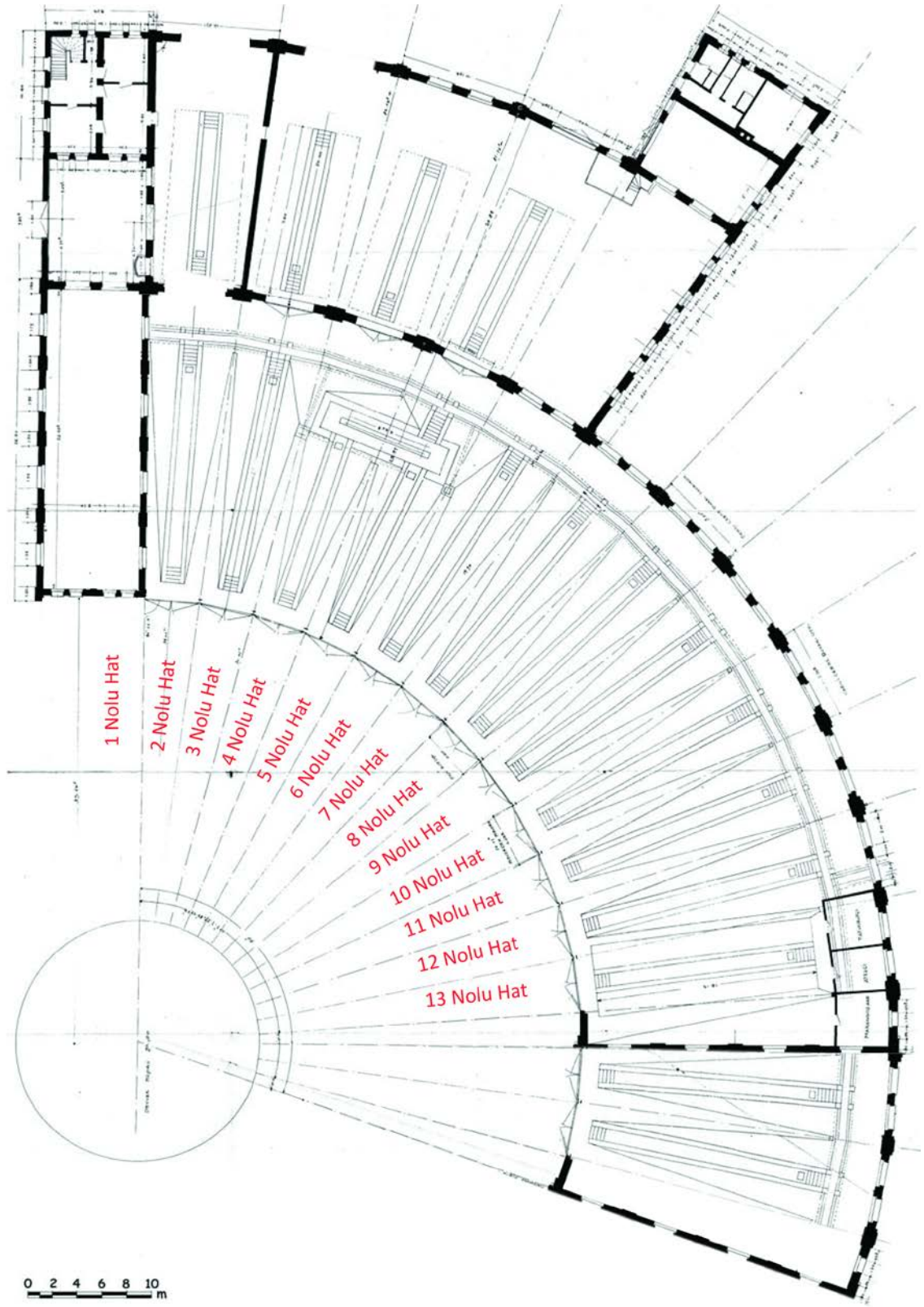
Taşıyıcı sistem binanın arka cephesinde her bir bölmenin kesişim noktasında görülmektedir.

Yapının birbirine bitişik iki yay şekli çatının biçiminin belirlenmesinde belirleyici oluşturmaktadır. Her bir yay üzerinde iki tarafa eğimli çatı mevcuttur.

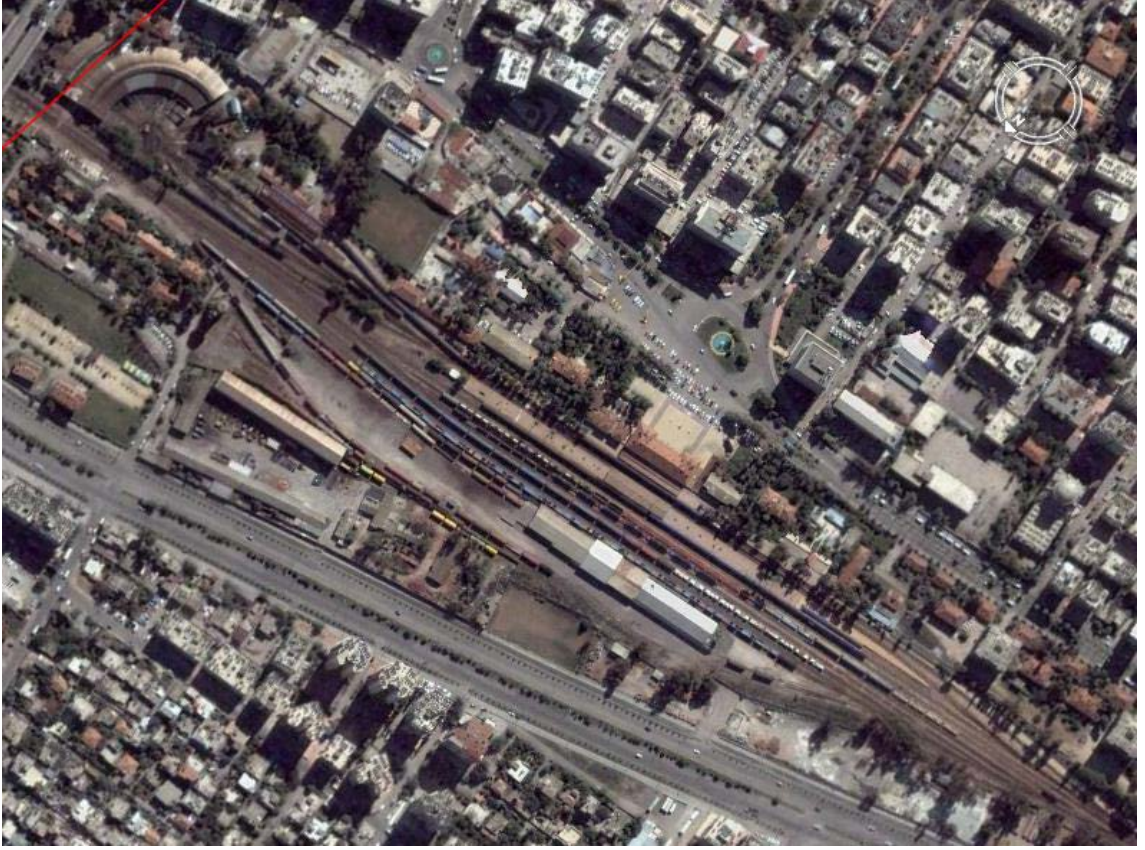
Adana – Mersin hattında 1886 yılında işletmeye açılan, yolcu taşımaktan çok ekonomik ve ticari işlevli ilk hattın binaları işlevine uygun olarak küçük boyutlu ve gösterişsiz yapılarıdır. 1910'lu yıllarda yapılan İstanbul-Bağdat demiryolu hattı üzerindeki Adana İstasyonları ise çok farklı bir anlayışla üretilmiştir. Bu yapılar mimarlık anlayışı açısından bir üslup birliğini yansıtır, yapıların tasarımında I. Ulusal Mimarlık Üslubu uygulanmıştır [23]. Dairesel planlı lokomotif deposunda da I. Ulusal Mimarlık Üslubunun etkileri görülmektedir. Özellikle sivri kemerler ile inşa edilmiş pencereleri dikkat çekicidir.



Şekil 5. 192 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu orijinal halini gösterir plan [144].



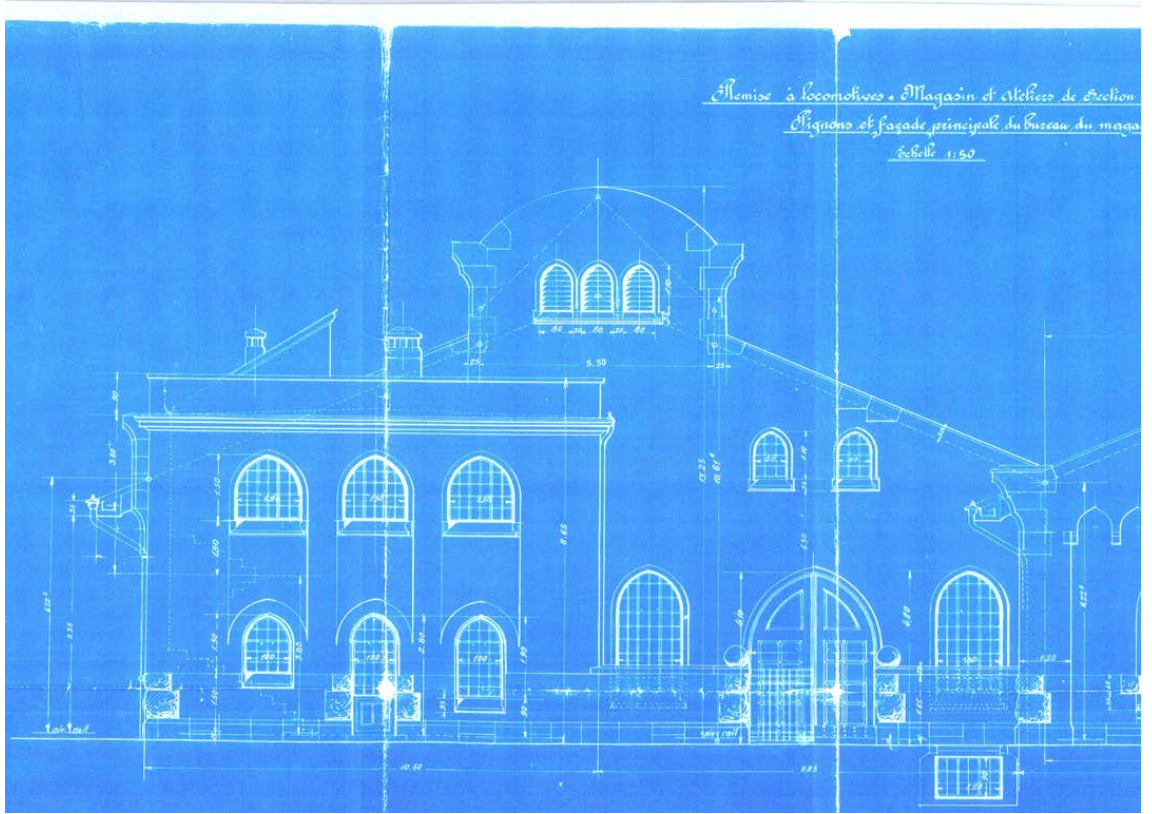
Şekil 5. 193 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu bugünkü halini gösterir plan.



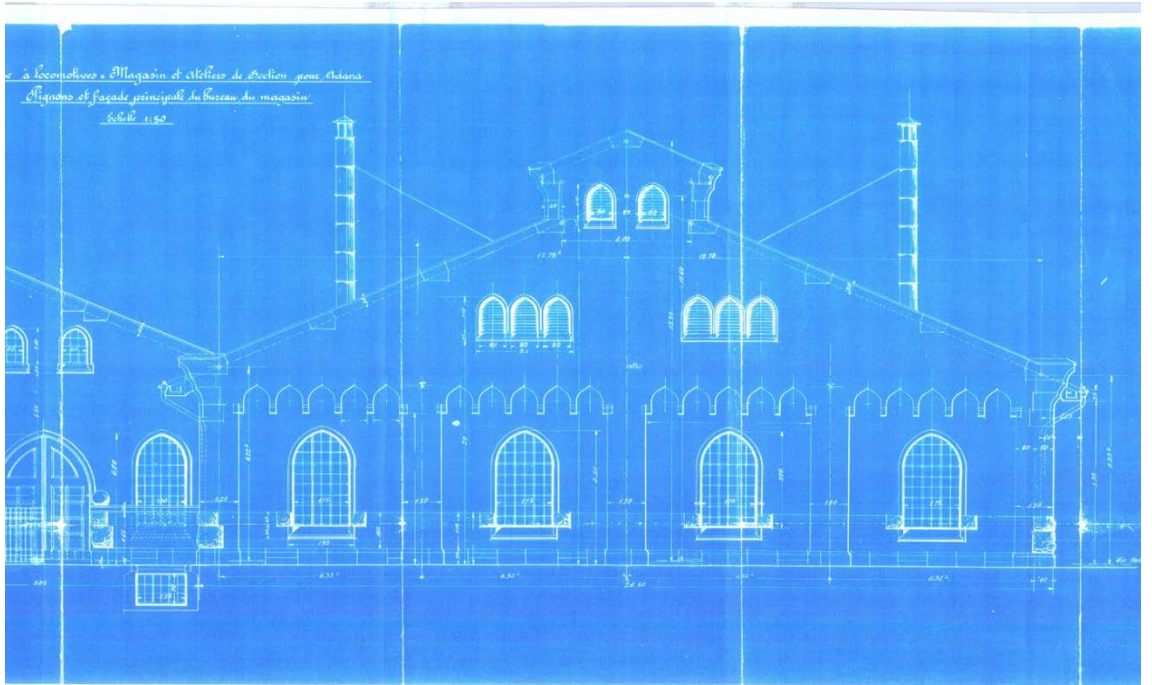
Şekil 5. 194 Adana İstasyonu vaziyet planı [65].



Şekil 5. 195 Adana İstasyonu'ndaki daireysel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].



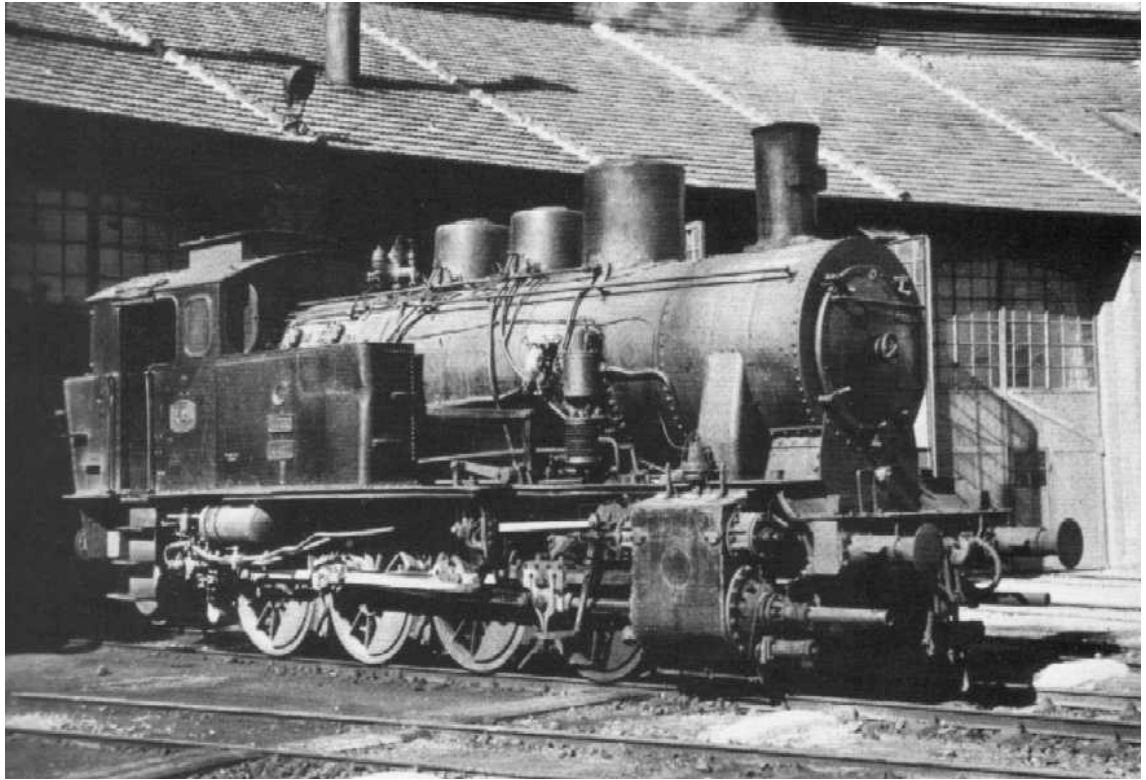
Şekil 5. 196 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesine ait orijinal çizimler [145].



Şekil 5. 197 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yan cephesine ait orijinal çizimler [145].

İstasyon Adı	Kot No	Binanın veya tesisin km	Plân No	Hatta mesafesi	Sabit kıy- met hesap No	Kadastro durumu			Kullanma şekli	İnşaat cinsi	Ma bet	İnşa tarihi	Vergiye tabi kıymet	Binanın			Tesisat durumu			Dairenin		
						Pafte	Ada	Parsel						Kat sayısı	Daire sayısı	Oturduğu alan	Su	Elektrik	Kalorifer	Kanalizasyon	Bulunduğu kat	İda sayısı
ADANA	66503	370+303.89	39	50.47	238.08.0.1	2.6	402	2	Lagman	Yigma	7566.39	1916		1	3						9	
		370+303.89	39	50.47	238.08.0.1				Amelî Baridur	Yigma	5922.00	1956										
		370+304.04	40	30.40	238.08.0.1				Lagman	Yigma	5548.49	1939		1	3						9	
		370+304.04	41	50.47					Bompa - Molek	Yigma												
		370+304.04	42						Lagman	Yigma												
		370+304.14	43	50.70	238.08.0.3				Lagman	Yigma	355.08	1939		1	1						2	
		Yikildi	44		238.08.0.3				Yikildi		355.08	1939										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1				Makina Deposu	Yigma	33482.43	1916		2							20	
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1				Makina binası	Yigma	2379.13	1954										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1				Bah. Dep. binası		5500.00	1957										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						6409.00	1956										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						4731.18	1957										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						67798	1959										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						8230.34	1958										
		370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						21443.45	1960										
370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						3442.71	1972												
370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						42442.48	1960												
370+304.14	45	10.30	238.02.0.1						2375.37	1936												
370+400.73	46	30.50	238.08.0.3				Lagman	Dışaap	355.08	1938			1	1						2		

Şekil 5. 198 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu yapım yılını gösterir emlak envanteri [146].



Şekil 5. 199 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [147].



Şekil 5. 200 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephesi [148].



G. M. ADANA-YENİ İSTASYON SU DEPOSU

Şekil 5. 201 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephesi ve bugün mevcut olmayan su deposu (1920) [149].



Şekil 5. 202 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [150] .



Şekil 5. 203 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [151].



Şekil 5. 204 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dönerköprüsü [152].



Şekil 5. 205 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [153].



Şekil 5. 206 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu ön cephesi [154].



Şekil 5. 207 Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dönerköprüsü ve dönerköprü üzerindeki kontrol odası [155].

Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Fotoğraf Albümü



Şekil 5. 208 Arka cephe, 6 ve 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis binası, 5 nolu hattın arka cephesindeki orijinal kapısı, ana mekânın ve ofis binasının çatısı



Şekil 5. 209 Arka cephe, 4, 5, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, 6 nolu hattın bulunduğu bölümünün devamındaki ofis binası



Şekil 5. 210 Arka cephe, 6 ve 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, 6 nolu hattın devamındaki ofis binası, 5 nolu hattın arka cephesindeki orijinal kapısı



Şekil 5. 211 Arka cephe, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, 4 nolu hattının arka cephesindeki pencereler, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 212 Arka cephe, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 213 Arka cephe, 3, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 214 Arka cephe, 1, 2, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, 3 nolu hattın arka cephesindeki kapı boşluğu



Şekil 5. 215 Arka cephe, 1, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 216 Yan cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölümün sonundaki ofis veya lojman bölümü ve bu bölümün üzerine sonradan inşa edilmiş çatı katı



Şekil 5. 217 Yan cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölümün sonundaki ofis veya lojman bölümü ve bu bölümün üzerine sonradan inşa edilmiş çatı katı



Şekil 5. 218 Yan cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 219 Arka cephe, 5 nolu hattın
bulunduğu bölüm, orijinal kapı



Şekil 5. 220 Arka cephe, 5 nolu hattın
bulunduğu bölüm, orijinal kapı



Şekil 5. 221 Arka cephe, 6 nolu hattın
bulunduğu bölümün devamındaki ofis
binasının orijinal kapısı



Şekil 5. 222 Arka cephe, 6 nolu hattın
bulunduğu bölümün devamındaki ofis
binasının orijinal kapısının detayı



Şekil 5. 223 Ön cephe, 1 ve 2 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5.224 Ön cephe, 1 ve 2, 3, 4, 5 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 225 Ön cephe, 4 - 11 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş kapıları



Şekil 5. 226 Ön cephe, 4 - 8 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş kapıları



Şekil 5. 227 Ön cephe, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş-çıkış kapıları, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 228 Ön cephe, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş-çıkış kapıları, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı, dönerköprü



Şekil 5. 229 Ön cephe, 11 – 15 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş-çıkış kapıları



Şekil 5. 230 Ön cephe, lokomotif giriş-çıkış kapıları arasındaki çelik taşıyıcının kiriş ile birleşme detayı



Şekil 5. 231 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 232 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı



Şekil 5. 233 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı



Şekil 5. 234 Yan ve arka cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı



Şekil 5. 235 Yan cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, pencere detayı



Şekil 5. 236 Yan ve arka cephe, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm



Şekil 5. 237 Yan ve arka cephe, 13, 14 ve 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 238 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu arka cephesi



Şekil 5. 239 Arka cephe, iç kısımdaki yay şeklindeki yapı ile dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapının köşe noktasındaki ek



Şekil 5. 240 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapıyı yan cephesi



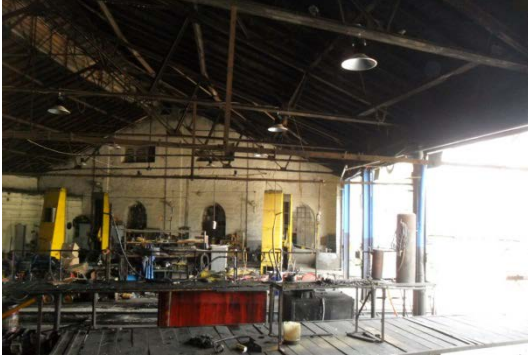
Şekil 5. 241 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, dış kısımdaki büyük yay şeklindeki yapıyı yan cephesi



Şekil 5. 242 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 243 İç mekân, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı detayları



Şekil 5. 244 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, 13 nolu hattın bulunduğu bölümün yan duvarı, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı detayları



Şekil 5. 245 İç mekân, 12, 13 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephe duvarları, ana mekânın çatısı



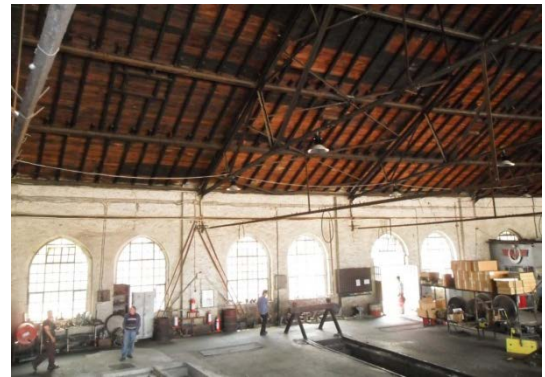
Şekil 5. 246 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, lokomotif giriş - çıkış kapısı



Şekil 5. 247 İç mekân, 2 - 13 nolu hattın bulunduğu bölümler, arka cephe duvarlar ve pencereler, lokomotif bakım çukurları, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 248 İç mekân, 2 - 13 nolu hatlar, arka cephe, lokomotif bakım çukurları, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 249 İç mekân, 2 - 13 nolu hatlar, arka cephe duvarlar ve pencereler, lokomotif bakım çukurları



Şekil 5. 250 İç mekân, 4 ve 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı ve çatısı



Şekil 5. 251 İç mekân, 5 ve 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan cephe ve arka cephe duvarındaki pencereler ve kapılar



Şekil 5. 252 İç mekân, 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı kapılar ve yapının çatısı



Şekil 5. 253 İç mekân, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı, yan cephe ve arka cephe



Şekil 5. 254 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki kapı, bu bölümün çatısı



Şekil 5. 255 İç mekân, 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki kapı, bu bölümün çatısı



Şekil 5. 256 İç mekân, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm, büyük yay şeklindeki yapı, arka cephedeki kapısı ve çatısı



Şekil 5. 257 Ön cephe, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölümün giriş kapısı



Şekil 5. 258 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif bakım çukurları, ana mekânın çatısı



Şekil 5. 259 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka duvar üzerindeki pencereler



Şekil 5. 260 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka duvar üzerindeki pencereler



Şekil 5. 261 İç mekân, 14, 15 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan duvar üzerindeki pencereler

5.2.5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 5. 5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

KAYSERİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU										
TARİHİ ÖZELLİKLER	BAĞLI BULUNDUĞU DEMİRYOLU	Ankara-Kayseri-Sivas Hattı								
	YAPIM YILI	1927-1936 arasında								
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Kayseri								
	BULUNDUĞU İSTASYON	Kayseri istasyonu								
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR						Var	Yok		
		Su Deposu					X			
		Su Verme Tesisatı					X			
		Kum Yükleme Tesisatı (yeri değiştirilmiş)					X			
		Kül Çukurları					X			
		Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı						X		
YHT İLİŞKİSİ						X				
TEKNİK ÖZELLİKLER	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı Devam Ediyor mu?	Evet	X	Kaç Lokomotif Hizmet Veriyor?	12				
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü Çalışıyor mu?	Evet	X	Dönerköprü Markası					
			Hayır							
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca Var Mı?	Evet		Mevcut Soba Var Mı? (Bkz: Şekil 5. 319 - Şekil 5. 321)	Evet	X			
			Hayır	X		Hayır				
	TAŞIYICI SİSTEM	Taşıyıcı sistem duvarların bina dışındaki yüzeylerinde her bir bölmenin kesişim noktasında görülmektedir.								
	MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	Lokomotif Bakım Onarım Deposu	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPI GRUPLARI		VAR	YOK			
Ofis					X					
Atölye					X					
Lojman										
Çalışan odaları										

Çizelge 5. 5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER

DÖŞEME	Parke kaldırımın aralarının asfaltla doldurulmuş şekli				
	Beton üzerinin ince bir şapla kaplanması		X		
DUVAR	Tamamen Kâgir				
	Araları Tuğla İle Örölmüş Beton Arme İskelet		X		
ÇATI	ÖZGÜN HALİ	ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ	
		Ahşap	X	Kiremit	X
		Demir			
		Betonarme			
	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ	
		Ahşap		Kiremit	
		Betonarme		Metal Dalgalı Sac	X
		Demir	X		
KAPILAR	ÖZGÜN HALİ	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet	X	Dikdörtgen formlu	
		Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	X
		Bilinmiyor			
	MEVCUT DURUM	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu	
		Dalgalı Sacla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	X
		Değiştirilmiş Kapı	X		
		Kapı yok			
	PENCERELER	ÖZGÜN HALİ	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu
Bilinmiyor				Basık kemer formlu	
MEVCUT DURUM		Demir iskelet ve camdan imal edilmiş	X	Dikdörtgen formlu	X
		Malzemesi değiştirilmiş		Basık kemer formlu	
EKLER	Var				

Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Detaylı Tanımı

TARİHİ ÖZELLİKLER

Ankara - Kayseri - Sivas hattının yapımı Osmanlı döneminde 1308 tarihli bir fermanla Anadolu Demiryolları Şirketi'ne verildi. Fakat hattın Ankara'dan Kayseri ve Sivas'a uzatılması işi I. Dünya Savaşı'nın başlangıç yıllarında Harbiye Nezareti'nce uygulamaya konuldu [21].

Ankara - Kayseri arasında yapılan 380 km. demiryolu hattının açılışı 29 Mayıs 1927'de bir törenle gerçekleştirilmiştir. Ankara-Kayseri hattının Kayseri'den Sivas'a kadar olan bölümünün inşası için Belçikalı bir şirketle görüşülmüş ve görüşmelerin olumlu sonuçlanması ile hattın Kayseri - Sivas bölümü ile Samsun - Sivas hattının Turhal - Sivas bölümünün inşası 18 Aralık 1926'da yapılan sözleşme ile "Societe Industrielle des Travaux" şirketine verilmiştir. Şirket inşaatı başlamış ise de mali yetersizliğinden işi başaramayacağını anlaşılmış üzerine sözleşme feshedilmiştir. Yapımına Türk müteahhitler tarafından başlanan hattın Kayseri - Şarkışla bölümü 1 Şubat 1930'da işletmeye açılmıştır. Şarkışla - Sivas bölümü de bitirilerek Ankara - Sivas hattının tamamı 30 Ağustos 1930'da açılmıştır [21].

TCDD'den edinilen dönerköprüler ile ilgili envantere göre Kayseri'deki Dönerköprü'nün İmal Tarihi 1936'dır. Kayseri'ye demiryolunun gelişinin 1927 olduğunu göz önünde tutarak lokomotif deposunun yapım tarihinin 1927 - 1936 arasında olduğunu söyleyebiliriz.

ÇEVRE İLE İLİŞKİ

İstanbul ile Ankara'nın, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki illerle bağlantısı Kayseri üzerinden gerçekleşmektedir. Demiryolu nakliyatı Kayseri için önemli sevkiyat alternatiflerinden biridir. Demiryolu nakliyatında karayolu ile taşınmasına imkân olmayan yarı mamul ve hammadde taşınması ağırlıklıdır.

Kayseri istasyonu demiryolu trafiği bakımından yoğunluğu en fazla olan yerlerden biridir. Ankara'dan kalkarak Erzurum - Kars arasında her gün karşılıklı olarak sefer yapan Doğu Expresleri Kayseri'den geçer. Ayrıca, Güney Ekspresi (Ankara - Diyarbakır - Kurtalan arası haftada dört gün), Van Gölü Ekspresi (Ankara - Tatvan arası haftada iki gün karşılıklı) için Kayseri durak noktasıdır.

Planlanan hızlı tren hatları; Ankara – Kayseri (Yerköy’de Ankara – Sivas hattından çatallanacak) ve Kayseri – Konya – Antalya hatlarıdır.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Buharlı lokomotif döneminde kullanılan su depolarını ve su cenderesini Depo Müdürlüğü’nün bulunduğu yan tarafta atıl durumda görmek mümkündür. Bununla birlikte atölye tarafında bulunan kömür vinci yerinden sökülüştür, kum vinci de sökülerek döner köprü yakınına konumlandırılmıştır.

MİMARİ ÖZELLİKLER

Deponun yanında inşa edilen ofis bölümü bugün Lokomotif Bakım Depo Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır.

Deponun ofis kısmının giriş yönüne göre arkasında kalan, depo ile birlikte inşa edildiği düşünülen atölye bölümü bugün farklı amaçlarla kullanılmaktadır

Lokomotif deposu tek mekân olarak servis vermektedir.

Deponun çatısının yapının inşa edildiği döneme ait olmadığı hem görsel kaynaklardan hem de sözlü kaynaklardan tespit edilmiştir Şekil 5. 267 - Şekil 5. 268’de (bu fotoğraflar deponun arkasında atölyelerin bulunduğu bölümünden çekilmiştir) buharlı lokomotif dönemine ait çatı görülmektedir ve her bir lokomotifin üzerine gelecek bacalar çatıda açıkça okunabilmektedir. Yüksek aydınlık penceresi olan bir çatı mevcuttur. Fotoğrafın çekildiği tarih olan 1974’te var olan bu çatının, 1982 tarihli fotoğrafta (Şekil 5. 269) bulunmadığını görmekteyiz. Lokomotif depoda çalışanlardan öğrenildiği üzere çatı 1980’lerin başında değişmiştir, çatının değişimi sırasında ana duvarlar 50 cm kadar yükseltildiği yine bu sözlü ifadelerde mevcuttur. Yapının ana duvarlarına yapının içinden bakıldığında bu yükseklik farkı görülebilmektedir, sonradan yapılan duvarlar eski duvarlara göre daha ince inşa edilmiş ve duvar kalınlığında farklılık oluşmuştur. Eski çatının ahşap konstrüksiyonu olduğu, ilk önce kiremit kaplama olduğu daha sonra ondüline kaplandığı depo çalışanları tarafından ifade edilmiştir. 1980’ler ile birlikte dizel lokomotiflerin kullanılması üzerine çatı değişikliğinin gerekli olduğu da belirtilmiştir.

Yeni çatı metal konstrüksiyondan inşa edilmiş olup ahşap mertek ve ahşap kaplama tahtası bu konstrüksiyonun üzerinde yerini almıştır. Yeni çatının yapımı sırasında çatı

üzerindeki bacaların kaldırıldığı ve çatı kaplama malzemesinin değiştiği görülebilmektedir.

Çatının aydınlık pencereleri, metal doğrama ve camdan, pencere uzunluğu boyunca tek parça olarak yapılmıştır. Bu bölümde bazı aralıklar ahşap kepenkler şeklinde inşa edilerek havalandırılma sağlanmak amaçlanmıştır.

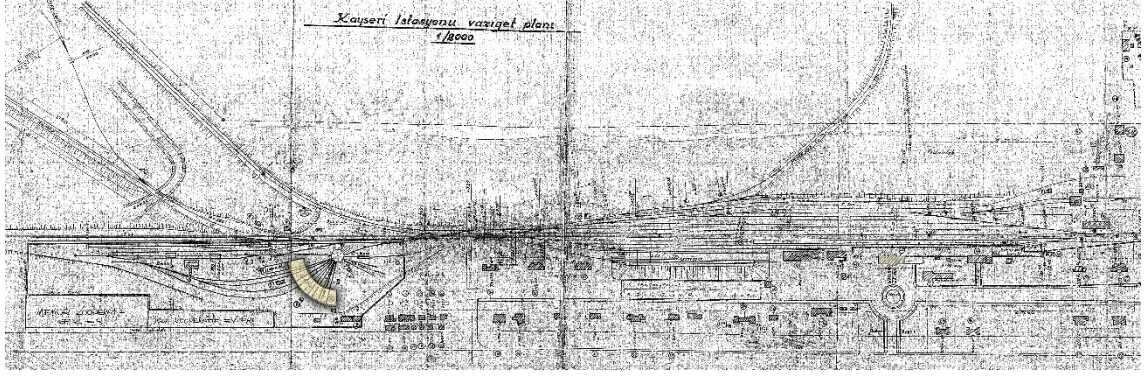
Kapılar, yapının orijinal kapılarının 1980 - 1990 aralığında değiştiğini, eski kapıların metal konstrüksiyon üzeri ahşap kaplama olduğu ve üst kısımlarında metal konstrüksiyon içinde küçük camlar bulunduğu depo çalışanları tarafından ifade edilmiştir. Şekil 5. 267 - Şekil 5. 268' de dikdörtgen ahşap kapılar görülmektedir, bu kapılar 4 ve 10 numaralı bölümlerin arka tarafa bakan cephelerinde bulunmaktadır, önceden pencere bulunan bu bölümlerin lokomotif çarpması sonucu yıkıldığı ve bu yıkılan yerlere daha sonra kapılar yapıldığı depo çalışanlarından öğrenilmiştir.

Bugün deponun dönerköprüye bakan ön cephesindeki tüm kapılar ve arka cephesinde 1, 2, 3 nolu bölmelerde bulunan basık kemerli kapılar ile 4 ve 10 numaralı bölmelerde bulunan dikdörtgen kapılar metal konstrüksiyon üzeri metal kaplamadır. Ayrıca 7 numaralı bölmenin arka cepheye bakan pencerelerinden bir tanesi değiştirilerek; alt bölümüne çalışanların geçişi için bir kapı açılmış üst kısmı pencere olarak bırakılmıştır.

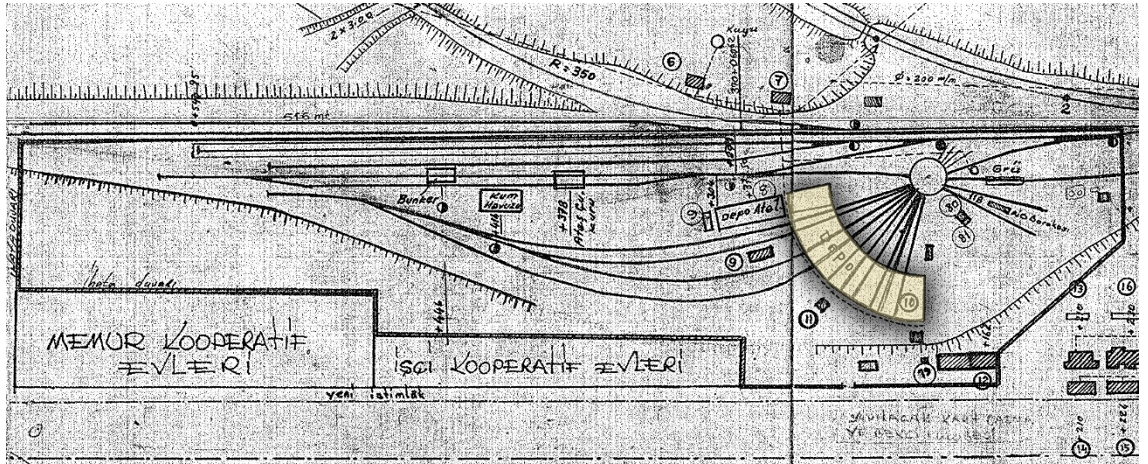
Pencerelerin üst bölümlerinde kelebek şeklinde açılan kanatlar bulunmaktadır. Depo müdürlüğünün atölye ye bakan arka cephesinde yine bu dikdörtgen formunda, metal konstrüksiyon içerisinde cam olan pencerelerden bulunmakla beraber diğer cephelerindeki pencereler PVC ile değiştirilmiştir. Yine atölyelerin pencerelerine PVC ile değiştirilmiştir.

Depo içerisinde çalışanların ısınması için kurulmuş iki tane sobaya rastlanmıştır. Bu sobaların bacaları için çatıda boşluklar bırakılmıştır.

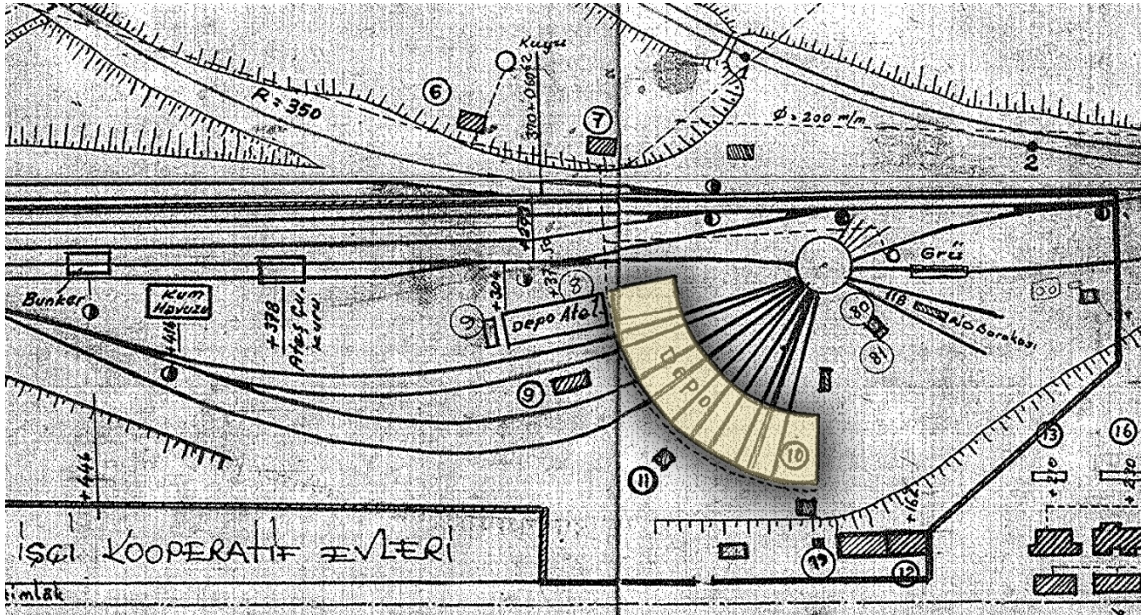
Yapının içerisinde odacıklar şeklinde inşa edilmiş ekler vardır. Bunun dışında arka bahçe kısmında, 8 numaralı bölümün dış cephesine bitişik olarak inşa edilmiş bir oda vardır, bu oda bu bölümdeki pencereleri de kapatmıştır ancak içeriden bakıldığında pencereler görülebilmektedir.



Şekil 5. 262 Kayseri İstasyonu vaziyet planı [156].



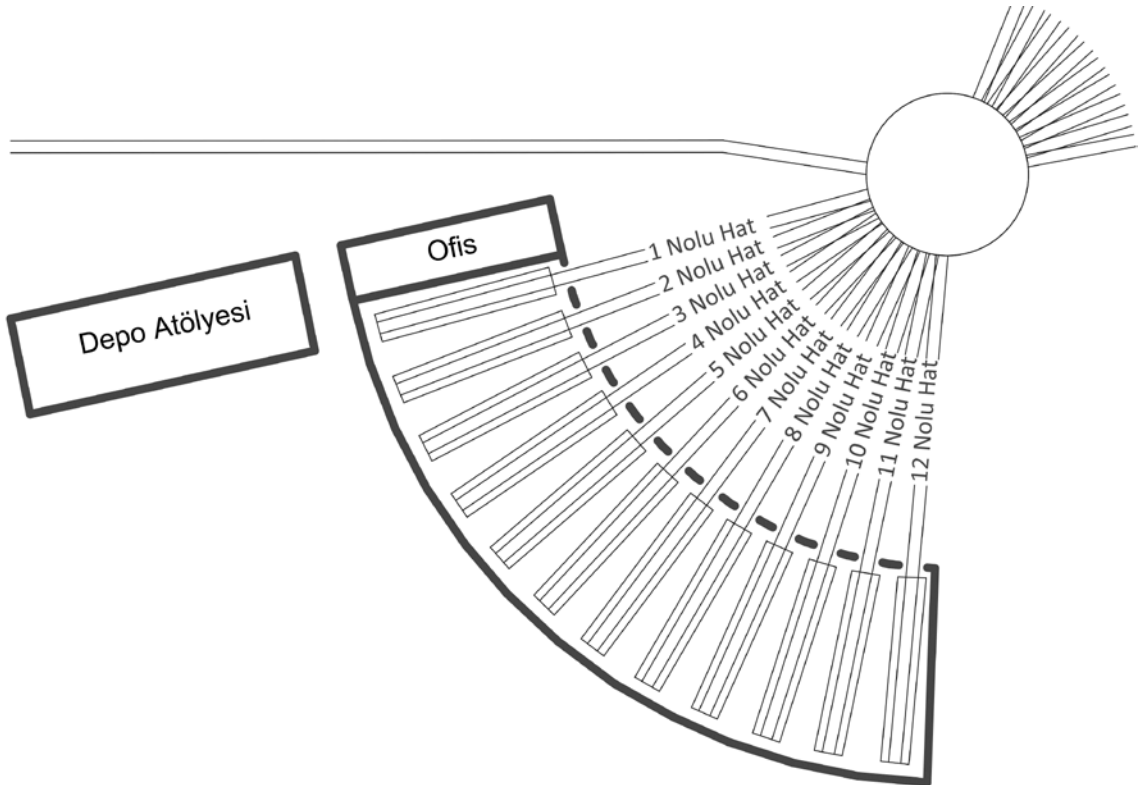
Şekil 5. 263 Kayseri İstasyonu işletme tesisleri vaziyet planı [156].



Şekil 5. 264 Kayseri İstasyonu Dairesel Planlı Lokomotif Deposu vaziyet planı [156].



Şekil 5. 265 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu vaziyet planı [65].



Şekil 5. 266 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu krokisi



Şekil 5. 267 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe [157].



Şekil 5. 268 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe [158].



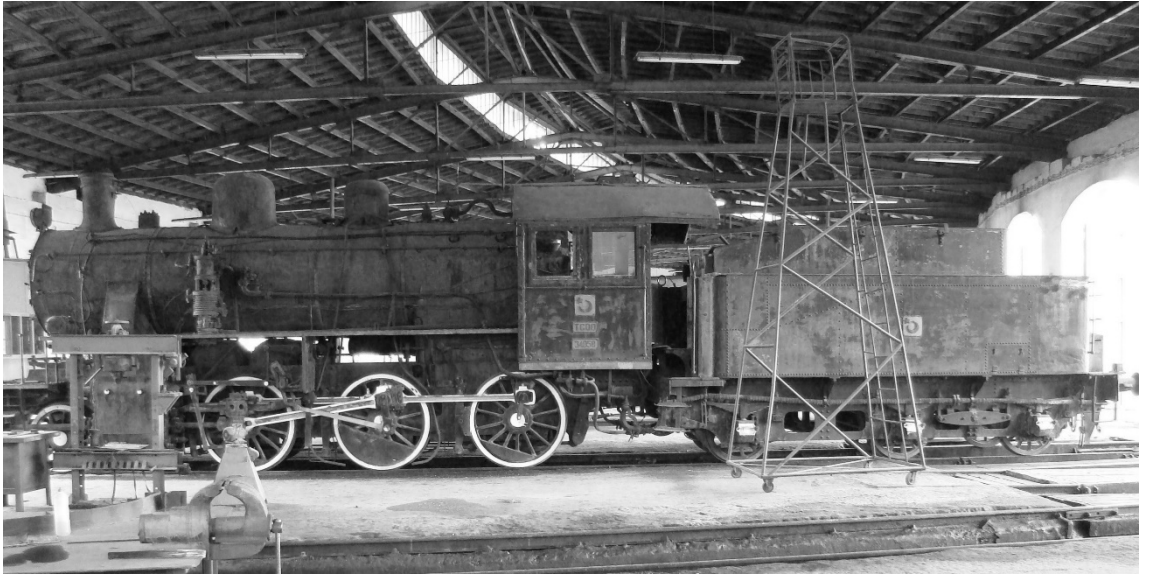
Şekil 5. 269 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe [159].



Şekil 5. 270 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka cephe, atölye önündeki buharlı lokomotif [160].



Şekil 5. 271 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân, depo içerisindeki buharlı lokomotif [160].



Şekil 5. 272 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu iç mekân, depo içerisindeki buharlı lokomotif [160].



Şekil 5. 273 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu dış mekân, 1, 2, 3 nolu bölümün arka cephesi, atölye ve su depoları ile birlikte



Şekil 5. 274 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka bölümünde yer alan, bugün mevcut olmayan kum yükleme tesisatı [160].



Şekil 5. 275 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka bölümünde yer alan, bugün mevcut olmayan kömür rıhtımları ve yükleme tesisatı [160].



Şekil 5. 276 Kayseri İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu arka bölümünde yer alan, bugün mevcut olmayan kömür rıhtımları ve yükleme tesisatı [160].

Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Fotoğraf Albümü



Şekil 5. 277 Ön cephe, 1 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, ana mekânın çatısı ve çatı aydınlığı, dönerköprü



Şekil 5. 278 Ön ve yan cephe, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 279 Ön cephe, 8 - 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 280 Ön cephe, 4 - 8 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 281 Ön cephe, 1 - 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis bölümü, lokomotif giriş – çıkış kapıları



Şekil 5. 282 Ön cephe, 1 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 283 Ön cephe, 1 – 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis bölümü, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 284 Ön cephe, ofis bölümü, giriş kapısı ve PVC olarak imal edilmiş yeni pencereler



Şekil 5. 285 Yan cephe, ofis bölümü, PVC olarak imal edilmiş yeni pencereler



Şekil 5. 286 Arka cephe, ofis bölümü, demir iskelet ile imal edilmiş eski pencereler



Şekil 5.287 Ön cephe, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, ofis bölümü, lokomotif giriş – çıkış kapıları, taşıyıcı kolonlar ve buharlı lokomotifler döneminde kullanılan su deposu



Şekil 5. 288 Dönerköprü, kum deposu (eskiden atölyenin arka alanında yer alırken yeri değiştirilerek döner köprü yakınlarında konumlandırılmış)



Şekil 5. 289 Ön cephe, 10 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapılarının sabitlenmesi



Şekil 5.290 Ön cephe, 12 nolu hattın, lokomotif giriş – çıkış kapılarının dış yüzeydeki taşıyıcı kolonlarla ilişkisi ve üzerindeki küçük kapı



Şekil 5. 291 Arka cephe, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal pencerelerin kelebek sistemi açılma - kapanma detayı



Şekil 5. 292 Arka cephe, 10 ve 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal pencereler ve sonradan açılmış kapı



Şekil 5.293 Arka cephe, 9 ve 10, 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, 9 nolu yolun bulunduğu bölümde orijinal pencereler



Şekil 5.294 Arka cephe, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, 9 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencereler



Şekil 5. 295 Arka cephe, 8 ve 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, 9 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencereler, sonradan imal edilmiş gölgelik ve 8 nolu hattın arka cephesindeki ek



Şekil 5. 296 Arka cephe, 7 ve 8 nolu hattın bulunduğu bölüm, 7 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencerelerin birinin yerine sonradan imal edilmiş kapı, 8 nolu hattın bulunduğu bölüm ve arka cephesindeki ek



Şekil 5. 297 Arka cephe, 5, 6, 7 nolu hattın bulunduğu bölüm, 7 nolu hattın bulunduğu bölümde orijinal pencerelerin birinin yerine sonradan imal edilmiş kapı



Şekil 5. 298 Arka cephe, 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, orijinal pencereler



Şekil 5. 299 Arka cephe, 2, 3, 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları



Şekil 5. 300 Arka cephe, 1, 2, 3, nolu hattın bulunduğu bölüm, , lokomotif giriş – çıkış kapıları



Şekil 5. 301 Ön ve yan cephe, 9, 10, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, yan cephedeki orijinal pencereler, taşıyıcı kolonlar



Şekil 5. 302 Yan cephe, yan cephedeki orijinal pencereler, taşıyıcı kolonlar



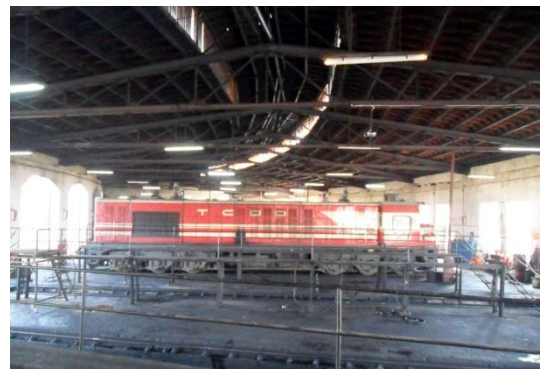
Şekil 5. 303 İç mekân, 3 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, arka cephedeki orijinal pencereler, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 304 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki orijinal pencereler, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 305 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki orijinal pencereler, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 306 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 307 İç mekân, çatı ve çatı aydınlığı detaylar



Şekil 5. 308 İç mekân, 8 – 11 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 309 İç mekân, çatı iskeleti ve kaplaması detayı



Şekil 5. 310 İç mekân, çatı iskeleti ve kaplaması detayı



Şekil 5. 311 İç mekân, 1 - 9 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, arka cephe, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 312 İç mekân, 1 - 3 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, arka cephe, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 313 İç mekân, 1 - 5 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları



Şekil 5. 314 İç mekân, 1 – 4 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki lokomotif giriş – çıkış kapıları



Şekil 5. 315 İç mekân, 3 - 6 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki lokomotif giriş – çıkış kapıları ve orijinal



Şekil 5. 316 İç mekân, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki pencere



Şekil 5. 317 İç mekân, 11, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, arka cephedeki orijinal pencereler



Şekil 5. 318 İç mekân, 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapısı, yan cephedeki orijinal pencere



Şekil 5. 319 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, lokomotif bakım çukurları, soba ve baca, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 320 İç mekân, 2 - 12 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapıları, baca, çatı ve çatı aydınlığı



Şekil 5. 321 İç mekân, 1 nolu hattın bulunduğu bölüm, lokomotif giriş – çıkış kapısı, soba ve baca



Şekil 5. 322 İç mekân, 2 nolu hattın bulunduğu bölüm, çatı ve çatı aydınlığı detaylar

5.2.6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 5. 6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

ÇERKEZKÖY DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU										
TARİHİ ÖZELLİKLER	BAĞLI BULUNDUĞU DEMİRYOLU	Rumeli demiryolu								
	YAPIM YILI	1873 – 1898 yılları arası								
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Tekirdağ								
	BULUNDUĞU İSTASYON	Çerkezköy Tren İstasyonu								
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR							Var	Yok	
		Su Deposu						X		
		Su Verme Tesisatı						X		
		Kum Yükleme Tesisat							X	
		Kül Çukurları							X	
	Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı							X		
YHT İLİŞKİSİ	Planlanan hızlı tren hatları:						X			
TEKNİK ÖZELLİKLER	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı Devam Ediyor mu?	Evet		Kaç Lokomotif Hizmet Veriyor?	6				
			Hayır	X						
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü Çalışıyor mu?	Evet	X	Dönerköprü Markası					
			Hayır							
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca Var Mı?	Evet		Mevcut Soba Var Mı?	Evet				
			Hayır	X		Hayır	X			
	TAŞIYICI SİSTEM	Tuğla malzemeden kâgir yığma olarak inşa edilmiştir.								
	MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	Lokomotif Bakım Onarım Deposu	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPI GRUPLARI			VAR	YOK		
Ofis					X					
Atölye					X					
Lojman										
Çalışan odaları										

Çizelge 5. 6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER

DÖŞEME	Parke kaldırımın aralarının asfaltla doldurulmuş şekli					
	Beton üzerinin ince bir şapla kaplanması		X			
DUVAR	Tamamen Kâgir		X			
	Araları Tuğla İle Örölmüş Beton Arme İskelet					
ÇATI	ÖZGÜN HALİ	ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
		Ahşap	X	Kiremit	X	
		Demir				
		Betonarme				
	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI		ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
		Ahşap	X	Kiremit	X	
		Betonarme		Metal Dalgalı Sac		
		Demir				
	KAPILAR	ÖZGÜN HALİ	Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu	
			Dalgalı Saçla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	X
Bilinmiyor			X			
MEVCUT DURUM		Ahşap Kaplanmış Demir İskelet		Dikdörtgen formlu		
		Dalgalı Sacla Kaplanmış Demir İskelet		Basık kemer formlu	X	
		Değiştirilmiş Kapı				
		Kapı yok				
PENCERELER		ÖZGÜN HALİ	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş		Dikdörtgen formlu	
	Bilinmiyor		Basık kemer formlu	X		
	MEVCUT DURUM	Demir iskelet ve camdan imal edilmiş		Dikdörtgen formlu		
		Malzemesi değiştirilmiş		Basık kemer formlu	X	
EKLER						

Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Detaylı Tanımı

TARİHİ ÖZELLİKLER

Kırım Savaşı'ndan sonra, İstanbul'dan Batı Avrupa'ya bir demiryolu bağlantısı için çalışmalara başlanmıştır. Bu bağlantı askerî birliklerin naklini kolaylaştırmak ve Avrupa ile ticareti arttırmak hedeflenmiştir. Ancak, devletin malî ve teknik güçleriyle gerçekleştirilmesine olanak olmayan bu demiryolu ağı için yabancı girişimcilerle anlaşma yapılma yoluna gidilmiştir. 17 Nisan 1869'da Avusturyalı banker Baron Maurice de Hirsch ile Osmanlı hükûmeti arasında imzalanan bir antlaşma ile yaklaşık 2.500 kilometrelik Şark (Doğu Avrupa ve Rumeli) Demiryollarının imtiyazı 99 yıllığına Baron'a verilmiştir [161].

Rumeli Demiryolu, "Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe" (Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi) adıyla 1870 yılında Paris'te bir Fransız şirketi olarak kurulmuştur. Baron Hirsch tarafından 1878 yılına kadar işletilmiş, bu tarihte şirket Avusturya himayesine geçerek Şark Demiryolları adını almıştır. 1889 yılında Şark Demiryolları Almanlara devredilmiştir. 1910 yılında şirket bir Osmanlı Anonim şirketi haline gelmiş ve Türkiye topraklarında kalan bölümü 1936 yılında ulusallaştırılmıştır [22].

Çerkezköy Tren İstasyonu 1873 Yılında inşa edilmiştir. TCDD'den edinilen dönerköprüler ile ilgili envantere göre Çerkezköy'deki dönerköprünün İmal Tarihi 1898'dir. Bu durumda dairesele planlı lokomotif deposunun yapım tarihinin 1873 – 1898 yılları arası olduğu düşünülebilir.

ÇEVRE İLE İLİŞKİ

Tekirdağ il sınırı içerisindeki Çerkezköy ilçesi, doğu ve güneyde İstanbul ilinin Çatalca ve Silivri ilçeleri ile güneybatıda Çorlu ilçesi, batıda Kırklareli'nin Lüleburgaz ve kuzeyde Saray ilçeleri ile çevrilidir. Çerkezköy ilçesi Türkiye'nin önemli sanayi bölgelerindendir.

Çerkezköy Tren İstasyonu, İstanbul - Edirne arasında yapılan yolcu ve yük taşıma işlemlerinin gerçekleştiği, İstanbul-Avrupa arasında, yolcu ve yük taşıyan trenlerin uğradığı bir istasyondur. Çerkezköy istasyonu önemli ihracat istasyonlarından biridir. Ayrıca İstanbul - Çerkezköy elektrikli banliyö hattında 1996 yılından beri yolcu taşınmaktadır.

Avrupa Transit Demiryolu Ağı'nın Türkiye uzantısı olan hızlı tren hattı (Kapıkule – Halkalı Hattı) planlanmaktadır. Bu hat Trakya'yı boydan boya geçip Marmaray ile entegre olarak, Avrupa ve Asya kıtalarının demir yolu ile bağlantısındaki sürekliliği sağlanacaktır. Hat üzerinde Çerkezköy, Büyükkarıştıran, Lüleburgaz, Babaeski, Edirne ve Kapıkule Sınır Kapısı olmak üzere 6 istasyon bulunmaktadır.

MİMARİ ÖZELLİKLER

Deponun üzeri asma sistemli beşik çatı ile örtülmüştür. Asma çatı makasları depo içerisindeki ahşap dikmelere taşınmıştır. Kalkan duvarı yüzeyindeki ahşap kirişlemelere oturtulan dikmeler ile oluşturulan makaslar kullanılmıştır. Göğüslemeler ile çatı aşıkları desteklenmiştir [162].

Çerkezköy lokomotif deposu 1990'lı yılların ortasında çıkan bir yangın sonucu önemli ölçüde hasar görmüş çatısının büyük bir kısmı yok olmuştur. Kalan kısmını korumak içinse yapı içerisinde betonarme çerçeveli bir duvar yapılmış çatı makasının yapılan destekler ve ondüle saç kaplamalar ile ayakta kalması sağlanmıştır. Sol kenarında kalan hattın üzeri metal profiller ile oluşturulan sundurma ile kaplanmıştır [162].

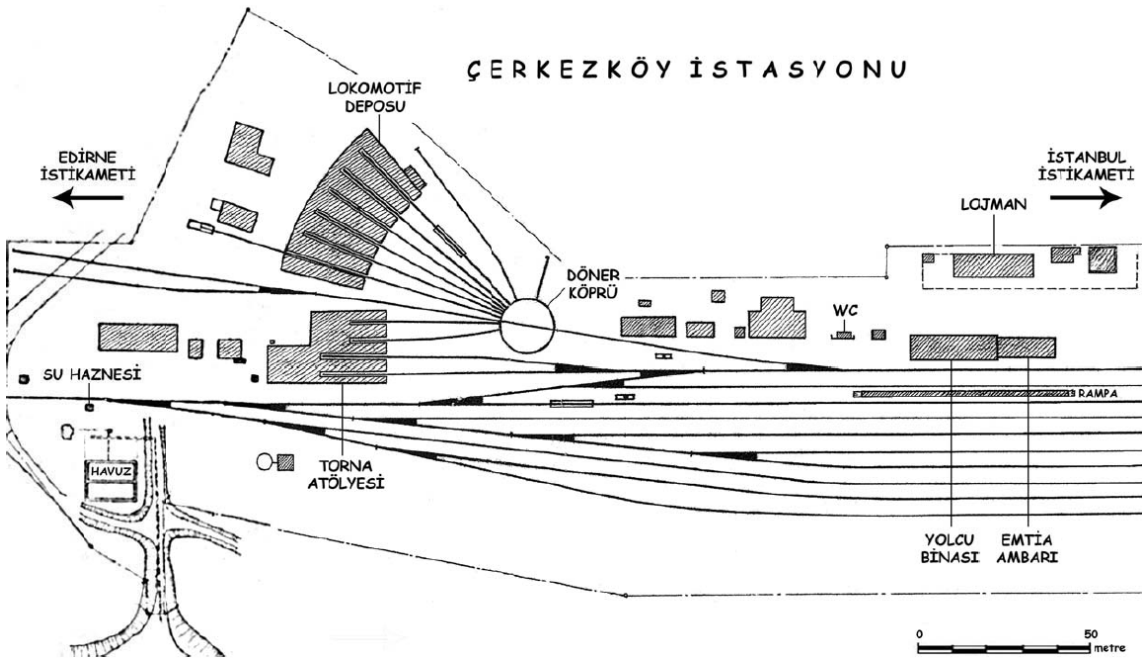
Yapılan belgeleme çalışmasında depo kapılarının yerinde olduğu görülmektedir ve kapıların üzerinde personel geçişini sağlamak için küçük kapılar da vardır.



Şekil 5. 323 Çerkezköy İstasyonu coğrafi konumu

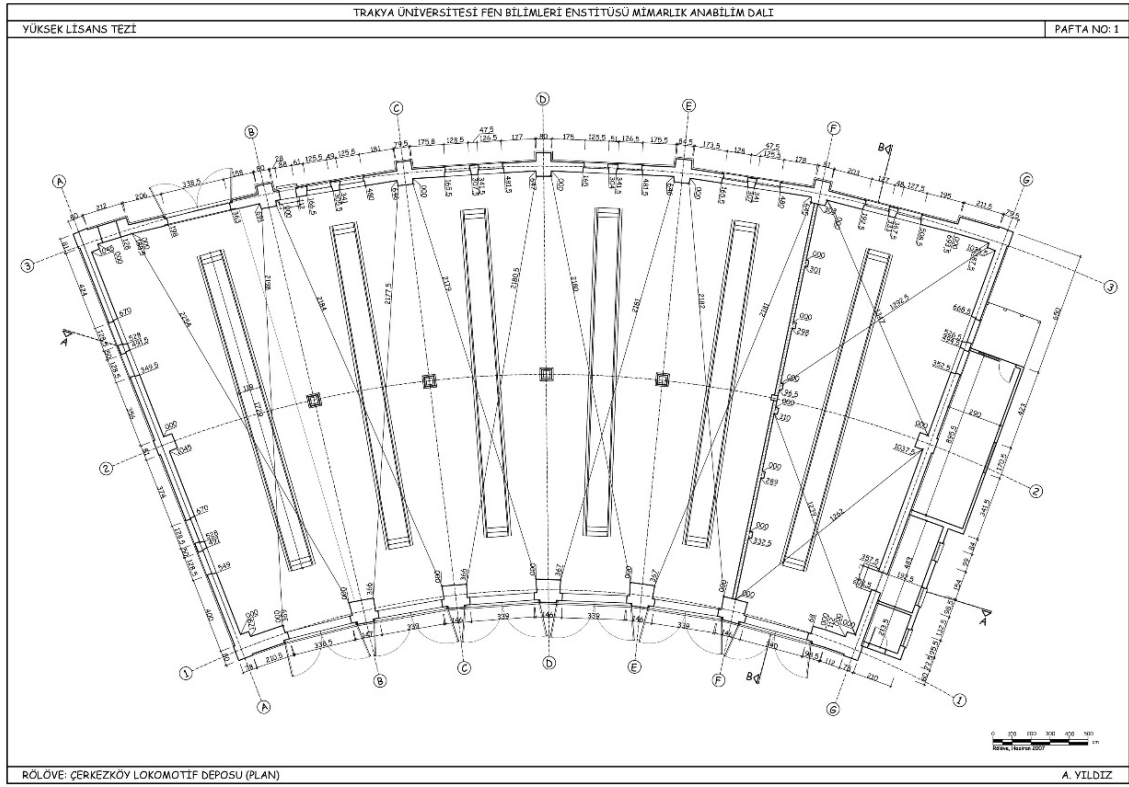


Şekil 5. 324 Çerkezköy İstasyonu vaziyet planı [65].

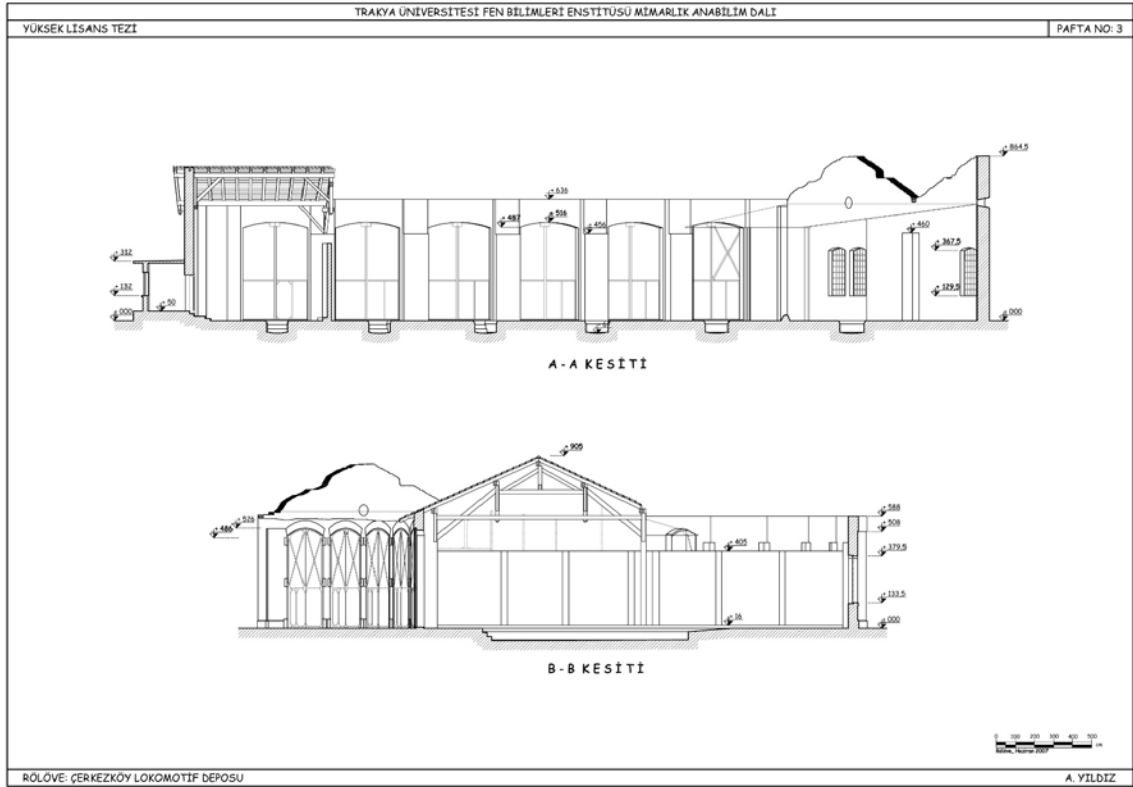


Şekil 6.1. Çerkezköy Tren İstasyonu Vaziyet Planı (TCDD Çerkezköy Gar Müdürlüğü Arşivi, 2007)

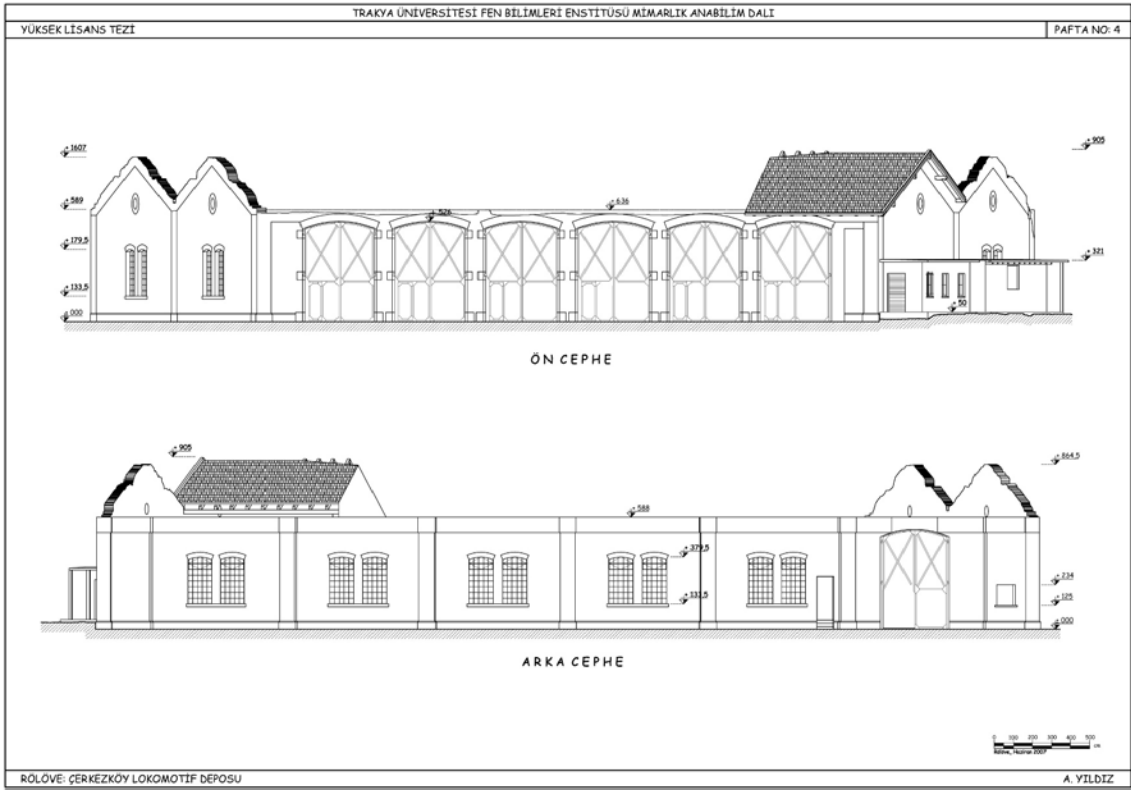
Şekil 5. 325 Çerkezköy İstasyonu vaziyet planı [162].



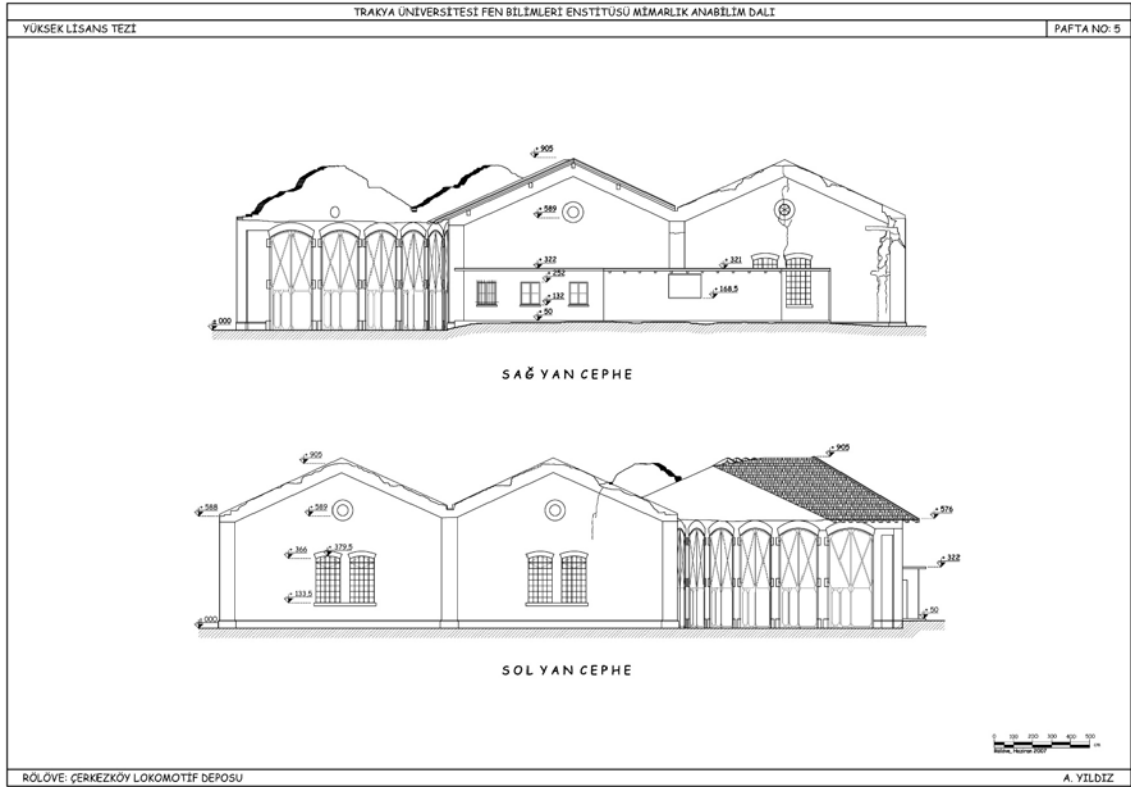
Şekil 5. 326 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu planı [162].



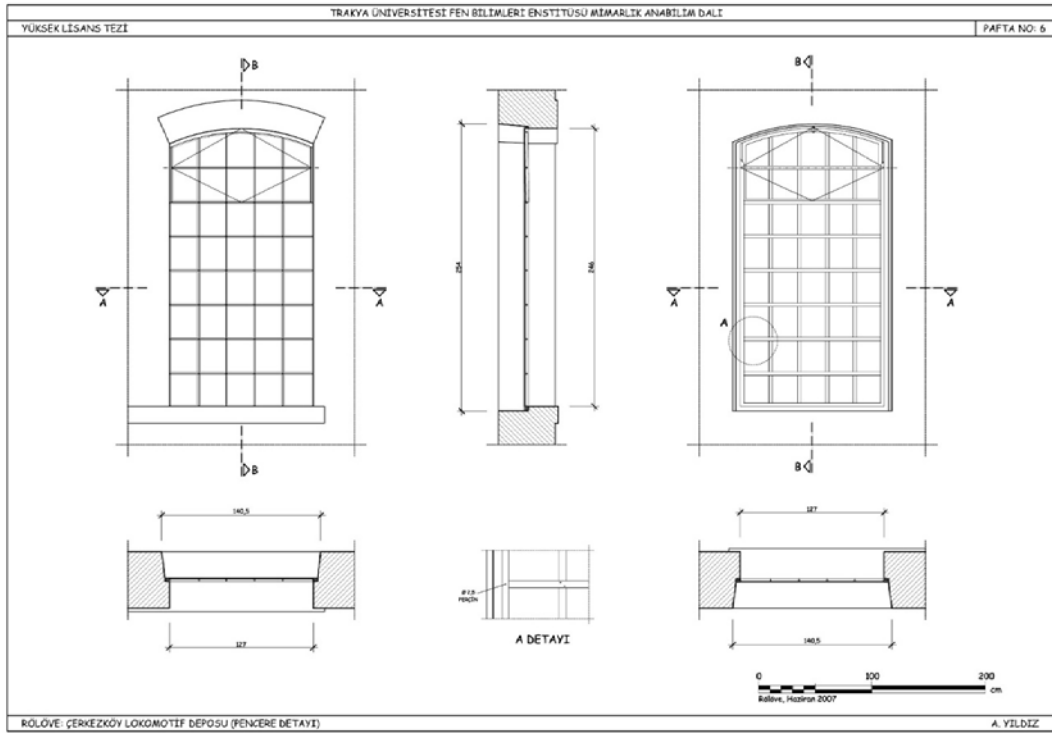
Şekil 5. 327 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu kesitleri [162].



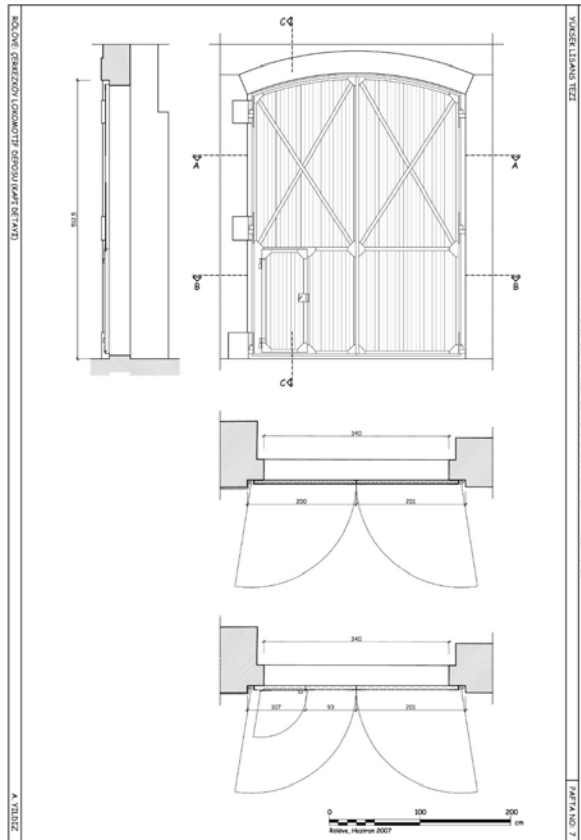
Şekil 5. 328 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu cephe çizimleri [162].



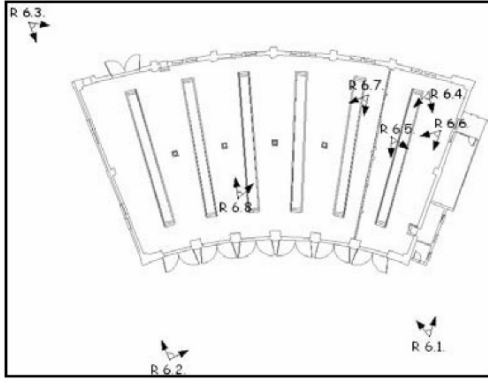
Şekil 5. 329 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu cephe çizimleri [162].



Şekil 5. 330 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu pencere detayı [162].



Şekil 5. 331 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu kapı detayı [162].



Şekil 6.3. Çerkezköy Lokomotif Deposu Resim Çekim Noktaları



Resim 6.1. Çerkezköy Lokomotif Deposu Giriş ve Sağ Yan Cephesi (Mayıs 2007)



Resim 6.2. Çerkezköy Lokomotif Deposu Giriş Cephesi (Mayıs 2007)



Resim 6.3. Çerkezköy Lokomotif Deposu Arka ve Sol Yan Cephesi (Mayıs 2007)

Şekil 5. 332 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [162].



Resim 6.4. Çerkezköy Lokomotif Deposu İç Kısmı (Mayıs 2007)



Resim 6.5. Çerkezköy Lokomotif Deposu Çatısı (Mayıs 2007)



Resim 6.6. Çerkezköy Lokomotif Deposu Ahşap Asma Çatı Makası (Mayıs 2007)



Resim 6.7. Çerkezköy Lokomotif Deposu İç Kısmı (Mayıs 2007)



Resim 6.8. Çerkezköy Lokomotif Deposu İç Kısmı (Mayıs 2007)

Şekil 5. 333 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu [162].



Şekil 5. 334 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu ön cephe ve dönerköprü [163].



Şekil 5. 335 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu dönerköprü [164].



Şekil 5. 336 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu ön cephe [164].



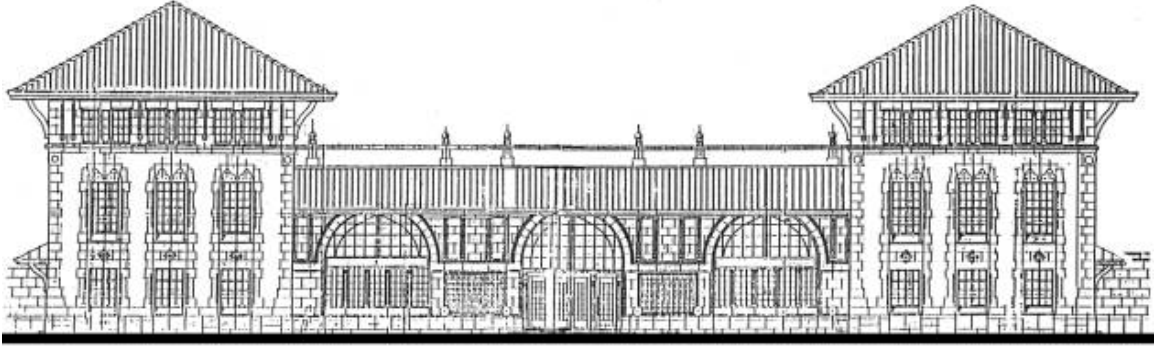
Şekil 5. 337 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu dönerköprüsü, manuel olarak kullanılan bu dönerköprü iki kişinin kol kuvvetiyle 360 derece dönebiliyor [164].

5.3 Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Tarihi Özellikleri - Çevre İle İlişkileri - Teknik Ve Mimari Özellikleri Karşılaştırılması

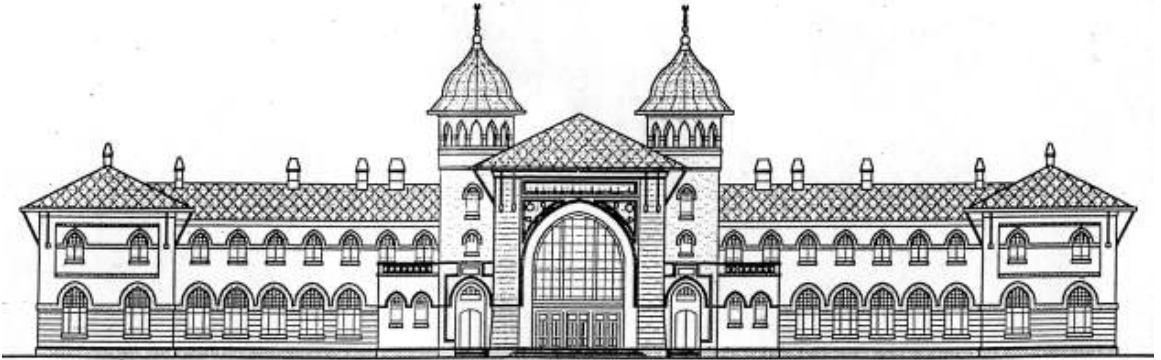
Türkiye’de Osmanlı Devleti döneminde yapılan demiryollarının ortak özelliği Yabancı Şirketlere verilen imtiyazlar ile inşa edilmesidir. Bu şirketler demiryollarının yanı sıra demiryolu yapılarını da inşa etmişlerdir. Bu durum İmtiyaz sahibi İngiliz ve Fransız devletlerinde inşa edilen demiryolu yapılarının benzerlerinin veya tip proje olarak aynılarının Türkiye’de de inşa edildiği bir dönem ortaya koymuştur. 1800’lerin ortalarında İngilizlerin Anadolu topraklarında inşa ettikleri ilk demiryolu ile birlikte Aydın ve İzmir Alsancak İstasyonları inşa edilmiştir. Alsancak İstasyonu dönemin Avrupa klasisizmini yansıtan tipik bir örnek olarak York ve Manchester gibi erken dönem İngiliz istasyonlarını hatırlatır. Osmanlı döneminde Fransızlar tarafından inşa edilen İzmir Basmane İstasyonu, “Regie Generale” adlı Fransız Şirketi tarafından 1876’da inşa edilen Fransa’da Lyon İstasyon binasının ikizidir. Fransız şirket aynı mimari özellikteki iki istasyon binasını aynı tarihte yapmıştır [165].

1908 yılından itibaren inşa edilen istasyon binalarında ise durum farklıdır. Birinci Ulusal Mimarlık Akımı, demiryolu istasyon binalarının şekillenişlerinde önemli bir etken olmuştur. İstasyon binalarının tipolojik şemaları, inşaat yöntemleri ve kütsel çözümlemeleri batı etkisinde iken, yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğeler daha çok Osmanlı mimarisinin özgün mimari elemanlarının kullanılması ile oluşturulmuştur. Yine bu dönemde geçerli olan düzenli pencere sıraları ile oluşan cephe kompozisyonunda batı mimarisinin biçimlenme anlayışından kaynaklanan işlevsel modellerin etkili olduğu görülmüştür [166].

Bu dönem örnek yapılarından biri Mimar Kemalettin tarafından tasarlanan Edirne Karaağaç İstasyon binasıdır. Rumeli demiryollarının yapım imtiyazını alan şark Demiryolları Şirketi için ilk olarak Filibe İstasyonunu tasarlayan mimar gösterdiği başarı nedeniyle Selanik, Sofya ve Karaağaç İstasyonlarını kapsayan üç istasyonu daha tasarlamakla görevlendirilmiştir [165]. Ankara Gazipaşa İstasyon Binası Mimar Ahmet Burhanettin Tamcı tarafından tasarlanmış, bu dönemin anıtsal nitelikli ilk gar yapılarındandır. Bu dönemin diğer ürünleri arasına Adana, Kayseri gar binaları, Ankara, Eskişehir, Konya, Adana gar binaları gibi birçok yapı sayılabilir [167].



Şekil 5. 338 Adana Garı Giriş Cephesi [167].



Şekil 5. 339 Edirne Garı Giriş Cephesi [167].

Yaşanan savaş yıllarının ve Cumhuriyetin ilanı ardından 1920'lerin sonlarında Birinci Milli Mimarlık Dönemi üslubu geçerliliğini yitirmeye başlar. 1930'larda inşa edilen demiryolu istasyon binalarının, mimari açıdan demiryolunun ilerici işlevini yansıtmaları amaçlanırken, binaların belirgin biçimde modernist estetiği olan standart tasarımlara sahip olması istenir. Ankara, Sivas, Malatya, Manisa, Diyarbakır, Gaziantep, Erzincan, Erzurum, Isparta, Burdur, Afyonkarahisar gibi il merkezlerinde inşa edilen bu istasyonlarda bazen tip projeler, bazen de kent ölçeği ve yapı tasarımcısına bağlı olarak gelişen tekil projeler görülür. Tekil projeye sahip istasyonlardan Mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanan Ankara istasyonu (1937) modernist estetik anlayışı ile o yıllarda Avrupa'nın en modern istasyonlarından biri sayılırken Cumhuriyet dönemi istasyon mimarisinin önemli örneklerindendir [165].



Şekil 5. 340 Ankara Garı Giriş Cephesi [168].

Mimarlıkta batı etkisinin egemen olduğu, önemli yapı etkinliklerinin ve eğitiminin yabancı mimarlarca yürütüldüğü 1930 - 1940 yıllarında yerli mimar sayısı arttıkça Batılı mimarlara karşı tepkiler artar, İkinci Milli Mimarlık akımı ortaya çıkar. Özellikle kamu binalarına milli üslup bulunması fikri ön plana çıkar. Erken Cumhuriyet Dönemi olarak adlandırılan dönemde, demiryolları Cumhuriyetin inkılâplarını tüm yurda taşıyan bir araç olarak görülürken, demiryolu inşası altyapı yatırımı olmasının ötesinde Cumhuriyetin politik sembolü olur [165].



Şekil 5. 341 Eskişehir Garı Giriş Cephesi [169].

İstasyon alanlarında gar veya yolcu binalarının dışında çeşitli hizmet yapıları da inşa edilmiştir. Gar–yolcu binaları estetik kaygıların güdüldüğü yapılar olarak diğer istasyon binalarından ayrılmaktadır. Hizmet binalarının mimarisi gar–yolcu binalarına nazaran sade ve gösterişsiz tarzda olsa da işlevselliğin öne çıktığı bu yapılar, gerek bezemeleri

gerekse yapım tekniği açılarından birbirleri ve yolcu binaları ile uyum içerisindedir. Ülkemizde Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilen demiryolu hatları yabancı şirketler tarafından yapıldığı için farklı hatlar üzerindeki istasyon binalarının mimarisi de farklılık göstermektedir. Bununla birlikte aynı demiryolu hattı üzerindeki demiryolu yapılarının çoğunda küçük değişikliklerle birlikte benzer projeler uygulanmıştır [170].

Dairesel planlı lokomotif depoların tarihi özellikleri, çevre ile ilişkileri, teknik özellikleri ve mimari özellikleri ile ilgili bilgiler ile tasnif edilerek hazırlanan çizelgelerin karşılaştırılması ile bu yapılar için bir değerlendirme yapılabilme olanağı vardır. Bu nedenle dairese1 planlı lokomotif depoların tarihi özellikleri, çevre ile ilişkileri, teknik özellikleri ve mimari özellikleri karşılaştırılmalı tablosu hazırlanmıştır (Bkz: EK B).

Yukarıda verilen bilgiler ışığında Türkiye'deki dairesel planlı lokomotif depolarının mimari biçimlenmesi değerlendirildiğinde şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır;

Haydarpaşa, Eskişehir, Konya, Adana dairesel planlı lokomotif depoları Anadolu demiryolu hattı üzerinde bulunmaktadır. Eskişehir, Konya, Adana dairesel planlı lokomotif depoları bu hattın imtiyazının verildiği yabancı şirketler tarafından yapılmışlardır. Eskişehir ve Konya dairesel planlı lokomotif lokomotif depoları mimari karakteri açısından bulundukları istasyon binalarına nazaran sade ve gösterişsiz yapılar olmakla birlikte, istasyon alanı içerisindeki diğer demiryolu yapıları ile uyumlu özellikler göstermektedir. Özellikle Konya dairesel planlı lokomotif deposu, Alman mimari öğelerinin kullanıldığı istasyondaki diğer yapılar ile önemli bir bütünlük göstermektedir. Eskişehir İstasyonu 1892 – Konya İstasyonu 1896 inşa edildiği düşünülürse bu durumun; imtiyaz sahibi devletlerin kendi ülkelerinde inşa edilen demiryolu yapılarının benzerlerinin veya tip proje olarak aynılarının Türkiye’de de inşa ettikleri bir dönemde yapılmalarından kaynaklandığı söylenebilir.

Adana dairesel planlı lokomotif deposu 1916 yılında inşa edilmiş olup özellikle Adana Gar binası ile benzer mimari unsurlara sahiptir. 1908 yılından itibaren inşa edilen istasyon binalarında yaygın olarak Birinci Ulusal Mimarlık Akımının etkisi bu iki binada da görülmektedir. Adana dairesel planlı lokomotif deposu plan şemaları, inşaat yöntemleri ve kütsel çözümlmeleri ile işlevsel olarak diğer dairesel planlı lokomotif depoları ile

benzer iken, yüzey düzenlemelerinde daha çok Osmanlı mimarisine özgü mimari elemanlarının kullanılması ile oluşturulmuştur.

Haydarpaşa İstasyonu Anadolu Demiryolunun başlangıç noktası olmakla birlikte farklı dönemlere ait yapıları bünyesinde bulundurmaktadır. Dairesel planlı lokomotif deposunun 1930 ile 1946 yılları arası yapıldığı bilinmektedir. Bu döneme ait istasyon yapılarındaki uygulamalar modern mimarlık etkisi altında yapılmıştır. Haydarpaşa lokomotif deposunun sade ve işlevselliği öne çıkaran planı, süslemesi olmayan dikdörtgen formlu pencereler ve kapıların kullanıldığı cephesi ile bu dönemi yansıtan bir yapıdır. Ayrıca yapı için seçilen çelik konstrüksiyon taşıyıcı modern çizgilerde tasarlanmıştır.

Kayseri daireseel planlı lokomotif deposu 1927 - 1936 yılları arasında inşa edildiğı düşünülmektedir. Haydarpaşa lokomotif deposu gibi sade ve işlevselliğı öne çıkaran planı, süslemesi olmayan dikdörtgen formlu pencerelerin ve basık kemerli kapıların kullanıldığı cephesi ile modern mimarlık dönemine referans veren bir yapı olduğı söylenebilir.

TÜRKİYE'DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI KORUMA SORUNLARI

6.1 Türkiye'deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Koruma Envanteri ve Yasal Çerçeve

Bu bölümde Türkiye'deki dairesele planlı lokomotif depoları için koruma yaklaşımlarını ve mevcut yasal çerçeveyi gösteren tablolar hazırlanmıştır. Bu tablolar hazırlanırken dairesele planlı lokomotif depoların tarihi özellikleri, çevre ile ilişkileri, teknik özellikleri ve mimari özellikleri ile ilgili bilgiler ile tasnif edilerek hazırlanan çizelgeler kullanılmıştır.

Koruma çalışmaları için bu çizelgelerin kullanılmasındaki amaç şöyledir:

- Türkiye'deki dairesele planlı lokomotif depolarının korunması ile ilgili kurum ve kişilerin, demiryollarını bütün yönleri ile (sosyal, tarihî, bilimsel, çevresel, belgesel, sanatsal) ele alan koruma çalışmaları yürütebilmeleri için depolar ile ilgili değerler konusunda bilinçlenmesine katkıda bulunmak.
- Demiryolu mirasımızın sahip olduğu değerleri belirlemeye yönelik çalışmaların yürütülmesine katkıda bulunmak.
- Lokomotiflere ve vagonlara hizmet veren bu alanlar, yapılar ve donatılar ile ilgili yapılacak koruma çalışmalarında, bütün bu unsurların demiryolu işletmesinin sürekliliği için nasıl görev üstlendiğinin göz önünde bulundurulması ve kullanılan yapı ve donatılarla ilgili bilgi vermek

6.1.1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

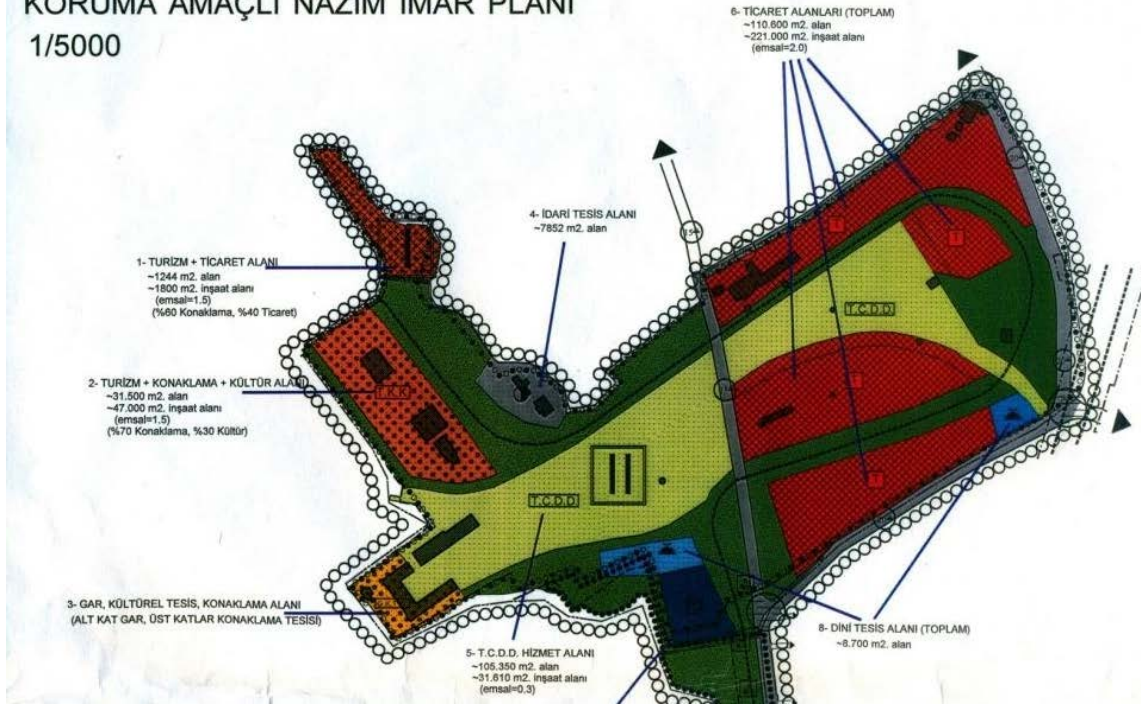
Çizelge 6. 1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

HAYDARPAŞA DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU						
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	İstanbul, Kadıköy				
	BULUNDUĞU İSTASYON	Haydarpaşa İstasyonu				
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
		Su Deposu	X			
		Su Verme Tesisatı	X			
		Kum Yükleme Tesisatı	X			
		Kül Çukurları				
	Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı					
YHT İLİŞKİSİ	2014 yılı itibari ile Ankara – Eskişehir – İstanbul yüksek hızlı tren hattı ulaşımına açılmıştır. Ancak İstanbul’da Pendik son durak olarak hizmet vermektedir ve Haydarpaşa İstasyonu demiryolu işletmeciliğine devam etmemektedir. Bu süreçte Haydarpaşa İstasyonu’nun tarihi demiryolu alanı olarak değerlendirilmesi, lokomotif deposunun da bu bütünün önemli bir parçası olarak ele alınması ve korunması için acil kararlar verilmesi gerekmektedir.					
TEKNİK ÖZELLİKLER			Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı		X		
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü			X	
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca				
		Mevcut Soba				
	TAŞIYICI SİSTEM				X	
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme
			Ofis			
			Atölye			
			Lojman			
			Çalışan odaları			
	Lokomotif Bakım Onarım Deposu					
	DÖŞEME	Acil Müdahale		X		
		Bakım Onarım				
		Yenileme - Değiştirme				

Çizelge 6. 1 Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER	DUVAR	Acil Müdahale		X	
		Bakım Onarım			
		Yenileme - Değiştirme			
	ÇATI	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI		
			Demir	Acil Müdahale	
				Bakım Onarım	X
				Yenileme - Değiştirme	
			ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
			Metal Dalgalı Sac	Acil Müdahale	X
				Bakım Onarım	
				Yenileme - Değiştirme	
			KAPILAR	MEVCUT DURUM	Değiştirilmiş Kapı
	Bakım Onarım				
	Yenileme - Değiştirme	X			
PENCERELER	MEVCUT DURUM	Malzemesi değiştirilmiş	Acil Müdahale		
			Bakım Onarım		
			Yenileme - Değiştirme	X	
YASAL ÇERÇEVE	İSTANBUL KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU KARARI	2004 yılında Haydarpaşa İstasyonu, Limanı ve çevresi için hazırlanan; bölgeyi ticaret ve turizm alanı olarak yapılaşmaya açan projeler, "bölgeye öngörülen yoğunluklarda, kentsel peyzaj, altyapı dengeleri ve kültürel dokunun gözetilmemesi" nedeniyle İstanbul 3 Numaralı Koruma Kurulu'nun onayından geçmedi. TCDD tarafından Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun kararının iptal edilmesi için farklı tarihlerde davalar açıldı. Yaşanan hukuki süreç devam ederken, 30 Kasım 2007 tarihinde, İBB ile Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Yapımına ilişkin bir protokol imzalandı; 2012 yılında hazırlanan bu plan aşağıda gösterilmiştir. Haydarpaşa Garı, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 1. grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir. Bununla birlikte Haydarpaşa Garı ve çevresi Kentsel ve Tarihi Sit olarak tescil edilmiştir. İstanbul V Numaralı Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 05.09.2013 tarihli kararı ile İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, İbrahim Ağa Mahallesi, 54 pafta, 240 ada, 16 (e:1) parselde bulunan dizel depo binasının ve plak tornanın korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmesine, koruma grubunun II (iki) olarak belirlenmesine karar verilmiştir.			

08.10.2012 t.t.
HAYDARPAŞA GARI İLE KADIKÖY MEYDANI VE ÇEVRESİ
KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI
1/5000



Şekil 6. 1 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Garı İle Kadıköy Meydanı Ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı

6.1.2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 6. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

ESKİŞEHİR DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU						
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Eskişehir				
	BULUNDUĞU İSTASYON	Eskişehir İstasyonu				
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
		Su Deposu				
		Su Verme Tesisatı				
		Kum Yükleme Tesisatı		X		
		Kül Çukurları				
		Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı		X		
YHT İLİŞKİSİ	Alan ziyareti sırasında (2013) yüksek hızlı tren çalışmalarının ağırlıklı olarak devam ettiği gözlemlenmiştir.					
TEKNİK ÖZELLİKLER			Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı	X			
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü		X		
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca				
		Mevcut Soba				
	TAŞIYICI SİSTEM			X		
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme
			Ofis			
			Atölye		X	
			Lojman		X	
			Çalışan odaları		X	
			Lokomotif deposu çalışanlarından edinilen sözlü bilgiye göre depo binasının restore edilmesi ve TCDD Eğitim Birimleri Müdürlüğü tarafından kurum içi eğitimlerde kullanılması düşünülmektedir.			
	DÖŞEME	Acil Müdahale				
		Bakım Onarım		X		
		Yenileme - Değiştirme				

Çizelge 6. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER	DUVAR	Acil Müdahale			
		Bakım Onarım		X	
		Yenileme - Değişirme			
	ÇATI	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI		
			Demir	Acil Müdahale	
				Bakım Onarım	X
				Yenileme - Değişirme	
			ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
			Kiremit	Acil Müdahale	
				Bakım Onarım	X
				Yenileme - Değişirme	
	KAPILAR	MEVCUT DURUM	Orijinal Kapı - Değiştirilmiş Kapı	Acil Müdahale	
				Bakım Onarım	X
				Yenileme - Değişirme	X
PENCERELER	MEVCUT DURUM	Orijinal Pencere	Acil Müdahale		
			Bakım Onarım	X	
			Yenileme - Değişirme		
YASAL ÇERÇEVE	ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU KARARI	T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 26. 08. 2010 tarihli 4421 nolu kararında yer alan, Eskişehir İli Tepebaşı Ve Odunpazarı ilçeleri sınırları içerisinde yer alan ve Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesi kapsamında yer alan, TCDD ve TULOMSAŞ tesislerine ilişkin korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilen yapıların listesi ektedir (Bkz: Şekil 6. 2).			
		16. Sıra no ile Lokomotif Bakım Yeri olarak listeye giren lokomotif deposu 1. Grup endüstriyel mimarlık örneği olarak tescil edilmiştir. Bu toplantıda ayrıca tescil edilen yapılara ilişkin tescil fişlerinin hazırlanmasının uygun olduğuna karar verilmiştir.			
		T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 25. 05. 2011 tarihli 4969 kararında; “26. 08 . 2010 gün ve 4421 sayılı kararımız ile anıtsal ve endüstriyel mimarlık örneği olarak tescil edilen yapılara ilişkin anılan kararımız uyarınca hazırlanan tescil fişlerinin uygun olduğuna, 2863 sayılı kültür ve tabiat varlıklarını koruma kanunu 9. maddesi uyarınca söz konusu yapılarda ve aynı kanunun 8. maddesi uyarınca koruma alanı sınırları içerisinde kurulumuzdan izinsiz herhangi bir fiziki ve inşai uygulamada bulunulmamasına karar verildi.” denilmektedir.			

Çizelge 6. 2 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

YASAL ÇERÇEVE	ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU KARARI	T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 25. 05. 2011 tarihli 4969 nolu kararında kabul edilen tescil fişinde lokomotif deposu ile ilgili yapılan ayrıntılı tanım şu şekildedir (Bkz: Şekil 6. 3); “Son Osmanlı döneminde yapılan lokomotif bakım yeri 1894 tarihli haritada görülebilen lokomotiflerin yönünün değiştirilebilmesi ve bakım amacıyla inşa edilmiş ve halen bu amaçla kullanılmaktadır. Yapı dörtte bir daire şeklinde planlı olup lokomotif döndürme yerinin merkez olarak belirlenmesi ile ışınsal düzende yerleştirilmiş lokomotif bakım hücreleri bulunmaktadır. Bu hücreler bazı kısımlarda içten birbirine geçişlidir. Yığma sistemde yapılan yapının sıvalı olması sebebiyle yapım malzemesi anlaşılamamıştır. Çatısında ahşap ve çelik konstrüksiyon birlikte kullanılmış kiremit altı ahşap kaplamalı, çatısı ise marsilya tipi kiremit ile örtülüdür. Çatısında mahya kısmında yapılan yükseltme ile oluşturulmuş bant halinde aydınlatma pencereleri bulunmaktadır. Yapının lokomotif döndürme yerine bakan cephesinde lokomotiflerin girdiği basık kemerli kapıların çift kanatlı demir kapıları yer alır yapının diğer cephesinde ise lokomotiflerin giriş yaptığı üçgen alınlıklı (üçgen alınlık bazı kapılarda düşey ahşap elemanlarla kaplanmıştır) ve basık kemerli çift kanatlı demir kapıların bulunduğu bölüm ile dikdörtgen formunda basık kemerli çok bölüntülü demir doğramalı pencerelerin bulunduğu iki farklı kısım bulunmaktadır. Basık kemeri vurgulayan kemer taşlarının yapım sisteminde mi yer aldığı yoksa sadece cephede süsleme elemanı olarak mı yer aldığı tam olarak anlaşılamamıştır. Yapının duvarları sıvalı ve boyalı olup yer yer dökülmeler vardır.”
---------------	--	---

T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI
KORUMA BÖLGE KURULU
KARAR

Toplantı Tarih ve no: 26.08.2010 – 225
Karar Tarih ve no : 26.08.2010 – 4421

Toplantı Yeri
ESKİŞEHİR

ESKİŞEHİR İLİ, TEPEBAŞI İLÇESİ
TCDD VE TULOMSAŞ BÖLGESİ
KORUNMASI GEREKLİ KÜLTÜR VARLIĞI OLARAK TESCİL EDİLEN TAŞINMAZLAR
LİSTE

Sıra no	Adı	Pafta	Ada	Parsel	Türü	Koruma Grubu
1	TCDD Eskişehir İşletme Müdürlüğü Binası	20M-IIa	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
2	TCDD Müze Binası	20M-IIa	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
3	72. Sinyalizasyon Şefliği ve 721 Tesisler Sürveyanlığı Binası	20M-IIa 20M-IId	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
4	2 (İki) adet Tek Katlı Yığma Taş Lojman Binası	20M-IId	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
5	269 Plan nolu Lojman Binası	20M-IId	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
6	288 Plan nolu Lojman Binası	20M-IId	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
7	TCDD Lojistik Müdürlüğü Binası	20M-IIa	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
8	5 (Beş) adet Çift Daireli Lojman Binaları	20M-IIa 20M-Ib	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
9	Köşk Binası	20M-Ib	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
10	Eski Su deposu	20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup
11	Tekerlek Tornahanesi Binası	20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup
12	Elektrik Bakım Atölyesi	20M-IIa 20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup
13	Elektrik Makineleri Fabrikası	20M-IIa 20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup

14	Dizel Lokomotif Fabrikası	20M-IIa 20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup
15	Soğutma Kulesi	20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup
16	Lokomotif Bakım Yeri	20M-IIa 20M-IId	980	17	End. Mim. Ör.	I. (Bir) Grup
17	Giriş Kapısı ve Saat Kulesi	20M-IId	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
18	Zübeyde Hanım Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları Hastanesi	20M-IId	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
19	Açık Hangar	20M-Ic	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup
20	Behiç Erkin Mezarı	20M-Id	980	17	Anıtsal	I. (Bir) Grup

Şekil 6. 2 Eskişehir İli Tepebaşı ilçesi TCDD Ve Tülomsaş Bölgesi Korunması Gerekli Kültür Varlığı Olarak Tescil Edilen Taşınmazlar Listesi [171].

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ				ENVANTER NO:	
TÜRKİYE	ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE KURULU				HARİTA NO:	
İLİ : ESKİŞEHİR	İLÇESİ : TEPEBAŞI	MAHALLE / KÖY / MEVKİİ:		KORUMA DERECEŞİ: 1	ANITSAL: 1 2 3	
SOKAK VE KAPI NO:	KADASTRO : PAFTA: 20M-11a/20M-11d	ADA: 980	PARSEL: 17		CEVRESEL: 1 2 3	
					CEVREYE AYKIRI:	
ADI:LOKOMOTİF BAKIM YERİ	YAPTIRAN: -	YAPAN:		MİMARİ ÇAĞI (Üslup):Son Osmanlı Dönemi		
	YAPIM TARİHİ:	KİTABE: -		VAKFİYE: -		
GENEL TANIM: Eskişehir İli, Tepebaşı İlçesi'nde ve tapunun 980 ada, 17 parselinde kayıtlı taşınmazda yer alan Endüstriyel Mimarlık Örneği yapı Lokomotif Bakım Yeri olarak kullanılmaktadır.						
KORUMA DURUMU:	A İYİ B ORTA C FENA	TASIVICI YAPI A İYİ B ORTA C FENA	A DIŞ YAPI B İYİ C ORTA	A ÜST YAPI B İYİ C ORTA	A İÇ YAPI B İYİ C ORTA	A SÜSLEME ELEMANLARI B İYİ C ORTA
						A RUTUBET B İYİ C ORTA
						A YOK B İZİ VAR C ÖNEMLİ
VAZİYET PLANI:						

AYRINTILI TANIM: Son Osmanlı Döneminde yapılan Lokomotif Bakım Yeri 1894 tarihli harita da görülebilen lokomotiflerin yönünün değiştirilebilmesi ve bakımı amacıyla inşa edilmiş ve halen bu amaçla kullanılmaktadır. Yapı dörtte bir daire şeklinde planlı olup lokomotif döndürme yerinin merkez olarak belirlenmesiyle ışnsal düzende yerleştirilmiş lokomotif bakım hücreleri bulunmaktadır. Bu hücreler bazı kısımlarda içten birbirine geçişlidir. Yığma sistemde yapılan yapının sıvalı olması sebebiyle yapının malzemesi anlaşılamamıştır. Çatısında ahşap ve çelik konstrüksiyon beraber kullanılmış olup kiremit altı ahşap kaplamalı, çatısı ise marsilya tipi kiremit ile örtülmüştür. Çatısında mahya kısmında yapılan yükseltme ile oluşturulmuş bant halinde aydınlatma pencereleri bulunmaktadır. Yapının lokomotif döndürme yerine bakan cephesinde lokomotiflerin girdiği basık kemerli kapıların çift kanatlı demir kapılar yer alır. Yapının diğer cephesinde ise lokomotiflerin giriş yaptığı üçgen alınlıklı (üçgen alınlık bazı kapılarda düşey ahşap elemanlarla kaplanmıştır) ve basık kemerli çift kanatlı demir kapıların bulunduğu bölüm ile dikdörtgen formunda basık kemerli çok bölümlü demir doğramalı pencerelerin bulunduğu iki farklı kısım bulunmaktadır.Basık kemeri vurgulayan kemer taşlarının yapım sisteminde mi yer aldığı yoksa sadece cephede süsleme elemanı olarak mı yer aldığı tam olarak anlaşılamamıştır. Yapının duvarları sıvalı ve boyalı olup yer yer dökülmeler mevcuttur. f.c. ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE KURULU MÜDÜRLÜĞÜ VAYIN DİZİNİ: ESKİŞEHİR KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE KURULU 25.05.2011 GÜNÜ VE 4969 SAYILI KARARI EKİDİR	TEKNİK BİLGİLER	SU	ELEKTRİK	ISITMA	KANALİZASYON	
	ORJİNAL KULLANIM :LOKOMOTİF BAKIM YERİ					
	BUGÜNKÜ KULLANIM :LOKOMOTİF BAKIM YERİ					
	ÖNERİLEN KULLANIM :					
	HAZIRLAYANLAR : TARİH: 24.05.2011 F.ŞAHİN- Kıl.Tur.Uzm.Yard. (Sanat Tarihçisi): S.FERAN (Mimar): V.İNAN (Şehir Plancısı):					
KONTROL EDEN: Y.Mim. Rest. Uzm. Hülya ÇOPUROĞLU TARİH: 24.05.2011						
KURUL KARARLARI: E.K.T.V.K.nun 20.11.1995 gün, 27 sayılı ve 14.08.2003 gün, 2479 sayılı Kararı ile E.K.T.V.K.B.K.nun 21.02.2008 gün, 2533 sayılı Kararı ile parsel ölçeğinde tescillidir.						
REVİZYON:						
KURUL ONAYI:						
EKLER:	RESTORASYON PROJESİ					
RAPOR	HARİTA					
FOTOGRAF	KROKİ					
RÖLÖVE PROJESİ	VAKFİYE					
KİTABE						

Şekil 6. 3 Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Tescil Fişi [171].

6.1.3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 6. 3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

KONYA DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU						
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Konya				
	BULUNDUĞU İSTASYON	Konya İstasyonu				
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
		Su Deposu		X		
		Su Verme Tesisatı		X		
		Kum Yükleme Tesisatı		X		
		Kül Çukurları				
	Kömür Rihtımları Ve Yükleme Tesisatı		X			
YHT İLİŞKİSİ	Ankara – Konya İstikametinde devam eden yüksek hızlı tren seferleri için deponun İstasyon yönündeki yan cephesinin yanında düzenlemeler yapılmıştır. Tren rayları yüksek hızlı tren için düzenlenmiştir ve yeni elektrik direkleri deponun yan duvarlarına bitişik olarak inşa edilmiştir.					
TEKNİK ÖZELLİKLER			Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı	X			
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü		X		
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca	X			
		Mevcut Soba				
	TAŞIYICI SİSTEM			X		
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme
			Ofis			
			Atölye		X	
			Lojman		X	
			Çalışan odaları		X	
	Lokomotif Bakım Onarım Deposu					
	DÖŞEME	Acil Müdahale				
		Bakım Onarım		X		
		Yenileme - Değiştirme				

Çizelge 6. 3 Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

MİMARİ ÖZELLİKLER	DUVAR	Acil Müdahale			
		Bakım Onarım		X	
		Yenileme - Değiştirme			
	ÇATI	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI		
			Demir	Acil Müdahale	
				Bakım Onarım	X
				Yenileme - Değiştirme	
			ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
			Metal Dalgalı Sac	Acil Müdahale	X
				Bakım Onarım	
				Yenileme - Değiştirme	
			KAPILAR	MEVCUT DURUM	Değiştirilmiş Kapı
	Bakım Onarım				
Yenileme - Değiştirme	X				
PENCERELER	MEVCUT DURUM	Malzemesi değiştirilmiş	Acil Müdahale		
			Bakım Onarım		
			Yenileme - Değiştirme	X	
KONYA KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU KARARI	T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, 10.10.2005 tarihli 547 nolu kararında; “Konya İli, Yüksek Kurul’un 13.11.1982 gün A-3861 sayılı kararı ile tescil edilen Gar Binalarının bulunduğu 1310 ada, 1 nolu parselin tamamının tescilli Gar Binaları koruma alanı olarak kabul edilmesine, Kurulumuzun 11.3.2005 gün, 198 sayılı kararı ile tescil edilen Devlet Malzeme Ofisi Binalarının koruma alanının ekli paftada işaretlendiği şekilde uygun olduğuna karar verildi.” denilmektedir.				
	Lokomotif deposu ile ilgili kararın gerekçesi:				
	T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, 26.08.2010 tarihli 3986 nolu kararında; “Konya İli, Meram İlçesi, 1310 ada, 1 nolu parselde kayıtlı, mülkiyeti Devlet Demiryollarına ait, Kurulumuzun 10.10.2005 gün ve 547 sayılı kararı ile belirlenen koruma alanında kalan lokomotif deposunun (vagon hangarı) 2863 sayılı yasada belirtilen özellikleri göstermesi sebebiyle korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilerek II. grup yapılara dahil edilmesine karar verildi.” denilmektedir.				

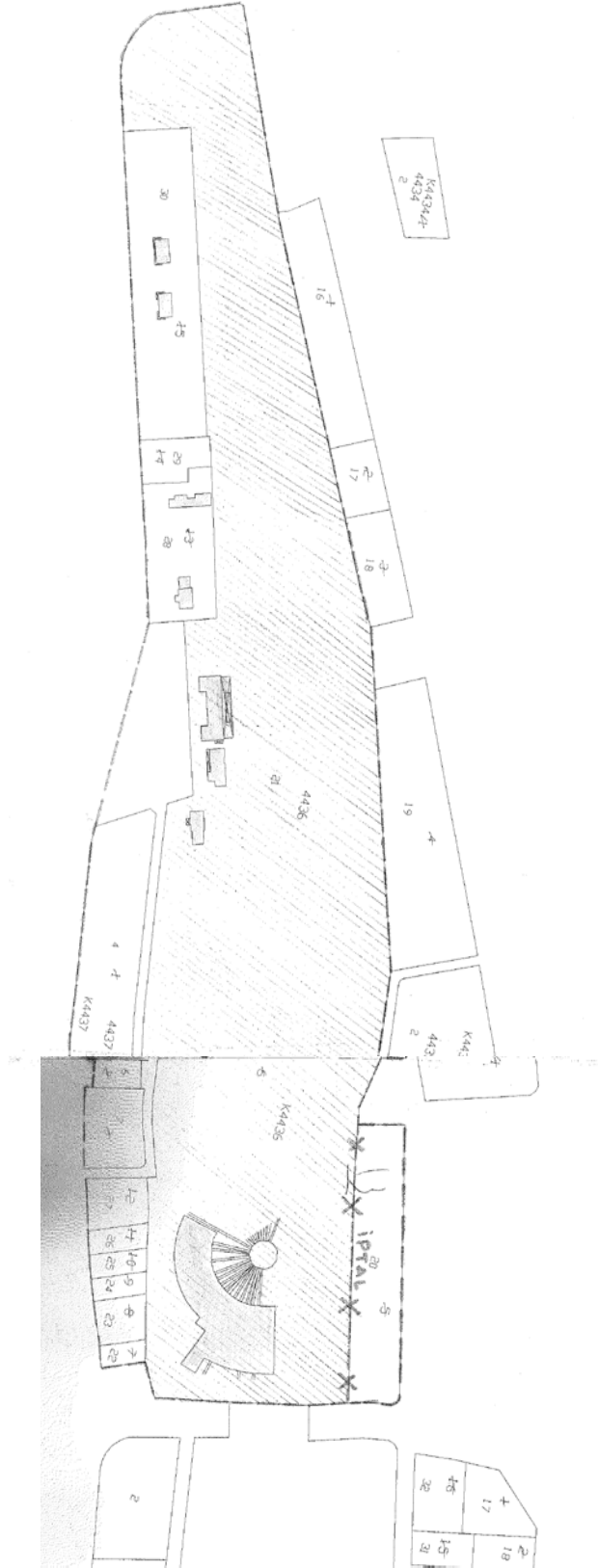
6.1.4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 6. 4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

ADANA DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU						
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Adana				
	BULUNDUĞU İSTASYON	Adana İstasyonu				
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
		Su Deposu				
		Su Verme Tesisatı				
		Kum Yükleme Tesisatı		X		
		Kül Çukurları				
Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı		X				
YHT İLİŞKİSİ	Herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır.					
TEKNİK ÖZELLİKLER			Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı		X		
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü		X		
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca				
		Mevcut Soba				
TAŞIYICI SİSTEM			X			
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme
			Ofis		X	
			Atölye		X	
			Lojman		X	
			Çalışan odaları		X	
	Lokomotif Bakım Onarım Deposu					
	DÖŞEME	Acil Müdahale				
		Bakım Onarım	X			
Yenileme - Değiştirme						

Çizelge 6. 4 Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

YASAL ÇERÇEVE	DUVAR	Acil Müdahale					
		Bakım Onarım		X			
		Yenileme - Değiştirme					
	ÇATI	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI				
			Demir	Acil Müdahale			
				Bakım Onarım	X		
				Yenileme – Değiştirme			
			ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ				
				Acil Müdahale			
				Bakım Onarım	X		
				Yenileme - Değiştirme			
			KAPILAR	MEVCUT DURUM	Değiştirilmiş Kapı	Acil Müdahale	X
						Bakım Onarım	
	Yenileme - Değiştirme						
	PENCERELER	MEVCUT DURUM	Malzemesi değiştirilmiş	Acil Müdahale			
				Bakım Onarım	X		
				Yenileme - Değiştirme			
	ADANA KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU KARARI	T.C. Kültür Bakanlığı Adana Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü’nün 31.01.2002 tarih ve 4586 nolu kararında, “Adana İli, Seyhan İlçesi, Kurtuluş Mahallesi, 26 pafta, (402) 4436 ada, 6 parselde yer alan tescilli taşınmaz kültür varlığı Gar Binasını ve diğer tescilli yapıların korunmasına yönelik kararımız eki koruma alanı sınırının uygun bulunduğu karar verilmiştir” denilmektedir [172]. Koruma alanı sınırını gösteren vaziyet planı aşağıdadır.					
		T.C. Kültür Bakanlığı Adana Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun hazırladığı Doğal ve Kültürel Varlıkları Koruma Envanterinde yer alan ayrıntılı tanım :					
		“Dörtte bir daire alanı içine yerleştirilen bina, avlu cephesi güney- batı yönünde, duvar örgü sisteminde, tek açık mekân, demir direklerle açık olarak taşınan avlu cephesi, kuzey yönünde müdürlük hizmet mekânları olarak kapatılmıştır. Bina arka cephesi duvar örgü sisteminde çeyrek daire oluşturacak şekilde devam ettirilmiş ve üst örtü demir dikmelerle taşınan demir aksamli çatı konstrüksiyonu tesis edilmiş ve oluklu üst örtü ile kapatılmıştır. Bina içerisinde ihtiyaca göre ve yine doğu yönünde kapalı mekânlar oluşturulmuştur.”					



Şekil 6. 4 Adana İstasyonu Vaziyet Planı [172].

6.1.5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 6. 5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

KAYSERİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU						
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Kayseri				
	BULUNDUĞU İSTASYON	Kayseri İstasyonu				
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
		Su Deposu		X		
		Su Verme Tesisatı		X		
		Kum Yükleme Tesisatı		X		
		Kül Çukurları		X		
		Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı				
YHT İLİŞKİSİ	Herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır.					
TEKNİK ÖZELLİKLER			Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı		X		
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü		X		
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca				
		Mevcut Soba	X			
	TAŞIYICI SİSTEM			X		
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme
			Ofis			
			Atölye		X	
			Lojman			
			Çalışan odaları			
		Lokomotif Bakım Onarım Deposu				
	DÖŞEME	Acil Müdahale				
		Bakım Onarım	X			
		Yenileme - Değiştirme				

Çizelge 6. 5 Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

YASAL ÇERÇEVE	DUVAR	Acil Müdahale					
		Bakım Onarım		X			
		Yenileme - Değiştirme					
	ÇATI	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI				
			Demir	Acil Müdahale			
				Bakım Onarım	X		
				Yenileme - Değiştirme			
			ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ				
			Metal Dalgalı Sac	Acil Müdahale			
				Bakım Onarım	X		
				Yenileme - Değiştirme			
			KAPILAR	MEVCUT DURUM	Değiştirilmiş Kapı	Acil Müdahale	
						Bakım Onarım	
						Yenileme - Değiştirme	X
			PENCERELER	MEVCUT DURUM	Malzemesi değiştirilmiş	Acil Müdahale	
	Bakım Onarım	X					
	Yenileme - Değiştirme						
	T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Kayseri Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 10.07.2007 Tarihli Ve 855 Nolu Kararında ; “Kayseri İli, Kocasinan İlçesinde, sit dışında yer alan, tapunun 2968 ada, 1 numaralı parselinde kayıtlı, mülkiyeti TC Devlet Demir Yollarına ait, İstasyon Binası, İşletme Şefliği Binası, Ambar Binası, İşçi Barakası ve 3 adet lojman binası ile tapunun 2969 ada, 1 parselinde kayıtlı 4 adet lojman binasının koruma alanının, ayrıca alanda tespitleri yapılmış olan 2972 ada, 1 parselde kayıtlı 2 adet lojman binasının, 2968 ada, 1 parselde kayıtlı revizörlük binası ve su deposunun, 2968 ada, 2 parselde kayıtlı halen Şehit Nazım İlköğretim Okulu olarak kullanılan yapının, 2965 ada, 1 parselde kayıtlı 2 adet su deposu ve lokomotif bakım atölyesinin 07.04.2006 gün, 515 sayılı kararımız ile tescil edilen İstasyon Binası ve diğer binalar ile aynı cephe biçimlenişi ve yapım tekniği özelliklerine sahip olması, mimari, yapım tekniği, malzeme açısından bir bütünlük oluşturması ve Erken Cumhuriyet Döneminin ulaşım teknolojisinin yanı sıra demiryolu mimarisinin tipik bir örneğini oluşturması nedeniyle söz konusu taşınmazların korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tesciline kararımız eki tescil fişlerinin uygun olduğuna karar verildi.” denilmektedir. Tescil fişindeki ayrıntılı tanım okunamamıştır.						

[illegible]

6.1.6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Çizelge 6. 6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

ÇERKEZKÖY DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOSU						
ÇEVRE İLE İLİŞKİ	BULUNDUĞU KENT	Tekirdağ İli - Çerkezköy İlçesi				
	BULUNDUĞU İSTASYON	Çerkezköy Tren İstasyonu				
	DEPO İLE BİRLİKTE İSTASYONDA YER ALAN DONATILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
		Su Deposu	X			
		Su Verme Tesisatı	X			
		Kum Yükleme Tesisatı				
		Kül Çukurları				
Kömür Rıhtımları Ve Yükleme Tesisatı						
YHT İLİŞKİSİ	Herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır.					
TEKNİK ÖZELLİKLER			Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme	
	DEMİRYOLU	Demiryolu Bağlantısı	X			
	DÖNERKÖPRÜ	Dönerköprü	X			
	DEPOYA AİT DONATILAR	Mevcut Baca				
		Mevcut Soba				
TAŞIYICI SİSTEM		X				
MİMARİ ÖZELLİKLER	İŞLEV	DEPO İLE BİRLİKTE VAR OLAN YAPILAR		Acil Müdahale	Bakım Onarım	Yenileme - Değiştirme
			Ofis	X		
			Atölye	X		
			Lojman			
			Çalışan odaları			
	Lokomotif Bakım Onarım Deposu					
	DÖŞEME	Acil Müdahale	X			
		Bakım Onarım				
Yenileme - Değiştirme						

Çizelge 6. 6 Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu (devamı)

	DUVAR	Acil Müdahale		X	
		Bakım Onarım			
		Yenileme - Değiştirme			
	ÇATI	MEVCUT DURUM	ÇATI MAKASLARI		
			Ahşap	Acil Müdahale	X
				Bakım Onarım	
				Yenileme - Değiştirme	
			ÇATI ÖRTÜ MALZEMESİ		
			Marsilya tipi kiremit	Acil Müdahale	X
				Bakım Onarım	
				Yenileme - Değiştirme	
	KAPILAR	MEVCUT DURUM	Değiştirilmiş Kapı	Acil Müdahale	X
				Bakım Onarım	
				Yenileme - Değiştirme	
	PENCERELER	MEVCUT DURUM	Malzemesi değiştirilmiş	Acil Müdahale	X
				Bakım Onarım	
				Yenileme - Değiştirme	
YASAL ÇERÇEVE	EDİRNE KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU KARARI	Edirne Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 15 Temmuz 2013 tarihli B.16,0.KVM.4.22.00.02/59.01.39/989 sayılı yazısında; “Tekirdağ İli, Çerkezköy İlçesi Gar Sahası içerisinde yer alan yapıların tescilli bulunmamaktadır. Gar sahasının koruma alanı da belirlenmemiştir. Tescil çalışmaları yapılacaktır.” denilmektedir.			

6.2 Türkiye’deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları ZGFT Analizi (SWOT Analizi)

6.2.1 Zayıf Yönler

TCDD Arşiv Sisteminin Eksiklikleri

TCDD Genel Müdürlüğü’nde ve bölge genel müdürlüklerinde ayrı ayrı arşivler bulunmaktadır. Bu arşivlerdeki bilgi ve dokümanlar ise düzenli ve araştırmacıların erişebileceği nitelikte değildir. Bugün düzenli bir arşiv sisteminin olmamasından kaynaklanan çizim ve teknik döküman kaybı devam etmektedir ve demiryolu mirasına ait bilgiler kaybolma tehlikesi yaşamaktadır.

Demiryolu Mirası Envanter Sistemi Olmaması

Demiryolu mirası envanter sistemi olmaması nedeniyle Türkiye’de demiryolu mirasının nitelikleri ve boyutları hakkında bilgi sahibi değiliz.

Konu İle İlgili Uzman Eksikliği

İlgili kişi ve kurumların demiryolu mirası tanımı, kapsamı ve korunması ile ilgili yeterince bilgi ve ilgi sahibi olmaması koruma çalışmalarındaki zorluklardan biridir.

Demiryolu Mirasının Korunması İçin Özelleşmiş Hukuki Bir Alt Yapının Bulunmaması

Demiryolu mirasının korunması için özelleşmiş hukuki bir altyapının bulunmaması ile birlikte, Bölge Koruma Kurulları’nı 2863 numaralı “Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Kanunu’nun esasları çerçevesinde bu konuda karar vermeye yetkili kılmıştır.

Mülkiyet Sorunu

5335 Sayılı Kanun’un 32. Maddesi’ne göre T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak veya devredilerek satış veya devir bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmesinde kullanılması kaydıyla, taşınmazların satış veya devrine T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu yetkilidir.

Bu maddeye dayanarak TCDD bu yapılar ile ilgili faaliyetlerini yürütmektedir.

İşlev Kaybı

Demiryolu teknolojilerindeki değişimler nedeniyle özellikle istasyon alanlarındaki işletme tesislerine ait alanlar ve yapılar işlev kaybına uğramıştır. Buharlı lokomotiflerin kullanımının sona ermesi ile bir süre dizel ve elektrikli lokomotiflere hizmet veren lokomotif depoları bugün büyük çoğunlukla atıl durumdadır. Bu depolara lokomotif giriş çıkışı devam etmekle beraber lokomotif bakım ve tamirat işlemleri çok seyrek yapılmaktadır.

Fiziksel bozulmalar

İşlev kaybı ile beraber sürekli bakım ve onarımlarının da yapılmaması sonucu lokomotif depolarının bugün yapısal olarak bozulmalar görülmektedir.

Özgünlüğünü Kaybetme Riski

Buharlı lokomotiflerin kullanımının sona ermesi ile bir süre dizel ve elektrikli lokomotiflere hizmet veren lokomotif depoları, sonuçta çevresel, biçimsel ve malzeme açısından değişimler yaşamış, özgün hallerinden farklılaşmalar olmuştur.

Malzeme : “1889 tarihli Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi Sözleşmesi’nde tarif edilen bazı malzeme uygulamaları depolara ait eski fotoğraflarda görülmektedir. Örneğin sözleşmede “Çatı örtüsü düz kiremitlerle yapılacaktır” denilmektedir. Haydarpaşa ve Konya deponun eski fotoğraflarında düz kiremitle kaplanmış çatı örtüsünü görmekteyiz. Ancak bugün iki deponun da çatıları metal malzeme ile kaplanmıştır. Malzeme kayıplarının ve değişimlerinin örneklerini artırabiliriz.

Tasarım - Biçim Özellikle lokomotiflerin giriş - çıkışının yapıldığı kapılardan büyük çoğunluğunun kapı kanatları kayıp olmuştur. Depo binasının içerisine güneş ışığının alınmasını sağlayan büyük açıklıklı pencerelerin bazıları kaybolmuş veya özgünlüğünü kaybetmiştir.

Buharlı lokomotiflerin hizmet dışı kalması biçim açısından değişikliklere neden olmuştur. Örneğin; “1889 tarihli Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi Sözleşmesi’nde yer alan bir maddede “Her lokomotif için alt bölümü huni biçiminde olan saçtan bir baca yapılacaktır” denilmektedir. Haydarpaşa ve Konya deponun eski fotoğraflarında bu bacaları görmekteyiz. Ancak bugün buharlı lokomotifler kullanılmadığı için iki deponun da bacaları kaldırılmıştır. Sadece Konya depoda bir adet baca bulunabilmektedir.

“Lokomotif deposunun aydınlatma feneri kepenklerle kapatılacak bu kepenkler rulolar üzerinde kayan halatlar yardımıyla aşağıdan açılacaktır. ” Bu ve benzeri özel gereksinimler yapının mimari formunun ortaya çıkmasındaki diğer unsurlardır. Bu fenerlerin bir kısmı orijinal formunu korumakla birlikte açılıp kapanma yetenekleri bilinmemektedir.

Çevre Dairesel planlı lokomotif depolarının su depoları, su kuyuları ve su arıtma tesisleri ile yakın ilişkisi vardır. (Buharlı lokomotiflerin kullanacağı suyun kireçli olmaması gerekir yoksa makineleri bozabilir. Bunun için lokomotifte kullanılacak su işleminden geçirilerek arıtılır.) Bugün depoların çevresindeki su tesislerin kaybolduğunu ya da sadece izlerinin kaldığını görmekteyiz.

Finansman Sorunu

Türkiye'deki demiryolu inşaatlarının yoğunluğu, Avrupa'daki Amerika'daki ya da Kanada'daki kadar fazla olmadığından lokomotif depoları bu coğrafyalardaki kadar büyük ölçekli depolar değildir. Ancak içerisinde lokomotiflerin depolanması, bakım ve onarım yapılması bu yapılarda büyük açıklıklar geçilmesini, özel imalatlar yapılmasını gerektirmektedir. Bu nedenle bu yapıların restorasyon süreçlerinde ve sonrasındaki bakım ve onarım çalışmalarında büyük mali olanaklar sağlanması gerekmektedir ve bu durum korunma çalışmalarındaki önemli güçlüklerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yönetim Planının Olmaması

Türkiye demiryolu mimarisinin korunmasındaki en büyük eksiklik konu ile ilgili politikaların geliştirilmemiş olmasıdır. Genellikle demiryolu mirasına korunmasına yönelik eylemler münferit müdahaleler olmaktan ileri gidememektedir. Türkiye demiryolu mirasının geleceği ile ilgili bu belirsizlikler; dairesel planlı lokomotif depoları gibi işlevini kısmen yitirmiş, demiryolu mirasımız içerisindeki yeri konusunda bugüne kadar çalışılmamış alanlar, yapılar ve donatılar için daha da endişe verici boyutlardadır.

Çevre sorunlarına neden olma

Doğal bozulma süreçlerinin gerçekleşmesi ve yapılan müdahaleler sonucu depoların çevreleri depolardan çıkan bir takım demiryolu ekipmanları ve yapı elemanları ile sarılmıştır. Bu durum çevresel sorunlara neden olabilir.

6.2.2 Güçlü Yönler

Türkiye Demiryolları Açısından Belgesel Değere Sahip Olma

Türkiye demiryolu tarihi farklı evrelerden oluşmaktadır. Bu evrelerin her birinde demiryollarının inşasında ve işletmeciliğinin devam ettirilmesinde farklı zorluklar yaşanmıştır. İşte tam da bu zorlukların aşılmasında

Demiryolu Bağlantısı Devam Etmesi

Türkiye'de demiryolu hatlarının büyük kısmının teknolojisinin, buharlı lokomotiflerin dizel ve elektrikli lokomotiflerle yenilenmesi dışında, değişmeden halen kullanımdadır. Bu durum hem demiryolu teknolojisinin hem de yapılarının korunmasını gerektirmiştir.

Dairesel planlı lokomotif depolarının bulundukları demiryolları ile bağlantıları kesilmemiştir. Birçoğunda dönerköprüler (plak torna) çalışır durumdadır ve bu depolara lokomotif giriş çıkışı devam etmektedir. Bu yaşayan demiryolu mirası olarak değerlendirilmesi açısından önemlidir ve koruma kararları verilirken değerlendirilmelidir.

Tescilli Olma

Haydarpaşa, Eskişehir, Konya, Adana ve Kayseri depoları tescil edilmiştir.

Bulundukları Şehir İçin Büyüme ve Canlandırma Potansiyelleri

Dairesel planlı lokomotif depoları ve içinde yer aldıkları istasyon yerleşkeleri bulundukları kentlerde merkezi konumdadır. Dairesel planlı lokomotif depoları tarihi ve simgesel değerleri ile sahip oldukları kültürel potansiyeller değerlendirilerek, bulundukları kentin, çevre imar düzenlemelerine katılımı sağlanabilir, imar planı ve parselasyon planında bu yönde düzenlemeler yapılabilir. Bu sayede kent için

- Kentin demiryolu ile ilişkisi (tarihi ve fiziki...) ortaya çıkartılır,
- Kente yeni bir kültür merkezi kazandırılmış olur,
- Kentin tanıtımına katkı sağlar,

Demiryolu meraklıları sayesinde oluşacak kültür turizmi şehre farklı alanlarda (konaklama, yemek, ...) gelişme imkânı sunar.

Türkiye Demiryolu Mimarisi İçinde Sahip Oldukları Özel Yer

Türkiye'deki dairesele planlı lokomotif depoları

- Buharlı lokomotif döneminin ayrılmaz bir parçası olması nedeni ile bu dönemi yansıması,
- dönerköprü sistemleri ile birlikte var olması,
- planimetrik özellikleri, formları, taşıyıcı sistemleri, çatı konstrüksiyonları ile farklı mimari karaktere sahip olması,

Gibi özellikleri ile demiryolu mimarisi içerisinde diğerlerinden ayırt edilebilir özellikler kazanmıştır.

6.2.3 Fırsatlar

Demiryolu mirasının ve mimarisinin diğer elemanları için de koruma çalışmalarının yürütülmesi için fırsattır. Yukarıda belirtilen nitelikleri sayesinde Dairesel planlı lokomotif depoları tüm dünyada demiryolu mirasını koruma ve yaşatma çalışmalarının odak noktalarından biri olmuştur. Türkiye’deki demiryolu mirasının korunması için bu avantajı kullanabilir, dairesel planlı lokomotif depolarından başlayan ve demiryolu koruma alanlarına yayılan bir koruma programı uygulanabilir.

Kültür Turizmi Alanında Potansiyelleri

Buharlı trenler ve miras demiryolları birçok sebepten insanların ilgisini çeker ve kültür turizmi kapsamında önemli bir potansiyel oluşturur. Kültürel açıdan buharlı trenlerin değeri, sadece ekipman ve eserleri korumak ile değil aynı zamanda trenlerin bakımı ve işletmesinin olması ile ifade edilmektedir. Bu eski makinelerin işletmesindeki amaç, nasıl çalıştıklarını, seslerini veya neye benzediklerini göstermenin yanı sıra renkler, sesler, kokular ve buharlı bir motorunun coşkusu tarafından çekilen daha geniş bir kitleyi etkilemektir.

Miras demiryolları ile ilgili kültür turizminin kapsamını şöyle tarif edebiliriz:

- Gezi Turları: Tarihi demiryolları ve buharlı tren gezileri, dönerköprü aktiviteleri
- Müze Turları: Demiryolu müzesi turları
- Sanal Turlar: Web, simülasyon...

Avrupa’da, bugün tarihi demiryolu üzerinde seyahat eden yolcular sayısı her yıl 20 milyonu aşmaktadır. Miras demiryollarının, kültür ve sürdürülebilir turizm potansiyelinin, istihdam yaratma vb. açısından sürdürülebilir bölgesel kalkınma için yapabileceği katkılar vardır.

İşlevsel potansiyeller

Çalışan demiryolları mirası kavramı çerçevesinde demiryollarına ve lokomotiflere hizmet etmesi birincil işlev olarak düşünülmelidir. Bu kapsamda mevcut kullanımlarının sürdürülmesi veya “kurum içi eğitim merkezleri” olarak kullanımı gibi alternatif işlevlerin değerlendirilmesi gerekir.

Bunun dışında, yurtdışı örneklerde “Ulaşım ve demiryolu müzesi” kullanım en yaygın işlev olarak dikkat çekmektedir. Türkiye’de 1980’li yıllara kadar buharlı lokomotifler kullanılmıştır. Bu lokomotifler, bu tarihten sonra özel gezi tren seferleri dışında, kullanımda bulunmamaktadır. Emekliye ayrılan bu lokomotiflerden oluşan önemli bir koleksiyon İzmir Çamlık İstasyonu’nda bulunan lokomotif müzesinde sergilenmektedir. Bu müze açık hava sergisi olarak tasarlanmıştır. Türkiye’de lokomotifleri konu alan kapalı alan sergisi bulunmamaktadır. Bununla birlikte Türkiye’de demiryolu müzelerinde istenilen ziyaretçi sayısına ulaşılamamaktadır. Bu veriler dikkate alındığında depoların Türkiye’nin demiryolu tarihini ve mirasını anlatan ulaşım ve demiryolu müzesi kullanımı gündeme getirilebilir.

Demiryolu Meraklıları Etkinlik Alanı

Demiryolunun tarihsel ve teknik özelliklerinin araştırıldığı, tartışıldığı, konu ile ilgili faaliyetlerin ve kursların düzenlendiği bir kültür alanı oluşturmak. Özellikle model trenlerin yapıldığı atölyeler demiryolu meraklılarının ilgisini çekmektedir.

6.2.4 Tehditler

T.C.D.D.’nin İşlevini Yitiren Binalar İle İlgili Uygulamaları (YIKMA VEYA SATMA)

Doğal Bozulma Süreci

Doğal bozulmalara karşı gerekli önlemlerin alınmaması durumunda malzeme tasarım biçim ve çevre ile ilgili özgün değerlerin kaybolması söz konusudur.

Depo İçindeki Ekipmanların T.C.D.D. Bünyesinde Yer Değiştirmesi

Dairesel planlı lokomotif depolarına yapılan teknik gezilerde kısa zamana kadar depoların içerisinde demiryolu ekipmanları açısından çok daha zengin olduğu öğrenilmiştir. Ancak bu ekipmanların Türkiye endüstri ve demiryolu mirasının parçaları olduğunun ve orijinal yerlerinde bulunmaları gerektiğinin farkında olunamamasından dolayı ekipmanların T.C.D.D. bünyesinde yer değiştirmesi söz konusudur.

Depo İçindeki Obje Ve Parçaların Antika Kaynağı Olarak Görülmesi

Dairesel planlı lokomotif depolarına yapılan teknik gezilerde çalışanlardan edinilen bilgilere göre, depo içindeki obje ve parçaların antika kaynağı olarak görülmesi sonucu bugün bu obje ve parçalar depolardaki yerlerinde bulunamamaktadırlar.

Çevre sorunlarına neden olma tehdidi

Doğal bozulma süreçlerinin gerçekleşmesi ve yapılan müdahaleler sonucu depoların çevreleri depolardan çıkan demiryolu ekipmanları ve yapı elemanları ile sarılmıştır. Bu durum bazı noktalarda çevresel sorunlara neden olabilir.

TÜRKİYE’DEKİ DAİRESEL PLANLI LOKOMOTİF DEPOLARI YÖNETİM PLANI İÇİN TEMEL İLKELER

7.1 Yönetim Planı

Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depolarının ve etkileşim alanlarının koruma çalışmalarına üst çerçeveden bakış açısı getirebilmek için; fizikî koruma süreçleri ile kısıtlı kalmayan, korumanın kişi ve kurumlar, zaman, ekonomi, eğitim, tanıtım gibi diğer yönlerini de içine alan bir planlama süreci ele alınmıştır.

7.1.1 Yönetim Planının Amacı

Yönetim planı; Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depolarının ve etkileşim alanlarının bütünlük içerisinde korunması, değerlendirilmesi, yaşatılması, toplumun kültürel - eğitsel ihtiyaçlarıyla buluşturulması amacıyla oluşturulmuş bir plandır.

Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depoları yönetim planı, bu bağlamda yürütülecek faaliyetler ile bu faaliyetleri yürütecek idari ve sosyal birimlerin arasındaki iş programını ve iş birliğini oluşturmayı hedeflemektedir.

7.1.2 Yönetim Planı Proje Paketleri

Dairesel planlı lokomotif depoları, ülke çapında farklı bölgelere, şehirlere ve istasyonlara ulaşan bir ağın içerisinde konumlandıkları için yönetim planının uygulanması açısından

parçalı bir yapı göstermektedirler. Bu durum, yönetim planında farklı ölçeklerde proje paketlerinin hazırlanmasını gerekli kılmaktadır.

Üst Ölçekte Hazırlanacak Yönetim Planı

Dairesel planlı lokomotif depoları koruma çalışmalarının yürütülebilmesi için;

- Türkiye’deki tarihî demiryollarının demiryolu mirası bağlamındaki değerlerinin tanımlanması ve ortaya çıkarılması,
- Tarihî demiryollarının işletmeciliğinin sürdürülebilme olanaklarının araştırılması,
- Tarihî demiryollarının tanıtım ve turizm potansiyellerinin araştırılması,
- Uluslararası alandaki demiryolu koruma faaliyetlerine ve örgütlenmelerine aktif katılımın ve bilgi paylaşımın sağlanması ve
- Bu konular ile ilgili gereken yasal düzenlemelerin yapılması

Gerekmetedir. Bu ilke kararlarından yola çıkılarak üretilecek Türkiye demiryolu mirası politikası, daireseel planlı lokomotif depoları özelindeki planlama kararlarını aşağıdaki gibi biçimlendirecektir:

- Türkiye’deki daireseel planlı lokomotif depolarının demiryolu mirası bağlamındaki değerlerinin araştırılması ve ortaya çıkarılması,
- Dairesel planlı lokomotif depolarının işletmeciliğinin sürdürülmesi için olanakların araştırılması ve bununla bağlantılı olarak tarihî demiryolu işletmeciliği içerisinde daireseel planlı lokomotif depolarının potansiyel yeniden kullanım önerilerinin geliştirilmesi,
- Türkiye’deki daireseel planlı lokomotif depolarının tanıtım ve turizm faaliyetlerinin yurtdışı örnekleri üzerinden yerel durumlara göre yeniden tartışılması, planlanması ve uygulanması,
- Uluslararası alanda daireseel planlı lokomotif depolarının korunması faaliyetlerine katılımın ve bilgi paylaşımının desteklenmesi gerekmektedir.

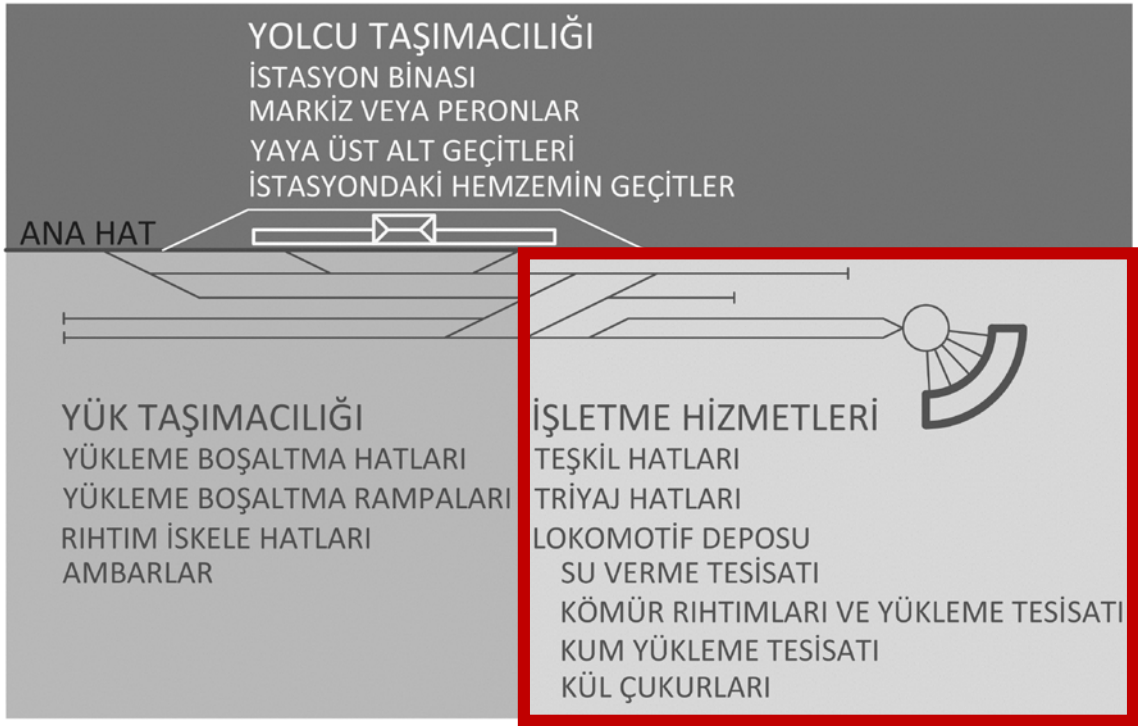
Alt Ölçekte Hazırlanacak Yönetim Planı

Alt ölçekteki planlama kararları; üst ölçekteki planlama kararları esas almakla birlikte dairesel planlı lokomotif depolarının bulunduğu şehirlerde ve istasyonlarda “yere özel” çözümler üretecek koruma çalışmalarını içermektedir. Alt ölçekte hazırlanacak yönetim planının kapsamı aşağıda belirtilmiştir:

İstasyonların demiryolu ağı içindeki görevleri, yolcu ve yük taşımacılığının düzenlenmesinin yanı sıra işletme hizmetlerinin yerine getirilmesidir. Bu bağlamda istasyon alanlarında, yolcu tesisleri, yük tesisleri ve işletme tesislerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu araştırma kapsamında ele alınan dairesel planlı lokomotif depoları, işletme tesisleri bünyesinde teşkil hatları, triyaj hatları, tamir atölyeleri, donatılar (su cendereleri, su pompaları, transmisyon kulesi ve tertibatı, kantarlar) vb. ile birlikte yer almaktadırlar. Lokomotif depolarının bulunduğu istasyonlar, deponun hizmet verebilmesi için su verme tesisatı, kum yükleme tesisatı, kül çukurları, kömür rıhtımları ve yükleme tesisatı ve bakı çukurları gibi sistemlere sahip olmalıdır. İşletme hizmetlerinin verildiği alandaki yapı ve donatıların trenlere servis vermek için birlikte çalıştığı ve bir bütünü oluşturduğu düşünülerek yönetim planı sınırlarının bu alanları kapsaması gerekmektedir.

Buna ek olarak alt ölçekte her lokomotif deposu için hazırlanacak yönetim planında ayrı ayrı değerlendirilmesi gereken konular arasında,

- Deponun üzerinde bulunduğu demiryolu ve istasyon alanı ile ilgili önceden alınmış plan kararları,
- Deponun fiziksel koşulları, güncel kullanım durumu ve kullanım şekli ile sonradan yapılan veya planlanan değişiklikler,
- Deponun günümüzde içerisinde bulunduğu şehir ile etkileşim düzeyi ve şehir hafızasındaki yeri gibi konular gelmektedir.



Şekil 7. 1 Yönetim planı sınırlarını gösteren şema

7.2 Yönetim Planı Aktörleri

Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depoları yönetim planı çerçevesinde faaliyet gösterecek idarî ve sosyal birimler “aktörler” olarak tanımlanmıştır. Aktörler; merkezî yönetim, T.C.D.D. (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları), yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, yerel halk ve demiryolu meraklılarıdır. Yönetim planı çerçevesinde bu aktörlerin tanımları, görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir:

7.2.1 Merkezî Yönetim

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Türkiye’de demiryolu taşımacılığını düzenleyen, işleten ve kontrol eden resmî kurum olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın bağlı olduğu merkezî yönetimdir.

Görevleri:

- Uluslararası alanda demiryolları ile ilgili koruma çalışmaları, tarihî demiryollarının korunmasının faaliyetlerinin devamlılığı ile yakından ilişkili olduğunu işaret etmektedir. Merkezî yönetim bu durumu göz önünde bulundurarak, tarihî demiryolu hatlarının işletilmesine ve bu hatlar üzerinde bulunan demiryolu

mirasının korunmasına yönelik üst ölçekteki kararların alınmasına müdahil olmalıdır.

- Türkiye sınırları içerisinde yapılacak demiryolu koruma faaliyetlerini planlamanın yanı sıra demiryolu mirası ile ilgili çalışan uluslararası kurumlar ile işbirliği yapılmalıdır. Bu çerçevede merkezî yönetim, uluslararası alanda konu ile ilgili faaliyet ve organizasyonların takip edilmesi ve katılımcı olunması konusunda teşvik edici rol üstlenmelidir.
- Türkiye’deki demiryolu mirasının niteliklerinin ortaya çıkarılmasındaki önemli adımlarından birisi de arşiv çalışmalarına ağırlık verilmesidir. Özellikle Osmanlı Devleti döneminde imtiyaz sahibi devletler tarafından inşa edilen demiryollarına ait dökümanların ülkemiz araştırmacılarının da yararlanabileceği bir envanter dahilinde bir araya getirilmesi için çalışmalar yürütmesi gerekmektedir.
- Ülkemiz demiryolları için özel bir durum, Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryollarının bir bölümünün bugünkü Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları dışında kalmasıdır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin sınırları dışında kalan tarihî öneme sahip demiryolu hatlarının bugünkü durumunun tespit edilmesi ve korunması konularında ilgili devletler ile işbirliği yapması beklenmektedir.

7.2.2 T.C.D.D. – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

Türkiye’de demiryolu taşımacılığını düzenleyen, işleten ve kontrol eden Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları aynı zamanda “Taşınmaz Kültür Varlığı” kapsamında değerlendirilebilecek demiryolu yapılarının mülkiyet sahibi olan kamu kurumudur.

Görevleri:

- 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu’na göre T.C.D.D. kendi mülkiyetindeki taşınmaz kültür varlıklarının koruma ve değerlendirilmesinden sorumludur. Bu bağlamda, TCDD’nin Osmanlı Devleti’nden günümüze kadar farklı süreçlerden geçen tarihî demiryollarının niteliklerinin farkında olarak demiryolu mirasını koruma çalışmalarına katkıda bulunması,

- Demiryolu ile ilgili teknik kadrolara sahip yegâne kurum olarak; demiryollarının işletilmesinde kullanılan alanların ve donatıların demiryolu mimari mirası kapsamında bir bütün olarak değerlendirilmesi için gerekli araştırma ve koruma faaliyetlerine öncülük etmesi ve
- Bu amaç doğrultusunda uzman yetiştirmesi ve gerektiğinde bu alandaki uzmanlardan yardım alması gerekmektedir.

7.2.3 Yerel Yönetimler

Yerel yönetim; demiryolu taşımacılığının etki alanına giren şehrin yönetimidir.

Görevleri:

- Demiryolunun şehir içindeki yerinin ve öneminin farkında olarak, demiryolu mirasına karşı bilinçli bir yönetim politikası geliştirmek ve uygulamakla sorumludur.
- Şehrin demiryolu tarihinin kapsamlı kayıtlarını oluşturmak üzere, gerekli araştırmaları yapması veya yaptırması gerekmektedir.
- Dünyada demiryolu mirasının şehirler için yarattığı fırsatlar ve riskler hakkında bilgi sahibi olarak, demiryolu mirasının şehir için yeni bir potansiyel kültürel gelişim fırsatları yaratmasını sağlamakla sorumludur.
- Bu amaçlarla demiryolu mirasını kamuoyunun dikkatine sunacak kültürel etkinliklere önayak olmalıdır.

7.2.4 Sivil Toplum Kuruluşları

Türkiye demiryolu ekipmanlarını ve yapılarının tarihini araştırmak ve korumak amacıyla kurulmuş kâr amacı gütmeyen kuruluşlardır.

Görevleri:

- Demiryolu meraklıları ve toplumun geneli için demiryolunun tarihteki rolünü anlatan eğitici tanıtım faaliyetleri düzenlemeleri,

- Demiryolunun tarihsel gelişimine ilişkin nesnelerin ve belgelerin yok olmasını engellemek, toplamak, korumak ve/veya kayıt altına alınmasını sağlamak üzere TCDD ve yerel yönetimlerle iletişim içerisinde bulunması,
- İnternet teknolojisi üzerinden dünya için bilgileri ulaşılabilir kılması,
- Finansman kaynaklarına katkı sağlamak için fonlar, hibeler vb. araştırması,
- Gönüllüler ile çalışması ve demiryolu gönüllüleri ağını aktif tutması,
- Demiryolu mirasının korunması alanındaki uluslararası sözleşmelere müdahil olması ve gereklerini yerine getirmek için itici güç olması,
- Demiryolu korunması alanında rol alacak kurum ve kuruluşlar arasındaki iş birliğinde etkin rol alması gerekmektedir.

7.2.5 Yerel Halk ve Demiryolu Meraklıları

Demiryollarının her ülkenin tarihinde farklı ve önemli bir yeri vardır. Yerel halkın; yaşadığı ülkenin tarihinde demiryollarının nasıl bir yer tuttuğuna dair farkındalık sahibi olması beklenir. Yerel halkın demiryolu mirası ile olan ilişkisi ve görevleri iki temel başlık altında ifade edilebilir:

- Yazılı ve sözlü tarih bilgilerini, güncel koruma faaliyetlerini ve demiryolu mirası ile ilgili diğer bilgi ve yayınları paylaşarak veya gerçekleştirilen kültürel etkinlikleri ve müze, sergi vb. mekânları duyurarak ve ziyaret ederek sağlanan dolaylı destekler,
- Sivil toplum kuruluşları, demiryolu meraklıları grupları ve kişisel inisiyatifler içerisinde demiryolu mirasının koruma ve araştırma faaliyetlerine katılmak suretiyle sağlanan doğrudan desteklerdir.

Dünyanın her yerinde demiryolu meraklıları için trenler ve demiryolları göründüklerinden çok daha fazla şey ifade ederler. Demiryolu meraklıları bir ülkenin demiryolu politikasından, demiryolu tarihinden, istasyonlarından, lokomotiflerine, demiryolu aletlerine, demiryolu ekipmanlarına, müzik, resim, poster ve filmlerine, maket trenlere kadar uzanan çok geniş bir alanda demiryolunun nostaljik ruhunu arayan ve yaşatan insanlardır.

Dünyanın değişik yerlerindeki gruplar, demiryolları ve çevrelerini kayıt altına almak ve korumak için hareket hâlinedir. Türkiye’de de demiryolu mesleğinden gelenler ve demiryolu - tren tutkunlarından oluşan “Demiryolcu” grubu bu misyonu üstlenmiştir.

7.3 Aktörlerin İşbirliği

Bugüne kadar yapılan demiryolu mirası koruma çalışmaları incelendiğinde tarihî demiryollarının işletilmesinin bir ekip çalışmasını gerektirdiği görülmektedir. Eserlerin ve binaların restore edilmesi için zaman ve para harcamaya hazır kurumların ve bireylerin taahhüdü ile bu alanda başarı elde edilebilmiştir. Buradan yola çıkılarak Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depolarının korunması için oluşturulacak yönetim planında yapılacak işler, işlere ait zaman tablosu ve aktörlerin katılımı ve işbirliğini tanımlayan tablo hazırlanmıştır:

7.3.1 İş Dağılımı Ve İş Programının Hazırlanması

Çizelge 7. 1 İş dağılımı ve iş programının hazırlanması

İŞ DAĞILIMI VE İŞ PROGRAMININ HAZIRLANMASI		
SÜREÇ	İŞ	AKTÖR
DEMİRYOLU MİRASI KORUMA VAKFI – DERNEĞİ KURULMASI	Tez kapsamında yapılan araştırmalar ışığında; yurtdışında demiryolu mirası koruma çalışmalarının yürütülmesinde; yerel demiryolu dernek ve vakıflarının etkin rol aldıkları söylenebilir. Türkiye’deki dairesel planlı lokomotif depolarının korunması ile ilgili çalışmalarının yürütülmesi için de bu tür oluşumlara ihtiyaç vardır. Bu vakıf ve derneklerden beklenen; ✓ Lokomotif depolarında yapılacak koruma çalışmalarının ivedilikle başlatılmasına katkı sağlamak ✓ Dairesel planlı lokomotif depolarının tarihi - mimari - teknik yönlerinin açığa çıkarılması için öncü olmak, bu amaçla ✓ Araştırmanın genişletilmesi yurtiçi ve yurtdışındaki kaynakların araştırılması, ✓ Demiryolu mirasının korunması alanında çalışanların konuya ilgisi çekilmesi, ✓ İlgili Uzman yetiştirilmesi. ✓ Dairesel planlı lokomotif deposundaki son demiryolu işçisinin çalışmaları bitmeden konuya ilginin başlamasıdır.	• STK • Yerel Halk • Demiryolu Meraklıları • TCDD • Akademik Alan

Çizelge 7. 1 İş dağılımı ve iş programının hazırlanması (devamı)

YÖNETİM PLANININ HAZIRLANMASI	Genel Yorum ve işbirliği Toplantıları	• Merkezi Yönetim • TCDD • Yerel Yönetimler • Akademik Alan • STK • Yerel Halk • Demiryolu Meraklıları
	Dairesel planlı lokomotif depolarının demiryolu bağlantısının devam etmesi için çalışmalar	• TCDD
	Mülkiyet sorunlarının çözümüne yönelik çalışmalar	• TCDD • STK
	Finansman konusunun çözümüne yönelik çalışmalar Tez kapsamında yapılan araştırmada demiryolu mirasının korunması ile ilgili vakıf ve derneklerin genellikle anayasalarca kâr dağıtımı yasaklayan kuruluşlar olduğu, Böylece paranın fazlasının yeniden yatırıma dönüşmesi sağlandığı gözlemlenmiştir. Benzeri bir modelin Türkiye’de uygulanması için gerekli araştırmalar yapılabilir.	• Merkezi Yönetim • TCDD • Yerel Yönetimler • STK • Yerel Halk • Demiryolu Meraklıları
	Şehir projeleri ile uyumunun ve şehre katkısının araştırılması	• TCDD • Yerel Yönetimler • Akademik Alan • STK

Çizelge 7. 1 İş dağılımı ve iş programının hazırlanması (devamı)

YÖNETİM PLANININ HAZIRLANMASI	Yeniden kullanım kararlarının verilmesi için fizibilite çalışmalarının yapılması Koruma için verilecek işlevler için alternatifler üretilmelidir, Eskişehir depo olduğu gibi kurum içi eğitim gibi yaratıcı çözümler bulunmalıdır. Bu konuda yurtdışı örneklerinden ve onların tecrübelerinden yararlanılmalıdır.	• TCDD • Yerel Yönetimler • Akademik Alan • STK
	Yeniden kullanım kararlarının verilmesi Yeni işlev ve yaşatma çalışmaları sırasında teknik altyapı (ısıtma, soğutma, havalandırma elektrik tesisatı gibi) çalışmalar için alternatifler üretilmelidir.	• TCDD • Akademik Alan • STK
	Projeler için iş programı yapılması	• TCDD • STK
YÖNETİM PLANIN UYGULANMASI	• İlgili kişi ve kurumlarla anlaşmaların imzalanması • Alan ve tesise erişim planının yapılması • Tanıtım ve bilgilendirme çalışmaları • Bilgi yönetimi ("BİLGİ TOPLAMA VE DEPOLAMA SİSTEMİ"nden yararlanılacaktır.)	• Merkezi Yönetim • TCDD • Yerel Yönetimler • Akademik Alan • STK

Çizelge 7. 1 İş dağılımı ve iş programının hazırlanması (devamı)

YAPISAL KORUMA ÇALIŞMALARI YAPILMASI	• Mimarlık ve mühendislik çalışmaları (“BİLGİ TOPLAMA VE DEPOLAMA SİSTEMİ”nden yararlanılacaktır.) • İhale süreci • Yapısal Onarım	• Merkezi Yönetim • TCDD • Yerel Yönetimler • Akademik Alan
YENİDEN KULLANIM	• Tanıtım ve bilgilendirme çalışmaları (“BİLGİ TOPLAMA VE DEPOLAMA SİSTEMİ”nden yararlanılacaktır.) • Bakım – Onarım • Ziyaretçi Yönetimi	• Merkezi Yönetim • TCDD • Yerel Yönetimler • Akademik Alan • STK • Yerel Halk • Demiryolu Meraklıları

BÖLÜM 8

SONUÇ

Dünya’da demiryolu mirasının korunması alanında yaşanan zorluklar ülkemiz demiryolu mirasının korunması çabalarında da karşımıza çıkmaktadır. Bunların başında tarihi demiryolu alanlarına, mimarisine ve donatılarına ait dokümantasyon eksikliği gelmektedir. Demiryolu alanlarında demiryolu mimarisinin ve orijinal durumda olan donatılarının ait olduğu yerleri de gösteren bir envanterin çıkarılması koruma çalışmaları açısından bir zorunluluktur.

Bunun yanı sıra uzun süre dış ortam koşullarına maruz kalan demiryolu objelerin ve yapıların sürekli bakımlarının yapılması korunma çalışmaları açısından önemlidir. Ancak TCDD bünyesinde bakım ve onarımlar için sistemli bir çalışma yapılmamaktadır, bakım ve onarımlar münferit ve gerektiğinde yapılmaktadır. Yapılan bu bakım ve onarım çalışmalarında yapılan müdahalelerin doğru müdahaleler olduğu da tartışma konusudur.

Ülkemizde buharlı trenlerden elektrikli ve dizel trenlere geçiş döneminde demiryollarında kullanılan teknolojilerin gelişmesi ve değişmesi demiryolu alanlarında, mimarisinde ve objelerinde yaşanan değişimleri de beraberinde getirmiştir. Günümüzde pek çok hatta hızlı trene geçiş süreci yaşanmaktadır. Demiryollarında kullanılan teknolojilerin bir kez daha değişmesi bir kez daha demiryolu alanlarında, mimarisinde ve objelerinde değişim yaşanması anlamına gelmektedir. Bu durum koruma çalışmalarındaki zorluklardan biridir.

Ülkemizde demiryolu mirasının koruma çalışmalarında ağırlıklı olarak istasyon binalarının ele alındığını görmekteyiz. Bu yaklaşımının istasyon alanlarının tamamını

içine alan bütüncül bir koruma anlayışına doğru genişletilmesi için öncelikle istasyon alanlarının ve bileşenlerinin daha detaylı olarak tanımlanmasını gerektirmektedir. Ülkemizdeki dairesel planlı lokomotif depolarının tanınmasının bu amaç için öncülük edebileceği düşünülmektedir.

Haydarpaşa Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

2013 yılında Haydarpaşa İstasyonu'na yapılan tren seferlerinin durdurulması ve 2015 yılı itibari ile tren seferlerinin ne zaman ve nasıl devam edeceği ile ilgili bir açıklama yapılmaması Haydarpaşa İstasyon alanındaki demiryolu mirası ile ilgili yaşanan belirsizliğin nedeni olmuştur. Bunun yanı sıra yüksek hızlı trenler ile ilgili yapılan çalışmaların Haydarpaşa İstasyonu'nu nasıl etkileyeceği bilinmemektedir.

Anadolu Demiryolu hattının başlangıç noktası olan Haydarpaşa İstasyonu'nda demiryolu işletmesinin sürdürülmesinde önemli bir rol oynamış dairesel planlı lokomotif deposu ve çevresindeki donatılar alandaki demiryolu mirasının önemli bir parçasını oluşturmaktadır ve korunmaları için gerekli tedbirlerin acilen alınmasına ihtiyaç vardır.

Haydarpaşa İstasyonu'nun demiryolu teknolojisindeki değişimlere ve kullanımındaki ihtiyaçlara göre geçirdiği değişim ve dönüşüm sonucunda dairesel planlı lokomotif deposu çevresinde yer alan donatılardan bazıları depo ve çevresindeki bakımsızlık nedeni ile yok olma tehdidi ile karşı karşıyadır.

Dairesel planlı lokomotif deposunun ana duvarlarının iç yüzeylerinde ve çatıda devam edecek şekilde tasarlanmış taşıyıcı sistemi iyi durumdadır.

Lokomotif deposu tek bir mekân olarak tasarlanmış olmasına rağmen bugün depo tek bir mekân değildir, iki bölüme ayrılmıştır. Bu ayırma işlemi için çatıya kadar devam etmeyen ara duvar örülmüştür. Sonradan ilave edilen bu ve benzeri niteliksiz eklerin temizlenmesi ve yapının inşa edildiği dönemdeki tek mekân özelliklerine kavuşturulması beklenir.

Yapının tuğla ile örülmüş duvarlarında malzeme kayıpları ve sıva kayıpları pek çok yüzeyde görülebilmektedir.

Çatının orijinal kaplama malzemesinin kiremit olduğu bilinmekle birlikte bugün metal kaplama ile kaplanmış olduğunu görüyoruz. Bu kaplama boyunca bazı kısımların hasarlı

olduğu gör÷lmektedir. Çatının mahya kısmında boylu boyunca devam eden aydınlatma pencerelerinden bazıları bulunmamaktadır.

Yapının doğal yok olma süreçlerinin devam etmemesi için acilen malzeme kayıplarının olduğu bölümlere ve hasarlı olan bölümlere müdahale edilmesi beklenir.

Eskişehir Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Eskişehir İstasyonu Anadolu Demiryoluna ait üç hattın kesişme noktasında yer alır ve İstanbul, Ankara ve Konya ile doğrudan ilişkisi vardır, bu sebeple inşa edildiğı dönemde ve bugün Anadolu demiryolunun önemli bir noktasıdır. Bu derece önemli bir istasyonda demiryolu işletmeciliğinin devam etmesinde etkin bir rolü olan dairesele planlı lokomotif deposu Eskişehir İstasyonu'ndaki demiryolu mirasının önemli bir parçasıdır.

Bunun yanı sıra yüksek hızlı trenler ve istasyonları ile ilgili yapılan çalışmaların Haydarpaşa İstasyonu'nu nasıl etkileyeceğı bilinmemektedir.

Dairesel planlı lokomotif deposunun ile birlikte kullanılan bazı donatılar, deponun yanına konumlandırılan TÜLOMSAŞ atölyelerinin inşası sırasında ortadan kaldırmıştır. Geri kalan donatıların tespit edilmesi, lokomotif deposu ile birlikte ele alınması ve korunması gerekir.

Ön, yan ve arka cephelerin iç ve dış yüzeylerinde yer alan taşıyıcı iskelet iyi durumdadır.

Lokomotif deposu tek bir mekân olarak tasarlanmasına rağmen bugün, lokomotif deposu tek bir mekân olarak kullanılmamaktadır, farklı lokomotif servisleri için farklı bölümlere ayrılmıştır. Bu ayırma işlemi için çatıya kadar devam eden ara duvarlar ör÷lmüş, bu duvarların üzerinde bölümler arasındaki çalışanların geçişini sağlayabilmek için kapılar açılmıştır. Yapıya mümkün olduğunca orijinal mekân özelliklerinin kazandırılması gerekir.

Çatının ana taşıyıcı elemanları ve çatı kaplama malzemesi genel olarak iyi durumdadır.

Çatının mahya kısmında bulunan aydınlatma pencereleri ahşap ızgara şeklinde inşa edilmiştir. Aydınlatma pencerelerinden bazılarının orijinal malzeme ve biçimlenmesine müdahaleler yapılmıştır. Bu müdahaleler geri alınabilir niteliktedir.

Yapının dönerköprüye bakan cephesinde bölümlerde lokomotiflerin yapıya girişine elverişli basık kemerli kapı boşlukları yer alır. Yapının orijinal haline ait olduğu düşünülen çift kanatlı demir iskeletli ahşap kaplamalı kapılar vardır. Yapının orijinal kapıları olduğu düşünülen bu kapılarında genel olarak malzeme kaybı ve hatalı müdahaleler vardır. Kapıların orijinal hallerine uygun olarak tamirata ihtiyacı vardır ve eksik kapıların orijinal hallerine uygun olarak yeniden imal edilmesi beklenir. Yapının arka duvarlarında yer alan pencereler demir doğrama ve cam ile inşa edilmiş olup yapının orijinal haline ait pencereler olduğu düşünülmektedir. Yapının değişikliğe uğramış pencerelerinin orijinal malzeme ve biçimlenmesine geri dönmesini beklenir.

Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Konya İstasyonu Anadolu, Bağdat ve Hicaz demiryolu hatları üzerinde önemli bir istasyondur. Bu önemli istasyonda demiryolu işletmeciliğinin devam etmesinde etkin bir rolü olan dairesele planlı lokomotif deposu Konya İstasyonu'ndaki demiryolu mirasının önemli bir parçasıdır. İstasyon alanındaki bazı donatılar bugün varlığını sürdürmektedir ve depo ile birlikte korunmalıdır.

Yüksek hızlı tren rayları deponun atölye bölümünün hemen yanından geçmektedir ve deponun yan duvarında YHT için gerekli direkler inşa edilmiştir. Yüksek hızlı tren için yapılan düzenlemeler tamamlanmıştır, depo binasının ve donatılarının bu düzenlemelerden mümkün olduğunca az etkilenmesi yönünde bir çaba gösterildiği anlaşılmaktadır.

Ön, yan ve arka cephelerin iç ve dış yüzeylerinde yer alan taşıyıcı iskelet iyi durumdadır.

Konya dairesele planlı lokomotif deposunda 13 adet lokomotif bakım hattı bulunmaktadır ve bunlardan 3 tanesi diğerlerinden daha uzundur ve birden fazla lokomotif barındırabilir. Dairesel planlı lokomotif deposu günün ihtiyaçlarına göre ekler ve çatı sundurmaları ilaveleri ile ilk yapıldığı döneme göre değişiklikler göstermektedir. Yapının orijinal mekân özelliklerini yansıtacak şekilde niteliksiz eklerinden arındırılması gerekir.

Çatı konstrüksiyonu çift yönde eğimli bir çatı ve aydınlık fenerinden oluşmaktadır. Çatı konstrüksiyonu iyi durumdadır. Ancak çatı kaplama malzemesinde sonradan yapılan onarımlarda yanlış malzeme seçimi yapılmıştır, bu uygulama sonucu çatı örtü

malzemesinde çok büyük kayıplar vardır. Bu kayıplar sonucunda yapının bazı bölümleri açık hava koşullarına maruz kalmakta ve doğal bozulma süreçleri hızla etkisini göstermektedir. Bu nedenle çatı örtü malzemesinin orijinal haline uygun olarak acilen yeniden onarılması ve yapının dış hava koşullarına karşı korunaklı hale getirilmesi gerekir.

Yapının dönerköprüye bakan ön cephesinde lokomotif giriş çıkışlarının yapıldığı bölümlerde yapıya ait orijinal kapı bulunamamıştır. Bu kapıların yerinde otomatik modern kapılar takılmıştır. Yapının yan ve arka cephelerinde pencerelerin de orijinal haline dair izler silinmiştir. Ancak yapıya ait eski fotoğraflarda orijinal pencereler çok net olarak görülebilmektedir. Yapının kapı ve pencerelerinin orijinal niteliklerine kavuşturulması yapının kimliğinin ortaya çıkarılması açısından ve Konya gar sahası içinde yer alan Alman yapımı diğer binalar ile bir bütünlük oluşturması açısından önemlidir.

Adana Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

1912 yılında tamamlanan ve I. Ulusal Mimarlık Üslubunda inşa edilmiş olan ana binası, lojmanları, bakım - tamir atölyeleri ve dökümhanesi ile Adana İstasyonu bölgenin önemli istasyonlarından biridir.

Adana İstasyonu'ndaki dairesele planlı lokomotif deposu bu istasyondaki demiryolu mirası içerisinde önemli bir yere sahiptir.

Yapıya ait donatılardan bir kısmı bugün mevcut değildir, örneğin eski fotoğraflarda görülen su deposu bugün mevcut değildir. Mevcuttaki donatılar tespit edilip korunmalıdır.

Dönerköprü yönündeki cephede lokomotif giriş - çıkışının yapıldığı bölümde ince bir iskeleti bulunan demir konstrüksiyon, demir kirişler, yan ve arka cephelerin iç ve dış yüzeylerinde yer alan taşıyıcı iskelet iyi durumdadır.

Adana lokomotif deposu birbirine bitişik iki yay olarak tasarlanmıştır. Yapının dönerköprüye göre konumlandırıldığında; iç kısımda kalan küçük yay şeklindeki bölüm ve dış kısımda kalan büyük yay şeklindeki bölümden oluşmaktadır. Yapıya ait eski plan, görünüş ve fotoğraflardan tespit edildiği üzere yapının orijinal kullanımı ile bugünkü kullanımı arasında farklılıklar gözlenmektedir. Yapının bazı bölümlerinde niteliksiz ekler

bulunmaktadır. Yapının plan ve cephe özelliklerinin orijinal haline kavuşturulması ve niteliksiz eklerin kaldırılması beklenir.

Dönerköprü yönündeki cephede lokomotif giriş - çıkışının yapıldığı bölümde ince bir iskeleti bulunan demir konstrüksiyon arasındaki bölümde orijinal kapılar ile ilgili bir kalıntı bulunmamaktadır. Yapının orijinal kapılarından bir tanesi yapının arka cephesinde bulunmaktadır. Yapının orijinal kapılarının biçimlenmesi göz önünde bulundurularak eksik kapıların tamamlanması gerekir.

Yapının birbirine bitişik iki yay şekli çatının biçiminin belirlenmesinde belirleyici oluşturmaktadır. Her bir yay üzerinde iki tarafa eğimli çatı mevcuttur ve iki çatı da aydınlık pencereleri içermektedir. Çatı ve aydınlık pencereleri iyi durumdadır.

Dairesel planlı lokomotif deposunun I. Ulusal Mimarlık Üslubunun etkisi ile sivri kemerler biçiminde inşa edilmiş pencereleri orijinal halini korumuştur ve küçük tamirlere ihtiyacı vardır.

Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

İstanbul ile Ankara'nın, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki illerle bağlantısı Kayseri üzerinden gerçekleşmektedir. Demiryolu nakliyatı Kayseri için önemli sevkiyat alternatiflerinden biridir. Kayseri istasyonu demiryolu trafiği bakımından yoğunluğu en fazla olan yerlerden biridir.

Planlanan hızlı tren hatları; Ankara – Kayseri ve Kayseri – Konya – Antalya hatlarıdır. Bu hızlı tren hatların yapım aşamasında istasyon alanında yapılacak değişiklikler ile ilgili bilgi bulunamamıştır. Bu değişim aşamasında dairesele planlı lokomotif deposu, buharlı lokomotif döneminde ve sonrasında kullanılan donatılardan alanda kalanlar korunmalıdır.

Lokomotif deposu tek mekân olarak servis vermektedir, bu durumun yapının ilk yapıldığı döneme ait bir mekân özelliği olduğu düşünülmektedir.

Deponun çatısının yapının inşa edildiği döneme ait olmadığı hem görsel kaynaklardan hem de sözlü kaynaklardan tespit edilmiştir, bu değişikliğin 1980'ler ile birlikte dizel lokomotiflerin kullanılması üzerine gerekli olduğu da belirtilmiştir. Yapılan bu değişiklik

yapının bugün de lokomotiflere servis verebilecek bir nitelikte olmasını sağlamıştır. Yapının çatısı ve çatının aydınlık pencereleri iyi durumdadır.

Kapılar, yapının orijinal kapılarının 1980 - 1990 aralığında değiştiğini, eski kapıların metal konstrüksiyon üzeri ahşap kaplama olduğu ve üst kısımlarında metal konstrüksiyon içinde küçük camlar bulunduğu depo çalışanları tarafından ifade edilmiştir. Yapının orijinal kapılarına uygun kapıların yeniden imal edilerek yerine konması yapının mimari karakterinin ortaya çıkarılması için önemlidir.

Depo pencerelerin çoğunun üst bölümlerinin kelebek şeklinde açılan orijinal pencereler olduğu tespit edilmiştir. Depo müdürlüğünün olduğu bölümde PVC malzeme ile üretilmiş pencereler yapının orijinal pencereleri esas alınarak yeniden imal edilmelidir.

Depo içerisinde çalışanların ısınması için kurulmuş iki tane sobanın depo içerisindeki orijinal donatılardan olduğu tespit edilmiştir ve korunması gerekir.

Yapının içerisinde odacıklar şeklinde inşa edilmiş ekler ve dış cephesine bitişik olarak inşa edilmiş bir oda vardır. Bu ekler bu bölümlerdeki pencereleri kapatmıştır. Bu nedenle niteliksiz bu eklerin yapı bünyesinden temizlenmesi ve yapının orijinal cephe özelliklerini kazanması beklenir.

Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu

Tekirdağ il sınırı içerisindeki Çerkezköy ilçesi Türkiye'nin önemli sanayi bölgelerindendir. Çerkezköy Tren İstasyonu, İstanbul - Edirne arasında yapılan yolcu ve yük taşıma işlemlerinin gerçekleştiği, İstanbul-Avrupa arasında, yolcu ve yük taşıyan trenlerin uğradığı bir istasyondur. Çerkezköy istasyonu önemli ihracat istasyonlarından biridir. İstanbul - Çerkezköy elektrikli banliyö hattında bugün seferler yapılmamaktadır.

Avrupa Transit Demiryolu Ağı'nın Türkiye uzantısı olan hızlı tren hattı (Kapıkule – Halkalı Hattı) planlanmaktadır. Hat üzerindeki 6 istasyondan biri Çerkezköy İstasyonudur. Çerkezköy İstasyonu'ndan hızlı tren hattı geçişi sırasında yaşanacak gelişmeler belirsizdir. İstasyon alanı ve dairesele planlı lokomotif deposu için yapılmış bir tescil çalışmasının olmaması koruma çalışmalarının başlatılmasının önündeki bir engel olarak görülmektedir.

Çerkezköy lokomotif deposu 1990'lı yılların ortasında çıkan bir yangın sonucu önemli ölçüde hasar görmüş, çatısının büyük bir kısmı yok olmuştur. Yapının ayakta kalan kısmını korumak için yapı içerisinde bazı tedbirler alınmış olmakla birlikte acilen koruma çalışmalarının başlatılmasına ihtiyaç vardır. Yapılacak restorasyon çalışmasında kullanılmak üzere deponun orijinal döşemeleri, duvarları, kapıları ve pencereler ile çatısına ait belgeler bulunmaktadır. Bu belgeler ışığında acil yapısal müdahaleye ihtiyacı vardır.

Dairesel planlı lokomotif depolarında yaşanan işlev kaybı zaman içinde, bu yapıların kurum tarafından kaderine terk edilmesine neden olmuştur. Dairesel planlı lokomotif depolarında fiziksel bozulmalar ve özgünlük kaybı gözlenmektedir.

Yapılacak koruma çalışmalarında yurtdışı örneklerinden ve onların tecrübelerinden yararlanılmalı, koruma çalışmaları ivedilikle başlatılmalı, bozulmalar ve kayıpların önüne geçilmelidir.

Dairesel planlı lokomotif depoları gibi büyük ölçekli ve özel niteliklere sahip yapıların korunması için yapılacak çalışmaların yürütülmesi sadece T.C.D.D.'den beklenmemelidir, koruma ile ilgili atılacak adımlar için bir planın olması hedeflenmelidir. Bu konuda hazırlanacak bir plan çerçevesinde konu ile ilgili aktörlerin (merkezi yönetim, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, yerel halk, demiryolu meraklıları) işbirliği içerisinde hareket etmesi beklenir.

Dairesel planlı lokomotif depolarının en güçlü yönlerinden biri belgesel değere sahip olmalarıdır. Türkiye demiryolu tarihinin ve mirasının değerlendirilmesi ve korunması açısından bu depolar üzerinde yapılacak araştırmalar kıymet taşımaktadır. Depoların üzerinde bulundukları hatlar, bulundukları istasyonlar ve mimari özellikleri bir arada değerlendirilmeli bu binaların tarihi - sosyal - teknik yönleri açığa çıkarılmalıdır.

Türkiye'deki dairesele planlı lokomotif depolarının güçlü yönlerinden biri de günümüzde demiryolu bağlantılarının devam etmesidir. Yurtdışındaki örneklerde; bazı istasyonların demiryolu bağlantılarının bulunmaması nedeni ile depolara lokomotif giriş çıkışı yapılamadığı ve koruma çalışmalarında demiryolu ile ilişkisiz işlevler verildiği tespit edilmiştir (lokanta, araba galerisi, ofis, vb...). Türkiye'deki dairesele planlı lokomotif

depolarının koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmalarında bu yapılar için demiryolu ile bağlantılı konseptler çerçevesinde değerlendirilmesi olasılığı vardır.

Yapılan araştırma sonucunda Haydarpaşa, Eskişehir, Konya, Adana, Kayseri Dairesel Planlı Lokomotif Depoları için Bölge Koruma Kurulları tarafından hazırlanmış koruma kararlarına ulaşılmıştır ve korumaya değer tescilli yapı oldukları tespit edilmiştir. Çerkezköy Dairesel Planlı Lokomotif Deposu için ise Bölge Koruma Kurulları tarafından hazırlanmış böyle bir koruma kurulu kararı bulunmamaktadır.

Türkiye'deki dairesel planlı lokomotif depoları Türkiye demiryolu tarihinin ve mimarisinin sembol yapıları olma konusunda potansiyele sahiptir. Aynı zamanda dairesel planlı lokomotif depolarının istasyon yerleşkeleri içerisindeki yeri incelendiğinde; buharlı lokomotif dönemine ait diğer donatılar ile birlikte bir bütün olarak var olduğu görülecektir. Dairesel planlı lokomotif depoları istasyondaki diğer demiryolu mirası elemanlarının korunması için gerekli çalışmaların başlatılması için öncü olarak görülmektedir.

Bugün dünyada dairesel planlı lokomotif depoları, kültür turizmi ve demiryolu meraklıları için cazibe merkezi olma potansiyeleri göz önüne alınarak değerlendirmektedir, Türkiye'deki önemli istasyonlarda bulunan lokomotif depolarının da bu potansiyelleri değerlendirilerek bulundukları şehir için büyüme ve canlandırma olasılıkları araştırılmalıdır.

KAYNAKLAR

- [1] Wolmar, C. (2009). Blood, Iron, And Gold : How The Railways Transformed The World, First Edition, Atlantic Books, Londra.
- [2] Martin, A. (1992). Railroad Triumphant : The Growth, Rejection And Rebirth Of A Vital American Force, Oxford University Press, New York.
- [3] Council of Europe, <http://www.coe.int/tr/web/portal/home>, 1 Aralık 2015.
- [4] TICCIH: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, www.ticcih.org, 1 Aralık 2015.
- [5] Luxen, J.L. ve Bergeron, L., (2000). “Colloboration Agreement Between ICOMOS and TICCIH”, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) 2000 Konferansı, 31 Ağustos 2000, Londra.
- [6] Köksal, T.G., (2005). İstanbul’daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [7] Stratton, P. ve Burman, M., (1997). Conserving the Railway Heritage, First Edition, E&FN Spon, Londra.
- [8] Köşkeroğlu, E., (2006). “Demiryolu Mirası – Korunması”, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni, 45:19, Ankara.
- [9] Morgan, D., (2002). “The Role Of Umbrella Organizations in The Devolopment of Heritage Railways”, Japan Railway & Transport Review, 32:35-37.
- [10] Coulls, A., (1999). Railways as World Heritage Sites, Occasional Papers for the World Heritage Convention, ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), Paris.
- [11] FEDECRAIL (European Federation of Museum & Tourist Railways), (2005). The Riga Charter, Lyon.
- [12] Evren, G., (1993). Demiryolu, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul.
- [13] Berkmen, E., (1962). Demiryollar, cilt 4, Berksoy Matbaası, İstanbul.

- [14] Halberstadt, H. ve Halberstadt, A., (2002). Train Depots and Roundhouses, MBI Publishing Company, Hong Kong.
- [15] Albayrak, M., (1995). "Osmanlı - Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", OTAM, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, 6:1-38.
- [16] Yıldırım, İ., (2002). "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 12(1):311-324.
- [17] Gürbüz, A.K., (1999). "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi , 2(3):169-193.
- [18] Key, H., (2007). "Osmanlı'da Demiryolculuk Faaliyetlerine Bir Bakış, (İzmir-Aydın Hattı Ve İzmir-Kasaba Hattı Örneği)", T.C. Balıkesir Üniversitesi F.E.F. Karesi Tarih Kulübü Bülteni, 1:42-49.
- [19] Özdemir, M., (2001). Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demir Yolları (Yapısal Ve Ekonomik Sorunları)(1918-1920), T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları 2620, Kültür Eserleri Dizisi 296, Ankara.
- [20] Çolak, F., (2013). "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", Turkish Studies: International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, 8(2):345-364.
- [21] Temizgüney, F., (2008). Erzurum'a Demiryolunun Gelişi, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- [22] Erkan, Y.K., (2011). "Yirminci Yüzyılın Başında Lüleburgaz Tren İstasyonu", Ortadoğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi, 28(1):41-53.
- [23] Akpolat, M.S., (2004). "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları", Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 21(1):77-93.
- [24] Aksoy, A., Enlil, Z., Ünsal, D., Pulhan, G., Dinçer, İ., Gülersoy, N., Ahunbay, Z. ve Köksal, G., (2012). Kültürel Miras Yönetimi, TC Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2573, Açıköğretim Fakültesi Yayınları, 1543, Eskişehir.
- [25] Dickinson, H.W. ve Titley, A., (1934). Richard Trevithick: The Engineer and the Man, Cambridge University Press, Cambridge.
- [26] Gottwaldt, A., (2006). "The German Technical Museum In Berlin And Its Railway Collection", Japan Railway & Transport Review 43/44:24-28.
- [27] Erkan, Y.K., (2007). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [28] Loukissas, P., Morgan, D., Hett, J., Janeuax, O., Heerink, B. ve Biedrins, A., (2005). "Steam Railways: Cultural Heritage And Sustainable Tourism Development And Promotion", European Transport Conference 2005, 3-5 Ekim 2005, Strasbourg.

- [29] Maggi, S., (2002). "Italian Railway Heritage - The Tuscan Nature Train", Japan Railway and Transport Review, 31:18-23.
- [30] Schivelbusch, W., (1986). The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century. University Of California Press, California.
- [31] Torlak, S.E., (2013). "Endüstri Mirasının Ekonomiye Kazandırılması: Toronto Distillery District Dönüşüm Örneği", International Conference On Eurasian Economies, 705-710, 17-18 Eylül 2013, St.Petersburg.
- [32] International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) ve The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), (2011). "The Dublin Principles, Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites", 17th ICOMOS General Assembly, Paris.
- [33] Falser, M., (2001). Industrial Heritage Analysis, UNESCO World Heritage Center - Global Strategy Studies.
- [34] National Railway Museum, History Of The Museum, <http://www.nrm.org.uk/AboutUs/history.aspx>, 14 Nisan 2014.
- [35] Mertens, R.,(2006). "DB Museum in Nuremberg - The Home of German Railway History", Japan Railway & Transport Review, 43/44:17-23.
- [36] Pearce, D. ve Binney, M., (1977). "Off the Rails: Saving Railway Architecture", 19 Ocak - 11 Mart 1977, Londra.
- [37] Talyllyn Railway, The History Of The Railway, <http://www.talyllyn.co.uk/history>, 14 Nisan 2014.
- [38] Ffestiniog & Welsh Highland Railways, Ffestiniog Railway History, http://www.festrail.co.uk/fr_history_1.htm, 14 Nisan 2014.
- [39] Toronto Railway Historical Association, About Us, <http://www.trha.ca/about.html>, 14 Nisan 2014.
- [40] Railway Heritage Trust, What is the RHT, Introduction to the Railway Heritage Trust, <http://www.railwayheritagetrust.co.uk>, 14 Nisan 2014.
- [41] Railway Heritage Committee, Railway Heritage Committee closed down in March 2013, <https://www.gov.uk/government/organisations/railway-heritage-committee>, 3 Aralık 2014.
- [42] Echensperger, H., (2002). "Heritage Railways on the Brink of Commercial Operation", Japan Railway & Transport Review, 30:23-29.
- [43] Association of Tourist Railroads and Railway Museums (ATRRM), About ATRRM, <http://www.atrrm.org/index.php/about-us>, 22 Şubat 2013.
- [44] European Federation of Museum & Tourist Railways (FEDECRAIL), About FEDECRAIL, http://www.fedecrail.org/en/index_en.html, 15 Ocak 2014.
- [45] Biedrins, A., (2005). "The SteamRail.net Transfrontier Railway Heritage Preservation Project", The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) Bülteni, 31:1-8.

- [46] UNESCO, World Heritage List, Mountain Railways of India, <http://whc.unesco.org/en/list/944>, 3 Aralık 2014.
- [47] Rhaetian Railway RhB, <https://www.rhb.ch/en/home>, 3 Aralık 2014.
- [48] Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes, 2008, https://en.wikipedia.org/wiki/File:Mh_rhb_706_auf_landwasserviadukt.jpeg, 3 Aralık 2014.
- [49] Vintage Carriages Trust, Museum Of Rail Travel, The Railway Heritage Register Turntable Survey Project, <http://www.tt.vintagecarriagestrust.org/ts/tsearch.asp>, 3 Aralık 2014.
- [50] Höhmann, R., (2002). "The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany", Japan Railway & Transport Review, 30:20-22.
- [51] Reid, L.R., (2009). "Roundhouse Restored as Part of New College Campus", Civil Engineering, 79(8):14-18.
- [52] Railroad Infrastructure, The Railroad Roundhouse, Providing Light Maintenance And Storage, <http://www.american-rails.com/roundhouse.html>, 3 Aralık 2014.
- [53] Makinist Ahmet Tuğral, Buharlı Lokomotif Fotoğrafları, http://e40003.me.metu.edu.tr/Ahmet_Tugral, 3 Aralık 2014.
- [54] Fotoğraf, <http://www.ifv.uni-karlsruhe.de/~chlond/TCDD1981/>, 3 Aralık 2014.
- [55] Auguste Hippolyte Collard, Remise Circulaire Pour 32 Locomotives à Nevers, <http://getty.deanliou.com/view/?id=71414>, 3 Aralık 2014.
- [56] Demiryollar Mecmuası, (1931). "Bir Lokomotif Seferini Bitirince Nasıl İstirahate Çekilir", 82:754-756.
- [57] T.C.D.D., (1961). TCDD-Tipi Lokomotif Dönerköprüsünün İmalinde ve Satın Alınmasında veya Mevcut Dönerköprülerin Tadilinde Riayet Edilecek Esaslara Ait Fenni Şartname, T.C.D.D. Matbası, İzmir.
- [58] T.C.D.D. Eski Depo Nisan 2009, http://tr.worldmapz.com/photo/45593_de.htm, 3 Aralık 2014.
- [59] The Norfolk and Western Historical Society, Archive, Inside Door for Round House at Norton, Lamberts Point & Kenova, <http://www.nwhs.org/archivesdb/detail.php?ID=25482>, 24 Mayıs 2014.
- [60] The Norfolk and Western Historical Society, Archive, Windows for Round House & Machine Shop at Norton and Lamberts Point Also Lamberts Point Smith Shop, <http://www.nwhs.org/archivesdb/detail.php?ID=25794>, 24 Mayıs 2014.
- [61] The Norfolk and Western Historical Society, Archive, Roof Truss for Round House at Norton, Kenova, & Lamberts Point, <http://www.nwhs.org/archivesdb/detail.php?ID=25788>, 24 Mayıs 2014.
- [62] The Norfolk and Western Historical Society, Archive, Cross-section of Roundhouse at Shenandoah, <http://www.nwhs.org/archivesdb/detail.php?ID=25473>, 24 Mayıs 2014.

- [63] The Norfolk and Western Historical Society, Archive, Application of Turner, Dickinson Cast Iron Smoke Stack to Round House at Shenandoah, <http://www.nwhs.org/archivesdb/detail.php?ID=25821>, 24 Mayıs 2014.
- [64] Silva, R.A.R., (2009). "Roundhouse: Symbol Of Cultural And Railway Landscape, Railways and Harbours: Economic and Ecological Problems", XIV International TICCIE Congress, 30 Ağustos-5 Eylül 2009, Freiberg.
- [65] Haritalar, maps.google.com, 3 Aralık 2014.
- [66] Deutsches Technikmuseum, Exhibitions, Rail Transport, www.sdtb.de, 10 Haziran 2013.
- [67] The B&O Railroad Museum, The Roundhouse, www.steamlocomotive.com/bomuseum, 3 Aralık 2014.
- [68] Baltimore & Ohio Railroad Museum, History of the Museum, www.borail.org/History-of-the-Museum.aspx, 10 Haziran 2013.
- [69] Historic Map Works, Historic Photographs, Maryland, Baltimore, Baltimore & Ohio Railroad, Mount Clare Passenger Car Shop, Southwest corner of Pratt & Poppleton Streets, Baltimore, Independent City, MD, www.historicmapworks.com/Buildings/index.php?state=MD&city=Baltimore&id=16294, 10 Haziran 2013.
- [70] Waymarking, Mt. Clare Roundhouse – Baltimore, www.waymarking.com/waymarks/WM4C6J_Mt_Clare_Roundhouse_Baltimore_MD 10 Haziran 2013.
- [71] Baltimore & Ohio Railroad Museum, Restoration Facility, www.borail.org/Restoration-Facility.aspx, 10 Haziran 2013.
- [72] Historic American Buildings Survey, Engineering Record, Landscapes Survey, Baltimore & Ohio Railroad, Mount Clare Passenger Car Shop, Southwest corner of Pratt & Poppleton Streets, Baltimore, Independent City, MD, www.loc.gov/pictures/item/md0912/, 10 Haziran 2013.
- [73] Greenfield Village, DT&M Roundhouse, www.wrenscottage.com/gvm/transportation/roundhouse.php, 3 Aralık 2014.
- [74] Hyde, C., (2001). "Detroit, Toledo, and Milwaukee Roundhouse", Technology and Culture, 42(4):754-759.
- [75] The Christman Company, The Henry Ford and Greenfield Village Roundhouse, www.christmanco.com/portfolio.asp?id=97, 3 Aralık 2014.
- [76] Waymarking, Railway Roundhouse - Petoskey to Greenfield - Michigan, USA, www.waymarking.com/waymarks/WMHB32_Railway_Roundhouse_Petoskey_to_Greenfield_Michigan_USA, 3 Aralık 2014.
- [77] Connecticut Eastern Railroad Museum, Reconstruction of the Columbia Junction Roundhouse, <http://www.cteastrrmuseum.org/galRoundhouse.htm>, 10 Haziran 2013.

- [78] North American Railroad Photo Archive, Columbia Junction Roundhouse, <http://photos.greatrails.net/showpic/?photo=2003060520591024777.jpg>, 3 Aralık 2014.
- [79] LaCasse M., (2006)., North American Railroad Photo Archive, The Roundhouse at Conn Eastern Railroad Museum, <http://photos.greatrails.net/showpic/?photo=2006081015260021656.jpg>, 3 Aralık 2014.
- [80] Connecticut Eastern Railroad Museum, Picture Gallery, www.cteastrrmuseum.org/gallery.htm, 3 Aralık 2014.
- [81] Salisburypost, Transportation Museum Gets Honor, <http://m.salisburypost.com/2011/03/19/transportation-museum-gets-honor/>, 3 Aralık 2014.
- [82] North California Transportation Museum, History Of The N.C. Transportation Museum, www.nctrans.org/About-Us/History/Museum.aspx, 3 Aralık 2014.
- [83] ASME, Southern Railway Spencer Shops, www.asme.org/about-asme/who-we-are/engineering-history/landmarks/248-southern-railway-spencer-shops, 3 Aralık 2014.
- [84] Akron Railroad Club, NS Heritage Units Pose in North Carolina, <http://akronrrclub.wordpress.com/2012/07/07/ns-heritage-units-pose-in-north-carolina>, 3 Aralık 2014.
- [85] The Way We Lived In North California, The North California Transportation Museum At Historical Spencer Shop, www.waywelivednc.com/maps/historical/spencer-shops.htm, 3 Aralık 2014.
- [86] Lokwelt Freilassing, The Wonderful World of Locomotives, www.lokwelt.freilassing.de, 10 Haziran 2013.
- [87] London, S., (1999). The Bombing of Chambéry, France, May 26th, 1944, New Brunswick Üniversitesi Tarih Bölümü, St. John.
- [88] Jenny, G., (1998). “La Rotonde Monumentale SNCF de Chambéry”, Histoire en Savoie, 132:3-9.
- [89] Rail Savoie, www.railsavoie.fr/pic/g.jenny/rotonde/001.jpg (001.jpg-137.jpg), 3 Aralık 2014.
- [90] Railpictures, Roundhouse Of Chambéry, www.railpictures.net/viewphoto.php?id=376882, 3 Aralık 2014.
- [91] Bdonline, Restoring The Derby Roundhouse, www.bdonline.co.uk/restoring-the-derby-roundhouse/3148345.article, 3 Aralık 2014.
- [92] Roundhouse, About-Us, History Of The Roundhouse, www.roundhouse.org.uk/about-us/history-of-the-roundhouse/1847-1960-trains-wines-and-spirits, 3 Aralık 2014.
- [93] Martinsburg Roundhouse Center, Roundhouse History, <http://martinsburgroundhouse.com/roundhouse-history/>, 3 Aralık 2014.

- [94] Wikipedia, Midland Terminal Railroad Roundhouse, http://en.wikipedia.org/wiki/Midland_Terminal_Railroad_Roundhouse, 3 Aralık 2014.
- [95] Waymarking, Midland Terminal Railroad Roundhouse, http://www.waymarking.com/waymarks/WMGRX_Midland_Terminal_Railroad_Roundhouse, 3 Aralık 2014.
- [96] City of Evanston, Roundhouse, <http://www.evanstonwy.org/374/Roundhouse>, 3 Aralık 2014.
- [97] Myers Anderson Architects, Projects, Evanston Roundhouse, www.myers-anderson.com/images/projects/all/railyards.jpg, 3 Aralık 2014.
- [98] City of Evanston, Image center, www.evanstonwy.org/ImageCenter.aspx, 3 Aralık 2014.
- [99] Classic Remise Berlin - Düsseldorf, www.remise.de, 3 Aralık 2014.
- [100] Classic Driver, Meilenwerk Düsseldorf: Bahn frei!, <http://www.classicdriver.com/de/article/meilenwerk-duesseldorf-bahn-frei>, 3 Aralık 2014.
- [101] Urbarama, World Architecture, Germany, North Rhine-Westphalia, Duesseldorf, Stadt, Meilenwerk Dusseldorf, <http://en.urbarama.com/project/meilenwerk-dusseldorf-1668>, 3 Aralık 2014.
- [102] Lokschuppen Bau (Engine Shed Construction), <http://eisenbahn-fotograf.de/b-k.html>, 3 Aralık 2014.
- [103] Alter Lokschuppen, www.fotocommunity.de/pc/pc/display/9719739, 3 Aralık 2014.
- [104] Bahnbetriebswerk Düsseldorf Abstellbahnhof, http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnbetriebswerk_Düsseldorf_Abstellbahnhof, 3 Aralık 2014.
- [105] Flack D., A visual history of the Toronto Railway Lands, 2011, http://www.blogto.com/city/2011/11/a_visual_history_of_the_toronto_railway_lands/, 3 Aralık 2014.
- [106] Inside The Steam Whistle Roundhouse, www.flickr.com/photos/okaybuddy/275092457, 3 Aralık 2014.
- [107] Toronto Railway Historical Association, John St. Roundhouse, www.trha.ca/savethemuseum/john-st-roundhouse/, 3 Aralık 2014.
- [108] Rebecca Bollwitt, Morning Photowalk in Toronto, 2010 August 23, www.miss604.com/2010/08/morning-photowalk-in-toronto.html, 3 Aralık 2014.
- [109] Steam Whistle Brewing, The Venue, <https://cttd.wordpress.com/steamwhistle/>, 3 Aralık 2014.

- [110] Kelich M., Parowozownia (Okraglak) Pile, <http://fotokelich.blogspot.com.tr/2011/04/parowozownia-okraglak-w-pile.html>, 3 Aralık 2014.
- [111] The Official Website Of "Parowozownia Pilska OKRAĞLAK", OKRAĞLAK Roundhouse in Piła Society, <http://parowozownia.pilska.prv.pl>, 3 Aralık 2014.
- [112] Bahnbetriebswerke, Bw Hamburg Altona, www.bahnbetriebswerke.de/html/hamburg_altona.html, 3 Aralık 2014.
- [113] Wikipedia, Remisen i Viborg, http://da.wikipedia.org/wiki/Remisen_i_Viborg, 3 Aralık 2014.
- [114] Railway Roundhouses on Waymarking.com, Remisen - Viborg, Denmark, www.waymarking.com/waymarks/WMHPTH_Remisen_Viborg_Denmark, 3 Aralık 2014.
- [115] Özyüksel, M., (2008). Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadesi: Anadolu Ve Bağdat Demiryolları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- [116] Yıldırım, İ., (1996). "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 12(35).
- [117] Altınok, S., (2001). "Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları Ve Demiryollarının Mukayesesi", Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 1-2:73-87.
- [118] Şen, L., (2003). Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, TESAV Yayınları, Ankara.
- [119] Tülomsaş, Ana Sayfa, Kurumsal, Tarihçe, www.tulomsas.com.tr/main.php?kid=67, 3 Aralık 2014.
- [120] Türkiye Mühendislik Haberleri, (2006). "1923 - 1940 Dönemi Demiryolları", TMH - Türkiye Mühendislik Haberleri, 442-443:24-25.
- [121] 121 Yıl Önce Bugün İlk Tren Ankara Garı’na Törenle Girmişti, <http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>, 3 Aralık 2014.
- [122] Mimarlık Müzesi, <http://mimarlikmuzesi.com/Gallery/DisplayPhoto.aspx?ID=6&DetailID=3&ExhibitionID=12>, 3 Aralık 2014.
- [123] İBB., İstanbul Şehir Haritası, <http://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>, 3 Aralık 2014.
- [124] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.), 1. Bölge Müdürlüğü, İstanbul.
- [125] Demiryol Dergisi, 1954.
- [126] Demiryol Dergisi, 1960.
- [127] Eskişehir İstasyonu’ndaki Dairesel Planlı Lokomotif Deposu Vaziyet Planı, T.C.D.D. Eskişehir Lokomotif Depo Müdürlüğü.
- [129] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.) Genel Müdürlüğü, Ankara.

- [130] Kent Ve Demiryolu, Eskişehir Lokomotif Deposu Tarih Oldu, <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=1020>, 3 Aralık 2014.
- [131] Drehscheibe Online, <http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,5096726>, 3 Aralık 2014.
- [132] Trains of Turkey, <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Steam/46001>, 3 Aralık 2014.
- [133] Erdoğan, H.A., (2005). Konya Tren İstasyonu Ve Yakın Çevresinin Gelişimi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- [134] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.) Lokomotif Deposu Müdürlüğü, Konya.
- [135] Drehscheibe Online, <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,5075927>, 3 Aralık 2014.
- [136] Trains Of Turkey, Konya Garı, http://www.trainsofturkey.com/g/v/diesel/DE24000/DE24216_KONYA_GAR_14_GT.jpg.html, 3 Aralık 2014.
- [137] Demiryollar Mecmuası, (1933). “Konya Cer Başmüfettişliğimizde Bir Tebeddül”, 9(101):288.
- [138] Drehscheibe Online, <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,5072301>, 3 Aralık 2014.
- [139] Drehscheibe Online, <http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,5096726>, 3 Aralık 2014.
- [140] Wowturkey, Konya Garı, <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=23550&start=15>, 3 Aralık 2014.
- [141] Konya Dairesel Planlı Lokomotif Deposu çalışanların arşivinden.
- [142] Wowturkey, Konya Garı, http://wowturkey.com/t.php?p=/tr82/arcfatih_Resim_001.jpg, 3 Aralık 2014.
- [143] Fotoğraf, http://www.ifv.uni-karlsruhe.de/~chlond/EJ_46011_Konya_010879klein_NBChlond.jpg, 3 Aralık 2014.
- [144] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.) Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi, Ankara.
- [145] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.) 6.Bölge Müdürlüğü Emlak Dairesi Arşivi, Adana.
- [146] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.) 6. Bölge Müdürlüğü Emlak Dairesi Arşivi, Adana.

- [147] Trains Of Turkey, A Site For The Turkish Railways Enthusiast, http://www.trainsofturkey.com/w/uploads/Steam/4402_et_adana.jpg, 3 Aralık 2014.
- [148] Bildarchiv der Philipp Holzmann AG, Bestandsübersicht, Weltkarte Bauprojekte, Adana, Bagdadbahn, <http://holzmann.fh-potsdam.de/>, 3 Aralık 2014.
- [149] İşisağ, A.N., Wowturkey, Adana - Eski Fotoğraflar, http://wowturkey.com/t.php?p=/tr525/Ahmet_Nadir_Isisag_adanagar_su_depo1920.jpg, 3 Aralık 2014.
- [150] D. G. Walker fotoğraf arşivi, 1972.
- [151] D. G. Walker fotoğraf arşivi, 1972.
- [152] Trains of Turkey, Adana Depot Turntable, http://www.trainsofturkey.com/w/uploads/Stations/adana_pic04_mp.jpg, 3 Aralık 2014.
- [153] Trains of Turkey, Adana Depot Roundhouse, http://www.trainsofturkey.com/w/uploads/Stations/th00---adana_pic07_mp.jpg, 3 Aralık 2014.
- [154] Kara, T. fotoğraf arşivi, Adana İstasyonu'ndaki dairesel planlı lokomotif deposu.
- [155] Drehscheibe Online, <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,4210280>, 3 Aralık 2014.
- [156] Kayseri Emlak Dairesi Başkanlığı, Kayseri.
- [157] Trains of Turkey, Kayseri Shed, <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Steam/45171>, 3 Aralık 2014.
- [158] Trains of Turkey, Kayseri Shed Entrance, http://www.1974.trainsofturkey.com/steam01/11640_shed_entrance_at_kayseri_1st_april_1974.jpg, 3 Aralık 2014.
- [159] Drehscheibe Online, <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,3484005>, 3 Aralık 2014.
- [160] Kekeç, B. fotoğraf arşivi, Kayseri Lokomotif Deposu.
- [161] Engin, V., (1993). Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- [162] Yıldız, A., (2008). Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları: Kırklareli Tren İstasyonunun Rehabilitasyonu, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- [163] Model Trenciler, Tren Garlarımız Ve İstasyonlarımız, <http://modeltrenciler.com/forum/index.php?topic=5477.300>, 3 Aralık 2014.

- [164] Trenler Grubu Çerkezköy Gezisi Resimleri, Şafak Aktaş,
<http://web.deu.edu.tr/safakaktas/images/cerkezkoy/cerkezkoy.htm>, 3 Aralık 2014.
- [165] Haştemoğlu, H.Ş. ve Erkan, İ., (2013). “Tarihsel Süreçte Türkiye’de Demiryolu İstasyon Binaları ve Isparta - Burdur Örneği”, History Studies, International Journal of History, 5(6):165-181.
- [166] Erten, E. ve Şenyiğit, Ö., (2011). “Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi”, Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, 26(1):37-55.
- [167] Erdoğan, H.A. ve Başar, M.E., (2009). “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Tren Garları”, Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, 24(3):29-44.
- [168] Ankara - Eski Fotoğraflar, 2014,
http://wowturkey.com/t.php?p=/tr349/Hudai_Ankara_Tren2.jpg, 3 Aralık 2014.
- [169] Eskişehir Gar Binası ve Demiryolu,
<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=13539&start=30>, 3 Aralık 2014.
- [170] Yıldız, A., (2013). “Kırklareli – Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi”, SDU International Journal of Technologic Sciences, 5(1):51-61.
- [171] T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Kararı.
- [172] T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Adana Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Doğal ve Kültürel Varlıkları Koruma Envanteri.
- [173] T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Kayseri Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Kararı.

DÖNERKÖPRÜLERİN İMAL TARİHLERİ VE MEVCUT DURUMLARI

Çizelge EK A. 1 Türkiye’deki dönerköprülerin imal tarihleri ve mevcut durumları

Dönerköprü	İmal tarihi	Mevcut durumu
H.PAŞA	1932	Faal
BİLECİK	1972	Faal
ESKİŞEHİR	1926	Faal
HALKALI	1936	Faal
ÇERKEZKÖY	1898	Hizmet Dışı
KAPIKULE	1936	Faal
İZMİT	1896	Hizmet Dışı
ADAPAZARI	1896	Hizmet Dışı
YERKÖY	1930	Faal
ÇANKIRI	1936	Faal
ÇATALAĞZI	1965	Arızalı
KAYSERİ	1936	Arızalı
H.PINAR	1935	Faal
ÇAMLIK	1952	Faal
DENİZLİ	1935	Faal
BALIKESİR	1940	Faal
BANDIRMA	1945	Faal
UŞAK	1886	Faal

Çizelge EK A. 1 Türkiye’deki dönerköprülerin imal tarihleri ve mevcut durumları
(devamı)

ALAŞEHİR	1890	Faal
SİVAS	1936	Arızalı
ZİLE	1936	Faal
DİVRİĞİ	1938	Faal
ERZİNCAN	1936	Faal
ERZURUM	1938	Faal
SAMSUN	1936	Faal
MALATYA	1929	Arızalı
ELAZIĞ	1934	Arızalı
DİYARBAKIR	1940	Arızalı
YOLÇATI	1932	Faal (2. Bölge Müd.ne münakalesi yapıldı.)
MADEN	1936	Faal (2. Bölge Müd.ne münakalesi yapıldı.)
HEKİMHAN		Hizmet Dışı
MUŞ		Hizmet Dışı
ADANA	1936	Faal
İSKENDERUN	1936	Arızalı
G.ANTEP	1936	Faal
F.PAŞA	1936	Faal
KONYA	1956	(MAMUREDEN GELMİŞ.) Faal
TOPRAKKALE	1936	Hizmet Dışı
ULUKIŞLA	1929	Faal
CEYLANPINAR	1914	Hizmet Dışı
EREĞLİ	1911	Hizmet Dışı
NUSAYBİN	1914	Faal
KARGAMIŞ	1922	(HALEP’TEN GELMİŞ) Hizmet Dışı
MERSİN	1938	Faal
TAVŞANLI	1936	Faal
BURDUR	1936	Faal

Çizelge EK B. 1 Türkiye'deki Dairesel Planlı Lokomotif Depoları Tarihi Özellikleri - Çevre İle İlişkileri - Teknik Ve Mimari Özellikleri Karşılaştırılmalı Tablosu

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Nadide Ebru YAZAR
Doğum Tarihi ve Yeri : 28.10.1979 KARABÜK
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : nadideyazar@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Rölöve Restorasyon	Yıldız Teknik Üniversitesi	2005
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2001
Lise	-	Karabük Demir Çelik Lisesi	1995

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
[2015]	Nişantaşı Üniversitesi Restorasyon MYO	Öğr.Gör.
[2014]	Plato Restorasyon MYO	Öğr.Gör.
[2012]	Hassa Mimarlık	Mimar

[2008]	Şanal Mimarlık	Mimar
[2006]	Avunduk Mimarlık	Mimar
[2005]	Tuşba Mimarlık	Mimar
[2004] – [2009]	Nadide Ebru Özkan Mimarlık	Mimar
[2004]	Şanal Mimarlık	Mimar
[2002]	Prizma Mimarlık	Mimar

YAYINLARI

Bildiri

1. Yazar, E. ve Binan, C., (2008). “Use of Digital Media for Cultural Tourism: Byzantine Monuments on the Web”, Proceedings of the 2nd EVA Conference, 25-28 Ağustos 2008, Viyana.
2. Yazar, E., (2013). “Railway Heritage of Roundhouses in Turkey”, Rust, Regeneration and Romance: Iron and Steel Landscapes and Cultures Conference Proceedings, 10-14 Haziran 2013, Ironbridge.
3. Yazar, E. ve Kuban, N., (2015). “Changing Standards Along With The Develeopments In Rail Technologies And Their Effects On Railway Architecture”, “Standardization, Prototypes And Quality: A Means Of Balkan Countries’ Colloboration” Main Theme: “Prototypes – Models In Architecture From Antiquity To The Future”, Kocaeli University, 297-304, İzmit.