

**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI VE YÖNETİMİ
PROGRAMI**

**MİMARİ RESTORASYONDA TAŞIMA YÖNTEMİNİN
İRDELENMESİ
(İSTANBUL ÖRNEĞİ)**



YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil KENDİR

İSTANBUL, 2020



FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI VE YÖNETİMİ
PROGRAMI

MİMARİ RESTORASYONDA TAŞIMA YÖNTEMİNİN
İRDELENMESİ
(İSTANBUL ÖRNEĞİ)



YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil KENDİR
(170203007)

Danışman
(Prof. Dr. Suphi Saatçi)

İSTANBUL, 2020

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Mimarlık Anabilim Dalı Kültürel Mirasın Korunması ve Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı'nda 170203007 numaralı Halil KENDİR'in hazırladığı "Mimari Restorasyonda Taşıma Yönetiminin İrdelenmesi (İstanbul Örneği) konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, 22 /01 2020 Çarşamba günü saat 11:00'da yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE/REDDİNE/DÜZELTİLMESİNE**'ne* **OYBİRLİĞİ** / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

Düzeltilme verilmesi halinde:

Adı geçen öğrencinin Tez Savunma Sınavı .../.../20..., tarihinde, saat da yapılacaktır.

Tez adı değişikliği yapılması halinde :

Tez adının
.....
..... şeklinde değiştirilmesi uygundur.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI (+)	İMZA
Prof.Dr.Suphi Saatsi	KABUL	
Prof. Dr. Zeynep Aygen	KABUL	
Dr. Öğr. Ü. Abdolreza Ertoprak	KABUL	

BEYAN/ ETİK BİLDİRİM

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bağılı olduğum üniversite veya bir başka üniversitedeki başka bir çalışma olarak sunulmadığını beyan ederim.

Halil KENDİR

MİMARÎ RESTORASYONDA TAŞIMA YÖNTEMİNİN İRDELENMESİ

(İSTANBUL ÖRNEĞİ)

Halil KENDİR

Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2020

Danışman: Prof. Dr. Suphi Saatçi

ÖZET

Tarihî yapıları korumanın en önemli yolu, özgünlüklerinin değişmemesinin sağlanmasıdır. Geçmişin kültürel mirasının gelecek nesillere aktarılmasının yolu, yapıların yaşatılarak en az müdahale ile korunmasından geçmektedir. Koruma yöntemlerinden biri olan tarihî yapıların taşınması, kent belleğinde geri dönülemez ağır bir tahribata yol açmaktadır.

Taşınmaz kültür varlıkları; yer aldıkları arazinin jeolojik yapısı, doğal afetler, iklim değişimi ve gelişen toplumsal ihtiyaçlar doğrultusunda yapılması gereken yol, baraj gibi kamu yatırımlarının tehdidi altında kalmaktadır. Bu durumlarda tarihî yapıların bir başka yere nakledilmesi, eserin maddî olarak varlığının devam edebilmesi ve korunarak yaşatılmasının yegâne koşulu olabilmektedir. Bu tezde “Tarihî Yapıların Taşıma Yöntemi”, bütün yönleriyle ele alınmış ve İstanbul özelinde incelenmiştir.

Giriş bölümünün amaç, kapsam ve yöntem olarak sunulmasının ardından, tezin ikinci bölümünde kentsel mekân ile kentsel bellek arasındaki ilişki ortaya konulmuş, korumanın ve kültürel mirasın tanımları ile ulusal ve uluslararası kanun, sözleşme, yönetmelik ve ilkeler sonucu oluşan kriterlere yer verilmiştir.

Tezin üçüncü bölümünde ise, taşınmaz kültür varlıklarında taşımaya yol açan sebepler ve taşımamanın yasal, yönetsel boyutları ile prensipleri aktarılmış, taşımamanın teknik yöntemleri dünya ve ülkemiz örnekleriyle açıklanmıştır.

Tezin dördüncü bölümünde İstanbul’da restorasyon ve taşıma tarihi incelenmiştir. Bu inceleme de Bizans dönemi, Osmanlı dönemi ve Cumhuriyet dönemi aşamaları ile sınıflandırılmış, taşıma fikrinin tarihsel gelişimi sunularak sebep ve sonuç ilişkileri

aktarılmıştır. Özellikle Cumhuriyet dönemi 1956-1960 arasına ayrı bir konu başlığı açılmış ve iki önemli yol aksı üzerindeki yapılar araştırılmıştır. Bu araştırmada eski-yeni haritalar, arşiv belgeleri, tarihî fotoğraflar kullanılmış, alan araştırması yapılarak eserlerin taşındıkları yer ile olan ilişkisi incelenmiştir.

Tezin beşinci ve son bölümü olan değerlendirme-sonuç kısmında ise; günümüzde hiç olmadığı kadar yoğun bir şekilde tartışılan taşıma işlemlerinin, kanun ve yönetmeliklerde kendine yer bulduğu ve en son seçenek olarak başvurulabileceği ifade edilmiştir. En son çare olarak başvurulacak bu uygulama, kültürel kimliğin devamına mâni olmayacak etik bir konu olarak ele alınmıştır. Ayrıca İstanbul'da taşınmış kültür varlıklarının taşıma sonrası değerlendirilmelerine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Koruma, Taşıma, Kentsel Bellek, İstanbul, Restorasyon, Anıt Eser, Kültürel Miras

**INVESTIGATION OF RELOCATION METHODS IN ARCHITECTURAL
RESTORATION
(ISTANBUL CASE)**

Halil KENDİR

Fatih Sultan Mehmet University Grade Education Institute

Master Thesis, January 2020

Supervisor: Prof.Dr. Suphi Saatçi

ABSTRACT

The most important way to preserve historical buildings should be provided by their originality. The way of relocating the cultural heritage of the past to future generations is to preserve the structures with minimal intervention. The relocation of historical buildings, which is one of the protection methods, causes irreversible heavy destruction in the city's memory.

Immovable cultural properties are under the threat of public investments such as the geological structure of the land in which they are located, natural disasters, climate change and the road to be built in line with developing social needs. In these cases, the relocate of historical structures to another place may be the only condition for the material to survive and to be preserved and preserved. In this thesis, the method of the relocation of historical buildings has been examined in all aspects and has been examined in particular in Istanbul.

After the introduction of the introductory part as the aim, scope, and method, in the second part of the thesis; The relationship between urban space and urban memory has been put forward and the definitions of conservation and cultural heritage and the criteria that have been formed as a result of national and international laws, conventions, regulations, and principles have been included. In the third part of the thesis, the reasons for the immovable cultural assets and the legal, administrative dimensions and principles of the immovable cultural assets are explained and the technical methods of relocation are explained with examples from the world and our

country. In the fourth part of the thesis, the history of restoration and relocation in Istanbul is examined. In this study, the Byzantine period, the Ottoman period and the republican period is classified by the stages, the historical development of the idea of relocating is presented, cause and effect relations are transferred. In particular, a separate topic was opened between 1956-1960 during the Republican era and the structures on two important road axes were investigated. In this research, old-new maps, archival documents, historical photographs were used. In the fifth and final part of the thesis; it has been stated that relocation which is discussed more intensively than ever before, is found in-laws and regulations and can be used as the last option. However, as a last resort, this practice should be considered as an ethical issue that will not prevent the continuation of cultural identity. Besides, post-relocation evaluation of the cultural assets in Istanbul has been included.

Key Words: Conservation, Relocation, Urban Memory, Istanbul, Restoration, Monuments, Cultural Heritage

ÖNSÖZ

Tez süreci boyunca desteklerini esirgemeyen kıymetli hocalarım Prof. Dr. F. Zeynep Aygen'e, Mimarlık Bölümü Başkanı Dr. Öğr. Üyesi Alidost Ertuğrul'a ve FSMVÜ Mimarlık Bölümü Arş. Gör. Hayriye İsmailoğlu'na çok teşekkür ederim.

Tez konusunun ortaya çıkmasında yol göstericim olan bilgi ve birikimini her daim benimle paylaşan, hocalığının yanı sıra dostluğu ile de her zaman yanımda olan Öğr. Gör. Hayri Fehmi Yılmaz'a şükranlarımı sunuyorum.

Bu uzun süreçte desteklerini hiçbir zaman eksik etmeyen sevgili mesai arkadaşlarım iyi ki varsınız, hepinize tek tek teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans öğrenimimde sınıf arkadaşlarım olan ve tez sürecinde birlikte yol aldığım Sanat Tarihçisi Melek Ordu'ya ve Mimar H. Esmâ Arıtan'a çok teşekkür ediyorum.

Tez çalışmam süresince büyük sabır gösteren, anlayış ve destekleriyle her daim yanımda olan sevgili aileme çok teşekkür ediyorum.

Yüksek lisans eğitimi almam konusunda şahsımı cesaretlendiren, sonrasında ise tez danışmanım olan kıymetli hocam Prof. Dr. Suphi Saatçi'ye minnettarlığımı dile getirmek istiyorum ve şükranlarımı sunuyorum.

Halil Kendir
(İnşaat Mühendisi)
Ocak 2020

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ	viii
ŞEKİL LİSTESİ	xiii
RESİM LİSTESİ	xv
KISALTMALAR	xxiii
1.GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı	3
1.3. Çalışmanın Yöntemi.	6
2. KENT KİMLİĞİ, KORUMA KAVRAMI VE YÖNTEMLERİ	8
2.1. KENTİN KİMLİĞİ, BELLEĞİ VE KÜLTÜREL MİRAS	8
2.1.1. Taşınabilir Kültür Varlıkları.....	14
2.1.2. Taşınmaz Kültür Varlıkları.....	15
2.2. KORUMA DÜŞÜNCESİ VE YÖNTEMLERİ	16
2.2.1. Koruma.....	16
2.2.2. Koruma Yöntemleri	22
2.3. KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASINDA YASAL VE ETİK BOYUT ..	28
3. KÜLTÜR VARLIKLARININ KORUNMASINDA TAŞIMA	30
3.1. TAŞIMA DÜŞÜNCESİNİN GELİŞİMİ	30
3.2. TAŞIMA YÖNTEMLERİ	35
3.2.1. Numaralandırılarak Söküm Yapılması ve Yeniden Kurulması	36
3.2.2. Parçalar Halinde Taşıma Yapılması.....	38
3.2.3. Bütüncül Taşıma Yapılması	44

3.2.4. Özel Teknikler ile Taşıma Yapılması (Döşeme, Yol Kaplamaları, Duvar, Mozaik, Mezar vs.).....	53
3.3. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE TAŞIMA ÖRNEKLERİ.....	57
3.3.1. Atatürk Köşkü (Yürüyen Köşk), Yalova	57
3.3.2. Londra Köprüsü, Arizona-ABD.....	58
3.3.3. Sungur Bey Camii, Pertek-Tunceli	59
3.3.4. Marble Arc Zafer Takı, Londra-İngiltere.....	61
3.3.5. Abu Simbel Tapınağı, Philae Adası-Mısır.....	62
3.3.6. Cudecom Binası, Bogota- Kolombiya.....	63
3.3.7. Meryem Ana Kilisesi, Most-Çekya	64
3.3.8. Kilezdere Tarihi köprüsü, Başiskele-Kocaeli.....	65
3.3.9. Cape Hatteras Deniz Feneri, Kuzey Karolina-ABD	66
3.3.10. Tarihi Oerlikon Binası, Zürih-İsviçre	67
3.3.11. Zhengguanghe Binası, Şangay-Çin.....	68
3.3.12. Harriet F. Rees Malikânesi, Şikago-ABD.....	68
3.3.13. Zeynel Bey Türbesi, Hasankeyf- Batman.....	69
3.3.14. II. Ramses Heykeli, Kahire- Mısır.....	70
3.3.15. Orta kapı, Hasankeyf- Batman.....	71
3.4. TAŞINAN KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI VE ETKİLERİ	72
3.4.1. Kentsel Hafızaya ve Çevreye Etkisi	72
3.4.2. Sürdürülebilirlik	73
4. İSTANBUL'DA ANIT ESERLERİN TAŞIMA FAALİYETLERİ	76
4.1. İSTANBUL'DA RESTORASYON VE TAŞINMANIN TARİHSEL SÜRECİ	76
4.1.1. Bizans Dönemi	78
4.1.1.1. Dikilitaş (Mısır Obeliski).....	79
4.1.1.2. Yılanlı Sütun (Burmali Sütun)	80

4.1.2. Osmanlı Dönemi	82
4.1.2.1. 1453-1800 Yılları Arası (Klasik Dönem)	82
4.1.2.1.1. Halil Attar Mescidi (Kenise Mescidi)	83
4.1.2.2. 1800-1923 Yılları (Batılama Dönemi)	84
4.1.2.2.1. Tophane Nusretiye Camii Sebil ve Muvakkithanesi	85
4.1.2.2.2. Divanyolu Köprülü Mehmet Paşa Külliyesi	88
4.1.2.2.3. I. Abdülhamit Sebili (Hamidiye Sebili)	88
4.1.3. Cumhuriyet Dönemi	90
4.1.3.1. 1923-1950 Yılları Arası	90
4.1.3.1.1. Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi	91
4.1.3.1.2. Şeb Sefa Hatun Camii Cümle Kapısı ve Çeşmeleri	93
4.1.3.1.3. Pertevniyal Valide Sultan Çeşmesi	95
4.1.3.1.4. Damat İbrahim Paşa Çeşmesi	96
4.1.3.1.5. Üsküdar III. Ahmed Çeşmesi	97
4.1.3.1.6. Sinanpaşa Camii Şadırvanı	99
4.1.3.2. 1950-1960 Yılları Arası	102
4.1.3.3. 1960-2000 Yılları Arası	102
4.1.3.3.1. Unkapanı Seyyid Hasan Paşa Çeşmesi	103
4.1.3.3.2. Dolmabahçe Kuşulu Havuz	104
4.1.3.3.3. Kaptan-ı Derya Sadrazam Hüsrev Mehmed Paşa Çeşmesi	105
4.1.3.3.4. Haliç Tersane Kapısı (Tersane-i Amire Azapkapı)	106
4.1.3.4. 2000 Yılı Sonrası	109
4.1.3.4.1. Arnavutköy Beyhan Sultan Çeşmesi	110
4.1.3.4.2. Zeytinburnu Hacı Bayram Çeşmesi	111
4.1.3.4.3. Marmaray Projesi Arkeolojik Kalıntılar (Marmaray- Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Tünel ve İstasyonlar)	113

<i>4.1.3.4.4. Şehzadebaşı Metro İstasyonu İnşaatı Bizans Kilisesi Duvar Kalıntısı</i>	<i>115</i>
<i>4.1.3.4.5. Yeşilköy Tarihi Tren İstasyonu</i>	<i>117</i>
<i>4.1.3.4.6. Bakırköy Tarihi Tren İstasyonu</i>	<i>119</i>
<i>4.1.3.4.7. 11 adet Menzil Taşı (Okçular Tekkesi)</i>	<i>119</i>
4.2. İSTANBUL'DA İMAR FAALİYETLERİ 1956-1960 ARASI TAŞINAN KÜLTÜR VARLIKLARI	127
4.2.1. Karaköy-Beşiktaş Hattı	128
4.2.1.1. Tophane- Maçka Hamidiye Çeşmesi	128
4.2.1.2. Kabataş Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi	133
4.2.1.3. Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi	136
4.2.1.4. Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi	139
4.2.1.5. Dolmabahçe Mehmet Emin Ağa Sebili	144
4.2.1.6. Kabataş Koca Yusuf Paşa Sebili	147
4.2.1.7. Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi	150
4.2.1.8. Kabataş Rıhtım Anıtı	152
4.2.2. Topkapı -Aksaray -Sirkeci Hattı	154
4.2.2.1 Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi	154
4.2.2.2 Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme	157
4.2.2.3. Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi	161
4.2.2.4.Laleli Baba Kabri	163
4.2.2.5.Laleli Cami Cümle Kapısı ve Sed Duvarı	166
4.2.2.6.Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi	168
4.2.2.7.Yeni Camii Muvakkithanesi	170
5. DEĞERLENDİRME- SONUÇ	172
KAYNAKÇA	181
ÖZGEÇMİŞ	188

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3. 1-Hasankeyf Orta Kapı; 3 Parça Halinde Taşınacak Yapının, Çelik Kafes Sistem Detayı (Demirtaş,2016).....	40
Şekil 3. 2- İstanbul Metrosu Şehzadebaşı-İstasyonu İnşaatı, Bizans Dönemine Kilise Duvar Kalıntısı Parçaları Yeni Yerine Taşıma Planı (Aydın, M. B.,2014).....	43
Şekil 3. 3.- Kazı Sonrası Mevcut Temel Kotunun Yeni İlave Edilecek Sistemi Karşılar Yükseklikte Olması Durumu, (Demirtaş, 2016).....	46
Şekil 3. 4- Artuklu Hamamı Betonarme Temel-Kiriş Sistemi Ve Kriko Yerleşim Planı, (Demirtaş,2016)	47
Şekil 3. 5- Burulma (Diyagonal Sehim) Ölçer Cihazı, (http://www.artyapiproje.com)	48
Şekil 3. 6- İmam Abdullah Zaviyesi Ve Artuklu Hamamı Taşıma Yolu Projesi (Demirtaş, 2017)	53
Şekil 3. 7- Selanik Metro İstasyonu, Helenistik Dönem Su Deposu Kalıntısının Taşıma Planı, 1- Su Deposu, 2- Çelik Borular, 3- Betonarme Kiriş, 4- Çelik Levha 3mm, 5- Uzay Kafes Çelik Strüktür, 6- Kanca, 7- Betonarme Kiriş İle Çelik Strüktürün Bağlantısını Sağlayan Ankraj Rodları, 8- Ahşap Köşe Takozları, 9- Gergi Kemerleri, 10- Hidrolik Kriko, 11- Hidrolik El Pompası (Demirtaş,2016).	55
Şekil 3. 8- Kilezdere Köprüsü, İstanbul Cephesi Rölöve Restorasyon Projesi, Restorasyon Projesinde İşaretli (Numaralandırılmış) Taşlar Özgün, Diğer Taşlar İse Yeni Kullanılacak Olanlardır. (http://www.avundukmimarlik.com.tr)	65
Şekil 4. 1-Taşınmadan Önce Nusretiye Camii Sebili Ve Muvakkithanesi (Pervititch, 1927).....	86
Şekil 4. 2- Nusretiye Camii Sebili Rerstorasyon Projesi (Avunduk Mimarlık, 2010)	87
Şekil 4. 3- Taşınmadan Önce, Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi (Pervititch, 1926).....	92
Şekil 4. 4- Taşınmadan Önce, Okmeydanı Sinanpaşa Camii Şadırvanı (Pervititch, 1926).....	100
Şekil 4. 5- Beyoğlu Hüseyin Ağa Camii (Alman Mavileri, 1913-1914)	100

Şekil 4. 6- İstanbul Büyükşehir Belediyesi-İstanbul Metrosu Şehzadebaşı-İstasyonu İnşaatı, Restorasyon (Taşıma Planı) (Aydın,2014)	116
Şekil 4. 7- Yeşilköy Tarihi Tren İstasyonu Taşıma Projesi (Somun İnşaat,2016)...	118
Şekil 4. 8 -Sultan Mahmut Abidesi (R18), Güncel Rölöve, (İBB Arşivi,2018)	124
Şekil 4. 9- Maçka Parkı'nda Yer Alan Hamidiye Çeşmesinin Hali Hazır Haritadaki Konumu.....	128
Şekil 4. 10- Taşınmadan Önce Hamidiye Çeşmesi'nin Konumu (Pervititch,1927)	129
Şekil 4. 11-Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi Hâlihazır Haritada Yapının Konumu.....	133
Şekil 4. 12- Taşınmadan Önce Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi (Pervititch,1926).....	133
Şekil 4. 13-Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi Hâlihazırda Konumu.....	136
Şekil 4. 14- Taşınmadan Önce Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi (Pervitich Haritası,1926)	137
Şekil 4. 15-Merzifonlu Kara Mustafa Mescidi Hâlihazır Haritada Yapının Konumu	140
Şekil 4. 16- Merzifonlu Kara Mustafa Mescidi (Pervititch,1926)	140
Şekil 4. 17- Mehmet Emin Ağa Sebili, Hâlihazır Haritada Yapının Konumu	144
Şekil 4. 18- Taşınmadan Önce Dolmabahçe Mehmet Emin Ağa Sebili (Pervititch,1926)	144
Şekil 4. 19– Kabataş Koca Yusuf Paşa Sebili Hâlihazır Haritada Yapının Konumu	147
Şekil 4. 20- Kabataş Koca Yusuf Paşa Sebili (Pervititch,1926)	148
Şekil 4. 21- Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi Hâlihazır Haritada Yapının Konumu.....	150
Şekil 4. 22-Taşınmadan Önce, Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi (Pervititch,1926)	151
Şekil 4. 23-Kabataş Rıhtım Anıtı Hâlihazır Haritada Yapının Konumu	152
Şekil 4. 24- Taşınmadan Önce Kabataş Rıhtım Anıtı (Pervititch,1926)	153
Şekil 4. 25- Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi Hâlihazır Haritada Yapının Konumu.....	154
Şekil 4. 26- Taşınmadan Önce, Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken (Pervitich, 1936)	156

Şekil 4. 27-Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme, Hâlihazır Haritada Yapının Konumu.....	157
Şekil 4. 28-Taşınmadan Önce, Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme, (Pervitich,1936)	159
Şekil 4. 29- Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi Hâlihazır Haritada Konumu	161
Şekil 4. 30- Taşınmadan Önce, Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi (Pervitich,1936)	161
Şekil 4. 31- Laleli Baba Kabri Hâlihazır Haritada Konumu	163
Şekil 4. 32- Laleli Baba Kabri (Pervitich, 1936).....	164
Şekil 4. 33- Laleli Cami Cümle Kapısı Ve Sed Duvarı Hâlihazır Konumu	166
Şekil 4. 34- Taşınmadan Önce Laleli Camii Cümle Kapısı Ve Sed Duvarı (Pervitich Haritası, 1936)	166
Şekil 4. 35- Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Küliyesi Hâlihazır Haritada Konumu	168
Şekil 4. 36- Taşınmadan Önce, Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Küliyesi (Pervitich,1935)	169
Şekil 4. 37- Yeni Cami Muvakkithanesi Hâlihazır Haritada Konumu	170
Şekil 4. 38- Taşınmadan Önce, Yeni Camii Muvakkithânesi (Pervitich,1940)	171

RESİM LİSTESİ

Resim 3. 1- Süleyman Han Camii Minaresinin Numaralandırılarak Sökümü, Hasankeyf, Batman-2018-(http://www.arkeolojikhaber.com)	37
Resim 3. 2- Numaralandırılarak Sökümü Yapılan Ve Yeni Yerinde Montajı Yapılan Duvar Kaplamaları, Tunceli İli Pertek İlçesi Sungur Bey Cami, (http://www.tuncelikulturturizm.gov.tr).....	38
Resim 3. 3- Moloz Duvar Örgüsü, Kadıköy Söğütlüçeşme Otopark İnşaatı (Somun İnşaat,2013)	39
Resim 3. 4- Hasankeyf Orta Kapı; 3 Parça Halinde Taşınan Yapıya Çelik Kafes Sistemi Uygulaması, 2018 (http://www.bolge16.dsi.gov.tr)	41
Resim 3. 5- Karot Makinası Uygulama Aşaması (http://www.insaatnoktasi.com)	42
Resim 3. 6- Telli (Halatlı) Kesme Makinası (http://www.tummer.org.tr).....	42

Resim 3. 7- Marmaray Üsküdar Şantiyesi Disk Kesme Makinası İle Yapı Kalıntısını Keserek Parçalara Ayırma, (Somun İnşaat,2006)	42
Resim 3. 8- Marmaray Projesi Sirkeci İstasyonu Roma Dönemi Sarnıç Duvar Kalıntısı Blokların Taşıma Sonrası Zemine Yerleştirilmesi, (Somun İnşaat,2012).....	44
Resim 3. 9- Oerlikon Binasının Çelik Raylarda 63 Mt Kaydırılarak Taşınması, Zürih,2014, (http://www.muellertruniger.ch)	46
Resim 3. 10- Zeynel Bey Türbesi, Düşey Yönde Kaldırma İçin Yerleştirilmiş Hidrolik Krikolar (Sevgi, Çetin, Yılmaz,2017).....	48
Resim 3. 11- Yeşilköy Tren İstasyonu Taşıma, Çelik Kafes Sistem Uygulaması, İstanbul (Somun İnşaat, 2017).....	49
Resim 3. 12 - Tarihi Oerlikon Binası Taşıma, Yapının Pistonlar Yardımıyla Çelik Raylarda İtilmesi,2012 (http://www.maschinenmarkt.ch).....	49
Resim 3. 13- Yeşilköy İstasyonu, Bir Çekici Tarafından Çekilen Treyler (İki Akslı, Hidrolik	50
Resim 3. 14- Spmt (Self Propolled Modular Transporter), Kendinden Tahrikli Modüler Taşıyıcı, (http://www.scheuerle.com)	50
Resim 3. 15- İmam Abdullah Zaviyesi, Spmt Aracı İle Bütüncül Taşıma Yapılması, Hasankeyf,2018 (http://www.aa.com.tr).....	51
Resim 3. 16 - İmam Abdullah Zaviyesi Taşıma Sonrası, Hasankeyf, 2018, (http://www.hurriyet.com.tr)	52
Resim 3. 17- Numaralandırılarak Söküm Yapılması, Marmaray Projesi, Sirkeci İstasyonu Roma Dönemi Duvar Kalıntısı, (Somun İnşaat,2012).....	54
Resim 3. 18- Taban Mozaikleri Taşıma Paftasının Hazırlanması, Adana Arkeoloji Müzesi (Anka Restorasyon, 2015)	56
Resim 3. 19- Taban Mozaiklerinin Ahşap Paletler İle Taşınması, Adana Faydalı Köyü (Anka Restorasyon, 2015)	56
Resim 3. 20- Atatürk Köşkü Taşınırken Kurulan Raylı Sistem (http://www.ensonhaber.com)	57
Resim 3. 21- Yalova Atatürk Köşkü Genel Görünümü (http://www.kulturportali.gov.tr).....	58
Resim 3. 22- Havasu Gölü, Arizona, Kaliforniya (http://www.golakehavasus.com) .59	

Resim 3. 23- Sungur Bey Camii – Numaralandırılarak Sökülen Minare Stalakitleri, Pertek (Barut,1971).....	60
Resim 3. 24- Sungur Bey Camii Taşıma Sonrasındaki Hâli (http://www.pertek.gov.tr).....	61
Resim 3. 25-Marble Arch, Londra (http://www.telegraph.co.uk)	62
Resim 3. 26- Lyudmila Smerkovich, “Araştırmadan İlerleme,” Cilt 20, Sayı 3, 1966, (Willaert,1966).....	63
Resim 3. 27- Cudecom Binası, Bogota, (http://www.enr.com)	64
Resim 3. 28- Meryem Ana Kilisesi Raylar Üzerinde Taşıma,1974, Most, Çekya (http://www.atlasobscura.com)	64
Resim 3. 29- Kilezdere Köprüsü, Başiskele, 2002, Taşıma Ve Restorasyon Sonrası (http://www.avundukmimarlik.com.tr)	66
Resim 3. 30- Cape Hatteras Deniz Feneri Taşınması, (http://www.wje.com)	67
Resim 3. 31- Tarihi Oerlikon Binası, Çelik Raylarda Taşıma, Zürih, 2012, (http://upload.wikimedia.org)	67
Resim 3. 32- Zhengguanghe Binası, Beton Raylarda Taşınması, Şangay,2013, (http://www.china.org.cn)	68
Resim 3. 33- Harriet F. Rees Malikânesi (Http://Www.Industrytap.Com)	69
Resim 3. 34- Zeynel Bey Türbesinin Krikolarla Kaldırılması, Mayıs-2017, Hasankeyf (Sevgi, Çetin, Yılmaz, 2017).....	70
Resim 3. 35- II. Ramsey Heykeli Taşınma Esnasında (http://www.thehistoryblog.com).....	71
Resim 3. 36- Orta Kapı'nın Kesilen Bir Bloğunun Vinç Yardımı İle Sptm Aracına Yerleştirilmesi, Hasankeyf-2018 (http://bolge16.dsi.gov.tr).....	72
Resim 4. 1- Dikilitaş (Mısır Obeliski) Sebah& Joailler 1880'li Yıllar (Salt Galata Arşivi)	80
Resim 4. 2- Yılanlı Sütun (Burmali Sütun) Sebah&Joailler 1880'ler Yılanlı Sütun (Salt Galata Arşivi).....	81
Resim 4. 3- Hoca Halil Attar Mescidi 1957 Yıkımı Öncesi (http://isted.org.tr)	84
Resim 4. 4-Taşınmadan Önce Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (James Robertson, 1854)	86

Resim 4. 5- Günümüzde Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (Kendir, 2019)	87
Resim 4. 6- Günümüzde, Köprülü Mehmed Paşa Türbesi (Kendir, 2019).....	88
Resim 4. 7- Taşınmadan Önce, I. Abdülhamit Türbesinin Karşısında Konumlanan Sebil (Kargopoulo, 1860)	89
Resim 4. 8- I. Abdülhamit Sebili, Alemdar Caddesi Zeynep Sultan Camii (Kendir, 2019).....	90
Resim 4. 9- Sinan Paşa Camii Önünde Bayram Selamlığı, En Solda Sinan Paşa Çeşmesi,1919 Yılı (Genim,2006)	92
Resim 4. 10- Günümüzde, Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi (Kendir, 2019)	93
Resim 4. 11- Taşınmadan Önce,Şeb Sefa Hatun Camii Cümle Kapısı Ve Çeşmeleri 1941 Yılı Öncesi-(http://www.eskiistanbul.net)	94
Resim 4. 12-Günümüzde, Şeb Sefa Hatun Camii Cümle Kapısı Ve Çeşmeleri (Kendir, 2019).....	95
Resim 4. 13-Günümüzde, Pertveniyal Valide Sultan Çeşmesi (Kendir, 2019) .	96
Resim 4. 14- Topkapı Sarayı'nda Bulunan Damat İbrahim Paşa Çeşmesi (http://www.eskiistanbul.net)	97
Resim 4. 15- İskender Baba Tekkesi Restorasyon Çalışmaları Kapsamında Replikası Yapılan Damat İbrahim Paşa Çeşmesi, Üsküdar (Kendir, 2019)	97
Resim 4. 16- Taşınmadan Önce, Üsküdar III. Ahmed Çeşmesi 1943-1945 Yılları Öncesi (http://www.eskiistanbul.net).....	98
Resim 4. 17- Günümüzde Üsküdar III. Ahmet Çeşmesi (Kendir, 2019).....	99
Resim 4. 18- Uzun Yıllar Kadro Harici Kalan Sinan Paşa Camii (Ülgen Ailesi Koleksiyonu, Salt Galata Arşivi)	101
Resim 4. 19- Günümüzde,Hüseyin Ağa Camii'ne Taşınan Sinanpaşa Camii Şadırvanı (http://www.immimarlik.com.tr).....	102
Resim 4. 20-Günümüzde, Seyyid Hasan Paşa Çeşmesi (Kendir, 2019).....	104
Resim 4. 21 –Taşınmadan Önce, Yıldız Sarayı Bahçesinde Bulunan Kuğulu Havuz (Kaşif,2010)	105
Resim 4. 22- Günümüzde, Eyüp Sultan İlçesi, Mihrişah Sultan İmarethanesinde Bulunan Kaptanı Derya Sadrazam Hüsrev Mehmet Paşa Çeşmesi (Kendir, 2019)	106

Resim 4. 23-Azapkapısı 1960'lı Yıllar (İbb, Bimtaş,2016)	108
Resim 4. 24- Günümüzde, Haliç Tershane Kapısı, (Kendir, 2019).....	108
Resim 4. 25-Taşınmadan Önce, Arnavutköy Beyhan Sultan Çeşmesi (http://www.eskiistanbul.net).....	110
Resim 4. 26- Günümüzde, Arnavutköy Beyhan Sultan Çeşmesi (http://www.sarıyer.bel.tr ,2013).....	111
Resim 4. 27- Hacı Bayram Çeşmesi Numaralandırılarak Söküm Yapılması (Kendir, 2012).....	112
Resim 4. 28- Hacı Bayram Çeşmesi, Dikey Yönde Taşıma Sonrası Yeniden Kurulumu (Kendir, 2012)	112
Resim 4. 29- Dikey Yönde Taşıma Sonrası Hacı Bayram Çeşmesi (Kendir, 2012).....	113
Resim 4. 30- Kilise Kalıntısının Taşınması (Somun İnşaat, 2012).....	114
Resim 4. 31- Taşıma Sonrası, Kilise Kalıntısı (Somun İnşaat, 2012).....	114
Resim 4. 32-Yapı Kalıntılarının Tabanındaki Tuğla Yer Döşemelerinin Sökülmesi (Somun İnşaat, 2012)	115
Resim 4. 33- Roma Dönemine Ait Duvar Blokları, Taşıma Öncesi, Numaralandırma Aşaması (Somun İnşaat, 2012)	115
Resim 4. 34-Kilise Kalıntısı Komsu Parselle Taşındıktan Sonra, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Bahçesi (Kendir, 2019).....	116
Resim 4. 35- Yeşilköy Tarihi Tren İstasyonu Yeni Yerine Taşınırken (Somun İnşaat,2017).....	118
Resim 4. 36- Bakırköy Tarihi Tren İstasyonu Taşıma Aşaması (Somun İnşaat, 2018).....	119
Resim 4. 37- Taşıma Öncesi Altay Başı Sokakta Yer Alan Hacı Beşir Ağa Abidesi, (İBB Arşivi,2018).....	121
Resim 4. 38-Taşıma Öncesi Beyoğlu İlçesi, Kaptanpaşa Mahallesi 3197 Ada 2 Parselde Yer Alan Beşir Ağa Abidesi, (İBB Arşivi,2018)	122
Resim 4. 39- Taşıma Öncesi,Beyoğlu İlçesi, Kadıahmet Mahallesi 3177 Ada 3 Parselde Yer Alan Mehmet Ali Bey Abidesi, (İBB Arşivi,2018).....	122
Resim 4. 40- Taşıma Öncesi, Beyoğlu İlçesi, Kaptanpaşa Mahallesi 3190 Ada 11 Parselde Yer Alan Sultan Mahmut Abidesi (R:30), (İBB Arşivi,2018)	123

Resim 4. 41- Taşıma Öncesi, Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3149 Ada 9 Parselde Yer Alan Sultan Mahmut Abidesi (R:17), (İBB Arşivi,2018) ..	123
Resim 4. 42- Taşıma Öncesi, Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3148 Ada 17 Parselde Yer Alan Sultan Mahmut Abidesi (R:18), (İBB Arşivi,2018) ..	124
Resim 4. 43- Okçular Tekkesinde Sergilenecek Olan Menzil Taşlarının Sergileme Öncesi Konservasyon Çalışmalarının Yapılması, (İBB Arşivi, 2018)	125
Resim 4. 44- Taşıma Sonrası Okçular Tekkesi'nde Sergilenen Menzil Taşları; Sol Resim; Beşir Ağa Abidesi, Sağdaki Resim; Önde Mehmet Ali Bey Abidesi, Arkada Sultan Mahmut Abidesi (R18), (İBB Arşivi,2018).....	125
Resim 4. 45- Taşıma Sonrası Okçular Tekkesi'nde Yeni Yerine Yerleştirilen Beşir Ağa Ayak Taşı, (İBB Arşivi,2018)	126
Resim 4. 46- Taşıma Sonrası Okçular Tekkesi'nde Yeni Yerine Yerleştirilen Fevzi Bey Abidesi, (İBB Arşivi,2018)	126
Resim 4. 47- Şair Talat Bey'in Kitabesi (Tanışık,1943)	129
Resim 4. 48- Taşınmadan Önce Nusretiye Camii Önünde Bulunan Yer Alan Hamidiye Çeşmesi (II. Abdülhamit Arşivi)	130
Resim 4. 49- Hamidiye Çeşmesi Açılış Merasimi, Tophane,1902 Yılı (II. Abdülhamit Arşivi)	131
Resim 4. 50- Maçka'ya Taşındıktan Sonra Hamidiye Çeşmesi (İBB Arşivi,1987)	132
Resim 4. 51- Günümüzde, Hamidiye Çeşmesi (Kendir,2019).....	132
Resim 4. 52- Taşınmadan Önce Kabataş'ta Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1935 Yılı (Ünsal,1969)	134
Resim 4. 53- Taşınmadan Önce Kabataş'ta Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1939 Yılı (Ünsal,1969)	134
Resim 4. 54- Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1951 (Kurul Arşivi).....	135
Resim 4. 55- Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1957 (Kurul Arşivi)	135
Resim 4. 56- Günümüzde Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi (Kendir,2019).....	135
Resim 4. 57- Bezm-i Alem Valide Sultan Avlu Duvarı Yıkılmadan Ve Muvakkithane Taşınmadan Önceki Durumu,1957 Yılı Öncesi (Genim,2006)	137

Resim 4. 58- Taşınmadan Önce Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi,1957 Yılı Öncesi (Genim,2006)	138
Resim 4. 59- Günümüzde, Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi(Kendir,2019)	139
Resim 4. 60- Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi, Sökülmeden Önce, 1957 Yılı Öncesi (Şimşek,2016)	142
Resim 4. 61- Günümüzde Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi'nin Söküldükten Sonra Boş Kalan Parseli (Kendir, 2019)	143
Resim 4. 62- Mehmed Emin Ağa Sebili,1957 Yılı Öncesi (Genim,2006).....	145
Resim 4. 63- Günümüzde, Dolmabahçe Mehmet Emin Ağa Sebili (Kendir,2019)	146
Resim 4. 64- Taşınmadan Önce Molla Çelebi Camii Önünde Koca Yusuf Paşa Sebili (http://www.eskiistanbul.net).....	149
Resim 4. 65- Taşındıktan Sonra Fındıklı Koca Yusuf Paşa Sebili,1967 (Egemen,1993)	149
Resim 4. 66- Günümüzde, Fındıklı Koca Yusuf Paşa Sebili (Kendir,2019)....	150
Resim 4. 67- Günümüzde, Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi (Kendir,2019)	152
Resim 4. 68- Taşınmadan Önce, Kabataş Rıhtım Anıtı (http://www.eskiistanbul.net).....	153
Resim 4. 69- Günümüzde, Kabataş Rıhtım Anıtı (Kendir,2019)	154
Resim 4. 70- Günümüzde, Aksaray Murat Paşa Camii Avlusunda Yer Alan Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi (Kendir, 2019)	155
Resim 4. 71- Fotoğrafta Numara İle Gösterilen Yapıların Tanımlanması, 1- Oruç Gazi İsmail Ağa Mescidi, 2- Valide Sultan Türbesi Ve Muvakkithanesi, 3- Camcılar Camii, 4- Aksaray Karakolu, 5- Olanlar Tekkesi, 6- Murat Paşa Hamamı, 7- Tevekkül Hamamı, 8- Şimert Çavuş Camii ve Türbesi (Ünsal,1969)	156
Resim 4. 72- Taşınmadan Önce, Olanlar Tekkesi, Sebil-Türbe-Çesme Grubu, 1957 Yılı Öncesi (Tanman, 2006).....	159
Resim 4. 73-Taşınmadna Önce Olanlar Tekkesi, Sebil-Türbe-Çesme Grubu, 1957 Yılı Öncesi (Tanman, 2006).....	160

Resim 4. 74- Günümüzde, Aksaray Murat Paşa Camii Avlusunda Yer Alan Olanlar Tekkesi, Sebil, Türbe, Çeşme (Kendir,2019).....	160
Resim 4. 75- Resmin Solunda, Taşınmadan Önce Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi,1957 Yılı Öncesi (www.eskiistanbul.net).....	162
Resim 4. 76- Resmin Solunda, Taşınmadan Önce, Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi Türbesi,1957 Yılı Öncesi (http://www.eskiistanbul.net)	162
Resim 4. 77- Günümüzde Pertevniyal Valide Sultan Camii Avlusunda Yer Alan Pertevniyal Valide Sultan Türbesi (Kendir,2019)	163
Resim 4. 78- Kemal Paşa Camii Haziresi, Taşınmadan Önce Laleli Baba Kabri,1957 Yılı Öncesi (İBB Arşivi)	164
Resim 4. 79- Günümüzde, Kemal Paşa Camii Haziresinde Yer Alan Laleli Baba Kabri (Kendir, 2019).....	165
Resim 4. 80- Taşınamdan Önce Laleli Camii Cümle Kapısı Ve Sed Duvarı, 1957 Yılı Öncesi (Atatürk Kitaplığı)	167
Resim 4. 81- Günümüzde, Laleli Camii Cümle Kapısı Ve Sed Duvarı (Kendir, 2019)	167
Resim 4. 82- a) Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi Haziresi Kaldırıldıktan Sonra b) Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi ve Çorlulu Ali Paşa Medresesi (Ünsal,1969)	169
Resim 4. 83- Günümüzde, Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi Haziresi (Kendir, 2019).....	170
Resim 4. 84- Günümüzde, Yeni Camii Avlu Duvarına Bitişik Durumda Olan Yeni Camii Muvakkithânesi (Kendir, 2019)	171

KISALTMALAR LİSTESİ

- AA.** Anadolu Ajansı
- AÖF.** Açık Öğretim Fakültesi
- BKZ.** Bakanlık
- DSİ.** Devlet Su İşleri
- GPS.** Global Positioning System - Küresel Konumlama Sistemi
- ICBS.** International Committee of the Blue Shield - Uluslararası Mavi Kalkan Komitesi
- ICCROM.** International Centre for Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property - Kültür Varlıklarının Korunması ve Onarım Çalışmaları Uluslararası Merkezi
- ICOM.** International Council Of Museums - Uluslararası Müzeler Konseyi
- ICOMOS.** International Council of Monuments and Sites - Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi
- INTERPOL.** The International Criminal Police Organization - Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı
- İBB.** İstanbul Büyükşehir Belediyesi
- İMÇ.** İstanbul Manifaturacılar Çarşısı
- İTÜ.** İstanbul Teknik Üniversitesi
- KMY.** Kültürel Mirasın Yönetimi
- KUDEB.** Koruma, Uygulama ve Denetim Büroları
- KVPM.** Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü

MÖ.	Milattan Önce
MS.	Milattan Sonra
SPMT.	Self Propolled Modular Transporter - Kendinden Tahrikli Modüler Taşıyıcı
TBMM.	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TMH.	Türkiye Mühendislik Haberleri
UNESCO.	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization - Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu
UTMK.	UNESCO Türkiye Millî Komitesi



1. GİRİŞ

Tarihin en başından beri insanlar buldukları çevreyle varolmaya ve onu koruyup aktarmaya çalışmışlardır. Bu düşünce yapısı, insanların üretmiş olduklarını korumaları gerektiğini bize gösterir. Bu da bugün sahip olduğumuz kültürel belleğin oluşmasındaki en ilk basamaktır. Yani bir mağarada çizilmiş olan bir resmin korunarak bu döneme gelebilmesi kolektif bir hafıza oluşturmakta ve insanlık tarihinin en önemli ipuçlarını bize sunmaktadır.

“Koruma” kavramının bugünkü anlamıyla kültür varlıkları ve arkeolojik varlıkları, tarihî belge niteliğindeki geçmiş yapıları korumaktan geçtiği düşünülmektedir. Aslında her geçen gün oluşturduğumuz, bir parçası olduğumuz toplumun ve hafızanın belgeleri olabilecek ne varsa kapsamaktadır. Koruma toplumla özdeşleşen bir kavramdır, ayrı düşünülemez. Bir toplumda eksik kalan koruma, o toplumdaki kültürel hafızadaki boşluklara sebep olacaktır. Bu sebeple ikisi birlikte ayrılmaz bir bütündür. Korunan her bir öge, geleceğe yolculuk edebilmektir. Bugün Göbeklitepe gibi 12 bin yıl yaşında bir yapıyla karşılaşabiliyorsak bu, kasıtlı ya da kasıtsız bir korumanın sonucudur. Yani geçmiş topluluklar, bunları gelecek nesillere aktarmak ya da kültürel bellekte yer oluşturmak amacıyla korumadılar ancak malzeme sıkıntısı, kutsal kabul gördükleri ve ihtiyaçlarını karşıladıkları için korumayı esas aldılar.

“Koruma” kavramı tarihî zaman içerisinde anlayış olarak farklılaşmış bir kavramdır. Dünya üzerinde koruma, toplumda etkisi ve gücü olan insanlar tarafından daha çok sağlanmaktaydı. Daha çok dinsel öneme sahip yapılar koruma altına alınıyordu. Antik dönemde Romalılar sistemli bir şekilde yapılarını korumaya çalışıyorlardı. Daha sonra zaman ilerledikçe neyin korunacağı, nasıl korunması gerektiği ve koruma faaliyetlerin

hangi yasalar ve kurumlar eliyle yapılacağı tartışılan konular arasında yer almaya başladı. Kültürel miras, doğal veya doğal olmayan sebeplerden ötürü kaybolmaya başladıkça da bu konu üzerinde daha çok duruldu. Özellikle toplumlar arasında çıkan çatışmalar, savaşlar, doğal afetler ve gerçekleştirilen yoğun imar faaliyetleri kültürel mirasın korunmasını engelleyen en büyük sebeplerdendir.

20. yüzyılın başından günümüze kadar koruma kavramı, “anıt eser”den oluşan tek yapı ölçeğinden “kültürel miras” başlığıyla insan eliyle üretilmiş özgün nitelikte, ölçek ve yer ayrımı gözetmeksizin üretilmiş olan bütün varlıkları kapsamaktadır. Kültürel miras bugün ile geçmiş arasında bağ kuran ve biriken değerleri geleceğe aktaran, bu sayede kuşaklararası iletişimi sağlayan, bir yere, bir kültüre, bir ulusa ait olma duygusunu tesis eden, orada yaşayan insanları bir arada tutarak ortak bağları güçlendiren önemli unsurlardır. Toplumların nüfus artışına da bağlı olarak kültürel miras varlıklarında yaşanan kayıpların önlenmesi amacıyla zaman içerisinde koruma konusunda belli kurallar, yasalar ve örgütler oluşmaya başlamıştır. Korumanın içerisine birçok unsur dahil olup uluslararası bir mesele hâline gelmiştir.

1.1. Çalışmanın Amacı

“Mimarî Restorasyonda Taşıma Yönteminin İrdelenmesi: İstanbul Örneği” adlı çalışmanın amacı, kültürel bellek korunurken uygulanan yöntemlerden biri olan “taşımaya” yönteminin geçmişten günümüze kadar olan dönemde incelenmesi ve olumlu, olumsuz sonuçları üzerinden değerlendirilmesidir. Özellikle İstanbul’da 1956-1960 yılları arasında hızlı kentleşme ve imar faaliyetleriyle birlikte korumada taşıma yöntemi oldukça fazla kullanılmış, şehrin yeni bir kimlik kazanması için çalışılmıştır. Bunun için İstanbul’da özellikle trafik akslarının yoğun olduğu bölgelerde imar faaliyetleri sonucu taşınan yapıları incelemek, taşıma nedenlerini ve sonuçlarını ortaya koyup kent kimliğinde ve belleğinde yarattığı etkileri araştırmak amaçlanmaktadır. Söz konusu imar faaliyetleri incelenerek taşımaya neden olan durumlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Kent kimliğinde ve belleğinde yarattığı etki ile taşımanın gerekliliği ve problemleri ele alınarak eser üzerinde ve eserin taşındığı yerde yaratacağı etki ile birlikte insanlarda oluşacak algı sürecini koruma kuramı bağlamında tartışmak, felsefî altyapısını

oluşturmak, kent kültürüne katkısını değerlendirmek ile taşıma yöntemlerinin irdelenmesi ve İstanbul özelinde taşınmış olan eserlerin incelenmesidir.

Cumhuriyet döneminde hızlı kentleşmeyle beraber kent silüetinde oluşan değişimlerin İstanbul'un 1956-1960 yılları arasında hızlı kentleşme ve imar faaliyetleriyle birlikte kültür varlıklarının korunması konusunda taşıma yöntemlerinin araştırılması ve bu uygulamaların kent belleği ve kültür katmanlarında yarattığı değişimin koruma kriterleri bağlamında değerlendirilmesidir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

“Mimarî Restorasyonda Taşıma Yönteminin İrdelenmesi: İstanbul Örneği” adlı çalışma toplam beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm; tezin amacı, izlenen yöntem, tezin ele alınışı, hangi sorulara cevap arandığının bildirildiği giriş bölümüdür. İkinci bölüm ise kent kimliği, koruma kavramları ve yöntemleri üzerinden ilerlemektedir. Toplumun belleğinde kente ait olan kültürel öğeler, semboller ve anılar, kişinin kendini oraya ait hissetmesini sağlayan en önemli unsurlardır. Belleğin aktif kalması, diğer nesillere kentin kimliğini aktarmada da oldukça önemli bir rol teşkil etmektedir. Bunu yapabilmek adına da korumanın yaygınlaştırılması gerekmektedir. Özellikle İstanbul gibi şehirlerde her geçen gün kültürel belleğin kaybolduğuna tanıklık ediyoruz. Burada uzman kişilerden destek alınarak ve doğru koruma yöntemleri tercih edilerek bu kayıpların önüne geçilebilmektedir.

Korumanın birçok türü vardır. Sağlamaştırma, (Consolidation), Bütünleme (Reintegration), Yenileme (Renovation), Yeniden Yapma (Reconstruction), Taşıma (Relocation - Moving) uygulanan teknikler arasındadır. Bütün bu bahsedilen koruma uygulamaları gerekli eğitimi almış, yeterli bilgi ve deneyime sahip kişilerce gerçekleştirilmelidir. Bu husus, koruma sürecinin planlama, projelendirme ve uygulama aşamalarında görev alacak her tür kurum ve kişi için de geçerli olmalıdır. Çalışmada bu tür yöntemler açıklanmaya çalışılarak kültürel belleğin korunmasında hangisinin en uygun olabileceği, gereklilik sebepleri gibi düşünceler üzerinde durulmuştur. Koruma konusuyla ilgili ulusal ve uluslararası kanun, sözleşme, yönetmelik ve ilkeler sonucu oluşan tanımlara yer verilmiştir. Bütün bunlarla birlikte korumanın yasal ve etik boyutunun nasıl işlenebilir olacağı yerel yönetimlerle ve

uzmanlarla iş birliği yapılacağı da anlatılmaya çalışılmıştır. Buna göre, hükümetlerin ve yerel yönetimlerin imar planlama ve stratejilerini kültür varlıklarının bulunduğu konuma göre dikkate alarak oluşturması, kültür varlıklarının korunması için gereklidir.

Araştırmanın üçüncü bölümünde taşıma kavramı ve yöntemleri üzerinde durulmuştur. “Kültür Varlıklarında Taşıma” başlığı ile taşınmaz kültür varlıklarında taşıma düşüncesinin ortaya çıkışına neden olan sebepler ve bu doğrultuda taşıma düşüncesinin gelişimi incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca taşıma yöntemleri ele alınmış ve geçmişten günümüze gelişen metotlar dört alt başlıkta numaralandırılarak sökülüm ve yeniden kurum, parçalar hâlinde taşıma, bütüncül taşıma ve özel teknikler ile taşıma yapılması olarak incelenmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte Dünya’da ve Türkiye’den örneklere yer verilmiştir. Tarihî yapıların onarım ve güçlendirilmesinde dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan birisi de yapının aslının bozulmaması ve müdahalenin en az düzeyde tutulmasıdır. Bu sebeple gerektiğinde doğru bir taşıma uygulaması yapıyı korumak için en önemli basamak olabilmektedir.

Yüzyıllar önce daha ziyade dev boyutlardaki anıt ve heykeller ile başlayan taşıma uygulamaları, yakın dönemde gelişen teknoloji ile çok daha karmaşık yapı sistemine sahip farklı nitelikteki eserlerin çok daha uzun mesafelere taşınmasını mümkün kılabilmıştır. Taşıma kavramı uluslararası kuruluşlar tarafından tanımlanmıştır. ICOMOS tarafından da sunularak 1964 yılında kabul edilen Venedik Tüzüğü’nün 7. maddesinde, “Bir kültür varlığı tanıklık ettiği tarihin ve içinde bulunduğu ortamın ayrılmaz bir parçasıdır.” maddesiyle karşımıza çıkmaktadır. Burra Tüzüğü’nün 9.3. maddesi ise eğer bir yapının yeri değiştiriliyorsa, bu yapı uygun bir yere taşınmalı ve uygun bir amaca hizmet etmelidir. “Bu tür hareketler, kültürel değere sahip yerlerin zararına olacak şekilde yapılmamalıdır.” ifadeleri ile taşıma uygulamalarının sınırları net olarak ortaya konulmuştur.

Araştırmanın dördüncü bölümünde taşıma kavramının İstanbul’daki gelişim süreci incelenmiştir. Öncelikle İstanbul’da restorasyon ve taşınmanın tarihi anlatılmıştır. Dönemsel olarak Bizans dönemi, Osmanlı dönemi ve Cumhuriyet dönemi bu taşıma tarihinin başlıkları olarak belirlenmiştir. Bizans dönemine eldeki bilgi ve bulguların yetersiz oluşundan dolayı kısaca değinilmiştir. Osmanlı dönemi, İstanbul’un fethi olan 1453 yılından 1800 yılına kadar olan zaman aralığı ile batılılaşma etkilerinin başladığı 1800 yılından 1923 yılına kadar olan iki zaman aralığında ele alınmıştır. Cumhuriyet

dönemi ise 1923'ten günümüze kadar olan dönemdir. Bu dönem özellikle yasa, yönetmelik ve planlama politikalarına göre oluşan değişkenliklere göre dört aşamaya ayrılmıştır. Birinci aşama 1923-1950 arası, ikinci aşama 1950-1960 arası, üçüncü aşama 1960-2000 arası ve dördüncü aşama 2000 sonrası olarak belirlenmiştir. Bu dönemlerde taşıma işlemi gerçekleşen bazı önemli yapılar incelenerek taşıma neden ve sonuçları ile izah edilmiştir. Bu bölümde Bizans döneminde taşıma işlemi uygulanmış 2 yapı, Osmanlı döneminde 4 yapı, Cumhuriyet'ten günümüze kadar olan süreç içerisinde de 33 yapı incelenmiş ve tarihsel gelişim anlatılmaya çalışılmıştır.

Cumhuriyet dönem başlığının ikinci aşaması olan ve İstanbul kent tarihinde en yoğun taşımının gerçekleştiği 1950-1960 dönemi, ayrı bir konu başlığı olarak iki ana yol aksı üzerindeki yapılar özelinde incelenmiştir. 19. yüzyıldan sonra İstanbul birçok değişime sahne olmuştur. Batı ile kurulan ilişkiler sonucunda özellikle yeni yerleşim bölgelerinde klasik Osmanlı kenti görünümünün dışında mimarî ürünler ortaya konulmak istenmiştir. Bu da kentte büyük bir imar hareketliliğini başlatmıştır. Şu an önünden geçip gittiğimiz birçok yapı eski yerlerinden değiştirilerek yeni yerlerine taşınmış ve 1956-1960 yılları arası trafik akslarının imar hareketleri hızlanmıştır. Başbakan Menderes'in 1957 seçimlerinden sonra İstanbul'da başlattığı "imar hamlesi" İstanbul kent dokusunda günümüze uzanan derin izler bırakmış ve İstanbul için bir ilk olan bu imar hamlesi siyasî iktidarın gücünü gösterebileceği bir "prestij" çalışması fakat tüm paydaşların devre dışı bırakıldığı, büyük yıkımlara sahne olan hazırlıksız ve plansız bir gelişme olmuştur. Pek çok yapının yok olduğu bu dönemde imarında kentsel bellek ve mekân sürekliliği bozularak kentsel doku değiştirilmiştir. Bu nedenle çalışmanın kapsamı, metodolojik olarak İstanbul şehrinde taşınan bütün yapıları araştırmak yerine kentsel bellek ile kentsel mekân ilişkisinin bozulduğu 1950-1960 döneminde taşımaların en yoğun olduğu Karaköy-Beşiktaş hattı ile Topkapı-Aksaray-Sirkeci hattı olarak belirlenmiştir. Bu hatlar üzerinden de Karaköy-Beşiktaş hattı olarak 8 yapı, Topkapı-Aksaray-Sirkeci hattı olarak 7 yapı; toplam 16 yapının önceki ve sonraki konumları, taşıma nedenleri ve sonuçları anlatılmaya çalışılarak İstanbul'daki taşıma yönteminin kentsel hafızaya ve korumaya etkisi irdelenmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde tezin genel olarak değerlendirilmesi ve araştırmanın bütününde ulaşılan sonuç ele alınmıştır. Tarihi çağlardan beri var olan koruma ve kültürel bellek kavramı günümüze kadar gelmiştir. Hatta uluslararası boyutta koruma

kuruluşlarının çalışmalarıyla kanunlar ve maddeler altına alınmıştır. Korumanın bir basamağı olan taşıma da bu düşünceye yardımcı olan bir diğer yöntemdir. Her ne kadar uzak durulmaya çalışılıp “gereksiz” algısı yaratılmaya çalışılsa da ele alınan ve incelenen örnekler başarılı taşıma örneklerinin kültürel belleğimizdeki boşluklara sebebiyet vermediğini ve o yapıyı daha uzun yıllar geleceğe taşımada yardımcı olacak bir yöntem olduğunu göstermektedir. Taşımadaki yöntemler oldukça iyi kavranmalıdır. Yapının taşıma yapılmadan önce ilk konumu, yeni konumu, yapı özellikleri, yapının sürdürülebilirliği, kentsel hafızaya ve çevreye etkisine değin birçok konuyu ele almak gerekmektedir. Bu çalışmaların yapılması başarılı taşımanın en önemli ipucudur. Geçirdiği tarihsel süreç ele alınıp özellikle İstanbul’daki yapılar karşılaştırılarak bulunduğu konum, tarihsel geçmişi, strüktürel özellikleri üzerinden taşımanın bu yapılar üzerindeki etkisi ve sonuçları açıklanmaya çalışılmıştır. Taşıma yönteminin uygulandığı yapılar bize kültürel mirasın korunmasıyla ilgili önemli ipuçları verir. Yapıları kurtarmada bir yöntem olan taşımayla ilgili gelişmeler ve bilgilendirmeler, bu konunun bilimsel literatüre kazandırılmasına ve İstanbul’un kültürel mirasının doğru yöntemler kullanılarak daha uzun yıllar gelecek nesillere bırakılması amacıyla koruma yöntemlerinin eksik kalmış kısımlarında farkındalık oluşturmanın bütünde ulaşılan sonuç olmasına çalışılmıştır.

1.1. Çalışmanın Yöntemi

Bellek, Mekân, Kent Hafızası, Kent Kimliği, Koruma Olgusu, İstanbul İmar Faaliyetleri konularında yazılan kitap, tez ve makaleler üzerine okumalar yapılmıştır.

Anıt yapıların taşınmasına ilişkin ulusal ve uluslararası koruma kuramları, kültür mirası ile ilgili yasal düzenlemeler incelenmiştir. TBMM tarafından da kabul edilen yasa ve yönetmelikler, Kültür ve Turizm Bakanlığınca alınan prensip ve ilke kararları araştırılmıştır.

UNESCO (Birleşmiş Milletler, Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu), ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi), Avrupa Konseyi kararları kapsamlı olarak irdelenmiştir. Taşıma teknikleri ile ilgili olarak Türkiye’de ve dünyada kullanılan yöntemler araştırılmıştır.

Hasankeyf Ilısu Barajı yapımı nedeniyle taşınmak zorunda kalan yapıların DSİ (Devlet Su İşleri) tarafından hazırlanan Taşıma, Koruma ve Onarım Proje raporları ayrıntılı

olarak incelenmiş ve dünyada kabul gören son taşıma teknolojileri ile ilgili bilgi sahibi olunmuştur.

1956-1960 dönemi taşınan yapılara ilişkin Mimar Behçet Ünsal'ın "İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı" çalışması ve yine bu dönemi anlatan tez ve makaleler etraflıca incelenmiştir. Ayrıca ayrıntılı bir alan çalışması yapılarak yapıların taşındıkları yerlerdeki mekân ilişkisi algılanmaya çalışılmış ve fotoğraflama çalışmaları yapılmıştır.



2. KENT KİMLİĞİ, KORUMA KAVRAMI VE YÖNTEMLERİ

2.1 KENTİN KİMLİĞİ, BELLEĞİ VE KÜLTÜREL MİRAS

Kent birçok farklı parçaların oluşturduğu bir bütündür. Bu parçaların içerisini dolduran kentin içerisindeki bireylerdir. Toplumun birbiriyle kurmuş olduğu sosyal ilişkiler, kültürel mirasları, örf ve adetleri, alışkanlıkları, kültürel bilinci bütünü oluşturan parçalardır. Kent deyince akla gelen geçmiş olanların bellekte yer edinmesi ve deneyim kazanılabilecek bir yer olması da söz konusudur. Kentte yaşanan olay akışı, toplumun hafızasında yer etmekte ve kentin kimliğinin belirlenmesini sağlamaktadır.

Kentin kimliğinde toplumun belleği ve kültürel miras ayrılmaz bir parçadır. Modern dünyayla birlikte bu ayrılmaz parçalar; korumadaki yanlış yöntemler, şehirleşmenin her geçen gün artması gibi birçok faktörle parçalanmaya başlamış ve bu konular araştırmacıların üzerine düştüğü konular hâline gelmiştir.

Kentsel mekân ve kent belleği arasındaki ilişkinin önemli bir unsuru olarak kişisel tanıklıklar ve öznellerarası bilgiye ulaşmak üzere, sözlü tarih yöntemi kullanılarak kentsel mekân ve bunun kentsel bellekteki karşılıkları araştırılmış, kent kimliğinin oluşumunda kentsel mekân ve kentsel bellek arasındaki ilişkinin önemi tartışılmaya başlanmıştır (Ünlü, 2017). Kentler tarih içerisinde farklı biçimlerde adlandırılmışlardır. Buna birçok faktör etki etmiştir. “*Bu tanımlama, kimi zaman, “Bronz Çağı kenti, Orta çağ kenti, Roma kenti” gibi dönemsel bir atıf; kimi zaman “Osmanlı kenti, Yunan kenti Türk kenti ya da Arap kenti” gibi ait olduğu medeniyet ya da ulusa atıf; kimi zaman “İslam kenti” gibi egemen dinî inanca dair bir atıf ya da “Akdeniz kenti” gibi içinde yer aldığı coğrafyaya göre şekillenmişti.*” (Ünlü, 2017, s.76-77).

Kentleri, diğerlerinden ayırt eden ve kendine özgü niteliği ile tanımlanmasını, adlandırılmasını sağlayan pek çok değişken vardır. Tarih boyunca kullanıcı ve mekân arasındaki ilişki incelendiğinde, insan tarafından duyu organlarıyla yorumlanan dış

uyarıcılarının mekân algısının oluşmasında etkili olduğu görülmüştür (Çakır, 2015). Sadece geçmişten bir şeyler bulmak için değil, bu amaçlara yönelik, insanlığın yararlanması bakımından da kültürel mirasın genç yaşlardan itibaren tanınması ve koruma bilincinin geliştirilmesi önemlidir. Türkiye toprakları zengin bir kültürel mirasa sahiptir ve binlerce yıllık çeşitli uygarlıklara ev sahipliğini yapmıştır. Ülkemizin zengin kültürel mirasına sahip çıkmak, büyük bir birikim ve sorumluluk gerektirmektedir. Bununla birlikte, koruma bilincinin toplumsal tabana yayılarak “koruma kültürü” oluşturma noktasında önemli eksikliklerin olduğu görülmektedir (Külcü,2014). Bütün bu unsurlar düşünüldüğünde kentin kimliğinin oluşmasında toplumun belleğinin olduğu açıktır. Toplumun belleğinde kente ait olan kültürel öğeler, semboller ve anılar, kişinin kendini oraya ait hissetmesinde en önemli unsurdur. Belleğin aktif kalması, diğer nesillere kentin kimliğini aktarmada da oldukça önemli bir rol teşkil etmektedir.

“Bellek, toplumsaldır. Toplumsaldır, çünkü öncelikle bireysel insan zihinlerinden çok kurumlarda; kurallar, kanunlar, standartlaşmış uygulamalar, kayıtlar halinde yani bir dizi kültürel pratiklerle kurumlara yerleşmiş ve yerleştirilmiştir. Geçmişin nasıl bilineceği, hatırlanıp yorumlanacağı, o geçmişi birlikte oluşturmuş ve geçirmiş insanların birlikte inşa ettiği bir gerçekliktir.” (Kuban; Işın, Sakaoğlu,1993). Belleğin, günümüzdeki yaygın kullanımı, geçmiş deneyimleri akılda tutmaya ya da gerektiğinde geri çağırmaya olanak veren zihinsel yetenek olarak anılmaktadır. Ayrıca psikolojide bellek süreci, “kodlayarak kaydetme, depolama ve geri çağırma” olarak üç aşamadan oluşmaktadır. Bu işlemin aktif olabilmesi için aradaki bağın kopmaması gerekmektedir. Bu da yine üç kavramın yani kimlik, bellek ve kültürel mirasın birbiriyle ilişkisinin ne derece önemli olduğunu bize hatırlatır.

Bellek üzerine ortaya atılan kuramlar ilk olarak belleği kişisel bir geçmişe yerleştirerek bir “bireysel bellek” tanımı yapmıştır. Ancak bireyin toplumsal bir grubun parçası olması ve sahip olduğu toplumsal kimlik, anımsamayı kişisel olmaktan çıkartarak “kolektif bellek” olgusunu gündeme getirmiştir. Ortak bir kimliğe referans veren kolektif bellek, toplumsal kimliğin gelecek kuşaklara aktarılması açısından önem taşımaktadır. Bu aktarım tek başına birey üzerinden değil, bireyin içinde doğup büyüdüğü ve bir parçası olduğu toplumun değer yargıları, alışkanlıkları, gelenekleri olarak tanımlanan kültürel bellek etkisinde gerçekleştirilmektedir. Ortak kimliğin

bileşenleri niteliğindeki ortak anılar, paylaşılan değerler ve inanışlar, aynı zamanda kolektif bellek oluşumunda etkili olmaktadır. Kolektif bellek, ortak kimliğini koruyan, tarihsel sürekliliği olan ve içinde yaşayanlar için anlam ifade eden bir “yer”in olması ile ilişkilidir. Bu mekânlar, bireylerde ve sonraki kuşaklar arasında ortak bilinç ve kolektif bellek oluşumunda etkili olmaktadır. Bu bağlamda bireylerin mekânın hikâyesini ve geçmişini doğru şekilde algılamaları, kolektif belleğin gelişimi ve geleceğe taşınması açısından oldukça önemlidir (Sayar,2011).

Kişinin mekân içinde ya da yakın çevresinde kazandığı deneyim, bireyin zihninde mekâna ilişkin oluşan algının temelini oluşturmaktadır. Kültürel ve sosyal çevreden belleğe yansıyan her duyum bir algılama kuramını da beraberinde getirmektedir. Bireylerin mekânı ne şekilde algıladıkları, nasıl gördükleri, duyumsadıkları ve konumlandıkları gibi birtakım ilişkilere nasıl tepki verdikleri önemlidir. İnsanın yakın çevresinde etkilendikleri, belleğinde bir iz bırakır. Bu izlerin uzun süreli olması çevresindeki görsel unsurlarla da çok etkilidir. Yaşadığı çevredeki bir çeşme, bir cami, bir okul; renkler ve doku, kişinin bellekle kent ilişkisini güçlendirmeye yarar. Bellekteki kalıcılık daha uzun ömürlü olur. Bu uyaranların içerisinde en önemlilerden biri de kültürel mirastır. Nesnelere, kavramlar arasında bağlam oluşturarak belleğin hatırlama işleminde oldukça önemli bir görev görür. Bellekte hatırlamayı sağlayan tüm izler; çevreden alınan duyum, imgelem ve bellekteki tüm birikimlerin sentezi olarak karşımıza çıkarak kişinin yaşamış olduğu yere ait olma hissini sağlar.

Mekânda var olan ve geçmişin özelliklerini barındıran somut izler, mekânın kullanıcısı olan bireylerin zihninde bireysel, sosyal, tarihsel, kültürel değerlerle birleşerek “mekân belleği” oluşumuna işaret etmektedir. Bireysel oluşturulan mekân belleği; yaşanan dönemin toplumsal, politik, mimarî ve kültürel olayların yanı sıra gelenekler, alışkanlıklar, komşuluk ilişkileri ve hatırlanan oyun mekânlarıyla ortak paydada birleşmektedir. Dolayısıyla bellek ve mekân ilişkisi, tek başına zaman içinde mekânda biriktirilen anılar değil, anılar ile mekânla birey arasında kurulan duygusal bağı da kapsamaktadır. Mekânın bellekte bıraktığı izler; varlığını birtakım temsiller, göstergeler, semboller aracılığıyla, aynı zamanda kolektif belleğin oluşumunun temelinde yatan sosyal grupların iletişimi ve etkileşimi üzerinden sürdürmektedir. Mekânsal algılama, insan ile çevresi arasındaki bağlantının en önemli mekanizmasıdır.

Bu algılamamanın içerisinde duyumsal ve zihinsel iki süreç vardır. Duyumsal süreçte mekânla ilgili ilk bilgi toplama aşaması başlar; bu, mekânın fiziksel özelliklerine ilişkin beyinde oluşan algı sürecidir. Daha sonraki aşama olan mekânla ilgili zihinsel süreç, bu elde edilmiş bilgilere ve deneyim, ihtiyaç, beklenti gibi etkilere bağlı olarak oluşmaktadır. Zihinsel süreçte algılama bireysel bir şekilde gerçekleşir. Mekâna ilişkin geçmişte yaşanan birtakım olaylar ya da örf ve âdetler, kültürel miraslar zihinsel sürece kalıcı olarak kaydedilir. Bu şekilde de mekân belleği, toplum ve birey kavramına katkı sağlar.

Kültürel belleği ise, nörolojik ve bilişsel süreçlerden farklı olarak toplumsal bağlamda ele alınan ve belleğe kaydedilen bilgilerin niteliği ile bu bilgilerin organize edilişi, ne şekilde muhafaza edildiği, bireyin içinde bulunduğu toplumsal ve kültürel çerçevenin koşulları belirlemektedir. Toplumsal kimliği oluşturan ortak deneyim, beklenti ve eylemler, aynı zamanda kültürel belleği şekillendiren unsurlardır. Bu noktada kültürel bellek ile kolektif bellek birbiri ile bütünleşmiş bir özellik göstermektedir. Kültürel bellek, bireylerin ortak simgesel anlamlar yükledikleri geleneksel pratikler ve daha fazla anının bağlandığı sembolik figürler üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Toplumsal kimliğin birer unsuru olan anlatılar, bayramlar, törenler, örf ve adetler ile topluma ait geleneksel giysiler, danslar, oyunlar gibi tüm unsurlar, geçmişle bağlantılı olan kültürel belleğin geleneksel sembolik kodlamalarını oluşturmaktadır. Toplumda bu birlik beraberliğin devamının sağlanabilmesi için ritüel tekrarların olması oldukça önemli bir yer taşımaktadır. Toplumun belleğine kodladığı mekânlar, yapılar, anılar bir kültürü temsil etmekten çok, toplumun bellek ile mekân arasında kurduğu örüntüleri ifade etmektedir. İster bireysel ister kolektif bellekte bilinçli olarak biriktirilen olaylar, kişiler, görüntüler, mekânlar, sesler, kokular ve benzeri her türlü öğenin, kayıt altına alınması bu sebeplerden oldukça mühimdir. Kente yapılan her bir müdahale bu bağlama etki etmektedir. Haydarpaşa Garı'nın yangın geçirmesi veya Notre Dome Katedrali'nin yanması işte bu yüzden bellekte derin boşluklar açar. Ondan dolayıdır ki, uygun restorasyonun sağlanması ve koruma altına alınması bir yandan kentin kimliğine yapılan acil bir müdahale ve yok olmasına izin vermemektedir.

Modernleşme, asrileşme, çağdaşlaşma sözcüklerinin arkasına saklanarak yapılan planlama ve yapılaşma eylemleri, hemen her yerleşmede ya da kırsal alanlarda kültür ve doğa varlıklarının değişmesine, bozulmasına ya da yok olmasına neden olmuştur.

Bir kültür varlığı, bir toplumun geçmişinin somut belgeleridir. Dolayısıyla da tarihsel bir değere sahiptir (Asatekin,2004). Bu anlamda her dönemde kentte yaşayanlar, mekânın ruhunu kendi deneyimleri ile üretmekte ve bu anlamda kolektif bellek mekânda nesnelleşmektedir.

Bir başka deyişle, kentsel mekânın biçimlendirilmesiyle ortaya çıkan yapılı çevre, toplumun gündelik yaşam pratikleri ile yakından ilişkilidir. Özellikle kamusal mekânlar, toplumsal belleğin ve kentsel kimliğin oluşmasında oldukça önemli, toplumsal ilişkinin üretildiği alanlardır. Dolayısıyla kentsel mekân, kolektif bellek ve kent kimliğinin oluşmasında; şimdiki zaman, geçmişi keşfetmemizi sağlar.

Kent kültürünün inşa edildiği süreçte kolektif bellek de oluşmaya başlar. Mekânsal pratikler, hem yaşamı hem de mekânı düzenler. Kolektif bellek, ortaklaşa olarak toplumun her parçası tarafından paylaşılan değerlerin ve mekânsal hafızanın bütünüdür (Uludağ; Avcı,2016).

Modern kent beraberinde hız kavramını da getirmiştir. Yapı teknolojilerinin ve otomobil sanayinin gelişmesi, nüfus artışı ve tüketim kültürünün üst noktalara ulaşması, kentin kozmopolit bir nitelik kazanması ve yüksek arazi fiyatlarıyla konut yapımının yataydan dikeye geçişi ile sokaklar araç trafiğine göre düzenlenirken kapalı meydanlar dışında kalan kimi meydanlar da bu duruma uygun hâle getirilmiş; meydanların günün koşullarına göre düzenleme çalışmaları, bölgenin iklim koşulları, toplumun alışkanlıkları, davranış formları ve tarihsel bağları dikkate alınarak belli bir sisteme oturtulmaya çalışılmıştır (Yıldırım,2018). Özellikle kentlerin son derece hızlı biçimde değiştiği ülkemizde koruma üzerine araştırmalar büyük bir ihtiyaçtır. Bir kente sahip çıkmak için kentlilerin onunla bir bağ kurmaya gereksinimi olduğu açıktır. Kentlilerin bireysel tarihinde ve kentsel bellekte kökleri olan bu bağ, yaşanılan yere sahip çıkmak için en önemli nedenlerden biridir. Bu nedenle, kentsel bellekte yer etmiş ve kent kimliğinin ayrılmaz parçaları olan mekânların sürekliliği, kentliler tarafından sahiplenilen kentler anlamına gelecektir. Dolayısıyla, ancak kent belleği ve kentsel mekân arasındaki birbirini üreten ilişkinin sağlıklı biçimde ve kesintisiz olarak sürdürülmesi ile kentlerin geçmişten gelen kimliklerini koruması ya da kimlik kazanması olanaklı olabilecektir. *“Türkiye gibi ülkelerde tarih yazımı belleğin bıraktığı boşluğu doldurmakta zorlanır. Bunu bir tarihyazımı bunalımı olarak nitelendirmek de olanaklıdır. En vahim bunalım ise, bizatihi değişimin kendisi*

tarihselleştirilirken yaşanır. Modernleşmeyi oluşturan dönüşüm ve başkalaşımın tarihi kolay kolay yazılamaz. Çünkü değişim ve dönüşümler adeta tanrısallaştırılmış otoritelerin iradesiyle ortaya çıkan tarihötesi sonuçlar olarak düşünölmek istenirler” (Tanyeli,2002)

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) tarafından 16 Kasım 1972 tarihinde kabul edilen “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme” kapsamında kültürel miras olarak nitelendirilecek değerler tanımlanmıştır.

Bu bağlamda tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değerdeki mimarî eserler, heykel ve resim alanındaki şaheserler, arkeolojik nitelikte eleman veya yapılar, kitabeler, mağaralar ve eleman birleşimleri; mimarileri, uyumlulukları veya arazi üzerindeki yerleri nedeniyle tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değere sahip ayrı veya birleşik yapı toplulukları; tarihsel, estetik, etnolojik veya antropolojik bakımlardan istisnai evrensel değeri olan insan ürünü eserler veya doğa ve insanın ortak eserleri ve arkeolojik siteleri kapsayan alanlar kültürel miras olarak kabul edilmektedir. Kentin içerisindeki kültürel miras sadece bir tarihî eser değildir. Tarihî döneme belgelik etmenin yanında yaşayanların hafızalarında yer edinen bir semboldür. Toplumun yaşadığı yerle bağını kuvvetlendirmedeki en önemli araçtır. Ancak bu eserler sürekli gelişen, değişen şehirler içerisinde zaman zaman bazı koruma uygulamalarına maruz kalabilirler. Şehir içerisinde yapılan bir kazı sonucunda da karşımıza çıkabilirler.

Kültürel mirası, “Somut olmayan Kültürel Miras” ve “Somut Kültürel Miras” başlıkları altında toplayabiliriz. Burada da tezin ana konusunu oluşturacak olan taşıma kavramına dâhil olabilecek kültürel miras öğeleri incelenmiştir. Taşınmaz gruba giren kültürel miras varlıkları da çeşitli nedenlerle özgün konumundan ayrılmak zorunda kalabilir. Böyle bir durumda taşınabilir kültürel mirasa dönüşebilmektedir. Örneğin taşınmaz kültürel miras olan bir Safranbolu ahşap evinin yıkılıp yok olmasına bağlı olarak, evin ahşap çatılı tavanı, ahşap pencere doğraması ya da kafesi, ahşap kapısı, ahşap kapının metal aksamı, ahşap silmeleri, yapı bileşenleri taşınabilir kültür varlığına dönüşebilmektedir.

2.1.1 Taşınabilir Kültür Varlıkları

Bir kültürün sosyal, ekonomik, politik, kültürel, tarihsel, teknik ve teknolojik, estetik niteliklerine ilişkin belge değeri olan her türlü taşınırına verilen isimdir. Bu başlık altında ilk akla gelen, resim, heykel gibi sanat eserleri olmasına karşın, çok daha farklı eşyalar da bu grup altında yer alabilir. Jeolojik, tarih öncesi ve tarihî devirlere ait, jeoloji, antropoloji, prehistorya, arkeoloji ve sanat tarihi açılarından belge değeri taşıyan ve ait oldukları dönemin sosyal, kültürel, teknik ve ilmî özellikleri ile seviyesini yansıtan her türlü (taşınır nitelikteki) kültür ve tabiat varlığı, taşınır kültür varlığıdır. Taşınır kültür varlıklarını yapıldıkları maddelere dayanarak organik ve inorganik olarak iki ana sınıfa ayırabiliriz.

Organik maddelerden yapılmış taşınır kültür varlıkları organik maddeler bitki, hayvan ve insan kaynaklıdır. Hayvan ve bitki fosilleri, insan iskeletleri, kemik veya fil dişinden yapılmış alet, takı veya süs eşyası, süs eşyası olarak tasarlanmış yumurta kabukları, deri, dokuma gibi maddelerden yapılmış giysi vb. ürünler, bez, papirüs, parşömen, kâğıt gibi yazılı belgeler, tablolar, ikonalar, ağaçtan/ahşaptan yapılmış heykel, heykelcik, mimarî elemanlar, mobilyalar, araba aksamları, silah, tarım veya teknoloji aletleri gibi ürünler, çeşitli bitkilerin dal veya yapraklarından üretilmiş hasır sepet ve örgü ürünler sayılabilir.

İnorganik maddeler temelde taş, metal ve toprak kaynaklıdır. Çakmak taşı veya obsidyenden yapılmış aletler, ezme, öğütme gibi amaçlar için yapılmış taş aletler, taştan yapılmış süs eşyaları, mühürler, heykel, heykelcik ve idoller, çeşitli mimarî elemanlar; cam kaynaklı taşınır kültür varlıkları cam süs eşyaları, mutfak ve sofraya gereçleri, şişe, kavanoz gibi ambalaj ürünleri; metal kaynaklı taşınır kültür varlıkları ok ucu, mızrak, kılıç, miğfer, kalkan gibi savaş aletleri, bıçak, çekiç, balta benzeri tüm aletler, sikkeler, kaplar, at ve araba aksamları, süs ve ziynet eşyaları, tıbbî aletler, çengelli iğneler, mühürler, tartılar ve ağırlık elemanları, mimaride kullanılmış kenetler, kaplamalar, menteşeler gibi unsurlar, heykeller ve heykelcikler.

Toprak (kil) kaynaklı taşınır kültür varlıkları pişmiş toprak –seramik- ve pişirilmemiş toprak, porselen, çini benzeri her türlü kap-kacak, çanak-çömlek gibi mutfak ve sofraya eşyaları, küp, künk, kiremit, tuğla gibi mimari unsurlar, heykel, heykelcikler, lahit,

küvet, tekne gibi ürünler, yer ve duvar döşemeleri gibi çini süsleme elemanları, yazılı tabletler, mühürlerdir.

2.1.2 Taşınmaz Kültür Varlıkları

Daha çok anıtsal yapılar veya yapı grupları ve korunması gerekli çevreler, taşınmaz kültürel varlıklar içerisine girer (5226 sayılı yasa ile değişik 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası: 1983, 2004). Anıtsal yapılar denilince bugün ülkemizde var olan birçok büyük ölçekli kültür varlığı bulunmaktadır. Bunlar, genellikle merkezî otoritenin (yani Bizans, Beylikler, Selçuklu, Osmanlı Dönemi ya da yakın geçmişe ait Cumhuriyet Dönemi gibi) özelliklerini yansıtan genellikle konut dışı işlevleri olan büyük programlı yapılardır. Bu yapılar, çok genel olarak bir dönemin mimarî biçimini, yapım tekniğini, estetik anlayışını, ait oldukları toplumun sosyo-kültürel, ekonomik ve politik niteliklerini yansıtan eserler olarak tanımlanabilir.

Dini yapılar (kilise, cami, mescit, sinagog vb.), türbeler, kaya mezarları, mezarlar, tümülüsler, eğitim yapıları, ticaret yapıları, arastalar, bedestenler, mahalle bakkalları, fırınlar, imalathâneler, sabunhâneler, küçük ölçekli ticaret/üretim yapıları, askeri yapılar, kaleler, surlar, kule yapıları, temizlik yapıları (hamam), büyük ölçekli konutlar (saray, köşk, yalı vb.), sebil, çeşme, köprü, saat kuleleri, belediye yapıları, istasyon yapıları, mil taşları, geleneksel konutlar, endüstriyel mimari (değirmenler, zeytinyağı, şarap işlikleri, tersaneler) bu gruba girmektedir.

Korunması gerekli çevreler içerisine arkeolojik kültür varlıkları ve bunların bulunduğu yerleşmeler, antik kentler, ören yerleri, akropeller, nekropoller, tiyatro, gymnasium gibi alanlar ve yazılı, resimli ve kabartmalı kayalar, resimli mağaralar, kitabeler, köprüler, su kemerleri, su yolları, sarnıç ve kuyular, tarihî yol kalıntıları, mesafe taşları, eski sınırları belirten delikli taşlar, dikili taşlar, sandukalar, steller, freskler, kabartmalar, mozaikler düşünülebilir.

2.2.KORUMA DÜŞÜNCEİ VE YÖNTEMLERİ

2.2.1. Koruma

Koruma düşüncesi tarihsel gelişim olarak iki ana başlık altında ele alınabilir. Bu başlık altında “Neyi, nasıl korumalıyız ve koruma politikaları nelerdir?” konuları ele alınıp değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Kültürel bellek ve kültürel miras, bir toplumun biriktirmiş olduğu tüm bilgi birikimidir. Bu bilgi birikimi eğer korumadan ayrı olarak düşünülürse kaybolur ve bu da toplumun hafıza kaybı geçirmesine sebep olacaktır. Kültürel miras geçmişi, şimdiki ve geleceği içinde tutan ve üretimi bir döngü hâlinde olan bir kavramdır. Kültürel miras, bireysel anıların birleşmesi sonucu oluşmuş kolektif bir oluşumdur. Kültür; toplu yaşamla beslenen, gelenek ve görenek, sanat ve bilgi gibi toplumun ürettiği değerleri gelecek nesillere taşıyan öğeler bütünüdür. Kültürel mirasın birtakım sembolleri bulunur. Bunlar kişiye, yöreye, zamana göre değişse de insanların ortak bir dil oluşturmasını sağlar. Kültür varlıklarının korunmaması sonucunda bu dil ortadan kalkar ve toplumların geçmişi zarar görür. Geçmiş zarar gören toplumlar, uzun süre var olamaz ve geleceğe bilgi aktarımı sağlayamaz. Gelecek kuşaklara aktarılamayan bilgi, sürdürülebilirliği sekteye uğratar; sonuçta kimliksiz bir nesil yetişir. İşte bütün bu sebepler göz önüne alındığında koruma bilincinin bütün kuşaklarda hâkim olması gerekmektedir. Toplumlar koruma bilincini yaygınlaştırabilirse kendilerinden sonra gelecek nesillere de fayda sağlayacaktır. Bununla birlikte, koruma bilincinin toplumsal tabana yayılarak “koruma kültürü” oluşturma noktasında önemli eksikliklerin olduğu görülmektedir. Modern dünyada gelişmekte olan yaklaşımları belirlersek; kültürel miras ile çağdaş gelişme, birbirlerinin karşıtları değildir, birbirlerini tamamlamaları, zenginleştirmeleri gerekir.

Kültürel mirasın bir bütünlük içinde, tarihî ve kültürel çevre ile ele alınması, korunması gereklidir. Kentler geçmişten gelen birikimin yansımasıdır. Geçmiş toplumlardan kalan arkeolojik bilgiler de görmezden gelincek unsurlar değildir.

Çağdaş yaşamın gelişmesi için bir müdahale gerektiğinde, bilgiyi kaybetmeden ortaya çıkararak yayımlanması sağlanmalı, bunun için yeterli kaynaklar oluşturulmalıdır.

Kültür mirasını korumak konusunda en önemli rol ülkeyi yöneten kişilerin benimsedikleri politikalar ve uygulamalardır. Devletin korumayı gerçekleştirecek kurumlarla kontakta bulunup bu kurumlara teşvik edici yaptırımlar uygulaması, alanında uzman ve denetleyici kişilerle iletişim sağlanması gerekmektedir. Ülkemizde ve dünyadaki örneklerinde bunun sağlanamadığı zamanlarda, restorasyon ve koruma konusunda oldukça olumsuz örneklerle karşılaşmaktadır. Değişim hayatımızın her yerinde ve her an gerçekleşmekte, böylelikle sanayi toplumunun etkin olduğu bu yüzyılda koruma oldukça hassas bir konu olmaktadır. İş gücüne daha çok ihtiyaç olan kentlerde giderek çoğalmaya başlayan imar faaliyetleri, kültürel mirasın en büyük tehlikelerinden biridir. Bu hızlı artışın içerisinde toplumsal belleğin kaybolmaması için bu hassasiyetin tarihin her alanında ve objektif bir şekilde yerine getirilmesi de toplumların en büyük sorumluluğudur.

“Koruma” denilince, arkeolojinin özellikle yer üstündeki anıtlardan yer altındaki eserlerin bulunduğu yerleşimlere doğru yönelmesi beraberinde gelişmeye başlayan kentsel arkeoloji kavramı kadar, hâlihazırda bulunan kültürel mirasın korunarak geleceğe taşınması anlamına da gelir. Üzerinde bulunduğumuz coğrafyanın geçmişi, tüm insanlığın ortak geçmişinin bir parçası, günümüze nasıl geldiğinin göstergesidir. Ülkemizin oldukça değerli bu kültürel mirasını koruyabilmek için kesin yükümlülüklerin olması oldukça önemlidir. Kültürel mirasa saygı, gelişmenin "olmazsa olmaz" ön koşulu olarak karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşen dünyada, arkeolojiye yeni işlevler yüklenmiştir; bunlar insanlığı bugüne taşıyan ortak değerlerin göstergesi olmak ve bu bileşimi oluşturan yerel kimliklerin korunmasını sağlamaktır.

Geçmişte çoğunlukla yapının işlevsel değeri, sürekli bakımının yapılması ve yaşamını sürdürmesi için bir araç, gereklilik olmuştur. Bu ilke günümüzde de geçerliliğini korumakla birlikte, ilk işlevini yitirmiş yapılar da korunmaktadır. Bu aslında kültürel bir görevdir. Gelecek kuşaklara bir aktarımdır. Tarihi anıt ve çevrelerin yaşaması rastlantılara bırakılmamakta, ulusal ve evrensel kültürün bir bileşeni, uygarlık belgesi olarak korunmaları amaçlanmaktadır.

Korunmanın temel sorunlarından biri de neyin korunacağıdır. Çok eski tarihlerden günümüze ulaşan seçkin dinî yapılar, mezar anıtları ya da işlevsel binalar, bugün dünya

mirasının ögeleri olarak korunmaya değer bulunmaktadır. Aslında anıtsallıktan uzak, tümüyle işlevsel amacı olan gündelik yaşama ait yapılar da uzun bir süre geçtikten sonra, toplumsal tarihe ait bir bileşen olarak değer kazanmakta ve koruma kapsamına alınmaktadır. Venedik Tüzüğü'nün genişletilmiş anıt kavramı, 1976'da UNESCO tarafından daha farklı bir terminoloji içerisinde yoğrularak kültürel geleneklerle ilgili bütün maddî varlıkları kapsamak üzere, "kültürel varlık" deyimini ortaya atılmıştır. 1983'te çıkarılan 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na alınmış ve içeriği oluşturulmuştur.

İngiltere'de, dolayısıyla dünyada endüstrileşmenin başlangıç döneminin eğer "kalkış" 1780'lerde başlamışsa 1840'larda İngiltere'de ağır endüstrinin kurulması ve demir yollarının yapımıyla bittiği söylenmektedir. Fransız Devrimi'nin kendisine, 1780'den 1800'e kadarki yirmi yıl içerisinde bir tarih vermek mümkündür; yani, biraz daha önce olmakla birlikte endüstrileşme Fransız Devrimi ile çağdaştır (Hobsbawn,2000).

1789 Fransız Devrimi'nde anıtlar için büyük kayıplara yol açan bir eylem dizisi de olmuştur. Daha sonraki yıllarda özellikle 1830'lu yıllardan sonra tahrip edilen eserlere yeniden ilgi duyulmuş, tarihî restorasyon kavramı ortaya çıkmış ve koruma çalışmaları da artmıştır. Bu dönemden sonra İtalya'da tarihî restorasyonun en ünlü örneği, Milona' daki Sforza Şatosu'dur.

Kültürel mirasın korunması politikaları söz konusu olduğunda, tarih boyunca bazı önemli kurumlar ve önemli tarihler kayıtlara geçmiştir. Bu kurumlar düşünüldüğünde UNESCO, ICCROM (Uluslararası Kültürel Varlıkları Araştırma ve Koruma Merkezi), ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi), ICBS (Uluslararası Mavi Kalkan Komitesi), INTERPOL (Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı)'dür. Türkiye'de ise Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüdür.

UNESCO, 1945 yılında kurulmuştur. 1972 yılında Dünya Kültürel ve Doğal Varlıklarını Koruma Sözleşmesi'ni benimsemiştir. Bu sözleşmeyle dünya mirası ve üstün evrensel değer kavramlarını tanıtmış ve yaymıştır. Bu sözleşme ile koruma yaklaşımında kültürel mirasın kent yaşamının önemli bir parçası olarak tariflenmesi; toplumsal yaşamla bütünleşmesinin önemine vurgu yapılması, sit kavramı ile alansal koruma yaklaşımının benimsenmesi; Dünya Kültür Mirası Listesi kapsamında üye ülkelerden çeşitli dökümlerin çıkarılmasının talep edilmesi gibi olumlu gelişmeler, koruma alanında atılan önemli adımlardan bazılarıdır. Ülkemizin de taraf olduğu ilk

uluslararası sözleşmelerden birisidir. 2019 Aralık ayı itibariyle Türkiye’de dâhil olmak üzere 167 ülkeden 1121 doğal ve kültürel miras UNESCO Dünya Miras Listesi’ne kayıtlıdır. Türkiye’den 18 kültürel ve doğal alan listede yer almaktadır. Eğer kayıtlı ülkelerde kültürel mirasın korunmasıyla ilgili bir tehdit görülürse bu varlıklar, “Tehlikedeki Dünya Miras Listesi”ne alınabilmektedir. Silahlı çatışma, depremler ve diğer doğal afetler, doğal ortamın kirliliği, kaçak avlanma, kontrolsüz turizm gelişimi ve şehirleşme gibi durumlar, mirasa koruma gerektiren tehditler olarak görülmektedir. Günümüzde kültürel miras için özellikle şehirleşme büyük bir tehdit oluşturmaktadır.

Bu örgütlerden bir diğeri ICCROM (Uluslararası Kültürel Varlıkları Korunması ve Restorasyonu Araştırma Merkezi)’dur. 1959 yılında kurulmuştur. 2001 yılında imzalanan UNESCO Evrensel Kültürel Çeşitlilik Bildirgesi ruhuyla hareket etmektedir.

ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) 1965 yılında kurulmuştur. Kültürel miras alanlarının korunması için çalışır. Mimarî ve arkeolojik mirasın korunmasına yönelik teori, metodoloji ve bilimsel tekniklerin uygulanmasını desteklemek ve teşvik etmek görevini üstlenmiştir. Mimarların, tarihçilerin, arkeologların, sanat tarihçilerinin, coğrafyacıların, antropologların, mühendislerin ve şehir plancılarının birbirleriyle bilgi alışverişi yapabildikleri disiplinlerarası bir platformdur.

ICOM (Uluslararası Müzeler Konseyi) 1946’da kurulmuştur. Bugün bütün dünyada 37 binden fazla müze uzmanının içinde bulunduğu bir ağa sahiptir. ICOM bünyesinde aralarında Türkiye’nin de olduğu 119 ulusal komite bulunmaktadır. Daha çok, kültürel mirasta kaçakçılık konusu üzerine mücadele etmektedir.

Kültürel mirasın korunması çabalarının somutlaştırıldığı ve birtakım ilkelerin benimsendiği ilk uluslararası çalışma 1931 tarihli “Carta del Restauro” olmuştur. Nitekim benimsenen bu ilkeler zamanla koruma yaklaşımında yeni standartların ve yaklaşımların belirlenmesini de sağlamıştır. “Carta del Restauro”da antik eserlerin gün ışığına çıkarıldığı kazı ve araştırmalarda, topraktan çıkan kalıntıların düzenlenmesi ve yerinde bırakılacak olan sanat eserlerinin sürekli olarak korunması çabalarını kapsayan "kurtarma" çalışmalarının derhal ve sistemli bir şekilde gerçekleştirilmesi düşüncesinin benimsenmesi önemli bir gelişmedir (Girişken,2010).

Sürecin devamında, 1964 yılında Venedik’te toplanan İkinci Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenleri Kongresinde alınan kararlar sonucunda hazırlanan

Venedik Tüzüğü'nde ise tarihî anıt kavramının kapsamı genişletilerek, belli bir uygarlığın, önemli bir gelişmenin, tarihî bir olayın tanıklığını yapan kentsel ve kırsal yerleşimleri de kapsamak suretiyle kültürel mirasın bir bütün olarak korunabilmesi yolunda önemli bir adım atılmıştır. Venedik Tüzüğü, bütünleşik bir koruma yaklaşımının gelişmesinde oynadığı önemli rol kadar, birçok ülkenin koruma alanındaki yasal çerçevesinin oluşmasına da temel teşkil etmesi bakımından önemli bir adım olarak nitelendirilmektedir.

Dahası, Venedik Tüzüğü bu içeriği ile tarihî anıt ve çevrelerinin korunmasıyla ilgili çağdaş düşünceleri bir araya getiren önemli bir belge olarak nitelendirilmektedir. 1931-1980 yılları arasında koruma yaklaşımında yaşanan bu gelişmeler, uluslararası platformlarda kültürel mirasın korunması aşamasında alınan ilkesel kararlar ve çeşitli bildirgeler, bütünlüklü bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde; arkeolojinin kentsel alanlara yöneldiği ve planlama süreçleriyle bütünleştirilmeye çalışıldığı çağdaş bir koruma yaklaşımının yavaş yavaş önem kazanmaya başladığı görülmektedir (Girişken,2010).

Özetle, İkinci Dünya Savaşı sonrasında kent merkezlerindeki tahribatların giderilmeye çalışıldığı evre ve bu evrenin devamında kentsel gelişimin insanlığın binlerce yıllık birikimini yok eder bir hâl alması; gerek kentsel arkeolojinin kuramsal temellerini geliştirmiş, gerekse koruma yaklaşımlarında yasal ve yönetsel çerçevenin oluşturulmasını bir zorunluluğa dönüştürmüştür. Kentsel arkeolojinin ortaya çıkışı ve bu alandaki gelişmeler bütünlüklü olarak değerlendirildiğinde, koruma yaklaşımlarının yasal ve yönetsel çerçevesinin oluşturulmasında önemli mesafeler kat edildiği görülmektedir.

Kültür varlığı ve değeri kavramı 1982 Anayasası'nda da kullanılmıştır. Burada da 1951 Anayasası'nın 50. maddesi Madde 63 olarak tekrar edilmiştir. Özellikle 1980'li yıllardan günümüze kadar olan süreçte Birleşmiş Milletler, UNESCO ve Avrupa Konseyi gibi dünya ölçeğindeki kuruluşlar ile sosyal, kültürel ve siyasî alanda uluslararası iş birliği sağlanmaya çalışılmıştır (Kederli,2014).

Kültürel mirasın yalnızca bulunduğu ülkenin değil, tüm insanlığın ortak mirası olduğu şeklindeki görüş kabul görmüş, koruma alanında uluslararası düzeyde yaptırımlar da gündeme gelmiştir. Fakat ilerleyen zamanda dünya genelinde belirlenen bu kanunlar, ülkelerin çeşitli yönetim politikaları ve belli sebeplerden ötürü tam olarak

uygulanamamaktadır. Bu da geçmişle kurulan bağın her geçen gün daha da kopmasına sebebiyet vermektedir.

Ülkemizde ise Cumhuriyet dönemi öncesi ve sonrasında korumanın ve kültür bilincinin tam olarak kavranamaması nedeniyle bu kavramlar daha geç anlaşılmıştır. Özellikle, bu yaklaşım sonucunda tarihsel verilere ve tarihsel öneme sahip yapılara gereken özenin gösterilmemiş olması nedeniyle modern kent yaşamının zamanla kültürel miraslarımızı yok etmesine seyirci kalınmıştır. Bu sorun tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de çözüm aranan ve hatta şehir hayatında kentsel dönüşümler itibariyle hâlen aranmakta olan bir kavramdır.

Kültürel mirasın korunmasına yönelik pek çok teknik ve hukukî düzenlemeler söz konusudur. Ancak çeşitli sebeplerden ötürü koruma ve restorasyonda aksaklıklar yaşanmaktadır. Bu yüzden özellikle değişen, dönüşen ve tüketen dünya anlayışında bu gibi konularla ilgili farkındalık ve bilinçlendirme çalışmaları artırılmalı ve yeni gelişmeler takip edilmelidir.

Türkiye’de kültür varlıklarının korunması düşüncesi ve uygulamaları 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. 1884 tarihli nizamname ile kurulan Müze-i Hümayun teşkilatı müzecilik çalışmalarının yanı sıra arkeolojik varlıkların korunması çalışmalarını da yürütmüştür. Koruma düşüncesi 80’lerden itibaren 2863 sayılı yasa yürürlüğe girerek anıt kavramı “kültür varlıkları” kavramı olarak tanımlanmış, sit alanı tanımı genişletilmiş, koruma amaçlı imar planı güncellenmiş, 3386 sayılı kanunla da ayrıntılı tanımlar yapılmış, 2004 yılında çıkan 5226 sayılı kanunla da yönetim alanı, yönetim planı, bağlantı noktası tanımlarına yer verilmiş, 2005’te 5366 sayılı kanunla yenilenerek korunma ve kullanılması yasalaşmış, Türkiye 2006 yılında ise Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesine yasal olarak dâhil olmuştur (Akın, 2007).

1922 yılında bu kurum yerini Asarı-ı Atika ve Müzeler Teşkilatına bırakmış, 1946’da Millî Eğitim Bakanlığı bünyesinde Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü olarak yeniden düzenlenmiştir.

1971’de Kültür Bakanlığının kurulmasıyla Genel Müdürlük bu bakanlığa bağlanmış, 1982 yılında Kültür ve Turizm Bakanlıkları birleşince bu bakanlığın içinde yer

almıştır. 2003 yılında çıkan yasa ile Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü olarak adlandırılır.

Türkiye’de kültür varlıklarını korumak devletin anayasal görevidir. Bu görev Kültür Turizm Bakanlığı bünyesindeki Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü aracılığı ile yürütülür. Genel müdürlüğün esas görevleri yurdumuzdaki korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının arkeolojik araştırma ve kazılarla açığa çıkarılmasını, korunmasını, değerlendirilmesini ve tanıtılmasını sağlamak, tahribini ve kaçırılmasını önleyici tedbirler almaktır. Müzeler ve Restorasyon Daire Başkanlıkları taşınır ve taşınmaz kültürel mirasla ilgili görevleri yürütürler.

UNESCO, ihtisas alanındaki amaçlarını her üye devlette kurulu Millî Komisyon vasıtası ile gerçekleştirmektedir. UTMK (UNESCO Türkiye Millî Komitesi), istişarî nitelikli bir kurum olup aslî görevleri; UNESCO ihtisas konularıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşları, UNESCO tarafından yürütülen çalışmalar konusunda bilgilendirmek, bu kurum ve kuruluşların UNESCO faaliyetlerine katkı ve katılımlarını sağlamak, örgütün çalışmaları hakkında toplumda farkındalık yaratmak, hükümete danışmanlık etmek ve UNESCO merkeziyle iş birliğini sağlamaktır. Dolayısıyla ülkemizde uluslararası kuruluşlarla olan iletişimi, UNESCO Türkiye Millî Komisyonu gerçekleştirmektedir.

2.2.2. Koruma Yöntemleri

Kültürel mirasın korunmasındaki yaklaşımlarda özellikle ne kapsamda ve nasıl bir müdahalenin gerçekleştirileceği büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle günümüzde koruma alanında farklı yaklaşımlar bulunmakla birlikte; etkin koruma, bütünleşik koruma, sürdürülebilir koruma, korunacak değeri özgün niteliğinde olduğu gibi saklama, temizleme, bakım, onarım, basit onarım, sınırlı onarım, yapı çevrelerinin düzenlenmesi, peyzaj düzenleme, çevresel kalitenin/niteliğin yükseltilmesi, restorasyon, taşıma, konsolidasyon, liberasyon, reintegrasyon (bütünleştirme), çağdaş koşullara uyarlayarak koruma (modernizasyon), canlandırma (revitalizasyon), yapısal değişim (alterasyon), işlevin gerektirdiği yapısal değişimlerin gerçekleştirilmesi, kaybolan veya kaybolma olasılığı olan kültürel değerlerin aslına

uygun olarak yeniden yapılması yoluyla yaşatılması, rekonstrüksiyon, rekonstitüsyon, röprodüksiyon, çevresel karakterin ölçü, oran, malzeme, renk belirlenmesi ve denetlenmesi yoluyla korunması bu yaklaşımlardan bazılarıdır (Girişken,2010).

Bilimsel restorasyonda olabildiğince az müdahaleyle anıtın tarihî belge ve estetik değerinin korunması amaçlanır. Onarım sırasında yapılan müdahalelerin derecesi, sağlamlaştırmadan yeniden yapıma doğru artar. Koruma açısından en uygunu, sağlamlaştırmayla yetinmektir. Ancak anıttaki hasar derecesi arttıkça, müdahalenin kapsamı genişler; tarihî yapıya ekler getiren, dokusunu değiştiren tekniklerin (örneğin: bütünleme, yenileme) uygulanması zorunlu olabilir (Sert,2012).

Korunacak değerın fiziksel ve işlevsel koşullarına, kültürel değerlerine göre uygulanacak koruma türleri, kültürel varlığı özgün niteliğinde olduğu gibi saklama (protection, preservation), restore ederek koruma (restoration), çağdaş kurallara uyarlayarak koruma (modernisation), yeniden yaparak koruma (reconstruction, reproduction), çevresel karakteri denetim altına alarak koruma şeklinde uygulanabilir (Aladağ,2010).

Genel bir çerçevede koruma olgusunu duygusal olarak sindirip kavrama anlayışı, yasalar çerçevesinde istek dışı, zorlama şeklindeki koruma anlayışından daha etkili ve kalıcı olmaktadır. Yurdumuz halkının genel karakteristik özelliği incelendiğinde hatıralar ve anılara bağlı bir yapısı vardır (Resuloğlu, 2005). Bu da koruma kültürünü şekillendiren önemli bir noktadır. Tarihî yapı ve anıtların sahip oldukları anı ve kullanım değerleriyle birlikte bilimsel teknikler ışığında geleneksel yöntemlerle yenilenip geleceğe mekânsal bellek göstergeleriyle sağlıklı şekilde aktarılmaları için restorasyon uygulaması önem taşımaktadır (Bıçakçı, 2015).

Restorasyon (Restoration); taşınmazın tasarım, yapım teknolojisi ve yapım malzemesi gibi yapıldığı dönem ya da dönemlere özgü niteliklerini korumak amacı ile uygulanan kapsamlı koruma müdahalesidir. Restorasyon çeşitli yöntemleri içermektedir: sağlamlaştırma (Consolidation), temizleme (Cleaning), bütünleme (Reintegration), ayıklama (Liberation), yeniden yapım (Reconstruction), sağlıklılaştırma (Rehabilitation), yeniden uyarılma (Renovation), taklit (Replication), arkeolojik restorasyon (In-Situ /Anastylosis), taşıma (Relocation-Moving).

Tezin ana konusu olan taşıma kavramı da restorasyon uygulamasındaki koruma yöntemlerinden biridir. Restorasyonda eğer ki yapı uygunsa ilk uygulanacak yöntem sağlamlaştırmadır. Bu yöntem, yapının uzun ömürlü olarak fiziksel korumasını sağlar. Onarım sırasında yapılan müdahalelerin derecesi, sağlamlaştırmadan yeniden yapmaya doğru artar. Koruma açısından en uygunu, sağlamlaştırmayla yetinmektir. Ancak anıttaki hasar derecesi arttıkça müdahalenin kapsamı da genişler. Kısmen ya da tamamen yıkılmış binaların parçalarının bir araya getirilerek yeniden inşasına anastylos denir (Dinçer, 2005). Restorasyon işlemini açıklamak için kullanılan Yunanca bir terimdir. Bu sözcük, koruma terminolojisinde Venedik Tüzüğü'nün 15. maddesindeki anlamında “yıkılmış, parçaları dağılmış olan antik yapıların özgün parçaları derlenip bir araya getirilerek ayağa kaldırılmaları” işlemini anlatmak için kullanılmaktadır.

Dilimize rehabilitasyon (sağlıklaştırma) olarak çevrilen bu kavram Hasol'a göre *“Harap ya da terkedilmiş yapıların, tarihî çevrelerin değişen gereksinimlerini karşılayacak biçimde onarılarak çağdaş yaşama katılmasının sağlanmasıdır.”* (Hasol,2005). Sağlamaştırma yöntemine karar vermek için, önce mevcut durumun analizi yapılmalıdır. Taşınmazın zemini, temel biçimi, taşıyıcı sistemi, yapı malzemesi tanımlanmalı, bugüne kadar maruz kaldığı afetler, yıkımlar, restorasyonlar belirlenmelidir. Bu çalışmalar sonrasında nasıl bir sağlamaştırma yöntemi uygulanacağına karar verilebilir.

Ayıklama (Liberation), taşınmazın tarihsel belge değeri olmayan ve özgünlüğünü bozan eklerin kaldırılması işlemidir. Restorasyon sürecinde yapıyı incelerken yapıya ait olmayan ekler tespit edilebilir. Bu ekler; iç, dış mekânda ve süslemede yer alabilir. Eklerden bazıları önemli tarihsel belge değeri taşırlar ve korunması gerekir. Bazıları ise yapının özgünlüğüne zarar veren eklerdir. Yapının bütünlüğü düşünülerek en iyi koruma yöntemine uzmanlar tarafından karar verilmesi gerekir. Araştırma sonucunda bu eklerin ayıklama işleminin yapılması gerekebilir.

Bütünleme (Reintegration), taşınmazda veya yapı elemanında yok olmuş parçaların tamamlanması işlemidir. Çeşitli nedenlerle tahrip olan kültür varlığı taşınmazda çeşitli ölçeklerde parça kayıpları olabilir. Önemli parça kaybı içeren bir örnek, kayıp parçaların bütünlemesi, rölöve, stampaj, fotoğraf gibi özgün belgelere dayandırılarak tasarlanmalıdır. Bütünleme işleminde geleneksel malzeme ve yapı teknolojisinin

yanı sıra yeni malzeme yapım teknolojisi de kullanılabilir. Her durumda yeni parçanın anlaşılır olması sağlanmalıdır. Bu, ekin dokusunu farklı yaparak, ekin çevresinde yiv, çerçeve nevi kontur yaratarak ve tarih düşme gibi biçimlerde yapılabilir. Ancak böylelikle izleyenlerin eki anlaması sağlanabilir (Ahunbay, 2014).

Renovasyon; “Bir kentin kentsel parçalarını ya da bir yapının belirli bölümlerini, tekniğine uygun şekilde yenileştirerek korumaktır. Burada söz konusu olan, bütünü oluşturan bileşenlerden bazılarının tümünden yeni bir niteliğe kavuşturulmalarıdır.” (Hasol, 2005). Yeniden yapım, Burra Tüzüğü’nde vurgulandığı gibi; “Bir yeri, bilinen önceki durumuna geri getirmek üzere uygulanırken fiziksel yapının yeni materyal kullanılarak restorasyondan ayırt edilmesi sağlanmalıdır. Rekonstrüksiyon, sadece bir yer hasar ya da fiziksel değişim nedeniyle tamamlanmamışsa ve yerin fiziksel yapısının önceki durumunu yeniden üretecek yeterli kanıtlar var ise uygulamaya geçebilir. Rekonstrüksiyon, bir yerin kültürel önemini sürdüren bir kullanım ya da uygulamanın parçası olduğunda da uygulanabilir.” (Bkz.- Australia ICOMOS, 1999: madde1.8-2.0).

Rekonstrüksiyon kavramı, Avrupa kentlerinde yapılan uygulamalarda mekânsal ve kentsel bellek açısından dikkat çekicidir. Çalışmalar geçmişten referans alınarak, kent ölçeğine dikkat edilerek ve birtakım karakteristik detaylar irdelenerek yapılmış ise yeniden yapılan bu yapılarda aidiyet hissi korunmuş olur. Ülkemizdeki uygulamaların benzer olmadığı dikkat çekmektedir (Bıçakçı, 2015).

Taşıma (Reconstitution), taşınmazın özgün konumunda korunmasının mümkün olmadığı durumlarda uygulanan koruma yöntemidir. Taşıma uygulamasının çeşitli nedenleri vardır. Bunlardan biri, kültür varlığının üzerinde yer aldığı arazinin yapısal sorunlarıdır. Örneğin toprağın kayma kapasitenin yüksek olması durumunda yapının taşınması gerekebilir. Bir başka neden ise, alan üzerindeki imar kararlarıdır. Taşınmazın arazisi, kamu yararı için önemli bir ulaşım projesi ya da baraj inşaatı alanı içinde kalabilir. Bu durumda taşınmaz çeşitli yöntemlerle uygun görülen bir başka yere taşınır. Bu işlemin tarihsel süreçte ilk uygulamaları oldukça meşakkatli ve pahalı gözükse de ilerleyen teknolojilerle birlikte yaygınlaşmakta ve gerektiği durumlarda oldukça işe yarar bir şekilde kullanılmaktadır. Taşıma, genellikle küçük yapılar için söz konusu olmaktadır. Ancak dünyada bazı büyük taşınmazların bir başka yere taşınarak varlıklarını sürdürmeleri de sağlanmaktadır. Bayındırlık etkinlikleri, jeolojik

yapı veya doğal afetler, bir anıtın ya da tarihî yerleşmenin bulunduğu yerde korunmasını zorlaştırabilir; hatta olanaksız kılabilir. Bu durumda anıt veya yerleşmenin önceden belirlenen uygun bir konuma taşınarak orada yaşamını sürdürmesi gerekebilir.

Venedik Tüzüğü'nün 7. maddesinde “Bir anıt tanıklık ettiği tarihin ve içinde bulunduğu ortamın ayrılmaz bir parçasıdır. Anıtın tümünün ya da bir parçasının başka bir yere taşınmasına-anıtın korunması bunu gerektirdiği ya da çok önemli ulusal ya da uluslararası çıkarların bulunduğu durumlar dışında- izin verilmemelidir.” denilmiştir. Bu esaslara dayanarak yeni yol güzergâhlarının planlanmasında ve baraj yeri seçimlerinde doğal ve kültürel varlıkların konumuna dikkat edilerek taşıma işlemlerinden olabildiğince kaçınılması gerekmektedir. 8. maddesinde ise anıtın tamamlayıcı parçaları olan heykel, resim ya da süsleme unsurları, ancak bunları korumanın başka çaresi yoksa yerlerinden kaldırılabilir (Bkz. Ek1-Venedik Tüzüğü, madde7,8).

Kaldırılacak eklerle ilgili karar verme yetkisi, Türkiye’de ise Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarına aittir. Kaldırılması istenen yapısal ekler (duvar, döşeme, çıkma vb.) farklı bir gösterimle (renk veya tarama) plan, kesit ve görünüş rölöve paftalarına işlenir ve temizlik sonrası durum öneri proje olarak kurula sunulur. Yetkili Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulundan onay alındığı takdirde, ekler kaldırılabilir. Temizleme işleminden önce ve işlem sırasında fotoğraflık belgeleme yapılmalıdır. Bu araştırmalar koruma kimyacıları tarafından yürütülür. İstanbul’da Kültür Bakanlığına bağlı Konservasyon ve Restorasyon Merkez Laboratuvarı uzmanları bu konuda bilimsel araştırma ve uygulamalar yapmaktadır.

Taşıma yönteminin çeşitleri bulunmaktadır. En kolayı, anıtın tüm elemanlarının numaralandırılarak sökülmesi ve başka yerde kurulmasıdır. Söküm sırasında dağılan, yeniden kullanılamayacak durumda olan blokların yerine benzer malzemedan yenisi hazırlanır ve önceki numaralama düzenine uygun olarak parçalar, hazırlanan temel üzerinde birleştirilir. Bu teknik, kesme taştan yapılmış anıtların taşınmasında uygulanmaya elverişlidir. Moloz taşla yapılmış binaları bu teknikle taşımak olası değildir.

Ahşap yapılar da bu uygulamalar için elverişlidir. (Japonya Kyoto). Yerinde korunamayacak taş anıtların taşınmadan önce ayrıntılı rölöveleri yapılır ve fotoğrafları

çekilir. İç ve dış cepheler üzerindeki her taş sırası ve her taş numaralandırılır; taşların birbirleriyle ilişkisini göstermek üzere her sırayı kateden yatay ve her taşın komşularıyla ilişkisini belirleyen düşey çizgiler çizilir; genel durum ve ayrıntı fotoğrafları çekilir. Sonra yapının taşları sökülür ve yeni konumunda yatay sıralar karışmayacak biçimde düzenli olarak istiflenir (Ahunbay,2014).

Bazen sökülme sırasında dağılan taşları tekrar aynı ilişkiler içinde birleştirmek çok zahmetli, hatta olanaksızdır. Bu durumda anıtın parçalanmadan bir bütün olarak taşınması olasılığının araştırılması uygun olur. Anıtın en az hasarla taşınmasına olanak veren bu teknik ileri mühendislik bilgisi gerektirir. Anıtın taşınacağı uzaklık, aradaki yol durumu, anıtın boyutları, ağırlığı, taşıma sistemini etkiler (Sert, 2012).

Taşıma yönteminin kullanıldığı en önemli örneklerden biri, Mısır'da Abu Simbel Kaya Tapınakları olmuş, en ileri tekniklerden yararlanılmıştır. Anıtların taşınma öncesi durumları filme alınmış, fotoğrafları çekilmiş, fotogrametrik rölöveleri (plan, kesit, görünüş) ve modelleri yapıldıktan sonra taşıma işlemine geçilmiştir. Taşınması sırasında ortaya çıkabilecek kopma, dağılma riskine karşı önce ana kayayı oluşturan yumuşak kumtaşı sağlamlaştırılmıştır. Kayaya işlenmiş olan devasa heykeller, ince taş testereleri ile büyük boyutlu bloklar oluşturacak biçimde kesilmiş ve eski konumlarından 70 m yukarıya taşınarak yeniden birleştirilmiştir. Anıtların yeni konumunda çevre peyzajını eskisine benzetmek amacıyla devasa heykellerin gerisinde, betonarme kabuk strüktürlü yapay bir tepe oluşturulmuş ve nehir cephesinden kesilen kaya blokları bu betonarme strüktür üzerine monte edilmiştir (Ahunbay,2014).

Taklit (Replica, Reproduction, Facsimile), kültür varlığının benzerinin yapılmasıdır. Taklit uygulaması iki durumda ortaya çıkabilmektedir. İlk olarak, kültür varlığının özgün konumunda korunmasının mümkün olmadığı durumlarda yapılabilmektedir. Bunun çeşitli nedenleri vardır. Bunlardan biri, fiziksel çevre koşullarıdır. Kültürel miras, çevre koşulları nedeni ile geri dönülemez tahribat riski ile karşı karşıya kalabilir. Bir başka neden güvenlik koşullarının yeterli olmamasıdır. Maddî değeri çok yüksek kültürel miras bulunduğu noktada önemli bir güvenlik sorunu yaşayabilir. Bu durumlarda kültürel miras, uygun koşullardaki bir ortama taşınır yerine ise taklidi yapılır. Taklide başvurma nedenlerinden ikincisi, kültür

mirasının bir başka ortamda olmasının arzu edilmesidir. Taklitler bazen aynı malzeme ve teknoloji kullanılarak bazen de farklı malzeme ve teknoloji kullanılarak aynı ya da farklı ölçekte yapılabilir (Ahunbay,2014).

2.3.KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASINDA YASAL VE ETİK BOYUT

Kültürel mirası korumanın oldukça mühim bir mesele olduğu görülmektedir ve neden korunması gerektiği bir önceki bölümde detaylı olarak açıklanmıştır. Gelişen ve değişen şehir içerisinde koruma yaparken dikkat edilmesi gereken unsurlar vardır. Bunlar korumanın işe yarar bir şekilde gerçekleşmesi için gereklidir. Korumanın gerçekleşmesi için belli kurumlarla ve şehir ile ortaklaşa iş yapılması gerekmektedir. Korumayı gerçekleştirecek bireyler ve kurumlar da bunu yapabilmeleri için taşınır ve taşınmaz kültürel varlığın yasal, ahlakî ve etik boyutlarını göz önünde bulundurmalıdır.

Kültür varlığı niteliğindeki eserlerin dünyada ve ülkemizde belgelenmesi, korunması ve onarılmasına ilişkin işlemler bir önceki bölümde bahsedilen uluslararası kuruluşlar tarafından belirlenmektedir. Bu işlemler TBMM tarafından da kabul edilerek yasa hâline gelen prensip ve ilke kararları ile ulusal düzeydeki diğer yasalar ve mevzuat çerçevesinde yürütülmektedir.

Kentsel koruma, bir bilgi ya da bir estetik alanı olmaktan çok bir ahlak alanı sorunudur. Bu alanda söz konusu olan temel yargılar iyi ve kötüdür. Bilim alanında olduğu gibi doğru ve yanlış, estetik alanında olduğu gibi güzel ve çirkin değildir. Ahlak dediğimiz alan pratikte iyi işler yapabilmek için eylemlerimizi hangi kurala uygun olarak yapılması gerektiğini söyler. Kentsel korumadan söz ettiğimizde gerçekte, kentin büyümesi, değişmesi ve yapılanmasına ilişkin bu tür bir kurala yani ahlak pratiğine değinmiş oluyoruz. Kent planlaması, çevre koruması, tarihsel çevrenin korunması meseleleri bu ahlak alanının içine girer. Ahlak, topluma dıştan verilmiş değişmez kurallar bütünü değildir. Ahlakı; kaynağı toplum dışında değil, toplum içinde olan ve dolayısıyla tarih içinde evrilip gelişebilen, çeşitlenebilen bir kurallar bütünü olarak ele almaktayız. Bu nedenle planlama, çevre koruma, kentsel koruma gibi konularda yeni ahlakların geliştirilmesinden söz edilebilir (Tekeli, 1988).

Kültürel mirasın korunması ve aktarılmasının çeşitli yasa ve yönetmeliklerle disipline edilmesi, bu eylemlerin başarıya ulaşmasında kuşkusuz önemli bir rol oynamaktadır. Ancak bu eylemlerin önemli paydaşlarından olan halk veya en temel aktörü olan birey nezdinde yalnızca yasaklarla koruma eyleminin sürdürülebilmesi mümkün olmamaktadır (Bkz. Ek 3- ICOMOS, 2013). Bunların bazıları daha evrensel iken; diğerleri düşük gelirli ülkelere ve/veya hızlı kentleşen ülkelere özgüdür.

Ülkemiz planlama sisteminde denetim mekanizmaları ve planlama aktörlerinin eylemleri birbirinden büyük ölçüde ayrı olarak gerçekleşmektedir. Bu ayrık olma durumu ve iki unsurun birbirinden bağımsızlığı, plan denetim mekanizmalarında kişisel eylem ve tercihlerin öne çıkmasını teşvik eder. Diğer bir deyiş ile her bir aktör kendi kişisel kentleşme tercihini tekliflerinin temeli olarak ortaya koyar. Bu durum ülkede “kişisel tercihe dayalı kentleşme”ye yol açar ve her bir vatandaş kentsel topraklar üzerinde kendi yolunu çizmeye ve tercihlerini gerçekleştirmeye çabalar. Bu durumun etkisi ile kişisel çıkarlar, yerel yönetimler ve plan kararları üzerinde baskı yaratırlar. Bu baskı, planlama sistemindeki boşlukların yol açtığı problemler ve Türkiye’de planlama alanındaki etik problemlerin de temel kaynakları arasında olduğunu ortaya koyar. Bu sorunu hafifletmek veya ortadan kaldırmak için, planlama sistemi kamu çıkarlarına öncelik verecek ve kapsamlı planlama uygulamalarını ortaya koyacak şekilde geliştirilmelidir. (Tekeli, 1988).

Bütün bu koruma kuralları, bu tezin konusu olan ve koruma yöntemlerinden biri olan taşıma konusu için de geçerlidir. Taşımanın yasal boyutlarıyla ilgili koruma kanunlarını oluşturan kurumlar söz konusudur. UNESCO (Birleşmiş Milletler, Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu), ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi), Avrupa Konseyi ve Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun anıt eserlerin taşınması ve yeniden konumlanmalarıyla ilişkilidir.

Kültür varlıklarının korunması, bu yasal kurallar ve etik ilkesiyle beraber toplumsal sorumluluk da gerektirmektedir. Aynı zamanda konunun öneminin artması ve buna bağlı artan uzmanlık alanları ile kültür varlıklarının korunabilmesi için koruma düzeninin ayrıntılı düzenlenmesi ve koruma kararları alan kurulların sayısının artırılması, beklentiyi karşılamakta bir çözüm oluşturmakla beraber, koruma düzenine bütüncül bir yaklaşımla disiplinler arası unsurların da dahil edilmesi gerekmektedir (Kılınç, G, Özgür H. 2009).

3. KÜLTÜR VARLIKLARININ KORUNMASINDA TAŞIMA

3.1.TAŞIMA DÜŞÜNCESİNİN GELİŞİMİ

Taşıma, bir kültür varlığının bulunduğu yerde korunması olanaksız hâle geldiğinde özgün konumundan kaldırılarak önceden belirlenen uygun bir alana nakledilmesi işlemidir. Her ne kadar yokmuş gibi davranılsa da taşıma yöntemi bir koruma yöntemidir ve koruma yöntemlerinden biri olarak kanun ve yönetmeliklerle hükme bağlanmıştır. Tarihî bir yapının yıkılmaktan kurtulabilmesi için bazen tek çare, yapının taşınması olabilmektedir. Yapıyı korumak için bütün yolların denenmesi sonucunda başarılı olunamadıysa son çare olarak yapının taşınmasına başvurulmalıdır. Taşıma; yapının boyutlarına, malzeme ve yapım tekniğine göre farklı tekniklerle gerçekleştirilmektedir. Kültür varlığının tehdit altında olduğu durumlarda kullanılan bir koruma tekniğidir. Anıtın en az hasar görmesi ve minimum müdahale ile taşınması gerekmektedir. Kültürel miras niteliği taşıyan yapıları taşıma işinde koruma, kuram ve ilkeler çerçevesinde günümüz teknolojisi ve yüksek mühendislik bilgileri kullanılmaktadır. Taşımada öncelikle kültür varlığının özgünlüğünün korunması ve anıtın yerleştirileceği uygun konumun yapısı, taşınabilirlik analizi ile tasarlanması hususu değerlendirilmelidir.

Bir kültür varlığının taşınabilirliği; taşınmasını doğrudan etkilediği için korunmuşluk durumu, yapısal bütünlüğü ile mimarisi ve üslubunu belirleyen yapı malzemelerine bağlıdır. Bu nedenle, yapı malzemesi analizine ek olarak, taşınacak yapının boyutları, geometrisi, strüktürel durumu ve yapı malzemelerinin dayanımı, yanı sıra yolculuk şekli ve uzunluğu gibi konular da incelenmelidir (Demirtaş,2016). Tarihî yapının yerini değiştirme gereksinimi; doğal, çevre ve kentsel gelişim alanlarının etkilenmesi gibi çeşitli sebeplerden dolayı ortaya çıkabilmektedir. Ayrıca, yapıda kullanılan malzemelerinin fiziksel şekillerinin değişmesi, tarihî yapının bütünlüğünde ve tasarımında oluşan hasarlar taşıma işleminin gerekliliği konusunda en önemli etkenlerdendir. Tarihî bir yapının önemi bulunduğu konumla da alakalı olduğu için, taşınması planlanan yeni yerinin ortamı ve eski yerine olan mesafesi, göz önünde bulundurulması gereken diğer önemli etkenler arasındadır.

Tarihî yapının taşındığı yerde estetik görünümü mutlaka korunmalı, en azından yapının orijinal yerindeki hâliyle kıyaslanabilir durumda olmalıdır. Tarihî yapının

yerinin değiştirilmesi durumunda meydana gelebilecek olan hasarlar da korumacılar arasında tartışma konusu olmaktadır (Peltola, 2008).

Taşıma konusu ile ilgili bazı koruma kararları incelendiğinde Őu ifadeler göze çarpar: Yol, baraj, köprü, yer altı treni gibi tüm ulaşım ve bayındırlık projelerinin güzergâhında bulunan tarihî yapılar bağlamsal ilişkiler açısından tehlike arz etmektedir. Alt yapı projelerinin güzergâhında bulunan tarihî yapıların rölöveleri alınıp uygun tekniklerle yeni yerlerine taşınmaları gerekir. Bu aşamada tarihî yapıların biçimsel bütünlüğünün geleceğe sağlam şekilde aktarılması, o yapının bağlamsal ilişkisinden önce gelmektedir. ICOMOS'un yayımladığı Burra (Bkz.Kültürel Öneme Sahip Yerlerin Korunması Amaçlı Avustralya ICOMOS Tüzüğü, 1999, 9 ve 10. maddeleri) ve Venedik Tüzükleri, “Tarihî Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması (Washington) Tüzüğü”, “Geleneksel Mimarî Miras Tüzüğü”, “Mimarî Mirasın Analizi, Korunması ve Strüktürel Restorasyonu İçin İlkeler” ile “Mimarî Mirasın Koruma Bildirgesi” isimli ilke kararları ve bildirgelerinde kültür mirasının zorunlu hâllerde hangi yaklaşımlarla ve koşullarda taşınmaları, hangi esaslara göre konumlanmaları gerektiğine ilişkin temel ilke ve esasların yer aldığı görülmüştür.

Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunca, baraj alanlarından etkilenen taşınmaz kültür varlıklarının korunmasına ilişkin koşullarının belirlenmesi amacıyla 2012 yılında yayımlanan 36 sayılı ilke kararının 2.e maddesi gereğince, Bilim Komisyonunca yapılan çalışmaların değerlendirilmesi sonucunda elde edilen bilgi ve belgelere dayalı olarak alandaki korunması gerekli taşınmaz kültür varlıklarının yerinde korunmasına, başka bir yere taşınmasına veya belgelenerek su altında bırakılmasına ilişkin öneriler söz konusu olabilmektedir. Bu fıkrada yer alan “Başka bir yere taşınmasına” ifadesi, kültür miraslarının korunarak yaşatılması için, zorunlu hâllerde başka bir konuma taşınabileceğinin Yüksek Kurulca da yöntem olarak benimsendiğı ve hüküm altına alındığını göstermektedir.

Venedik Tüzüğü'nün 7. maddesinde belirtildiğı üzere, tarihî bir yapının yer aldığı alan içinde bulunması gerektiğı ancak yapının korunması gereken durumlarda taşınmanın mümkün olabileceğı ifade edilir. 8. maddeye göre ise, kültür varlığının tamamlayıcı öğeleri sayılan heykel, resim gibi süslemeler, ancak bunları korumanın başka çaresi yoksa yerlerinden kaldırılabilirliğini belirtir.

Anıtların veya anıtlara ait yapı bileşenlerinin kendi özgün ortamlarında muhafaza edilmesi, Venedik Tüzüğü'nün maddelerinde de belirtildiği üzere korumanın temel amaçlarından biridir. Ancak bu durum, anıtların veya yapı bileşenlerinin bozulma sürecini hızlandıran çevresel etkenlerden yalıtılması, korumanın sağlıklı ve kalıcı olması için uygun ortamın sağlanmasına bağlıdır. Yerinde korumanın hiçbir şekilde mümkün olmadığı yapılar için zorunlu kalındığı durumlarda taşıma işlemine başvurulması gerekmektedir (Eskici,2006).

Tarihî yapı ve anıtların mimarî bütünlüğünün korunup gelecek nesillere aktarılması amacıyla hayatî tehlike taşıyan durumlarda taşıma uygulamasının gerekli olduğu görülmektedir. Burra Tüzüğü'nün 9. maddesinin 1. fıkrası ve 10. maddesi incelendiğinde tarihî yapıların kütleli olarak değil; buldukları alanla birlikte ele alınması gerektiği, yapıların buldukları yerle birlikte anlam kazandığı vurgulanmıştır. Yapılar açısından hayatî bir tehlike taşımadıkları sürece yerlerinin değiştirilmemeleri gerekmektedir (Bkz. Burra Tüzüğü Madde 9.1 -10).

Mimarî mirasın korunması ve onarımıyla ilişkili strüktürel müdahalelerin esaslarının belirlendiği ve 2003 yılında ICOMOS tarafından yayımlanan belgede strüktürel taşımayla ilgili olarak şu madde yer almaktadır: Söküm ve tekrar birleştirmeye ancak, strüktürün durumu ve malzemesi dolayısıyla başka bir yöntemle koruma olanaksız veya zararlı olduğunda ek bir seçenek olarak başvurulmalıdır.

Taşıma işlemi yapılırken tarihî yapı ya da anıtın özgün ağırlığı ve kullanılan malzeme, uygulamanın kalitesini belirleyen en önemli faktörlerin başında yer alır. Tarihî yapıların özgün değerlerinin korunarak geleceğe aktarılması için bu işlem mümkün olduğunca az hasarla gerçekleşmelidir. Buna göre ahşap malzemedan yapılmış bir yapı, taş malzemedan yapılmış bir yapıya göre her zaman daha avantajlıdır. Ahşap, taşla göre daha hafif ve esneme payı olan bir malzeme olduğundan söküm ve taşıma aşamasında daha olumlu sonuçlar gösterir.

Kâgir yapılar ise kütleli olarak daha ağır ve türlerine göre kırılabilir yapıları nedeniyle söküme çok uygun olmadıklarından sökümleri tarihî yapıya zarar verir. Bu durumda ağırlığı uygun yapılar tek parça olarak temelden raylı sistemlerle kaydırılarak taşıma uygulaması başarılı şekilde gerçekleştirilir. Ancak antik kalıntıların taşınmasında söküm işlemi daha uygun olmaktadır.

Anıtların parçalanmadan bir bütün olarak taşınmaları, günümüz dünyasında uygulanan ve yüksek oranda başarılı olmuş bir yöntemdir. Anıtların en az hasarla yer değiştirmelerine olanak sağlayan bu yöntem, Hasankeyf'te bulunan ve taşınacak anıt eserlerin birçoğu için de uygun yöntem olarak benimsenmiştir. Baraj yapımı ve diğer zorunlu sebeplerle kültür mirası niteliğindeki yapıların taşınması konusunda Hasankeyf'e kapsam ve ölçek açısından en yakın örnek, 1960'larda Mısır'da Aswan Barajı yapımı sırasında Philae Adası üzerinde bulunan anıt eserlerin, bloklar halinde kesilerek su seviyesinden daha üst kottaki başka bir adaya taşınması uygulamasıdır. Anıt eserlerin taşınması amacıyla sökülüp tekrar birleştirilmesinden ise bütüncül taşıma daha uygun görünmektedir. Parçalı şekilde taşınmaları hâlinde yapılar, özgünlük değerlerinden çok şey kaybetmektedir. Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıların sökülerek tekrar birleştirilmeleri statik davranışlarını tümüyle olumsuz etkileyebilir ve yapıları deprem vb. yükler ile diğer fiziksel etkilere karşı dayanıksız hale getirebilmektedir. Ayrıca yapı malzemesi analizine ek olarak, taşınacak yapının boyutları, geometrisi, strüktürel durumu ve yapı malzemelerinin dayanımı, yanı sıra yolculuk şekli ve uzunluğu gibi konular da incelenmelidir. Özellikle yığma yapım sistemine sahip kültür varlığı niteliğindeki tarihî anıtların taşınmasında temel prensip, yapının taşıyıcı sistemine yeni bir temel sistem entegre edilmesi ve böylelikle kültür varlığının kaldırılarak taşınması esasına dayanmaktadır.

Yapıyı yerinden kaldırmak için vinçler ya da hidrolik krikolar ile uygulanan kuvvet, yeni oluşturulan yapısal sistem sayesinde yapının mevcut taşıyıcı sistemine aktarılmakta, eserin sahip olduğu stabilite ve yapısal bütünlük bozulmaksızın mevcut konumundan ayrılması ve yeni yerine taşınması mümkün olmaktadır.

Bu çalışma kapsamında dört çeşit taşıma yöntemi incelenmiştir. Yapıyı numaralandırarak söküm, parçalara ayırarak, bütüncül hâlde ve özel teknikler ile taşımaktır. Taşınan yapının iç ve dış durumunun değerlendirilmesi bir diğer önemli unsurdur. Taşıma işlemi sırasında göz önünde bulundurulması gereken diğer bir aşama izin sürecidir. Yapıların taşınabilmesi için pek çok kurumdan izin alınması gerekebilmektedir. Bir sonraki aşama ise, yapının taşıma işlemine hazırlık sürecidir.

Taşıma işlemini uygulayacak firma bünyesinde, koruma/restorasyon/konservasyon alanında uzman kişileri bulundurması ve mümkünse taşıma konusunda deneyimli bir firma olması tercih edilmeli; uygulamanın her aşaması titizlikle denetim altında

tutulmalıdır. Taşıma işleminin tamamlanmasının ardından da belirli periyotlarda kontrol ve bakım işlemlerinin devamının sağlanması önemli bir husustur. Taşıma işlemi için gerekli onaylar alındıktan sonra yapının taşınması için güzergâh belirlenmelidir. Yapının taşınacağı yeni konumunun, ilk konumuna olan mesafesi ve yapının fiziksel durumu, belirtilen taşıma yöntemlerinin seçilmesinde en önemli etkenlerdir. Eğer yapının yeni taşınacağı konum, ilk bulunduğu konuma göre uzak bir mesafedeysen ve taşımanın gerçekleştirileceği bölgedeki arazi durumu kötüyse, yapıyı tamamen veya kısmen parçalara ayırarak taşıma yöntemleri uygun olacaktır.

Taşıma işleminde ortaya çıkacak maliyet göz önüne alındığında yapının bütün hâlde taşınması, parçalara ayrıştırılarak taşıma yöntemlerinden daha çok tercih edilmesine sebep olmuştur. Ayrıca, yapının bütün hâlde taşınması yöntemi yapının tarihi dokusu üzerinde daha az hasar oluşturmaktadır.

Yapı, taşıma işlemi gerçekleştirilmeden önce rölöve çalışmaları esnasında küçük parçalarına kadar detaylı bir şekilde çizim, fotoğraf ve videolarla belgelenmeli; özellikle malzeme ve yapım tekniği konusunda titiz bir çalışma gerçekleştirilmelidir. Bu kapsamda, yapının her bölgesinden özgün yapı malzemesi örnekleri alınmalı, ileri analiz yöntemleriyle yapı malzemelerinin birleşim detayları, taşıyıcı sistem kurgusu, zemin ve temel özellikleri tespit edilmeli, rölöve-analitik rölöve projelerinin yanı sıra mevcut statik durumunun tespiti için inşaat mühendisleri ve zemin mühendisleri tarafından statik projeler hazırlanmalıdır. Bu durum, özellikle parçalara ayrılarak taşıma yöntemi tercih edildiyse daha da detaylı olarak ele alınmalıdır (Ahubay, 2014).

Yapının taşınacağı noktanın da zemin özellikleri analiz edilerek yapının taşınması durumunda olası bir hasarın olması ihtimali değerlendirilmelidir. Rölöve çalışması ile eş zamanlı yürütülen restitüsyon araştırmalarında tarihî araştırmalar ve geçmiş onarımların değerlendirilmesinin yanı sıra sosyolojik araştırmalar da yapmak, sözlü tarih araştırmaları yolu ile yapının kültürel hafıza içerisindeki yeri tespit edilmeli, mümkünse bilimsel bir yayın haline getirilerek ileriki dönemlerde yapılacak olan çalışmalar ve araştırmalara altlık oluşturmanın yanı sıra kolektif hafızada yaşanacak kopukluğun en az düzeye indirilmesi konusu da göz önünde bulundurulmalıdır. Restorasyon projesinde öncelikle taşıma yönteminin ne olacağına karar verilmeli, yapının strüktürel durumuna, kütleli, mekânsal ve yapısal özelliklerine göre en uygun

yöntem tespit edilmelidir. Bu kararın alınmasında etkili olabilecek faktörlerin en önemlilerinden biri olan maliyet hesapları da net olarak yapılmalıdır. Uygulama aşamasında aksaklıkların yaşanmaması için seçilen taşıma yöntemine göre izlenecek süreç; çizim, rapor ve simülasyonlarla detaylı bir şekilde açıklanmalıdır. Yapı için hazırlanacak olan konservasyon projesi ve raporunda özgün malzemelerin özellikleri ve bozulma durumları tespit edilerek yeni kullanılacak malzemelerin içerikleri, alternatifleri ve yapım teknikleri, statik proje ile entegre edilerek değerlendirilmelidir.

3.2.TAŞIMA YÖNTEMLERİ

Koruma kuramı çerçevesinde, kültür varlıklarının mevcut yerlerinden kaldırılarak daha önceden belirlenen yeni konumlarına nakledilmesi ve yerleştirilmesi çalışmalarının tümü “taşıma” olarak adlandırılmaktadır.

Kültür varlıklarının özgün yerlerinde (in-situ) korunmaları esastır. Ancak bu yapılar zemin hareketleri, doğal afetler veya şehircilik ihtiyaçları doğrultusunda gelişen imar faaliyetleri sonucunda son çare olarak başka bir yere taşınabilmektedir.

Yer değiştirme çalışması, yapının en az tahribatla uygun bir yere tüm taşıma kriterlerinin karşılandığı bir tasarımın sonucunda gerçekleştirilmelidir. Yapının tasarımı, malzemesi, strüktür sistemi, dayanımı ile birlikte taşıma yolu ve mesafesi ayrı ayrı değerlendirilmelidir (Sevgi, Çetin, Yılmaz, 2017).

Taşınacak kültür varlıklarının taşıma öncesi durumlarına ilişkin konservasyon raporları hazırlanmalı ve daha önce geçirmiş oldukları onarım çalışmaları ile ilgili detaylı bilgi edinilmelidir. Bu incelemeler ve raporlar sonucu yapının taşınma öncesi restorasyona (koruma-onarım) ihtiyacı olup olmadığı belirlenmeli ve yapı stabil hale getirilmelidir.

Anıt eserlerin zorunlu hâllerde taşınması sonrası yeni yerlerinde konumlandırılması uluslararası ilkeler çerçevesinde gerçekleştirilmelidir. Eserin taşınmadan önceki konumu, topoğrafyası, bulunduğu çevre ve doğal peyzaj ile uyumu, coğrafi yönelişi ve komşu yapılar ile ilişkisi önem arz etmektedir.

Bu tez kapsamında, kültürel miras niteliğindeki yapıların taşınması için dört farklı yöntem sunulmuştur. Bunlar:

1. Yapının her bir parçasının sökülerek yeni yerine taşınması,
2. Yapının kısmi olarak parçalara ayrılarak bloklar hâlinde taşınması,
3. Bütüncül olarak tek parça hâlinde taşınması,
4. Döşeme, yol kaplaması, duvar, mozaik, mezar vb. yapıların özel teknikler ile taşınması yöntemleridir.

Tarihî yapılar mümkün olduğu sürece, bir bütün hâlinde tek parça olarak taşınmalı ve bu yöntem uygulamada birincil seçenek olarak tercih edilmelidir. Bütüncül taşımada, yapının taşıyıcı sistemi ve diğer bileşenleri ile sanatsal özellik arz eden tüm mimarî detayları bir bütün olarak herhangi bir kesim ve söküm yapılmadan taşınabilmektedir. Ancak yapının bulunduğu konum ve yapım tekniği, taşıma yönteminin seçiminde oldukça önemlidir. Taşıma yolunun rotası ve coğrafyası, yapının strüktürel sistemi, kütleli ağırlığı ve plan şeması, taşıma maliyeti gibi unsurlar sistem seçiminde diğer önemli bileşenlerdir.

3.2.1. Numaralandırarak Söküm Yapılması ve Yeniden Kurulması

Tarihî yapıya ait tüm bileşenlerin numaralandırılarak sökümünün gerçekleştirilmesi ve uygun başka bir yerde yeniden kurulması çalışmalarıdır. Bu yöntem oldukça karmaşık ve dikkat gerektiren bir süreçtir. Planlama ve belgelendirme çalışmalarının titizlikle yapılması gerekmektedir. Taşıma öncesi yapının ayrıntılı rölövesi çıkartılarak tüm detaylar fotoğraf ve video çekimleri ile kayıt altına alınmalıdır. Söküm öncesi iç ve dış cephelerde yer alan tüm yapı bileşenleri hem içeriden hem dışarıdan numaralandırılmalı, yatay ve düşey düzlemde olan komşuluk ilişkileri işaretlenmelidir (Resim 3.1) (Ahunbay, 2014).

Tarihî yapıların bu yöntem ile taşınması işleminin en önemli aşaması yapının sökülmesi çalışmalarıdır. Özellikle bileşenlerin taş olduğu kâgir yapılarda bu duruma çok daha dikkat edilmesi gerekir. Yapının taşıyıcı sistemi, duvar kaplama malzemeleri ve mimarî süsleme detayları, kireç ve çimento esaslı harçlar ile birbirlerine bağlandığından bu noktalarda malzeme kaybı ve ufalanma kaçınılmazdır. Mermer ve tuğla türü yapı malzemelerinden bu harçların çıkarılması daha zor iken kireç taşı

(küfeki) gibi malzemelerden daha kolay çıkarılmakta ancak hasar kaybı daha fazla yaşanmaktadır. Yapı geneline bakıldığında bu fiziksel kayıpların azımsanamayacak oranda olacağı ve yapının özgünlüğünden ciddi manada ödün verildiği görülecektir. Ayrıca yapının tamamlayıcı unsurları ve özgünün bir parçası olan boya, sıva ve harçların ise tamamına yakını kaybedilecektir (Curtis, 1979).



Resim 3. 1- Süleyman Han Camii minaresinin numaralandırılarak sökümü, Hasankeyf, Batman-2018-
(<http://www.arkeolojikhaber.com>)

Ahşap yapıların sökülerek tekrardan bir başka yerde montajının yapılması, yağma yapılara oranla çok daha kolay bir işlemdir. Ahşap yapı malzemelerinde malzeme kaybı daha az olmakta; ancak birleşim yerlerinde ve bağlantı elemanlarında kayıpların yaşanılması kaçınılmazdır.

Ocaktan çıktığı hâliyle kullanılan ve düzenli bir örgüye sahip olmayan, çeşitli cins ve büyüklükteki doğal taşlar ve imal edilen moloz taşlar ile yapılmış yapılar numaralandırılarak sökülme tekniği ile taşınmazlar. Söküm sırasında birbirinden ayrılan parçaları tekrar aynı kurgu içerisinde birleştirmek olanaksızdır. Bu durumda yapının bloklar hâlinde kesilerek veya bütüncül olarak taşınması gerekmektedir.

Dikkatli bir çalışmanın sonucunda tüm işaretleme ve etiketlemeleri yapılan malzemeler, söküldükten sonra düzenli olarak istiflenmeli ve güvenli bir şekilde yeni

yerlerine nakledilmelidir. Daha hassas mimarî yapı parçaları özel teknikler ile paketledikten sonra muhafaza sandıklarında taşınmalıdır. Bu paketleme işlemi, aynı zamanda yapının yeniden kurulumu aşamasında güvenle saklanabilmesine de olanak sağlayacaktır (Resim 3.2).



Resim 3. 2- Numaralandırılarak sökümü yapılan ve yeni yerinde montajı yapılan duvar kaplamaları, Tunceli ili Pertek ilçesi Sungur Bey camii, (<http://www.tuncelikulturturizm.gov.tr>)

3.2.2. Parçalar Halinde Taşıma Yapılması

Kültür varlıklarının mümkün olduğunca tek parça hâlinde bütüncül olarak taşınması, ilkesel olarak başvurulması gereken ilk yöntemdir. Ancak anıt eserin bulunduğu topoğrafyanın zorlayıcı şartları ve yapısal özellikleri, bütüncül taşımayı olanaksız kılabilen ve parçalara ayırarak bloklar hâlinde taşınmasını kaçınılmaz kılabilen bir uygulamadır.

Yapının bloklar hâlinde taşınması, bütüncül taşımayla kıyaslandığında daha karmaşık, daha fazla zaman gerektiren bir uygulamadır.

Moloz taş duvar örgü sistemiyle yapılmış yapılar, malzemelerin tek tek sökümünün yapılarak taşınmasına uygun değildir. Bütüncül olarak taşınmanın olanaksız olduğu durumlar bu tip yığma yapılar en azından kesilerek bloklar hâlinde taşınmalıdır (Resim 3.3).

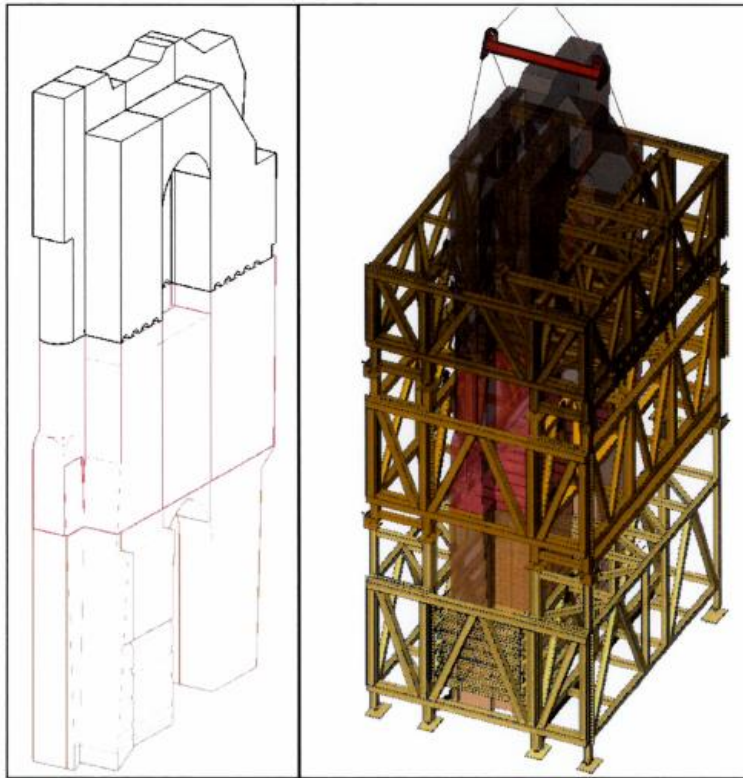


Resim 3. 3- Moloz duvar örgüsü, Kadıköy Söğütluçeşme otopark inşaatı (Somun İnşaat,2013)

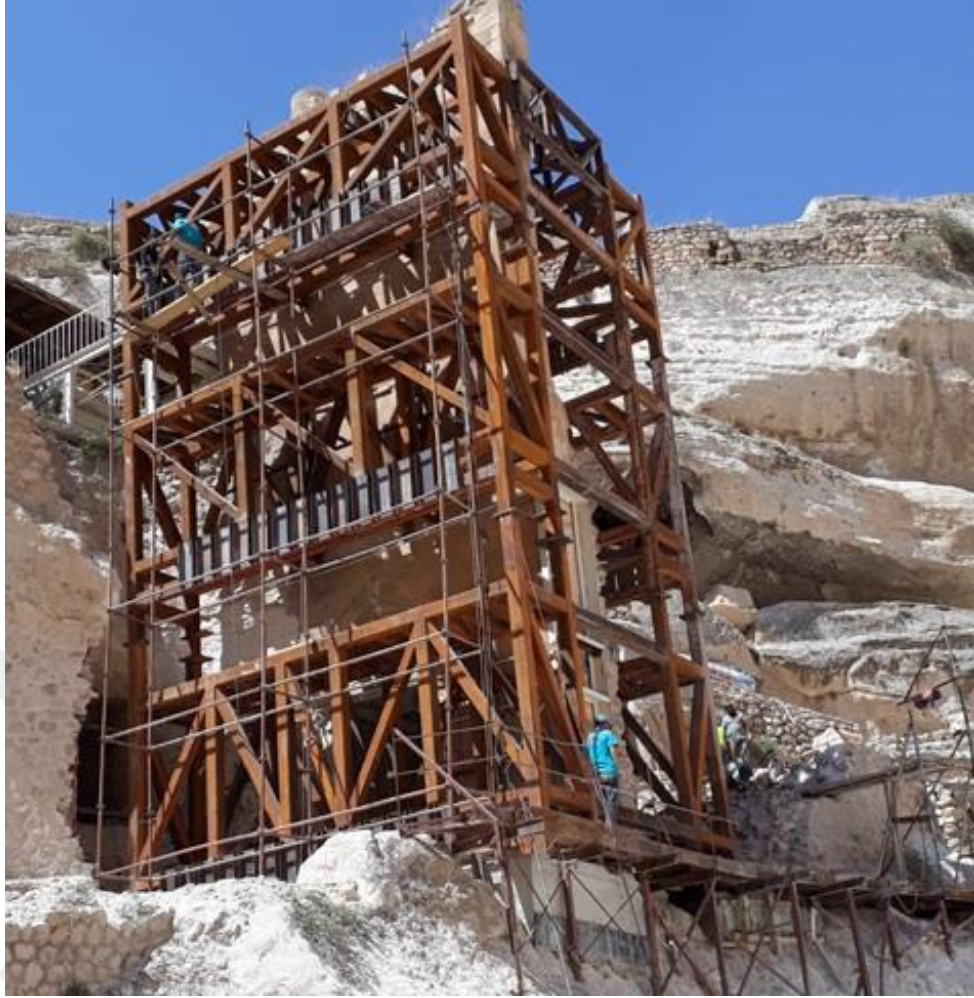
Parçalar Hâlinde Taşıma Yapılması çalışmalarında dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıda paragraflar halinde belirtilmiştir:

- Özgün yerinden kaldırılan diğer tüm kültür varlıklarında olduğu gibi bloklar hâlinde taşıma yönteminde de rölövelerin çıkarılması, detaylı fotoğraf çekimlerinin ve kamera kayıtlarının eksiksiz bir biçimde belgelenmesi gerekmektedir.
- Taşıma öncesinde kültür varlığının mevcut korunma durumunu gösterir konservasyon raporu hazırlanmalı ve yapının stabil hâle getirilmesine yönelik sağlamlaştırma çalışmaları yapılmalıdır. Yapı taşıyıcı sisteminde olası eksik duvar örgüleri tamamlanmalı, derz onarımları gerçekleştirilmelidir (DSİ, 2017).
- Yığma yapılarda bütüncül taşıma yapılabilmesi için bir temel sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak hassas bir denge üzerinde, zayıf strüktür üzerinde gelişen bir yapı (alt katmanlarda yer alan boşluklu ve/veya yoğun malzeme kaybı) için her zaman bu temel sisteminin geliştirilmesi mümkün olamamaktadır. Bu durumda yapının bloklar hâlinde kesilerek taşınması olası riskleri de azaltması yönünden uygun olacaktır.

- Kesim yapılarak taşınacak yapının yer aldığı topoğrafyada yapı ile bitişik doğal çevre formasyonlarının (kaya, yamaç, tepe) bulunması durumunda göçme, devrilme gibi risklere karşı geçici destek sistemleri inşa edilmelidir.
- Yapı bölümlerinin parçalara ayrılacağı kesim hatları, restorasyon projesinde gösterilmeli, kesim hatları mimari detaylara, süsleme unsurlarına ve bezemelere denk gelmemelidir (Aydın,2014).
- Yapılacak hesaplamalar ve planlamalar sonrasında kültür varlıkları olabilecek en az parça sayısına ayrılmalıdır. Taşıma kolaylığı açısından, kesilecek parçaların benzer kütleli ağırlıklarda olmasına çalışılmalıdır.
- Restorasyon projesi ve statik hesap raporları sonrasında ölçüleri belirlenen parça blokların güvenle taşınabilmesi için metal veya ahşaptan taşıyıcı kafes sistem imal edilmelidir (Şekl 3.1) (Resim 3.4).



Şekil 3. 1-Hasankeyf Orta Kapı; 3 parça halinde taşınacak yapının, çelik kafes sistem detayı
(Demirtaş,2016)



Resim 3. 4- Hasankyf Orta Kapı; 3 parça halinde taşınan yapıya çelik kafes sistemi uygulaması, 2018
(<http://www.bolge16.dsi.gov.tr>)

- Kesim hatlarının belirlenmesi sonrası parçalara ayrılacak olan bloklar hem içeriden hem de dışarıdan numaralandırılmalı, birleşim yerleri tekrar kurulum için işaretlenmelidir.
- Kesim işleri sırasında oluşabilecek devrilme, yıkılma ihtimallerine karşın yapılar mevcut durumlarına göre içeriden ve dışarıdan geçici destek sistemi oluşturulmalıdır.
- Parçalar hâlinde taşınacak bir yapının kesim işlemleri yatay veya düşey düzlemde olabileceği gibi her iki yönde de olabilir. Düşey ekseninde yapılan ayırma çalışmasında üstteki parça alttaki parçadan hidrolik kriko marifetiyle kaldırılmalı, tahribatın en az seviyede olmasına çalışılmalıdır.

- Belirlenen kesim hatları konusunda deneyimli uzman bir ekip tarafından karot makinası, telli (halatlı) kesme makinası ve disk kesme makinaları ile yapılmalıdır (Resim 3.5-7).



Resim 3. 5- Karot makinası uygulama aşaması Resim 3. 6- Telli (halatlı) kesme makinası

(<http://www.insaatnoktasi.com>)

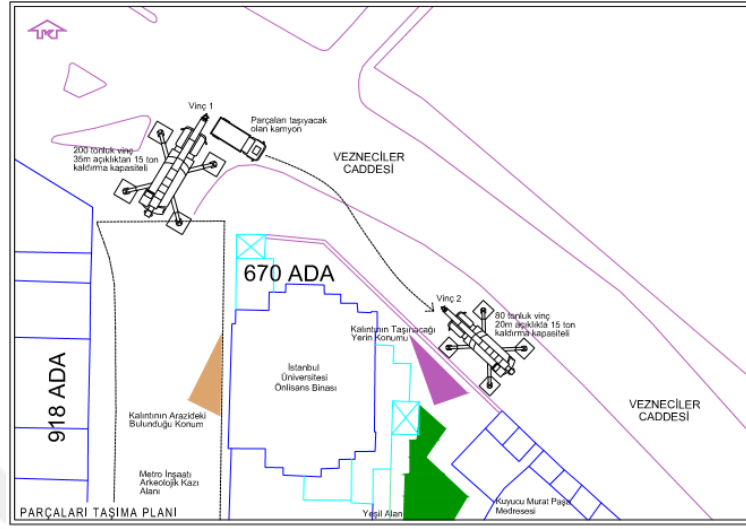
(<http://www.tummer.org.tr>)



Resim 3. 7- Marmaray Üsküdar şantiyesi disk kesme makinası ile yapı kalıntısını keserek parçalara ayırma, (Somun İnşaat,2006)

Taşınacak yapı bloğu mevcut yerinden mobil vinçler ile kaldırılarak yeni yerine, depolama sahasına veya taşıma aracına alınmalıdır. Bu yerinden kaldırma ve araca

nakil işlemi, taşıyıcı kafes sistemine yerleştirilen askı çubuklarından geçirilen çelik gergi halatları ile olmalıdır (Şekil 3.2).



Şekil 3. 2- İstanbul Metrosu Şehzadebaşı-İstasyonu İnşaatı, Bizans Dönemine Kilise Duvar Kalıntısı parçaları yeni yerine taşıma planı (AYDIN, M. B.,2014)

- Düşey düzlemde kesimi gerçekleştirilen yapı bloklarının yeni yerlerine kurulumu tam tersi bir sıralama ile olacağından, bu parça bloklar için bir geçici depolama sahası hazırlanmalıdır.
- Bloklar hâlinde yeni yerine taşınan parçalar projesinde belirtilen uygulama detaylarına göre yüksek mukavemetli harçlar ve/veya paslanmaz metal çubuklar ile birbirlerine sabitlenmelidir. Paslanmaz metal çubukların sabitlenmesi, yapı malzemesinin dokusu ile uyumlu epoxy vb. yapıştırıcılar ile olmalıdır. Uygulamalar esnasında her bir parçanın itinayla birleştirilmesi deprem vb. risklere karşı stabilitenin sağlanabilmesi açısından oldukça önemlidir.
- Kültür varlığının taşınması öncesinde yerleştirileceği yeni konumunda çalışmalar öncesinde tamamlanmalı, projesine göre zemin ıslah çalışmaları ve yeni temel yapısı tamamlanmalıdır. Ayrıca yer altından ve çevreden gelebilecek sulara karşı su yalıtımı ve drenaj sistemi yapılmalıdır (Resim 3.8).



Resim 3. 8- Marmaray projesi Sirkeci istasyonu Roma dönemi sarnıç duvar kalıntısı blokların taşıma sonrası zemine yerleştirilmesi, (Somun İnşaat,2012)

3.2.3. Bütüncül Taşıma Yapılması

Anıt eserlerin bir bütün halinde sökülmeden ve parçalanmadan bir bütün hâlinde taşındığı yöntemdir. Bütüncül taşıma, gelişen teknoloji ve ileri mühendislik uygulamaları paralelinde en az hasarla dünyada ve ülkemizde gerçekleştirmekte ve yüksek bir başarı elde edilmektedir (Ahubay, 2014).

ICOMOS tarafından 2003 yılında Mimarî mirasın analizi, korunması ve strüktürel restorasyonu için ilkeler belirlenmiştir. Yayınlanan belgede strüktürel taşımayla ilgili 3.17 maddesinde “*söküm ve tekrar birleştirmeye ancak, strüktürün durumu ve malzemesi dolayısıyla başka bir yöntemle koruma olanaksız veya zararlı olduğunda, ek bir seçenek olarak başvurulmalıdır.*” ifadesiyle taşıma yönteminde öncelikli olarak bütüncül taşımanın yollarının aranması gerektiği vurgulanmıştır (Demirtaş, 2015).

Bütüncül taşıma, anıt eserlerin buldukları konumda korunmalarının imkânsız hale geldiği durumlarda en az kayıpla nakledilebildiği yöntemdir. Bu yöntem kültürel miras niteliği olmayan günümüz yapılarına da uygulanabilmektedir.

Yüzlerce yıl önce genellikle abidevî görünümdeki anıt ve heykellerin nakli ile başlayan bütüncül taşıma uygulamaları Doğu Roma dönemi İstanbul’unda da

görülmektedir. Çok uzak mesafelerden bir güç simgesi olarak taşınan bu yekpare eserlerin yanında, günümüzde çok daha farklı yapı sistemine sahip yapılar da parçalanmadan tek parça hâlinde taşınabilmektedir.

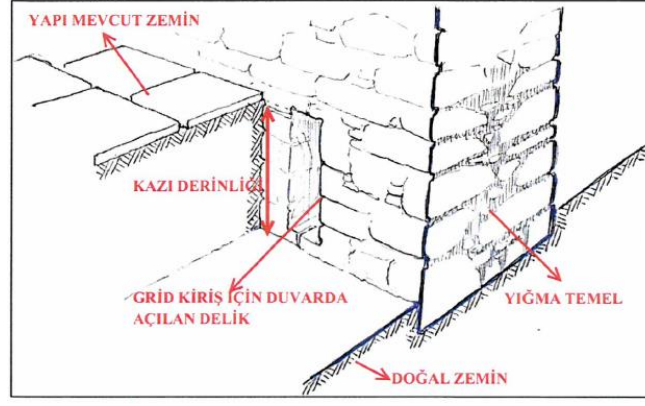
Kâgir yapı sistemine sahip bir kültür varlığının taşınmasındaki genel aşamalar: stabilitenin ve yapısal bütünlüğün devamına ilişkin yapıya yeni bir çerçeve temel-kiriş sisteminin entegre edilmesi, devamında yapının zeminden koparılarak kaldırılması ve özel taşıma araçları (raylı sistem ve/veya lastik tekerlekli) kullanılarak yeni yerine nakledilmesi çalışmalarıdır (Demirtaş, 2016). Taşıma amacıyla yapıya ilave edilen sistem, ahşap veya çelik karkas olabileceği gibi betonarme bir sistemde olabilmektedir. “Parçalar Hâlinde Taşıma Yapılması” çalışmalarında dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıda belirtilmiştir:

Yapının bütüncül olarak taşınması sürecinde, taşıma yoluna bağlı olarak;

- Taşıma mesafesi kısa ve arazi yapısı uygun ise yapı, arazinin sabit eğimine uygun olarak döşenen çelik ya da betondan imal raylar üzerinde kaydırılarak taşınmalı.
- Taşıma mesafesinin uzun olması veya ray sisteminin teşekkül edilememesi durumunda lastik tekerlekli özel taşıyıcılar (SPMT); mobil vinçler, bir tır veya çekici tarafından çekilen römorklar ile taşınmalıdır.
- Taşınan yapıya stres aktarılmaması (hareket halinde meydana gelen dinamik kuvvetler) için modern donanım ve araçlar tercih edilmelidir (Sevgi,Çetin,Yılmaz.2017).

Bütüncül taşıma yönteminde önem arz eden hususlar aşağıda paragraflar hâlinde belirtilmiştir:

Öncelikle taşınacak yapıya ilave edilecek çerçeve, temel sistem içinde mevcut temelin etrafı, içeriden ve dışarıdan kazılarak ortaya çıkarılmalıdır. Kazı sonrası ortaya çıkan temel yüksekliğin yapı temeline ilave edilecek yeni sistemi karşılar yükseklikte olması gerekir. Ancak yapı temelinin yeterince yüksek olmaması veya temelin başka bir yapı kalıntısı üzerinde inşa edilmiş olması, değişken kottaki temel kurgular gibi durumlara göre, yeni temel için farklı metotlar geliştirilmelidir (Şekil 3.3).



Şekil 3. 3.- Kazı sonrası mevcut temel kotunun yeni ilave edilecek sistemi karşılar yükseklikte olması durumu, (Demirtaş, 2016).

İhtiyaç hâlinde stabilitenin artırılması amacıyla mevcut temelde sağlamlaştırma, koruma-onarım (eksik duvar örgülerinin tamamlanması, derz onarımı, enjeksiyon vs.) çalışmaları yapılmalıdır.

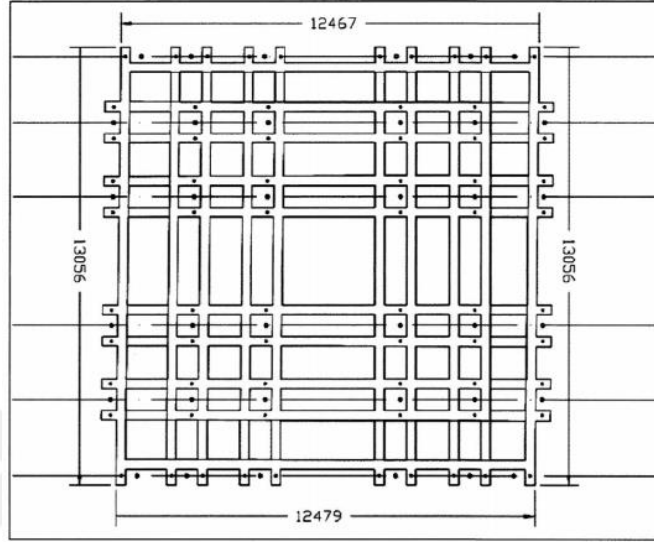
Ray sistemi ile kaydırılarak taşınması gerçekleştirilecek yapıların temel duvarlarında ray hattının oluşturulabilmesi için karot ve/veya tel kesme makinaları ile belli bir yükseklik ve genişlikte delikler açılacaktır. Ray hattı, yapının yeni taşınacağı yere veya taşıma aracına kadar uzatılmalıdır. Kaydırılacak olan yapının kütleli ağırlığına uygun olarak ray hattında montaj öncesi zemin sağlamlaştırma çalışmaları yapılmalı ve aks boyunca betonarme alt yapı inşa edilmelidir (Resim 3.9).



Resim 3. 9- Oerlikon Binasının çelik raylarda 63 mt kaydırılarak taşınması, Zürih,2014, (<http://www.muellertruniger.ch>)

Taşıma sırasında yapı stabilitesini ve bütünlüğünü koruma amacıyla betonarme veya çelikten imal hem yatay hem de düşey düzlemde (grid, ızgara) temel-kiriş sistemi

yapılmalıdır. Statik hesap sonuçlarına göre inşa edilecek temel-kiriş sistemi için, mevcut yapının temel duvarlarında belirlenen ölçülerde delikler açılacaktır. Oluşturulacak yeni temel-kiriş sistemi hidrolik krikoların konumlanmasına yardımcı olmalıdır (Şekil 3.4).



Şekil 3. 4- Artuklu Hamamı betonarme temel-kiriş sistemi ve kriko yerleşim planı, (Demirtaş,2016)

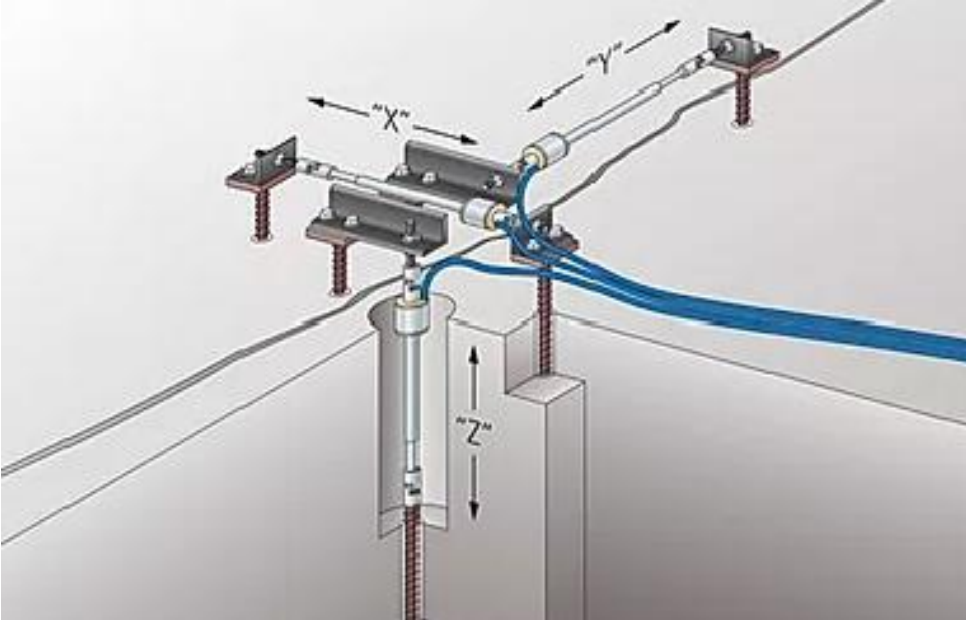
Yapı bulunduğu zeminden hidrolik krikolarla kaldırılarak koparılmaktadır. Temel-kiriş sistemi üzerinden hidrolik krikolara iletilen yük, krikolardan zemine aktarılmaktadır. Kullanılan hidrolik krikoların sayısı, çapı ve kaldırma kapasiteleri ile yapı ağırlık hesabına göre belirlenmelidir.

Düşey yönde krikolar yardımıyla zeminden ayrılan yapının yatay düzlemde dengede kalması çok önemlidir. Hidrolik krikolar, eş basınç değerine sahip gruplar hâlinde birbirine bağlanmakta ve ortak bir hidrolik pompa sistemi ile kontrol edilmelidir (Resim 3.10).



Resim 3. 10- Zeynel Bey türbesi, düşey yönde kaldırma için yerleştirilmiş hidrolik krikolar
(Sevgi, Çetin, Yılmaz,2017)

Yapının temelden ayrılması aşamasında olası esneme hareketlerini gözlemlemek adına temel-kiriş sisteminin uygun yerlerine *sehim ölçerler* yerleştirilecektir (Şekil 3.5). Ayrıca yapının taşıma esnasında çok küçük deformasyonları dahi anlık veri olarak ileten *burulma ölçer* cihazı, temel-kiriş sisteminin iç köşelerine monte edilmelidir (DSİ, 2017).



Şekil 3. 5- Burulma (diyagonal sehim) ölçer cihazı, (<http://www.artyapiproje.com>)

Yapının stabil hâlde taşınabilmesi ve olası burulma hareketlerinin önlenmesi için, temel-kiriş sistemiyle ilişkili çerçeve kafes sistem inşa edilmelidir. Bu çerçeve kafes sistem, statik hesap sonuçlarına göre uygulanmalıdır (Resim 3.11).



Resim 3. 11- Yeşilköy tren istasyonu taşıma, çelik kafes sistem uygulaması, İstanbul (Somun İnşaat, 2017)

Yapıların çelik ya da betonarme raylarla kaydırılması durumunda raylar, sürtünme katsayısını oldukça düşük tutan teflon vb. malzeme ile kaplanmalıdır. Yapı, raylarda paralel yönde güç uygulayan pistonlar ile itilerek kaydırılmaktadır (Resim 3.12-13). Anıt eserler üzerinde dinamik yüklerin etkisiyle oluşabilecek tahribatların gözlemlenebilmesi çok önemlidir. Bundan dolayı pistonların itme hızları bilgisayarla kontrol altında tutulmalıdır (Kılıç Demircan, 2016).



Resim 3. 12 - Tarihi Oerlikon Binası Taşıma, yapının pistonlar yardımıyla çelik raylarda itilmesi,2012 (<http://www.maschinenmarkt.ch>)



Resim 3. 13- Yeşilköy İstasyonu, bir çekici tarafından çekilen treyler (İki akslı, hidrolik Taşıma mesafesinin uzak olduğu durumlarda yapılar; vinç, treyler, gemi, lastik tekerlekli özel taşıyıcı (SPMT) araçlar ve türevleri ile taşınabilmektedir. Taşınacak yapının kütleli ağırlığının fazla olması, strüktür yapısının sağlıklı olmaması durumlarında ve uzun mesafe taşımalarında SPMT (Self Propolled Modular Transporter) adı verilen kendinden tahrikli modüler taşıyıcılar kullanılmalıdır (Resim 3.14).



Resim 3. 14- SPMT (Self Propolled Modular Transporter), kendinden tahrikli modüler taşıyıcı, (<http://www.scheuerle.com>)

Kendinden tahrikli modüler taşıyıcılar, ağır kütleli yüklerin taşınmasında kullanılan mekanik ve elektronik sistemleri bünyesinde barındıran özel araçlardır. Farklı aks

sayılarına sahip SPMT araçları, boyuna ve/veya enine bir araya getirilerek taşınacak yapının planına bağlı bir sistem oluşturabilmektedir.

SPMT platformlarında iki çift tekerlekten oluşan her bir aks, yaklaşık 35 ton taşıma kapasitesine sahiptir. Her bir teker çifti, birbirlerinden bağımsız olarak yüksek manevra esnekliği olan ve hidrolik dönüş sistemine sahiptir. Bu sistem her bir teker çiftinin diğerlerinden bağımsız olarak 360 derece dönüşüne imkân vermektedir. Ayrıca şasi ve teker çifti arasında bağlantı sağlayan hidrolik süspansiyon, yük altında düşey yönde 70 santimetreye kadar hareket olanağı sunmakta ve bu sayede taşıma yolundaki kot farkları ve zemin düzensizliklerini soğurabilmektedir. SPMT platformları, elektronik kontrol üniteleri ile kumanda edilmekte ve GPS cihazı sayesinde bir arada çalışabilmektedir (Demirtaş, 2016) (Resim 3.15).



Resim 3. 15- İmam Abdullah Zaviyesi, SPMT aracı ile bütüncül taşıma yapılması, Hasankeyf,2018
(<http://www.aa.com.tr>)

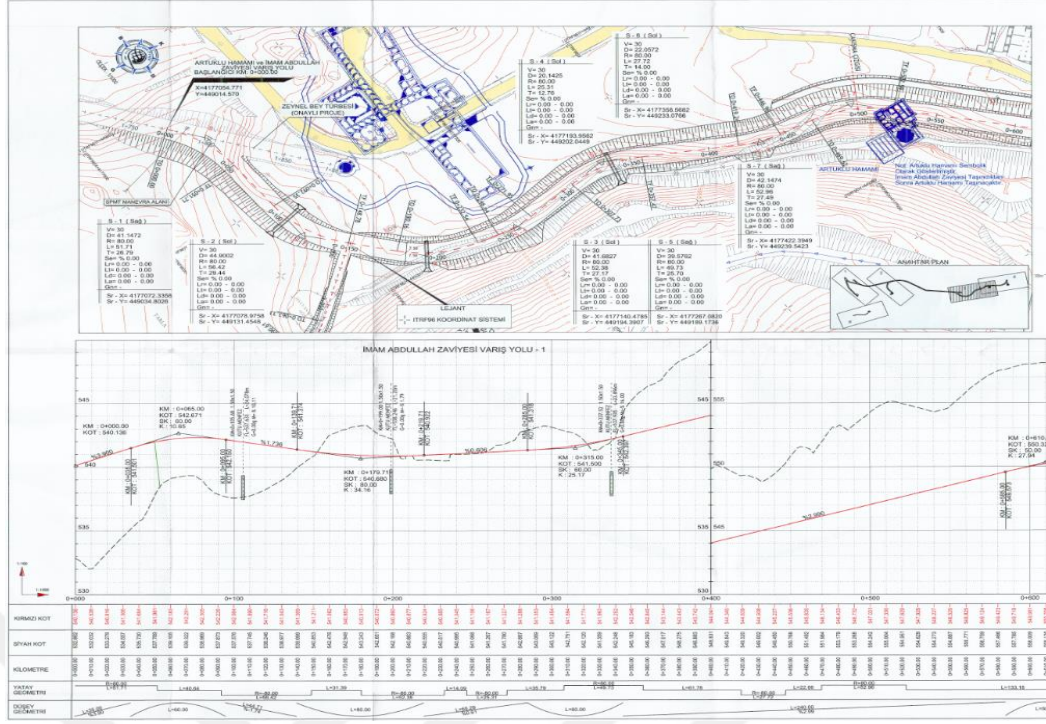
Özel taşıma araçları ile yeni yerine nakledilen anıt eserler için bu defa tam tersi işlemler uygulanacak ve yapı raylar üzerinde kaydırılarak veya mobil vinç ile daha önceden hazırlanan temel sistemi üzerine yerleştirilecektir. Yapıya taşıma öncesi eklenen temel-kiriş grubu statik projesine göre yeni yerinde sisteme dâhil edilebilmektedir.

Taşıma sonrası anıt eserde yer alan geçici kafes sistemi ve destek parçalarının sökülümü; koruma-onarım, sağlamlaştırma amaçlı restorasyon çalışmaları ile eş zamanlı olarak gerçekleştirilmelidir (Resim 3.16).



Resim 3. 16 - İmam Abdullah Zaviyesi taşıma sonrası, Hasankeyf, 2018, (<http://www.hurriyet.com.tr>)

Yapıların taşınması için özel koşulların sağlandığı bir taşıma yolu oluşturulması gerekmektedir (Şekil 3.6). Taşıma yolunun boyuna eğimi, projede belirtilen en yüksek değeri aşmamalıdır. Yolun enine kesitinde değişken eğimler bulunmamalı ve yatay düzlemi sabit olmalıdır. Yol genişliği, paftalarda belirtilen genişliği karşılamalı ve taşıma araçlarının manevralarında yarıçapları dönüşe imkân verir ölçülerde olmalıdır. Ayrıca yol zemini asgari basınç gerilmelerini karşılamalı ve aşınma tabakası belirtilen sınırları geçmemelidir.



Şekil 3. 6- İmam Abdullah Zaviyesi ve Artuklu Hamamı Taşıma Yolu Projesi (Demirtaş, 2017)

3.2.4. Özel Teknikler İle Taşıma Yapılması (Döşeme, Yol Kaplamaları, Duvar Mozaik, Mezar vs.)

Özgünlük değerleri ile tarihî öneme sahip kültür varlığı niteliğindeki döşeme taşları, yol kaplamaları, duvar kalıntıları, duvar resimleri, mozaik, mezar gibi eserler kanun ve yönetmeliklerde taşınmaz bir kültür varlığı olarak tanımlanmakta ve bulunduğu yapının ayrılmaz bir parçası olarak nitelendirilmektedir. Ancak bu eserler zeminden ve ortamdaki kaynaklanan sebepler ile baraj yapımı, ulaşım vb. amaçlı imar faaliyetleri nedeniyle başka bir yere veya müzeye taşınmak zorunda kalabilmektedir. Ana yapı haricinde kültürel mirasın bir parçası olan bu mimarî yapı ve süsleme unsurları belirlenen bir takım özel teknikler ile taşınmalıdır.

- Kültürel miras niteliğindeki döşeme taşları, yol kaplamaları, duvar kalıntıları, mozaik gibi eserlerin taşınması; diğer tüm taşıma yöntemlerinde olduğu gibi öncelikle rölövelerin çıkarılması, detaylı fotoğraf çekimleri ve video çekimleri ile eksiksiz bir biçimde kayıt altına alınarak belgelenmelidir.

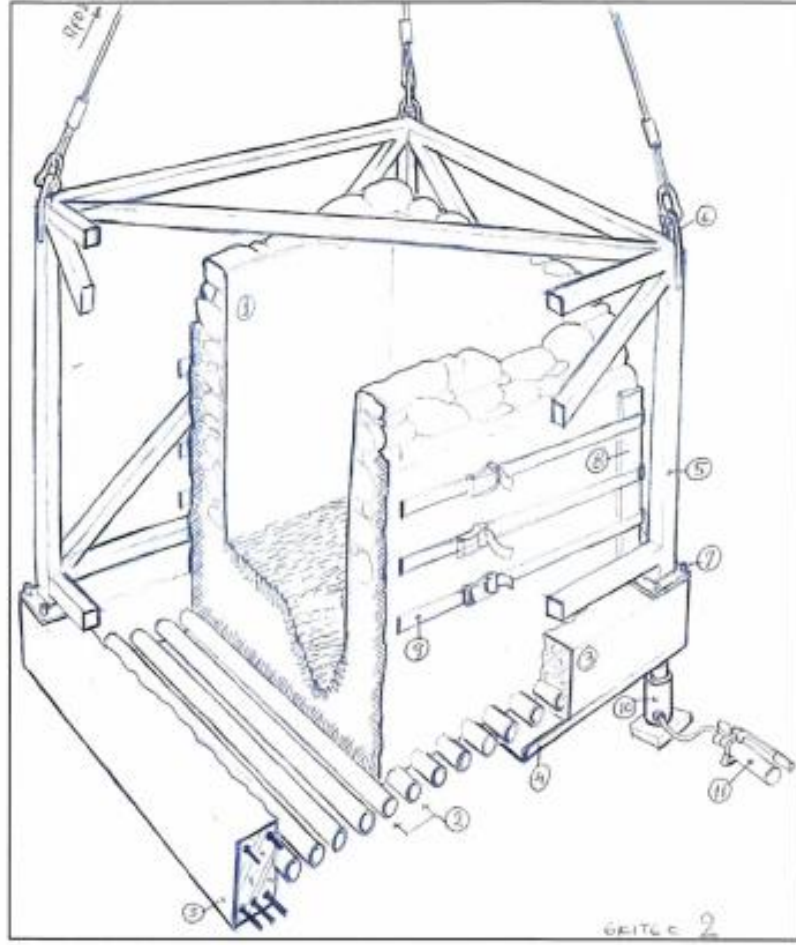
- Taşınacak yapı bölümleri veya kalıntılarının bütüncül olarak taşınamaması durumunda kesim hattı, süsleme unsurlarının olmadığı birleşim derzlerinden olmalıdır. Kesim işlemi deneyimli uzman bir ekip tarafından telli (halatlı) kesme makinası ve disk kesme makinaları ile yapılmalıdır.

Malzeme kaybının yoğun olarak gözlemlendiği moloz taş örgüsüne sahip duvarlar hariç; duvar ve benzeri kalıntılar, numaralandırılarak ve sökülerek taşınmalıdır (Resim 3.17).



Resim 3. 17- Numaralandırılarak söküm yapılması, Marmaray projesi, Sirkeci istasyonu Roma dönemi duvar kalıntısı, (Somun İnşaat,2012)

Duvar ve yapı kalıntılarının vinç ile taşınması durumunda metal veya ahşaptan imal taşıyıcı kafes sistemi yapılarak stabilitenin artırılması sağlanmalıdır. Bu sistem; taşınacak yapı bloğunun ağırlığına, boyutlarına ve formuna göre statik taşıma hesabı ile belirlenecektir. Taşınacak yapı parçasında olası dağılmaların önüne geçilebilmesi için takozlar, elastomerik esaslı kauçuklar ve polyester esaslı malzemeler ile destek üniteleri oluşturulmalıdır (Şekil 3.7).



Şekil 3. 7- Selanik Metro İstasyonu, Helenistik dönem su deposu kalıntısının taşıma planı, 1- Su deposu, 2- Çelik borular, 3- Betonarme Kiriş, 4- Çelik Levha 3mm, 5- Uzay kafes çelik strüktür, 6- Kanca, 7- Betonarme kiriş ile çelik strüktürün bağlantısını sağlayan ankraj rodları, 8- Ahşap köşe takozları, 9- Gergi kemerleri, 10- Hidrolik kriko, 11- Hidrolik el pompası (Demirtaş,2016).

Zeminde bulunan döşeme taşları, yol ve mozaik kaplamaların çevresinde bulunan bitki ve toprak birikintileri temizlenerek özgün yüzeyler ortaya çıkarılmalı ve temizlik sonrası belgeleme çalışmaları yapılarak taşıma paftaları hazırlanmalıdır (Resim 3.18).



Resim 3. 18- Taban mozaikleri taşıma paftasının hazırlanması, Adana Arkeoloji Müzesi
(Anka Restorasyon, 2015)

Özgün değerdeki taş döşeme ve mozaik kaplamaları taşımak için ahşap veya metal paletler imal edilmelidir. Malzemeler özenle mevcut yerlerinden sökülmesi ve paletler üzerinde bulunan taşıma paftası kılavuz çizimlerinin üzerine doğru bir sıralama ile yerleştirilmelidir. Ayrıca taşların ve kaplamaların sökümü sırasında özgün bağlayıcı harç ve derz örnekleri alınarak harçta kullanılan malzemelerin cinsleri ve kullanım oranları belirlenmelidir (Resim 3.19).



Resim 3. 19- Taban mozaiklerinin ahşap paletler ile taşınması, Adana Faydalı Köyü
(Anka Restorasyon,2015)

3.3.DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE TAŞIMA ÖRNEKLERİ

3.3.1. Atatürk Köşkü (Yürüyen Köşk), Yalova

Yalova il merkezinde 1929 yılında inşa edilen ahşap karkas bir yapıdır. İki katlı olan yapının zemin katında toplantı salonu ve çalışma ofisi yer alırken üst kat dinlenme alanı olarak tasarlanmıştır (<http://www.yalova.bel.tr>).

İnşa edildikten bir yıl sonra köşkün hemen yanında yer alan ulu çınar ağacının dalları büyüyerek yapıya zarar vermeye başlamıştır. Görevliler tarafından uzayan dalların kesimi için izin istenmiştir. Bunun üzerine bizzat Atatürk tarafından “*Ağaç kesilmeyecek, bina kaydırılacak*” emri verilir.

1930 yılında İstanbul Belediyesi Fen İşleri Yollar Köprüler Şubesi tarafından köşkün kaydırılarak taşınması çalışmalarına başlanır. Öncelikle yapı çevresi kazılarak temel seviyesine inilir ve temel altına tramvay rayları döşenir (Resim 3.20) Dikkatli bir çalışmanın sonucunda yapı temelleri bu raylar üzerine oturtulur. Köşk, Mustafa Kemal Atatürk'ün nezaretinde 4,80 metre uzağa kaydırılarak taşınmıştır (Resim 3.21). Yapılan çalışmalar sonucunda yapı “Yürüyen Köşk” ismiyle de anılmaya başlamıştır. (<http://www.kulturportali.gov.tr>).



Resim 3. 20- Atatürk Köşkü taşınırken kurulan raylı sistem (<http://www.ensonhaber.com>)



Resim 3. 21- Yalova Atatürk Köşkü genel görünümü (<http://www.kulturportali.gov.tr>).

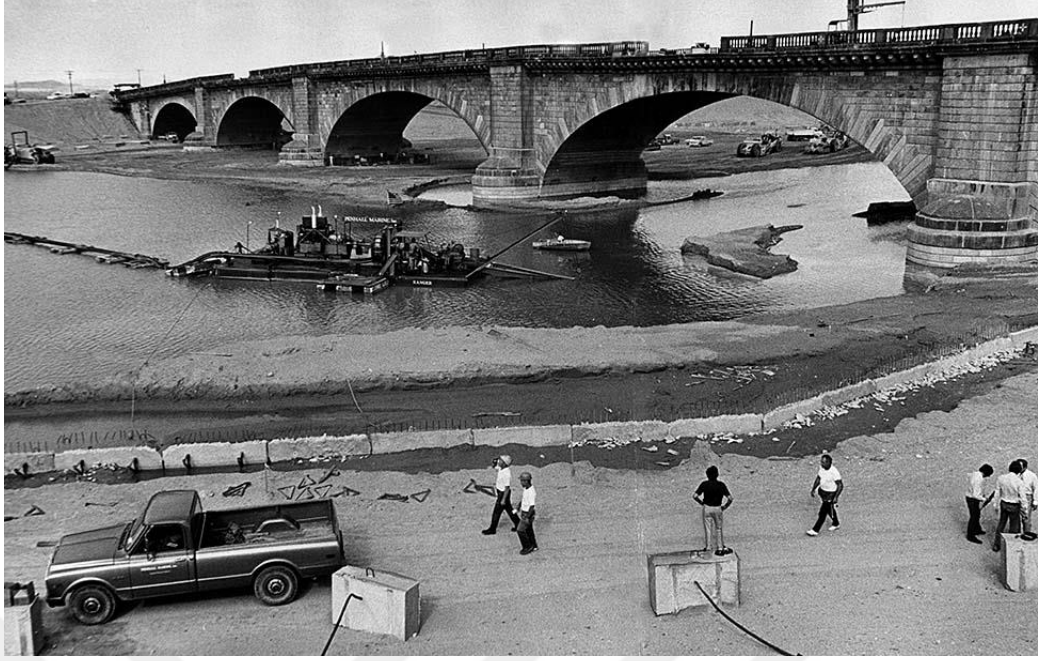
3.3.2. Londra Köprüsü, Arizona-ABD

1831 yılında mühendis John Rennie tarafından inşa edilen köprü, 20. yüzyılın ortalarında artan araç trafiği yükünü karşılayamamıştır. İlk yapıldığı dönem daha narin bir yapıda imal edilen köprü, bu baskı karşısında stüktür olarak zayıf kalmıştır.

Güçlendirme çalışmalarının çözüm olmayacağına karar verilen köprü'nün yerine 30 metre ilerisinde 1971 yılında yeni bir köprü inşa edilmiştir.

Köprü, 1968 yılında Amerikalı bir girişimci tarafından Arizona'da yeni inşa ettiği bir siteye taşınmak üzere satın alınmıştır. İşçiler, granit taşların her birini kemer aralıklarına göre numaralandırdıktan ve konumlarını gösteren işaretlerle etiketledikten sonra söküme başlamışlardır. Demonte edilen köprü'nün malzemeleri sandıklara yerleştirilerek gemiyle ABD'ye gönderilmiştir.

Eski Londra Köprüsü'nün sökülen granit taşları, Arizona'da yeni sitenin doğal peyzajında yer alan Havasu Gölü üzerinde betonarmeden inşa edilen yeni köprüye monte edilmiştir (<http://www.history.com>) (Resim 3.22).



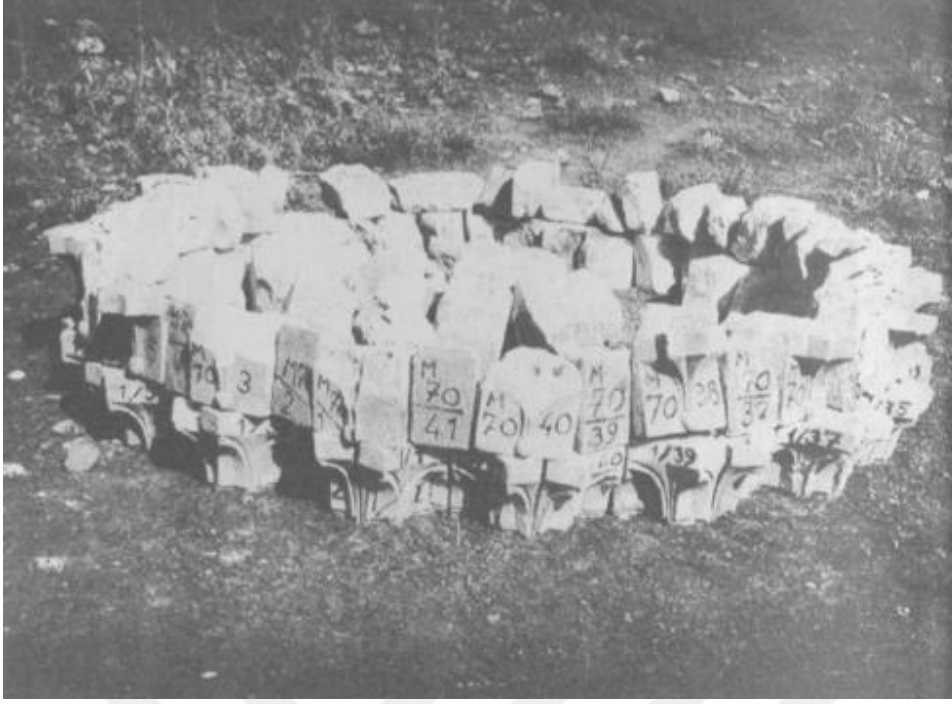
Resim 3. 22- Havasu gölü, Arizona, Kaliforniya (<http://www.golakehasasu.com>)

3.3.3. Sungur Bey Camii, Pertek-Tunceli

Tunceli ili Pertek ilçesinin güneyinde, Murat ırmağının kenarında, 1569 yılında Türkmen Beylerinden Pir Hüseyin sülalesinden Rüstem Oğlu Sungur Bey tarafından yaptırılmıştır. Yapı aynı zamanda “Baysungur Camii” ismiyle de anılmaktadır.

Cami, tek kubbeli kare planlı (10,50 mt*10,50 mt) bir harim ve üç kubbeli son cemaat yerinden oluşmaktadır. Son cemaat yeri ve minare açık-koyu renkli kesme taştan imal edilmiştir. Taç kapısı ve mihrap, taş işçiliği ile Türk mimarî sanatının eşsiz yapılarından (Danık, 2004).

1971-1973 yıllarında yapılan çalışmalar sonucu, Keban Baraj Gölü altında kalacak eski Pertek'ten bugünkü yeri olan Pertek ilçesi Elazığ karayolu çıkışına taşınmıştır. Üniversiteler ve resmî kuruluşların iş birliği ile ülkemizde bu büyüklükte taşınan ilk yapıdır (Resim 3.23).



Resim 3. 23- Sungur Bey Camii – Numaralandırılarak sökülen minare stalaklitleri, Pertek (Barut,1971)

Bütüncül taşıma ve parçalar hâlinde taşıma yönteminin etraflıca tartışıldığı süreçte yapının mevcut yerinde korunması amacıyla etrafına set yapılması da gündeme gelmiş, en nihayetinde numaralandırılarak söküm tekniği ile taşımının günün koşullarında en uygun yöntem olduğuna kanaat getirilmiştir.

Söküm öncesi yapı ve çevresinin tüm röleveleri çıkarılmış ve tüm yapı bileşenleri numaralandırılmıştır. Kazma, çekiç ve levye gibi basit el aletleri ile kesme taşlar, itina ile sökülen tüm parçalar, yeni yerinde önceden imal edilmiş temel üzerine tekrar kurulmuştur (Pertek, 1975) (Resim 3.24).



Resim 3. 24- Sungur Bey Camii taşıma sonrasındaki hâli (<http://www.pertek.gov.tr>).

3.3.4. Marble Arc Zafer Takı, Londra-İngiltere

1828 yılında Buckingham Sarayı'nın önüne inşa edilen anıtsal kemer, plan kurgusu olarak Roma'daki Konstantin Zafer Takı'na benzer şekilde resmi geçit törenleri için yapılmıştır.

Zaman içerisinde Buckingham Sarayı'na eklenen diğer yapılardan dolayı etkileyici görüntüsünü yitiren anıtsal kapı, 1850 yılında sökülerek Hyde Park'ın kuzey kapısına yeniden kurulmuştur.

1960'lı yıllarda trafik akışının iyileştirilmesinin bir parçası olarak parkın güneyinden bir yol geçirilmiş; Marble Arch, bir trafik adasının ortasında eski taşıdığı fonksiyondan çok uzakta izole bir görünümde kalmıştır (<http://marble-arch.london>) (Resim 3.25).



Resim 3. 25-Marble Arch, Londra (<http://www.telegraph.co.uk>)

3.3.5. Abu Simbel Tapınağı, Philae Adası-Mısır

Philae Adası, Nil nehrinde Eski Aswan ve yeni Büyük Aswan Barajı arasında yer almaktadır. 1960 yılında iki komşu ülke Mısır ve Sudan'ın çok önemli su ihtiyacını karşılamak amacıyla büyük barajın inşaatına başlanmış ve Philae Adası sular altında kalmıştır.

Ada üzerinde başta Abu Simbel Tapınağı olmak üzere, çok sayıda başka tapınak ve arkeolojik kalıntı bulunmaktaydı. Sular altında kalan Philae Adası'ndan birçok anıtsal eser, 1970-1971 yıllarında yapılan kurtarma çalışmaları ile Nil Nehri'ndeki başka bir ada olan Agilika Adası'na taşınmıştır. (Mısır tarafından 20 anıt, Sudan tarafından 4 anıt)

Taşıma çalışmaları, UNESCO'nun dâhil olduğu, uluslararası diğer kurum ve kuruluşların da katkı verdiği ilk kurtarma çalışması olması bakımından oldukça önemlidir. Disiplinler arası iş birliğinin bulunduğu bu çalışmada Mısırlı bilimciler, arkeologlar, mimarlar ve mühendisler ile yer bilimciler yer almıştır.

Parçalara ayırarak bloklar hâlinde taşıma yönteminin kullanıldığı bu çalışmada bloklar, yeni yerlerinde eski konularına benzer bir peyzajda tekrar bir araya getirilmiştir (Resim 3.26).



Resim 3. 26- Lyudmila Smerkovich, “Araştırmadan İlerleme,” Cilt 20, Sayı 3, 1966, (Willaert,1966)

3.3.6. Cudecom Binası, Bogota- Kolombiya

Kolombiyanın başkenti Bogota’da 1955 yılında inşa edilen Cudecom Binası, 8 katlı ve 7.000,00 ton ağırlındadır. Yapıldığı dönem itibari ile ülkenin en yüksek ve en modern binalarından biridir.

70’li yılların başında hızla büyüyen Bogota şehrinde yeni yolların yapılmasına ve mevcut yolların genişletilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu imar faaliyetleri sonucunda 19. Cadde’de yer alan Cudecom Binası yolda kaldığı gerekçesi ile 30 metre ileriye taşınmıştır.

Cudecom Binası, 1974 yılında hidrolik krikolardan oluşan bir sistemle beş ve yedi santimetre çapında çelik silindirler üzerinde kaydırılarak bütüncül olarak taşınmıştır. (<http://www.colombia.co>) (Resim 3.27).



Resim 3. 27- Cudecom binası, Bogota, (<http://www.enr.com>)

3.3.7. Meryem Ana Kilisesi, Most-Çekya

Most şehrinde yer alan Meryem Ana Kilisesi 14. yüzyıldan kalma, geç dönem gotik mimarinin izlerini taşımaktadır.

Kilisenin bulunduğu bölgenin altında çok yoğun ve yüksek kalite kömür yatakları bulunmakta ve burada devam eden madencilik faaliyetlerinden dolayı eser göçme tehlikesi altında kaldığından 1970'li yıllarda taşınmıştır.

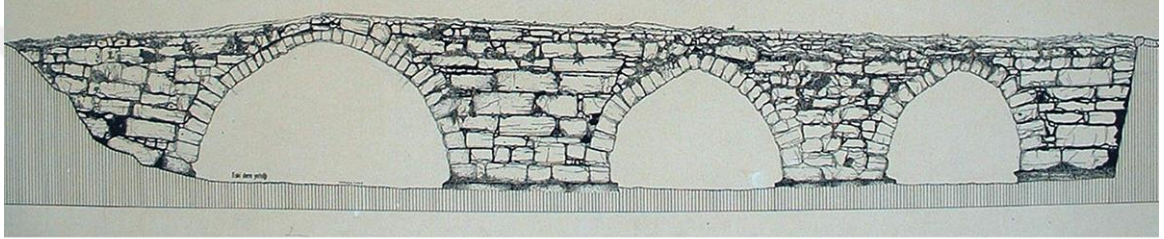
Kilise, kendi ağırlığı ve onu destekleyen çelikle birlikte yaklaşık 11.000,00 ton ağırlığındadır. Yapının beden duvarları, zemine yakın bir yerden kesilerek raylar üzerine alınmış ve belli bir eğimde, bulunduğu konumdan indirilerek yeni yerine taşınmıştır (Ahunbay, 2014) (Resim 3.28).



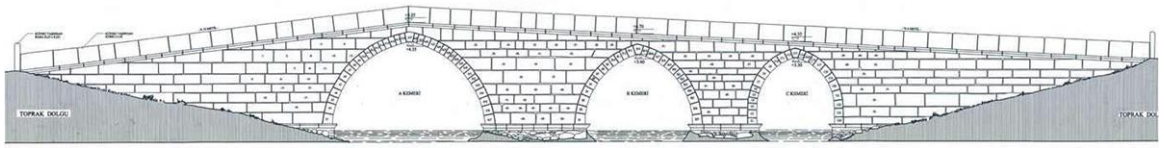
Resim 3. 28- Meryem Ana Kilisesi raylar üzerinde taşıma,1974, Most, Çekya
(<http://www.atlasobscura.com>)

3.3.8. Kilezdere Tarihî Köprüsü, Başiskele-Kocaeli

Osmanlı döneminde, 16. yüzyılda Kilezdere üzerine yapılmış olan köprü kesme taştan ve beş gözlüdür. Kocaeli kent merkezine 9 km mesafede, Başiskele ilçesindedir. 1988 yılında “İzmit Kent İçi Dört Hatlı Demiryolu İnşaatı” yapım çalışmaları sırasında Kocaeli Koruma Kurulu kararı sonucu bulunduğu yerinden sökülüp 50 metre ileri taşınarak yeniden kurulmuştur. Taşıma öncesi röleve çalışmaları ile birlikte tüm belgeleme çalışmaları (fotograf çekimi, video kaydı) yapılmıştır. Köprü taşları tek tek numaralandırılarak el yordamıyla sökülmüş ve yeni yerinde tekrardan tüm parçalar birleştirilmiş, eksik olan ve tahrip olan taşlar yenileriyle değiştirilmiştir (<http://www.avundukmimarlik.com.tr>) (Şekil 3.8) (Resim 3. 29).



İSTANBUL CEPHESİ (RÖLÖVE)



İSTANBUL CEPHESİ (RESTORASYON)

Şekil 3. 8- Kilezdere köprüsü, İstanbul cephesi röleve restorasyon projesi, restorasyon projesinde işaretli (numaralandırılmış) taşlar özgün, diğer taşlar ise yeni kullanılacak olanlardır.

([Http://www.avundukmimarlik.com.tr](http://www.avundukmimarlik.com.tr))



Resim 3. 29- Kilezdere Köprüsü, Başiskele, 2002, taşıma ve restorasyon sonrası
(<http://www.avundukmimarlik.com.tr>)

3.3.9. Cape Hatteras Deniz Feneri, Kuzey Karolina-ABD

Amerika Birleşik Devletleri'nin Kuzey Karolina bölgesinde 1870 yılında inşa edilen tarihi "Cape Hatteras Deniz Feneri" okyanusa 460,00 metre mesafede bulunmaktaydı. Hatteras Burnu'nda yer alan 4.800,00 tonluk yığma yapı, granit temel yapısı üzerine silindirik formda tuğla malzemeden inşa edilmiştir.

Kıyı erozyonu oluşumu nedeniyle ilk yapıldığı dönemden 1999 yılına kadar geçen süreç içerisinde fener ile okyanus arasındaki mesafe 30,00 metreye kadar düşmüştür. Yaşanan doğa olayları (fırtına, gelgit) sonrası yapının yerinde korunması için gerekli tedbirler alınmaya çalışılmış ancak başarılı olunamamıştır.

Deniz Feneri çelik raylar üzerinde 900 metre uzaklığa bütüncül olarak taşınmıştır. Hidrolik krikolar yardımıyla yeni bir temel sistemi üzerine kaldırılan yapı, üzerine yerleştirilen sensörlerle kontrol altında tutularak yirmi üç günde yeni yerine taşınmıştır (Peltola, 2008) (Resim 3.30).



Resim 3. 30- Cape Hatteras Deniz Feneri Taşınması, (<http://www.wje.com>)

3.3.10. Tarihî Oerlikon Binası, Zürih-İsviçre

1876 yılında kurulan Oerlikon Binası yapılmış olduğu yıl itibari ile sanayi devriminin en önemli yapılarından biridir. 80,00 metre uzunluğunda ve 12,00 metre genişliğindeki tarihî makine fabrikası yanından geçmekte olan tren yolunun genişletilme çalışmaları sırasında bütüncül olarak taşınmıştır.

6.200,00 ağırlığındaki binaya betonarmeden imal yeni bir temel sistemi yapılmış ve bodrum kat duvarları çelik desteklerle takviye edilmiştir. Tarihî bina, 2012 yılında on dokuz saat süren çalışmalarla 60,00 metre batıya çelik raylar üzerinde taşınmıştır (Kılıç Demircan, 2016) (Resim 3.31).



Resim 3. 31- Tarihi Oerlikon Binası, çelik raylarda taşıma, Zürih, 2012, (<http://upload.wikimedia.org>)

3.3.11. Zhengguanghe Binası, Şangay-Çin

1935 yılında İngiliz mimarlar tarafından inşa edilen altı katlı tarihî Zhengguanghe Binası, uzun yıllar bir içecek firmasının deposu olarak kullanılmıştır. Bulunduğu şehrin en özel endüstri miraslarından biri olan yapı, 2013 yılında mevcut konumundan yol ve çevre düzenleme çalışmaları gerekçesiyle yaklaşık 40,00 metre güneye nakledilmiştir.

12.000,00 ton ağırlığındaki tarihî bina, hidrolik krikolar ile yükseltildikten sonra altına yeni bir çerçeve sistem yapılmıştır. Betondan imal edilmiş raylar üzerinde kaydırılarak yeni yerine taşınmış olan yapı, burada hazırlanan temel yapısı üzerine oturtulmuştur (<http://www.thestructuralengineer.info>) (Resim 3.32).



Resim 3. 32- Zhengguanghe Binası, beton raylarda taşınması, Şangay,2013, (<http://www.china.org.cn>)

3.3.12. Harriet F. Rees Malikânesi, Şikago-ABD

1888 yılında Şikago'nun en prestijli yerleşim bölgelerinden olan Prairie Caddesi'nde Romanesk stilinde inşa edilmiştir. Döneminin önemli mimarları tarafından tasarlanan üç katlı yapı, iç ve dış zenginliklerini günümüze kadar korumuştur (Emanuel, 2012)

Yeni bir üniversitenin etkinlik merkezine yer açmak için 2014 yılında yaklaşık olarak 200 metre ileriye başka bir parsele taşınmıştır. Taşıma öncesi yapının etrafı açılarak

temel-kiriş çerçeve sistemi yapılmış ve yapıya yüksekliği boyunca çelik destekler yerleştirilmiştir. Yol boyunca başka herhangi bir yapıya zarar vermeden, kendinden tahrikli modüler taşıyıcı platformlar (SPMT) ile yeni yerine sorunsuz olarak nakledilmiştir (Kılıç Demircan, 2016) (Resim 3.33).



Resim 3. 33- Harriet F. Rees Malikânesi (<http://www.industrytap.com>)

3.3.13. Zeynel Bey Türbesi, Hakankeyf-Batman

Mezar anıtlar içerisinde mimarî özellikleri itibariyle ülkemizde tek olan bu anıt türbe, 15. yüzyılın son çeyreğinde Akkoyunlu hükümdarı Uzun Hasan döneminde oğlu Zeynel Bey için yaptırılmıştır. Anadolu coğrafyasında alışılmışın dışında olan mimarî ve süsleme unsurları ile oldukça önemli bir yapıdır.

Dıştan silindirik, içten ise sekizgen planlı olan türbenin kubbesi iç kısımda küresel formda olup dış yüzeyde ise yüksek kasnak üzeri soğan biçimli örtüsü ile çift cidarlı bir yapıdadır. Yapının giriş kemerinin iç yüzeyinde yer alan çini kitabesinde "Üstad Abdurrahman oğlu Pir Hüseyin" ismi yer almakta ve bu isim, türbenin sadece çini ustası olabileceği gibi, yapı ustası olarak da belirtilmiş olma ihtimalini taşımaktadır (Yurttaş, 1996).

Zeynel Bey Türbesi, 2006 yılında fiilen inşaatına başlanan Ilısu Barajı ve Hidroelektrik Santrali projesi kapsamında 2017 yılı mayıs ayında yaklaşık 2,00 kilometre uzaklığa bütüncül olarak taşınmıştır.

Türbe, temele yakın yerden karot makinaları ile delinmiş ve yeni bir betonarme temel sistemi oluşturulmuştur. Hidrolik krikolar ile kaldırılan yapı, kendinden tahrikli modüler taşıyıcı platformlar (SPMT) ile yeni yerine taşınmıştır (Sevgi ve diğ.,2017) (Resim 3.34).



Resim 3. 34- Zeynel Bey türbesinin krikolarla kaldırılması, Mayıs-2017, Hasankeyf (Sevgi, Çetin, Yılmaz, 2017)

3.3.14. II. Ramses Heykeli, Kahire-Mısır

1820 yılında Mısır'ın Gize kentinde Mit Rahina arkeolojik alanında ortaya çıkarılan 3200 yıllık II. Ramses Heykeli, Mısır tarihinin en önemli eserlerinden biridir. Heykel 83 ton ağırlığında olup 13 metre yüksekliğindedir.

Heykel Rahina, arkeolojik alanından sekiz parçaya kesilerek 1955 yılında Kahire'deki Ramses Meydanı'na taşınmıştır. Bulunduğu konumda yoğun trafik yükünden kaynaklı kirlenmeye bağlı olarak tahribat yaşayan eser, 2006 yılında korunmak amacıyla bir depoya kaldırılmıştır.

II. Ramses Heykeli son olarak 2018 yılında Büyük Mısır Müzesi'ne taşınmıştır. Bu taşınma sırasında abidevî eser, bir çekici tarafından çekilen özel taşıma platformu ile nakledilmiştir. Platform üzerinde çelik kafes sistemi içine alınan heykel, yol boyu oluşabilecek sarsıntılara karşı çelikten özel bir sarkaç sistemi ile dengelenmiştir (<http://www.arkeofili.com>) (Resim 3.35).



Resim 3. 35- II. Ramsey Heykeli taşınma esnasında (<http://www.thehistoryblog.com>)

3.3.15. Orta Kapı, Hasankeyf-Batman

Hasankeyf Kalesi'ne devam eden rampa yolun üzerinde yer alan anıtsal kapıdır. Anıtsal kapının üzerinde yer alan kitabeden anlaşıldığı üzere Eyyübîler döneminde, 1423 yılında Sultan Süleyman tarafından inşa edilmiştir.

Yapının düzgün kesme taştan inşa edilen ön cephesi, günümüze büyük oranda özgünlüğünü koruyarak gelmiştir. Yan cephe ve arka cepheler moloz taş örgü sistemine sahip olup bu kısımlar kısmen günümüze ulaşmıştır.

Ilısu Barajı ve Hidroelektrik Santrali projesi kapsamında baraj inşaatı rezervuar alanında kalan Orta Kapı, 2018 yılı Ekim ayında 4174,00 metre uzaklığında yeni yerine taşınmıştır.

Strüktürel yapısı ve mevcut konumu nedeniyle bütüncül taşımanın olanaksız olduğu bu anıt eser, düşey ekseninde üç parçaya kesilerek bloklar halinde taşınmıştır. Taşıyıcı çelik sistemle birlikte toplam 409,00 ton ağırlığındaki yapının her bir parçası mobil vinçlerle yol düzlemine indirilmiş ve SPTM aracı ile yeni konumuna nakli gerçekleştirilmiştir (<http://bolge16.dsi.gov.tr>) (Resim 3.36).



Resim 3. 36- Orta Kapı'nın kesilen bir bloğunun vinç yardımı ile SPTM aracına yerleştirilmesi, Hasankeyf-2018 (<http://bolge16.dsi.gov.tr>)

3.4.TAŞINAN KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI VE ETKİLERİ

3.4.1. Kentsel Hafızaya ve Çevreye Etkisi

Koruma yöntemlerinden biri olan taşıma işleminin yapıyla ilgili düşünülmesi gereken en önemli unsur, kültürel mirasın yeni çevresine ve kentsel hafızaya etkisinin nasıl olması gerektiğidir. Toplumların bulunmuş olduğu çevre ve kendi sınırları içerisinde devam eden yaşamı sonucu mekâna karşı bir aidiyet duygusu gelişir ve bunun sonucunda mekânsal bellek kavramı gerçekleşmiş olur. Toplum bireylerinin gündelik faaliyetlerini gerçekleştirdikleri ve sıkça ziyaret ettikleri mekânlar sosyal yaşamın en güçlü olduğu yerlerdir. Özellikle toplum değerlerini temsil ibadethaneler, türbeler, mezarlar ve anıtsal yapılar geçmişle iletişim halinde olunan ve kültürel kimliğin gerçekleştiği mekânlardır. Kültürel miras fiziksel mekânla birlikte vardır ve onunla anlam kazanır. Fiziksel mekânın yol olduğu bir yerde toplum kültüründen bahsetmek imkânsızdır. Toplum değerini temsil eden yapıların kullanımının devamıyla mekân-bellek ilişkisi zaman içerisinde devam etmekte ve geçmiş ile gelecek arasında bir bağ oluşturmaktadır.

Taşıma işlemleri bir yapının her ne kadar korunmasına yönelik bir eylem olsada kültürel hafızada telafisi olanaksız sonuçlar doğurmaktadır. Bu konuyla ilgili tartışmalar olumlu ve olumsuz olarak ikiye ayrılrsa da bu çalışmada ana amaç olarak

taşınanın koruma ve kentsel hafızaya üzerindeki etkisi göz önünde bulundurulmuştur. Bu açıdan düşünüldüğünde yapının kentsel hafıza ve çevre açısından korunmasına öncelikle sağlanmış olması gerekmektedir. Kurtarma-yaşatma anlamında taşınan kültür varlıkları bireyin ve toplumun kentsel hafızasında bir nevi korunmuş sayılır. Bir yapının öncelikle ilk inşa edilmiş çevresi çok daha kıymetlidir. Bu bir nevi insanların doğup büyüdüğü topraklardan belli sebeplerden ötürü göç etmek “zorunda” kalmalarına benzemektedir. Burada altı çizilecek en önemli nokta “zorunluluk” kavramıdır. Yeni bir yere taşınarak korunacak olan yapının taşındıktan sonra eski yeriyile de bağını kopmaması gerekmektedir.

Kültürel hafızaya etkide, yapının geçirmiş olduğu değişimler, hangi sebeplerle buna maruz kaldığı, taşınan yerin uygunluğu, yeni ve eski yerindeki yöre halkının durumu değerlendirme şekli ve sahiplenme gibi konular esas alınmalıdır. Bir yapı taşındıktan sonra da koruma çalışmalarını sürdürmek, orada yaşayan halkla ve bu konuda farkındalık oluşturabilecek uzmanlarla sağlanmalıdır. Aksi takdirde yapı bir şekilde kurtarılmış olmasına karşın kent kimliğindeki yerini kaybederek kentsel hafızadan silinmiş olacaktır. Kültürel mirasın taşıma uygulaması yapıldıktan sonra kentsel hafıza ve çevre ile bağlantısını sağlamak çok önemli bir gerekliliktir.

3.4.2. Sürdürülebilirlik

Kültürel miras alanları, geçmişten günümüze ulaşan yapı, meydan, sokak ve arkeolojik kalıntıların oluşturduğu fiziksel varlıklar ile kent yaşamının izlerini içeren sosyal değerlerin birlikteliği sonucunda oluşmuşlardır. Günümüzde, kentler üzerindeki yoğun imar baskıları sonucu değişim-dönüşüm hızının kontrol edilememesi ve koruma amaçlı planların uygulanmasında yaşanan zorluklar tarihi kültür mirası alanlarında yoğun tahribatlar oluşturmaktadır. Tarihi kentlerin özgün kimliklerini oluşturan somut ve soyut değerlerin korunması ve sürdürülebilmesi, tarihi çevre korumanın en önemli amacıdır (Aykaç, 2009).

Sürdürülebilirlik kavramı 1975 yılında yayımlanan Amsterdam Bildirgesi’nde “Bütüncül Koruma” kavramıyla birlikte önem kazanmış ve 1987 yılında Birleşmiş Milletler, Brundtland Raporu’nda “Bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma” olarak tanımlanmıştır (Kuşçuoğlu; Taş, 2017).

Tarihi çevreler, devam eden yaşam ile birlikte sürekli değişim sürecinin yaşandığı karmaşık bütünlükler toplamıdır. Tarihi alanlarda devamlılığı kılmanın yolu miras değerlerinin korunmasıyla birlikte toplumun ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının karşılanabilmesi ile gerçekleşmektedir. Bu anlayışla günümüz değişim-dönüşüm süreci içerisinde, tarihi çevrelerde kentsel koruma politikaları ve planlama çalışmalarının ana eksenini “sürdürülebilir kentsel koruma” anlayışı üzerine olmalıdır (Özcan, 2009).

Sürdürülebilir kentsel koruma, kültürel miras alanlarında somut ve soyut tüm değerlerin kapsamlı olarak tüm yönleriyle araştırıldığı, planlama stratejilerinin geniş kapsamlı toplumsal katılım ile sağlandığı, konu ile ilgili kurum ve kuruluşların eşgüdüm içerisinde hareket edebildiği, uygulamaların kontrolünün ve denetiminin şeffaflık ile gerçekleştirildiği, gerektiğinde güncellemelerin yapılabildiği doğrultuda başarılı olacaktır.

Kültürel miras alanlarında, çevrenin kültürel kimlik değerlerine önem veren bir “yönetim planı” hazırlanması esas olmalıdır. Yönetim planı olmadan müdahale edilen alanlarda orta ve uzun vadede sorunların yaşanması kaçınılmazdır. Tarihi çevrelerde sürdürülebilir yönetim planı için tek yapı ölçeğinden daha çok alanın bütününe değerlendirildiği, etkileşim analizlerinin yapıldığı ve alandaki tüm paydaşların koruma yaşatma bilincine katkıda bulunduğu katılımcı bir yaklaşımla ele alınması gerekmektedir (Kuşçuoğlu; Taş, 2017). Yönetim planı, koruma alanının gelişen zaman içerisinde, iç ve doğal koşullarında etkisiyle hedeflenen durumlara nasıl ulaşabileceğini açıklayan bir süreçtir. Devamlılığı olan bu süreç değişen koşullara göre revize edilebilmelidir.

Günümüzde, tarihi çevre alanlarında tasarım çalışmalarındaki en önemli konu kültürel miras varlıkları ile güncel ihtiyaçlar doğrultusunda gereken imar faaliyetleri arasındaki ilişkinin nasıl kurulacağı konusudur. Bu konu koruma amaçlı imar plan kararları bütününde öncelikli bir planlama çalışması ve ayrıntıda sosyal, kültürel ve mekânsal sürekliliğin sağlandığı çok boyutlu teknik ve yöntemlerin kullanıldığı, tüm detayların işlendiği “kentsel tasarım projeleri” ile çözümlenmelidir (Özcan, 2009).

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığına göre, Kentsel Tasarım Projesi, “doğal, tarihi, kültürel, sosyal ve ekonomik özellikler ile arazi yapısı dikkate alınarak, tasarım amacına göre kütle ve yapılanma düzeni veya açık alan

düzenlemelerini içeren; taşıt ulaşımı, otopark ve servis ilişkileri ve yaya dolaşım ilişkilerini kuran; yapı, sokak, doku, açık ve yeşil alanların ilişkisini ve kentsel mobilya detaylarını gösteren; altyapı unsurlarını bütüncül bir yaklaşımla disiplinler arası olarak ele alan; imge, anlam ve kimlik özelliklerini ifade eden; tasarım ilke ve araçlarını içeren uygun ölçekteki projeyi” ifade eder. Kentsel tasarım, kamusal açık alanda gerçekleşecek olan inşa faaliyetlerinin yukarıdaki tanıma uygun şekilde dikkate alınarak yorumladığı bir proje çalışmasıdır. Kentsel korumanın amacı ise kültürel miras alanlarının tahrip olmasının engellenerek, bu alanların sosyal ve fiziksel özelliklerinin korunduğu ve günümüz yaşamıyla bütünleşmesini sağlamak olmalıdır. Buna uygun olarak tarihi çevrelerde gerçekleştirilecek olan kentsel tasarım projeleri var olan değerler bütünü korunarak kent kimliğinin sürdürülmesini hedeflemelidir. Tarihi çevrelerin somut ve soyut değerlerinin korunmasında kapsamlı analizler yapılarak hazırlanan kentsel tasarım projeleri hayati rol oynayacak ve kent hafızasının korunması ve sürekliliğin sağlanmasında etkin bir araç olacaktır.

Tarihi çevrelerde uygulanacak olan tasarımlar, bölgenin karakteri ve kimliğinin devamı amacıyla hazırlanan koruma amaçlı uygulama imar planlarına göre hazırlanmalıdır. Tarihi çevreler en az müdahale kriterlerine göre korunmalı, yapılacak uygulamalar tekrardan geri dönüştürülebilir nitelikte olmalıdır.

Kültürel miras, toplumların kimliğinin ve sürekliliğinin en önemli kanıtıdır. Geri dönüşümsüz, yenilenemez kaynak olan kültürel mirasın emanet kavramı özelinde tüm değerleriyle gelecek nesillere aktarılması toplumsal bir sorumluluktur. Geçmiş ve geleceğin sürekliliğinin doğru sağlanabilmesi adına müdahalelerin olabildiğince yerinde (in-situ) korunması amaçlanmalıdır (Aykaç, 2009).

Restorasyon uygulama çalışmalarından biri olan taşıma yöntemi geri dönüşümsüz ve aşırı bir müdahale olup mirasın sürdürülebilirliğini ciddi anlamda sekteye uğratmaktadır. Bu nedenle ana prensip, taşınmaz kültür varlıklarının taşınabilirliği, yerinde korumanın başka hiçbir biçimde mümkün olmadığı durumlarda son seçenek olmalıdır. Özellikle imar faaliyetleri kapsamında yapılan yol, cadde, meydan düzenlemesi konusunda bu seçeneğe başvurulmamalı ve koruma amaçlı planlara sadık kalınarak hazırlanacak olan kentsel tasarım projelerinde kültür varlıklarının bulunduğu konum esas alınarak çözümlerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

4. İSTANBUL'DA ANIT ESERLERİN TAŞIMA FAALİYETLERİ

4.1.İSTANBUL'DA RESTORASYON VE TAŞIMANIN TARİHSEL SÜRECİ

İlk iskânı tarih öncesi çağlara kadar giden İstanbul, MS. 330 yılında İmparator Konstantin tarafından yeniden kurulmuş ve yoğun imar faaliyetleri sonucunda Roma İmparatorluğu'nun başkenti ilan edilmiştir. Asırlar boyunca üç imparatorluğa başkentlik yapan şehir Cumhuriyetin ilanından sonra bu ünvanını kaybetmiş olmasına karşın 16 milyona yaklaşan nüfusu ile dünyanın en önemli kentlerinden biridir.

Konstantinopolis'te 13. yüzyıla kadar abidevî eserlerin inşası ve kent içi yenileme çalışmaları her daim var olmuştur. Zaman zaman eski gücü ve önemini kaybeden kent, 1204 yılında uğradığı Haçlı saldırısı ile büyük oranda tahrip edilerek işgal edilmiştir. Başkent, Latin işgalinin sona erdiği 1261 yılından 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu idaresi altına girdiği döneme kadar tekrar bir toparlanma sürecine girmişse de geçmişin ihtişamından çok uzak kalmıştır

Kentin Osmanlı Devleti idaresine girmesinden sonra yürütülen yoğun imar faaliyetlerinde geçmiş dönem toplum yapısının ve Osmanlı'nın geleneksel inşaa faaliyetlerinin izlerini görmek mümkündür. 1453-1800 yılları arası "Klasik Dönem" olarak adlandırılan süreçte geleneksel Osmanlı yapım ve imar biçimleri "vakıf sistemi" içerisinde gerçekleştirilmiştir.

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin batı ile kurduğu ilişkiler sonrası modern bir kent oluşturması arzusunda yeni yasa ve yönetmelikler ortaya konmuş ancak bu yasa ve yönetmelikler uygulama boyutunda pek karşılık bulamamıştır. Cumhuriyet'in ilanı sonrası, 1923-1951 yılları arası dönem yeni ulusun inşası çalışmaları ile geçilmiş ve mimari korumaya gerektiği önem verilememiştir. Ülkemizde 1950-1960 yılları arası tarihi çevre kavramı gelişmemiş ve korumaya değer eserler büyük anıtsal yapılar ile sınırlı kalmıştır. İstanbul'un kent kimliğini tehdit eden geniş kapsamlı imar hareketleri bu yıllarda hız kazanmış ve özellikle 1956-1959 yılları arasında Başbakan Adnan Menderes döneminde "büyük imar hamlesi" başlığı ile bulvar, cadde ve meydan yapım çalışmaları hız kazanmış ve bu çalışmalar esnasında yüzlerce eski eski yıktırılmış bir bölümü ise başka bir yere taşınmıştır (Coşkun; Binan, 2013).

1960 yılı sonrasında gelişen sanayinin ihtiyacı olan iş gücüne karşılık yaşanan göç sebebi ile şehrin özellikle tarihî alanlarında ağır tahribatlar yaşanmıştır. Artan nüfusun

barınma ihtiyacı sonucunda plansız, düzensiz bir şehir manzarası ortaya çıkmış, tarihî kent alanları büyük yıkıma uğramıştır. Kabul edilen ulusal ve uluslararası yasa, yönetmelik ve tüzüklerle kültürel mirasın korunmasına yönelik çabalar hız kazanmış ancak tarihî eserler üzerindeki yoğun baskı ortadan kaldırılamamıştır.

2000 yılı sonrasında korumaya yönelik bakış açısı ve kavramlar değişmiş; çok paydaşlı katılımcı planlama anlayışı hâkim olmuştur. Yerel yönetimlerin de sürece aktif katılımları gerçekleşmiştir. Bakanlar Kurulu kararı ile yenileme alanları ilan edilerek tarihî yerleşmelerde koruma bölgesel ölçekte ele alınmaya çalışılmıştır.

Çağdaş toplumlarda gelişen koruma-yaşatma olgusu ile geçmişin değerleri birbirinden farklıdır. Tarihsel arka planda yapının fonksiyonel olarak kullanılmaya devam isteği etkili olmuştur. (İşlev, ekonomi ve yeniden yapımın yaşatacağı güçlükler) Ayrıca ilk çağlardan bu yana, dinsel değer verilen yapılar korunmaya çalışılmıştır. Bunun bir örneği olarak Romalılar, koruma maksadıyla eski yapılarını başka bir yere taşımışlardır (Kederli, 2014).

Bizans ve Osmanlı'nın klasik döneminde İstanbul'da yapılar üzerinde gerçekleştirilen müdahaleler günümüz kriterlerinden oldukça farklıdır. Klasik dönem sonrası, 19. yüzyılda toplumsal manada birçok değişim ve gelişim yaşanmaya başlanmış ve modernleşmenin yanında tarih ve kültür bilinci gelişim göstermiştir. Koruma düşüncesinin ilk yasal mevzuatları bu dönemde hazırlanmıştır.

Tezin bu bölümünde "İstanbul'da Restorasyon ve Taşımının Tarihsel Süreci" dönemselsel olarak değerlendirilmiştir. Bu tarihsel dönemler:

- Bizans Dönemi

- Osmanlı Dönemi

1453-1800 yılları arası (Klasik Dönem)

1800-1923 yılları arası (Batılılaşma Dönemi)

- Cumhuriyet Dönemi

1923-1950 yılları arası

1950-1960 yılları arası

1960-2000 yılları arası

2000 yılı sonrası şeklinde sıralanmıştır.

Bu sıralama Bizans ve Osmanlı döneminde eski eserlere yaklaşım biçiminin; Cumhuriyet dönemi için ise değişen yasal-yönetmelik farklılıklar ile küreselleşmenin etkileri göz önüne alınarak oluşturulmuştur. Her bir döneme ait taşınan yapılar ile ilgili örnekler verilmiştir.

Menderes dönemi imar faaliyetleri olarak da adlandırılan “1950-1960 yılları arası dönem”, tezin 4.2. bölümünde; “İstanbul İmar Faaliyetlerinde 1956-1960 Arası Taşınan Kültür Varlıkları” başlığı ile aktarılmıştır.

Yol açma ve genişletme çalışmaları ile tarihî kent kimliğinin yok edildiği Karaköy-Beşiktaş Hattı ile Topkapı-Aksaray-Sirkeci hattında taşınan eserler ayrıntılı olarak incelenmiştir.

4.1.1. Bizans Dönemi

İmparator Konstantin tarafından yeni Roma İmparatorluğu'nun başkenti olarak 330 yılında kurulan şehrin 395 yılında Doğu Roma'nın (Bizans) merkezi olmasından 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu tarafından fethine kadar uzanan dönemdir. Bu uzun zaman diliminde tarihsel bilgi ve belgeler az olduğundan dolayı restorasyon ve taşımaya ilişkin değerlendirmeler kısıtlı olmuştur.

Geleneksel toplumlarda olduğu gibi Bizans döneminde de koruma yaklaşımı, en öncelikli olarak ekonomik ve manevî değerlere bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Ekonomik ve politik istikrarsızlık dönemlerinde dinî yapılara ve anıtlara verilen değerler azalmıştır. Dönem dönem fakirleşen kentte yönetim ve halk, yeni inşaatlar yapmak yerine eski yapıları onarmıştır.

Kentte Hristiyanlık öncesi dinlere ait tapınakların çoğu yıkılmıştır. Yıkılan bu tapınakların yapı taşları toplanarak yeni yapıların inşasında kullanılmıştır. Şehirde örneklerini gördüğümüz birçok Bizans dönemi eserinde devşirme olarak adlandıracağımız malzemeler yer almaktadır. Kimi yıkılan yapıların temellerinin üzerine ise yeni yapılar inşa edilmiştir (Kederli, 2014).

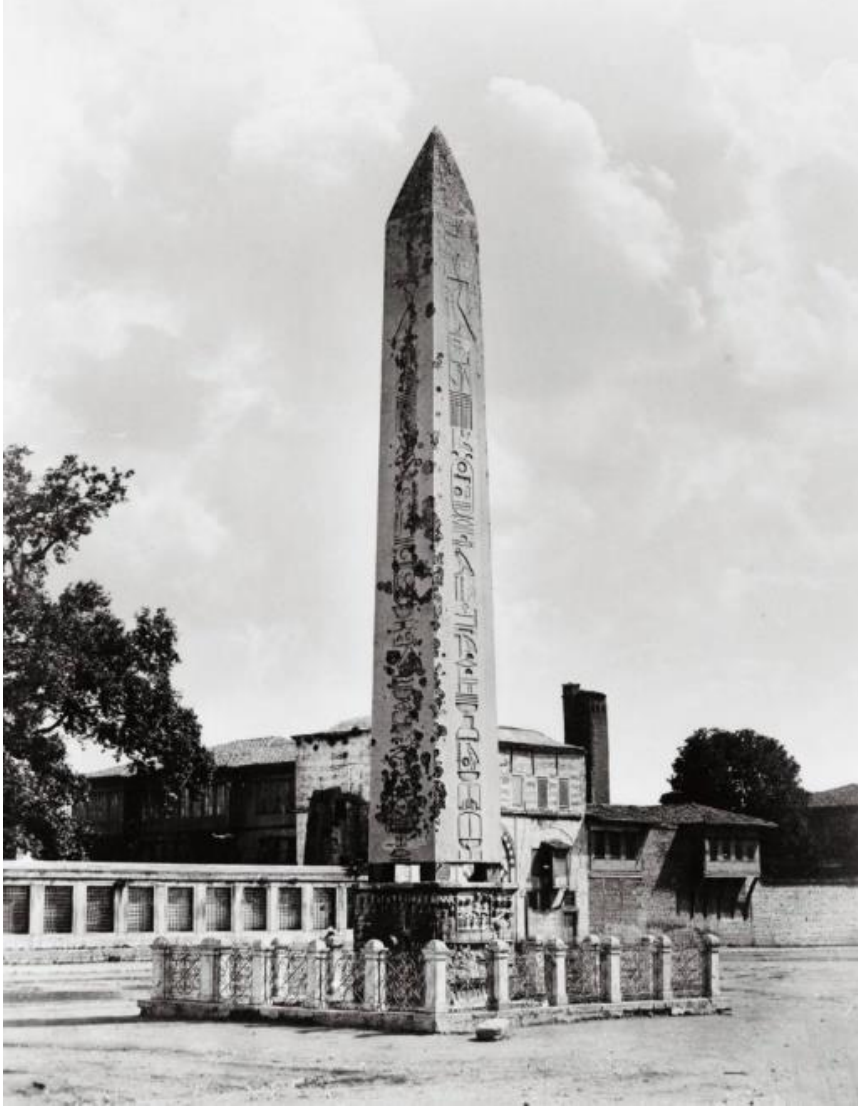
Bizans İmparatorluğu'nun güçlü olduğu dönemlerde şehri güzelleştirmek amacıyla ve kralın gücünün simgesi olarak gösterişli dinî eserler ve kamu yapıları inşa edilmiştir. Ayrıca kazanılan savaşların anısına dev boyuttaki anıt ve heykeller taşınarak şehrin meydanlarına dikilmiştir.

Bin yıldan uzun bir zaman diliminde Bizans İstanbul'unun; yaşadığı kuşatmalar, isyanlar ve büyük tahribatlarla dinî ve sivil yapıları büyük zarar görmüştür. Ancak hiçbiri 1204 yılında yaşadığı Latin işgali kadar olmamıştır. İşgal sonrası istila edilen kent o döneme değin görülmemiş şekilde yıkıma uğramış ve birçok eser yağmalanmıştır. Taşınabilir tüm objeler taşınmış, taşınmaz kültürel miras olarak adlandırdığımız çok sayıda yapı parçası (fresk, kabartma, mozaik) anıt, dikilitaş gibi eserler sökülerek imparatorluk dışına taşınmıştır.

4.1.1.1.Dikilitaş (Mısır Obeliski)

Sultanahmet Meydanı'nda yer alan Dikilitaş, Theodosius Obeliski ve Mısır Obeliski isimleriyle de anılmaktadır. M.Ö. 15. yüzyılda III. Thutmosis tarafından Karnak'taki Amon Tapınağı'na dikilmiş yedinci obeliskidir. Constantinus, Mısır'ı fethettikten sonra (324) bir heyet gönderip Karnak'taki Amon Tapınağı'ndan iki obeliski yerinden alıp nakliye ettirmiştir. Constantinus tarafından yerinden alınıp bir süre İskenderiye'de tutulmuş, Constantius ve ardından da İmparator İulianus tarafından obeliskin dikilmesi ile ilgili çalışmalara başlanmışsa da I. Theodosius tarafından 390 yılında Konstantinopolis'e hipodromunun spinasına dikilmiştir.

Dikilitaş, kırmızı granit monolit bir bloktan oluşmaktadır. 19.59 metre. yüksekliğindeki obeliskin kaidesi ile toplam yüksekliği 23.84 metredir. Orijinal yüksekliği, günümüzde ayakta duran anıtın üçte biri kadar daha uzundur. Dikilitaş'ın alt parçasının Konstantinopolis'e getirilirken mi yoksa Hipodrom'a dikilirken mi kırıldığı kesin olarak bilinmemektedir (Ertuğrul, 2015) (Resim 4.1).



Resim 4. 1- Dikilitaş (Mısır Obeliski) Sebah& Joailler 1880’li yıllar (Salt Galata Arşivi)

4.1.1.2.Yılanlı Sütun (Burmali Sütun)

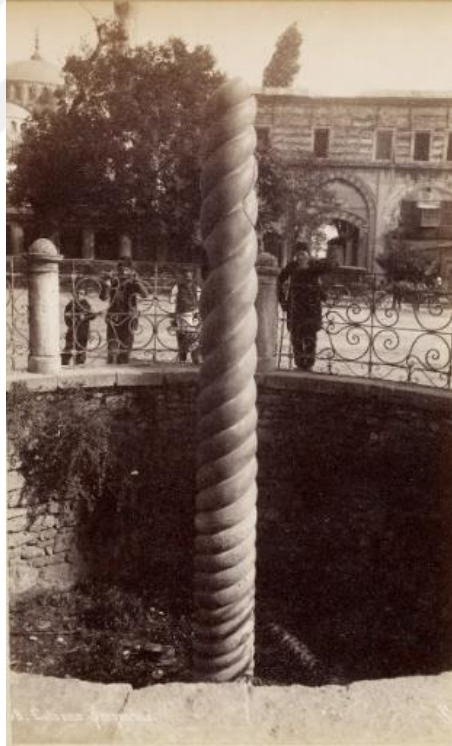
Sultanahmet Meydanı’nda Örne Sütun ve Dikilitaş arasında yer alan bir başka anıt ise Yılanlı Sütun’dur. “Burmali Sütun” adıyla da anılmaktadır. Türk tarihinde ise tunçtan bir ejderha, tunç ejderler, üç ejder misali, üç başlı ejder, peyker-i ejder, yılanlar tılsımı ve burma direk olarak adlandırılmıştır. Yılanlı Sütun, Yunan müttefiklerinin Perslere karşı kazandığı Plataia Savaşı’nın (M.Ö. 479) zaferi onuruna M.Ö. 478-477 yılında askerî zafer anıtı olarak Delphi’de dikilmiştir.

M.S. 4. yüzyılın başında Constantinus tarafından Konstantinopolis’e getirilerek hipodromun orta aksı olan spinaya yerleştirilmiştir.

İl yapıldığında Herodotos ve Pausanias, sütünun üç başlı yılan gövdesinden oluşup üstte yılan başının ayrıldığını ve üstünde de altın üç ayaklı bir kazan yaptırıldığını bildirmişlerdir. Yılanlı Sütün içi boş olarak dökülmüş üç yılan gövdesinin birbirine dolanmasından meydana gelmiş ve üstte yılan başları birbirinden ayrılmıştır.

Günümüzde toprak seviyesinin altında 6,5 metre çapında ve 3 metre derinliğinde bir alan içerisinde yer almaktadır (Resim 4.2). Yanları duvarla örülü ve etrafı demir parmaklıklarla çevrilidir. Yılanlı Sütün, yontulmuş ve ters çevrilmiş sütün başlığı şeklinde mermer bir kaide üzerinde durmaktadır. Kaidenin ortasında ve sütün hizasının ortasında bir oyuk bulunmaktadır.

Sütün birbirine sarılmış üç yılanın gövdesinden oluşmaktadır. 29 kıvrımdan oluşan sütün alttan ve üstten tahrip olmuştur. Bronz anıtı oluşturan yılanların gövde kıvrımları alt kısımda ince ve dar kesite sahip iken yukarıya doğru kalınlaşarak yükselmektedir (Ulutürk, 2010).



Resim 4. 2- Yılanlı Sütün (Burmali Sütün) Sebah&Joailer 1880'ler yılanlı sütün (Salt Galata Arşivi)

4.1.2. Osmanlı Dönemi

4.1.2.1. 1453-1800 Yılları Arası (Klasik Dönem)

Osmanlı klasik döneminde koruma anlamında 18. yüzyıla kadar bilinçli bir eylemin varlığından söz edilemez. İmparatorluk sınırları içerisinde taşınmaz eski eserler ya devletin, ya vakıfların ya da özel kişilerin mülkiyetinde olup mülk sahipleri yapılarının üzerinde her türlü tasarrufa sahiptirler. Osmanlı'da vakıf kurumu güçlü bir teşkilata sahip olsa da 19. yüzyıla kadar eski eserlerin korunması konusunda yasal bir yaklaşımın varlığını belgeleyen herhangi bir kayıt arşivlerde bulunmamaktadır. İstanbul'un Osmanlı yönetimine geçip en güçlü dönemlerini yaşadığı bu süreçte eski döneme ait yapıların onarımlarında geçmiş dönem alışkanlıklarının izleri görülmektedir. Kültür varlığının korunmasında öncelik ekonomik ve dinî değerlerdir. Ayrıca yapıların korunmasında ecdat yadigârı olma durumu ve kullanım fonksiyonlarının da önemli olduğu görülmektedir (Coşkun; Binan, 2013).

Vakıf olgusu, 13. yüzyıldan 19. yüzyıla kadarki süreçte Selçuklular ve Osmanlılar'ın dinî, hukukî ve sosyal yaşamında aktif rol oynamış bir müessesedir. İstanbul'da Fatih döneminden başlayarak imar edildiği klasik dönem içerisinde "vakıf sistemi" etkin olmuştur. Bu sistem kamusal yapıların inşasında, sonrasında ise varlıklarının sürdürülebilmesi adına tüm tamirat ve onarım çalışmalarını kapsamaktadır. Kamu yapıları haricinde olan özel mülkiyetteki yapılar ise, kişinin kendi tasarrufunda yıkıp yeniden yapmak şeklinde gerçekleştirilmektedir.

Dönem içerisinde deprem ve yangınlarla ağır hasar gören ve onarılamayacak durumda olan vakıf eserleri yeniden inşa edilirken yeni dönemin üslup özellikleri ile yapılmıştır. İhya anlamına gelen bu çalışmalarda yapıların ilk yaptırdığı banisinin adıyla anılması ecdada saygı olarak düşünülmelidir. 1766 yılı depreminde onarılmayacak kadar ağır hasar görmüş olan ve yeniden inşa edilen Fatih Camii ve Eyüp Sultan Camii bu saygıya bir örnek olarak verilebilir (Ünal, 2017).

Klasik dönemde Osmanlı sultanları kente kendi imzalarını atmak için yoğun imar faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Kimi alanlarda yapının Bizans veya Osmanlı olması ve eskilik değeri fark etmeksizin yıkılmış ve yerine yenisi inşa edilmiştir. Bu çalışmalarda ekonomik koşullar ve kullanım kolaylığı açısından eski yapı parçaları (devşirme malzeme) yeni yapıda veya bir başka yapıda kullanılmıştır. Bu dönem

koruma bilincinden ziyade yenileme anlayışının toplumsal hafızada kabul gördüğü bir süreçtir.

Bu dönemde vakıf eserlerinin yaşatılması için en önemli unsur maddî koşullardır. Geliri masrafını karşılamayan bir vakıf eserinin istibdali (mülk olan başka bir yapı ile değiştirilmesi) mümkündür. Ancak cami ve mescitler bu kapsamın dışında tutulmuştur. Cami ve mescit olacak yerin hisseli olmaması gerekmektedir. Herhangi bir nedenden yıkılan bir mescidin enkazı hâkimin izni olmadan satılmayacağı vakıf kurallarında (Ahkâmül-Evkaf) yer almaktadır. Ahkâmül-Evkaf'da mescitlerin onarımı dışında müdahale edilecek tek konu mescidin cemaate yeterli gelmediği durumdur (Ünal, 2017).

Koruma ve restorasyon kavramlarının henüz olgunlaşmadığı bu dönemde tez konusu olan mimari restorasyonda taşıma yöntemi ile ilgili elde edilen bilgiler son derece kısıtlı kalmaktadır. Bu dönem için örneği verilebilen tek yapı Hoca Halil Attar Mescidi'dir. Yoğun ticarî bölgede yer alan mescit cemaate yetmeyince hâkim izni ile sökülmüş ve yerine Rüstem Paşa Camii inşa edilmiştir. Eski mescidin sökülen parçaları ise, Yenibahçe semtine taşınarak yeniden inşa edilmiştir (Vardar, 2017).

4.1.2.1.1. Halil Attar Mescidi (Kenise Mescidi)

Osmanlı döneminde bilinen en erken tarihli taşıma Hoca Halil Attar Mescidi olarak bilinen ve 15. yüzyılda da inşa edilen bir Bizans kilisesinden dönüştürülmüş Kenise Mescidi'dir. Fatih ilçesi, Tahtakale semtinde bulunan Rüstem Paşa Camii ve Külliyesi 1555-1561 yılları arasında Mimar Sinan'a yaptırılmıştır. Yapıldığı dönemde de yoğun bir ticaret bölgesi içinde yer alan cami, daha önce burada bulunan birçok binanın istimplâk edilmesiyle Hoca Halil Attar Mescidi'nin yerinde inşa edildiği bilinmektedir.

Mimar Sinan tarafından yıktırılan Hoca Halil Attar Mescidi bu yapıya bedel olarak eski malzemelerin kullanılmasıyla Yenibahçe'de (Vatan Caddesi) yeni bir mescit inşa edilmiştir.

Bu konuda Semavi Eyice, caminin yerinde Fatih döneminde inşa edilmiş olan Hoca Halil Attar Mescidi'nin yıktırıldığını ve bu mescidin Yenibahçe vadisinin sonunda surların dibinde yeniden Mimar Sinan'a yaptırıldığını yazmaktadır (Ünal,2017).

Günümüzde Fatih ilçesi, Arpa Emimi Mahallesi Vatan Caddesi'nde yer alan mescit, 1957 yılında yol genişletme çalışmaları sırasında çeşmesi ile yıktırılmıştır (Resim 4.3).



Resim 4. 3- Hoca Halil Attar mescidi 1957 yıkımı öncesi (<http://isted.org.tr>)

4.1.2.2.1800-1923 Yılları Arası (Batılılaşma Dönemi)

Bu sürecin Osmanlı İstanbul'unda ikinci bir dönem olarak ele alınmasının sebebi gerek devlet yapısının ve gerekse şehrin hem fiziksel hem de düşünsel olarak bir dönüşüm içerisinde olmasıdır. Batılılaşma, modern devlet ve çağdaş şehir kurma çabaları içerisinde yasa ve yönetmeliklere geçişin başladığı bu dönem koruma yasalarının ortaya çıkıp gelişmesi açısından kayda değer bir evredir. Tanzimat Fermanı ile başlayan eski eser ve koruma süreci ile ilgili çok sayıda kanun çıkarılmış ve yasal düzenlemeler yapılmıştır. 1857 yılında Galata ve Beyoğlu semtlerini içine alan ve ilk belediye idaresi olan 6. Daire kurulmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren anıtsal yapılarda uzmanlar tarafından gerçekleştirilen restorasyon çalışmaları yapılmaya başlanmıştır (Ertuğrul, 2015).

19. yüzyılda yaşanan deprem ve yangınlar şehrin çehresini değiştirmiş ama asıl önemlisi batı ile kurulan ilişkiler sonucunda kentte yeni yerleşim alanlarında klasik Osmanlı mimarî anlayışından farklı eserler ortaya konmuştur. Yeni açılan ve genişletilen yollar ve açılan meydanlar ile kent bambaşka bir çehreye kavuşmuştur.

Meclis-i Mebusan ve Divanyolu Caddeleri'nde yol genişletme çalışmalarında yol üzerinde bulunan vakıf eserlerinin bir kısmı yıkılmış, bir kısmı kesilmiş ve kimisi de sökülüp taşınarak geri çekilmiştir (Ünal, 2017).

Divanyolu Caddesi üzerinde bulunan Köprülü Mehmet Paşa Külliyesi; 1871 yılında yol genişletme çalışmaları sırasında müdahale görmüş, medresenin yol üzerine taşan kısmı kesilmiş, sebil kaldırılmış ve Mehmet Paşa'nın türbesi medrese avlusuna taşınmıştır. Benzer bir uygulama örneği, Meclis-i Mebusan Caddesi'nde yolun karşı tarafında bulunan Nusretiye Camii sebil ve muvakkithanesinin cami avlusuna taşınmasında görülmektedir.

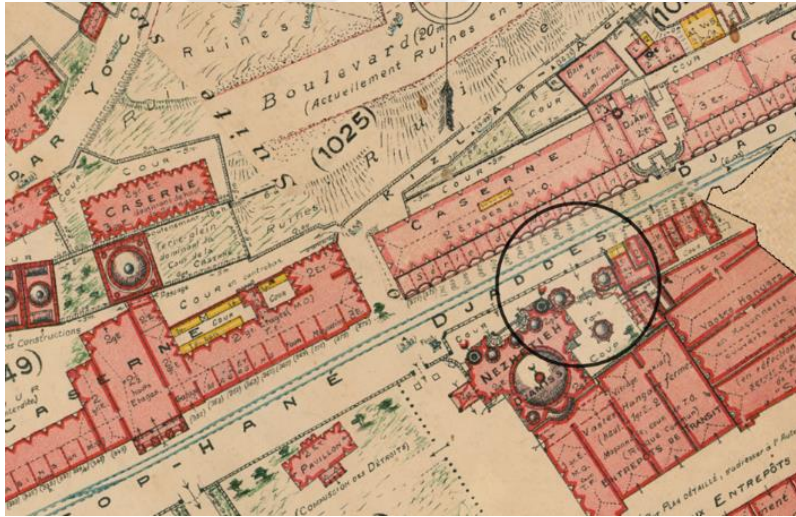
Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde savaşlar, yangınlar ve siyasî istikrarsızlıklardan kaynaklanan sebeplerden imparatorluk ekonomik anlamda güçsüz durumda kalmıştır. Bu dönemde vakıf sistemi işlemez olmuş, pek çok vakıf eseri kullanılmaz hâle gelmiştir. 1911 yılında çıkarılan kanun ile harap durumdaki vakıf eserlerinin satılmalarının önü açılmıştır. Bu dönemde İstanbul'un ticaret merkezinde yer alan Hamidiye İmaretî yıkılmış, sebili ise Zeynep Sultan Camii'ne taşınarak boşalan arsa üzerine gelir getirmesi amacıyla 4. Vakıf Han yapılmıştır. Ekonomik kaygılardan külliyenin bir bölümünün yıkılması ve sebilin ise başka bir yere nakledilmesi dönemin önemli taşıma örneklerinden birini teşkil etmiştir (Bülbül, 2012).

4.1.2.2.1. Tophane Nusretiye Camii Sebil ve Muvakkithanesi

Sultan 2. Mahmud tarafından Tophane'de 1823-1826 yılları arasında Kirkor Balyan tarafından inşa edilen Nusretiye Camii'nin bağımsız yapıları olarak yolun karşı tarafında sebil ve muvakkithane bulunmaktaydı. (Resim 4.4) (Şekil 4.1). Yapıldığı dönemde askerî yapıların arasında bulunmakta ve bu özelliğiyle 16. ve 17. yüzyıl klasik dönem külliye planlarından ayrılmaktaydı. Nusretiye Camii'nin mimarî özelliklerine bakıldığında geleneksel ve geleneksel olmayan özellikler bir arada görülmektedir. Yapının doğu ve batısında yer alan mahfiller Neo-Klasik düzeninde ve kimi ampir bezeme motifleri yer almakta; motiflerinin ve mimarî kemerlerin dalgalanmaları, şerefelerin iç bükey ve dış bükey kıvrımlarında barok üslup etkisi görülmektedir. Dolayısı ile benzer İstanbul yapılarında da tüm bu özellikler eklektik olarak kullanılmıştır.



Resim 4. 4-Taşınmadan önce Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (James Robertson, 1854)

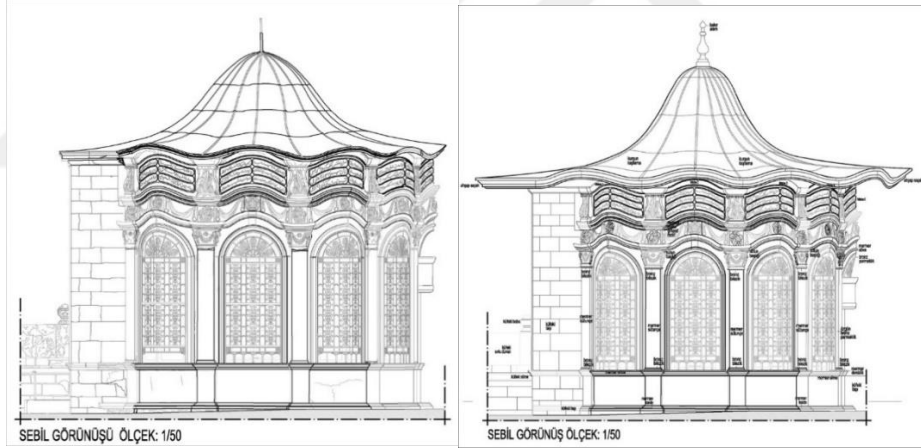


Şekil 4. 1-Taşınmadan önce Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (Pervititch, 1927)

Nusretiye Camii'nin açılışına müteakip hemen bir yıl sonra inşa edilen sebil ve muvakkithane de benzer üslup özellikleri görülmektedir. Sebil ve muvakkithane, 1861 yılında tramvay hattına döşenen rayların üstünde kaldığından günümüzde, karşısında yer alan Nusretiye Camii'nin avlusuna taşınmıştır. 2012-2017 yıllarında kapsamlı restorasyon çalışmaları yapılan Nusretiye Caminin muvakkithane ve sebil yapıları 19. yüzyıl taşınması sürecinde saçakların kenarlarında daraltılan veya kısaltılan kısımları özgün formuna göre gerekli görülen yerlerde ek yapılarak tümlenmiştir (Resim 4.5) (Şekil 4.2) (Vardar, 2017)



Resim 4. 5- Günümüzde Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (Kendir, 2019)



Şekil 4. 2- Nusretiye Camii Sebili Rerstorasyon Projesi (Avunduk Mimarlık, 2010)

1958 yılındaki imar hareketlerinden Nusretiye Camii dolaylı olarak etkilenmiştir. Caminin önünden geçen Meclis-i Mebusan Caddesi'nin yol kotunun düşmesiyle cami ve sebilin önüne basamaklar eklenmiştir. Bunun yanında caminin şadırvan avlusundaki musluklar ve tuvalet kaldırılmış, anıt alçak bir parapet ile çevrelenerek cami avlusu daraltılmıştır. Aynı şekilde Nusretiye Camii'nin komşu parselinde bulunan Mecidiye Kasrı da çevresinde düzenlenen yeşil alanın kotunun yükselmesi nedeni ile kasır çevresinden yarım metre alçakta kalmıştır (Ünsal, 1969). İstanbul'un

cadde üzerinde bulunan birçok kültür varlığı, yol kotlarının değişmesi nedeni ile yol kotundan aşağıda veya yukarıda kalmıştır.

4.1.2.2.2. Divanyolu Köprülü Mehmet Paşa Külliyesi

Şehir tarihi boyunca Divanyolu, kentin ana caddesi olması özelliğiyle önem kazanmıştır. Divanyolu üzerinde yapılmış olan Köprülü Mehmet Paşa Külliyesi, 17. yüzyıl külliyelerinin en önemlilerindedir. Çemberlitaş semtinde, Divanyolu ile Peykhane Sokak'ın kesiştiği noktada yer alan Köprülü Külliyesi “L” şeklinde kuzey ve doğu yönlerinde sıralanmış medrese odaları, dükkânlar, türbe, çeşme ve dershane-mescid'den oluşmaktadır. 1661 yılında sadrazam Köprülü Mehmet Paşa tarafından yaptırılan külliye, daha sonraki dönemlerde bir kütüphane ve Vezir Hanı eklenmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında (1871 yılında) Divanyolu'nun genişletilmesi sırasında külliye ait dershane-mescidin giriş saçağı ve sebil kaldırılmış, yol üzerine taşan hücre kesilmiş ve türbe medrese avlusuna taşınmıştır. (Resim 4.6) (Ulutürk, 2010).



Resim 4. 6- Günümüzde, Köprülü Mehmed Paşa Türbesi (Kendir, 2019)

4.1.2.2.3. I. Abdülhamit Sebili (Hamidiye Sebili)

I. Abdülhamit Sebili, İstanbul Bahçekapı'da 1775-1777 yılları arasında Hamidiye Külliyesi'nin bir parçası olarak inşa edilmiştir (Resim 4.7). Hamidiye Sebili; sıbyan mektebi, çeşme, arasta, imaret, mescit, türbe ve hazireden meydana gelen külliyenin bir parçası olarak inşa edilmiştir. Sebil ve çeşmeler, Alemdar Caddesi üzerinde yer alan Zeynep Sultan Külliyesi'ne taşınmıştır.



Resim 4. 7- Taşınmadan önce, I. Abdülhamit Türbesinin karşısında konumlanan sebil (Kargopoulo, 1860)

1911 yılında alınan bir kararla harap durumda olan korunmayacak durumdaki vakıf bina ve arsalarının satılarak elde edilen gelirle yeni hayır kurumlarının inşa edilmesi ve mevcutlarının iyileştirilmesi kararı alınmış ve bunun sonucunda Hamidiye İmaret, sebil ve çeşmelerinin bulunduğu arsa üzerine 4. Vakıf Han inşa edilmiştir.

İttihat ve Terakki devrinde İstanbul'un imarı için bazı yollar açılmıştır. O dönemde eski eser kavramı gelişmediği için bazı önemli yapılar yıkılmıştır. Burada yıkılan imaret ve sıbyan mektebi de bunlardan biridir. Burada bulunan arasta gözleri de dükkân olarak kiralanmıştır. Hatta Medresenin bulunduğu yer İstanbul Ticaret Borsasına tahsis edilmiştir. 1926 yılında medresenin yıkılıp yeni bir borsa binası yapılması için tahsis yapılmıştır. Sonrasında bu şarttan vazgeçilmiş ve Hamidiye Medresesi günümüze kadar ulaşmıştır.

Sebil, Türk Barok sanatının uygulandığı eserlerden biridir. Benzer üsluptaki diğer sebillerden farklı olarak pencere aralarına üçer sütunlar yerleştirilmiştir.

Pencereler 2.10 metre yüksekliğinde ve 1.20 metre genişliğindedir. Pencere korkulukları dökme demirden yapılmış olup ince işlemelidir. Sebilin saçakları geniş

ve süslü bezemelerle kuşanmış olup kubbesi ise kurşun kaplıdır. Cephe yüzeylerinde pencerelerin üzerine Yesevîzade Mehmed Esad Efendi tarafından beş kıtalık manzume hakkedilmiştir (Resim 4.8).



Resim 4. 8- I. Abdülhamit Sebili, Alemdar Caddesi, Zeynep Sultan Camii (Kendir, 2019)

Abdülhamit Sebili, bulunduğu yerin ticarî bir merkez olması ve arsasının yüksek ekonomik getirisi nedeni ile taşınmış ve yerine 4.Vakıf Han inşa edilmiştir. Ticarî yapı olarak inşaatı tamamlanan 4. Vakıf Han'dan elde edilen gelir ile yine vakıf eserlerinin yaşatılmasına çalışılması farklı bir taşıma nedeni olarak karşımızda durmaktadır. Mimar Tahir Ağa tarafından inşa edilen Abdülhamit Sebili yine aynı mimarın benzer bir üslupta inşa ettiği Zeynep Sultan Camii'ne taşınarak yapılar arası uyum sağlanmaya çalışılmıştır.

4.1.3. Cumhuriyet Dönemi

4.1.3.1.1923-1950 Yılları Arası

Osmanlı İmparatorluğu sonrası kurulan Türkiye Cumhuriyeti ile yeni başkent Ankara olması sonucu İstanbul önemini yitirmiş ve bir süre ihmal edilmiştir. İdeolojik ve ekonomik nedenlerle ihmal edilen kent kaderine terk edilmiştir. Cumhuriyet'in ilk

yıllarında devlet politikasında kültürel miras varlıklarının korunmasına yönelik çalışmalar yerine ulaşım, eğitim, sağlık ve sanayi yatırımları öncelikli gündem olarak ele almıştır.

1930'ların ikinci yarısından sonra Cumhuriyet'in kuruluş yıllarındaki sorunlar nispeten geride kalmış ve İstanbul tekrar ilgi görmeye başlamıştır. 1937 yılında Henry Prost tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı 1939 yılında onaylanarak uygulama çalışmalarına başlanmıştır. Planın onayından sonraki dört yıl içerisinde şehir içi meydanların açılması, genişletilmesi ve yol yapım çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Eminönü, Beyazıt, Şişhane, Taksim, Beşiktaş, Üsküdar ve Kadıköy meydanları yapılmış; Unkapanı-Saraçhane arası 44,00 metre genişliğinde Atatürk Bulvarı tamamlanmıştır. Ancak bu dönemde planlanan diğer birçok önemli yol düzenlemesinin uygulaması yapılamamıştır (Yavuz, 2008).

Kent meydanları ve bulvar açma inşaat çalışmalarında birçok anıt eser ve sivil mimarî yapı zarar görmüş ve yıkılmıştır. Sökülerek taşınabilecek durumda olan çeşme, sebil, kapı gibi nispeten küçük mimarî yapılar taşınmıştır. Bu taşıma işlemi aşamasında kimi yapılar sökülmiş olmasına rağmen yeniden kurulamamış ve yıllarca depo vb. yerlerde bekletilmişlerdir.

Bu dönem örnekleri arasında verilen Damat İbrahim Paşa Çeşmesi ve Sinanpaşa Şadırvanı buldukları yapı grubunun harabe hâlinde olmaları ve yerinde korunamamalarından dolayı sökülerek başka bir yere taşınmıştır.

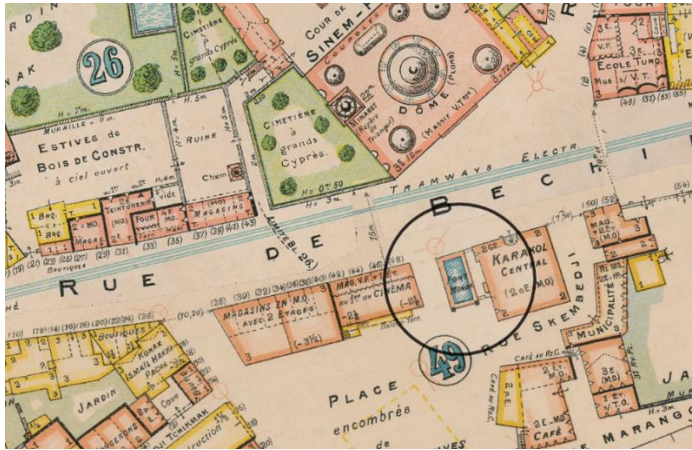
4.1.3.1.1. Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi

Günümüzde Harbiye Mahallesi-Şişli 1759 ada 78 parsel yanı kadastral boşlukta yer almaktadır. Taşkılla Caddesi'nde İBB Harbiye Cemil Topuz Açık Hava Sahnesinin önündedir.

Sinan Paşa Çeşmesi Beşiktaş'ta Sinan Paşa Camii'nin karşısında iki yüzlü meydan çeşmesi olarak bulunmaktaydı (Resim 4.9) (Şekil 4.3).



Resim 4. 9- Sinan Paşa Camii önünde Bayram Selamlığı, en solda Sinan Paşa Çeşmesi,1919 yılı
(Genim,2006)



Şekil 4. 3- Taşınmadan önce, Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi (Pervititch, 1926)

1938 yılında Barbaros Bulvarı'nın yapımı sırasında çeşme bulunduğu yerden kaldırılmış, 1950 yılında Harbiye Açık Hava Tiyatrosu'nun karşısındaki duvara bir duvar çeşmesi olarak yeniden yapılmıştır. Günümüzde Hilton Oteli ve Lütü Kırdar Kongre Merkezi gibi modern yapılar arasında adeta bir dekorasyon ögesi olarak yer

almaktadır. Sinan Paşa Çeşmesi eklendiği duvarın üzerindeki imitasyon çeşmelerle birlikte, günümüzde özgün hâliyle hiçbir alakası olmayan bir ifadeye bürünmüştür (Resim 4.10).



Resim 4. 10- Günümüzde, Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi (Kendir, 2019)

Ayrıca Barbaros Bulvarı yapım aşamasında, Mimar Sinan'ın eseri olan Sinan Paşa Hamamı da 1957 yılında Dolmabahçe-Beşiktaş Caddesi arasında yolu tıkadığı gerekçesi ile yıktırılmıştır. Yıkıldığı tarihte oldukça harap olmasına rağmen yapının özgün cephesinin ve plan şemasının bozulmamış olduğu bilinmektedir. Dönemin anıtlar kurulunda uzun tartışmalara rağmen oy çokluğuyla hamamın yıkılmasına onay verilmiştir (Doğusan, 2004 ve Ünsal, 1969).

4.1.3.1.2. Şeb Sefa Hatun Camii Cümle Kapısı ve Çeşmeleri

1787 yılında I. Abdülhamit'in eşi Fatma Şeb Sefa Hanım tarafından yaptırılan ve hazire, çeşme, sibyan mektebi, rüştiye ve camiden oluşan Şeb Sefa Hatun Camii ve Külliyesi, 1941 yılında Atatürk Bulvarı açılırken zarar görmüştür. Bulvar açılırken ön tarafı doldurulmuş ve avlu kapıları örülmüştür. Oysa caminin günümüzdeki gibi cadde kotundan aşağı seviyede olmayıp bir set üzerinde yükseldiği bilinmektedir (Resim 4.11). Yol açılınca toprak tesviyesi nedeni ile cami çukurda kalmış ve görünümü bozulmuştur. Külliyenin sibyan mektebi korunmuş fakat rüştiye yıktırılmıştır.



Resim 4. 11- Taşınmadan önce,Şeb Sefa Hatun Camii Cümle Kapısı ve Çeşmeleri 1941 Yılı Öncesi-
(<http://www.eskiistanbul.net>)

İ. H. Konyalı (1942) rüştiyenin ve külliyeinin dükkânlarının kıymetlerinin olmadığını düşünmektedir. Onların yıktırılması ile caminin yoldan görüneceğini ve “bulvar üzerinde bir pırlanta yüzük taşı mevkiini alacağını” savunmuştur (Konyalı, 1942). Ancak günümüzde, bu varsayımın pek doğru olmadığı görülmektedir.

Söküldükten sonra uzun yıllar bahçede muhafaza edilen barok kapı ise yanındaki çeşmeleri ile birlikte bugünkü yerinde tekrar kurulmuştur. Birer pilastr ve duvara gömülü yuvarlak sütunlar yüksek kapıyı sınırlamaktadır. Lüleleri kayıp olan çeşmelerden soldaki, kırık mermer kaplamaları ve teknesi ile harap durumdadır. 1941 yılında Atatürk Bulvarı yol yapım çalışmaları sırasında, kapı ve yanındaki çeşmeler sökülmüş olup uzun yıllar cami bahçesinde bekledikten sonra 1959 yılında bugünkü yerine kurulmuştur. Kapının her iki yanında yer alan çeşmeler sökülmeden önce ana avlu giriş kapısının her iki yanında kapı ile aynı yükseklikte yer alan sıvalı kâgir duvar (set duvarı) yüzünde bulunmaktaydı. Tekrardan yeni yerlerine kurulum sürecinde camii ana giriş kapısı ile aynı hizada bulunan ve horasan sıva kaplı çevre duvarları bu defa sıvasız olarak kesme küfeki taşından imal edilmiş ve yükseklikleri özgününe göre oldukça kısa tutularak çeşmelerin sadece 1,00 metre üstünde bitirilmiştir. Duvar yüzeyine bütünleşik duvar çeşmeleri ise özgün yapısını kaybederek bambaşka bir görünüme kavuşmuşlardır (Resim 4.12).



Resim 4. 12-Günümüzde, Şeb Sefa Hatun Camii Cümle Kapısı ve Çeşmeleri (Kendir, 2019)

4.1.3.1.3. *Pertevniyâl Valide Sultan Çeşmesi*

Pertevniyal Valide Sultan Çeşmesi Türk barok mimarisinin güzel bir örneğidir. Cephesi mermer kaplı ve büyük haznelidir. Ayna taşı kabartma motifli ve iki taraflı oluklu sütunlarla şekillendirilmiştir. Sütunlar üzerinde iyonik başlıklar görülmektedir. Zarif bir vazo kaidesine geçirilmiş olan musluğunun üzerinde ve kemerinin altında ayrı bir görünüş veren daire biçimindeki bombeli kabartmanın içine 1273 (1856) tarihli bir hadis-i şerif yazılmıştır.

Günümüzde Eyüp'te Defterdar İskelesi, Demirhisar Caddesi üzerinde, Haliç Köprüsü'nün bir ayağının altında yer alan "Pertevniyal Valide Sultan Çeşmesi, H. Tanışık'ın ifadesi ile 1943 yılında "Defterdar İskelesi kurbunda Ya Vedud Camii sırasında" iken Haliç Köprüsü ve çevreyolu düzenlemeleri sebebi ile yerinden sökülerek bugünkü yerine taşınmıştır (Resim 4.13).



Resim 4. 13-Günümüzde, Pertveniyal Valide Sultan Çeşmesi (Kendir, 2019)

4.1.3.1.4. Damat İbrahim Paşa Çeşmesi

Damat İbrahim Paşa çeşmesinin bulunduğu İskender Baba Tekkesi, İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında Üsküdar Ahmediye Dönmedolap Sokak ile Gündoğu Caddesi'nin kesiştiği yapı adasında 1548 tarihinde inşa edilmiştir. İskender Baba Tekkesi veya Kaymakçı Tekkesi adıyla bilinen yapı Kanuni Sultan Süleyman döneminde Yeniçeri Ağalarından Mehmet Efendi tarafından mescit olarak inşa edilmiştir. Tek katlı beşik çatılı kâgir türbenin güney cephesinde üç adet basık kemerli pencere sıralanmaktadır. Yığma moloz taştan yapılan türbenin ahşap çatısı kiremit ile kapanmıştır. Türbe kapısı yanındaki 1141 (1728-29) tarihli, Damat İbrahim Paşa Çeşmesi'nin yalnız haznesi bırakılarak 1945 yılında Topkapı Sarayı Babü's-selam Kapısı'nın (orta kapısı) sol tarafına nakledilerek monte edilmiştir. Üsküdar Belediyesi tarafından 2011-2013 yılları arasında İskender Baba Tekkesi restorasyon uygulaması gerçekleştirilmiş ve bu kapsamda Nevşehirli Damat İbrahim Paşa tarafından yaptırılan çeşme aslına uygun şekilde replika olarak eski yerinde yeniden imal edilmiştir.

2010'lu yıllarda restorasyon çalışmaları sırasında orijinali Topkapı Sarayı'nda bulunan çeşmenin tekrardan ait olduğu özgün yere getirilmesi bir eksilik olarak değerlendirilmelidir. (Resim 4.14-15).



Resim 4. 14- Topkapı Sarayı'nda bulunan Damat İbrahim Paşa Çeşmesi (<http://www.eskiistanbul.net>)



Resim 4. 15- İskender Baba Tekkesi restorasyon çalışmaları kapsamında replikası yapılan Damat İbrahim Paşa Çeşmesi, Üsküdar (Kendir, 2019)

4.1.3.1.5. Üsküdar III. Ahmed Çeşmesi

Üsküdar'da Mihrimah Sultan Camii karışısında yer alan ve 1728 yılında Sultan 3. Ahmed'in emri ile Nevşehirli Damat İbrahim Paşa tarafından yaptırılan Üsküdar 3.

Ahmet Meydan Çeşmesi, Lale Devri'nin anıtsal meydan çeşmelerinden biridir. Çeşme, büyük bir karenin köşelerinin kesilmesiyle oluşturulan poligonla elde edilmiştir. Som mermerden yapılmış çeşmenin esas yüzü, denize bakan doğu cephesidir. Çeşme, yapıldığı dönemde Boğaz'dan gelip geçen yolcuların ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla deniz kenarına inşa edilmiştir.

Çeşme, eski resimlerde de görüldüğü gibi deniz seviyesinden pek az yüksekte iken 1943-1945 yılları arasında sonar sistem rıhtım yapılması sebebi ile meydan zemininin yükseltilmesi neticesi olarak çukurda kalmış ve eski görünüşünü kaybetmiştir (Resim 4.16-17).



Resim 4. 16- Taşınmadan önce, Üsküdar III. Ahmed Çeşmesi 1943-1945 yılları öncesi
(<http://www.eskiistanbul.net>)



Resim 4. 17- Günümüzde Üsküdar III. Ahmet Çeşmesi (Kendir, 2019)

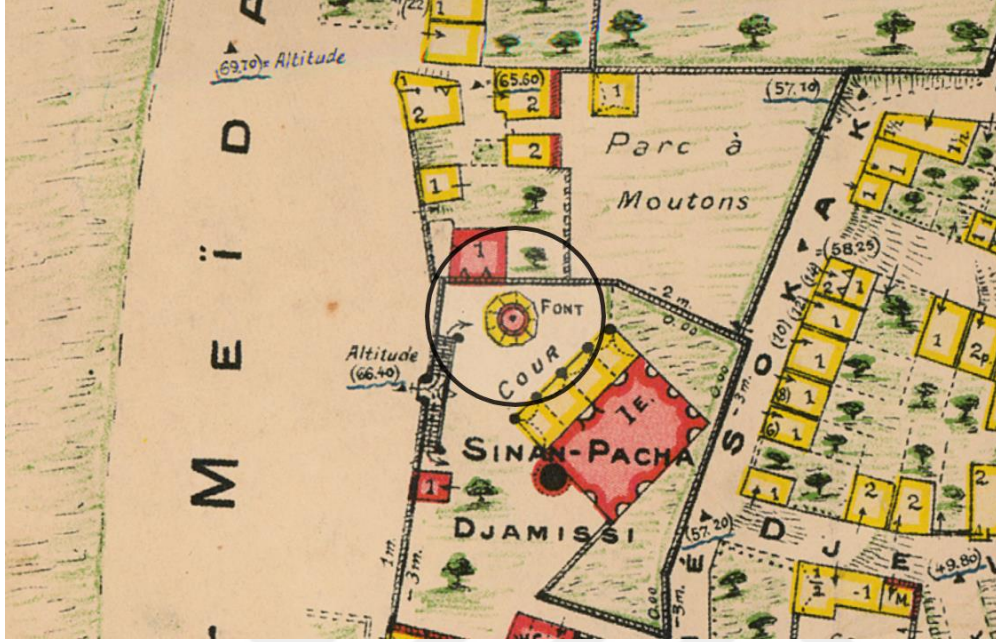
Çeşme, 1955 yılında Sular İdaresi tarafından meydana çıkarılıp tek tek taşları sökülerek 1.45m yükseltilmiş ve meydandaki eski görünüşünü yeniden kazanmıştır. Bu arada evvelce mevcut bulunmayan mermerden bir seki ve iki basamaklı bir merdiven çeşmeyi çepeçevre saracak şekilde inşa edilmiş, bundan başka zamanla harap olan ve öteden beri kırık bulunan birçok taş, sütunçe parçaları ve külâhları mevcutlarına aynen benzetilmek suretiyle yeniden imsl edilerek yerlerine konmuştur (Talasoğlu,1994)

4.1.3.1.6. Sinanpaşa Camii Şadırvanı

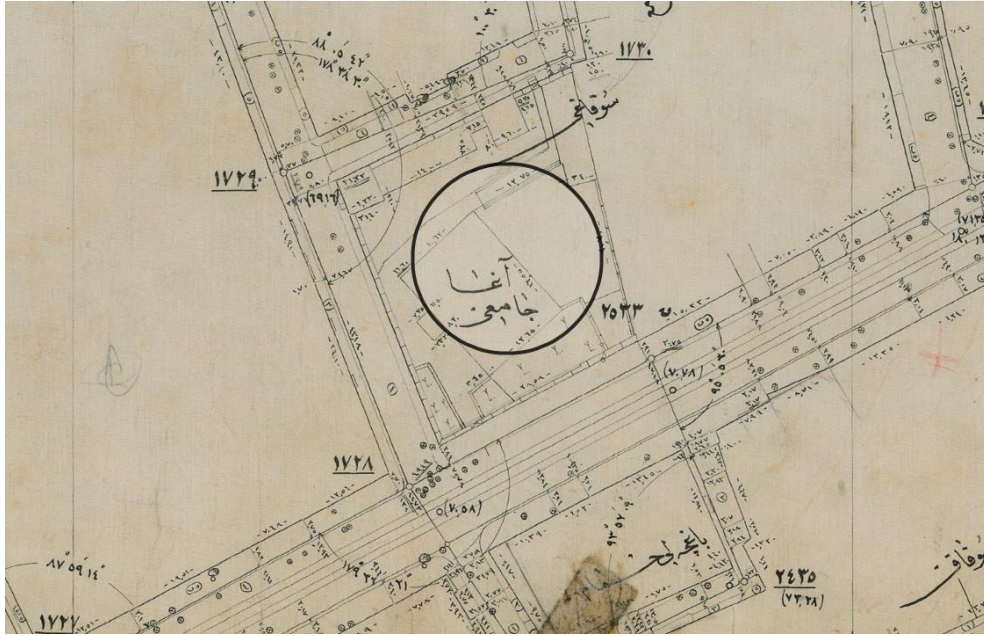
Sinan Paşa Camii, Osmanlı dönemi devlet adamlarından Sinan Paşa tarafından Beyoğlu Okmeydanı'nda Mimar Sinan'a 1579 yılında yaptırılmıştır. Cami; dikdörtgen planlı, bir sıra taş, üç sıra tuğla örülü cephe düzeni ve kırma çatı ile örtülü bir yapıdır. Tüm cepheler iki sıra pencere düzenine sahiptir. Tek şerefeli minaresi silindirik formdadır. Son cemaat yeri on iki ahşap taşıyıcı üzerine çatı örtülüdür.

20. yüzyıl başlarında Todori Kalfa tarafından kapsamlı bir onarım geçirmiş olan Sinanpaşa Camii, 1926 yılı tarihli Pervititch haritalarında minaresi, son cemaat yeri, şadırvanı ve çevre duvarları ile iyi durumda gözükmektedir. (Yazıcı,2011) (Şekil 4.4-

5). 1913-1914 yıllarına ait Alman Mavileri Haritası incelendiğinde Hüseyin Ağa Camii'nde şadırvanın yer almadığı görülmektedir.



Şekil 4. 4- Taşınmadan önce, Okmeydanı Sinanpaşa Camii Şadırvanı (Pervititch, 1926)

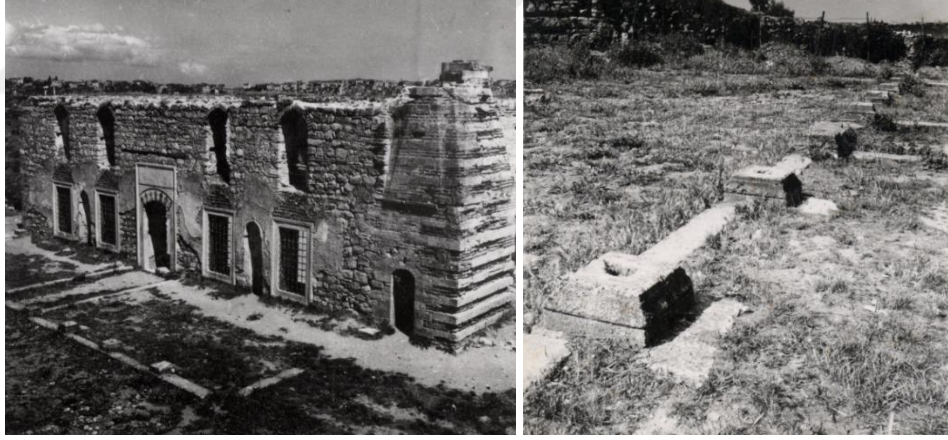


Şekil 4. 5- Beyoğlu Hüseyin Ağa Camii (Alman Mavileri, 1913-1914)

İlerleyen yıllarda bakımsızlık nedeni ile uzun süre harap durumda kalan cami, kadro harici bırakılmıştır. 1959 yılında mahalle sakinleri tarafından yapılan tamiratla tekrar ibadete açılarak günümüze ulaşmıştır. Kadro harici olduğu sırada caminin Mimar Sinan eseri olan şadırvanı korunmak amacıyla İstiklal Caddesi'nde bulunan Hüseyin Ağa Camii'ne taşınmıştır.

Şadırvan, ajurlu mermer şebekeler ve içbükey çeşme aynaları olan, sivri kemerli sütunların oluşturduğu çokgen planlı bir yapıdadır. Sütun başlıkları mukarnas ile bezemelidir. Şebeke üst kısımlarında demir kafesler yer almaktadır. Sivri kemerler ile bağlanan sütun aralarında ayrıca pirinç şebekeler bulunmaktadır. Çatısı ahşap strüktürlü olup üst örtüsü kurşun kaplamadır.

16 Temmuz 1949 yılı tarihli fotoğraflar incelendiğinde caminin harap durumda olduğu; üst örtüsünün, minaresinin, kaidesinin, üst kısmının ve son cemaat yerinin yıkıldığı görülmektedir (Resim 4.18). Ayrıca son cemaat yerine ait olan taş kaidelerin yeri belli olmakla beraber Pervititch Haritaları'ndan yerini belirleyebildiğimiz şadırvanın da yerinde olmadığı ve söküldüğü görülmektedir.



Resim 4. 18- Uzun yıllar kadro harici kalan Sinan Paşa Camii (Ülgen ailesi koleksiyonu, Salt Galata Arşivi)

2009 yılında Sinanpaşa Camii'nin özgün şadırvanının rölöve-restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanmış; (birebir restitüsyonunu uygulamanın hatalı olacağı düşüncesiyle, plan ve konturlarına sadık kalınarak nakışsız, düz hatlı, mermer gövdeli) şadırvanın eski yerine yenisi (replikası) inşa edilmiştir. (<http://www.immimarlik.com.tr>) (Resim 4. 19)



Resim 4. 19- Günümüzde,Hüseyin Ağa Camii'ne taşınan Sinanpaşa Camii Şadırvanı
(<http://www.immimarlik.com.tr>)

4.1.3.2.1950-1960 Yılları Arası

Menderes dönemi imar faaliyetleri olarak da adlandırılan “1950-1960 yılları arası” dönem tezin “4.2. bölümü”nde “İstanbul İmar Faaliyetlerinde 1956-1960 Arası Taşınan Kültür Varlıkları” başlığı ile aktarılmıştır.

Yol açma ve genişletme çalışmaları ile tarihî kent kimliğinin yok edildiği Karaköy-Beşiktaş hattı ile Topkapı-Aksaray-Sirkeci hattında taşınan eserler ayrıntılı olarak incelenmiştir.

4.1.3.3.1960-2000 Yılları Arası

1960'lı yıllar özellikle İstanbul'da kentleşme olgusunun önünün alnamadığı bir dönem olmuştur. Bu hızlı kentleşme ile birlikte sanayi tesislerinin de kurulması, köyden kente göçün yoğunlaştığı, takip ve planlamasının yapılamadığı bir süreç olmuştur. İstanbul'un tarihî alanlarında eski sivil mimarî yapıların birçoğu yıkılarak yerlerine apartmanlar inşa edilmiştir (Resuloğlu, 2005).

1969-1975 yılları arası Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından alınan toplu koruma kararları ile eski eserler belgelenerek tespit ve tescilleri yapılmıştır. 1973 yılında kabul edilen Eski Eser Yasası ile kentsel, tarihî ve doğal sit alanları koruma süreci başlamıştır. 10

yıl sonra 1983 yılında Eski Eser Yasası yürürlükten kaldırılarak 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu kabul edilmiştir. Tarihî alanlarda koruma, tek yapı ölçeğinden bütüncül koruma amacıyla kentsel ölçeğe çıkarılmıştır. Kentsel sitlerin korunmasında “Koruma Amaçlı İmar Planı” yapılması zorunluğu yasalaştırılmıştır.

Ülkemiz tarafından 1967 yılında uluslararası alanda koruma ile ilgili Venedik Tüzüğü (1964) kabul edilmiştir. 1982 yılında UNESCO “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi” ve 1989 yılında “Avrupa Mimarî Mirasının Korunması Sözleşmesi” kabul edilmiş; koruma kültürüne evrensel bakış sağlanmaya çalışılmıştır.

Yoğun göçün getirdiği barınma ihtiyacı, planların uygulanmaya konmasına engel olmuş, ayrıca koruma alanında ilgili kurum ve kuruluşlar yeterince etkin olamamıştır. Ulusal ve uluslararası kabul edilen yasalar ile eski eserlere getirilen müdahale kriterlerinin toplum tarafından benimsenmesinde olağanüstü güçlükler yaşanmıştır. Özellikle sivil mimarî yapılarda ağır tahribatlar yaşanmaya devam etmiş, kent merkezlerinde artan imar rantı korunması gerekli kültür varlıklarının yok olmasına sebep olmuştur (Aöf, 2012).

Bu uzun dönemde yapılan restorasyon çalışmaları genelde tek yapı (anıt eser) ölçeğinde gerçekleştirilmiştir. Ülke yöneticilerinin ve belediyelerin kentin imarına yönelik yaptığı inşa çalışmaları tarihî kent alanlarında yıkımlara neden olmuş, yeni yol inşaat çalışmaları sonucunda ağır kayıplar yaşanmıştır. Bu zaman aralığında sökülerek taşınabilecek durumda sayıca az olan eski eserler, sökülerek bir başka yere taşınmıştır.

4.1.3.3.1. Unkapanı Seyyid Hasan Paşa Çeşmesi

İstanbul Manifaturacılar Çarşısı, Bozdoğan Su Kemerini ile Unkapanı Atatürk Köprüsü arasında, Atatürk Bulvarı'nın Süleymaniye tarafına açılan kısmında şehircilik yarışması sonucunda 1967-68 yılları arasında inşa edilmiştir. İMÇ'nin I. Etap, Hıfzı Sıhha Enstitüsü'nden Şeb Sefa Hatun Camii'ne kadar, II. Etap ise Şeb Sefa Hatun Camii'nden Haliç'e kadar uzanan bölümlerdir.

İstanbul Manifaturacılar Çarşısı yapım aşamasında blok parsellerinde yer alan ve 1744 yılında Sultan 1. Mahmut dönemi sadrazamlarından Seyyid Hasan Paşa tarafından yaptırılan Sadrazam Seyit Hasan Paşa Çeşmesi özgün yerinden taşınmış, İMÇ'nin Atatürk Bulvarı yönündeki cephesine yerleştirilmiştir (Resim 4.20).



Resim 4. 20- Günümüzde, Seyyid Hasan Paşa Çeşmesi (Kendir, 2019)

4.1.3.3.2. Dolmabahçe Kuğulu Havuz

Dolmabahçe Sarayı'nın Selamlık Bahçesi ortasında yer alan ve ortasındaki platforma sonradan yerleştirilen kuğu şeklindeki fiskiyeleri ile anıtsal bir görünüme sahip olan havuzun ilk hâli bugünkü kottan 60 santimetre yükseklikteydi. 1954 yılında saray mimarı Hursit Altuncu, zamanında Fatih Uluengin tarafından projelendirilerek bugünkü son hâlini almıştır. Havuzun ortasında yer alan kuğu figürlü fiskiye ilk yapıldığı dönemde Dolmabahçe Sarayı bahçesi için düşünülmüş; ancak 2. Abdülhamit'in Yıldız Sarayı'nda yaşamayı tercih etmesi üzerine Yıldız Sarayı bahçesine konumlandırılmıştır (Resim 4.21).



Resim 4. 21- Taşınmadan önce, Yıldız Sarayı bahçesinde bulunan Kuğulu Havuz (Kaşif,2010)

II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesi ile birlikte Yıldız Sarayı yapıları daha sonra gelen padişahlar tarafından zaman zaman kullanılmıştır. Saray; Cumhuriyetin ilânından sonra bir süre boş kalmış, kütüphanesindeki çok değerli eserler İstanbul Üniversitesi Kütüphanesine nakledilmiş, taşınabilir diğer eserler başka saraylara dağıtılmıştır. Bu kapsamda ise, Kuğulu Fıskiye 1968 yılında Dolmabahçe Sarayı'na getirilerek ilk önce Harem Bahçesi'ndeki havuza, sonrasında ise ilk projesine uygun olarak Selamlık Bahçesi'ndeki havuza yerleştirilmiştir (Kâşif, 2016).

4.1.3.3.3. *Kaptan-ı Deryâ Sadrazam Hüsrev Mehmed Paşa Çeşmesi*

Çeşme, Eyüp Sultan ilçesi Bostan İskelesi Sokağı ile Boyacı Sokağı üzerinde, Hüsrev Paşa Kütüphanesi'nin bahçesinde yer almakta iken Vakıflar Baş Müdürlüğü tarafından Eyüp, Vakıflar İmarat Şube Müdürlüğü'nün bahçesine (hazireye) nakledilmiştir (Resim 4.22).

Hüsrev Paşa Külliyesi'nde 1859 yılında inşa edilen çeşme, 2,50 metre yüksekliğinde, sütunvari formda yekpare mermerden yapılmıştır. Kitâbenin üst hizasında dolaşan, stilize yapraklı ince silmeden sonra ortasına çiçek kondurulmuş baklavalarla bezeli bir yüzey gelmekte; bunun üzerinde de iri yapraklı, armudî profilli bir saçak silmesi bulunmaktadır. Aynı türde profilli bir tepelikle son bulan bu sütun çeşme, Tanzimat

dönemi su mimarisinin en ilginç örneklerindendir. 1984'te asıl yerinden sökülerek yakındaki Mihrişah Vâlide Sultan İmareti'nin avlusuna taşınan çeşmenin zamanında mevcut olan üçgen başlığı bugün mevcut değildir. Taşınma esnasında çeşmenin bazı kısımları kırılmıştır.



Resim 4. 22- Günümüzde, Eyüp Sultan İlçesi, Mihrişah Sultan İmarethanesinde bulunan Kaptanı Derya Sadrazam Hüseyin Mehmed Paşa Çeşmesi (Kendir, 2019)

4.1.3.3.4. Haliç Tersane Kapısı (Tersane-i Amire Azapkapı)

Fatih Sultan Mehmet döneminde (1451-1481) kurulan ve bugün Taşkızak Tersanesi ile Camialtı Tersanesinin de yer aldığı büyük tersanenin bir bölümünü oluşturan Haliç Tersanesinde yüzyıllar boyunca donanmanın ihtiyacı olan ahşap, yelkenli gemiler inşa edilmiştir. Bugünkü alan, Atatürk Köprüsü ile Kasımpaşa arasında yaklaşık 70.000 metrekaredir. Tersanede iki adet gemi inşa kızağı ve üç adet kuru havuz bulunmaktadır.

Haliç Tersanesi tarihî sit alanında yer almakta olup Beyoğlu Kentsel Sit alanı envanterinde yer almaktadır. Haliç Tersanesi kapılarından biri olan Azapkapı ise, İstanbul I numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca 1996 yılında tescil edilmiştir.

Dikdörtgen formlu ve profilli yarım yuvarlak kemerli olan kapı, barok üsluptadır. Kemerin kilit taşında akantus yaprağı ile çevrelenmiş bir çıpa (çapa) kabartması bulunmaktadır. Kemerin üst iki yanındaki üçgen bölümde bitkisel süslemeler dikkati çeker. Kemerin iki yanında bir kaide üzerinde yükselen ikişer adet plastır yer almaktadır. Saçak üzerinde yer alan üçgen alınlığın ortasındaki tuğra bugün yerinde bulunmamaktadır. O bölüm boş şekildedir.

Azapkapısı 1967 yılında önündeki yolun genişletilmesi amacıyla tersane duvarının bir kısmının yıkılması ve daha geriye tekrar yapılması sonucu tersane ile bağlantısız yol ortasında kalmıştır (Resim 4.23). Ayrıca duvarın geriye çekilmesi sırasında duvara bitişik demir ocakları, deniz fenerleri işletmesi, kışla ve tersaneye bağlı diğer küçük birimler de yıkılmıştır. Azapkapısı, yoğun şehir trafiği arasında kısmen yol kotu altında ve yüzeyindeki kirlilik, çatlaklar ve bitkilenmeler ile 1995 yılına kadar gelmiştir. Ancak Mart 1995'te daha önceki kurul kararları doğrultusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Nisan 1995 yılında sökülmeye başlanmıştır. Sökülen parçalar Haliç Tersanesi içinde güvenlik amirliği binası önüne numaralandırılarak konulmuştur. Kapının yeniden yapılacağı yere (eski yerinin Taksim yönünde biraz yukarısı altlık olarak beton kalıp hazırlanmıştır (Resim 4. 23-24). Beton kalıp bitince Azapkapısı yeni yerine taşınmıştır (İBB, 2016).



Resim 4. 23-Azapkapısı 1960'lı yıllar (İBB, Bimtaş,2016)



Resim 4. 24- Günümüzde, Halç Tershane kapısı, (Kendir, 2019)

4.1.3.4 2000 Yılı Sonrası

2004 yılında, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Kanunu'na 5226 sayılı yasa ile önemli yenilikler getirilmiştir. Bu yenilikler; kültür varlıklarının korunması için kaynak oluşturulması, koruma anlayışının yerele yayılması ve kültür mirası politikalarının yönetilmesidir. Planlamada ilk kez fizikî yapıların yanında sosyal çevrede yaşayan insanlar (toplumsal ve ekonomik durumlarının iyileştirilmesi ve demografik yapının korunması) sürece dâhil edilmiştir.

2005 yılında 5366 sayılı “Yıpranan Tarihî ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenecek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun” yürürlüğe girmiş ve daha önce sit alanı ilan edilmiş; kentin tarihî yapılarının yoğunlaştığı bölgelerde Bakanlar Kurulu kararı ile “Yenileme Bölgeleri” ilan edilmiştir. Bu kapsamda İstanbul'da Sulukule, Tarlabası, Süleymaniye ve Fener-Balat yenileme alanları kabul edilmiştir. Yerelin sürece dâhil edilemediği, katılımcı olamayan bu çalışmalara yoğun eleştiriler getirilmektedir. Yapılan bu uygulamalar, bölgesel restorasyon uygulamalarından daha çok kentsel yenileme olarak anılmaktadır (Ertuğrul, 2015).

2000 yılı sonrası, gelişen ekonomik koşullar ve yasal düzenlemelerin yardımıyla İstanbul'da birçok tarihî eserin restorasyon uygulamaları yapılmıştır. İstanbul'un 2010 yılı Avrupa Kültür Başkenti ilan edilmesi sonrasında eski eserlerin onarımına ilişkin ciddi kaynak aktarımı gerçekleşmiştir. Önceki dönemlerde maddî imkânsızlıklar sonucu restorasyonu yapılamayan birçok tarihî eserde geniş kapsamlı çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Büyük anıt eserlerin yanında küçük mahalle mescitleri, çeşmeler, hazire ve türbeler tekrardan restore edilerek özgün kimliklerine kavuşmuşlardır.

Tüm bu olumlu gelişmelerin yanında, İstanbul son yüzyıl içerisinde radikal olarak değişime uğrayarak küreselleşen bir dünya kentine dönüşmüştür. Küreselleşmenin etkileri ve çağdaş toplum ihtiyaçları doğrultusunda oluşan yeni konut ve ticaret alanları ile büyük ulaşım projeleri; köprüler, otoyollar ve metro hatları tarihî alanlarda yoğun baskı oluşturmaya devam etmektedir.

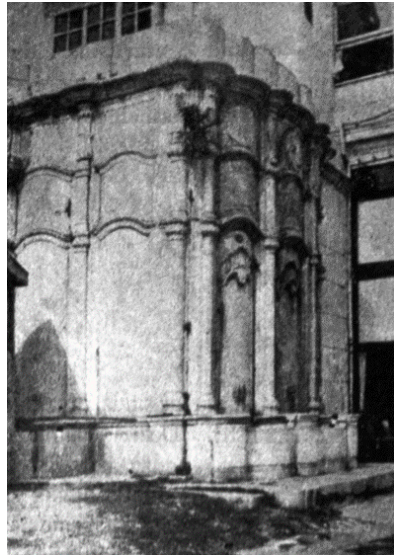
Büyük projelerin uygulanmaları sırasında yer üstünde ve yer altında bulunan tarihî eserler ile arkeolojik kalıntılar, belgeleme çalışmaları sonrasında taşınarak kaldırılmıştır. “Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi Tünel ve İstasyonları İşİ” ile

“İstanbul Metrosu Yenikapı-Unkapanı Arası Metro İnşaatı İşi” kapsamında yer altında bulunan arkeolojik kalıntılar gerekli sağlamlaştırma sonrası kaldırılarak başka bir yere nakledilmiştir. Marmaray projesinin devamı niteliğindeki “Gebze-Halkalı Banliyö Hattı Yenileme” çalışmaları sırasında genişletilen tren yolu hattı üzerinde kalan tarihî Bakırköy ve Yeşilköy tren istasyonları bütüncül taşıma yöntemi ile taşınmıştır.

4.1.3.4.1. Arnavutköy Beyhan Sultan Çeşmesi

Sultan 3. Mustafa'nın kızı ve Sultan 3. Selim'in kız kardeşi olan Beyhan Sultan'ın adını taşıyan çeşme, 1804 yılında Beyhan Sultan tarafından yaptırılmıştır. İki cepheli olup bu cepheler, dört sütunla üçer bölüme ayrılmıştır. Kitabenin bulunduğu ön cephede üç oval madalyonun ortasındakine Sultan 3. Selim'in tuğrası nakşedilmiştir. Günümüzde diğer madalyonların içi boştur. Madalyonların altında, silmeler içinde üç bölüm halinde dörder satırlık kitabe yer almaktadır.

Arnavutköy Akıntı Burnu'nda sahil yolunda bulunan bu çeşme, 1950'li yıllarda sahil yolunun genişletilmesi sırasında uygun bir yerde tekrar yapılması kaydıyla tamamen sökülüştür. Çeşmeye ait mermer parçalar Tefikiye Camii'nin avlusunda üst üste yığılı bir şekilde bekletilmiştir. Onlarca yıl bekletilen çeşme nihayet 2000'li yıllarda şimdi bulunduğu yere tekrardan kurulmuştur.(Resim4.25-26)(<http://www.suvakfi.org.tr>).



Resim 4. 25-Taşınmadan önce, Arnavutköy Beyhan Sultan Çeşmesi

(<http://www.eskiistanbul.net>)



Resim 4. 26-Günümüzde, Arnavutköy Beyhan Sultan Çeşmesi (<http://www.sarıyer.bel.tr>,2013)

4.1.3.4.2. Zeytinburnu Hacı Bayram Çeşmesi

Zeytinburnu ilçesi Seyitnizam Caddesi'nde 1548 yılında Kanunî Sultan Süleyman döneminde yapılmıştır. Tek yüzlü olan çeşme 3,25 metre yüksekliğinde, sivri kemerli klasik Osmanlı nişi içinde, mermer kitabeli üç adet yalağı bulunan küfeki taş esaslı malzemedен oluşturulmuş namazgâhlı çeşme örneklerindedir.

Zeytinburnu Belediyesi tarafından hazırlanan Hacı Bayram Çeşmesi teknik raporunda; çeşmenin yol kotundan 190–210 santimetre derinlikte yer aldığı ve çevresinden geçen altyapı kuruluşlarından dolayı etrafının açılması ve yol kotunun düşürülmesine imkân olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca çeşme, bulunduğu caddede düşük kotta yer aldığından çeşmenin etrafının açılarak mevcut kotta korunması durumunda çevresindeki tüm yüzeysel yağmur sularını toplayacağı belirtilmiştir. Çeşmenin şu anki düşük kotta korunması durumunda 13 adet merdiven basamağı ile çeşmeye inileceği ve bu durumun güvenlik zafiyetine neden olacağı açıklanmıştır.

Kurul tarafından onaylı proje ve raporlar doğrultusunda ayrıntılı rölöve ve fotoğrafla belgeleme işlemleri yapılmış, 2013 yılında yatay ve düşey sıradaki her taş bloğu numaralandırılarak itinalı sökümler gerçekleştirilmiştir. Geçici depolama alanında istiflenen taş bloklar dolgu çalışması sonrası yol kotunda yeniden kurulmuştur (Resim 4.27-28) (Zeytinburnu Belediyesi, Hacı Bayram Çeşmesi Restorasyon Raporu).



Resim 4. 27- Hacı Bayram Çeşmesi numaralandırılarak söküm yapılması (Kendir, 2012)



Resim 4. 28- Hacı Bayram Çeşmesi, dikey yönde taşıma sonrası yeniden kurulumu (Kendir, 2012)



Resim 4. 29-Dikey yönde taşıma sonrası Hacı Bayram Çeşmesi (Kendir, 2012)

4.1.3.4.3. Marmaray Projesi Arkeolojik Kalıntılar (Marmaray- Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Tünel ve İstasyonlar)

Asya ile Avrupa kıtaları arasında denizin altından kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlayan, dünyanın en büyük ve önemli projelerinden olan biri olarak ifade edilen Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Tünel ve İstasyonları İşi kapsamında;

Yenikapı kazı alanında MS. 12-13. yüzyıllara tarihlenen Bizans dönemi üç nefli bir kiliseye ait olduğu belirlenen kalıntılar açığa çıkarılmıştır. Arkeolojik çalışmalarda kilise kalıntısıyla ilişkide özgün durumda 23 adet mezar yapısı bulunmuştur. Kalıntılar ilgili Bölge Koruma Kurulu kararı gereği, yeniden kurulmak üzere belgelenecek taşınmıştır (Resim 4.30-31).



Resim 4. 30- Kilise kalıntısının taşınması (Somun İnşaat, 2012)



Resim 4. 31- Taşıma sonrası, kilise kalıntısı (Somun İnşaat, 2012)

Marmaray Projesi çalışmalarında MS. 6. yüzyıla tarihlenen bir sarnıç kalıntısı, 2006 yılında bloklar hâlinde kesilerek geçici depolama alanında korunmuştur. Sarnıç, 2012 yılında koruma kararına uygun olarak tekrar eski konumuna taşınmış; bütünlmeleri yapılmış ve dolgu malzemesiyle üstü tamamen kapatılarak yerinde korunması sağlanmıştır.

Marmaray Projesi Sirkeci Şantiyesi içerisinde bulunan Bizans ve Roma dönemine ait yapı kalıntılarının tabanından tuğla yer döşemeleri sökülerek taşınmıştır (Resim 4.32).



Resim 4. 32- Yapı kalıntılarının tabanındaki tuğla yer döşemelerinin sökülmesi (Somun İnşaat, 2012)

Marmaray Projesi Sirkeci Şantiyesi içerisinde bulunan Bizans ve Roma dönemine ait duvar blokları numaralandırılıp bloklar hâlinde kesilerek taşınmıştır (Resim 4.33).

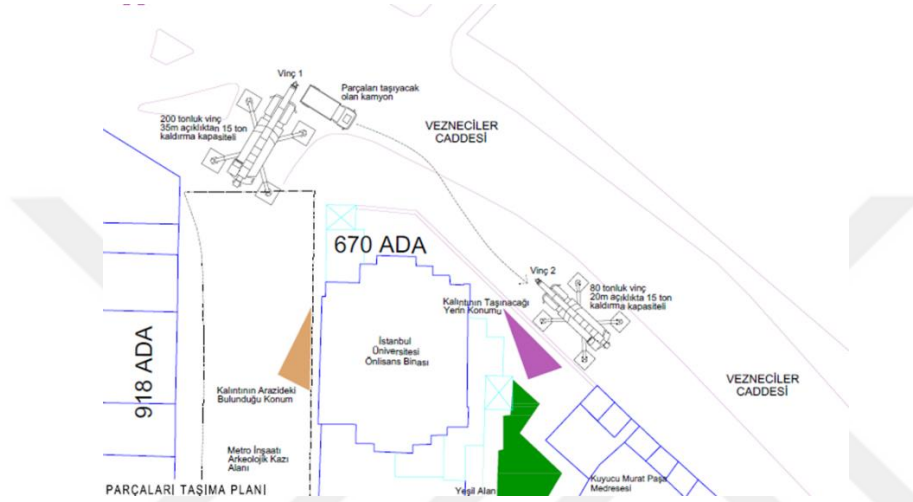


Resim 4. 33- Roma dönemine ait duvar blokları, taşıma öncesi, numaralandırma aşaması (Somun İnşaat, 2012)

4.1.3.4.4. Şehzadebaşı Metro İstasyonu İnşaatı Bizans Kilisesi Duvar Kalıntısı

“İstanbul Metrosu Yenikapı-Unkapanı Arası Metro İnşaatı İşi” kapsamındaki Vezneciler İstasyonu’nda, 11. yüzyıl öncesi inşa edilmiş olan 2. Konkors yapı kalıntısı İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü denetiminde sürdürülen arkeolojik kazılarda

açığa çıkarılmıştır. İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararıyla 2014 yılında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi bahçesine taşınmıştır. Öncesinde belgeleme çalışmaları tamamlanan kilise yapı kalıntısı,12 parça bloklar hâlinde kesilerek yeni yerine taşınmıştır. Kesilen duvar parçalarının kesim yüzeyleri, yeniden kurma aşaması için numaralandırılmıştır. Kesilmiş olan yapı parçaları, vinç yardımıyla; çelik kafes ise koruma altına alınmış ve projede belirlenen yeni yerine nakledilmiştir. (Şekil 4.6)(Resim 4.34) (Aydın, 2014).



Şekil 4. 6- İstanbul Büyükşehir Belediyesi-İstanbul Metrosu Şhzadebaşı-İstasyonu İnşaatı, Restorasyon (Taşıma Planı) (Aydın,2014)



Resim 4. 34- Kilise kalıntısı komsu parselle taşındıktan sonra, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi bahçesi (Kendir, 2019)

4.1.3.4.5. Yeşilköy Tarihî Tren İstasyonu

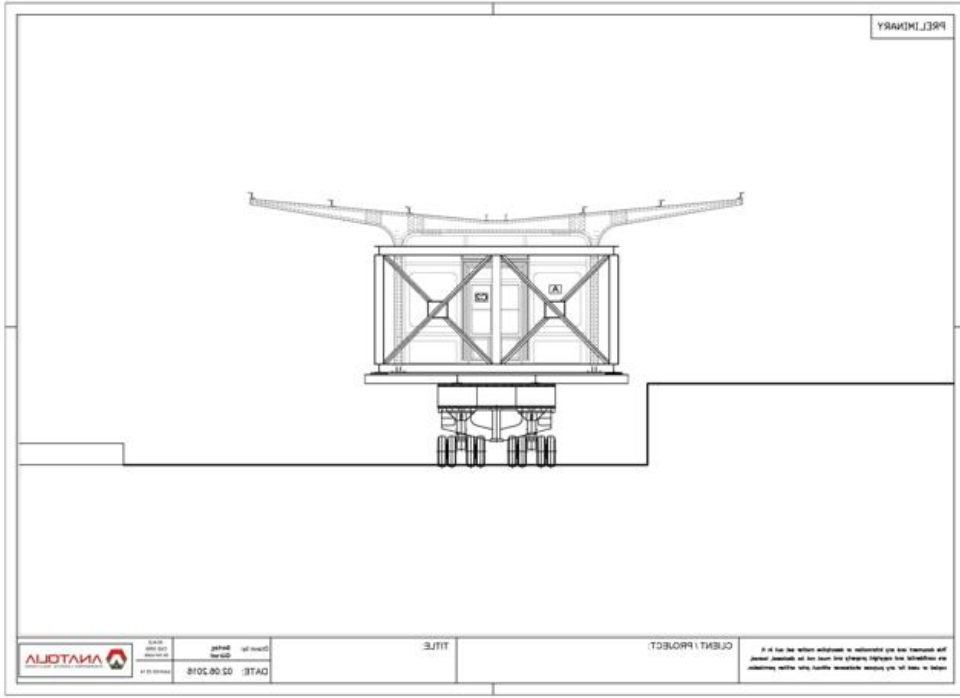
Yeşilköy Tarihî Tren İstasyonu yapısı, Şark Demiryolları Rumeli Hattı üzerinde 19. yüzyılın ikinci yarısında Alman mühendislerince inşa edilmiştir. Yaklaşık 40 ton ağırlığındaki tescilli kültür varlığı, Gebze-Halkalı banliyö hattı yenileme çalışmaları kapsamında 2017 yılında bütüncül olarak taşınmıştır.

Taşıma öncesi, istasyon binası çelik kafes sistem içinde koruma altına alınmış ve zeminden teması kesilmiştir. Pistonlar vasıtası ile 15 metre çelik raylarda kaydırılan yapı, bir tırın dorsesine yüklenmiş ve 90 metre ileriye yeni yerine taşınmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda bir demiryolu ağı kurma fikri, öncelikle yabancı ülkelerin tavsiyesi doğrultusunda gerçekleşmiştir. Bu ülkeler, Osmanlı ülkesinde demiryolu yatırımları yaparak Ortadoğu'dan ve Hindistan gibi ülkelere ham maddenin, en ekonomik şekilde Avrupa'ya ulaştırılmasını hedeflemiştir.

Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde demiryolu yapımı fikri büyük bir heyecan uyandırmıştır. Batılılaşma ve modernleşmenin en önemli unsurlarından biri olarak görülmüştür. Bu hedef doğrultusunda 1870 yılında, 15 kilometre uzunluğunda Yedikule-Küçükçekmece hattı tamamlanmıştır. Hattın istasyonları arasında Bakırköy ve Yeşilköy Tren İstasyonları da bulunmaktadır. Demir yolunun hizmete açılması, İstanbul'da hem kent ölçeğinde hem de yapı ölçeğinde önemli gelişmelere neden olmuştur.

Taşınan peron yapısı, 7,84 x 48,5 metre ebadında ve 3,44 metre yüksekliğindedir. Döşeme kaplaması mozaik, duvarları ve tavan yüzeyleri ise sıva kaplıdır. Duvar yüzeyinde 15 santimetre yüksekliğinde ahşap iskemlelik bulunmaktadır. Yapının kuzey ve güney duvarlarında birer pencere, batı duvarında ise çift kanatlı bir kapı yer almaktadır. Doğu cephesinde tavana kadar, camlı bir metal doğrama monte edilmiştir. Tarihî peron yapısının taşıyıcı sistemi, mimarî cephe kurgusunda yer almaktadır. Binanın dört köşesinde ve ön ile arka cephe orta akslarında birer adet çelikten imal ana taşıyıcı kolonlar yer almaktadır. Taşıyıcı kolonlar arasında yatay ve düşey çelik strüktür sistem ile dış cephe kaplama panoları yer almaktadır (Şekil 4.7)(Resim 4.35)(Kuban, 2002).



Şekil 4. 7- Yeşilköy Tarihi Tren İstasyonu taşıma projesi (Somun İnşaat,2016)

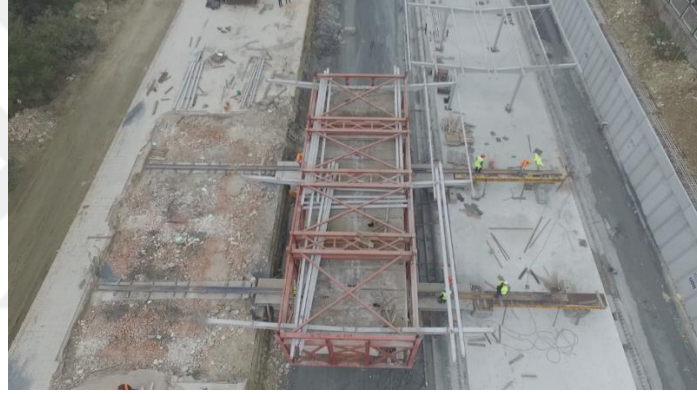


Resim 4. 35- Yeşilköy Tarihi Tren İstasyonu yeni yerine taşınırken (Somun İnşaat,2017)

4.1.3.4.6. Bakırköy Tarihî Tren İstasyonu

Bakırköy Tarihî Tren İstasyonu yapısı, Şark Demiryolları Rumeli Hattı üzerinde 19. yüzyılın ikinci yarısında Alman mühendislerince yapılmıştır. Marmaray projesinin devamı niteliğindeki Gebze-Halkalı banliyö hattı yenileme çalışmaları kapsamında 2018 yılında bütüncül olarak taşınmıştır.

Bakırköy Tarihî Tren İstasyonu, ray hattının karşı tarafındaki yeni yerine raylarda kaydırılarak taşınmıştır. Yeşiköy Tarihî Tren İstasyonu'ndaki uygulamalara benzer şekilde yapı öncelikle çelik kafesler içine alınmış ve dört bir yandan krikolarla dengeli bir şekilde kaldırılmıştır. Ray içerisindeki domuz arabalarına bina oturtulmuş ve hidrolik pistonlarla yavaş yavaş çekilerek geçici olarak kurulan köprü üzerinden karşıya hareket ettirilmiş ve taşıma işlemi gerçekleştirilmiştir (Resim 4.36).



Resim 4. 36- Bakırköy Tarihi Tren İstasyonu taşıma aşaması (Somun İnşaat, 2018)

4.1.3.4.7. 11 adet Menzil Taşı (Okçular Tekkesi)

Genellikle silindirik gövdeli olan menzil taşları klasik Osmanlı biçiminde olmakla birlikte, ampir ve barok özelliklerde gösterebilmektedir. Taşınan menzil taşlarının hepsi yekpare Marmara mermerinden imal edilmiştir. Menzil taşları içerisinde mevcut yol kotuna göre en yüksek olanı 7,60 metre yükseliği ile Sultan Mahmud Abidesi'dir.

Günümüzde Beyoğlu ilçe sınırları içerisinde yer alan 11 adet menzil taşı, yoğun şehirleşme sonucu sokak aralarında, binalar arasında izole bir vaziyette kalmıştır. Her biri sanat tarihi açısından önemli olan bu anıt eserlerin buldukları yerde korunamayacak durumda olduklarından yerlerinden taşınarak Okçular Tekkesi Açık Hava Müzesi'nde sergilenmelerine karar verilmiştir.

Menzil taşları mevcut konumlarında öncelikle elastomer şilteler ile koruma altına alınmış ve vinç yardımıyla kaldırılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kudeb Labarotuarı tarafından hazırlanan raporlar doğrultusunda konservasyon uygulamaları yapılan her bir menzil taşı 2018 yılı içerisinde Okmeydanı'nda yer alan Okçular Tekkesi'ne, hazırlanan projeler doğrultusunda yerleştirilmiştir. (Resim 4. 37-44)(Şekil 4.8).

Okçular Tekkesi'ne taşınan menzil taşları şöyledir:

- **Hacı Beşir Ağa Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 166 santimetredir. Beyoğlu İlçesi, Altay Başı Sokak, Kaptanpaşa Mahallesi 3512 ada 13 parselden taşınmıştır.
- **Silahdar Mehmet Paşa Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 275 santimetredir. Silahdar Mehmet Paşa Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3177 ada 2 parselden taşınmıştır.
- **Tozkoparan İskender Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 215 santimetredir. Tozkoparan İskender Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Kadımeahmet Mahallesi 1424 ada 1 parselden taşınmıştır.
- **Beşir Ağa Ayak Taşı;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 42 santimetredir. Beşir Ağa Ayak Taşı, Piyalepaşa Mahallesi 3341 Ada 20 parselden taşınmıştır.
- **5. Nazifi Mustafa Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 164 santimetredir. Nazifi Mustafa Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Piyalepaşa Mahallesi'nde 1540 Ada 3 parselden taşınmıştır.
- **Sultan Mahmud Abidesi (R30);** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 760 santimetredir. Sultan Mahmut Cerrah Menzili Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Kaptanpaşa Mahallesi 3190 Ada 11 parselden taşınmıştır.
- **Sultan Mahmud Abidesi (R18);** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 610 santimetredir. Sultan Mahmud Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3148 Ada 17 parselden taşınmıştır.
- **Sultan Mahmud Abidesi (R17);** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 494 santimetredir. Sultan Mahmud Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3149 Ada 9 parselden taşınmıştır.

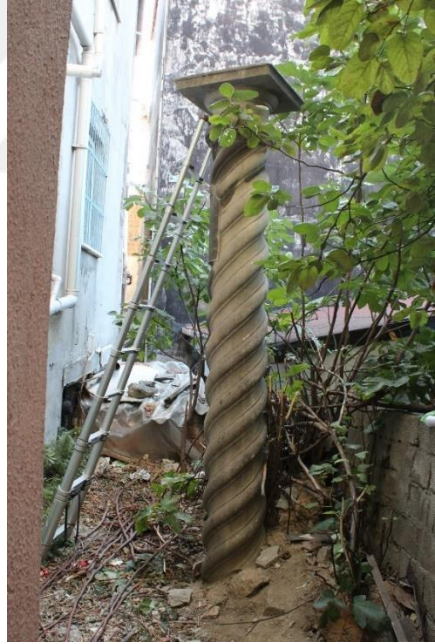
- **Fevzi Bey Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 210 santimetredir. Fevzi Bey Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3159 Ada 6 parselden taşınmıştır.
- **Mehmet Ali Bey Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 312 santimetredir. Mehmet Ali Bey Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Kadıahmet Mahallesi 3177 Ada 3 parselden taşınmıştır.
- **Beşir Ağa Abidesi;** Mevcut yol kotuna göre yüksekliği 294 santimetredir. Beşir Ağa Abidesi; Beyoğlu İlçesi, Kaptanpaşa Mahallesi 3197 Ada 2 parselden taşınmıştır (İBB, Kùltür Varlıkları Projeler Mùdùrlùđù, Okmeydanı Tarihi Sit Alanındaki Ok, Menzil, Nişan Taşları Rùlùve Raporu)



Resim 4. 37-Taşma öncesi Altay Başı sokakta yer alan Hacı Beşir Ağa Abidesi, (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 38- Taşıma öncesi Beyoğlu İlçesi, Kaptanpaşa Mahallesi 3197 Ada 2 parselde yer alan Beşir Ağa Abidesi, (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 39-Taşıma öncesi,Beyoğlu İlçesi, Kadıahmet Mahallesi 3177 Ada 3 parselde yer alan Mehmet Ali Bey Abidesi, (İBB Arşivi,2018)



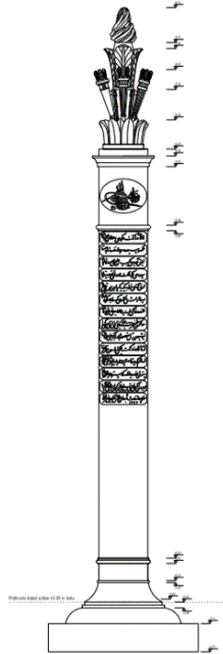
Resim 4. 40- Taşıma öncesi, Beyoğlu İlçesi, Kaptanpaşa Mahallesi 3190 Ada 11 parselde yer alan Sultan Mahmut Abidesi (R:30), (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 41- Taşıma öncesi, Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3149 Ada 9 parselde yer alan Sultan Mahmut Abidesi (R:17), (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 42- Taşıma öncesi, Beyoğlu İlçesi, Keçecipiri Mahallesi 3148 Ada 17 parselde yer alan Sultan Mahmut Abidesi (R:18), (İBB Arşivi,2018)



Şekil 4. 8 -Sultan Mahmut Abidesi (R18), güncel rölöve, (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 43- Okçular tekkesinde sergilenecek olan menzil taşlarının sergileme öncesi konservasyon çalışmalarının yapılması, (İBB Arşivi, 2018)



Resim 4. 44- Taşıma sonrası Okçular Tekkesi'nde sergilenen menzil taşları; sol resim; Beşir Ağa Abidesi, sağdaki resim; önde Mehmet Ali Bey Abidesi, arkada Sultan Mahmut abidesi (R18), (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 45- Taşıma sonrası Okçular Tekkesi'nde yeni yerine yerleştirilen Beşir Ağa Ayak Taşı, (İBB Arşivi,2018)



Resim 4. 46- Taşıma sonrası Okçular Tekkesi'nde yeni yerine yerleştirilen Fevzi Bey Abidesi, (İBB Arşivi,2018)

4.2. İSTANBUL İMAR FAALİYETLERİNDE 1956-1960 ARASI TAŞINAN KÜLTÜR VARLIKLARI

Ülkemizde çok partili siyasî yaşama geçiş ile birlikte 1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti, liberal politikaların da etkisiyle dış dünyaya açılım sürecini başlatmıştır. Açılım sürecinde çağdaş görünümlü, modern kentler hedeflenmiş; bu vesile ile “İstanbul’un İmarı” fikri ortaya atılmıştır. 1956 yılında Başbakan Adnan Menderes, yakın çalışma arkadaşlarıyla İstanbul’da büyük bir basın toplantısı düzenleyerek şehrin imarında görülecek büyük projeleri müjdelemiştir (Esmer, 2013).

“Emelimiz, İstanbul’un tarihî karakterini ve büyük abidelerini, şimdiye kadar harabeler arasına gizlenmiş kıymetlerini ihya etmek, onları vitrine koyar gibi ortaya çıkartmaktır. [...] Güzel ve büyük meydanları olmayan şehir tasavvur edilemeyeceğine göre, İstanbul’un bütün meydanları şanına lâyük bir hale getirilecek ve etrafı büyük binalarla çevrelenecektir. [...] Karaköy’den sahil boyunca boğaza gidecek yol üzerinde Beşiktaş Meydanı, hakikî bir meydan hâline getirilecektir.” (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Eylül 1956)

Basın toplantısından bir yıl sonra, 1957 yılında hazırlıksız, plansız ve aceleci uygulamalar ile yol açma-genişletme işlerine girişilmiştir. Bu kapsamda, günümüz yol ağlarının ana akslarını oluşturan Vatan ve Millet Caddeleri, Laleli-Beyazıt-Eminönü yolu, Sirkeci-Florya sahil yolu, Haliç çevre yolları, Beşiktaş-Karaköy arasında açılan Dolmabahçe, Meclis-i Mebusan ve Kemeraltı caddeleri, Boğaziçi sahil yolları açılmıştır. Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Aksaray ve Üsküdar meydan çalışmaları yapılmış, büyük abidevî camilerin çevresinde bulunan sivil mimarî yapılar yıkılarak anıt eserlerin ortaya çıkması amaçlanmıştır (Yavuz,2008).

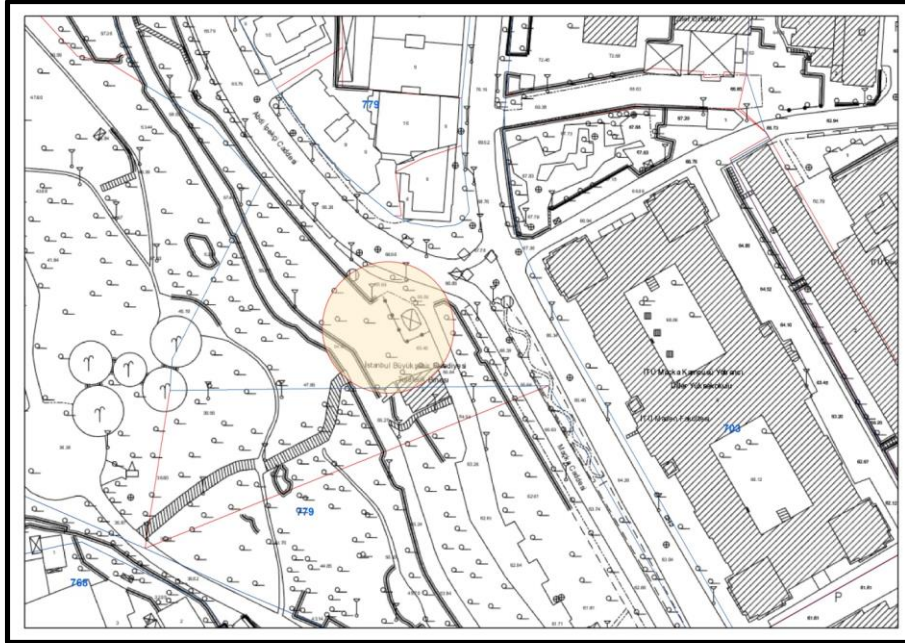
İstanbul’da daha önce tarihin hiçbir döneminde olmayan imar faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Bu dönem çalışmalarında, tarihî alanlarının korunmasına özen gösterilmemiş; uzman görüşleri dikkate alınmadan bütüncül ölçekte topyekûn yıkımlar ile tarihî siluet kaybolmuştur. Yol yapım-genişletme ve meydan açma çalışmalarında yıkılan birçok eserin yanında kimi eski eserler de sökülerek başka bir yere taşınmıştır. Bu dönem yapıları taşınırken koruma anlayışından uzak, boş kamu arazilerine yoğun hasarlar oluşarak taşınmıştır (Aktürk, 2017).

İstanbul'un fethinin 500. yılı kapsamında bazı önemli anıt eserler ve türbeler restore edilmişse de 1950-1960 yılları arasında gerçekleşen imar hareketlerine daha sonradan yapılan yoğun eleştiriler, imar faaliyetlerinin şehri tahrip ettiği yönündedir. Hatta bu dönemi “Yıldırım Yıkma Harekâtı” olarak değerlendirenler de olmuştur. Ünsal (1969); anıtları ve tabiat güzellikleri ile mutlu bir şehirken İstanbul, imar sebebi ile bu varlıkları yüzünden bahtsız bir belde olmuştur. Ve Yahya Kemal yıkıcı imara “Kör Kazma” adını koymuştur. (s.)

4.2.1. Karaköy-Beşiktaş Hattı

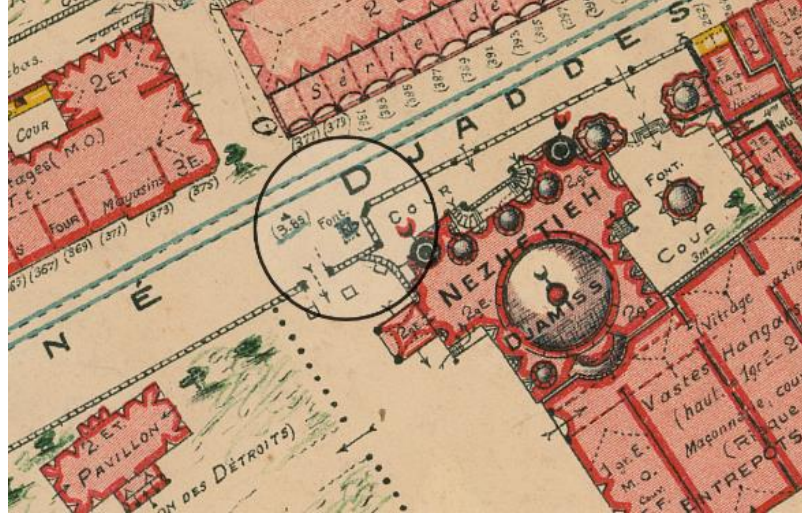
4.2.1.1. Tophane- Maçka Hamidiye Çeşmesi

Konumu: Şişli Harbiye Mahallesi-Şişli Pafta: 90 Ada: 779 Parsel:54 konumunda yer alır. Abdi İpekçi Caddesi, İTÜ Maçka Maden Fakültesi karşısı, Maçka Demokrasi Parkı köşesinde yer almaktadır (Şekil 4.9).



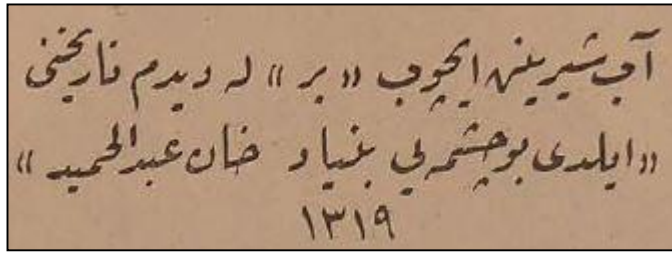
Şekil 4. 9- Maçka Parkı'nda yer alan Hamidiye çeşmesinin Hali Hazır Haritadaki konumu

Mimarî Özellikleri: Kitabesine göre H.1319 (M.1901-1902) yılında banisi Sultan II. Abdülhamid tarafından Mimar Raimondo D'Aronco'ya, Nusretiye Camii önünde yaptırılmıştır (Şekil 4.10).



Şekil 4. 10- Taşınmadan önce Hamidiye Çeşmesi'nin konumu (Pervititch,1927)

18. ve 19. yüzyıl Barok ve Rokoko uygulamaları, 20. yüzyılda terk edilmiştir; fakat genel hatlarıyla çevre ile uyum içerisinde Nusretiye Camii'nin üslubuna ilişkin bir tasarım uygulandığı düşünülmektedir (Ertem, Altunel). Dört cepheli olarak beyaz mermerden yapılmış çeşme dışarıya geniş ölçüde taşan üzeri kurşunla kaplı ilginç bir çatıyla örtülmüştür. Çeşmenin her cephesinde birer beyitten oluşan kitabe bulunmaktadır. Kâtibi Üsküdarlı Şair Talat Bey olan kitabenin en sonuna denk gelen beyitinde ise “*Ab-ı Şirinin içip ‘bir’ le didim tarihini ‘Eyyledi bu çeşmeyi bünyat Han Ahdülhamid’ 1319*” **şeklinde** bani ve tarih bilgisi belirtilmiştir (Resim 4.47).



Resim 4. 47- Şair Talat Bey'in kitabesi (Tanışık,1943)

Çeşmede klasik Türk sanatı etkileri görülse de Barok üslubundaki çeşme, Rokoko cephe süslemeleri ile oldukça etkilidir. Musluğun bulunduğu ayna taşı klasik formda sadedir fakat etrafı ise altta son derece stilize edilmiş bir yaprak motifleriyle bezenmiştir. Silme üzerinde bulunan kabartmada bulunan sepet içerisinde Barok özelliğin belki de en ağır bastığı natüralist çiçekler yerleştirilmiştir. Sepet içindeki natüralist çiçekleri dolayan akantüs yaprakları, iri bir palmet motifleriyle taçlandırılmıştır.

Çeşmenin geniş yüzeylerinde yer alan süslemelerden kitabeye geçiş maden işçiliğinin güzel bir örneği sayılan ortası daire biçiminde yapılmış madenî bir şebekeyle sağlanmıştır. Başka çeşmelerde rastlamadığımız bu özellik esere olağanüstü bir hafiflik ve güzellik kazandırmaktadır.

Tekne taşlarında da yine sade bir dekorasyon göze çarpar. Çeşmenin köşelerinde yer alan alt kısımları, çemberli sütunlar ve rozetle süslenmiş dikdörtgen bir kaide üzerinde yukarı doğru yükselir. Hem strüktürel hem de dekoratif amaç taşıyan bu sütunların üst kısımları yivlidir. Çeşme, geniş bir saçaktan yukarı doğru dalarak kademe oluşturmuş soğan kubbe stilini anımtasan küçük bir kubbe ve üzerinde bulunan alem ile sonlanmıştır (Resim 4.48-49).



Resim 4. 48- Taşınmadan önce Nusretiye Camii önünde bulunan yer alan Hamidiye Çeşmesi
(II. Abdülhamit Arşivi)



Resim 4. 49- Hamidiye Çeşmesi açılış merasimi, Tophane,1902 yılı (II. Abdülhamit Arşivi)

Taşıma Neden ve Sonuçları: 1957 yılındaki yol çalışmaları nedeni ile yerinden sökülerek öncelikle Dolmabahçe Parkı'nın köşesine taşınan çeşme, daha sonra buradan sökülerek İTÜ İşletme Fakültesi karşısındaki Maçka Parkı girişine tekrar yerleştirilmiştir (Ünsal, 1969). 20. yüzyılda çevresi ile uyumu dikkate alınarak Barok üslupta inşa edilen çeşme, hem cami külliyesi ile ilişkisi hem de döneminin şehircilik anlayışı bakımından çok büyük önem arz etmekteydi. Taşınan anıtın inşa edildiği yüzyıl ile üslubu arasındaki bağlantıyı algılamakta zorlaştırdığı gibi burada tek başına kalarak eski yerindeki çevresiyle uyumlu görüntüsünü kaybetmiştir. Ayrıca taşıma sonrası yeniden kurum aşamasında; beyaz mermerden yapılan çeşmenin çatısı üzerine kurşun plaka sistemine uygun olarak derz yapılıp beton döküldüğü ve eski resimlerinde gözükten saçak bezemelerinin artık mevcut olmadığı görülmektedir. Çatının ortasında yer alan yüksek kasnaklı kubbeciğin ise çimento üzerine kandıra tozuyla sıvanmış olduğu izlenir. Ayrıca sütun bileziklerinin bronz, kubbe üzerinde bulunan âlemin pirinç, ayna taşının üst kısmında yer alan şebekenin de demirden yapıldığı göze çarpmaktadır.

Tophane'ye özgü olan Tophane Hamidiye Çeşmesi, taşıma sonrasında yeni yeri olan Maçka semti ile bağdaştırılmış; bu süreçte "Maçka Hamidiye Çeşmesi" olarak ikinci bir isimle anılarak bireylerin oluşturduğu ilişki, bağlılık ve süreklilik göz önünde bulundurulduğunda kentsel hafızada kolektif bir bellek temsilinin varlığına engel olmaktadır (Resim 4.50).



Resim 4. 50- Maçka'ya taşındıktan sonra Hamidiye Çeşmesi (İBB Arşivi,1987)

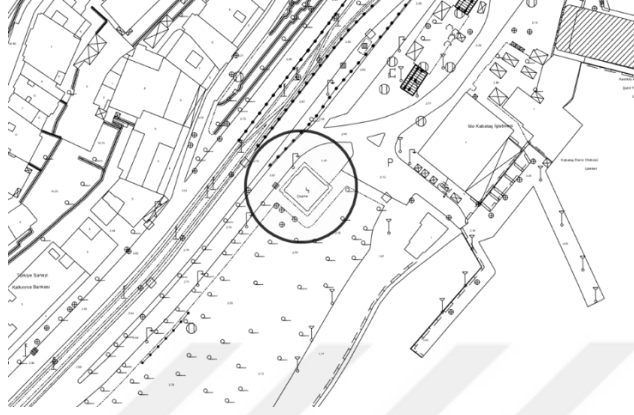
Günümüzde bakımsız ve sahihsiz kalan çeşmenin Tophane Meydanı ve çevresinde bulunan anıt eserlerin devam eden restorasyon çalışmaları sürecinde, tekrar eski özgün yerine taşınması sağlanabilmelidir. (Resim 4.51).



Resim 4. 51- Günümüzde, Hamidiye Çeşmesi (Kendir,2019)

4.2.1.2. Kabataş Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi

Konumu: Beyoğlu, Ömeravni Mahallesi Pafta: 85 Ada: 21 Parsel:11-12 arkası kadastral boşlukta yer almaktadır. Meclis-i Mebusan Caddesi'nde Kabataş İskelesi'nin yanında park içerisinde yer almaktadır (Şekil 4.11).



Şekil 4. 11-Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi hâlihazır Haritada Yapının Konumu

Mimarî Özellikleri: Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi, banisi I. Mahmud'un sadrazamlarından olan Hekimoğlu Ali Paşa tarafından 1732 yılında Kabataş Setüstü'nde iki cepheli, bir meydan çeşmesi olarak inşa ettirilmiştir. Çeşme kesme taştan yapılmış, dört yüzlü bir meydan çeşmesidir. Bu yüzlerden caddeye ve denize bakanlarında mermer işçiliğinin şaheseri denilebilecek kabartmalarla süslü iki çeşme ve bu iki çeşmenin kemerlerinin üzerinde iki ayrı kitabe bulunmaktadır. Meclis-i Mebusan Caddesi'nin kara tarafında ve geleneksel yapıların arasında yer almaktadır (Şekil 4.12).



Şekil 4. 12- Taşınmadan önce Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi (Pervititch,1926)

Çeşmeye 35-40 basamak çıkıldıktan sonra ulaşılyordu. Bu özelliği ile 1930'lu yılların sonunda H. Prost planıyla çeşmenin çevresindeki yapı grupları yıkılarak anıtsal bir görünüm elde edilmeye çalışılmıştır (Resim 4.52-53).

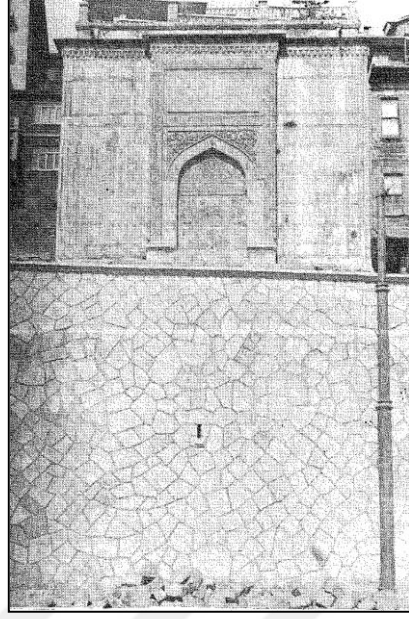
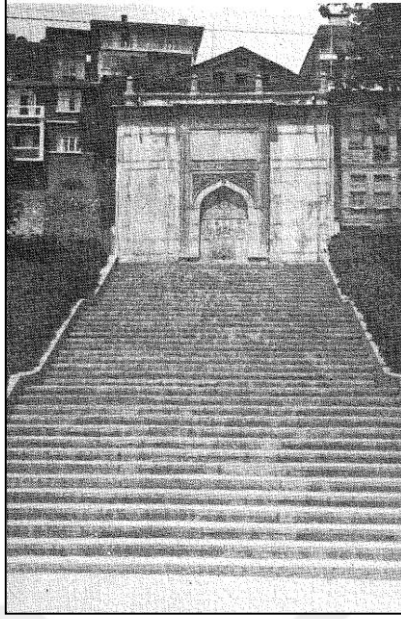


Resim 4. 52- Taşınmadan önce Kabataş'ta Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1935 yılı (Ünsal,1969)



Resim 4. 53- Taşınmadan önce Kabataş'ta Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1939 yılı (Ünsal,1969)

1957 yılında cadde yenilemeleri esnasında merdivenleri kaldırılarak önüne duvar örülmüştür. İki yıl sonra ise sed üstünden alınarak bugünkü yerine indirilmiştir (Ünsal,1969) (Resim 4.54-55).



Resim 4. 54- Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1951 (Kurul Arşivi) Resim 4. 55- Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi 1957 (Kurul Arşivi)

Taşıma Neden ve Sonuçları: 1957 yılında yol yapım çalışmasında istinat duvarlarının çeşmeye yaklaşması nedeni ile çeşme bugünkü yeri olan Kabataş İskelesi ile Meclis-i Mebusan Caddesi'nin arasında kalan Fındıklı Parkı'na taşınmıştır (Ünsal, 1969). Çeşme yeniden yapılırken, üzerine geniş saçaklı bir çatı eklenmiştir. Yeniden yapım sonrasında çeşmenin bezemelerinde kayıplar yaşandığı ve mermer işçiliğinin kötü olduğu görülmektedir (Resim 4.56).



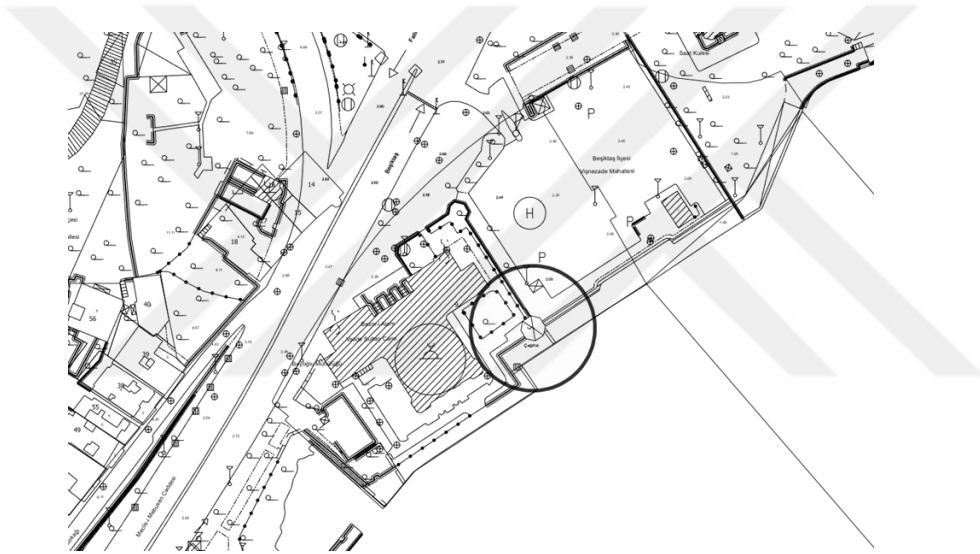
Resim 4. 56- Günümüzde Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi (Kendir,2019)

Çeşme bugünkü yerinde abidevî görünüşünü ve manasını kaybetmiştir. Set üstünden alınarak nakledilecek çeşmenin o zamanlarki adıyla Anıtlar Yüksek Kurulu'nda kararı alınırken bazı üyeler itirazda bulunmuşsa da neden taşındığını anlamak zordur.

Günümüzdeki Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi, eski fotoğrafları ile karşılaştırıldığında bugün, özgün hâlden çok farklı bir görüntüye sahiptir. Çeşme hem yapısal anlamda hem de çevresel anlamda tüm ifadesini kaybetmiştir.

4.2.1.3.Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi

Konumu: Ömer Avni Mahallesi-Beyoğlu Ada:1 Parsel:9 Meclis-i Mebusan Caddesi'nde Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Camii bahçesinde dış bahçe korkulukla bitişik bir hâlde deniz tarafında yer almaktadır (Şekil 4.13).



Şekil 4. 13-Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi Hâlihazırda Konumu

Mimarî Özellikleri: Sultan Abdulmecit tarafından cami ile 1853 yılında inşa ettirilen yapı, 10.934 sayılı karar ile I. grupta ve tescillidir. Mülkiyeti Bezm-i Âlem Valide Sultan Vakfına aittir (Şekil 4.14).



Şekil 4. 14- Taşınmadan önce Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi (Pervitch Haritası,1926)

Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi, sekizgen planlı üzeri kubbe ile örtülü, mevcut örnekleri arasında en fazla süslemeye sahip dekoratif tasarlanmış oldukça güzel bir yapıdır. 1/5000 Beyoğlu kentsel sit alanı koruma amaçlı uygulama imar planında kentsel sosyal alt yapı alanlarında kalmaktadır. Günümüzde cami görevlileri tarafından dinlenme yeri olarak kullanılmaktadır (Resim 4.57-58).



Resim 4. 57- Bezm-i Alem Valide Sultan avlu duvarı yıkılmadan ve muvakkithane taşınmadan önceki durumu,1957 yılı öncesi (Genim,2006)



Resim 4. 58- Taşınmadan önce Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi,1957 yılı öncesi (Genim,2006)

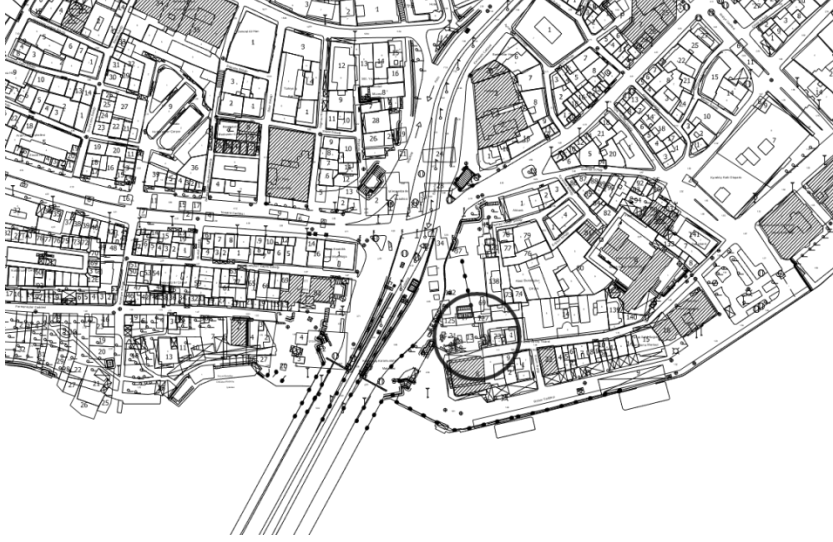
Taşıma neden ve sonuçları: 1957 yılında Meclis-i Mebusan Caddesi yol yapım çalışmaları esnasında yolda kaldığı gerekçesi ile kaldırılarak deniz kenarına taşınmıştır. Eser yeni yerinde eski görüntüsünden çok uzakta izole bir vaziyette durmaktadır (Resim 4.59)



Resim 4. 59- Günümüzde, Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi(Kendir,2019)

4.2.1.4.Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi

Konumu: Karamustafapaşa Mahallesi-Beyoğlu Ada:100 Parsel:5-9-11-13-17-18-19-20 Karaköy Meydanı'nda, Galata Köprüsü girişinde, Ziraat Bankası yanında günümüzde boş olan parsellerde yer almaktaydı (Şekil 4.15).



Şekil 4. 15-Merzifonlu Kara Mustafa Mescidi Hâlihazır Haritada Yapının Konumu

Mimarî Özellikleri: Yapı, günümüze gelemeyen D’Aronco yapılarından biridir. Yapımına 1903 yılında başlanmış ve ancak 1908’de tamamlanabilmiştir. Mescidin yerinde daha önce Fatih Sultan Mehmed dönemine ait bir tekke bulunmaktaydı (Şimşek,2016) (Şekil 4.16).



Şekil 4. 16- Merzifonlu Kara Mustafa Mescidi (Pervititch,1926)

Tekke, bir müddet sonra camiye çevrilmiş ancak harap olunca yıkılarak yerine Merzifonlu Kara Mustafa Paşa tarafından iki katlı fevkanî bir mescit yaptırılmıştır. 20. yüzyıl başlarında bu bina da harap olunca bu kez II. Abdülhamid tarafından D’Aronco’ya bir mescid yaptırılmıştır. Mescid prefabrik bir yöntemle inşa edilmiş sekizgen planlı altında dükkânları olan fevkanî bir yapıdır. Karaköy Mescidi, mevcut dükkânların üzerine yapılmıştır. Çokgen kütle ve minare, alttaki dükkânlardan

koparılmış; üst örtü, geniş saçaklar üzerinde geriye çekilmiş ve bir kubbe ile canlandırılmıştır (Şimşek, 2016).

Mescide, Halil Ağa Sokağı'ndan girilmekte ve "L" biçiminde bir merdivenle ulaşılmaktaydı. Mescit, üçüncü katta yaklaşık 10x13 metre boyutunda bir alana oturmaktaydı. Küçük bir son cemaat yerinden sonra ulaşılan cami mekânı sekizgen planlı ve küçük bir kubbe ile örtülüydü. Mescidin 4 santimetre kalınlığında cilalı mermer kaplı ve köşeleri yaldızlı bronzla kaplı sekizgen kitlesinin her yüzünde üçlü bir pencere grubu vardır. Ortada dar ve yüksek, iki yanında birer küçük pencere, sekizgen kitlenin yüzeylerinde "T" biçimli açıklıklar oluşturmaktadır. Pencere üçlülerinin üstünde floral motifli mermer oyma bir bezeme kuşağı yer almaktadır. Cami kitlesi geniş sekizgen bir saçakla çevrilmekte ve üstteki kubbeye sekizgenin köşegenleri üzerindeki öğelerle bağlanmaktadır. Ancak, Udine Müzesi'ndeki çizimlerde pencereler sekizgenin köşelerindedir ve aralarında duvar yüzeyine ters "T" biçiminde yerleştirilmiş bezeme alanları vardır. Uygulamada bunun değiştirildiği, daha az bezemeli ve sade bir cephe düzeninin gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. İbadethânenin mermerle kaplı cephelerinde Art Nouveau bezemeler oyma ve kabartma şeklinde tezyin edilmiştir.

İstanbul'da islami ibadethâneler listesinde Art Nouveau üsluplu tek mescid olması yapıyı özgün kılmaktaydı. Geleneksel Osmanlı Mimarîsine aykırı sekizgen minaresi, minare etrafında merdiven ile paralel yükselen kademeli pencere açıklıkları mescidi diğerlerinden farklılaştırmaktadır. Üzeri külahla kapatılan ve döşemesi mukarnaslar yerine gelenekseli bozarak Art Nouveau kıvrımlı payandalarla taşınan şerefesi ile minare, mescide özgü detayları doldurmaktadır. Sekizgen planlı mescidin yola bakan cephesinde yer verilen Art Nouveau bezemeler altında konumlanan pencere açıklıkları yapıyı diğerlerinden ayırtıran bir diğer etmendir. Ortada ince uzun pencere açıklığı ve iki yanında uzun pencereler ile aynı üst kotlara sahip ve üçte biri oranlı iki küçük pencere tasarımı D'Aronco'nun kendine özgü mimarî tarzını yansıtmaktadır.

Minare, mescidin batı köşesinde, arsanın öne doğru çıktığı noktada yer almakta ve böylece vurgulayıcı bir konum edinmektedir. Mescit cephesinin temel ögesi haline gelen minare ve iç mekânın çokgen hacmi, farklı yüksekliklere sahip aralıklı parapet ve duvar setlerinin oluşturduğu bir kompozisyonla birleştirilmiştir.

Raimondo D'Aronco, Karaköy Mescidi'ni tasarlariken, yapıyı konumu ile birlikte etkili bir biçimde ilişkilendirmeyi başarmıştır. Tasarımında sekizgen planlı bir cami modelini esas alan D'Aronco, böylelikle geniş bir meydana açılan köşeyi vurgulayıcı bir formla değerlendirmiştir. Meydana açılan bu köşeyi sekizgen planlı cami kitlesiyle bitirmesi, köşesinde yine sekizgen planlı minaresini yapı adasının öne doğru çıktığı noktada konumlandırması ve konsollarla öne çıkardığı dükkân-cami ilişkisi, ünlü mimarın ortaya koyduğu özgün tasarımının ve ustalıklı çözümlemesinin İstanbul'da önemli örneklerinden biridir (Resim 4.60).



Resim 4. 60- Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi, sökülmeden önce, 1957 yılı öncesi (Şimşek,2016)

Taşıma neden ve sonuçları: 1958 yılında Karaköy Meydanı düzenleme çalışmaları sırasında başka bir yere taşınma amacıyla sökülüştür. Günümüzdeki yeri boş bir parselden ibaret olan böylesine özgün bir mimarî mescidin sökülerek yok olması kültür mirasımız açısından gerçek bir talihsizliktir. (Resim 4.61).



Resim 4. 61- Günümüzde Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi'nin söküldükten sonra boş kalan parseli (Kendir, 2019)

Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi, meydan yapım ve çevre düzenleme çalışmaları için sökülerek taşınması planlanan; ancak sökülme süresince yaşanan başarısızlıklar sonucu taşınması dahi gerçekleşemeyen bir yapı olarak kayıtlara geçmiştir.

Günümüzde Kınalıada Camii'nin avlusunda Karaköy Mescidi'ne ait birkaç parça malzeme bulunmaktadır, geri kalan parçalara ise ne olduğu belli değildir. Belki de klasik cami imgesi taşımadığı için kentteki ilk modern camilerden olduğu için sökülmesi ve bulunduğu semtten taşınması düşünülmüş olabilir. Düzensiz bir plan çalışması ve uzman ekiplerin olmayışının bir sonucu olarak taşıma işlemi dahi gerçekleşemeyen bir kültür varlığımız böylece yok olmuştur.

Geçmiş yıllarda Karaköy Mescidi'nin İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından rölöve-restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanmış ve ilgili koruma kurulunca da onay işlemi tamamlanmıştır.

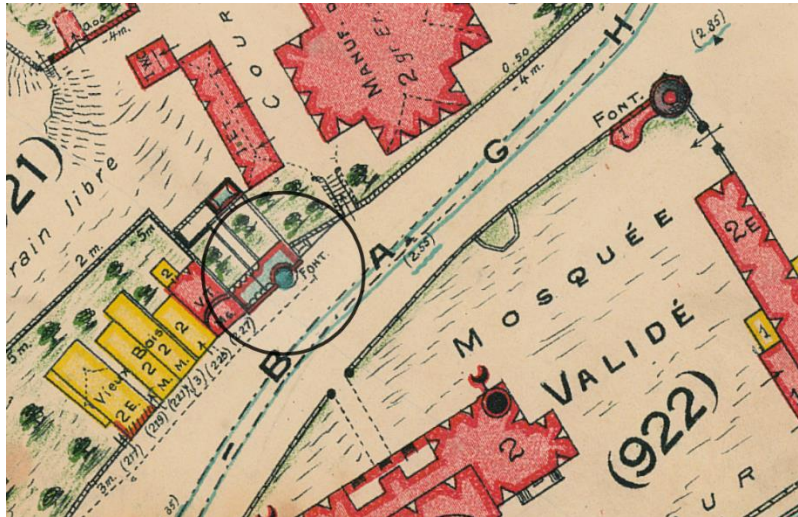
4.2.1.5. Dolmabahçe Mehmet Emin Ağa Sebili

Konumu: Ömer Avni Mahallesi-Beyoğlu Ada:2234 Parsel:16-17 Meclis-i Mebusan Caddesi ile Dolmabahçe Gazhane Caddesi kesişiminde Dolmabahçe Bezm-i Alem Valde Sultan Camii karşısında yer almaktadır (Şekil 4.17).



Şekil 4. 17- Mehmet Emin Ağa Sebili, Hâlihazır Haritada Yapının Konumu

Mimari Özellikleri: Dolmabahçe'de Bezmialem Valide Sultan'ın yaptırdığı cami karşısındaki bu sebil mermerden yuvarlak bir biçimde yapılmış olup beş pencerelidir (Şekil 4.18).



Şekil 4. 18- Taşınmadan önce Dolmabahçe Mehmet Emin Ağa Sebili (Pervititch,1926)

Pencereler mermer sütunlarla birleştirilmiş olup içleri 2.50 metre yüksekliğinde 1 metre genişliğinde dört köşeli kafes şeklinde dökme demir şebekelerle doldurulmuştur. Şebekelerin her birinin altında yedişer su verecek delik bulunmakta

iken, bunlar hâlen kırılarak kaldırılmış bulunmaktadır. Bu sebilde ilk defa Korent stilinde sütun başlıklarının kullanılmış olması önemlidir. Pencere üstleri Rokoko motiflerle süslenmiştir. Geniş mermer saçağı ve üstü kurşun kaplı sivri bir kubbesi vardır.

Sebile karşıdan bakıldığında sağda bir çeşme, solda ise çeşmenin benzeri ve simetriği olarak giriş kapısı, kapının bitişiğinde ise üç penceresi daire şeklinde motiflerden oluşan şebekeleri ile mezarlık dikkati çeker (Resim 4.62).



Resim 4. 62- Mehmed Emin Ağa Sebili,1957 yılı öncesi (Genim,2006)

Çeşme iki ince sütunun tuttuğu oymalı bir kemer ve yine oymalı büyük bir ayna taşından oluşmaktadır. Kemerin üstünde kitabe, onun üstünde renkli mermerden bir kare içinde yuvarlak boş bir madalyon ve daha yukarısında ise "Bismillahirrahmanirrahim - Ve minel mai külli şey'in hay" yazısı yer almaktadır.

Çeşmenin kitabesi şöyledir:

"Zabit-i cünd-i sipah taif-i beyt-i İlah"

"Umde-i ashab-ı cah ya'ni Mehmed Emin"

"İtdi yerinde eser nail-i ecr eyleyüb"

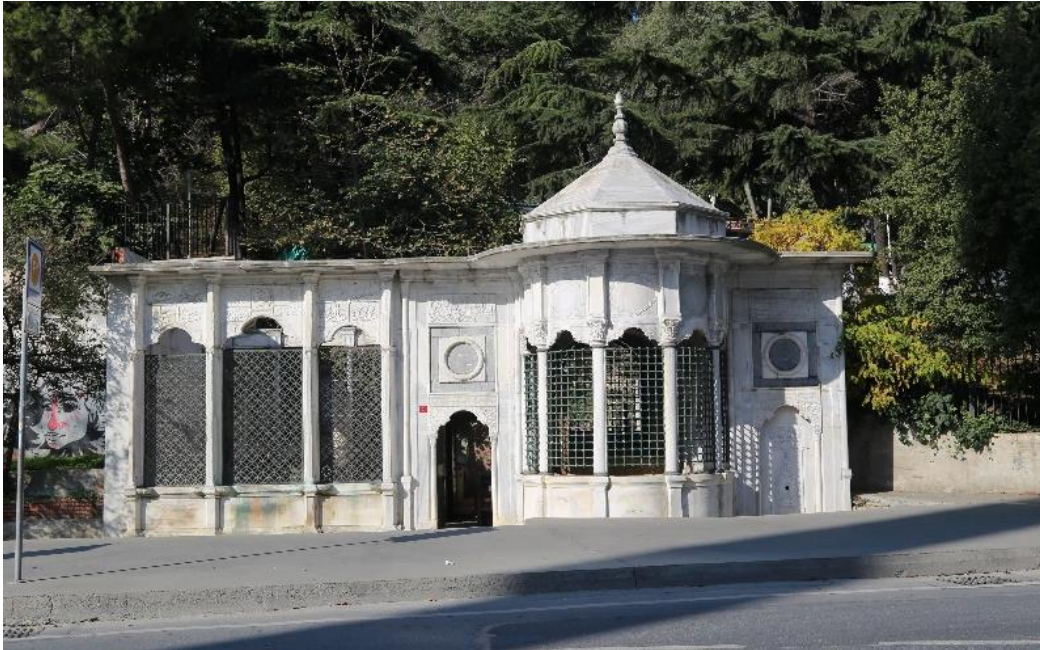
"Eyleye sa'yin Hüda hüsn-i kabule karın"

"Şakir okur teşnegan su gibi tarihini"

"Çeşme-i ayn-ül-hayat yaptı Mehemmed Emin"

(1154)

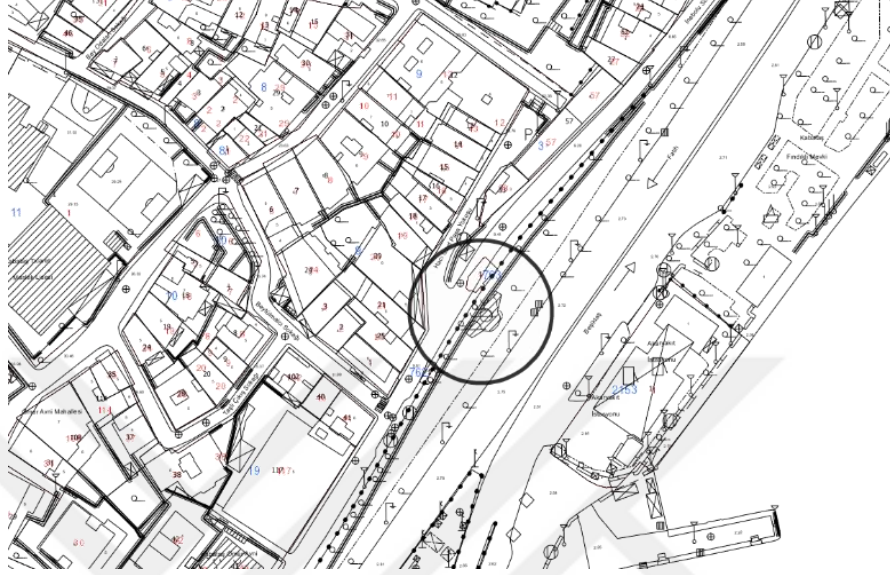
Taşıma Sebepleri-Sonuçları: 1957 yılında Dolmabahçe Gazhane Caddesi ile Meclis-i Mebusan Caddesi'ni bağlayan yolun yapımı esnasında Emin Ağa Sebili yerinden sökülüştür. 1964 yılında eski bulunduğu yerin güneyine tekrar inşa edilmiştir (Ünsal, 1969). Yeniden yapım sonrasında sebilin çokgen planlı çatısının formunun değiştiği ve yol kotunun yükselmesi ile sebilin çukurda kaldığı görülmektedir (Resim 4.63). Ayrıca pencere üstlerindeki bezemelerinde kopmaların meydana geldiği gözlemlenmiştir. Fakat kopmaların yeniden yapım esnasında mı olduğu ya da taşındıktan sonra mı olduğu bilinmemektedir.



Resim 4. 63- Günümüzde, Dolmabahçe Mehmet Emin Ağa Sebili (Kendir,2019)

4.2.1.6. Kabataş Koca Yusuf Paşa Sebili

Konumu: Ömer Avni Mahallesi-Beyoğlu Pafta: 89 Ada: 763 Parsel: 1 önu kadastral boşluk Meclis-i Mebusan Caddesi'nde Setüstünde Kabataş İskelesi'nin karşısında yer almaktadır (Şekil 4.19).



Şekil 4. 19- Kabataş Koca Yusuf Paşa Sebili Hâlihazır Haritada Yapımın Konumu

Mimari Özellikleri: 1201 (1787) yılında banisi Sadrazam Koca Yusuf Paşa tarafından Hafız İbrahim mimarbaşlığı zamanında yapılmıştır. Fındıklı'da tramvay yolu üzerinde hamamın sırası, caminin yakınında dört pencereli parmaklıkları şebeke şeklindedir. Oymalı ve yaldızlıdır. Dökme demirdendir. 2,50 metre yükseklik ve 1 metre genişliğindedir. Şebekelerin altında beşer yerde su verecek deliği vardır. Beş mermer direkli olduğu gibi üst kısmında tarihi altın yazı ile yazılar vardır. Saçakları ahşaptır. Üzeri kurşun kaplı ve kubbelidir ve rokoko üslubundadır (Şekil 4.20).

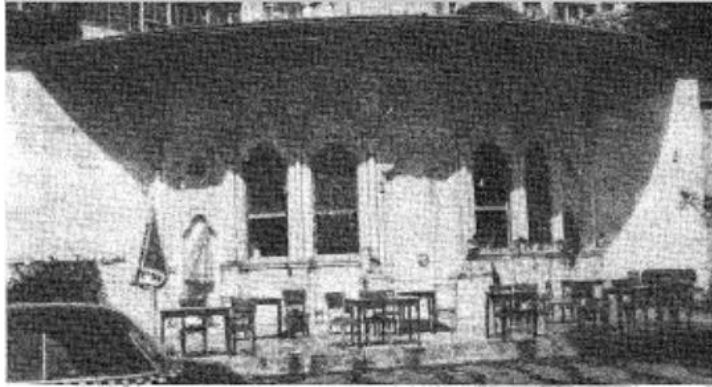


Şekil 4. 20- Kabataş Koca Yusuf Paşa Sebili (Pervititch,1926)

Taşınma Sebepleri ve Sonuçları: Fındıklı Molla Çelebi Camii'nin yıkılmış olan ahşap revakları önünde yer alan Koca Yusuf Paşa Sebili, 1957 yılındaki yol yapım çalışmaları nedeni ile 420 metre kuzeydoğusundaki Kabataş seddine taşınmıştır (Ünsal, 1969). Günümüzde kafe olarak işletilen bu eserin bazı döküm pencere parmaklıkları kaybolmuş ve yerine özgününden çok uzak demir parmaklıklar takılmıştır (Esmer, 2013). Yapının kafe olarak kullanılmasından dolayı yapının içi uygunsuz şekilde dekore edilmiştir. Sebilin bugünkü durumu ile eski fotoğrafları karşılaştırıldığında sebil kubbesinin dilimlerinin arttığı ve kubbenin oturduğu kasnağın sadeleştirildiği görülmektedir (Resim 4.64-66). Yapı, yeni yerine yeniden yapılırken eski hâli ile benzeri olmayan bir düzenlemeye gidilmiş; ortaya çeşme, iki yanına ise ikişer pencere sebili yerleştirilmiştir. Oysaki yapının eski resimlerine bakıldığında böyle bir kurgunun olmadığı ve son derece dikkatsiz ve özensiz bir şekilde kurulum yapılarak özgünlüğünü yitirdiği görülmektedir.



Resim 4. 64- Taşınmadan önce Molla Çelebi Camii önünde Koca Yusuf Paşa Sebili
(<http://www.eskiistanbul.net>)



Resim 4. 65- Taşındıktan sonra Fındıklı Koca Yusuf Paşa Sebili,1967 (Egemen,1993)



Resim 4. 66- Günümüzde, Fındıklı Koca Yusuf Paşa Sebilî (Kendir,2019)

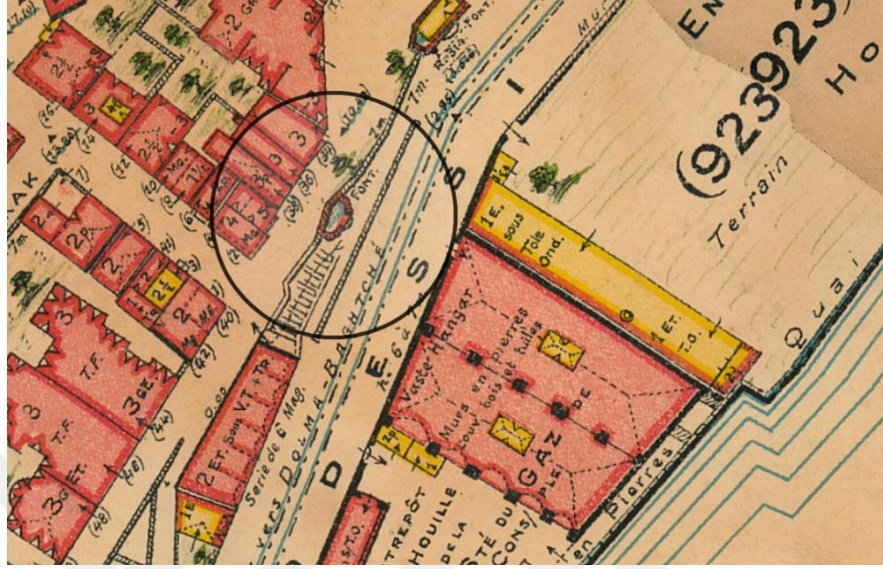
4.2.1.7.Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi

Konumu: Ömer Avni Mahallesi-Beyoğlu 763 ada 1 parsel'in yaklaşık 100 metre ilerisinde Beşiktaş yönünde kadastral boşlukta yer almaktadır. Meclis-i Mebusan Caddesi'nde Setüstünde Kabataş İskelesi'nin karşısında yer almaktadır (Şekil 4.21).



Şekil 4. 21- Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi Hâlihazır Haritada Yapının Konumu

1788 yılına tarihlenen Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi barok üslubunun önemli bir eseridir. Üç cepheli bir duvar çeşmesi olan yapı, Kabataş Seddi merdivenlerinin sahanlığında bulunmaktaydı. Çeşme her cephesinde birer musluğa sahipti ve tamamen mermer ile kaplıydı (Şekil 4.22).



Şekil 4. 22-Taşınmadan önce, Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi (Pervititch,1926)

Taşıma Sebepleri-Sonuçları: 1957 yılında yol yapım çalışmaları esnasında sökülen Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi'nin parçaları korunmak amacıyla bir depoya kaldırılmıştır (Ünsal, 1969). Söküldükten tam 36 yıl sonra, 1993 yılında depodaki parçalar ile Kabataş set duvarına yeniden inşa edilmiştir.

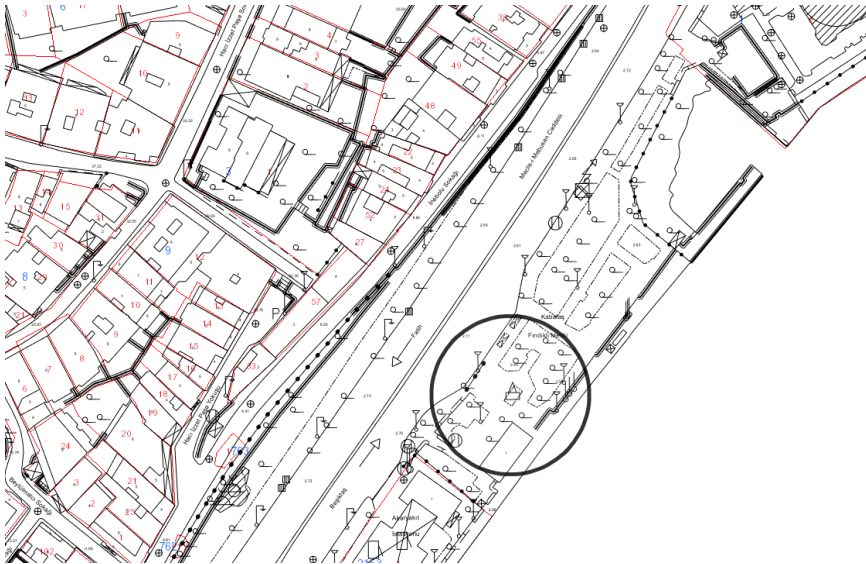
Çeşmenin mermer kaplı cephesi, yeni yerinde set duvarının moloz taş kaplamalı cephesi uyumsuz bir görüntü oluşturmaktadır. (Ünsal, 1969). Günümüzde sadece yuvaları görülen yazıtların bulunduğu sütunçeler üzerine gelen rokoko çerçeveler ile eliptik kartuşlar çevresinde renkli taş öğelerin muhtemelen bir depoda bekletilmenin doğal sonucu olarak kaybolduğu düşünülmektedir (Resim 4.67).



Resim 4. 67- Günümüzde, Kabataş Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi (Kendir,2019)

4.2.1.8.Kabataş Rıhtım Anıtı

Konumu: Ömer Avni Mahallesi-Beyoğlu, 2153 ada 1 parselin yanı kadastral boşlukta yer almaktadır. Meclis-i Mebusan Caddesi'nde Kabataş İskelesi'nin yanında park içerisinde yer almaktadır (Şekil 4.23).



Şekil 4. 23-Kabataş Rıhtım Anıtı Hâlihazır Haritada Yapının Konumu

Mimari Özellikleri: Sultan Abdülmecid tarafından Kabataş'a inşa edilen limanın anısına 1851 yılında dikilmiştir (Şekil 4.24). Sultan Abdülmecid, fırtınalı havalarda kayıkların sahile yanaşabilmeleri için buraya bir liman inşa ettirmiş; inşaat hatırası

olarak da bir yüzü denize, bir yüzü küçük limana bakan “Hadika Taşı” diktirmişti. Sütunun iki tarafındaki tarih kitabelerinde limanın inşasından sağlanan faydalar sayılmakta ve Abdülmecit’e edilen dualar yer almaktadır.



Şekil 4. 24- Taşınmadan önce Kabataş Rıhtım Anıtı (Pervititch,1926)

Taşıma Neden ve Sonuçları: 1957 yılında otopark yapılması için küçük liman doldurulmuştur. Bu aşamada dalgakıranının üzerinde yer alan rıhtım anıtı taşınmak zorunda kalmıştır. Uzun bir süre parçalar hâlinde bekletilen anıt, sonrasında Kabataş’ta park içine monte edilmiştir. (Resim 4.68-69).



Resim 4. 68- Taşınmadan önce, Kabataş Rıhtım Anıtı (<http://www.eskiistanbul.net>)

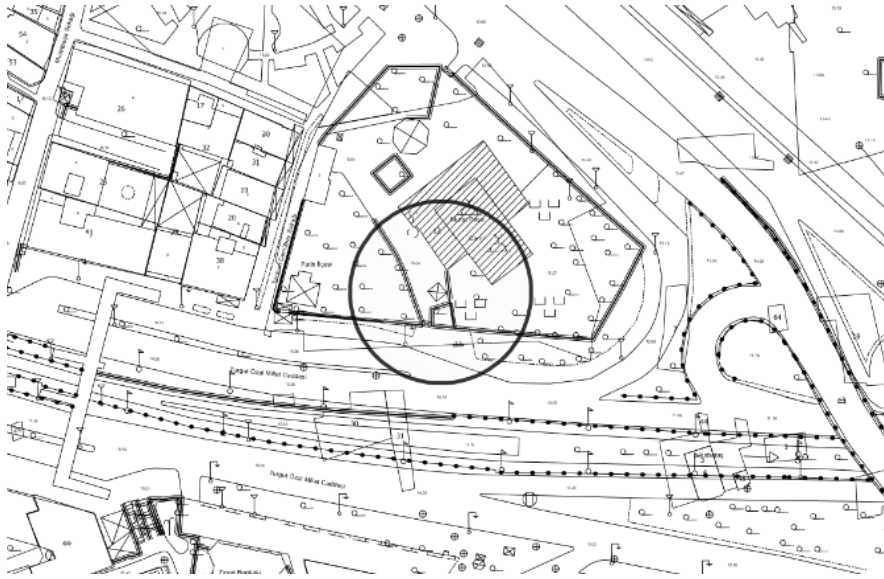


Resim 4. 69- Günümüzde, Kabataş Rıhtım Anıtı (Kendir,2019)

4.2.2. Topkapı-Aksaray-Sirkeci Hattı

4.2.2.1.Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi

Konumu: Molla Gürani Mahallesi-Fatih Ada:880 Parsel:12 Millet Caddesi, Murat Paşa Camii avlusunda cümle giriş kapısı önünde yer almaktadır (Şekil 4.25).



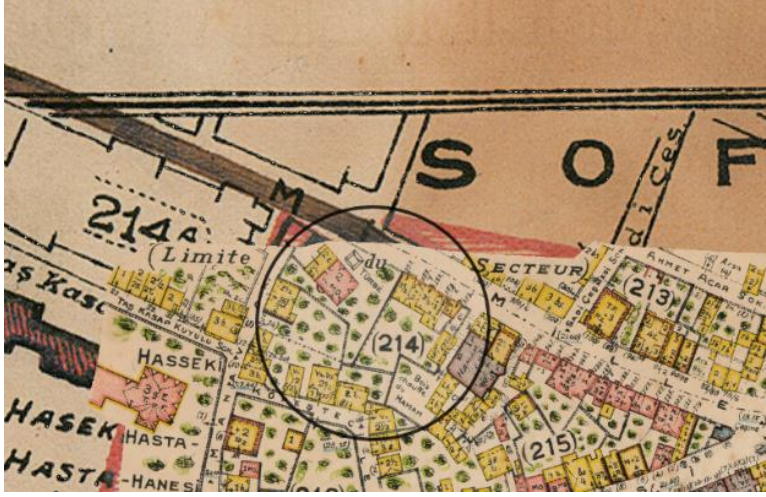
Şekil 4. 25- Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi Hâlihazır Haritada Yapımın Konumu

Mimari Özellikleri: Türbe, “baldaken” ya da “çihartak” denilen açık türbelerden olup 4 x 4 m ölçülerinde kare planlı ve kesme küfeki tasından yapılmıştır (Resim 4.70). Türbe, 60 x 60 cm ölçülerinde ayaklar üzerinde; sivri kemerlerin taşıdığı, pandantifli kubbe ile örtülüdür. Kemerler gergi demirleri ile takviye edilmiştir. İçinde 2 adet mermer lahit bulunmaktadır (Nazan, 1993).



Resim 4. 70- Günümüzde, Aksaray Murat Paşa Camii avlusunda yer alan Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi (Kendir, 2019)

Türbede Sirmerd Çavuş ile kızı Kamersah Hatun'un mezarları bulunmaktadır. Sirmerd Çavuş'un 30 x 110 cm ölçülerinde olan mezar tasındaki tarih 1514 (H. 920) olup Kamersah Hatun'un mezar taşı ise 1513 (H. 919) tarihlidir (Yüksel, 2006, Ayvansarayı, 2001). Murad Paşa Camii'nin batısında, Millet Caddesi üzerindeki avlu kapısından girildikten sonra sağ tarafta, hazirenin yanında bulunmaktadır. Asıl yeri Millet Caddesi üzerinde, Murad Paşa Camii'nin biraz ilerisinde, Haseki Hastanesi önünde bulunan Sirmerd Çavuş Külliyesi içinde idi (Şekil 4.26).



Şekil 4. 26- Taşınmadan önce, Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken (Pervitch, 1936)

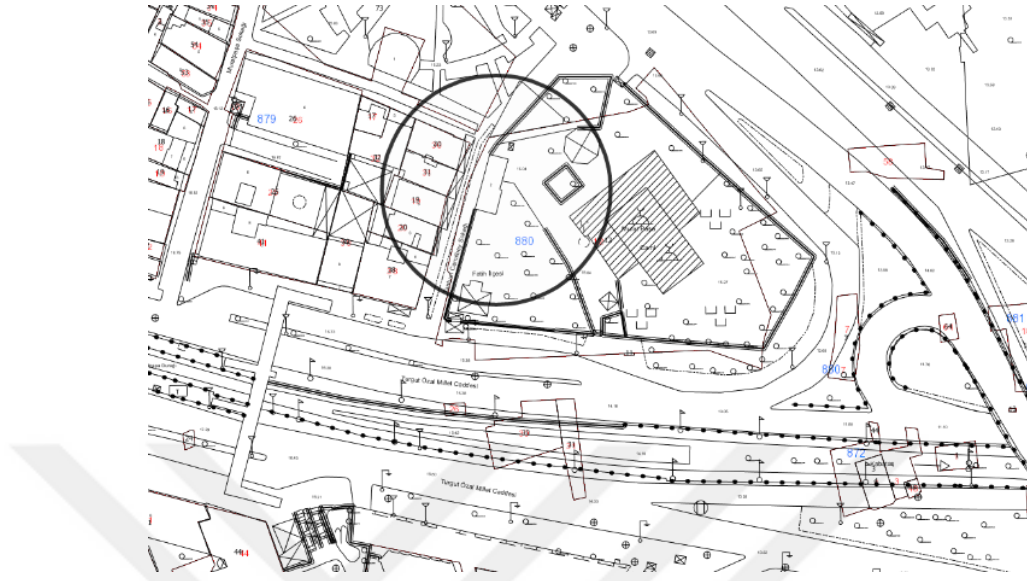
Taşıma Neden ve Sonuçları: 1957’de Millet Caddesi’nin genişletilmesi sırasında Sirmend Çavuş Türbesi, yerinden sökülerek 1964 yılında Murad Paşa Camii’nin avlusunda tekrardan kurularak inşa edilmiştir (Ünsal, 1969) (Resim 4.71). Anıtların yerini değiştirmek tıpkı sokak adlarını değiştirmek gibi şehrin tarihini karıştırmaktadır.



Resim 4. 71 -Fotoğrafta numara ile gösterilen yapıların tanımlanması, 1- Oruç Gazi İsmail Ağa Mescidi, 2- Valide Sultan Türbesi ve Muvakkithanesi, 3- Camcılar Camii, 4- Aksaray Karakolu, 5- Olanlar Tekkesi, 6- Murat Paşa Hamamı, 7- Tevekkül Hamamı, 8- Şimert Çavuş Camii ve Türbesi (Ünsal,1969)

4.2.2.2.Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme

Konumu: Molla Gürani Mahallesi-Fatih, Ada:880 Parsel:12 Millet Caddesi, Murat Paşa Camii avlusunda yer almaktadır (Şekil 4.27).



Şekil 4. 27-Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme, Hâlihazır Haritada Yapının Konumu

Mimari Özellikleri: Olanlar Tekkesi'nin sebil-türbe-çeşme grubu caminin kuzeyinde bulunmaktadır; ancak asıl yeri, Çakır Ağa Mahallesi'nde, Aksaray Karakolu'nun arkasında ve Cerrahpaşa Caddesi'nin başında bulunuyordu. Olanlar Tekkesi 1957'de, Millet Caddesi'nin genişletilmesi sırasında izinsiz yıktırıldıktan sonra; 1964 yılında sebil-türbe-çeşme grubu Murat Paşa Camii avlusuna taşınmıştır (Ünsal, 1969).

Yeniden düzenlenen yapı, bugün cami müstemilatı olarak kullanılmaktadır. Türbe-sebil bölümünün kitabesinden 1870/1871 (H. 1387) yılında inşa edildiği anlaşılmaktadır. Türbede Yakup Ağa, Olanlar Şeyhi İbrahim Efendi ile bazı şeyhlerin sandukaları vardır (Tanman, 2006).

Yapı ampir üslubunda yapılmış olup aynı yılda tamamlanmış olan Aksaray Valide Sultan Camii'nin türbe-sebili ile benzer özellikler taşımaktadır (Tanman, 1993,). İçeriden 7 x 4,80 m boyutlarında olan yapının iç düzeni 1957 yılındaki taşınma sırasında bozulmuş ve özgünlüğünü kaybetmiştir. Tanman, türbenin önceden tekkenin harem ve selamlık girişlerindeki taslıklarına açılan iki kapısı olduğunu; ayrıca çeşmenin bulunduğu bölümün beşik tonozla, diğer bölümün de tekne tonozla örtülü olduğunu belirtmiştir (Tanman, 2006,320). Türbe ve sebil işlevlerinin aynı mekânda

birleştirildiği yapının sebil pencereleri aynı zamanda türbenin ziyaret pencereleri olarak kullanılmıştır. Türbe-sebil bölümü öne doğru, köşeleri 45 derece pahlı bir çıkıntı yapmaktadır. Bu çıkıntılarda iki dar, ortada iki geniş açıklıklı olmak üzere dört adet beşik kemerli penceresi vardır. Pencerelerin 3 x 6 m ölçülerinde dökme demir parmaklıkları vardır. Bu pencerelerin arasında üstte, yuvarlak madalyonlar içinde Kadirîlik'in sembolü olan "Kadirî güller" işlenmiştir.

Çesme ile sebil arasında bulunan kapının, lentosu üzerinde Kadirî gül ve üstündeki kemerin üzerinde de beş kollu bir yıldız vardır. Kemerlerin üstünden trigliflerin oluşturduğu bir silme cephe boyunca devam etmektedir. Yivli konsollar ve rozetlerle bezeli olan saçak altı silmesinde bulunan altı adet mermer levhaya sülüsle yazılmış manzum kitabesi yer almaktadır (Tanman, 1993) (Kumbaracılar, 1938).

Çesme, yapının ön cephesinde olup kitabesinde 1874 (H. 1291) tarihi vardır. Çeşmenin kemerinin altında bulunan Celi Talik Hatlı dört beyitten oluşan manzum kitabede, çeşmenin üstünde sepet kulpu biçiminde bir kemer ve yanlarında ikişer iyon başlıklı gömme sütun bulunmaktadır. Tanışık, ayna taşının dört kenarının çifte ve zikzak bir su ile çevrilmiş olduğunu belirtmiştir. Ancak, günümüzde ayna taşı bezemesizdir (Tanışık, 1943).

Cerrahpaşa Caddesi ile Millet Caddesi'nin kavşağında, Aksaray Karakolu'nun yanında bulunmaktaydı (Şekil 4.28) (Resim 4.72-73). XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı tasavvuf dünyasında varlığı bilinen tekkenin, Aksaray'daki binasının ampir cephesinden dolayı, 1871 yılında Mısır Hidivi İsmail Paşa'nın zevcesi Mehveş Hanımefendi'nin yeniden inşa ettirdiği tekke yapısı olduğu tespiti yapılabilir.



Şekil 4. 28-Taşınmadan önce, Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme, (Pervitich,1936)



Resim 4. 72- Taşınmadan önce, Olanlar Tekkesi, Sebil-Türbe-Çeşme grubu, 1957 yılı öncesi
(Tanman, 2006)



Resim 4. 73- Taşınmadna önce Olanlar Tekkesi, Sebil-Türbe-Çesme grubu, 1957 yılı öncesi
(Tanman, 2006)

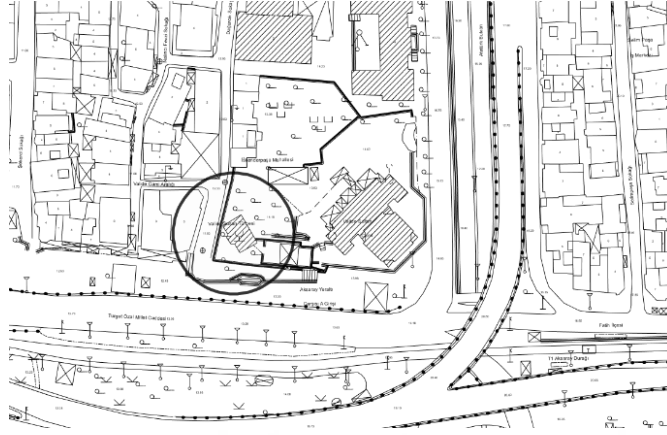
Taşınma Neden ve Sonuçları: Olanlar Tekkesi 1957’de, Millet Caddesi’nin genişletilmesi sırasında izinsiz yıktırıldıktan sonra, 1964 yılında sebil-türbe-çeşme grubu Murad Paşa Camii avlusuna taşınmıştır (Ünsal, 1969) (Resim 4.74). 1957 yılındaki taşınma sırasında büyük oranda bozulmuş ve özgünlüğünü kaybetmiştir.



Resim 4. 74- Günümüzde, Aksaray Murat Paşa Camii avlusunda yer alan Olanlar Tekkesi, Sebil,
Türbe, Çesme (Kendir,2019)

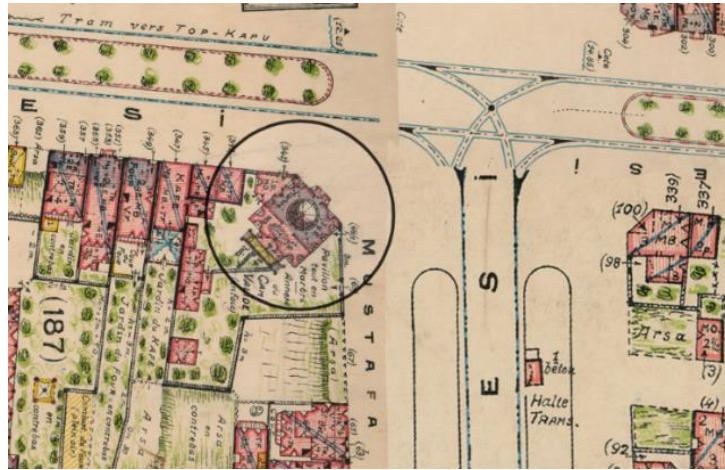
4.2.2.3.Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi

Konumu: Millet Caddesi, Pertevniyal Valide Sultan Camii avlusunda, **Ada:886** Parsel:1’de yer almaktadır (Şekil 4.29).



Şekil 4. 29- Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi Hâlihazır Haritada Konumu

Mimari Özellikleri: Türbe mermer malzemeden yapılmış bir köşe başı binası idi. Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi, Aksaray Meydanı’nın kuzeybatı kesiminde, Millet Caddesi ve Atatürk Bulvarı’nın kesiştiği köşede 1869-1871 yılları arasında harap hâldeki Hacı Mustafa Efendi Camii yıktırılarak yerinde inşa edilmiştir. Külliyeinin banisi II. Mahmud’un eşi ve Sultan Abdülaziz’in annesi Pertevniyal Valide Sultan’dır. Mimarı ise Sarkis ve Agop Balyan’dır. Geniş bir avlu içine inşa edilen ve XIX. yüzyıl Osmanlı mimarlığının simge yapılarından olan külliye; camii, türbe, muvakkithane, mektep, kütüphane ve sebilden oluşmaktaydı (Şekil 4.30) (Resim 4.75)



Şekil 4. 30- Taşınmadan önce, Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi (Pervitich,1936)



Resim 4. 75- Resmin solunda, taşınmadan önce Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi,1957 yılı öncesi (www.eskiistanbul.net)

Taşıma Neden ve Sebepleri: İlk defa 1926-1929 yılında tramvay yolunun genişletilmesi için sökülüp özgün yerinden 20 metre geriye taşınmıştır. Valide Sultan'ın türbesi, 1957 yılında Aksaray Meydanı'nda planlanan yol güzergâhında kaldığı gerekçesi ile numaralandırılarak sökülüp mermerleri ve taşları caminin avlusuna taşınmıştır. Muvakkithane ve sebilin sonu ne yazık ki türbe kadar şanslı olmamış, her iki yapı yıkılarak şehrin envanterinden sonsuza dek silinmiştir (Resim 4.76-77).



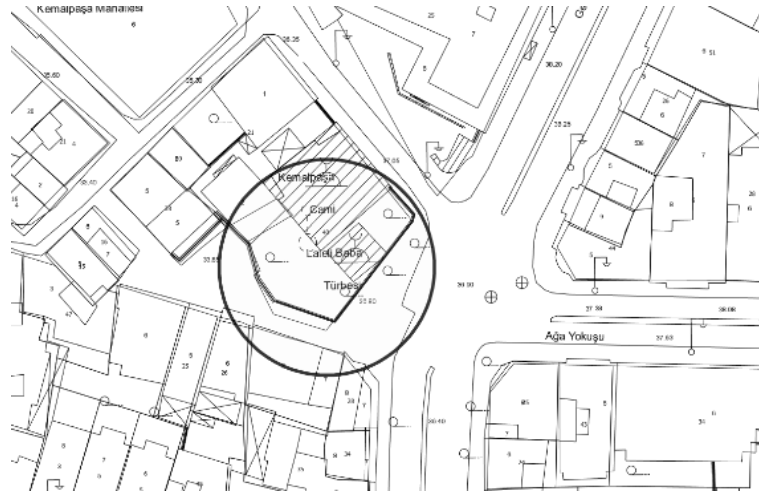
Resim 4. 76- Resmin solunda, taşınmadan önce, Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi Türbesi,1957 yılı öncesi (<http://www.eskiistanbul.net>)



Resim 4. 77- Günümüzde Pertevniyal Valide Sultan Camii avlusunda yer alan Pertevniyal Valide Sultan Türbesi (Kendir,2019)

4.2.2.4.Laleli Baba Kabri

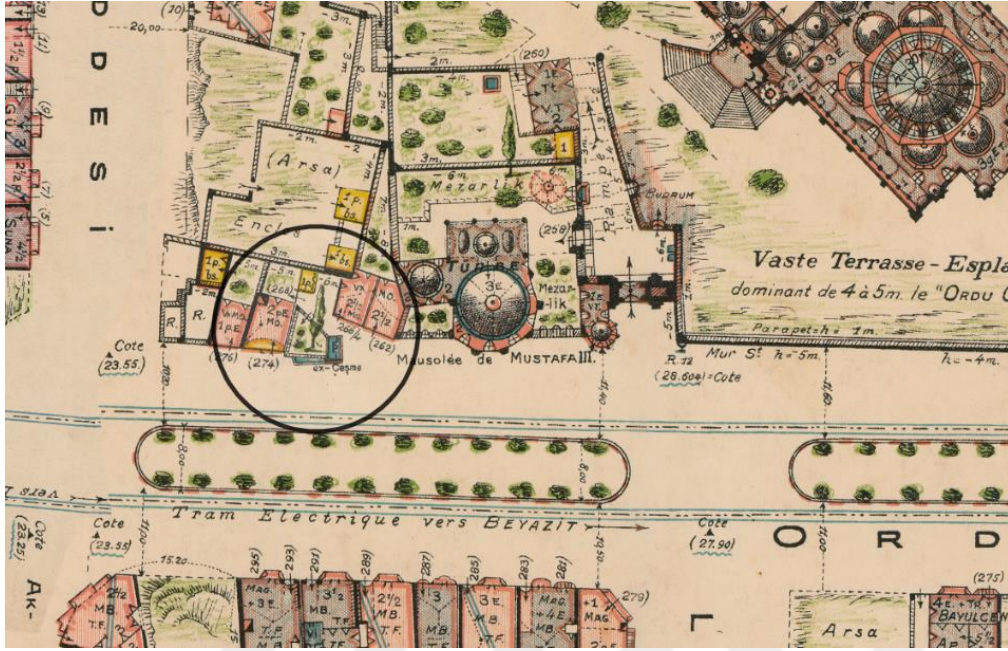
Konumu: Kemalpaşa Mahallesi-Fatih Ada:926 ada Parsel:40 Kabri, Gençtürk Caddesi Kemal Paşa Haziresi'nde bulunmaktadır (Şekil 4.31).



Şekil 4. 31- Laleli Baba Kabri Hâlihazır Haritada Konumu

Mimarî Özellikleri: Laleli Baba Kabri'nin ufak boyutlu ve üstü açık türbesi, Ordu Caddesi'nden 2,50 metre kadar yüksekte kalan bir setin üzerinde yer almakta ve yamuk

planlı bir alanı işgal etmekteydi (Şekil 4.32) (Resim 4.78). Çevresi korkuluk duvarları ve parmaklıklarla kuşatılmış olan türbenin cadde (kible) tarafında bir çeşme bulunmaktaydı. Kabrin zaman içinde sıvanarak bir miktar değişime uğradığı ancak yine de 18. yüzyıl üslubunu yansıttığı bilinmektedir (Ünsal, 1969).



Şekil 4. 32- Laleli Baba Kabri (Pervitch, 1936)



Resim 4. 78- Kemal Paşa Camii haziresi, taşınmadan önce Laleli Baba Kabri,1957 yılı öncesi (İBB Arşivi)

Taşınma neden ve sonuçları: 1957 yılında yapılan yol ve kaldırım genişletme çalışmaları sırasında 18. yüzyıl çeşmelerine uygun özellikte, küfeki taşından, sivri kemerli, farklı çiçek desenleri olan rozetleri bulunan, Lale Devri ve Barok özellikler gösteren Laleli Çeşmesi yıkılarak ortadan kaldırılmış, batısında kalan Laleli Baba'nın naaşı ise Genç Türk Caddesi üzerinde yer alan Kemalpaşa Camii Haziresi'ne nakledilmiştir. Günümüzde kabrin etrafı 20 santimetre küfeki taşı ile sınırlandırılmış ve üzeri demir parmaklıkla çevrilmiş olup İstanbul Büyükşehir Belediyesince 2018 yılında restorasyonu gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca 1957 yıkımlarından önce Ordu Caddesi'nde yer alan Laleli Çeşmesi'nin 2018 yılı rekonstrüksiyon uygulama çalışmaları kapsamında Laleli Camii ile özgün ve manevî bir bağlamı olan Laleli Baba'nın Sultan 3. Mustafa'nın türbe duvarına yakın bir noktaya makam kabri yapılmıştır.

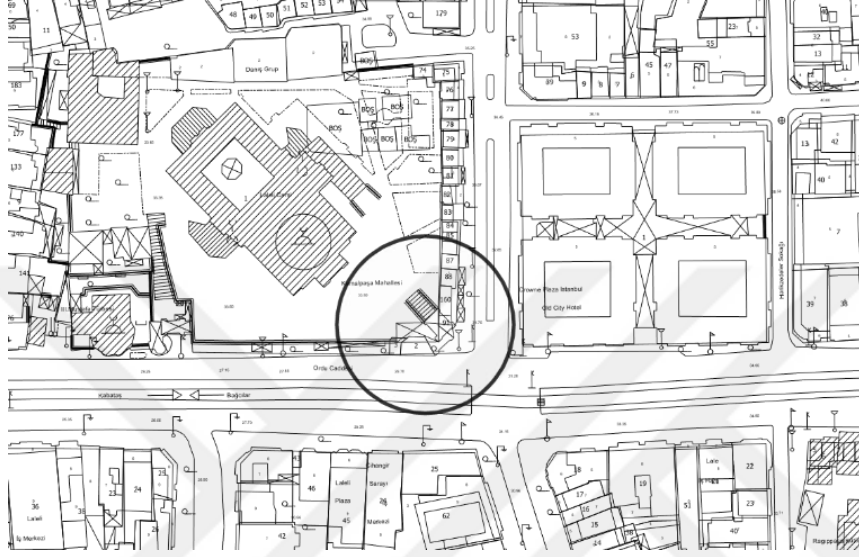
Günümüz itibari ile artık İstanbul'da Laleli Baba'nın iki kabri yer almakta olup bir tanesi 1957 yılında naaşının taşındığı Kemalpaşa Haziresi'nde (Genç Türk Caddesi) yer alan kabri ile 2018 yılında uygulaması yapılan makam kabri (Ordu Caddesi)dir (Resim 4.79).



Resim 4. 79- Günümüzde, Kemal Paşa Camii haziresinde yer alan Laleli Baba Kabri (Kendir, 2019)

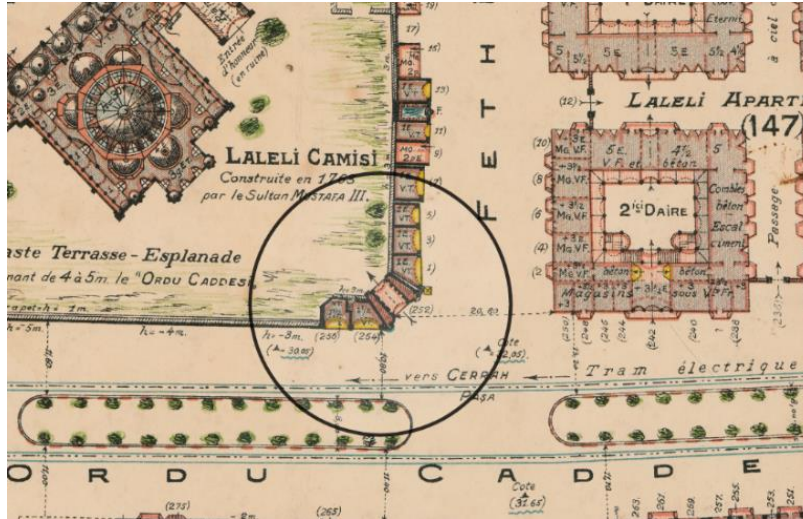
4.2.2.5.Laleli Cami Cümle Kapısı ve Sed Duvarı

Konumu: Kemalpaşa Mahallesi-Fatih Ada: 919 Parsel:1 Cümle Kapısı Ordu Caddesi ile Fethibey Caddesi kesişiminde Laleli Camii avlu girişinde yer almaktadır (Şekil 4.33).



Şekil 4. 33- Laleli Cami Cümle Kapısı ve Sed Duvarı Hâlihazır Konumu

Mimari Özellikler: Laleli Camii set duvarı küfeki taşından, Ordu Caddesi ile Fethibey Caddesi istikametine devam eden avlu duvarıdır (Şekil 4.34) (Resim 4.80-81).



Şekil 4. 34- Taşınmadan önce Laleli Camii Cümle Kapısı ve Sed Duvarı (Pervititch Haritasi, 1936)



Resim 4. 80- Taşınamdan önce Laleli Camii Cümle Kapısı ve Sed Duvarı, 1957 yılı öncesi (Atatürk Kitaplığı)



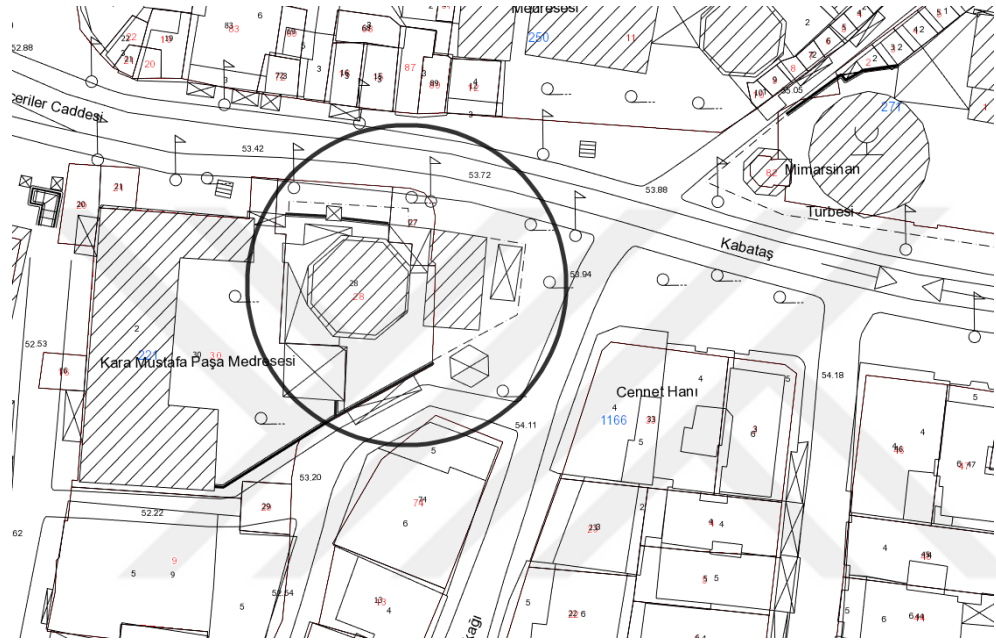
Resim 4. 81- Günümüzde, Laleli Camii Cümle Kapısı ve Sed Duvarı (Kendir, 2019)

Taşınmanın Neden ve Sonuçları: Laleli Camii'nin set duvarı, kaldırım genişletilme çalışmalarında geriye alınarak yeniden inşa edilmiştir. Bu aşamada avlu da cümle

kapısı da geriye taşınmıştır. Bu set duvarı geriye alındıktan sonra cami girişine merdiven eklemek zorunda kalmış ve avlu seviyesi yükselerek bütünlüğe zarar vermiştir.

4.2.2.6. Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi

Konumu: Mimar Hayrettin Mahallesi-Fatih Ada:221 ada Parsel:28 Sebil ve hazire Yeniçeriler Caddesi Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi avlusunda bulunmaktadır (Şekil 4.35).

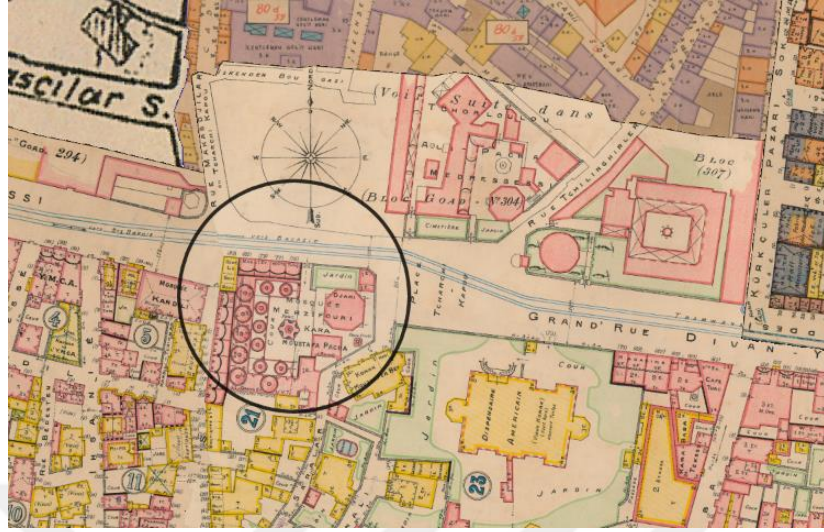


Şekil 4. 35- Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi Hâlihazır Haritada Konumu

Mimari Özellikleri: Külliye'nin sol köşesinde yer alan sebilin etek kısmı 50 santimetre yüksekliğindedir. Altı gömme mermer sütunu vardır. Dövme demir bilezikli mukarnas başlıklar taşır. Beş penceresi vardır. Şebekeler dökme demirdendir. Geometrik bir örnek gösterir. Birbirine geçmiş altıgenlerin her kenarının ortasından yıldız görüntüsünde metal şebekeler geçmektedir. Sivri kemerlerin arası boş ve altı adet su dağıtma ünitesi bulunmaktadır.

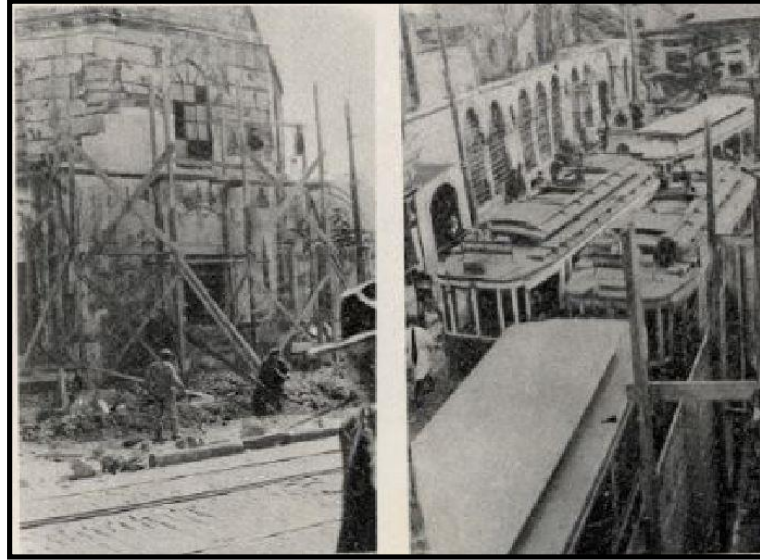
Yapı, yüksek tamburlu kurşun kaplı bir kubbe ile örtülü ve sekiz köşeli bir kasnağı yer almaktadır. Kubbeden duvarlara geçiş köşe taşlarıyla sağlanmıştır. Sebil giriş kapısı mermer bloktan yapılmış yuvarlak kemerlidir. Kitabe yeri boş bırakılmıştır. Kapının üzerinde sağır kaş kemer vardır, üzeri beşik tonozla örtülü dehlizi geçtikten sonra sebile girilir. Girişin sağında dikdörtgen şeklinde derince bir niş vardır; sıvası dökülüp

şekli bozulmuştur, dolap olarak yapılmış olabilir. Girişin solunda niş içinde su deposu görevi gören kurna vardır (Şekil 4.36)



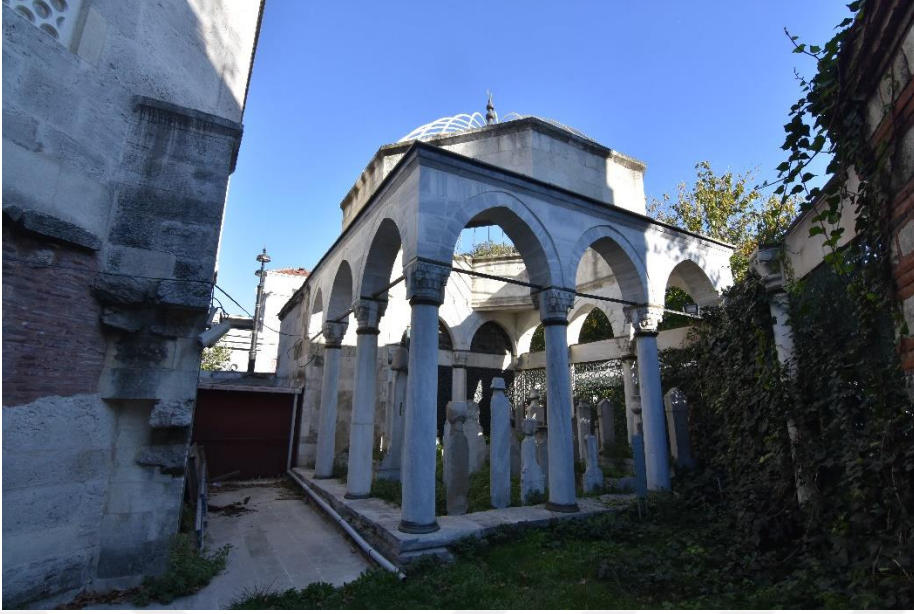
Şekil 4. 36- Taşınmadan önce, Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi (Pervititch,1935)

Taşınma neden ve sonuçları: Külliye önündeki yolun genişletilmesi amacıyla cadde üzerindeki dükkânlar kaldırılmış, hazire ve sebil ise taşınarak külliyein yan cephe düzlemine nakledilmiştir (Resim 4.82-83).



Resim 4. 82- a) Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi Haziresi kaldırıldıktan sonra

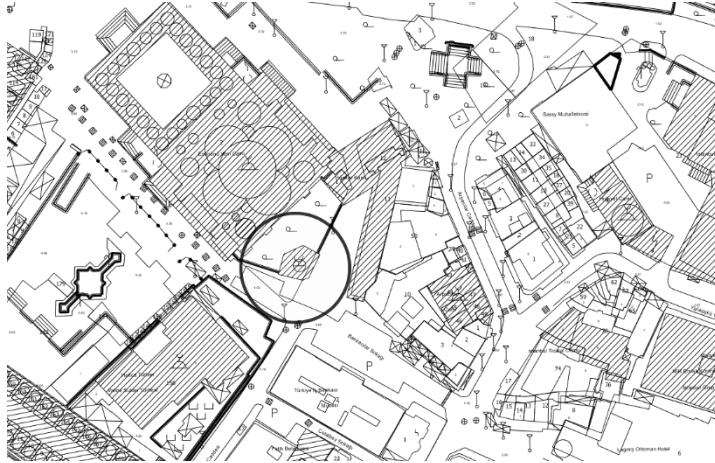
b) Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa ve Çorlulu Ali Medresesi (Ünsal,1969)



Resim 4. 83- Günümüzde, Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi Haziresi (Kendir, 2019)

4.2.2.7.Yeni Camii Muvakkithanesi

Konumu: Rüstempaşa Mahallesi-Fatih Ada:414 ada Parsel:2 Yeni Camii Muvakkithanesi Yeni Camii Meydanı Sokak'ta hünkâr karşısında yer almaktadır (Şekil 4.37).

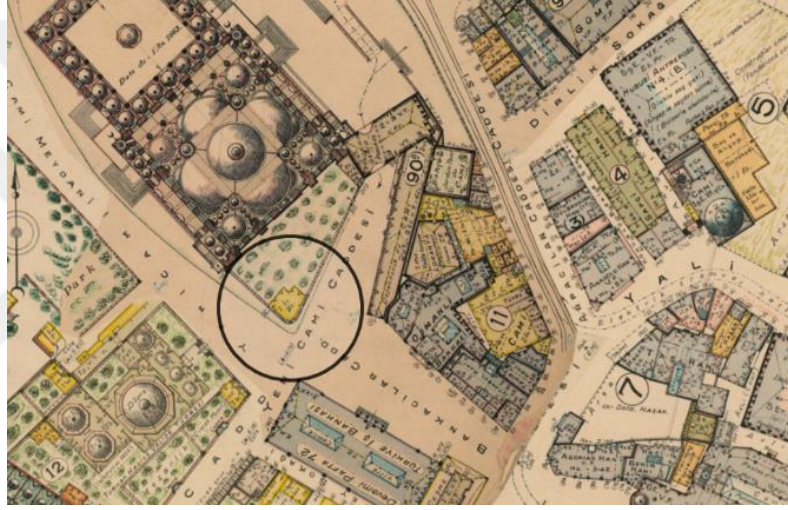


Şekil 4. 37- Yeni Cami Muvakkithanesi Hâlihazır Haritada Konumu

Mimari Özellikleri: Kesme taştan inşa edilen yapı, üç mekânlı bir tasarıma sahiptir. İlk mekân giriş holüdür. Buraya caddeden basık kemerli bir kapı ile girilmekte, ayrıca cami avlusundan da bir giriş bulunmaktadır. Giriş holü ana mekâna açılmakta, genel hatlarıyla dikdörtgen plana sahip ana mekândan da doğudaki küçük dikdörtgen bölüme

geçilmektedir. Ana mekân dışarıdan yayvan bir soğan kubbeye örtülmüş; diğer mekânlar ise kubbeden gelişerek yanlara doğru açılan geniş bir saçakla kapatılmıştır. Yapının cephelerine büyük dikdörtgen pencereler açılmıştır. Sade görünümlü muvakkithanenin pencereleri Barok üslupta, döneminin süsleme özelliklerini yansıtan S ve C kıvrımlı dökme bronz şebekelerle kapatılmıştır. Yapıda bu şebekelerden ve inşa kitabesinden başka süsleme unsuru bulunmamaktadır.

Tasıma nedeni ve sonuçları: 1957-1958 yıllarında Yeni Camii çevre düzenleme çalışmaları sırasında özgün mimarisi bozulmadan bulunduğu yerden geri çekilmiştir (Şekil 4.38) (Resim 4.84). Muvakkithâne günümüzde işlevini tamamen kaybetmiştir. Cami görevlileri tarafından müstemilat olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4. 38- Taşınmadan önce, Yeni Camii Muvakkithânesi (Pervititch,1940)



Resim 4. 84- Günümüzde, Yeni Camii Avlu duvarına bitişik durumda olan Yeni Camii Muvakkithânesi (Kendir, 2019)

5. DEĞERLENDİRME- SONUÇ

Geçmişle günümüz arasında güçlü bir bağ oluşturan, çok önemli role sahip anıt eserler mimarî mirasın ve kültürel kimliğin en önemli aktörleridir. Bu anıtlar otantiklik özelliklerine sadık kalınarak inşa edildikleri arazi üzerinde ve en az müdahale esasına göre korunmalıdır. Ancak bu yapıların zaman içerisinde iç ve dış nedenlere bağlı olarak bulunmuş oldukları konumlarda yaşamlarını devam ettirmeleri olanaksız hâle gelebilmektedir.

Ülkemizde taşınmaz kültür varlıklarının korunması ve onarımına ilişkin işlemler TBMM tarafından kabul edilerek yasa hâline gelen prensip ve ilke kararları ile ulusal düzeydeki yasa ve mevzuat hükümleri çerçevesinde yürütülmektedir. Belirlenen bu yasa ve mevzuatlar ülkemizin de üyesi olduğu UNESCO, ICOMOS, Avrupa Konseyi gibi uluslararası kuruluşlarca belirlenen tüzük, prensip ve tavsiye kararlarıyla uyum içerisinde hazırlanmaktadır.

1964 tarihli Venedik Tüzüğü'nün 7. maddesi ile: *“Bir anıt tanıklık ettiği tarihin ve içinde bulunduğu ortamın ayrılmaz bir parçasıdır.”* Kültür varlığının tümünün ya da bir parçasının başka bir yere taşınmasına - anıtın korunması bunu gerektirdiği, ya da çok önemli ulusal veya uluslararası çıkarların bulunduğu durumlar dışında - izin verilmemelidir.” ifadesi ile taşınmaz kültür varlıklarının buldukları konumdan kaldırılarak başka bir yere nakledilmesinin sınırları net olarak belirlenmiştir. Yine aynı tüzüğün 8. maddesinde, anıtın tamamlayıcı öğeleri sayılan resim, heykel, bezeme gibi süslemelerin yerinde korunmasına vurgu yapılmış ancak son çare olarak bu unsurların yerlerinden kaldırılabilmesi belirtilmiştir.

1999 yılında ICOMOS tarafından kabul edilen Burra Tüzüğü'nün 9.1 maddesinde; *“Bir yerin bulunduğu mevki, onun kültürel öneminin bir parçasıdır. Bir yapı, bina ya da onun herhangi bir parçası, onun bulunduğu tarihsel alanda ve mevkide kalmalıdır. Yer değiştirme, eğer hayatî bir tehlike teşkil etmiyorsa genelde kabul edilebilir bir davranış değildir.”* 9.3. maddesinde; *“Eğer bir yapının yeri değiştiriliyorsa bu yapı*

uygun bir yere taşınmalı ve uygun bir amaca hizmet etmelidir. Bu tür hareketler, kültürel değere sahip yerlerin zararına olacak şekilde yapılmamalıdır.” denilerek taşınmanın hangi durumda en son seçenek olarak başvurulacağı ifade edilmiştir (Aktürk, 2017).

Tarihî anıtların bulunduğu yerin konumu ve zemini, onun yerinde korunmasında en önemli etkenlerdir. Deprem, toprak kayması gibi jeolojik olaylar ile günümüz değişen iklim koşullarına bağlı olarak gelişen su baskını, kıyı erozyonu, gelgit vb. doğal afetler anıtlara zarar vererek hasar görüp tamamen yok olmalarına sebep olabilmektedir. Ayrıca günümüz çağdaş toplumlarının ihtiyaçlarının karşılanması için imar faaliyetleri kapsamında yapılan yollar, barajlar vb. inşaat çalışmaları tarihî anıtlar için telafisi imkânsız şartlar yaratabilmektedir. Bu tip riskli alanlarda bulunan ve yok olma tehdidi altındaki tarihî yapılar, kurtarılması amacıyla buldukları yerden başka bir yere taşınmaları zaruret olabilmektedir (AÖF, 2013). Bu maksatla dünyanın çeşitli ülkelerinde benzer tehditler altında kalan kültür varlıklarının taşınarak kurtarılması çabaları yüzyıllardır devam etmektedir.

Amerika'nın Kuzey Carolina bölgesinde 1870 yılında inşa edilen tarihî Cape Hatteras Deniz Feneri'nin kıyı erozyonu (uzun yıllardır yaşanan fırtına ve etkili gelgitler sonucu oluşan) nedeni ile okyanus ile olan mesafesi 30 metreye kadar inmiş ve yapıda ağır tahribatlar başlamıştı. Artık yerinde korumanın olanaksız olduğu bu yapı, 1999 yılında uzun çalışmalar sonucu 900 metre uzağa, daha güvenli bir alana taşınmıştır.

Mısır ve Sudan hükümeti, Nil Nehri'nden kaynaklanan taşkınların önüne geçilebilmesi ve ülkenin elektrik enerjisi, içme suyu ihtiyaçlarının karşılanabilmesi amacıyla Nil Nehri'ne 1960 yılında Büyük Aswan Barajı'nın inşasına başlamıştır. Baraj yapımının komşu ülkeler ile birlikte ulusal ve uluslararası fayda sağlayacağı (*çok önemli ulusal veya uluslararası çıkarların bulunması durumu*) öngörülmüş ve 3000 yıllık Abu Simbel Tapınağı, baraj suyu altında kalmaması amacıyla yeni yerlerine taşınmıştır.

Hasankeyf'te yapımı devam eden Ilısu Barajı ve Hidroelektrik Santrali, DSİ tarafından çok önemli ulusal ekonomik çıkarlara katkı yapacağı ifade edilen bir projedir. Projenin uygulama çalışmaları kapsamında ilk olarak 2017 yılında Zeynel Bey Türbesi'nin taşınması gerçekleştirilmiştir. Aralık 2019 tarihi itibarıyla Artuklu Hamamı, Kızlar (Eyyübi) Camii kuzey ve güney duvarı ile doğu ve batı bloku, Orta Kapı, İmam Abdullah Zaviyesi, Süleyman Han Camii Külliyesinin minare, taç kapı ve çeşmesi,

Koç Camii ve Er-Rızık Camii buldukları konumdan kaldırılarak yeni oluşturulan Arkeopark alanına nakledilmiştir. (DSİ, 2019).

Hasankeyf Eski Kenti ve çevresi Dicle nehri üzerinde bulunan Avrupa'nın en önemli mimari ve arkeoloji sitelerinden biridir. Ayrıca, 12.000 yıllık arkeolojik geçmişinin yanında zengin biyolojik çeşitliliği ile çok önemli bir doğal sit alanıdır. İslam mimarisinin M.S. 12 ila 15'inci yüzyıl, Artuklu ve Eyyubi dönemleri önemli eserlere sahip olan Hasankeyf, Selçuklu şehir kültürünün en iyi korunmuş tanıkları arasında yer almaktadır.

Ilısu Barajı ve Hidroelektrik Santrali inşaatı işi ile kentin ve bölgedeki kültür varlıklarının başka bir yere taşınması çalışmalarına getirilen en büyük eleştiri, yöre halkına ve bilim çevrelerine yeterince danışılmaması ve kapsamlı saha analiz çalışmalarının yapılmamış olmasıdır. Hâlbuki ön proje aşamasında somut ve soyut mirasın korunması gözetilerek barajın yer seçimi ile ilgili alternatif en ideal çözümlerin bulunabileceği yönünde fikirler söz konusu olmuştur (TMH, 2006).

Bir diğer husus, Dicle vadisi kenarında yaşayan insanların bin yıllar boyunca gelişerek soyut kültürel mirasa konu olan özgün yaşam kültürünün (hikâye, efsane, mitoloji vb.) yok olarak toplum hafızasından silineceği ve beraberinde yaşanan göç ile yöre halkının ekonomik ve kültürel kimliklerinden koparılmış olacağıdır.

İstanbul'da geçmişten günümüze kültür varlıklarının taşınma nedenleri incelendiğinde bunların genellikle şehir içi ulaşım faaliyetleri kapsamında açılan yeni yollar ve genişletilen caddeler, meydan düzenlemeleri ve yer altı-yer üstü raylı sistem yapım çalışmaları olduğu görülmektedir. Taşınma uygulamasının bir diğer yaygın sebebi ise yerinde korunamayacak durumda olan çeşme, sebil, anıt gibi eserlerin başka bir yapı grubuna veya müzelere taşınmış oldukları gözlemlenmektedir. 20. yüzyıl başlarında İstanbul Bahçekapı'da, vakıf eseri I. Abdülhamit Sebili bulunduğu yerin ticaret merkezi oluşu ve arsasının yüksek ekonomik getirisi nedeni ile taşınmış ve yerine 4. Vakıf Han inşa edilmiştir. Ticarî yapı olarak inşaatı tamamlanan 4. Vakıf Han'dan elde edilen gelirle vakıf eserlerinin yaşatılması çalışılması farklı bir taşıma nedeni olarak karşımızda durmaktadır.

Cumhuriyet sonrası ilk aşamada İstanbul, başkent Ankara'nın planlamasına öncelik verilmesi üzerine bir anlamda ihmal edilmiştir. 1936 sonrası ekonominin düzelmesi

paralelinde İstanbul'da hızlı kentleşme sürecine girilmiş; Fransız şehir planı H.Prost'un çizdiği plan ve projeler ile şehre yeni cadde ve meydanlar kazandırılmıştır. Bu çalışmalar esnasında Beşiktaş Sinan Paşa Çeşmesi, Şeb Sefa Hatun Camii Kapısı, Pertevniyâl Valide Sultan Çeşmesi yol, meydan ve köprülü kavşak çalışmaları nedeni ile buldukları konumdan farklı bir yere taşınmış örneklerdir.

İstanbul'da 1956-1960 yılları arasında, Karaköy-Kabataş Hattı ile Topkapı-Aksaray-Sirkeci Hattı'nda yol açma-genişletme çalışmaları sonucu birçok kültür varlığı yok edilmiş; bazı yapılar ise taşınarak kentin farklı alanlarında koruma altına alınmaya çalışılmıştır. Tarihin hiçbir döneminde benzeri görülmeyen bu çalışmalar esnasında şehrin mimarî ve tarihî kimliği hiçe sayılmış, özgün karakteri yok edilmiştir. Şehrin çok eskiden beri ana ulaşım yolları olan Meclis-i Mebusan Caddesi, Millet Caddesi ve Divanyolu Caddesi'nde kent belleği ve kentsel hafızada derin yaralar açmış ve geri dönülemez sonuçlar doğurmuştur.

Menderes döneminde gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin kültür varlıkları üzerinde yaşattığı tüm olumsuz baskı ve yıkımlara karşı, konuya duyarlı çevrelerin ve bilim insanlarının eserlerin korunması adına olağanüstü çabaları yadsınamaz bir gerçektir. Korumanın yoğun olarak tartışıldığı bu dönemde tüm sıkıntılara rağmen kimi kültür varlıklarının yok olmaksızın korunup yaşatılabilmek adına buldukları yerden kaldırılarak farklı bir yere taşınması olumlu bir tavır olarak değerlendirilmelidir (Coşkun; Binan, 2013)

Dünyanın başka kentlerinde örneklerini görebildiğimiz, eski şehir-yeni şehir (tarihî kentin korunduğu) kavramları, İstanbul'un topoğrafyasından dolayı gelişmemiş ve iç içe oluşmak zorunda kalmıştır. Üst üste katmanlar hâlinde gelişen kentte eski dönemde üretilmiş birçok yapı yıkılırken bir kısmı da koruma amaçlı olarak bir başka yere taşınmıştır. Bu durum "dünya korumacılığı" açısından dikkate değer bir husus oluşturmaktadır. Batılılaşma çabaları içerisinde modern bir kent oluşturulurken aynı zamanda eski dünyasından sahip olduklarını yaşatma gayreti olarak değerlendirilmelidir.

Karaköy - Beşiktaş hattında; Hamidiye Çeşmesi, Bezm-i Alem Valide Sultan Muvakkithanesi, Mehmet Emin Ağa Sebili, Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi, Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi, Koca Yusuf Paşa Sebili ve Kabataş Rıhtım Anıtı yol yapım ve genişletme çalışmaları nedeni ile yerlerinden sökülerek başka bir mahalde

yeniden kurulmuşlardır. Karaköy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi ise meydan yapım çalışmaları nedeni ile sökülerek taşınması planlanan ancak sökülme süresince yaşanan başarısızlıklar sonucu taşınması dahi gerçekleşemeyen bir yapı olarak kayıtlara geçmiştir.

Topkapı-Aksaray-Sirkeci Hattı hattında; Aksaray Şirmend Çavuş Baldaken Türbesi, Aksaray Olanlar Tekkesi Sebil, Türbe, Çeşme, Aksaray Pertevniyal Valide Sultan Türbesi, Laleli Baba Kabri, Laleli Cami Cümle Kapısı ve Sed Duvarı, Divanyolu Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Külliyesi, Yeni Camii Muvakkithanesi yol genişletme ve meydan yapım çalışmaları nedeni ile yerlerinden sökülerek başka bir mahalde yeniden kurulmuşlardır.

Karaköy-Beşiktaş eski yol aksı, kurgusu ile birlikte yok olurken taşınarak toplanan bazı eserler Kabataş Setüstü’de birbirlerine yakın konumda kurularak bu bölgede bir sergileme-teşhir mantığı oluşturulmuştur. Bu mantık ile eski tasarımlarından koparılan her bir eser özgün değerinden bambaşka bir kimliğe kavuşmuşlardır. 16. yüzyıl Molla Çelebi Camii’ne, 18. yüzyılda kondurulmuş Koca Yusuf Paşa Sebili, uyum içerisinde birbirlerini tamamlayan, çok katmanlı bir yapı topluluğunun önemli bir simgesi iken; 1957 yılında yeniden sökülüp bugünkü yerine yerleştirilerek özgünlüğünden koparılmıştır. Yine aynı aks üzerindeki abidevî yapı Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi anıtsallığını arttıran merdivenleri ile bir yamaçta iken yol yapım çalışmaları sonucu yerinden alınarak yolun karşı tarafına düz bir arazi üzerinde bir parkın içerisine alınmış ve özgün tasarımından tamamen koparılmıştır.

Ülkemiz tarafından 1967 yılında Venedik Tüzüğü, 1982 yılında UNESCO “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi” ve 1989 yılında “Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi” kabul edilmiş koruma kültürüne evrensel bakış sağlanmaya çalışılmıştır. 1983 yılında 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu kabul edilmiş; koruma, tek yapı ölçeğinden bütüncül ölçeğe çıkarılmıştır. Aynı yasa ile eserlerin yerlerinde korunmalarının esas olduğu, ancak başka bir yere nakli zorunluluğu varsa Koruma Bölge Kurullarının uygun görüşü sonrası taşınabileceği kesin bir dille ifade edilmiştir. Ulusal ve uluslararası bu yasalar sonucu tarihî kent alanlarında bulunan anıtlara müdahale ve yaklaşım biçimleri değişmiş; koruma işlemi, tarihî çevre koruma boyutuna taşınmaya çalışılmıştır. Bunun sonucu

olarak kültür varlıklarının yoğun olduğu alanlarda bir daha 1956-1960 döneminde gerçekleşen ölçüde büyük değişimlerden ve müdahaleler yaşanmamıştır.

1994 yılında metne alınan Nara Özgünlük Belgesi ile soyut ve somut değerlere atıf yapılarak özgünlüğün tanımı; *“Bir anıtın ya da sitin doğasına ve kültürel bağlamına bağlı olarak; özgünlük yargısı çok çeşitli bilgi ve kaynaklara bağlıdır. Bu kaynaklar; tasarım ve biçimi, malzeme ve nesneyi, kullanım ve işlevi, gelenek ve teknikleri, konumu, yerleşimi, ruh ve anlatımı, ilk tasarımı ve tarihsel evrimi içerir. Bilgi kaynakları yapıtın bünyesinde olabileceği gibi, dışında da olabilir. Bu kaynakların kullanımı, kültür mirasının, sanatsal, teknik, tarihsel ve toplumsal boyutlarıyla tanımlanmasına olanak verir.”* şeklinde ifade etmiştir (Nara Özgünlük Belgesi 13. Madde).

2011 yılında ICOMOS Genel Kurulunda Valletta İlkeleri kabul edilmiştir. Giriş bölümünde, küresel anlamda politik ve ekonomik ortamdaki devrimin kentsel alanlarda yeni yapılaşma koşullarını ortaya çıkardığı ve kültür mirasının korunabilmesi için kurum ve kuruluşların sürdürülebilirlik ilkeleriyle hareket etmesi gerektiği ifade edilmiştir. Büyük ölçekli yatırımların hızla büyüyen kentlerde büyük bir baskı oluşturacağı, mevcut coğrafyanın ve silueti bir bütün olarak korumanın eskiden olduğundan daha önemli olduğuna vurgu yapılmıştır. Bu anlamda, *“Kültür mirasının kentin yapısının tartışmaz ve ayrılmaz bir parçası olduğu ve kent içi gelişmelerin kültür mirası ile uyumlu ve saygılı bir çerçevede gelişmesinin kaçınılmaz olduğu”* belirtilmiştir. Ulusal ve uluslararası yasa ve yönetmeliklerle altı ısrarla çizilen, evrensel bildiri ve ilke kararları ile de güncelliğini koruyan en önemli unsur kültür varlıklarının mevcut konumlarında korunarak varlıklarının devamının sağlanması yönündedir.

Anıt eserin taşıma sonrası yeni yerlerinde konumlandırılması, evrensel ölçekte kabul görmüş koruma kuramları çerçevesinde gerçekleştirilmelidir. Ancak olağanüstü şartlar sonucu taşıma işlemi yapılacaksa, eser bulunduğu alanın tarihî önemine istinaden aynı mahalde, en yakın parselde nakledilmelidir. Yapının kentsel peyzajı ile ilişki onu var eden görünümünün en önemli göstergesidir. Taşınmak zorunda olan yapı için bu unsurun yeni yerinde sağlanmasına azami riayet gösterilmelidir. Tarihî eserin diğer komşu eserlerle ilişkisi, sembolik ve dinî unsurları barındırması yapının yeni konumuna taşınmasında dikkat edilmesi gereken en önemli etkenlerdendir.

Bu tez kapsamında dört adet taşıma yöntemi başlıklar halinde aktarılmıştır. Bunlar numaralandırılarak sökülme ve yeniden kurulum, kısmî parçalara ayırarak taşıma, bütüncül taşıma ve farklı yapı grupları için geliştirilebilecek özel taşıma yöntemleridir.

Kültür varlıklarının taşınmasında yapının bir bütün olarak tek parça hâlinde yeni konumuna nakledilebildiği “bütüncül taşıma” işlemi tercih edilen yöntem olmalıdır. Bütüncül taşıma yapının ana strüktürü ve onun diğer yardımcı bileşenlerinin ve mimarî tüm öğelerinin bir arada, sökülme ve parçalama olmaksızın taşınabilmesine olanak sağlamaktadır. Ancak kültür varlığının arazide bulunduğu konum ve eserin yapım tekniği, taşıma yönteminin belirlenmesinde en önemli etkenlerdendir. Yapının daha eski dönem katmanları üzerinde konumlandırılmış olması, taşıma yolu ve çevresindeki coğrafi zorluklar, taşıma aksında bulunan yerleşik kent dokuları, yapının kütleli ağırlığı ile taşıma maliyetleri taşıma yönteminin seçimindeki diğer önemli kriterlerdir.

Geçmiş yıllarda plansız ve aceleci uygulamalar ile özgün konumlarından sökülerek taşınan yapıların birçoğu yeni yerlerinde izole bir vaziyette, eski kültürel kimliklerinden çok uzak bir görünüm sergilemektedir. Son yıllarda İstanbul’da özellikle yerel yönetimler ve ilgili kamu kurumlarının marifetiyle şehrin birçok yerinde yol-meydan ve çevre düzenleme çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar daha önce mevcut olup taşınan bir kültür varlığının taşıma öncesi konumunu da kapsayabilmektedir. Bu alanlarda hazırlanan proje ve tasarımlarda anıt eserin tekrardan eski bulunduğu yere taşınabilmesi kapsamlı olarak değerlendirilmelidir. Örneğin son yıllarda Tophane Meydanı ve yakın çevresinde restorasyon, meydan düzenleme ve peyzaj çalışmaları devam etmektedir. 1957 yılında yol çalışmaları sırasında Tophane Nusretiye Camii önünden sökülen abidevî Hamidiye Çeşmesi’nin tekrardan eski, özgün yerine taşınması planlanabilmelidir. Yine benzer şekilde, İstanbul kent tarihinde önemli yeri olan Tarihî Haliç Tersanesi’nde bir restorasyon projesi gerçekleştirildiğinde, 1995 yılında taşındığı yeni yerinde anıtsal görünümünü büyük oranda kaybeden Azapkapısı’nın tekrardan eski yerine nakledilmesi düşünülmelidir.

İstanbul’da 1956-1960 yıllarında şehrin önemli arterlerinde, cadde, meydan, bulvar gibi altyapı çalışmaları esnasında kültür varlıklarının korunmasına yönelik planlama çalışmalarının yeterince yapılmadığı, yerinde verilen kararlarla gelişigüzel yıkımların gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Bugün geriye dönüp baktığımızda üzerinde

düşünölmüş koruma kuramları çerçevesinde alınabilecek planlama kararları ve bu doğrultuda hazırlanacak projeler ile yerlerinde korunabilecek eserler maalesef ya yıkılmış ya da taşınarak korunmaya çalışılmıştır. Telifisi imkânsız olan ve yıkılarak kaybedilen eserler ile bir yana taşınarak korunmaya çalışılan eserler bile ulusal - uluslararası yasa, yönetmelik ve ilkelerle hiçbir şekilde bağdaşmamaktadır.

Tarihî kentlerde kültür varlıklarının korumasının birincil şartı koruma amaçlı imar planları ile olmalıdır. Kapsamlı analiz ve araştırmalarla hazırlanan bu planlar, kent ölçeğinden genele yayılan bir bütünlük içerisinde yer almalıdır. Tarihî alanlar ile yaşamın birlikte devam ettiği günümüz İstanbul’unda tarihî kent dokusuna müdahalenin kaçınılmaz olduğu gerçektir. Bu nedenle geçmişin değerlerine saygılı, koruma amaçlı imar planlarına uygun kentsel tasarım ve kentsel peyzaj projeleri hazırlanmalıdır (AÖF, 2013).

2011 yılında kabul edilen Valletta Prensipleri’ne göre “*Tarihî ve geleneksel alanlar günlük yaşamın parçasıdır. Korunmaları ve çağdaş toplumla bütünleşmeleri kent planlama ve imar hareketlerinin temelini oluşturur.*” (4) *tarihî alanlarda büyük niteliksel ve niceliksel değişikliklerden kaçınılmalı, kentin büyümesine bağlı değişiklikler denetlenmelidir.* (3/c) *Tarihî kentler, kentsel alanlar ve çevreleri ile bir bütün olarak ele alınmalıdır.*” (3/d) ifadeleri ile imar hareketlerinin nasıl olması gerektiği değerlendirilmiş, müdahalenin sınırları belirlenmiş ve değişim hızının kontrol altında tutulması gerektiği önemle ele alınmıştır (Esmer, 2013).

Bir toplumun kolektif belleği çeşitli mekânlarda hayat bulur. Özellikle toplum bireylerinin gündelik faaliyetlerini gerçekleştirdikleri ve/veya sıkça ziyaret ettikleri mekânlar sosyal yaşamın en güçlü olduğu yerlerdir. Kentsel mekânın biçimlendirilmesiyle ortaya çıkan yapılı çevre, toplumun gündelik yaşam pratikleri ile yakından ilişkilidir. Bu yolla bireyler arası iletişim artarak aidiyet duygusu gelişir ve toplumsal bir kimlik kazanılır. Bu yüzden bireylerin hafızalarının birleştiği bu mekânlar bellek mekânları olarak adlandırılır. Özellikle yerel halkın değerlerini temsil eden kamusal yapılar (ibadethaneler, türbeler, mezarlar, anıtsal yapılar vb.) geçmişle iletişim halinde oldukları ve kültürel kimliğin gerçekleştiği mekânlardır. Kültürel miras fiziksel mekânda hayat bulur ve var olur. Fiziksel mekânın yol olduğu bir yerde kültürel mirasta yok olur. (Deniz; Özgür; Öksüz, 2018)

Kültür varlıklarının taşınarak korunması kent belleğinde kültürel hafızanın silindiği ve yok olduğu, geri dönüşümü olmayan bir uygulamadır. Bu nedenle, taşıma işlemine yapıyı kurtarmak adına başka hiçbir çarenin olmadığı durumlarda koruma ve yaşatma amacıyla en son seçenek olarak başvurulmalıdır. Günümüzde anıt yapıların parçalanmadan bütün olarak taşınabildiği bile teknik olarak mümkünken, artık bu noktada taşınmaz kültür yapılarının taşınabilmesi teknik değil, etik bir konu olarak değerlendirilmektedir (Dikilitaş, 2014). Özellikle imar faaliyetleri kapsamında yapılan yol, cadde, meydan düzenleme, baraj vb. işlerde taşıma yöntemine kesinlikle başvurulmamalı, bu tip uygulamalar kültür varlıklarının özgün yerinde korunduğu kentsel tasarım projeleri ile gerçekleştirilmelidir. Projeler interdisipliner uzman ekipler ve toplumsal katılım sağlandığı, kurum ve kuruluşların eşgüdüm içerisinde olduğu doğrultuda başarılı olacaktır.

KAYNAKÇA

AFFAN, Egemen (1993),*İstanbul'un Çeşme ve Sebilleri*, İstanbul.

AHUNBAY, Zeynep (2014), *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyonu*, YEM Yayınları, İstanbul.

AKIN, Can Tuncay; KEJANLI Türkan, Yılmaz, Aysel (2007),” *Türkiye’de Koruma Yasalarının, Tarihsel Gelişimi Üzerine Bir inceleme*”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi* www.e-sosder.com, ISSN: 1304-0278 Kış C.6, S.19.

AKTÜRK, Engin (2017), “İstanbul Beşiktaş- Karaköy Aksında 1950’li yıllarda İmar Çalışmaları Nedeniyle Yıkılan ve Yeniden Yapılan Kültür Varlıkları”, *Uluslararası Katılımlı 6. Tarihi Yapıların Korunması ve Güçlendirilmesi Sempozyum Bildirisi, 2-3-4 Kasım*, Trabzon.

ALADAĞ, H. (2010), *Kültür Varlıklarını Koruma Yönetim Süreci, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul.

AÖF, (2013),*Restorasyon ve İlkeleri*, Eskişehir.

ASATEKİN, G. (2004), *Kültür ve Doğa Varlıklarımız: Neyi, Niçin, Nasıl Korumalıyız*, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.

AYDIN, M. B. (2014), “İstanbul Metrosu Şehzadebaşı-İstasyonu İnşaatı, Restorasyon (Taşıma) (2. Konkors Arkeolojik Kazı Alanında Bulunan Bizans Dönemine ait Kilise Duvar Kalıntısının İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 15.01.2014 tarih 2286 sayılı Kararı; Belirtilen Alana Taşınarak Mimarinin Burada Korunması ve Sergileme İş Raporu)”, İBB, İstanbul.

AYKAÇ, Pınar (2009),*Tarihi Çevre Koruma ve Planlama*, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara Şubesi Dosya 14.1

BIÇAKÇI, Hakan (2015), *Tarihi Yapılarda Mekânsal Bellek ve İç Mekân İlişkisinin İrdelenmesi*, Beykent Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

BURAT Osman (1975), “Pertek “Baysungur” camiinin taşınması” *Vakıflar Dergisi* vakıflar genel müdürlüğü yayınları, S.10, Ankara.

BÜLBÜL, Ahmet Hamdi (2012), “IV. Vakıf Han’ın Yerindeki Önemli Eser; Hamidiye İmaretı “*Vakıf Restorasyon Yıllığı*, S.4

CURTİS J.O. (1979), *Moving Historic Buildings*, U.S. Department of the interior heritage conservation and recreation service technical preservation services division, Washington, D.C., 50s.

ÇAKIR, Hakan; YILDIRIM GÖNÜL, Bilge (2015), “Tarihi Yapılarda Mekânsal Belleğin Korunması: İzmit Seka Selüloz ve Kâğıt Fabrikasının Dönüşünü”, *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, S.8, İstanbul.

ÇELİK, Zeynep (1988), *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

ÇOŞKUN, Selen Burcu, BİNAN Demet (2013), “Cumhuriyet Dönemindeki Koruma ve Onarım Süreçlerine İstanbul’daki Anıt Yapılar Üzerinden Bir Bakış”, *MSGÜ Tasarım-Kuram Dergisi*, İstanbul.

DANIK, Ertuğrul (2004), “Pertek Baysungur ve Ali Çelebi Camii” *Vakıflar Dergisi* Vakıflar Genel Müdürlüğü yayınları, S.28, Ankara.

DEMİRTAŞ, Nuran (2015) “Hasankeyf anıt eserlerin arkeopark konsepti içerisinde konumlanarak sergilenmesine yönelik proje raporu”, DSİ, Ankara.

DEMİRTAŞ, Nuran (2016), “Artuklu Hamamı, Taşıma Koruma ve Onarım Proje Raporu”, DSİ, İstanbul.

DİNÇER İ. (2005), “Kentleri Dönüştürürken Korumayı ve Yenilemeyi Birlikte Düşünmek: Tarihi Kentsel Peyzaj Kavramının Sunduğu Olanaklar”, *ICONARP Volume 1, Issue 1, pp:22-40 ISSN: 2147-9380*.

DOĞU, Tuba (2011) *Kollektif Bellek Bağlamında Tuzla Köyiçi Bölgesi’nin Mekânsal Değişimin İrdelenmesi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

DOĞUSAN, Gül Neşe (2004), *İstanbul İmar’ı 1956-60 İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul

DSİ (2015), “Diyarbakır: Hasankeyf’te Bulunan Anıt Eserletin Arkeopark Konsepti İçerisinde Konumlanarak Sergilenmesine Yönelik Proje Raporu”, Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Diyarbakır.

DSİ; Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017), “Orta Kapı’nın Koruma/Taşıma/Yerinde Sergileme Sunumu ile Restorasyonu Özel Teknik Şartnamesi”, Ankara.

ERTUĞRUL, Alidost (2015), “Tamirat ve Restorasyon Tarihi”, *Büyük İstanbul Tarihi*, Cilt.8, İstanbul.

HASOL, Doğan (2005), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Yapı Yayınları, İstanbul.

ESKİCİ B. (2006), “Hasankeyf Koç Camisi Alçı Süslemeleri Üzerine Bazı Gözlemler, Koruma Problemleri ve Çözüm Önerileri”, *Sanat Tarihi Dergisi*, S.XV/1.

ESMER, Mine (2013), “1956-1960 İmarı: Karaköy-Beşiktaş Sahil Aksında Kaybolan / Yıkılan / Taşınan Yapılar”, *Mimarlık 374 Dergisi*, İstanbul.

GANİÇ, Kerem (2016), *Kentsel Yapıtlar Üzerinden Bir Mekânsal Bellek Okuması: AKM, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul.

GENİM, Sinan (2006), *Konstantiniyye’den İstanbul’a 19.YY ortalarından 20.YY’a Boğaziçinin Rumeli Yakası Fotoğrafları*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, C.1, İstanbul.

GİRİŞKEN, M. U. (2010). *Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunmasında Yaşanan Sorunlar ve Jeodezik Yaklaşımlar*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

HALİL KENDİR, 2019 yılı Fotoğraf Albümü

HOBSBAWN, Eric (2000), *Devrim Çağı 1789/1848*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.

İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı, Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü (2016), “Haliç Tershanesi, Rölöve, Restitüsyon, Restorasyonun Yeni Kullanım ve Peyzaj Projesi Raporu”, İstanbul.

İBB Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü, Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü (2018), “Okmeydanı Tarihi Sit Alanındaki Ok, Menzil, Nişan Taşları Rölöve Raporu”, İstanbul.

- İstanbul Vilayet ve Turizm Müdürlüğü** (1958), *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul.
- KÂŞİF, Burcu** (2016), *Osmanlı Saraylarında Dış Mekân Tasarımı Üzerine Bir Değerlendirme: Dolmabahçe ve Yıldız örnekleri*, yayımlanmamış İstanbul Kültür Üniversitesi ve Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- KEDERLİ, Leyla** (2014), “Kültürel Miras Koruma Yaklaşımlarının Tarihsel gelişimi”, *Türkiye Bilimler Akademisi Derneği (TÜBA/KED)*.
- KILIÇ DEMİRCAN, Rüya** (2016), “*Tarihi Yapıların Sürdürülebilirliği Kapsamında Taşıma Yöntemlerinin İrdelenmesi*”, 1st International Mediterranean Science and Engineering Congress Center, Adana.
- KILINÇ, Gökçen, ÖZGÜR Hüseyin, Genç Fatma Neval** (2009), “Yerel Yönetimlerde İmar Uygulamaları ve Etik”, T.C. Başbakanlık Kamu Görevlileri Etik Kurulu, Ankara.
- KONYALI, İbrahim Hakkı** (1976), *Üsküdar Tarihi*, C.I, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul.
- KUBAN, Doğan; IŞIN Ekrem, SAKAOĞLU, Necdet** (1993); *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- KUBAN, Nurdan** (2002), *Yeşilköy Tren İstasyonu Yapılar Grubu Restorasyon Projesi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Restorasyon Bölümü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- KUŞÇUOĞLU Gizem, TAŞ Murat** (2017), “Sürdürülebilir Kültürel Miras Yönetimi”, Süleyman Demirel Üniversitesi *Yalvaç Akademi Dergisi* 2(1).
- KÜLCÜ, T. Ö.** (2014). *Kültürel Mirasın Korunması ve Arkeoloji Bilincinin Geliştirilmesinde Sorunlar ve Toplumda Farkındalık Yaratma*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta.
- NEFTÇİ, Aras** (2002), *Laleli Külliyesi'nin İnşaat Süreci*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- ÖYMEN OZAK, Nilüfer** (2008), *Bellek ve Mimarlık İlişkisi Kalıcı Bellekte Mekânsal Öğeler*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ÖZCAN, Koray (2009), “Sürdürülebilir Kentsel Korumanın Olabilirliği Üzerine Bir Yaklaşım Örneği: Konya Tarihi Kent Merkezi Örneği”, *ÜFA*, METU.

PELTOLA X. (2008), *Moving Historic Buildings, “A Study Of What Makes Good Preservation Practices When Dealing With Historicaly Signicant Buildings And Structures”*, A Thesis Presented To The Graduate Schools Of Clemson University And The College Of Charleston, Clemson University.

RAHM EMANUEL (2012), *Harriet F. Rees House 2110 S. Prairie Ave. Preliminary Landmark recommendation approved by the Commission on Chicago Landmarks, CITY OF CHICAGO, Mayor Department of Housing and Economic Development Andrew J. Mooney, Commissioner*

RESULOĞLU, Semiha (2005), *Koruma Olgusu ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarının Yaklaşımları, Fen Bilimleri Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.*

SERT, Ömer Faruk (2012), *Türkiye’de Restorasyon Sürecinin Haritalanması ve Proje, İhale ve Uygulama Aşamalarında Karşılaşılan Sorunların Belirlenmesi Üzerine Saha Çalışması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.*

SEVGİ, ÇETİN, YILMAZ (2017), “Hasankeyf Zeynel Bey Türbesinin Koruma ve Kurtarma (Taşıma) Projesi”, İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı, Koruma Uygulama Denetim Müdürlüğü, İstanbul

SMERKOVİCH, Lyudmila Smerkovich (1966), “Uçurum Cehennemi”, *Araştırmadan İlerleme*, Cilt 20, Sayı 3.

ŞİMŞEK, Fatih (2016), *İtalyan Mimar Raimondo D’Aranco ve Kayıp Karaköy Mescidi, Marmara Üniversitesi Sanat Tarihi Bilim Dalı Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.*

TALASOĞLU, Ali (1994), *İstanbul’un Meydan Çeşmeleri, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.*

TANIŞIK, İbrahim Hilmi (1943), *İstanbul’un Çeşmeleri*, Maarif Matbaası İstanbul.

TANYELİ, Uğur (2002), *Modernin Saati*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul,

TEKELİ, İlhan (1988), “Kentsel Korumada Değişik Yaklaşımlar Üzerine Düşünceler”, *Şehir Dergisi*, S.11, İstanbul.

ULUDAĞ, Zeynep; AVCI, Hilal (2016), “Modernin Güçlü Sahnesi Erken Cumhuriyet Dönemi Ankarasında Kollektif Belleğin İnşası ve Toplumsal Unutma Süreci”, *Kent Araştırmaları Dergisi* S. 20, Cilt 7, Ankara.

ULUTÜRK, Bediha (2010), *İstanbul’daki Geç Antik ve Bizans Dönemine Ait Dikilitaşların Kent İçindeki Konumu ve Geçirdikleri Tarihsel Değişimi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ÜNAL, Özlem Çiçek; MAZLUM Deniz (2017), “Osmanlı’da İhya Uygulamaları XIX. Yy İstanbul’da Yeniden İnşa Edilen Camii ve Mescitler”, *Dört Aylık Mimarlık Kültür Dergisi*, S.60, İstanbul.

ÜNLÜ, Tülin Selvi (2017) “Kent Kimliğinin Oluşumunda Kentsel Bellek ve Kentsel Mekân İlişkisi: Mersin Örneği”, *Planlama Dergisi*, TMMOB Yayınları, İstanbul.

ÜNSAL, Behçet (1969), “İstanbul’un İmarı ve Eski Eseri”, *Türk Sanat Tarihi Araştırmaları ve İncelemeleri 2.*,İDGSA Türk Sanatı Tarihi Enstitü Yayınları İstanbul.

ÜNSAL, Yavuz (2008),*Demokrat Parti İktidarı Döneminde İstanbul’a İlişkin İmar Politikaları ve Faaliyetleri İstanbul Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul

VARDAR, Kadriye Figen (2017), “Rüstem Paşa Camii Taş Süslemelerinin Değerlendirilmesi”, *Türkiyat Mecmuası*, C.27/1, İstanbul.

YAZICI, Nurhan (2011), “Osmanlı Mimarlığında XVI. Yüzyılın Önemli Bir Banisi: Yemen Fatihî Gazi Sinan Paşa ve Camileri”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt: 4 Sayı: 17, İstanbul.

YENİŞEHİRLİOĞLU, Aziz (2012-2017), “Bir Kültür Mirasının Restorasyonu”, *Nusretiye Külliyesi*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.

YILDIRIM, Ashhan (2018), *Kültür Varlıklarının Korunması Bağlamında Toplumsal Bellek: Meydamşar (Taksim Meydanı Örneği)*, Kadir Has Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

YURTTAŞ, Hüseyin (1996) “Hasankeyf Zeynel Bey Türbesi”,*Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, S.3, Atatürk Üniversitesi, Erzurum

ZEYTİNBURNU BELEDİYESİ (2012), “2958 Ada, 4 Parsel Hacıbayram Çeşmesi Restorasyon Raporu”, İstanbul.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.pertek.gov.tr>

<http://www.ensonhaber.com>

<http://www.arkeolojikhaber.com>

<http://www.china.org.cn>

<http://www.icomos.org.tr>

<http://www.immimarlik.com.tr>

<http://www.muellertruniger.ch>

<http://www.tummer.org.tr>

<http://www.golakehavası.com>

<http://www.maschinenmarkt.ch>

<http://www.scheuerle.com>

<http://www.wje.com>

<http://www.artyapiproje.com>

<http://www.avundukmimarlik.com.tr>

<http://www.insaatnuktasi.com>

<http://www.tuncelikulturturizm.gov.tr>

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Halil KENDİR
Doğum Tarihi ve Yeri : 1979 - İstanbul
E-posta : kendirhalil@gmail.com



ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : Balıkesir Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü-2000
- **Lise** : Pertevniyal Lisesi-1995

MESLEKİ DENEYİM:

- 2016-Halen- İstanbul Büyükşehir Belediyesi / Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı Kültür Varlıkları Projeler Müdürlüğü
- 2015-2016- İstanbul Büyükşehir Belediyesi / Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı Kültürel Miras Koruma Müdürlüğü
- 2003-2015-Zeytinburnu Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü
- 2002-2003 – Metropol İnşaat
- 2000-2001- ARC İnşaat AŞ