

## HAYDARPAŞA TREN GARI: BUGÜN, DÜN VE YARIN (1) KENTİN BEDENİNDE BİR YARA (2)

Yonca KÖSEBAY ERKAN\*

**Alındı:** 15.06.2011; **Son Metin:** 21.05.2013

**Anahtar Sözcükler:** Haydarpaşa Tren Gari; Haydarpaşa Vapur İskelesi; çatı strüktürü; rekonstrüksiyon.

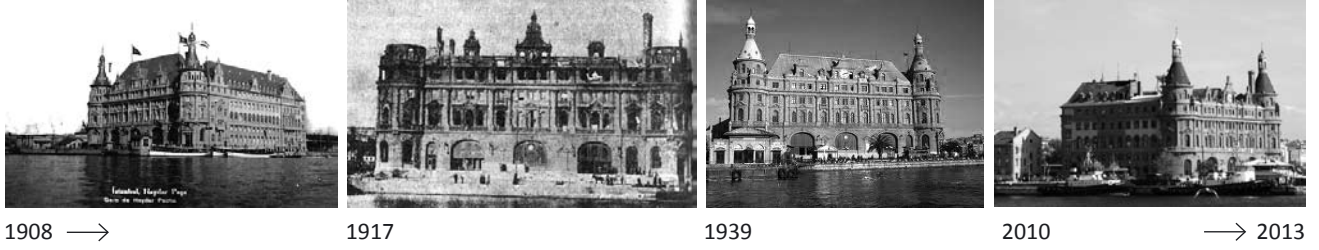
1. Bu çalışmanın temelleri 2007 yılında yazarın İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Prof.Dr. Zeynep Ahunbay gözetiminde tamamlanan "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" adlı doktora tezine dayanmaktadır. Ancak bu makalede yeni elde edilen veriler, özgün arşiv belgeleri eşliğinde değerlendirilmiştir. Konunun diğer boyutları yazarın hazırladığı önceki yazılarda tartışılmıştır: İstanbul'un demiryolu mirası ve Marmaray Projesi ile etkileşimi için bkz.: Kösebay Erkan (2012a); İstanbul'daki demiryolu ulaşımının merkez garları hakkında bkz.: Kösebay Erkan (2012b); Yangın sonrasında Haydarpaşa Gari'nde yapılması gerekenler hakkında bkz.: Kösebay Erkan (2010); Haydarpaşa Limanı ve hizmet yapılarıyla ilgili olarak bkz.: Erkan-Kösebay (2004); Askeri Karakol binası ile ilgili olarak bkz.: Kösebay Erkan (2009); Haydarpaşa Gari'nin otel olması ve alanın yeniden işlevlendirilmesi hakkında bkz.: Kösebay Erkan (2006).

Denizden bakıldığında İstanbul'un Anadolu yakasında etkin bir görüntü yaratan Haydarpaşa Gari'nin en çok hatırdaki kalan niteliği, yapı ile gökyüzünün sınırını çizen ve bir bakıma İstanbul'a yabancı addedilen yüksek çatısıdır. Haydarpaşa Gari'nin bu görünümü, inşa edildiği 1908 yılından günümüze uzanan yüzyılı aşan süre içinde doğal tahribatın ötesinde gelişen kaza ve yangınlar sonucu değişikliğe uğramıştır (**Şekil 1**). 1917 yılında limanda yükleme yapılırken cephaneliğin patlaması, özgün çatının yanmasına neden olmuş; çatı uzun yıllar onarılamamıştır. Çatının hangi biçimde yeniden inşa edileceği önemli tartışmaları doğurmuş; dönemin mimari söylemleri doğrultusunda seçenekler gündeme gelmişse de 1940 yıllara gelinirken özgün çatı biçimine en yakın öneri hayata geçirilmiştir.

Bu niteliği ile Haydarpaşa Gari, günümüz kuşağının hafızasında tek bir karşılık bulur. Ancak Kasım 2010'da geçirdiği yangınla çatısını bir kez daha yitiren gar binası, 2004 yılından beri hakkında geliştirilen onca yatırım projesinin gölgesinde, yalnızca işlevinin akıbeti ile değil, simge niteliğindeki çatısının hangi biçimde olacağı ile de bir belirsizlik içindedir (**Şekil 2**).

Haydarpaşa Gari'nin 2000'li yılların başından itibaren, özellikle de 2004'te Marmaray projesinin şekillenmeye başlamasıyla birlikte, kentsel rekabete sunulmak istendiği bilinmektedir (**3**). Buna göre Marmaray'ın İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakalarındaki demiryolu hatlarının deniz altından geçecek bir tüp tüneli ile birbirine bağlanması ve kent içi ulaşımında inşa edilecek yeni bir sistem ile kesintisiz bir demiryolu ağı oluşturması amaçlanmıştır. Söz konusu projenin kurgusu, Haydarpaşa'yı kent içi ulaşımın başlangıç/son noktası olmaktan çıkarmaktadır. Böylelikle, İstanbul'un Tarihi Yarımadası karşısında, deniz kenarında TCDD'ye ait Haydarpaşa Gari ve geri sahasını içeren 1 milyon m<sup>2</sup> alan, yatırım aracı haline dönüştürülmektedir. Yapıyı özgün işlevi olan demiryolu ulaşımından uzak bırakarak, otel olarak kullanılabilmesine olanak

\* Department of Architecture, Kadir Has University, İstanbul, TURKEY.



Şekil 1. Geçmişten günümüze Haydarpaşa Garı.

2. ...[İstanbul] o denli büyük ki bedenindeki birçok yarayı farketmiyor..Umberto Eco (İstanbul, 2013).

tanyan yasal değişiklikler yapılmıştır. Buna ek olarak 2012 yılından beri Haydarpaşa'nın önemli oranda trensizleştirildiği izlenmektedir. Gebze Köseköy Hızlı Tren yol çalışması bahane edilerek 1 Şubat 2012 tarihinden itibaren Haydarpaşa gara gelen ve giden anahat trenlerinin seferleri sonlandırıldı. Marmaray çalışmaları gerekçe gösterilerek 29 Nisan 2012 tarihinden beri Gebze Pendik arası Banliyö Tren seferleri yapılmamaktadır.

2004 ile 2012 yılları arasında geçen sürede ise bu konuya olan duyarlılık, kısa aralıklarla geliştirilen yeni projeler ve yaratılan gündemlerle yıpratılmaya çalışılmıştır. Yıllar içinde bir çok değişiklik geçiren ve hala netlik kazanamamış olan projeler toplumsal uzlaşma olmaksızın hazırlanmakta; aynı zamanda toplumun ilgili kesimleriyle şeffaf bir şekilde paylaşılmaksızın yürütülmektedir. Son olarak T.C. Ulaştırma Bakanı tarafından yapılan açıklamada yapının otel olmayacağı dile getirilmişse de hangi işlemlerle kullanılacağı belirtilmemiştir. Söz konusu açıklama, Haydarpaşa'da yaşanan belirsizliği perçinlemiştir. Buna karşın, Marmaray

Şekil 2. Haydarpaşa Garı, 2012 (R.Duecy-Gibbs).



3. Hatırlamak gerekirse, Kadıköy Meydanı-Haydarpaşa Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi (2001), BEOS Firması tarafından hazırlanan Haydarpaşa Planı (2003), Haydarpaşa'da yedi kuleden oluşan Dünya Ticaret Merkezi Projesi (2005) gibi. Ancak 2004 yılında kabul edilen 5234 sayılı kanunun geçici 5. Maddesi ile söz konusu alanda plan yapma yetkisi TCDD'ye devredilmiştir. Bunlardan sonra proje geliştirmek ve uluslararası bir yarışma hazırlamak amacıyla 2006 yılında Alman Drees&Sommer firması Haydarpaşa Garı'nda bir ofis kurmuş, bu sırada yapılan tadilatlar sırasında yapının önemli bölümleri tahrip edilmiştir. Bunu izleyen aylarda Haydarpaşa Geri Sahası Kentsel Sit Alanı ilan edilmiş, TCDD yetkilileri bu kararın iptali için Anayasa Mahkemesi'ne başvuru yaptysa da karar değişmemiştir. Alanın SİT statüsünün bozulmayacağı anlaşılınca koruma amaçlı imar planı çalışmalarına yönelinmiştir. Bir başka deyişle, alanın işlevi yasal araçlar ile değiştirilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla 1/5000 ölçekli Haydarpaşa Gar ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar planı ile 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar planı çalışmalarına başlanmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nden 18.12.2009 tarih ve 2647 sayılı kararı ile onaylanan "1/5000 ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman Geri Sahası ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 17.02.2010 tarih 2553374-258032 sayılı yazısı ile değerlendirilmek için İstanbul V Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na gönderilmiştir. 28 Kasım 2010'da gerçekleşen yangını izleyen günlerde Anayasa Mahkemesi tarafından 5335 sayılı yasanın 32. maddesinin 1. fıkrası 13.1.2011 tarih E: 2008/13 K: 2011/14 sayılı kararı ile 2009 yılında hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planı Anayasaya aykırı bulunarak iptal edilmiştir. Bunun üzerine yeni bir imar planı çalışması başlanmış ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 25.11.2011 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylanmıştır. Haydarpaşa Garı'nın tren garı olarak işlevini sürdürmesi konusuna dikkat çekmek için 5 Şubat 2012 tarihinden beri her hafta Haydarpaşa'da sivil toplum kuruluşları ve halkın katılımıyla etkinlikler düzenlenmektedir. Bkz. [www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com)

4. Milli Eğitim Müdürlüğü Binası, Galatasaray Üniversitesi Kampüsü, Naime Sultan Yalısı vb.

5. Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının Marmaray Projesi'nin güzergahının dışında kalması; yapıların yangın sonucu kullanılamaz olmaları vb.

6. Haydarpaşa'nın korunması için kurulan Haydarpaşa Dayanışması 13 Mayıs 2005 tarihinde 7 gökdelenli 70 katlı Haydarpaşa gar dönüşüm planına karşı Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi dış karakol binasında yapılan toplantıda; yürütmesinde Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası, İstanbul 1 Nolu Şube ve Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubenin bulunduğu ve yaklaşık 80 STK'nın içinde bulunduğu "Toplum, Kent ve Çevre İçin Haydarpaşa Dayanışması" adı ile bir oluşturulmuş bir mücadele platformudur.

Projesi'nin altyapı çalışmaları tamamlanma aşamasına gelmiştir. Bu durum, daha önce Haliç Metro Köprü örneğinde olduğu gibi, yapılan masraf ve altyapı çalışmaları gerekçe gösterilerek, Haydarpaşa Garı'nın işlevinin bir dayatma sonucu değiştirileceği endişesini yaratmaktadır.

Haydarpaşa Garı 20. yüzyılın başından beri kentsel, mimari, estetik ve sosyal açıdan somut ve somut olmayan unsurlarıyla kentsel imgenin önemli bir parçasıdır. Bu değerli kentsel imge, çeşitli fırsatlar bahane edilerek dönüştürülmek istenmektedir. Haydarpaşa Garı İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinlikleri sırasında kullanılan afişlerden birinde Atatürk Kültür Merkezi'nin yerinde resmedilmişti. O günlerden itibaren Haydarpaşa'nın hafızalardaki imgesi yerinden edilmeye başlandı. Özellikle 2010 yılının son günlerinde gerçekleşen yangında çatısını kısmen kaybeden gar binası, günümüz kuşağının zihnindeki görsel imgesini de yitirmiş oldu. Son yıllarda İstanbul'da gerçekleşen yangınlar ile yatırım projelerinin çok sık birarada anıldığına tanık olunmaktadır (4). Yatırım projeleri, kültür varlıklarının prestij, kentsel konum, tarihsel referanslar ve diğer ayrıcalıklarından yararlanmakta, buna karşın söz konusu varlıkların, değersizleştirilerek atıl kaldıkları savını yaratmaktadırlar. Atıl bırakılma durumu bazı örneklerde yangın, bazı örneklerde büyük yatırım projelerinin ortasında kalmış olma, bazı örneklerde ise köhneme sorunu ile gerekçelendirilmektedir (5). Buna karşın ileri sürülen sebep her ne olursa olsun, uygulamada yapıların işlev değiştirerek kentsel rekabete sunuldukları gözlemlenmektedir. Sonuçta ortaya çıkan ürün, özgün değerlerin yok edilmesiyle, ona benzeyen yapıların inşa edilmesine ve toplumsal işlevi / kamusal yararı ortadan kaldıran dekorlara dönüşmektedir. Haydarpaşa ve çevresinde yapılmak istenenlerin TCDD'nin özelleştirilmesini içeren daha geniş bir kurgunun parçası olduğu açıktır.

2010 yılında yanan Haydarpaşa Garı'nın, yukarıda kısaca sözü edilen 2000'li yıllardan günümüze uzanan sürecin dışında değerlendirilmesi mümkün değildir. Buna karşın Haydarpaşa Garı'nın hayatta kalma mücadelesinin bir kör dövüşünü andırmakta olduğu açıktır. Haydarpaşa'nın bir türlü netleşmeyen geleceği karşısında, yapıyı korumak isteyenler (6), sürekli dönüşüme uğrayan bir virüse karşı durmaya çalışmaktadırlar. Bilindiği gibi, kültür varlıklarının tehditler karşısında sahip oldukları değerlerin sorgulanmasına paralel olarak toplumda korunmaları yönünde bir tepki gelişmektedir (7). Ancak sivil toplum kuruluşlarının karar alma mekanizmaları içinde yer almadığı günümüz koşullarında, halkın görüş ve taleplerinin haklılıkları tarihe düşülen bir not olarak kalmaya mahkumdur.

Günümüzde Haydarpaşa Garı, birden fazla projenin odağında yer almaktadır. Haydarpaşa - Kadıköy kıyı düzenlemesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan ve 2012 yılında onaylanan Koruma İmar Planı'na göre ele alınmaktadır. Koruma İmar Planının, Haydarpaşa Garı geri sahası ve liman alanı için çok işlevli-karma bir kullanım önermesi ve buna bağlı olarak gar binasının konaklama amacıyla kullanılmasına, zemin katının ise tren garı olarak hizmet verebileceğine hükmetmesi en çarpıcı gelişmelerden biridir. Bu işlev, bugüne kadar yalnızca kamu kullanımında olan bir yapıyı ve onu çevreleyen geniş bir alanı özel kullanıma terketmek anlamına gelmektedir. Bu bir anlamda Haydarpaşa Garı'nın eğer bir tren bağlantısı olacak ise simgesel bir nitelikte olacağını ve yapının kamu yararı gözetilmeksizin yeniden işlevlendirilebileceği olasılığını kuvvetle gündeme getirir. Yüzyılın projesi olarak sunulan Marmaray Projesi (8),

7. Avrupa'da demiryollarının korunması girişimi modernleşme sürecinde kömür ocaklarına ulaşım sağlayan demiryollarının kapatılması sonrasında 1977 yılında 'SAVE Britain's Heritage kapsamında düzenlenen 'Off the Rails' adlı sergi sonrasında gündeme gelmiştir. Türkiye'de 'Haydarpaşa Dayanışması' yaklaşık 60 haftadır Haydarpaşa'nın korunması gerektiğine dair her pazar gar merdivenlerinde toplanarak dikkatleri bu konuya çekmektedir. Uluslararası düzlemde ise Haydarpaşa Garı, 2012 yılında Dünya Anıtlar Fonu (World Monuments Fund) tarafından tehlike altındaki yapılar arasında ele alınmıştır.

8. Marmaray Projesinin tarihi istasyonları nasıl etkileyeceğine ilişkin bkz. Kösebay Erkan (2012).

9. Bu amaçla, İstanbul Teknik Üniversitesi'ne bağlı özel bir şirket şemsiyesi altında onbir kişilik bir danışma kurulu çalışmalarına başladı. Bu kurulun amaç ve görevleri RRR Projesi kısaltılması tanımlanan Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon ve Yeniden Kullanım olarak tanımlanmaktadır. Bu çalışmada "bilimin, birikimin ve pozitif düşünmenin katılımının uygulandığı kapsamlı bir Restorasyon Süreci çalışmasının başarılı olması ve benzerlerine örnek olması" hedeflenmektedir.

10. BOA'da bulunan bir belge, alanı İstabl-ı Amire bağlı olduğunu belirtmektedir. Dosya No:56, Gömlek No:28, Fon Kodu: Y..PRK.ÄZJ.

11. Ticaret ve Nafia Nazırı Zühdü Bey tarafından 26 Temmuz sene 1309 tarihinde Müze-i Hümayûn'a yazılan dilekçe. Eski eserin niteliği hakkında bkz. Maarif-i Nezâret-i Celîlesi'ne yazılmış 11 Ağustos 1309 tarihli dilekçe.

12. Haydarpaşa tren garı olarak inşa edilirken gerçekleştirilen bazı arkeolojik kazı çalışmaları olduğu bilinmektedir.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülmektedir, ancak kullanım dışı bırakılan tarihi istasyon binaları ve çevrelerinin kullanımına ilişkin detaylar belirsizdir. Bu projeye paralel olarak T.C. Devlet Demiryolları'nın özelleştirilmesi çalışmaları yürütülmektedir. Özel sektörün devreye sokulmasıyla benimsenecek işletme modelleri, fiziksel mekanda kapsamlı değişiklikler gerektirebilmektedir. Ayrıca bu projelerden bağımsız olarak yapının yanar çatısı için bir restorasyon projesi hazırlanmaktadır. Üst plan kararlarından yalnızca Koruma İmar Planı resmîyet kazandığından kamuoyunun bilgisi dahilindedir ancak toplumsal uzlaşısı ile elde edilmemiştir. Tüm bu kararların yansımaları, Haydarpaşa Garı'nda hayat bulmaktadır. Bu bağlamda hazırlanan restorasyon projesinin onaylanması sonrasında kamuoyu ile paylaşılmasıyla birlikte yeni tartışmaların gündeme geleceği düşünülmektedir. Çünkü hazırlanan onarım projesi, yapının gar olarak kullanımına ek işlevler önermekte; yeniden inşa edilecek çatının bu işlevlere uyarlanması hedeflenmektedir.

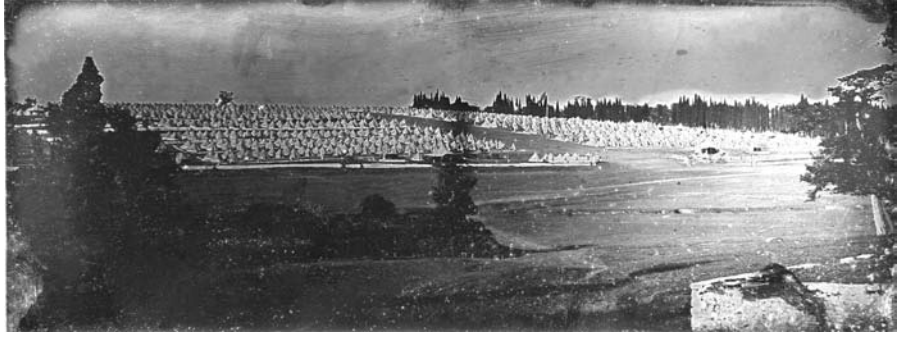
TCDD tarafından yangın sonrasında yapının yeniden kullanımına ağırlık verileceği, çatının ise yeni işlevlerle kullanılıp kullanılmayacağını belirlemek üzere araştırmalar/değerlendirmeler yapıldığı belirtilmiştir (9). Simge niteliğindeki yapılara ait belgeleme çalışmalarının önemi yangın, deprem gibi felaketlerden sonra daha fazla hissedilir olmaktadır. Haydarpaşa Garı'nın, ülkemizdeki mevcut özgün belgeleri incelendiğinde özellikle yapının ilk dönemine ait elde oldukça sınırlı veri olduğu tespit edilmiştir. Almanlara verilen bir imtiyaz ile inşa edilmiş olan gar binasına ait özgün belgelerin hem inşaatı yapan Philipp Holzmänn firmasında, hem de iş veren konumundaki Osmanlı Devleti'nde yani demiryollarının ulusallaştırılmasından sonraki adıyla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nda (TCDD) bulunması beklenir. Ancak söz konusu kurumların arşivlerinin iyi korunamamış olması, belgelerin yitirilmesine neden olmuştur. Bu çalışmada Haydarpaşa Garı'nın ilk yılları, özellikle Frankfurt'taki Institut für Stadtgeschichte'de tespit edilen yeni belgeler ışığında değerlendirilerek okuyucuların izlenimine sunulacaktır. Burada amaçlanan, özellikle yapının inşa edildiği ilk durumuna ilişkin verileri okuyucu ile paylaşmak ve bu yolla yapıya ait az veri bulunan bir dönemi aydınlatmaktır.

## GEÇMİŞTE HAYDARPAŞA

Haydarpaşa'nın uzun yıllar boyunca çayır olarak tarif edilen bir alan olduğu bilinir (10). Kaynaklarda Haydarpaşa çayırının Bizans döneminde de kullanılmış olduğu belirtilmektedir. İstanbul Arkeoloji Müzesi Arşivi'nde yer alan belgelerden, Maarif Nazırı Zühdü tarafından Müze-i Hümayûn'a yazılmış dilekçelerde, Haydarpaşa'da 1892 yılında demiryolu mühendislerinin kullanımı için inşa edilen bir yapının temel hafriyatı sırasında bulunan lahid ve diğer eski eserlerin Bizans dönemine ait olduğu ileri sürülmektedir (11).

Ancak Evliya Çelebi'nin bu bölge hakkında verdiği bilgiler ilginçtir. Evliya Çelebi Haydarpaşa'dan söz ederken alanı bir yerde bağ olarak tanımlamış (Evliya Çelebi, 1996, 204), diğer bir yer de ise Haydarpaşa'nın hasbahçelerden olduğunu belirtmiş ve şu şekilde tarif etmiştir: "Haydarpaşa bağçesi (bina-yı Süleyman Han, kar-ı Mî'mar Sinan)" (Evliya Çelebi, 1996, 206).

Evliya Çelebi'nin ileri sürdüğü gibi Mimar Sinan eseri bir bahçe olup olmadığına dair bir bilgi elimizde şu an için yok (12). Ancak en azından



Şekil 3. Haydarpaşa Kampı, 1843, Joseph Philipert Girault de Prangey (gallica.bnf.fr)

13. BOA, Tarih: 29/L /1203 (Hicri), Dosya No:124, Gömlek No:6179, Fon Kodu: C..BLD.

14. BOA, Tarih: 03/Ca/1215 (Hicri), Dosya No:96, Gömlek No:4400, Fon Kodu: C..AS..

15. BOA, Tarih: 13/Ra/1217 (Hicri), Dosya No:113, Gömlek No:5082, Fon Kodu: C..AS..

16. Her iki yakada da mevcut gar binaları bu amaçla kullanılan ikinci yapılardır. 1870 yılında hizmete giren Rumeli demiryolunun Yedikule'de sonlanmasından şikayet edenler, hattın 1872'de Sirkeci'ye uzatılmasını sağlamıştır. Geçici olarak mevcut bazı yapılar istasyon işlevini görmüş, yeni istasyon binasının inşa kararı 11 Şubat 1888'de alınmış ve yapı 3 Kasım 1890 yılında hizmete girmiştir. Bkz. (Toydemir, 1952, 41).

17. Haydarpaşa Garı hakkında yazılmış birçok makale bulunmaktadır. Bunların en başında Soğanlı (2001) gelmektedir.

18. Avrupa yakasındaki demiryolu istasyonlarının da ilk önce ahşap olarak inşa edildiği bilinmektedir.

19. Bunlar içinde Göztepe İstasyonu günümüzde hala varlığını sürdürdüğü için çok değerlidir. Ancak hattın çifte hatta çevrilme sürecinde arazi kotlarında yapılan düzenleme ile rayların 11 metre aşağıya alınması sonucu söz konusu yapı yukarıda kalmış ve bu tarihten itibaren lojman olarak kullanılmıştır. Ancak yapının istasyon olduğunu en açık şekilde gösteren bilet gişesi bugün hala görülebilmektedir. Bunlardan başka Fenerbahçe İstasyonuna ait çizim ve fotoğraf, Maltepe İstasyonuna ait özgün çizimler, Pendik İstasyonuna ait bir fotoğraf bulunmaktadır. Ayrıca bu yapıların bir benzerinin kargir görümlü olsa dahi Kızıltoprak İstasyonu'nda lojman olarak kullanılmakta oluşu, kargir istasyon yapılarından önce ahşap bir dizi istasyonun varlığını kanıtlamaktadır. Ayrıntılı bilgi için (Kösebay Erkan, 2007).

padişahların 17. yüzyıldan itibaren Haydarpaşa'da zaman geçirdikleri kabul edilebilir gözükmektedir. Özellikle 1789 tarihli bir belgede padişah sandalının yanaşacağı iskelenin tamir edilmesi gerektiği belirtilmiş (13), 1800 yılına ait bir başka belgede ise çadır mühimmatının Haydarpaşa İskelesi'nden İbrahim Ağa Çayırı'na taşınması buyrulmuştur (14). 1802 yılına ait bir diğer belge Haydarpaşa bölgesini Haydarpaşa Sahrası olarak tanımlamış, burada kurulacak olan çadırlar için ordunun şehre yaklaşmakta olduğu gerekçe gösterilmiştir (15) (Şekil 3).

Sirkeci ve Haydarpaşa'daki süreçler birbirinden farklı olsa da İstanbul'da bugün kullanımda olan gar binaları demiryolunun kente ulaşımından bir süre sonra inşa edilen yapılardır (16). Bu durum Haydarpaşa'da iki ayrı istasyon binasının yapılmasına neden olmuştur. İlk Haydarpaşa Garı, temeli 11 Mart 1872 yılında atılan, iki katlı ahşap bir yapıdır (17). Yapı aynı yılın Eylül ayında Haydarpaşa-Pendik hattının sefere başlamasıyla birlikte hizmete girmiştir. Bu tarihte demiryolu tek hattan oluşmakta ve o dönemdeki terminolojiyle *katarlar* oldukça yavaş seyretmektedir. Güzergah üzerindeki diğer istasyonların da bu dönemde ahşap ve iki katlı oldukları bilinmektedir (18) (Kösebay Erkan, 2007). Elimizde bu görüşü destekleyebilecek birkaç veri bulunmaktadır (19). Döneme ait bir haritada o gün kullanımda olan istasyonların Haydarpaşa, Kızıltoprak, Feneryolu (+Fenerbahçe), Göztepe, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik olduğu anlaşılmaktadır. Buradan Erenköy ve Suadiye İstasyonlarının haritanın yapıldığı 1909 tarihinde mevcut olmadığı görülür (Kösebay Erkan, 2007, 258). Fenerbahçe İstasyonu ise Feneryolu'ndan ayrılan bir şube hattı olup, 1872 yılından 1936 yılına kadar kullanılmış, 1970 yılında ise rayları sökülerek hafızalardan silinmiştir (Ekdal, 1987, 230).

İlk Haydarpaşa Garı'na dönülecek olunursa, ilk önce yapının konumlandığı yerden söz edilmelidir. Çünkü, mevcut gar binasının eski binanın yerine inşa edildiği gibi bir kanı yaygındır, ancak bu doğru değildir. Zaten 1939 yılına kadar her iki yapı aynı anda varlık göstermiştir. 1900-1903 yılları arasında Haydarpaşa Limanı'nın inşaatı sırasında çizilmiş vaziyet planlarında ilk gar binasının yeri açıkça görülmektedir (Kösebay Erkan, 2007, 259). Günümüzde yaklaşık olarak karayolu köprüsünün altına denk gelmektedir. Halbuki o tarihte Kadıköy rıhtımından gelen yol, demiryolu rayları üzerinden geçerek hem zemin bir geçit ile Tıbbiye Caddesi'ne bağlanmaktaydı. Yeldeğirmeni bölgesi demiryolu ile ilişkili olarak gelişmekteydi. Konut alanının demiryoluna bakan bölgeleri, oteller, birahaneler, restoranlar ve bir de tiyatro ile yolculara hizmet vermekteydi (Kösebay Erkan, 2007, 47-54).

1872 yılından itibaren demiryolunun sağladığı olanaklar, Haydarpaşa limanı üzerinden yapılan ticaret hacminin giderek artmasına neden

20. Özgün Haydarpaşa Rıhtım ve Dok ve Antrepolar imtiyazı Ferman-ı Alisi il Mukavele ve Şartnamesi metni için bkz. (Kösebay Erkan, 2007, 245-257). Haydarpaşa Limanı Hizmet Yapıları için bkz. (Erkan, 2004) ve (Kösebay Erkan, 2010).

21. Farklı bir yorum için bkz. Yavuz, M. 2006, s.50. Bu çalışmaya göre Philipp Hollzmann şirketinde bu adla bir çalışan yoktur. Ancak 1889'dan 1915 yılına kadar teknik büro sorumlusu olan Otto von Kühlmann 1888'de şövalye ünvanı (Ritter) almış, belki bu yüzden Şövalye Otto anlamında Otto Ritter olarak kullanılmıştır.

olmuştur. Haydarpaşa'dan İzmit'e uzatılmış olan hattın işletmesinde yaşanan zorluklar sonucunda demiryolu hattı bir İngiliz konsorsiyumuna kiralanmıştır. 1880 tarihinden itibaren 20 yılı boyunca hattın işletilmesi imtiyazını alan Mösyö Sfeelder ve Mösyö Hanson adlı grup, vadedildiği gibi 20 yıl değil, ancak sekiz yıl bu işletmeyi yürütebilmiştir (Öztürk, 1995, 283). Çünkü Osmanlı İmparatorluğu, içinde bulunduğu politik ortam gereği hattı Almanlara devretmiş ve demiryolu inşaat ve işletmeciliğini dost kabul ettiği bu ülkenin uzmanlığında tamamlamıştır. Demiryolu yapımı dışında limanların inşası ve işletmeciliği de Alman şirketlere yaptırılmıştır. Demiryolu ve Liman inşaatlarında önde gelen şirket Philipp Hollzmann şirkettir. Aynı şirket tarafından 1889 yılında elde edilen imtiyazla, Haydarpaşa'da yeni, tam donanımlı bir liman inşaatına 1900 yılında başlanıp, 1903 yılında hizmete açılmıştır (20). Limanın Avrupa'daki benzerleriyle yaraşır bir düzeyde inşa edilmiş olması, ticaret ve yolcu trafiğini arttırmış, dolayısıyla onunla birlikte hizmet edecek kapsamlı bir istasyon yapısına ihtiyaç duyulmuştur.

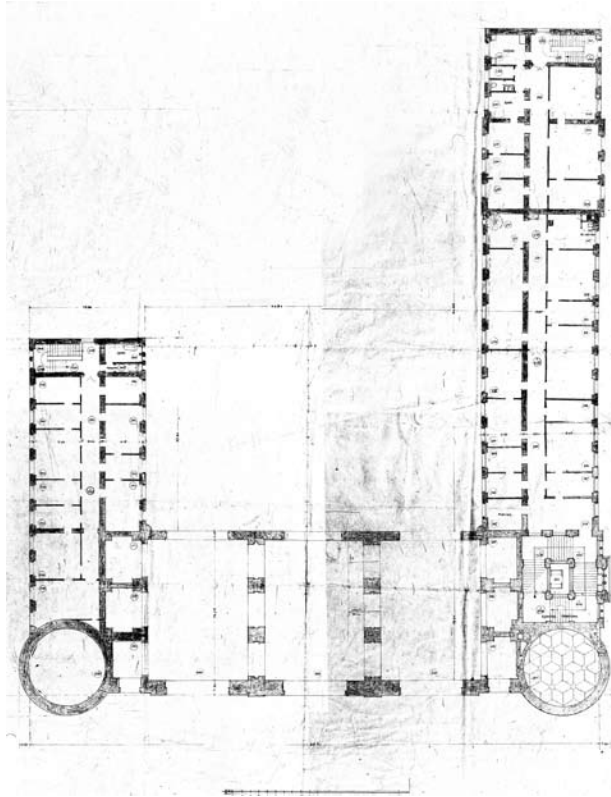
İnşaatına 1906 yılında başlanan yapının tasarımını Philipp Hollzmann Şirketinden Hellmuth Cuno yapmıştır. Yapının inşasından sorumlu olarak Cuno ile birlikte Otto Ritter adı yaygın olarak anılmaktadır (21). Yapının yolcu hizmetlerine açılışını 19 Ağustos 1908'te Sultan Reşad tarafından yapılmıştır. Ancak 1909 yılında yeni bir tören ile yapı bütünüyle hizmete girmiştir (Yavuz, 2006, 52).

### **Belgeler'in Tanıklığında Haydarpaşa Garı Tasarım Özellikleri**

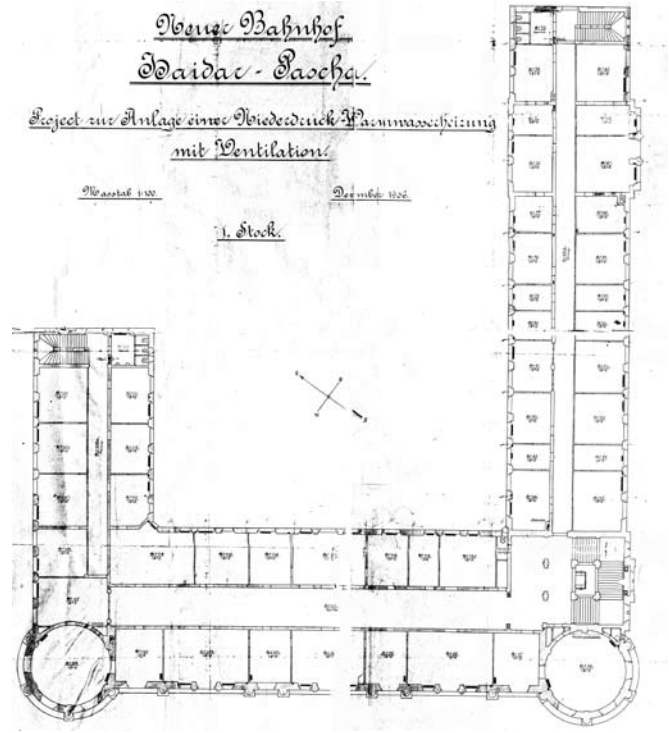
Haydarpaşa Garı kol uzunlukları birbirinden farklı, bir U formuna sahiptir. Marmara Denizi'ne cephe verecek şekilde kuzey-batı, güney-doğu yönünde konumlanmıştır. Elimizde 1906 yılında hazırlanmış tasarım çalışmalarına ait olduğu düşünülen projeler (Şekil 4,5,11,12) ile 1909 yılını gösteren fotoğraf ve kat planlarından oluşan bir dizi belge mevcuttur (Şekil 6-7, 8-10).

Bunlardan ilk önce plan bilgilerini elde edebildiğimiz bir pafta üzerinde durmak gerekir. Paftanın başlığında Chemin de Fer d'Anatolie Nouvelle Gar de Haidar Pacha başlığını görmektedir (Şekil 4). Söz konusu proje, 1/100 ölçekte mavi ozalit üzerinde eşelli bir ara kat planıdır. Deniz cephesi (ana cephe), 68.30 m uzunluğundadır. Kadıköy koyuna bakan güney-doğu cephesinin (uzun kol) uzunluğu 79.45 m, kısa kolun uzunluğu ise 42,40 metredir. U biçimli kitle içinde kalan avlunun boyutları ise 22,5 m x 40.5 metredir. Ana cephenin deniz tarafında duvar kalınlığı 1.80 m. gösterilmişken, avluya bakan cephede duvar kalınlığı 1.05 m. olarak belirtilmiştir. Bu kat planı üzerinde numaraları 201 - 286 arasında değişen mekanlar bulunmaktadır. Bu kata erişim güney-doğu köşesinde yer alan kule içindeki ana merdiven ya da kolların uçlarında yer alan merdivenler aracılığı ile sağlanmaktadır. Ana merdivenin kovanında bir de asansör planlanmıştır. Silindirik kuleler arasında kalan ana cephe, yolcuların girişi yaptığı ve peronlara açılan holdür.

Yapının kolları üzerindeki yerleşme düzenine bakıldığında büro olarak kullanıldığı anlaşılan odaların 2.20 metre genişliğindeki koridorun iki yanında biçimlendiği görülür. Kolların eni 13.90 m olarak gösterilmiştir. Kolların taşıyıcı olan dış duvarlarına ek olarak, avlu tarafındaki odaların iç duvarları da taşıyıcıdır. Bunlar dış duvarlarda 70 cm, iç duvarlarda 50 cm kalınlığındadır. Büyük bir mesafeye sahip olan uzun kol, cepheki çıkımların hizasında, planda koridoru dik kesen taşıyıcı duvarlar ile desteklenmiştir.



Şekil 4. Ara Kat Planı, 1/100 (Istanbul Demiryolu Müzesi Arşivi).



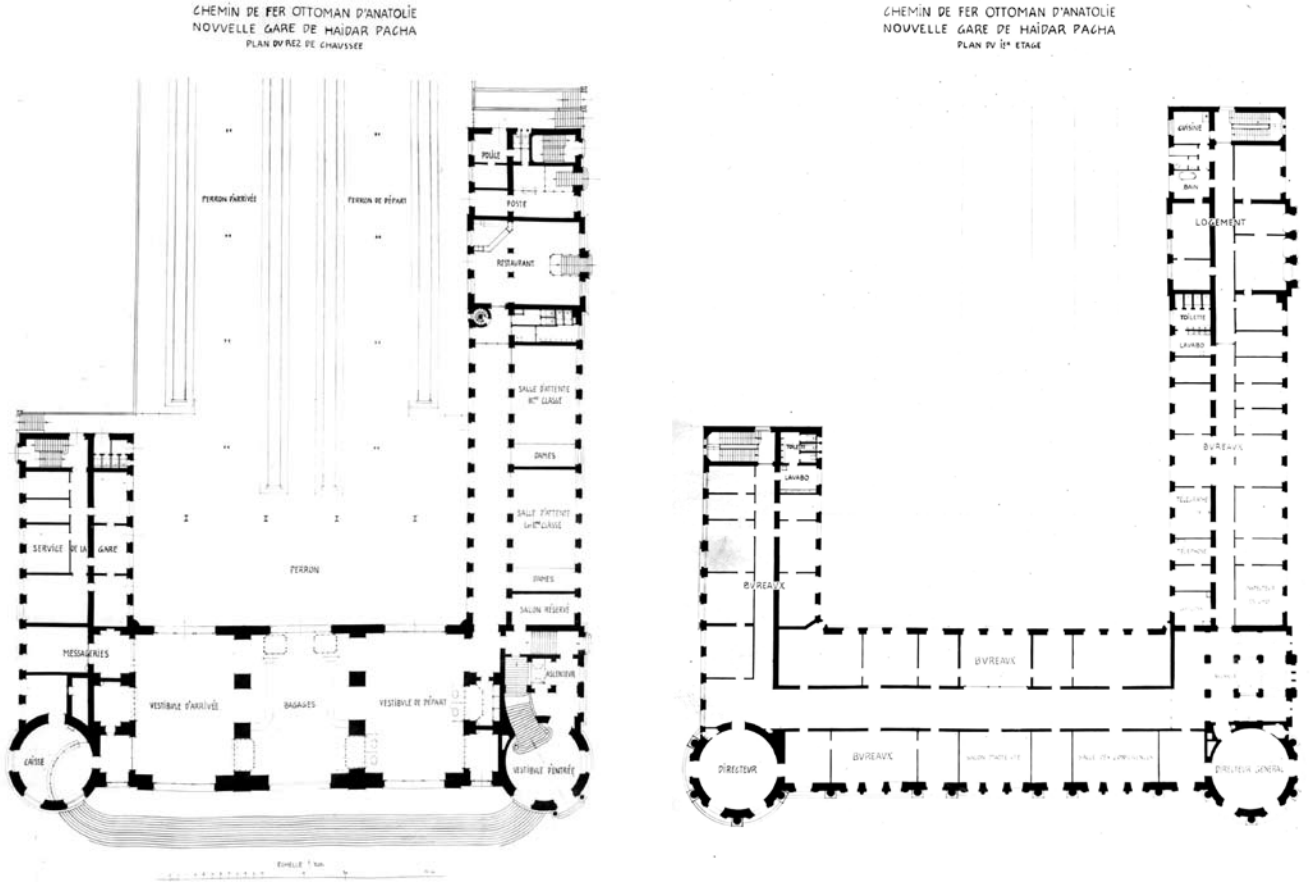
Şekil 5. I. Kat Planı, 1906 (Istanbul Demiryolu Müzesi Arşivi).

Kısa kolun ucunda yer alan alan taşıyıcı duvar ile çevrelenen merdivenin karşısında, tuvalet ve banyo yer almaktadır. Uzun kolun ucunda ise başka planlardan da lojman olduğu kanıtlanan bir mekan yer alır. Burada odaların yanısıra, tuvalet, banyo ve mutfak olarak düzenlenmiştir. Bu katta bir de 207 no.lu mekanda özel kullanıma ait oda içinde bir tuvalet bulunur. Bunların dışında bir de 267 no.lu oda için kapıcı (portier) adı ile işlev belirtilmiştir.

Bir diğer plan ise, Yeni Haydarpaşa Garı (Neue Bahnhof Haidar - Pascha) olarak tanımlanmış paftadır. 1906 tarihli ve 1/100 ölçeklidir (Şekil 5). Paftanın sağ köşesinde yer alan ibarede bu çizimin 36230 no.lu pafta olduğu belirtilmektedir. Buna göre, garın inşaatı için çok kapsamlı bir çalışma yapıldığı tahmin edilebilir. Üzerinde durulacak plan, I.kat planıdır. Bu planda odalar için herhangi bir işlev belirtilmemiştir. Yalnızca vitrifiye elamanları belirtildiği için tuvaletlerin yeri kolaylıkla anlaşılabilir. Ancak bir önceki plandan farklı olarak buradaki tüm tuvaletler alafranga olarak tasarlanmıştır. Bu bilgi, paftanın başlığının Almanca olduğu dikkate alınır, inşaat şirketinin hazırladığı, fakat yerel uygulamaları henüz yapılmamış bir çizim olarak kabul edilebilir. Kalorifer tesisatının da plana işlenmiş olduğunu belirtmekte yarar vardır.

Güney-doğu kuledeki dairesel planlı odanın, başka çizimlerden anlaşıldığı üzere genel müdüre ait olduğu bilinmektedir. Her iki kuledeki odaların yapının kolları ile birleştiği arakesitler tesisat bacası olarak kullanılmıştır. Bununla ilişkili olarak burada Genel Müdür için bir de tuvalet bulunmaktadır.

Frankfurt'taki Institut für Stadtgeschichte'de bulunan Haydarpaşa Garı'nın 1909 yılındaki durumunu gösteren "C.F.O.A., Bahnhof Haidar-



Şekil 6. Zemin Kat Planı, 1909 (ISG Arşivi).

Şekil 7. I. Kat Planı, 1909 (ISG Arşivi).

Pacha, Philipp Hollzmann & Cie G.m.b.H.” başlıklı bir başka belgede, yapının zemin ve I. katları işlevleriyle gösterilmiştir (Şekil 6,7). Buna göre, zemin katta kuleler arasındaki bölüm yolcu hizmetlerine ayrılmıştır. Merdivenlerle ulaşılan platformdan iki giriş ile bu hale geçilir (Şekil 6). Kuzey yönündeki kapı, gelen yolculara (vestibule d’arrivée), güney tarafındaki giden yolculara (vestibule de départ) ayrılmıştır. Ortadaki alan ise erişim denetimli, emanet eşya/yüklük bölümüdür (bagage). Fotoğraflarda bu bagaj alanının ahşap bir platform ile yükseltildiği gözlenir. Gidiş bölümünün bir kenarında bilet gişesi bulunur. Yolcu hizmetlerinin verildiği holden perona ulaşılır. Kuzeydeki kule vezne (caisse) görevi görmekte, kısa kol gar hizmetlerine ait mekanlardan oluşmakta, en ucunda ise perondan kullanılabilen tuvaletler yer almaktadır.

Güneydeki kulenin ana giriş holü (vestibule d’entrée) olduğu buradan üst katlara çıkıldığı anlaşılmaktadır. Uzun koldaki koridor üzerinde özel bir bekleme mekanı (salle réservée), I. ve II. Sınıf bekleme salonu (salle d’attente) ile ayrıca III. Sınıf bekleme salonu (salle d’attente) ve her iki mekanda kadınlara ayrı bekleme yeri bulunmaktadır. Uzun kolun en uç kısmında, cephede çıkıntı yapan bölümde restoran ve en sonda postahane ile polis birimleri yer almaktadır. Restoranın bir kenarında ve polis biriminin içinde alaturka tuvaletler vardır. Erkekler bölümünde bir dizi pisuar olduğu da gözlemlenmiştir.

Bu tarihte yapının peron kısmına dört adet demiryolu hattı girmektedir. Yolcu salonlarından perona çıkıldığında bu alan üstünün de örtülü olduğu, dört adet I putrelin varlığından anlaşılmaktadır.





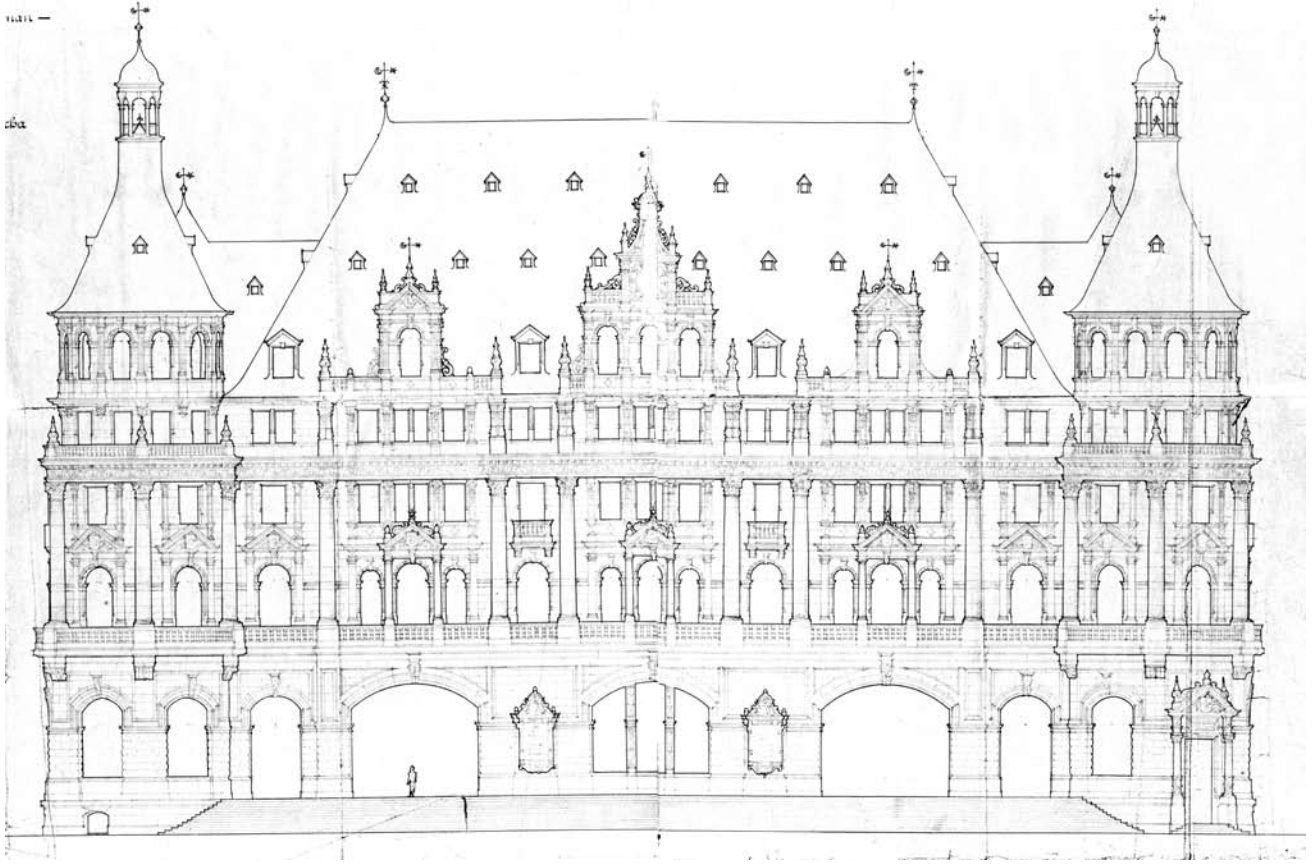
Şekil 8. Yolcu Salonu, 1909 (ISG Arşivi).



Şekil 9. Restoran Girişi, 1909 (ISG Arşivi).



Şekil 10. Restoran, 1909 (ISG Arşivi).

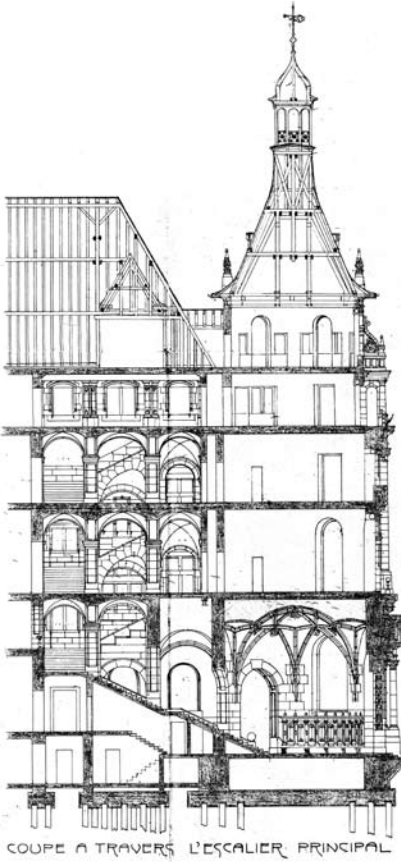


Şekil 11. Haydarpaşa Garı ana cephesi, 1906  
(İstanbul Demiryolu Müzesi Arşivi).

I.Kat planına bakıldığında ise, yolcu salonunun üzerinde büro, bekleme salonu, konferans salonu, camekanlı büro bölümü görülür. Kuzeydeki kulede müdür odası ve kısa kol üzerinde bürolar yer alır. Bu kol, tuvalet ve merdivenle sonlanır. Güneydeki kule ise genel müdürün odasıdır. Daha önce sözü edildiği gibi bu oda içinde özel bir tuvalet bulunur. Uzun kol üzerinde ise müfettiş odası, telefon, telgraf odası, bürolar ve tuvalet yer almaktadır. Bu koridor günümüzde hala kullanımda olan lojman ile sonlanmaktadır.

1909 yılına ait iç mekan fotoğraflarında, yolcu salonunun döşemesinin çini (üç ayrı ton farkedilir), güney kuleninkinin ise altıgen seramik kaplı olduğu anlaşılmaktadır. Uzun kol üzerindeki bekleme salonlarının döşemesi günümüzde dökme mozaiktir. Üst katlardaki döşeme ise renkli şaptan oluşmaktadır. Yolcu bekleme salonlarının duvarlarının ahşap kaplamalı olduğu, restoran bölümünde ayakları kaplayan lambrikerin çini panolarla zenginleştirildiği görülmektedir (Şekil 10).

Haydarpaşa Garı, inşa edildiği 19. yüzyılın tüm ihtişamını yansıttığı gibi aynı zamanda da dönemin biçimsel çeşitliliğini gösteren bir yapıdır. Mimari dili, içinde bulunduğu toplumsal yapı ile bütünlük içinde olmamasına karşın, kendi dönemi için önemli mesajları içerir. II. Abdülhamid yapının uzaktan bakıldığında dikkat çekmesini istemiş, bunun sonucunda ampir bezemeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'nun simgelerine sahip, ama aynı zamanda demiryolu inşaatlarının teslim edildiği yeni dost Almanların izini taşıyan bir yapı ortaya çıkmıştır.



Şekil 12. Güney Kule, sistem detayı (Istanbul Demiryolu Müzesi Arşivi).

Yapı giriş katı üzerinde yükselen üç kat ile bunlara eklenen bir arakat ile bodrumdan oluşur. Çatı alınlıklarındaki pencereler çatı içini aydınlatır. Simetrik bir yapı olan Haydarpaşa Garı'nın yolcular tarafından kullanılan ana girişi 12 mermer basamakla ile zeminden yükseltilmiştir. Garın insanlarla en iyi iletişim kurduğu nokta bu merdivenlerdir.

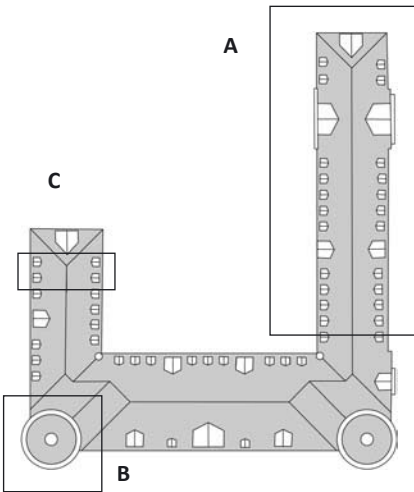
Neo-Rönesans stilin bir ifadesi olarak yapı, birbirinden farklı yükseklikteki üç yatay düzleme bölünmüş, bu bölümlerdeki pencere/kapı açıklıkları farklı biçim ve yükseklikte tasarlanmıştır (Şekil 11). Düzlemler birbirlerinden belirgin kat silmeleri ve bunlarla birlikte kullanılan korkuluk babaları ile vurgulanmıştır. Ancak yatay şeritlerle ifade edilen bu üç düzlem, üç kata karşılık gelmez. Bu bölümler kendi içlerinde bağımsız olarak tasarlanmışcasına farklı tazları biraraya getirir. Örneğin, Osmanlı mimarisine yakın biçimlerden biri olan sepet kulbu kemerler giriş katın en baskın elemanlarıdır. Buna karşın ikinci düzlemde kompozit başlıklı sütunlar ve neoklasik pencere alınlıkları, girlandlar, akant yaprakları ve kartuşlarla bezeli bir cephe, klasik dönem yapılarına gönderme yapar. Ancak yan cephedeki madalyonların içlerinde yer alan kabartma ay yıldızlar ve tuğralar Osmanlı karakterini vurgular. Yapının Kadıköy koyuna bakan güney-doğu cephesindeki yan girişin üzerindeki madalyonda 1908 tarihi okunmaktadır.

### Yapım Teknolojisi

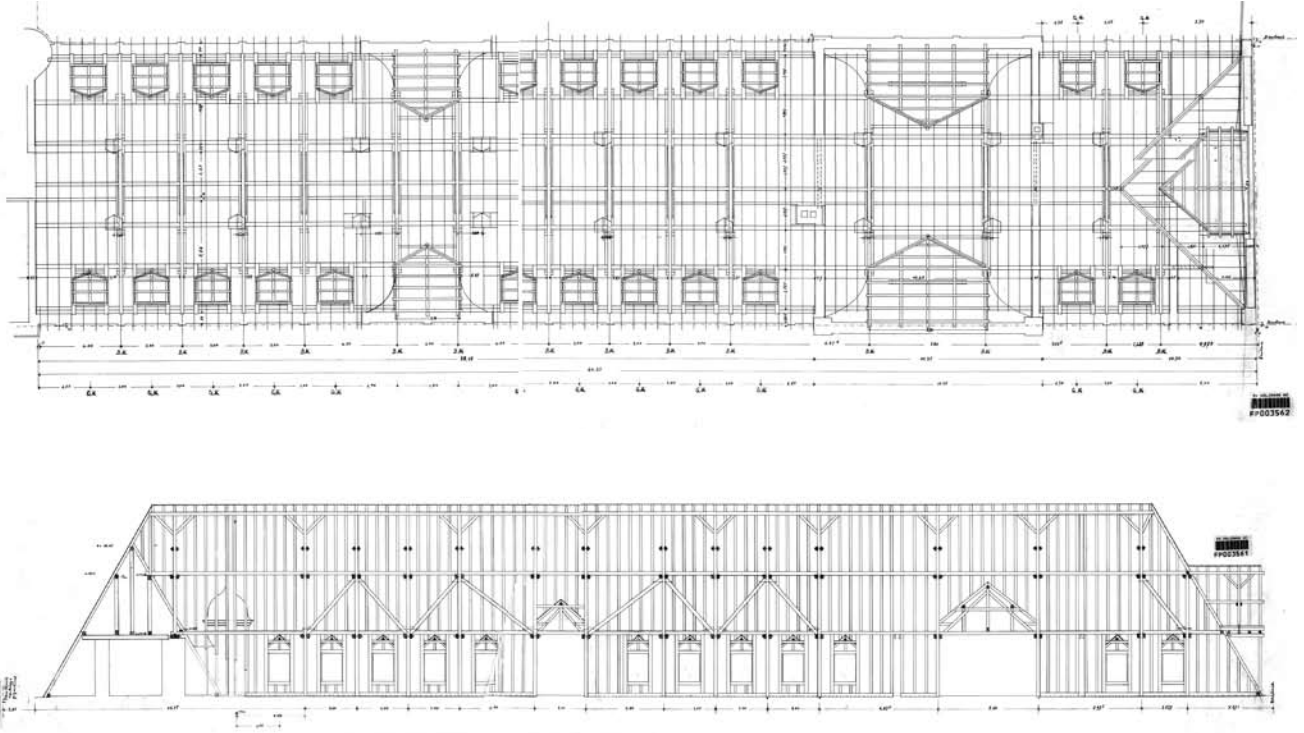
Yapının inşasında yer yer çelik kirişlerle desteklenen yığma bir sistem kullanılmıştır. Temellerinin ahşap kazıklar üzerine kurulduğu bilinmektedir. Bodrum kat, yığma sistemde deniz cephesine dik uzanan beşik tonozlarla inşa edilmiştir. Üst katlara erişim sağlayan merdiven ve asansörün yer aldığı Güney Kule I. Kata kadar yığma olarak inşa edilmiştir (Şekil 12). Merdiven Kulesi, kaburgalı çapraz tonozlar ile taşınmaktadır. Buna karşın yolcu salonu, fil ayakları üzerinde yer alan çelik putrel kirişlemeler arasında beşik tonozlar ile örtülüdür. Üst katlarda ise adi volta döşeme kullanılmıştır. Üst katlardaki kapı kasalarının da çelik olduğu tespit edilmiştir. Cephede subasman kotu bir renkli bir taş cinsi olan hereke pudinginden alt ve üst sıra taşlar arasına üç sıra kabartma kaba yonu taştan oluşurken, diğer katlar cephede Lefke taşı kaplıdır. Cephe kaplamaları dışındaki yığma duvarlar tuğladır.

### Çatı Konstrüksiyonu

Yapının ilk çatısının bütünüyle ahşaptan olduğu bilinmektedir. Frankfurt'taki Institut für Stadtgeschichte'de bulunan "Neuer Bahnhof Haidar Pacha" başlıklı 1/50 ölçekte çizilmiş mimari projeler ahşap çatı sistemine ilişkin detaylı veri sağlamaktadır (Şekil 14-17). Bunlara dayanarak çatının kuleler hariç her kolu ayrı ayrı örten kırma çatılar ile inşa edildiği anlaşılmaktadır (Şekil 13). Yapının deniz cephesinin mahya kotu kolların mahya kotundan yüksektedir. Kolların taban aşığı ve mahya aşığı dışında iki seviyede aşıkları mevcuttur. Asma sistemdeki çatının makasları kamalarla takviyeli çift kirişlerden oluşmaktadır. Ancak takviyeli kirişleri oluşturan parçaların boyları eş değildir. İlk parça, çatı tabanından yukarıdaki ilk seviye aşığını açacak uzunluğa sahipken, takviyeli çift kiriş diğer teki ikinci seviye aşıkları tutan çift gergilerin altına kadar ulaşır. Böylece çatının daha fazla yüke maruz kalan alt yarısı desteklenmiştir. Çift gergiler makasları ve mertekleri bağlamakta olup, aynı zamanda bırakma kirişi görevi üstlenmiştir. Takviyeli kirişlerin metal bayrakları andıran elemanlarla sabitlendiği görülmektedir. Bırakma kirişlerinin ise birbiri içine geçen hareketli bir sistemde inşa edildiği tahmin edilmektedir.



Şekil 13. 20. Yüzyıl Başında Haydarpaşa Garı Çatı Krokisi.



Şekil 14. A Detayı (Plan, 1/50) (ISG Arşivi).

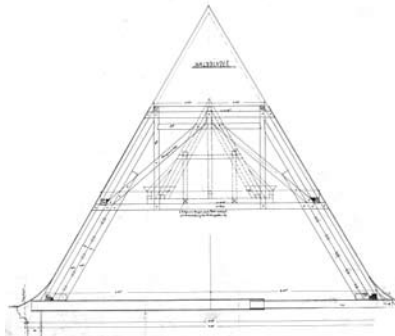
Şekil 15. A Detayı (Kesit, 1/50) (ISG Arşivi).

Kule üst örtüleri de asma sistemde inşa edilmiştir (Şekil 17). Makaslar çeşitli seviyelerde gergilerle birbirine bağlanmıştır. Kargir kule gövdesinin bitiminde önce tek yöne bir ızgara oluşturulmuştur. Bunun üzerine diğer yönde iki ana kiriş kullanılmıştır. Bu kirişler üzerine bağlanmış babalar, bir üst kotta ters yöndeki kirişleri taşımaktadır. Çift gergiler ise dairesel yerleştirilmiş olan aşıkları taşımaktadır. Konik üst örtünün boyun kısmına gelindiğinde fenerin oturacağı alan karşılıklı iki kiriş ile birbirine bağlanmış, fenerin üstündeki kubbe formunu elde etmek için parçalı malzeme (büyük olasılıkla kargir) kullanılmıştır. Fenerin 12 açıklığı olup, konik üst örtünün eğimli biten saçağı mertekler üzerine çakılan ek bir parça ile açıldırılmış ve alın tahtası ile sonlandırılmıştır.

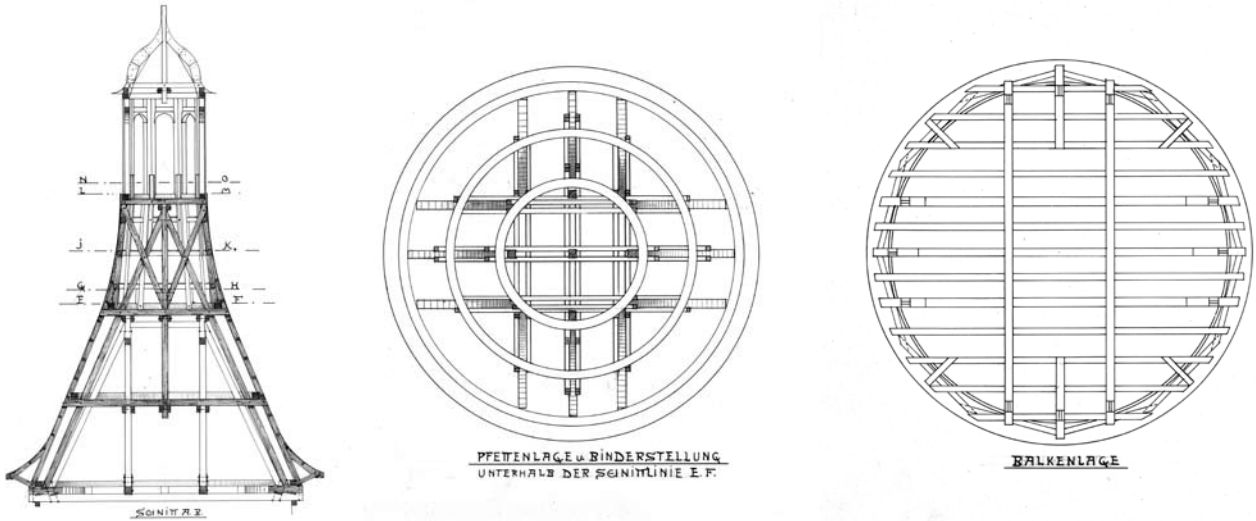
6 Eylül 1917'de çıkan bir patlamayla yapının çatısı bütünüyle yok olurken, cephesinde de büyük tahribatlar oluşmuş, vitrayları kırılmış, cephe kaplamalarında ve pencerelerinde hasarlar oluşmuştur (Eyice, 2004, 12-16). 1922 yılında yapının çatısının tasarımı için bir yarışma düzenlenmiş olmasına rağmen (22), kazanan proje uygulanmamıştır. Gar binası uzun yıllar harap bir halde kaldıktan sonra çelik konstrüksiyonlu yeni çatı, Mühendis Mehmed ve Mühendis İbrahim Galip Bey'lerin yapının eski haline yakın tasarladıkları projeye göre uygulanmıştır (Yavuz, 2006, 53). 1931 yılında Arkitekt dergisinde çatının inşa sürecini gözler önüne seren bir makale yayınlanmıştır. Bugün yandığı için yok olan çatının yapım aşamalarını gösteren bir belge olması bu makaledeki fotoğrafları oldukça değerli kılmaktadır (Şekil 18-19).

### Haydarpaşa İskelesi

1872 yılında demiryolunun Haydarpaşa'dan hareket etmesiyle birlikte iskelenin düzenli vapur seferleriyle işletilmek istendiği, ancak 1853 yılında itibaren Şirketi-i Hayriye Vapurlarıyla Tersane vapurlarının da bu işe talip olması kargaşa yaratmış, 1883 yılında o günkü adı Şirket-i Aziziye (23)



Şekil 16. C Detayı (Kesit, 1/20) (ISG Arşivi).



Şekil 17. B Detayı (Planlar ve Kesit, 1/50) (ISG Arşivi).

22. Kazanan projenin mimarı Mimar Nazmi Bey'dir. Bu yarışmaya Mimar Kemaleddin'in de bir proje sunduğu bilinir. (Demiryollar Dergisi, 1923, 320).

23. BOA, Tarih: 13/R /1290 (Hicri), Dosya No:456, Gömlek No:55, Fon Kodu: A.)MKT. MHM.

24. BOA, Tarih: 19/Z /1321 (Hicri), Dosya No:2286, Gömlek No:171420, Fon Kodu: BEO

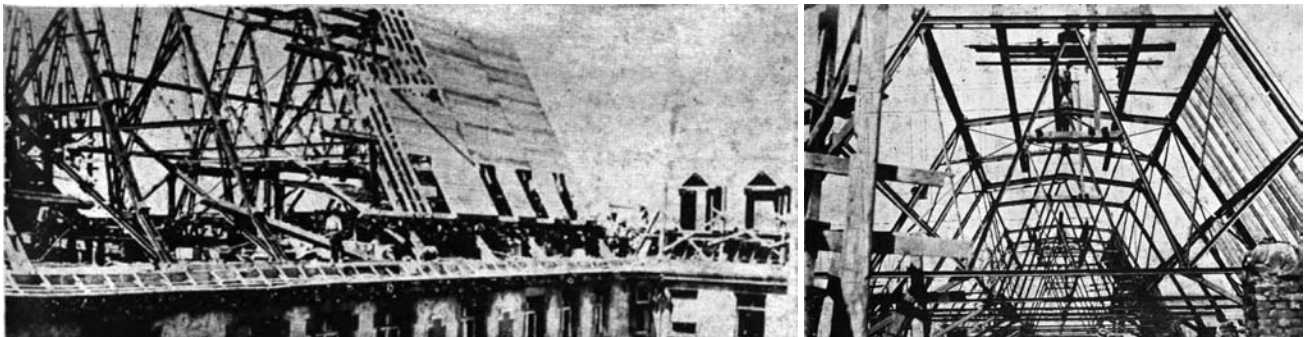
olan devlet denizyolları işletme hakkını almıştır (Müller- Winer, 1998, 151). Bir süre İngilizler Haydarpaşa Garı – Galata arasında vapur seferleri düzenlediyse de, yabancı gemilerin kent içi ulaşımında kullanılmasına yapılan itirazlar sonucunda durdurulmuştur (Müller- Winer, 1998, 156). Daha sonra Anadolu Demiryolu Şirketi Haydarpaşa ile İstanbul arasındaki deniz ulaşımını sağlamıştır. Bu amaçla Bağdat, Halep ve Basra isimli vapurlar 1904 yılında Alman tezgahlarında yapılmışlardır (Giz, 1998, 31).

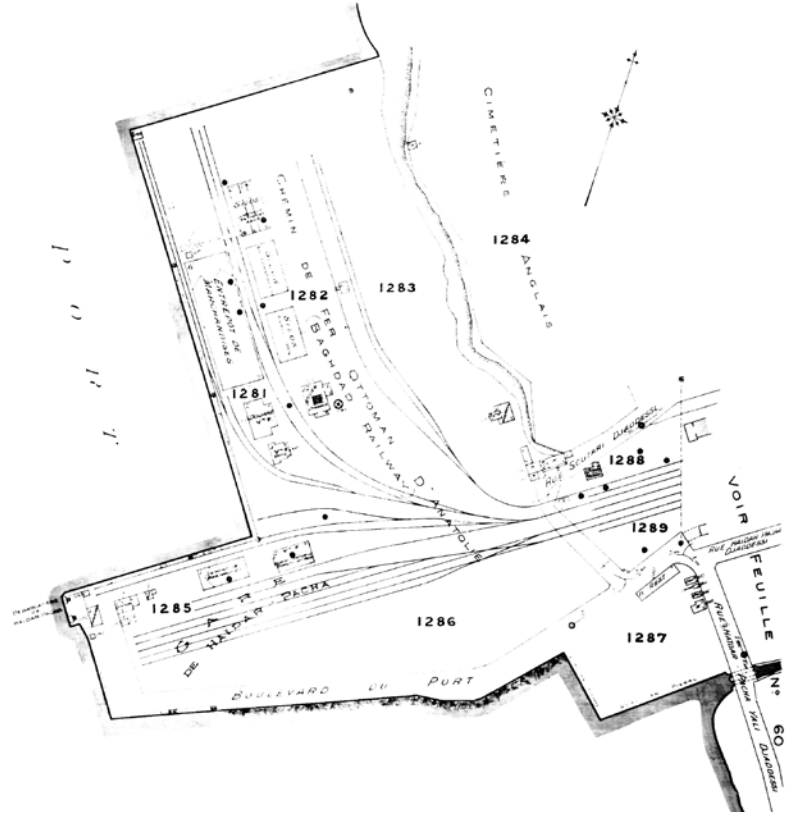
Elimizdeki belgeler demiryolunun hizmete girmesinden itibaren üç farklı yapının iskele olarak kullanılmış olduğunu göstermektedir. İlk gar binası ile birlikte kullanılan yapı, garın denize uzantı yaptığı alanda küçük ahşap bir binadır. Bundan sonra kullanıldığı bilinen yapı, arşiv belgelerinde İdare-i Mahsusa vapurlarının yanaşmaları için 1904 yılında inşa edildiği belirtilen iskeledir (24). Demiryolu rayları bu yapıya kadar uzatılmıştır. Yukarıda belirttiği üzere yeni liman 1900-1903 yılları arasında inşa edilmiştir. Limana ait elimizdeki görsel belgelerde iskele henüz görülmezken, 1906 tarihli Goad haritasında mevcuttur (Şekil 20).

Yapının mimari üslubu, liman hizmetleri için inşa edilmiş olan diğer yapılar ile aynı karakterdedir. Mükemmel bir simetriye sahip üç modüllü bir plan şemasına sahip olmaları, giriş akslarının vurgulanmış olması ve soğan kubbe gibi oryantalist mimari öğeler içermeleri iskele binasının liman hizmetlerini inşa eden Emile Faracci tarafından tasarlandığını düşündürmektedir (Kösebay Erkan, 2004, 28-34). Söz konusu iskele bugünkü iskele ile aynı yerde yer almaktaydı. Elimizdeki görsel

Şekil 18. Haydarpaşa Garı Çatısının onarımı, iç avludan bakış, (Arkitekt, 1931).

Şekil 19. Haydarpaşa Garı Çatısının onarımı içerden görünüş, (Arkitekt, 1931).





Şekil 20. Haydarpaşa Limanı, Goad 1906.

belgelerden tek katlı olduğu, üç pencereyi orta bölümün kitesinin yükseltilerek vurgulandığı, bu bölümün deniz cephesinde soğan kubbe ile, gar cephesinde ise kenarlarda birer soğan kubbecik bulunan yalnızca girişin üstünde yer alan yükseltilmiş bir saçak ile bitirildiği anlaşılmaktadır. Liman hizmetleri yapısının bir diğer karakteristiği olan subasmanın yatay silmelerle burada da belirginleştirilmiş olduğu görülmektedir. Yapının Kadıköy koyuna bakan cephesinde ahşap kafesleri bulunan iki pencere ve bir kapı vardır. Soba ile ısıtıldığı, yapıdan dışarı uzatılmış olan bacalardan anlaşılmaktadır (Şekil 21).

Bu iskele binasını ortadan kaldıran sebep henüz belirlenememiş olsa da 1912 yılına ait bir belgede yeniden yapılması konusunda görüş bildirilmiştir (25). Halen kullanılmakta olan iskele binasının üzerindeki kitabede 1915 yılı verilmiştir. 1917 yılında iskelede gerçekleşen patlama sonrası bugünkü görünümüne kavuşmuş olmalıdır. Yapının Mimar Kemalettin'in eseri olduğu bilinir. Günümüzde kullanılan iskele binası ile 1904 yılında inşa edildiği tahmin edilen yapı, konum, gabari ve kitle özellikleriyle benzer nitelikler göstermektedir. Üzerinde bulunduğu alanın zemin koşulları düşünüldüğünde, büyük olasılıkla yapı bütünüyle yıkılmadan bir yenilemeye gidilmiş olmalıdır.

### TOPLUMSAL SÜREKLİLİK ADINA

Teknoloji bağımlısı bir sistem olarak demiryolu alanlarının değişmesi-dönüşmesi kaçınılmazdır. Haydarpaşa'nın çevresel ölçekte en önemli özelliklerinden biri, yüzyılı aşan bir süredir kitleler tarafından kullanılan, gündelik hayatın parçası olmasıdır. Günümüzde halen kullanılmakta oluşu, onun kentsel kültürel peyzajın en önemli unsurlarından biri kıyıyor.



Şekil 21. Haydarpaşa Garı ve Haydarpaşa Vapur İskelesi, 1909 (ISG Arşivi).

Bu tür çok katmanlı kentsel alanların, geçmişin verileriyle geleceğe taşınması, evrensel koruma ölçütlerinin temel amacıdır.

Koruma/restorasyon açısından bakıldığında Haydarpaşa Garı ve çevresi için çözümlenmesi gereken birkaç konu bulunmaktadır. Bunlar arasında en acil müdahale bekleyen konu yapının yangın sırasında aldığı hasarın giderilmesidir. Buna bağlı olarak çatısının hangi ilkeler gözetilerek yeniden inşa edileceği tartışılan konulardan biri olmuştur. Geçmişte ahşap olan çatının 1917 yılında geçirdiği yangın sonrası özgün formunda değil de bir yarışma sonrası belirlenen, eskisini andıran çelikten ancak daha alçak olarak inşa edilmiş olması, günümüzde yeniden inşa edilmesi düşünülen çatının formunun farklılaştırılabileceği olasılığını akıllara getirmektedir. Ancak toplumsal hafızanın sürekliliği açısından, yapının görsel imgesinin korunması gereklidir. Bu nedenle, çatının 2010 yangını öncesi durumuna döndürülmesi yerinde olacaktır. Koruma kuramı açısından, çatının hafızalarda izi olan bir duruma döndürülmesi uygun bir yaklaşımdır. Haydarpaşa Garı'nın çatısının yeniden inşası için gerekli veriler çatının yanmamış bölümlerinde hala izlenebilir. Kuşkusuz, bu durumda, izleri mevcut olan çatının tamamlanması yolu tercih edilmelidir. Diğer taraftan burada sunulan veriler çatı arasının hiçbir dönemde işlevlendirilmediğini göstermektedir. Bu sebeple, arşiv belgelerinden de izlenebildiği kadarıyla mevcut durumda kullanıcıların toplu şekilde çatı içine ulaşımını sağlayan

herhangi bir merdiven ya da asansör gibi bir düşey dolaşım aracı bulunmamaktadır.

Çatının nasıl restore edileceği sorusuna çatı arasının nasıl kullanılacağı da dahil edilmelidir. Özgün tasarımda çatı arası bir mekan olarak ele alınmamasına rağmen yetkililerin bu alana bir işlev vermek istediği anlaşılmaktadır. Ancak çatı içine verilecek kamuya açık işlevler beraberinde çatıya ulaşım sorununu doğurmaktadır. Zira, çatı arası halka açık bir kullanım için tasarlanmadığından buraya erişim sağlayan ortak kullanıma ait bir merdiven bulunmamaktadır. Bu sorunu aşmak için geliştirilecek mimari çözümlerin tümü yapının özgün tasarımını zorlayacak çözümlerdir. Aynı zamanda çatı arasına verilecek işlev doğrudan yapının kendisinin hangi işlevle kullanılacağı ile ilişkilidir. Zaten yapının otel olarak kullanılması yönünde dile gelen görüşler kamuoyuna yansımış, buna imkan tanıyacak yasal düzenleme imar planına işlenmiş durumdadır.

Çatı arası için talep edilen kamuya açık işlevlere (kütüphane, sergi salonu ve diğerleri) hizmet vermek için geliştirilen öneriler arasında yapının iç avlu köşesinden çatıya ulaşan bir asansör olduğu bilinmektedir. Yalnızca çatıya ulaşım sağlayan bir asansör birkaç açıdan sakıncalıdır. Restorasyon projesinde ifade edildiği gibi kültürel amaçlı bir kullanım için gerekçelendirilmiş olsa dahi değişen koşullarda her zaman farklı işlevler için değiştirilebilir durumdadır. Böylesine değerli bir kültürel varlığın çatısına kalabalık kitlelerin yerleştirilmesi ile bu katın kullanıcıları yangın, deprem gibi afet durumlarında acil kaçış olanağından yoksun olacaktır. Ancak hepsinden önemlisi, yapının kullanıcısı ile olan ilişkisi bütünüyle yeni bir kimlik kazanmaktadır. Yapının restorasyonunu sadece çatının onarımı olarak ele alan bir yaklaşım ile yapısal güçlendirmesi yapılmadan bu yeni işlev hayata geçerse, yapıya büyük miktarda ek yük bindirilmiş olacaktır. Aynı zamanda, 1999 Marmara Depremi'ni yaşamış olan yapının yangın öncesinde dahi strüktürel güçlendirmeye ihtiyaç duyduğu bilinmektedir. 2010 yangınına söndürme çalışmaları sırasında yapılan yanlış müdahaleler ile yapı daha da hassaslaşmıştır.

Yeniden işlevlendirilme projesi, yapının bir müze olarak değerlendirilebileceğine işaret ederken, Haydarpaşa Garı bu tür durağan, edilgen bir koruma yaklaşımından daha fazlasını hakediyor. Yapının tren garı olarak işlevini sürdürmesi ve geçmişin verileri ile bağını koruması gerekir. Çağdaş kentlerin rolü toplumsal gelişmenin aracı olabilmekten geçmekte; sürdürülebilir yaşam alanları, güncel ve gelecek nesillerin ihtiyaçları ile mimari ve doğal çevre arasında bir dengede durmak zorundadır.

Belgeler, Haydarpaşa Garı ve geri sahasının tarihten gelen bir bütünlüğe sahip olduğunu göstermektedir. Boyutları küçülmüş de olsa, kentin geçmişine ait önemli verileri hala taşımaktadır. Burada demiryolu ve endüstri mirası kapsamında değerlendirilebilecek çok sayıda yapı, araç/gereç ve belge yer almaktadır. Bu katmanlar topluma yansıtılırken, tarihi değerlere saygılı, bölgeyi kentin diğer merkezleriyle ilişkilendirecek, mevcut açık alanları koruyarak deniz ulaşımı ile demiryolu ulaşımı bağıni sürdürecektir yaklaşımlar benimsenmelidir.



**KAYNAKLAR**

- AKBULUT, R. (1994) Haydarpaşa, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (4) 27-29.
- ARKİTEKT (1931) Haydarpaşa Garı Çatısı Tamiri (8) 261-263.
- DEMİRYOLLAR DERGİSİ (1923) (1341 H.) Haydarpaşa Garı'nın Tamiri 10(641) 320.
- DEMİRYOLLAR DERGİSİ (1939) En Eski Haydarpaşa Garı, 14(168) 1091-2.
- DENİCKE, (1903) Der Hafen von Haidarpacha gegenüber Konstantinopel, *Zeitschrift für Bauwesen* (53) 475-478.
- DÜNDEM BUGÜNE İSTANBUL ANSİKLOPEDİSİ, (1994) Haydarpaşa Limanı (4) 31-32.
- EKDAL, M. (1987) *Bir Fenerbahçe Vardı*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul.
- ERKAN (KÖSEBAY), Y. (2004) Oryantalist Mimari bir Hazine: Haydarpaşa Liman Hizmetleri Yapıları, *İstanbul* (51) 28-34.
- EYİCE, S. (2004) Haydarpaşa Garı ve Birkaç Hatıra, *İstanbul* (48) 12-16.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2006) Haydarpaşa Garı Otel Olursa Bu yapılar Ne Olacak, *Mimarist* (19) 59-65.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2007) *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2009) Military Barrack and Haydarpaşa Port: Deconstruction of the Orientalist Image", 03-08 September 2007, Budapest, 13th. ICTA (International Conference of Turkish Art), 13th International Congress of Turkish Art, Budapest, 409-23
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2010) Haydarpaşa Nasıl Kurtulur, *Radikal Gazetesi Yaşam Eki*, 29 Kasım 2010, 12-3.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2012a) Railway Heritage of İstanbul and the Marmaray Project, *International Journal of Architectural Heritage* 6(1) 86-99.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2012b) Haydarpaşa – Sirkeci Garları, *Memleket Garları*, (ed. Kemal Varol), İletişim Yayınları, İstanbul; 11-37.
- GİZ, A. (1998) *Bir Zamanlar Kadıköy*, İletişim Yayınları.
- GÖKYAY, O. Ş. der. (1996), *Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, Topkapı Sarayı Bağdat 304 Yazmasının Transkripsiyonu – Dizini, Yapı-Kredi Yayınları, İstanbul.
- MÜLLER- WIENER, W. (1998) *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- ÖZTÜRK, C. (1995) Tanzimat Devrinde bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa – İzmit Demiryolu, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, ed. İhsanoğlu, E., IRCICA, İstanbul, 272-98.
- SOĞANCI, M. (2001) Haydarpaşa Garı: Avrupa ile Anadolu Arasındaki Anıtsal Kapı, *Arredamento Mimarlık* 100(33) 112-7.
- TOYDEMİR, S. (1954) Haydarpaşa Limanı'nın İnşası, *Demiryol*, Özel Sayı, 10-8.

YAVUZ, M. (2006) Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich, yayınlanmamış Doktora Tezi, Ruhr Üniversitesi, Tarih Fakültesi, Sanat Tarihi Enstitüsü, Bochum-Almanya.

Received: 15.06.2011; Final Text: 21.05.2013

**Keywords:** Haydarpaşa Train Station; Haydarpaşa Pier; roof structure; reconstruction.

## HAYDARPAŞA TRAIN STATION: PRESENT, PAST AND FUTURE

The facade of Haydarpaşa Train Station has been changed more than once in the course of its century old life time. Until the fire in November 2010 wiping out the roof, the building was recalled only with a single image, although the original facade of the building was slightly different than it is commonly remembered one. Currently, while the wounds of the building are on the verge of healing, a new identity for the station is being tailored; this time it may not be only physically but also functionally.

Historical data provided in this paper will illuminate the original state of the building when it was built in 1908. Especially the original roof of the building is given prominence with its structural aspects. Archival evidence sheds light to the original uses of the offices. The early years of the 20th century reveals that not only Haydarpaşa Train Station but also, the Haydarpaşa Pier was renewed.

The information provided in this paper contributes to the debate on the restitution of the original state of Haydarpaşa Train Station and brings forward the early years of the complex. While its new identity is shaped through the restoration process, it is hoped that this article will serve as a valuable first layer along with several others. As a significant historic urban landscape of İstanbul, Haydarpaşa Train Station and its environs need a holistic preservation approach.

### YONCA KÖSEBAY ERKAN, B.Arch., M.Sc. in Restoration, PhD.

Graduated from Yıldız Technical University, Department of Architecture in 1993 and completed Master's degree at the Restoration Department in 1996. Later became Aga Khan fellow at Massachusetts Institute of Technology and received The Master of Science in Architecture Studies degree in 1998. Completed her Ph.D. in 2007 at the İstanbul Technical University. Currently an Associate Professor at Kadir Has University since 2008.