

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**HAYDARPAŞA GARI VE ÇEVRESİNDEKİ YAPILARIN
TARİHSEL ARAŞTIRMASI, ASKERİ KARAKOL VE
MUHACİR MİSAFİRHANESİ YAPILARININ YENİDEN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Mimar Seçil YAVUZ

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Rölöve-Restorasyon Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Füsun ALİOĞLU

İstanbul, 2005

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTIMA LİSTESİ	iv
ŞEKİL LİSTESİ	v
ÖNSÖZ.....	ix
ÖZET	x
ABSTRACT	xi
1. GİRİŞ.....	1
2. XIX. YÜZYILDA SANAYİLEŞME HAREKETLERİ VE DEMİRYOLU'NUN GELİŞİMİ.....	2
2.1 Avrupa'da Demiryolu'nun Gelişimi.....	2
2.2 Türkiye'de Demiryolu'nun Gelişimi	3
2.2.1 Cumhuriyet Öncesi	3
2.2.2 Cumhuriyet Sonrası Dönem	7
2.2.2.1 1923 - 1950 Dönemi	7
2.2.2.2 1950 Sonrası Dönem	10
3. İSTANBUL'DA DEMİRYOLU SİSTEMİ VE YAPILARI.....	11
3.1 Sirkeci Garı.....	12
3.2 Haydarpaşa Garı İçerisindeki Yapılar	15
3.2.1 Haydarpaşa Yerleşimi.....	15
3.2.2 Haydarpaşa Tren İstasyonu	18
3.2.3 Askeri Karakol.....	27
3.2.4 Muhacir Misafirhanesi.....	28
3.2.5 Elektrik Santrali	28
3.2.6 Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği	29
3.2.7 Haydarpaşa Vapur İskelesi	30
3.2.8 Gümrük Binası, Liman İdaresi, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu	32
4. ASKERİ KARAKOL VE MUHACİR MİSAFİRHANESİ.....	36
4.1 Askeri Karakol.....	36
4.1.1 Oryantalist Mimari	36
4.1.2 Mimari Özellikleri	37
4.1.3 Bozulmalar.....	57
4.1.3.1 Planimetrik Bozulmalar	57
4.1.3.2 Cephe Karakterindeki Bozulmalar	61
4.1.3.3 Strüktürel Bozulmalar.....	68
4.1.3.4 Yapı Elemanları ve Yapı Malzemelerindeki Bozulmalar.....	69
4.2 Muhacir Misafirhanesi.....	81
4.2.1 Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi ve Özellikleri.....	81

4.2.2	Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin Önemli İsimleri.....	83
4.2.3	Mimari Özellikleri	84
4.2.4	Bozulmalar.....	126
4.2.4.1	Planimetrik Bozulmalar	126
4.2.4.2	Cephe Karakterindeki Bozulmalar	129
4.2.4.3	Strüktürel Bozulmalar.....	131
4.2.4.4	Yapı Elemanları ve Yapı Malzemelerindeki Bozulmalar.....	133
5.	SONUÇ.....	141
KAYNAKLAR.....		147
EKLER		149
Ek 1 Haydarpaşa Tren İstasyonu zemin kat planı ve görünüşleri		150
Ek 2 Haritalar.....		153
Ek 3 Sirkeci Tren İstasyonu vaziyet planı		156
ÖZGEÇMİŞ.....		157

KISALTMA LİSTESİ

İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TSKB	Türkiye Sınai Kalkınma Bankası
İKSA	İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi
İAM	İstanbul Araştırmaları Merkezi
IRCICA	İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
İSAM	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1 Sirkeci Garı, zemin kat planı[2].	14
Şekil 3.2 Sirkeci Garı, birinci kat planı[2].	14
Şekil 3.3 Sirkeci Garı, deniz cephesi[4].	14
Şekil 3.4 Sirkeci Garı, deniz cephesi[2].	15
Şekil 3.5 Haydarpaşa'nın havadan görünümü (Şahenk,1996).	17
Şekil 3.6 Haydarpaşa (Şahenk,1996).	18
Şekil 3.7 Haydarpaşa Garı ve Limanı'nın Genel görünümü [5].	19
Şekil 3.8 İlk İstasyon Binası (Erkan,2004).	19
Şekil 3.9 İlk İstasyon Binası'nın üçüncü bir kat eklenmiş hali (Erkan,2004).	20
Şekil 3.10 Haydarpaşa Limanı ve Silo (Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf arşivi).	22
Şekil 3.11 Haydarpaşa Garı (Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf arşivi).	22
Şekil 3.12 Haydarpaşa Garı'nın nedeni meçhul yangın sırasındaki görüntüsü (Eyice,2004).	23
Şekil 3.13 Haydarpaşa rıhtımı yangından hemen sonra (Eyice,2004).	23
Şekil 3.14 Haydarpaşa Garı'nın patlamadan sonra uçan çatısı (Eyice,2004).	24
Şekil 3.15 Haydarpaşa Garı deniz cephesi (Eyice,2004).	25
Şekil 3.16 Haydarpaşa Garı doğu cephesi [5].	26
Şekil 3.17 Haydarpaşa Garı kuzey cephesi.	26
Şekil 3.18 Askeri Karakol'un günümüzdeki hali.	27
Şekil 3.19 Muhacır Misafirhanesi'nin günümüzdeki hali.	28
Şekil 3.20 Elektrik Santrali'nin günümüzdeki hali.	29
Şekil 3.21 Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği'nin günümüzdeki hali.	30
Şekil 3.22 Haydarpaşa Vapur İskelesi [5].	31
Şekil 3.23 1903'te yapılmış Haydarpaşa Limanı planları (Erkan,2004).	32
Şekil 3.24 1900'lerin başında Liman İdaresi (Erkan,2004).	33
Şekil 3.25 Gümrük Binası (Erkan,2004).	34
Şekil 3.26 Polis Karakolu (Erkan,2004).	35
Şekil 3.27 Bekleme Salonu (Erkan,2004).	35
Şekil 4.1 Orta sofaya girişin sağlandığı ahşap çarpma kapı.	37
Şekil 4.2 Orta sofada yer alan niş ve içindeki merdiven (Z01).	38
Şekil 4.3 Orta sofadan Z03 no'lu koridora açılan kapı.	39
Şekil 4.4 Orta sofadan Z02 no'lu koridora açılan kapı ve üzerindeki kemerli geçiş.	40
Şekil 4.5 Z02 no'lu mekan.	41
Şekil 4.6 Z04 no'lu mekan.	42
Şekil 4.7 Z05 no'lu mekan.	43
Şekil 4.8 Z06 no'lu mekanda bulunan tuvaletler.	44
Şekil 4.9 Z06 no'lu mekan.	45
Şekil 4.10 Askeri Karakol binasının çatısı.	46
Şekil 4.11 Çatıda yer alan orijinal baca.	46
Şekil 4.12 Taş silme üzerinde ahşap denizlik.	47
Şekil 4.13 Z02 no'lu mekanda yer alan üçlü açıklıklı pencere düzeni.	48
Şekil 4.14 Ahşap iç kapı (Z01).	48
Şekil 4.15 Çarpma kapının ahşapla bezenmiş üst bölümü.	49
Şekil 4.16 Çarpma kapının dökme demir menteşesi.	49
Şekil 4.17 Orta sofada yer alan dökme mozaik döşeme (Z01).	50
Şekil 4.18 Yapının orijinal giriş basamakları.	50
Şekil 4.19 Askeri Karakol binası (Erkan,2004).	51
Şekil 4.20 Kubbeli giriş kısmının oturduğu bölümler.	52
Şekil 4.21 Güneybatı cephesi.	53
Şekil 4.22 Üçlü açıklıklı pencere düzeni.	53

Şekil 4.23 Köşe taşları.....	54
Şekil 4.24 Güneydoğu cephesi.....	55
Şekil 4.25 Kuzeybatı cephesi.....	56
Şekil 4.26 Kuzeydoğu cephesi.....	57
Şekil 4.27 Z03 no'lu koridorda yer alan muhdes kapı (Z03).....	58
Şekil 4.28 Z05 no'lu mekandaki muhdes lavabolar (Z05).....	59
Şekil 4.29 Z05 no'lu mekandaki muhdes kapı (Z05).....	59
Şekil 4.30 Muhdes tuvaletler (Z06).....	60
Şekil 4.31 Tuvalet yapımı için pencere önü duvarla doldurulmuş (Z06).....	61
Şekil 4.32 Köşe saçaklarının oturduğu elemanlar.....	62
Şekil 4.33 Giriş bölümünün solunda beton dökülerek rampa yapılan kısım.....	63
Şekil 4.34 Kapının üzerinde sonradan eklenen kiremitler.....	63
Şekil 4.35 Güneybatı cephesinde yapıya dayanan bitkiler.....	64
Şekil 4.36 Girişte yer alan muhdes çardak.....	65
Şekil 4.37 Kuzeybatı cephesindeki muhdes giriş kapısı.....	66
Şekil 4.38 Kuzeybatı cephesinde yapıya dayanan ağaç kökü.....	66
Şekil 4.39 Kuzeydoğu cephesinde açılan kapı ve kapatılan pencere boşluğu.....	67
Şekil 4.40 Kuzeydoğu cephesindeki muhdes giriş kapısı ve muhdes basamaklar.....	68
Şekil 4.41 Orta sofada yer alan çelik raylardan yapılmış kirişler (Z01).....	69
Şekil 4.42 Saçak altındaki taş silmede rutubetlenme.....	70
Şekil 4.43 Taş malzemede kopmalar.....	70
Şekil 4.44 Taş silmelerde ve köşelerdeki bosajlı taşlarda kopmalar.....	71
Şekil 4.45 Pencere camlarında kırılma ve parmaklıklarda paslanma.....	72
Şekil 4.46 Camlardaki eksiklikler kontrplak ile kapatılmıştır.....	72
Şekil 4.47 Çarpma kapının sağır bölümlerinde kopmalar.....	73
Şekil 4.48 Ahşap parçalarda eksiklikler ve ahşapta aşınma.....	74
Şekil 4.49 Camlarda ve ahşap elemanlarda eksiklikler.....	75
Şekil 4.50 Mermer basamakların köşelerinde kopmalar.....	75
Şekil 4.51 Orta sofanın kontrplak ile oluşturulmuş tavanı (Z01).....	76
Şekil 4.52 Bağdadi sıva tavan (Z03).....	77
Şekil 4.53 Z04 no'lu mekanda yer alan baca duvarı.....	78
Şekil 4.54 Duvar yüzeyinde rutubetlenme (Z04).....	78
Şekil 4.55 Tesisat için duvarda oluşturulan yırtık harçla kapatılmış (Z05).....	79
Şekil 4.56 Lavaboların üzerinde yer alan bidonlar (Z05).....	79
Şekil 4.57 Yağmur suyu iniş borularında kopmalar.....	80
Şekil 4.58 Muhdes bacalar.....	80
Şekil 4.59 Giriş kapısı (Z01).....	85
Şekil 4.60 Giriş holündeki merdivenler (Z01).....	86
Şekil 4.61 Merdiven altı (Z01).....	87
Şekil 4.62 Merdiven altındaki pencere boşluğu (Z01).....	88
Şekil 4.63 Giriş holünden bahçeye açılan kapı (Z01).....	89
Şekil 4.64 Zemin kat koğuş (Z03).....	90
Şekil 4.65 Zemin kat koğuş (Z02).....	91
Şekil 4.66 Zemin kat ısıtma merkezi giriş kapısı (Z04).....	92
Şekil 4.67 Üst kat orta sofada merdivenin her iki yanındaki pencere (B01).....	93
Şekil 4.68 Orta sofada ön cepheye bakan pencere (B01).....	94
Şekil 4.69 Orta sofayı bölen doğrama (B01).....	94
Şekil 4.70 Üst kat koğuş (B03).....	95
Şekil 4.71 Üst kat koğuş (B02).....	95
Şekil 4.72 Üst kat duş ve tuvalet bölümü (B04).....	96
Şekil 4.73 Üst kat duş ve tuvalet bölümü (B04).....	97

Şekil 4.74 Muhacır Misafirhanesi'nin girişi. Bu bölüme ek yapıların arasındaki koridordan ulaşılmaktadır.....	97
Şekil 4.75 Güneybatı cephesindeki ek yapı.....	98
Şekil 4.76 Yapının güneydoğu cephesindeki ek yapılar.....	98
Şekil 4.77 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki volta döşeme (Z02).....	99
Şekil 4.78 Zemin giriş holündeki volta döşeme (Z01).....	100
Şekil 4.79 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki ahşap döşeme (Z02).....	100
Şekil 4.80 Zemin kat giriş holündeki karo mozaik (Z01).....	101
Şekil 4.81 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki iç kapı (Z02).....	101
Şekil 4.82 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P1).....	102
Şekil 4.83 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P2).....	103
Şekil 4.84 Dökme mozaik basamaklar ve demir korkuluk (Z01).....	103
Şekil 4.85 Ahşap korkuluk tokmağı (Z01).....	104
Şekil 4.86 Demir korkuluk (B01).....	104
Şekil 4.87 1. kat orta sofadaki kapı (B01).....	105
Şekil 4.88 1. kat orta sofadaki seramik döşeme ve ahşap süpürgelik (B01).....	105
Şekil 4.89 1. kat B03 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P5).....	106
Şekil 4.90 1. kat B03 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P4).....	107
Şekil 4.91 1. kat B03 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P6).....	108
Şekil 4.92 1. kat B02 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P8).....	109
Şekil 4.93 1. kat duş ve tuvalet bölümü tavanı (B04).....	110
Şekil 4.94 1. katta bulunan koğuşun ahşap tavanı (B02).....	110
Şekil 4.95 Ahşap konstrüksiyonlu kırma çatı.....	111
Şekil 4.96 Güneybatı cephesindeki ek yapının ahşap dikme ve kirişleri.....	112
Şekil 4.97 Kuzeybatı cephesindeki ek yapının çelik kirişleri.....	112
Şekil 4.98 Güneybatı cephesindeki ek yapının eternit çatı kaplaması.....	113
Şekil 4.99 Güneybatı cephesi.....	114
Şekil 4.100 Güneybatı cephesindeki yükseltilmiş giriş bölümü.....	114
Şekil 4.101 Yıldız motifleriyle bezenmiş kalkan duvar ve arkasında baca.....	115
Şekil 4.102 Giriş bölümünü üzerindeki iki pencere arasındaki yuvarlak sütun.....	115
Şekil 4.103 Güneybatı cephesi 1. kat pencereleri.....	116
Şekil 4.104 Güneybatı cephesi zemin kat pencereleri.....	116
Şekil 4.105 Zemin kat güneydoğu cephesi.....	117
Şekil 4.106 Güneydoğu cephesi.....	117
Şekil 4.107 Yapının giriş aksında çıkma yapan bölümü.....	118
Şekil 4.108 Güneydoğu cephesinde çıkma yapan bölümün pencereleri.....	119
Şekil 4.109 Pencere üzerindeki kilit taşları.....	120
Şekil 4.110 Kuzeybatı cephesindeki zemin kat pencereleri.....	121
Şekil 4.111 Kuzeybatı cephesi.....	122
Şekil 4.112 Kuzeybatı cephesinde giriş aksından çıkma yapan bölüm.....	122
Şekil 4.113 Kuzeydoğu cephesi.....	123
Şekil 4.114 Kuzeydoğu cephesi.....	124
Şekil 4.115 Kuzeydoğu cephesindeki depo.....	124
Şekil 4.116 Subasman seviyesindeki taş silme ve onun altında taş kaplama.....	125
Şekil 4.117 Kafes bezemeden oluşan ahşap saçak.....	125
Şekil 4.118 Pencerenin önüne kısmi olarak duvar örülmüştür.....	126
Şekil 4.119 Zemin kat ısıtma merkezi (Z04).....	127
Şekil 4.120 Pencere boşluğu ısıtma merkezine girişi sağlamak amacıyla kapıya çevrilmiş(Z04).....	128
Şekil 4.121 Tuvalet ve duşların bulunduğu bölümde kapatılan pencereler (B04).....	129
Şekil 4.122 Güneydoğu cephesinde yer alan muhdes basamaklar (Z04).....	130

Şekil 4.123 Kuzeybatı cephesinin ek yapılar ile ilişkisi.....	131
Şekil 4.124 Çatı strüktüründeki rutubetlenme ve parçalarda kopmalar.	132
Şekil 4.125 Volta döşemede rutubetlenme.	132
Şekil 4.126 Cephede rutubetlenme.	133
Şekil 4.127 Saçakta kopmalar.	134
Şekil 4.128 Ahşap yüzeylerde görülen aşınma.....	135
Şekil 4.129 Orijinal kapı kanatları değiştirilmiş.....	136
Şekil 4.130 B04 no'lu mekanın yükseltilmiş ve fayans kaplanmış yer döşemesi.....	137
Şekil 4.131 Ahşap süpürgeliklerde yer yer çürüme (B01).	137
Şekil 4.132 Yapıya eklenen radyatörler ve tesisat boruları.	138
Şekil 4.133 Ahşap tavanda oluşan rutubetlenme ve açılma.	139

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca yardımlarını esirgemeyen, her türlü bilgi ve tecrübesini benimle paylaşan değerli tez danışmanım Prof. Dr. Füsun Alioğlu'na, daima yanımda olan ve desteğini her zaman kalbimde hissettiğim değerli arkadaşım Arş. Gör. Burak Akpınar'a, yardımlarını asla unutamayacağım arkadaşım Mimar Özlem Karanlı'ya, rölöve çalışmalarım boyunca beni yalnız bırakmayan arkadaşlarım Birsen Duydukoğlu'na ve Pelin Özdoğan'a, yüksek lisans öğrenimim boyunca göstermiş oldukları anlayıştan dolayı İMDA Mimarlık şirketinin değerli yöneticileri Y. Mimar Cavit Erkmen, Y. Mimar Güney Öncel ile TURES Turizm Planlama ve Restorasyon San. ve Tic. Ltd. Şti yöneticisi Restoratör Mimar Mehmet Alper'e, hayatım boyunca sevgilerini ve desteklerini hissettiğim anneme, babama ve ağabeyime sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

Bu çalışma kapsamında öncelikle XIX. Yüzyılda Avrupa’da sanayileşme hareketleri ve bunun demiryolu sistemine olan etkileri incelenmiştir. Demiryolunun Türkiye’deki gelişimi ise Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet sonrası dönemlere ayrılmıştır.

İstanbul Anadolu’ya ve Avrupa’ya uzanan demiryolu ağının başlangıç noktasıdır. Demiryolu yapımı sayesinde İstanbul’da Haydarpaşa-Gebze hattında ve Sirkeci-Halkalı hattında birçok istasyon binası yapılmıştır. İstanbul silüeti içerisinde özellikle Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı’nın önemli bir yeri bulunmaktadır.

Haydarpaşa yerleşiminde yer alan Haydarpaşa Tren İstasyonu, Haydarpaşa Limanı, Muhacır Misafirhanesi, Askeri Karakol, Elektrik Santrali, Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği, Haydarpaşa Vapur İskelesi, Gümrük Binası, Liman İdaresi, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu bu çalışma kapsamında araştırılmıştır.

Haydarpaşa Tren İstasyonu, deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla birlikte, yer yer barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin de kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır.

Muhacır Misafirhanesi Mimar Kemalettin’in erken dönem eserlerinden olmakla birlikte I. Ulusal mimarlık akımının da temsilcilerindedir.

Askeri Karakol, Gümrük Binası, Liman İdaresi, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu oryantalist bir mimariye sahiptir. Bu yapılar bir kompleksin parçaları olarak eşzamanlı biçimde tasarlanmıştır.

1903’te yapımı tamamlanan elektrik santrali binası cephedeki kapı ve pencere kemerlerindeki dairesel tepe penceresi ile Alman Art Nouveau’sunun etkilerini taşır.

Haydarpaşa Tren Garı’nın önünde yer alan Haydarpaşa Vapur İskelesi 1335(1916-17) tarihinde yapılmıştır. Vedat Tek tarafından inşa edilen iskele Kütahya Çiniciliğinin değerli çinileriyle süslü Osmanlı döneminin son eserlerindedir.

Bu tez çalışması kapsamında Askeri Karakol binası ve Muhacır Misafirhanesi’nin analitik rölöve çalışmaları yapılmış, yapıların mimari özellikleri, mimari üslupları ve bozulmaları incelenmiştir. Her iki yapıya da yeni işlevler verilmiştir.

Anahtar kelimeler: Haydarpaşa, Haydarpaşa Garı, TCDD, Mimar Kemalettin, Haydarpaşa Limanı, XIX. Yüzyıl, II. Abdülhamid, Oryantalizm, Oryantalist Mimari, I. Ulusal Mimarlık Akımı, Mimar Vedat Tek.

ABSTRACT

XIX. century industrialization activities in Europe and effects of these activities to railway system was examined in scope of this study. Railway developments in Turkey were studied in two periods as before Republic and after Republic.

Istanbul is the first point of railway network which covers Anatolia and Europe. A lot of station buildings had been constructed on Haydarpaşa - Gebze and Sirkeci – Halkali rail lines owing to railway construction. Haydarpaşa and Sirkeci railway stations have special place in Istanbul silhouette.

Haydarpaşa Railway Station, Haydarpaşa Seaport, Migrant Guesthouse, Military Station House, Power Plant, Directorate of Food and Bed Included Railway Cars, Haydarpaşa Steamer Harbor, Custom House, Harbor Management, Police Station and Waiting Room were explored in scope of this study.

Although sea side of Haydarpaşa Railway Station is in Neo-Renaissance order, formal elements of baroque architecture had been used and it's an eclectic style building.

However Migrant House is one of the early period works of Architect Kemalettin, it's also one of the representatives of 1st National Architecture Movement.

Military Station House, Custom House, Harbor Management, Police Station and Waiting Room have Orientalist architectural style. These buildings had been designed synchronous as the parts of a complex.

Power Plant which had been constructed in 1903 sustains effect of German Art Nouveau by means of circular skylight on door and window covered passage.

Haydarpaşa Steamer Harbor which is in front of Haydarpaşa Railway Station had been constructed by Vedat Tek in 1335 (1916-1917). This Harbor is one of the latest works of Ottoman Period and it had been adorned by famous Kutahya Tiles.

Analytical surveys of Military Station House and Migrant Guesthouse were completed and architectural characteristics, architectural styles and corruptions of these buildings were examined in this study. As result new functions for these buildings were considered.

Keywords: Haydarpaşa, Haydarpaşa Railway Station, TCDD, Architect Kemalettin, Haydarpaşa Harbor, XIX. century, II. Abdülhamit, Orientalism, Orientalist Architecture, 1st National Architecture Movement.

1. GİRİŞ

Bu çalışma, yüksek lisans tezi kapsamında TCDD sınırları içerisinde yer alan Haydarpaşa Garı ve çevresindeki yapıların genel olarak mimari özelliklerini ve tarih içerisindeki dönüşümlerini incelemek amacıyla yapılmıştır.

Bu amaçla Haydarpaşa bölgesi incelenmiş ve bu alan içerisindeki Haydarpaşa Tren İstasyonu, Haydarpaşa Limanı, Dikimevi Müdürlüğü olarak kullanılmış Muhacır Misafirhanesi ve Askeri Karakol binası, Elektrik Santrali, Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği, Haydarpaşa Vapur İskelesi, Gümrük Binası, Liman İdaresi, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu araştırılmıştır. Dikimevi Müdürlüğü olarak kullanılmış Muhacır Misafirhanesi ve Askeri Karakol binalarının rölöve çalışmaları yapılmış, bozulmaları saptanmış ve yapıların yeniden değerlendirilmesi düşünülmüştür. Haydarpaşa Garı'na ait çizimler I. İşletme Başmüdürlüğü'nden sağlanmıştır (Ek1). Ayrıca çalışmaya görsel yönden katkıda bulunacak fotoğraflar çekilmiştir.

İlk bölümde XIX. Yüzyılda Avrupa'da sanayileşme hareketleri ve bunun demiryoluna yansımaları incelenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolunun gelişiminin de açıklandığı bu bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu siyasal ve ekonomik yapı, ilk demiryolu çalışmaları ve Osmanlı Demiryolculuğunun çeşitli evreleri konusunda açıklayıcı bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

Haydarpaşa Garı içerisindeki binalar mimari yönden incelenerek tanımlanmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak Osmanlı demiryolculuğunun evreleri ve Haydarpaşa gar yapılarının mimari özellikleri hakkında genel bir değerlendirme yapılmıştır. Askeri Karakol ve Muhacır Misafirhanesi'nin rölöve çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Mimari özellikleri bakımından oldukça önemli olan bu yapıların yeniden değerlendirilmesi uygun görülmüştür. Bu konuda alınan restorasyon kararları projelendirilmiştir.

2. XIX. YÜZYILDA SANAYİLEŞME HAREKETLERİ VE DEMİRYOLU'NUN GELİŞİMİ

2.1 Avrupa'da Demiryolu'nun Gelişimi

19. yüzyıl ile birlikte basit mekanik araçların belirlediği üretim sistemi yerini makina gücüne dayanan fabrika sistemine bırakmıştır. Endüstri devrimi tüm dünyadaki toplumsal yapıyı temelinden değiştirmiştir.

Sürekli olarak hızlanan bir endüstrileşme süreci içinde olan Avrupa'da sömürgelerden getirilen hammaddeler endüstriyel yöntemlerle işlenmiştir. Ortaya çıkan üretim fazlası yeni ticaret olanaklarının ve yeni pazarların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Endüstrileşmeye başlayan ülkelerin nüfusları hızla artmış, toplumların sınıfsal yapılarında önemli değişimler olmuştur (Koçer, 1995).

19. yüzyılda Avrupa toplumlarının sürekli bir değişim içinde olan ekonomik-politik yapısı mimarlık fonksiyonlarının da yeniden tanımlanmasına yol açmıştır. Endüstriyel üretim olanakları yeni yapı malzemelerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 19. yüzyıl ile beraber önemli şehir planlaması girişimleri, konut üretimi sorunu, yapı üretiminde prefabrikasyon gibi endüstriyel yöntemlerin kullanılmaya başlanması gibi konular gündeme gelmiştir.

Endüstrileşmenin ortaya çıkardığı yeni malzemeler demir, çelik, cam ve betonarmedir. Demir ve çelik köprü, fabrika, depo, demiryolu tesisleri, alışveriş merkezleri gibi binalarla mimarlık literatürüne girmiştir. İlk betonarme kullanımı da fabrika, silo demiryolu tesisleri gibi endüstriyel binalarda görülmektedir.

Demirden yapılmış raylar ilk kez 18. yüzyılda İngiltere'de bulunan Combe Down taş ocağında kullanılmıştır. Demir sanayicisi Reynold 1767 yılında elindeki demirleri arabaların çekildiği kalaslar üzerine geçici bir süre için kaplayarak, hem ahşap kalasların aşınmasını önlemeyi hem de demir fiyatları yükseldiğinde bunları söküp satmayı düşündü. Arabaların demir levhalar üzerinde kolayca hareket ettiğinin fark edilmesi ile demirlerin sökülmesinden vazgeçildi. Bunun sonucunda, çabuk aşınan tahta raylar yerini madeni raylara bırakmaya başlamıştır. (Aslantaş, 1998).

Raylardan meydana getirilmiş bir yolda, buharla işleyen bir arabayı ilk kez yürüten Richard Trevithick'tir. 1801-1905 yılları arasında kullanılan bu araba bugünkü lokomotiften oldukça farklıdır. (Koçer, 1995).

1814 yılında George Stephenson iki silindirli “Blücher” adlı lokomotifini yaptı. Ancak lokomotiflerdeki büyük gelişme 1825’de Marc Seguin tarafından borulu kazan icad edildikten sonra olmuştur. Bundan yararlanan George Stephenson “Roket” adlı lokomotifini yaparak Liverpool-Manchester şirketince inşaa edilmekte olan hat için açılan yarışmada birinci olmuştur (Koçer, 1995).

Demiryolunun tarifine ve amacına en uygun ilk lokomotif George Stephenson’un yaptığı bu lokomotif olduğu için demiryolunun mucidi George Stephenson, demiryolculuğun başlangıç tarihi de 1829 kabul edilir (Aslantaş,1998).

1845’e gelindiğinde İngiltere’de iki bin milin üzerinde demiryolu inşaa edilmişti. 1830’larda diğer ülkelerde de demiryolu yapımına başlandı. Fransa’ya ve Birleşik Devletler’e 1830, Belçika ve Almanya’ya 1835, Rusya’ya 1838, İtalya ve Hollanda’ya 1839’da geldi ve çok kısa zamanda bütün Avrupa’yı sıkı bir ağ halinde sardı.

2.2 Türkiye’de Demiryolu’nun Gelişimi

Ülkemiz demiryolu yapım tarihi; Cumhuriyet öncesi, Cumhuriyet sonrası dönem olarak iki başlık altında incelenmelidir. Cumhuriyet sonrası dönem kendi içinde 1923-1950 yılları arasındaki dönem ve 1950 yılı sonrasındaki dönem olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

2.2.1 Cumhuriyet Öncesi

Yol sistemi, tarih boyunca, bütün devletler için hayati bir önem taşımıştır. Ticari ve ekonomik faaliyetler, haberleşme ve ulaştırma işleri ve özellikle askeri gayelere hizmet gibi hususlar ancak düzenli bir yol sistemi sayesinde mümkün olmuştur (Öztürk,1995).

Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk demiryolu çalışmalarından söz etmeden önce bu dönemin egemen ekonomik ve siyasal yapısını incelemek yerinde olur.

19. yüzyılın ortaları, batılı sermayedarların, geliştirmekte olan endüstrilerine ucuz hammadde kaynakları ve pazarlar aradıkları ve bunu için de rekabet halinde oldukları bir dönemdir. Anadolu’nun ve Mezapotamya’nın zenginlikleri İngiliz, Fransız ve Alman yatırımcıların ilgisini çekmekteydi. Bu durum doğuya doğru yayılma siyaseti güden batı kapitalizmi için Anadolu’yu odak noktası haline getirmiştir (Ortaylı,1981).

Amaca yönelik ilk girişim, sermayenin ve sanayinin güçlü temsilcisi İngiltere'den gelmiştir. 1838 tarihli İngiliz Ticaret Anlaşmasıyla birlikte, dışarıya karşı gerekli gümrük önlemleriyle korunmadan, her türlü iç ticaret sınırlamalarının kaldırılması, ülkeyi Avrupa'nın açık pazarı haline getirmiştir.

İngiltere ile yapılan ticaret anlaşmasını, diğer Avrupa ülkeleriyle yapılan çok sayıdaki anlaşma izlemiştir. 1838 Anlaşmasıyla birlikte, gümrük duvarları ortadan kaldırılmış batı ile rekabet edemeyecek durumda olan Osmanlı sanayi çökmüştür. Daha önce içeride üretilen birçok malın dışarıdan getirildiği bir döneme girilmiştir. Böylelikle Osmanlı ekonomisi gereksinim duyduğu malların hemen hepsini yabancı ülkelere getirip, buna karşılık hammadde ve tarımsal ürün satmaya dayanan sömürge tipi bir ekonominin bütün özelliklerini yansıtmaya başlamıştır (Koçer,1995).

Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun, geleneksel ulaşım türleri ve yol ağlarıyla, bu yarı sömürge tipindeki ekonominin istemlerini karşılaması olanaksızdı. Batının gelişen endüstrisine ucuz hammaddeyi hızlı bir biçimde akıtacak, onun mamul maddelerini geniş tüketim pazarlarına süratle taşıyacak gelişkin ve yüksek düzeyli bir ulaşım teknolojisi zorunluydu. Demiryolları, batılı ülkelerin, doğuya doğru yayılma siyasetinde etkinliği belirleyecek, önemli bir yer tutmaktaydı. Bu nedenle batı sermayesinin ve endüstrisinin temsilcileri, demiryolu imtiyazları elde etme yarışına girdiler. Avrupalı yatırımcılar, demiryolu imtiyazı alırken genellikle, imparatorluğun nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli, önemli limanlara yakın, Avrupa endüstrisinin ucuz ve kaliteli mallarına açık pazar olabilecek bölgelerini tercih ediyorlardı. Bu imtiyazları almak için askeri, siyasi, ekonomik her türlü baskıya başvuruldu (Ortaylı,1981).

1854-1866 yılları arasında Avrupalı sermayedarların Rumeli ve İzmir-Aydın bölgesinde hükümetle anlaşmalara vardıkları görülür. Kırım Savaşı'nı takip eden bu yıllarda, Rus harbinde müttefikimiz olan İngiliz ve Fransızlar ülkede ticari ve siyasi planda yüksek bir nüfusa sahip bulunuyorlardı. Haydarpaşa civarında Fenerbahçe'ye kadar uzanan çift mantarlı demiryolu kolu İngilizler tarafından topraklarımıza döşenen ilk raylardır (Koçer,1995)

1856 tarihli Tanzimat programında demiryolları yapımına özel bir önem verilmiştir. Bir taraftan Rumeli'de Çernova-Köstence arasındaki demiryolunun imtiyazı verilirken, diğer taraftan 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir –Aydın hattı imtiyazı bir İngiliz şirketine verilmiştir (Aslantaş,1998).

4 Temmuz 1863'te Edward Price isminde bir İngiliz İzmir-Kasaba demiryollarının imtiyazını almıştır. Batı Anadolu'da İngiltere ile olan ticaret demiryolu yapımı ile artmıştır (Koçer,1995).

Anadolu'da demiryolu yapımı 1856 yılında başlar. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir - Aydın hattının yapımına bir İngiliz şirketi tarafından bu yılda başlanmıştır. Bu hat seçiminde İzmir-Aydın yöresinin diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilir bir yöre olması önemli bir rol oynamıştır[1].

Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşmuştur. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler. Üstelik km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergahlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi. 1876'dan 1909'a kadar tam 33 yıl Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamid hatıralarında şunları ifade ediyor; *"Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dahilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir."* [1]

Osmanlı Devleti 1871 yılından itibaren biri Haydarpaşa-İzmit diğeri Mudanya-Bursa demiryolu olmak üzere iki adet demiryolunun yapımına teşebbüs etmiştir. Devlet Haydarpaşa-İzmit hattının ileride yapılacak olan Anadolu Demiryolları'nı İstanbul'a bağlayacak olan önemli bir hat olduğunu düşünüyordu. Haydarpaşa-İzmit demiryolu Anadolu Demiryolları'nın baş hattı olarak kabul edilmektedir. 1872 yılında Anadolu Demiryolları Baş

Mühendisliği'ne getirilen Wilhelm von Pressel'e göre, Haydarpaşa-İzmit demiryolu başlangıç olmak üzere tasarlanan bu Anadolu demiryolu gerçekleştiği takdirde imparatorluğun yol yokluğundan kaynaklanan idari, askeri, sosyal ve ekonomik meseleleri ortadan kalkacaktı. Çünkü böyle bir demiryolu İstanbul'un uzak vilayetler üzerindeki nüfuzunu arttıracak, merkezi yönetimi kuvvetlendirecektir. Ordunun lojistik imkanları artacak, memleketin savunması kolaylaşacaktır. Ayrıca dışa açılacak iç bölgelerde tarım, hayvancılık ve ormancılık gelişecek, ticaret ilerleyecektir. Bütün bunlar, devleti söz konusu projenin yapımı için harekete geçiren sebepler arasında idi (Öztürk, 1995).

1871 yılından sonra, yabancı müteşebbislere verilen imtiyazların suistimallere ve çeşitli milletlerarası rekabetlere uğramasına bir tepki olarak, bizzat kendisi demiryolu yapmaya ve işletmeye teşebbüs eden Osmanlı devleti; bu tarihten itibaren, ileride yapılması tasarlanan Anadolu Demiryolları'nın baş hattı olan, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun yapımına başlamıştır. Gerekli finansmanı iç borçlanmaya giderek karşılamış ve bu borçlar, demiryolu için piyasaya sürülen esham gelirleriyle ödenmeye çalışılmıştır. Teknik personel açığı, yabancı mühendis ve teknisyenlerle giderilmiştir. Demiryolu araç ve gereçleri, Belçika'dan ithal edilmiştir. İnşaat yabancı taşeronlara yaptırılmıştır. Fakat her şeye rağmen inşaat oldukça süratli olarak, 1873 yılında bitirilmiştir. Demiryolunun hizmete girmesinden hemen sonra, İzmit'in doğusuna doğru, Anadolu demiryolu inşaat çalışmaları başlatılmıştır (Öztürk, 1995).

1875 yılında imparatorlukta baş gösteren mali kriz sebebiyle Anadolu Demiryolları inşaatı yarım kalmıştır. Yapılan demiryolunun işletmesinde ise, yeterli teknik personel olmayışı ve devletin bu konulardaki tecrübesizliği nedeniyle zarar edilmiştir. Yeterli finansman olmadığı için hattın gerekli bakım ve onarımları yapılamamıştır. 1880 yılında devlet bu hattı işletemeyeceğini anlamış ve bir İngiliz kumpanyasına 8 yıl süreyle kiralamıştır. 1888 yılında, Prusyalı Alfred von Kaulla'nın temsil ettiği bir konsorsiyum; Haydarpaşa-İzmit demiryolunun bütün haklarını ihtiva eden 99 yıllık Anadolu Demiryolları imtiyazını almayı başarmıştır. Konsorsiyum, kurmuş olduğu Osmanlı Anadolu Demiryolu Anonim şirketi vasıtasıyla, devletin yarım bırakmak zorunda kaldığı, demiryolu inşaatını yeniden başlatmıştır. Bu suretle demiryolu yapma ve işletme konusundaki devlet teşebbüsü, yabancı sermaye karşısında başarısızlığa uğramıştır. Bundan böyle, Alman teknik yardımı ve devlet-millet işbirliğiyle yapılan Hicaz Demiryolu hariç, Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilecek demiryolları, tıpkı 1871'den önce olduğu gibi yine yabancı sermaye tarafından yapılacaktır. Bu demiryollarından Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalanlar, Atatürk devrinde satın alınarak millileştirilmişlerdir (Öztürk, 1995).

1856 - 1922 yılları arasında Osmanlı Topraklarında şu hatlar yapılmıştır:

- Rumeli Demiryolları 2383 km normal hat
- Anadolu-Bağdat Demiryolları 2424km normal hat
- İzmir -Kasaba ve uzantısı 695 km normal hat
- İzmir -Aydın ve şubeleri 610 km normal hat
- Şam-Hama ve uzantısı 498 km dar ve normal hat
- Yafa-Kudüs 86 km normal hat
- Bursa-Mudanya 42 km dar hat
- Ankara-Yahşihan 80 km dar hat

Toplam 8.619 km [1].

Böylece, Cumhuriyet öncesi çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hattının 4000 km.lik bölümü, Cumhuriyetin ilanı ile belirlenen milli sınırlar içinde kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan genç Cumhuriyete, yabancı şirketlere ait 2.282 km.lik normal genişlikte hat ve 70 km. uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 km.lik normal genişlikte hat kalmıştır. Yukarıda anlatıldığı gibi ilk demiryolları yaklaşık aynı tarihlerde hem Rumeli hem de Anadolu'nun batı bölgesinde başlamış ancak yüzyıl sonra Orta Anadolu'ya girmiştir [1].

2.2.2 Cumhuriyet Sonrası Dönem

2.2.2.1 1923 - 1950 Dönemi

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan I. ve II. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır [1].

Demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülmüş, savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşlamıştır. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 km.lik demiryolunun 3.208 km.si, 1940 yılına kadar tamamlanmıştır [1].

Milli ekonomi yaratma ve genç Cumhuriyeti kurma politikaları ulaşım politikasına şu şekilde yansımış, demiryollarının şu hedefleri gerçekleştirmesi amaçlanmıştır:

- Potansiyel üretim merkezlerine, doğal kaynaklara ulaşması amaçlanmıştır. Örneğin; Ergani'ye ulaşan demiryolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmaktadır.
- Üretim ve tüketim merkezleri ile özellikle limanlar ile ard bölgeler arası ilişkileri kurması amaçlanmıştır. Kalın-Samsun, Irmak ve Zonguldak hatları ile demiryolu ulaşan limanlar 6 'dan 8'e yükseltilmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir.
- Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı'dan Orta Anadolu'ya kayarken, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır. Bu politikaya göre; 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934 Elazığ, 1935 Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır.
- Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacına dönük olarak ülkeyi sarması hedeflenmiştir.

Bu hedefleri gerçekleştirmek üzere, demiryolu ulaşım politikası iki aşamalı olarak ele alınmıştır[1].

İlk aşamada büyük parasal güçlüklerle karşı, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır.

İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşarak ana hatların elde edilmesi temin edilmiştir. Bu dönemde yapılan ana hatlar şunlardır.

- Ankara-Kayseri
- Kayseri-Sivas
- Samsun-Kalın
- Irmak-Zonguldak
- Sivas-Erzurum
- Erzincan-Erzurum
- B.Köprü-T.Gediği
- Kütahya-Balıkesir
- Fevzipaşa-Diyarbakır
- Yolçatı-Elazığ
- Malatya-Çetinkaya
- Afyon-Karakuyu
- Maladız-Burdur
- Bozanönü-Isparta
- Köprüağzı-Maraş
- Narlı-Gaziantep
- Elazığ-Muş
- Diyarbakır-Kurtalan
- Gaziantep-Karkamış (Aslantaş,1998).

Ayrıca, ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasında önemli payı olan iltisak hatlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1935-45 yılları arasında iltisak hatlarının sağlanmasına çalışılmıştır. Cumhuriyetin başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'de Manisa-Balıkesir-Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri-Kardeş Gediği-Afyon olmak üzere iki adet döngüye sahip olmuştur. İzmir-Denizli-Karakuyu-Afyon-Manisa ve Kayseri-Kardeş Gediği-Adana-Narlı-Malatya-Çetinkaya döngüleri elde edilmiştir. Döngüler iltisak hatları ile sağlanmıştır. Bu iltisak hatların yapımında ayrıca fiziki ve ekonomik uzaklığın azaltılması da amaçlanmıştır. Örneğin; Çetinkaya-Malatya iltisak hattı ile Ankara-Diyarbakır arasındaki uzaklığın 1324 km'den 1116 km'ye indirilerek 208 km'lik bir azalma sağlanmıştır. Bu bağlantılar ile; 19. yüzyılda yarı koloni ekonominin yarattığı "ağaç" biçimindeki demiryolları artık milli ekonominin gereksindiği "döngü yapan ağ" şekline dönüşmüştür [1].

2.2.2.2 1950 Sonrası Dönem

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamamıştır. Ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, koordinasyon sağlanamamış ve karayollarına yapılan yatırımlar ağırlığını korumuştur. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen hayata geçirilememiştir. Bu politikaların sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km. yeni hat yapılabilmektedir [1].

Sonuç olarak, 1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-1997 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'lı yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır. Ülkemiz yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca % 2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 38 oranında gerilemiştir. Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı % 94, demiryolu yük taşıma payı ise % 4'dür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir [1].

3. İSTANBUL'DA DEMİRYOLU SİSTEMİ VE YAPILARI

19. yüzyılın ikinci yarısında yeni teknikler İstanbul'a yeni trafik sistemleri getirmiştir. İstanbul'un biçimlenmesinde bu yeni kitle ulaşım sistemleri belirleyici olmuştur. 1850'li yılların ortalarından itibaren düzenli vapur işletmesi başlamış, 1870'li yıllarda tramvay, tünel ve banliyö trenleri gibi raylı taşıma sistemleri kurulmuş, 1914 yılında da geniş bir elektrikli tramvay sistemi kurulmuştur.

İstanbul'da bir diğer önemli raylı kitle ulaşım türü de Galata Tüneli'dir. Eugene Henri Gavand 6 Kasım 1869'da tünel imtiyazını almıştır. 1874 yılında tamamlanan tünelin her iki ucundaki istasyon binaları da Gavand'ın eseridir. Tünel 14 Ocak 1875 tarihinde açılan ve 15 Ocak'ta hizmet vermeye başlayan Tünel, dünyanın en eski üçüncü tünelidir. Galata Tünel'i 570 metre uzunluğunda, 6.60 m genişliğinde ve 4.60 m yüksekliğindedir. (Koçer,1995).

İstanbul'daki diğer kitle ulaşım türü de demiryollarıdır. Avrupa ülkeleriyle siyasî bir bütünleşmeyi amaçlayan Tanzimat yöneticileri, özellikle ulaşım ve iletişim konularında yeniliklere sahne olan Kırım Savaşı'ndan sonra, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolunun bütünleşmeyi çabuklaştıracağı kanısındaydılar. Ayrıca önemli Balkan kentlerini birbirine bağlayan bir demiryolu ağı bu bölgede son zamanlarda görülmeye başlayan huzursuzlukları giderebileceği gibi, imparatorluk için önemli ticarî, siyasî ve askerî avantajlar da sağlayabilecekti. Ancak, ülkenin malî ve teknik güçleriyle gerçekleştirilmesine olanak bulunmayan bu demiryolu ağı için yabancı girişimcilerle anlaşma yapılma yoluna gidilmişti. Rumeli Demiryolları imtiyazı, 17 Nisan 1869 tarihinde imzalanan bir sözleşme ile, Brüksel'de bankerlik yapan, Macar asıllı Yahudi Baron Hirsch'e verilmiştir. Bu sözleşmeye göre yapılacak demiryolu İstanbul'dan başlayıp Edirne, Filibe ve Saraybosna'dan geçerek Sava nehri sınırına kadar uzanacak, ayrıca bu demiryolundan ayrılan kollarla Enez, Selanik ve Burgaz birbirine bağlanacaktı [2].

Hattın ilk bölümü olarak, Yedikule-Küçükçekmece demiryolunun çalışmalarına 4 Haziran 1870 tarihinde başlanmıştır. 15 kilometrelik bu ilk bölüm, ufak bir gecikmeyle, aynı yılın sonuna doğru tamamlanarak, 4 Ocak 1871 günü yapılan resmî bir törenle açılmış ve hemen ertesi günden itibaren yolcu taşımacılığına başlamıştır. Küçükçekmece-Yeşilköy-Bakırköy-Yedikule istasyonlarını içeren bu ilk Rumeli hattı, özellikle Bakırköy ve Yeşilköy'ün, büyüyerek kentin üst gelir grubu tarafından yeğlenen yerleşme merkezlerine dönüşmesine neden olmuştur. Ancak Yedikule'deki başlangıç istasyonu, kentin iş merkezi olan Eminönü bölgesinden çok uzakta bulunması nedeniyle, kullanıcılar tarafından eleştirilmiş, hattın iş

merkezi olan Sirkeci'ye kadar uzatılması istenmiştir. Ancak, bu uzantının Topkapı Sarayı'nın sahil kesiminden geçecek olması ve güzergah üzerinde bulunan sahil köşklarinin yıkılmaları gereği halk arasında tepkilere neden olmuş, yük taşımacılığı açısından hattın korunaklı bir limanda son bulması gerekliliği karşısında Langa'dan, Sultanahmet meydanı altından Bahçekapı'ya uzanan bir tünel açılarak terminalin burada yapılması ya da Küçükçekmece gölü içinde yeni bir liman yapılması önerilmiştir. Sonunda tek başına karar verme durumunda kalan Sultan Abdülaziz, Rumeli Demiryolları'nın başlangıç istasyonunun Yedikule değil, Sirkeci olmasını kararlaştırmıştır. Böylece Yedikule'den doğuya, Sirkeci'ye, Küçükçekmece'den de batıya, Çatalca'ya doğru uzatılan Yedikule-Küçükçekmece hattının bu yeni bölümleri 21 Temmuz 1872'de işletmeye açılmıştır [2].

Anadolu yakasında da 1871-1873 yılları arasında Haydarpaşa-İzmit hattı yapılmıştır. 1872 yılı sonunda da Haydarpaşa-Pendik arası işletmeye açılmıştır. 1905 yılında Haydarpaşa-Gebze arası çift hat haline getirilmiştir (Koçer,1995).

İstanbul raylı kitle ulaşımında çok önemli bir yere sahiptir. Anadolu'ya ve Avrupa'ya uzanan demiryolu ağının başlangıç noktasıdır. Demiryolu yapımı sayesinde İstanbul'da Haydarpaşa-Gebze hattında ve Sirkeci-Halkalı hattında birçok istasyon binası yapılmıştır. İstanbul silüeti içerisinde özellikle Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı'nın önemli bir yeri bulunmaktadır.

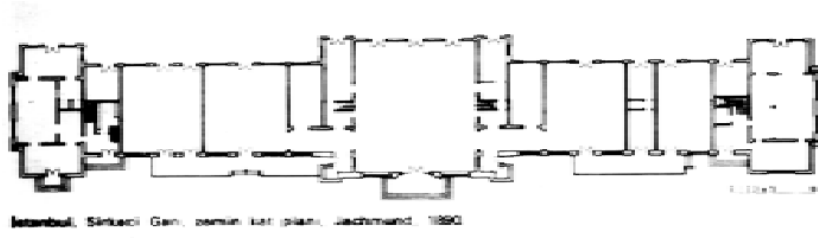
3.1 Sirkeci Garı

1200 metrekarelik bir alan üzerinde inşa edilmiş olan Sirkeci Garı'nın mimarı, August Jachmund'dur. Türkiye'ye Doğu mimarlığını incelemek için Alman hükümeti tarafından gönderilmiştir. Sirkeci Garı'nı tasarlamak ve inşa etmekle görevlendirildiği gibi, 1890'dan sonra Saray-ı Hümayun ve Hazine-i Hassa Nezareti mühendis ve mimarlığı görevlerine getirilmiş, 1894'te Hendese-i Mülkiye Mektebi'nde hocalık yapmaya başlamıştır. İstanbul'daki bilinen başka yapıları Bahçekapı'da Deutsche Orientbank için yaptığı Germania Hanı ve Ceddebostan'da Ragıp Paşa ve kızı için yaptığı iki köşkle bir selamlık dairesidir. Jachmund'un Türkiye'den ne zaman ayrıldığı ve hangi tarihte öldüğü bilinmemektedir [3].

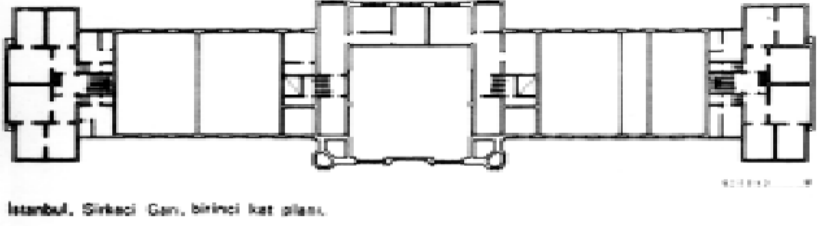
Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Kamil Paşa'nın 11 Şubat 1888 tarihli fermanı ile, büyük bir bölümü tek katlı olarak inşaatına başlanan Gar binası, 19. yüzyıl Avrupa Oryantalizmi'nin İstanbul'daki en görkemli örneklerinden biridir. Demiryolu ile deniz arasında, tren hattına paralel, ince, uzun bir bina olarak gerçekleştirilmiş olan Sirkeci Garı'nın orta ve iki uç bölümleri ikişer katlı olup, bu bölümler ayrıca, her iki yönde de yapı yüzeyinden dışarı doğru taşırılarak simetrik kütle düzenlemesi vurgulanmıştır. Gar'ın yapıldığı yıllarda deniz binanın

yakınlarına kadar geldiği için bu yönde denize doğru teraslarla inildiği, binanın 300 adet havagazı lambasıyla aydınlatıldığı, bekleme salonlarının ise Avusturya'dan ithal edilen büyük sobalarla ısıtıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca binada üç büyük lokanta ile büyük bir açık hava birahanesinin de ilk yıllarda faaliyette bulunduğu belirtilmektedir [2].

Cumhuriyet döneminde yapılan yeni gar binasından sonra kullanımı kısıtlanan ilk Sirkeci Garı'nın simetrik olarak planlandığı, ortada yer alan büyük gişe holünün iki yanında uzanan kanatların birinci ve ikinci mevki bekleme salonları ile emanet bagaj ofisine ayrıldığı, iki uçtaki blokların üst katlarında ikişerden dört apartman dairesinin yer aldığı, gar müdürlüğüne ait büroların da orta bloğun üst katına yerleştirildikleri görülmektedir (Şekil 3.1,3.2). 19. yüzyıl seçmeciliğinin gereklerine göre biçimlendirilmiş olan yapı yüzeyleri granit, beyaz mermer ve Marsilya tuğlaları ile gerçekleştirilmiş, büyük pencere kemerleri için pembe ve siyah mermerler kullanılmıştır. O yıllarda Avrupa'da moda olan Oryantalist mimarinin ilkelerine uygun bir anlayışla, çeşitli İslâm ülkelerinin mimarî üslûplarını bir arada kullanarak düzenlenmiş olan cephelerde pencere ve kapı açıklıkları çok çeşitli kemerlerle geçilmiştir. Dairesel kemerli ikiz pencereler üzerine yerleştirilmiş büyük birer gül pencereyi çerçeveleyen, Mağrib mimarîsinden esinlenmiş sivri at nalı kemerler, cephe düzenlemesinin en dikkati çekici öğeleridir. Bunların dışında basık ve Bursa tipi kemerler de yüzey düzenlemesinde yer almaktadırlar. İki kat boyunca yükselen bir taç kapıyla vurgulanmış olan orta bölüm dökme demir ve ahşapla yapılmış ve arduvaz kaplanmış, manastır tonoz biçimli bir çatı ile örtülmüştür. Girişin iki yanında yer alan minare biçimli saat kuleleri orta kütleinin cephe düzenlemesini tamamlamaktadır (Şekil 3.3). Gar'ın büyük iç mekânları da ferah ve görkemli bir biçimde düzenlenmişlerdir. Ortadaki gişe holü dökme demir strüktürlü, kesik piramit biçimli, ahşap bir tavanla örtülmüş, iki kat yüksekliğindeki hol olumlu bir biçimde gün ışığı ile aydınlatılmıştır. Tek kat yüksekliğindeki bekleme salonları da benzer tavanlarla örtülmüştür. Tüm bu mekânların perona ya da deniz yönüne açılmalarını sağlayan kapı ve pencerelerin üzerlerindeki gül pencerelerin renkli vitrayları bu mekânlara zengin bir görüntü sağlamaktadır [2].



Şekil 3.1 Sirkeci Garı, zemin kat planı[2].



Şekil 3.2 Sirkeci Garı, birinci kat planı[2].



Şekil 3.3 Sirkeci Garı, deniz cephesi[4].



Şekil 3.4 Sirkeci Garı, deniz cephesi[2].

3.2 Haydarpaşa Garı İçerisindeki Yapılar

3.2.1 Haydarpaşa Yerleşimi

Kadıköy ilçesi sınırları içerisinde Haydarpaşa Garı ve çevresine verilen genel addır. Günümüzde halk arasında Haydarpaşa olarak adlandırılan alanın, kabaca Haydarpaşa Garı, demiryolu ve liman tesislerinin bir kısmını; Kadıköy-Üsküdar arasındaki Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım Caddesi ve Tıbbiye Caddesi'nin Haydarpaşa Garı demiryolu tesisleri üzerindeki köprüden Harem'e inen yol üzerinde yer alan köprüye kadar olan kesimini kapsadığını söylemek mümkündür. Bu alan içerisinde Haydarpaşa Garı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi çeşitli kuruluşlar ve kullanımlar yer almaktadır (Akbulut,1994) (Şekil Ek 3.5,3.6).

Osmanlılar döneminde önce bir mesire yeri olarak tanınmış XX. Yüzyılın başlarından itibaren de Anadolu demiryolu ağının başlangıcına ait tesislerin kurulduğu bir semt olarak önem kazanmıştır. Haydarpaşa semti, Kadıköy'ün en yüksek yerinde Yeldeğirmeni mahallesinin bulunduğu tepe ile Numune ve Askeri hastanelerinin işgal ettiği yüksekliğin arasında kalmaktadır (Eyice,1998).

Haydarpaşa olarak bilinen çevrenin adını nereden aldığı konusunda çeşitli varsayımlar vardır. Mevacib defterlerine göre, 1533'te vezirliğe yükseltelen Haydar Paşa'nın bahçesi bu bölgede olduğundan, semt onun adını almıştır. Bir başka varsayım, III. Selim'in vezirlerinden Haydar Paşa'nın burada bir kışla yaptırdığı ve semtin adının kışladan geldiğidir. 1594 tarihli bir mevacib defterinde “ Bahçe-i Haydar Paşa “ adı geçtiğine göre ilk varsayım daha kuvvetli olmalıdır (Akbulut,1994).

“İbrahim Ağa Çayırı” olarak bilinen “Haydarpaşa Bahçesi” III: Murat devrine ait H.991 tarihli bir mevacip defterinde padişah bahçeleri arasında gösterilmektedir (İKSA,1985).

17. yy Ermeni tarihçisi Eremya Çelebi Kömürçiyen'a göre Haydarpaşa mevki Bizans imparatorları için şehir çevresindeki önemli yerlerden biriydi ve burada aziz patriklerin içtima ettikleri bir saray bulunmaktaydı. 19. yy'a kadar Haydarpaşa çevresinin genel karakterinde fazla bir değişiklik olmadığını; Haydarpaşa'nın etrafında tek tük yapıların bulunduğunu; Acıbadem ve Hasanpaşa'ya doğru uzanan geniş çayırlardan ibaret olduğunu düşünmek mümkündür (Akbulut,1994).

Üsküdar- Bostancı arasındaki çayırların en ünlülerinden olan Haydarpaşa Çayırı, aynı zamanda ordunun Anadolu yönündeki seferleri için toplanma ve hazırlık noktası işlevine sahipti. XIX: yüzyılda Nizam-ı Cedid askerleri talimlerini burada yapıyorlardı. Ayrıca I. Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa çayırı açık ordugah olarak kullanılmıştır (Eyice,1998).

III. Murat döneminde (1574-1595) çevrede nüfusun arttırılmasına çalışılırsa da çok uzun süre Kadıköy yöresi ve Haydarpaşa'nın kırsal karakterli sayfiye yeri görüntüsünde önemli bir değişiklik görülmez.. III. Selim döneminde (1789-1807) Haydarpaşa çevresinde belli belirsiz bir sokak dokusunun oluşmaya başladığı görülür(Akbulut,1994).

Haydarpaşa yöresinin tarihindeki önemli değişim ise 1873'te İstanbul-İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle olur. Çayırı adeta ikiye bölen demiryolu hattının nihayetinde Haydarpaşa koyunun kuzey kısmında bir gar binası inşaa edilir. Daha sonra 1899-1903 arasında deniz doldurularak depolama alanları iki silo ve açıkta bir mendirek ilavesiyle bir liman oluşturulur (Akbulut,1994).

19. yy sonlarında Haydarpaşa semtinin büyük ölçüde değişmesinde, 1844-1846 yıllarında Sultan Abdülmecid döneminde Askeri hastanenin inşası rol oynamıştır. Kırım Savaşı sırasında bu hastahane ile iskele arasındaki bölge İngiliz Mezarlığı'na tahsis edilmiş, daha yukarıda ise II. Abdülhamid döneminde 1894'te başlayarak mimar R: D'Arenco ile Valury

tarafından gösterişli Mekteb-i Tıbbiye binası yapılmıştır, Üsküdar'a giden caddenin karşı tarafında da bu mektebin tamamlayıcı unsuru olan hastahane bloklarının 1901'den itibaren yapımına girişilmiştir. Alman Rieder Paşa tarafından düzenlenen esaslara göre kurulan bu hastahane ilk projesine göre bütünüyle tamamlanamadan kalmıştır (Eyice,1998).

19. yy'ın sonunda Haydarpaşa Çayı'nın epeyce küçüldüğü görülmektedir. Bu yüzyılın başlarında da demiryolu hatları ve tesisleri çayırın önemli bir kısmını kaplamıştır. Artık Haydarpaşa Çayı, demiryolu ile Yeldeğirmeni arasında kalan bir şerit durumundadır ve çayır özelliğini önemli ölçüde yitirmiştir. Bu arada gar ve çevresinde konaklama tesislerinin de belirmeye başladığı görülmektedir (Akbulut,1994).



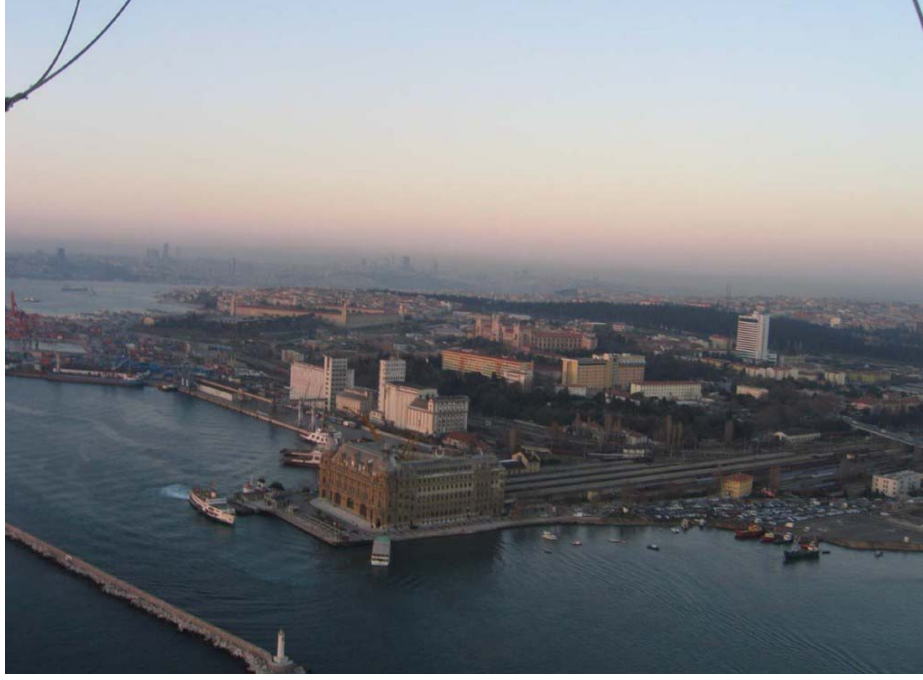
Şekil 3.5 Haydarpaşa'nın havadan görünümü (Şahenk,1996).



Şekil 3.6 Haydarpaşa (Şahenk,1996).

3.2.2 Haydarpaşa Tren İstasyonu

Anadolu demiryollarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı boğazın Marmara çıkışında, Kadıköy koyunun kuzeyinde bulunmaktadır (Şekil 3.7). Haydarpaşa garı binası, TCDD Genel Müdürlüğü 1. İşletme Başmüdürlüğü ana binasıdır. Haydarpaşa Gar Müdürlüğü de bu binada bulunmaktadır (Salman,1994).



Şekil 3.7 Haydarpaşa Garı ve Limanı'nın Genel görünümü [5].

Haydarpaşa-İzmit hattının ana garı olan ilk istasyon binası 1872 yılında gerçekleştirilmiştir. İlk istasyon binası, merkez bölümü vurgulanmış iki katlı bir yapıdır. Daha sonra onarımdan geçirilerek üçüncü bir kat eklenmiş ve cephe düzeni değiştirilmiştir (Şekil 3.8,3.9) (Erkan,2004)



Şekil 3.8 İlk İstasyon Binası (Erkan,2004).



Şekil 3.9 İlk İstasyon Binası'nın üçüncü bir kat eklenmiş hali (Erkan,2004).

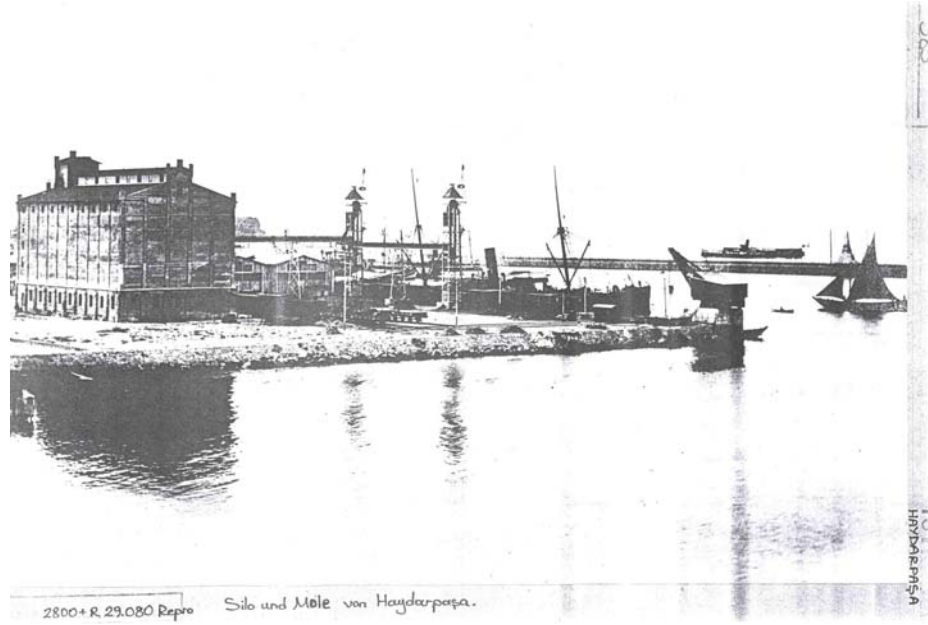
Anadolu demiryollarının gitgide yoğunlaşan trafiği nedeniyle mevcut tesisler yetersiz kalmış ve II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) yeni bir gar binası yapımına karar verilmiştir. Mevcut yükleme limanı da sıklık nedeniyle ancak küçük tonajlı gemilerin yanaşmasına olanak sağlıyordu. Bu nedenle büyük açık deniz gemileri için de uygun olan bir limanın inşası planlanmış ve denizin sığ olduğu bölge doldurularak yeni gar için gerekli alanların oluşturulması amaçlanmıştı. İstasyondan iskeleye demiryolu döşenerek, denizyolu ile taşınacak eşyaların vapurlara aktarılması kolaylaştırılmış ancak bu da yeterli olmamıştır. Kaulla ve grubunun elde ettiği imtiyaz, hattın Üsküdar'a uzatılması ve orada bir rıhtım yapılması olanaklarını vermekteydi. Projeye göre hat Selimiye Kışlası'nın altından geçecek bir tünel ile Üsküdar'a uzatılacaktı. 1889'da Alman grup imtiyazda belirtildiği gibi hattı Üsküdar'a uzatmak istediğinde, yapılacak tünelin Selimiye Kışlası'na olan yakınlığı sebebiyle Nafia Nezareti ve Bab-ı Seraskerat, şirket yöneticileri ile bir araya gelerek hattın Üsküdar'a uzatılmaması yönünde karara vardılar. Bunun üzerine, 1895'te Anadolu Demiryolu Şirketi Haydarpaşa'da rıhtım yapma talebinde bulundu. Ancak bu sefer de buranın İngiliz Mezarlığı'na olan yakınlığı sorun yarattı ve imtiyaz verilmedi. 1896 yılında aynı konuda yine bir başvuru olmasına karşın sonuç değişmedi. 1898'deki imtiyaz talebi ise bu kez bazı koşullar çerçevesinde kabul edildi. İmtiyaz metninde yer alan koşullardan bazıları şunlardır:

Rıhtımda gümrük dairesi, polis ve jandarma karakolları ve gümrüklü eşyalar için antrepolar yapılacak; devlet istediği zaman liman ve rıhtımı satın alabilme hakkına sahip olacaktır. Belirtilen yapılar, Bab-ı Ali tarafından oldukça önemsenen bir konudur. İthal ve ihraç edilen mallardan gümrük alınabilmesi için öncelikle gümrük ve karakolların yapılması istenmiş,

inşaatta çalışacakların yalnızca mühendis ve fen memuru olabileceği ve Osmanlı tebaasından olmaları gerektiği özellikle belirtilmiştir. Bu konularda anlaşmaya varıldıktan sonra, 23 Mart 1899 tarihinde Haydarpaşa liman ve rıhtım imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilir (Erkan,2004).

Şirket bu görevi yerine getirmek amacıyla “socio'te' du Port de Haidar-Pacha” adlı bir şirket kurmuştur. İnşaat işine 1900 yılı Eylül ayında Holzman firması tarafından başlanmıştır (Koçer,1995). Limanın temel atma töreninin II. Abdülhamid'in tahta çıkışının 25. yıl dönümüne getirilmesi kararlaştırılarak, daha önce yapılan dalgakıranın üstüne günün anısına bir hatıra sütunu dikilmesi düşünülmüştür. Bu proje II. Abdülhamid'in doğum günü olan Teşrinisani 1902 tarihinde gerçekleşmiştir. Adı geçen sütun, mimar Vallaury; dalgakıranın iki başındaki fenerler ise, mühendis Mustafa Lütfi tarafından tasarlanmıştır. Günümüzde mendirek üzerinde görülen fenerler özgün fenerler değildir (Erkan,2004).

14 Nisan 1903 yılında yeni liman açılmıştır (Şekil 3.10). Haydarpaşa liman şirketi 1906 yılında Anadolu demiryollarının liman alanında yeni bir teşrifat salonunun inşasına başlanmıştır. Eski ve bu arada çok küçük kalan gar, içinde aynı zamanda tren şirketinin işletme birimini de barındıran yeni ve görkemli bir bina ile değiştirilmiştir. Yapımına 30 Mayıs 1906 yılında başlanan binanın 19 Ağustos 1908'de yolcu salonu bölümü açılmış, yapının tümü 1909 yılının ortalarında bitirilebilmiştir. Garın yapımı için ilk önce, İngiliz Mezarlığı'nın ön kısmı Et ve Balık Kurumu'nun yanından, Haydar Baba Türbesi'nin önüne kadar olan çok geniş bir alan doldurulmuştur (Haskan, 2003).



Şekil 3.10 Haydarpaşa Limanı ve Silo (Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf arşivi).



Şekil 3.11 Haydarpaşa Garı (Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf arşivi).

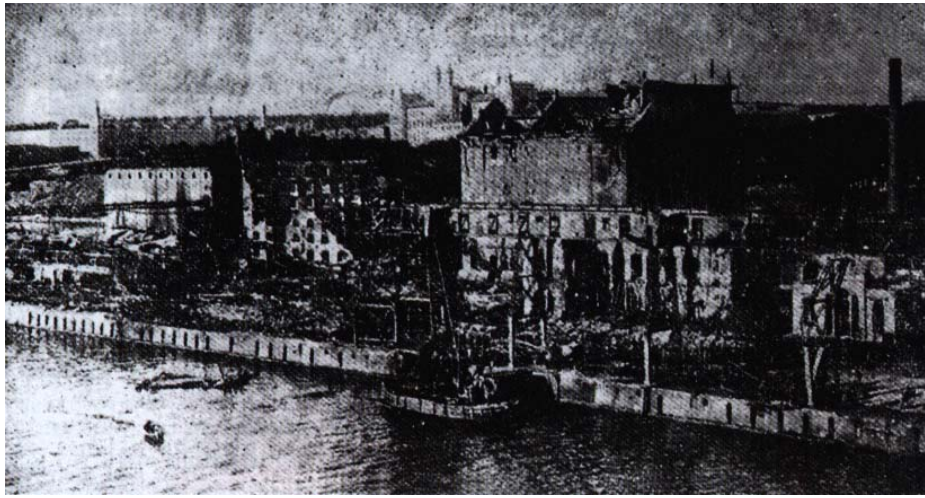
Yapıyı Otto Ritter ve Helmut Cuno adlı iki Alman Mimar gerçekleştirmiştir. Bina başlangıçta 2525 m² arsa üzerine kurulmuş ve bugün kapalı kısımları ile birlikte 3836 m²lik bir alana yayılmıştır. Garda hizmet veren 7 yol ve 4 peron bulunmaktadır [4].

Gar binası, 1908 yılında açılışı yapıldıktan ancak 10 yıl boyunca ilk yapıldığı süslemesiyle yaşayabilmiştir (Şekil 3.11). 1914'te başlayan 1. Dünya Harbi ve Osmanlı Devleti'nin İttihat

ve Terakki'nin politikası doğrultusunda Almanya ile birlikte savaşa girmesi sonucu önemli bir silah ve sevkiyat merkezi haline gelmiştir. 6 Eylül 1917 tarihinde, mavnalardan indirilerek yük trenlerine taşınan cephaneler ateş aldığından, gar binasının büyük bir bölümü yanmıştır. Haydarpaşa Garı'nın uğradığı bu felaketin büyüklüğü fotoğraflardan (Şekil 3.12,3.13,3.14) görülebilmektedir (Eyice,2004).



Şekil 3.12 Haydarpaşa Garı'nın nedeni meçhul yangın sırasındaki görüntüsü (Eyice,2004).



Şekil 3.13 Haydarpaşa rıhtımı yangından hemen sonra (Eyice,2004).



Şekil 3.14 Haydarpaşa Garı'nın patlamadan sonra uçan çatısı (Eyice,2004).

Gar binasının yapımı sırasında biri 150m. diğeri 300 m. uzunluğunda iki rıhtım ve 200 m. uzunluğunda da bir dalgakıran yapılmıştır. Hattın işlemeye açılmasından 10 yıl sonra 1899'da Haydarpaşa Limanı'nın inşa ve işletme imtiyazı Anadolu Şimendiferler Kumpanyası'na verilmiştir. Bir sene sonra başlanan inşaat 1904 tarihinde tamamlanmıştır. Doldurulan gar arsasının hemen gerisinde Bizans İmparatorlarının safiye sarayı vardı. Bu sahil sarayının, 17 yaşında imparator olan Arcadius'ün (395-408) nazır ve hocası, meşhur Rufin'e ait olduğu sanılmaktadır. Bu yapı, 397'de Rufin'in Bizans'ta öldürülmesinden sonra, imparatorlar tarafından merasim ve sayfiye sarayı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bizans ordularının, Anadolu'ya gidiş ve gelişlerinde yapılan merasimleri imparatorlar bu saraydan takip ederlerdi. Bu sahil sarayın önünde Romalılar zamanında kalma bir liman vardı. Şimdiki dalgakıran, o devirde yapılan dalgakıranın bakiyesi üzerine inşa edilmiştir [6].

Bina, deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla birlikte, yer yer barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin de kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır (Şekil 3.15). Bu kurgusuyla kente bakan cephesinde eklektik üslupta bir yapı ile, arkasında peron bölümleri olan tipik bir 19. yüzyıl istasyon binasıdır. Bina iki kolu farklı uzunlukta olan “u” planlıdır. Peron bölümlerinin yer aldığı iç avlusu kuzeye, köşe kulelerinin de bulunduğu ve cephe boyunca yer alan merdivenler üzerinde yükselen deniz cephesi ise güneye bakmaktadır. Beş katlı binanın her katında bir koridor etrafında sıralanmış, geniş ve yüksek tavanlı büro olarak kullanılan odalar bulunmaktadır. Doğu ve güney cepheleri arasındaki kulenin zemin katı kaburgalı tonoz, üst katlara çıkan merdivenler ise her katta taş kemerler arasında yer alan çapraz tonozlar ile örtülüdür (Salman,1994).



Şekil 3.15 Haydarpaşa Garı deniz cephesi (Eyice,2004).

Bina her biri 20 metre uzunluğunda bin yüz ahşap kazık üzerine inşa edilmiştir. Zemin kat ve asma katlarda kullanılan taş cephe kaplaması Lefke taşından olup, açık nefli sarı renktedir. Lefke taşı orta sertlikte kolay işlenebilir bir kumtaşıdır. Cepheleri zemin kat seviyesinde bosajlı, üst katlarda ise taraklanmış kum taşı ile kaplanmıştır. Doğu ve batı cepheleri yer yer taş kaplama, yer yer de sıvalıdır. Özel tonozlu mekanlar dışında binada volta döşeme kullanılmıştır (Koçer,1995).

Binanın deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla beraber, gerek zemin kattaki sepet kulbu biçimindeki kemerler, pencere ve kapı alınlıklarındaki dolama dal kartuş ve girland gibi barok bezemeler ile balkon korkulukları, gerekse de doğu ve batı cephesindeki çıkmalarla bina, 19. yüzyıl seçmeci üslubunu yansıtmaktadır (Salman,1994).

Çatıda cepheye açılan çatı odaları düzenlenmiştir. Bunlardan ortadaki üzerinde bir saat ve bir arma göze çarpmaktadır. Bu armada Alman demiryollarının sembolü olan kartal, Türk demiryollarının da sembolü olarak kullanılmıştır. Kartalın pençeleri arasında bir çark görülmektedir. Bu kanatlı tekerlek daha sonra stilize edilerek TCDD'nin amblemi olmuştur (Koçer,1995) (Şekil 3.16).



Şekil 3.16 Haydarpaşa Garı doğu cephesi [5].

Peronların bulunduğu içi avluya bakan kuzey cephesi ise dikdörtgen pencereleri ile oldukça sadedir (Şekil 3.17). Binanın arduvaz kaplı dik meyilli çatısını ve köşe kulelerini örten konik örtülerini bulonlarla bağlanmış çelik strüktürler taşımaktadır. Bunların yanında çatı strüktüründe ahşap makaslar da kullanılmıştır (Koçer,1995).



Şekil 3.17 Haydarpaşa Garı kuzey cephesi.

Bina dekorasyonu da dikkati çeker. Güney cephesindeki merdivenlerle yükseltilmiş platformdan girilen peronların bulunduğu iç avluya açılan salonda, tavan-duvar birleşim yerlerinde bezeli furuşlar, kemer ayaklarında bir vazodan çıkan kıvrık bitki dalları ile bezeli alçı kabartmalar yer alır. Tavan kaplamasında bir kısmı kabarık kasetler kullanılmıştır. Sepet kulbu biçimindeki kapı kemerleri içinde vitraylar bulunmaktadır. Bu vitraylarda S ve C kıvrımlarıyla stilize barok motifler ve kemer uçlarında aslan başı motifi yer almaktadır (Koçer,1995).

3.2.3 Askeri Karakol

Askeri Karakol binası günümüze kısmen de ulaşabilmiş olan Haydarpaşa Garı sınırları içerisinde yer alan bir binadır. Askeri Karakol, kendisine oryantalist kimliğini veren kubbeli giriş kısmını ve köşe saçaklarını kaybetmiştir (Erkan,2004). Bu tahribatın, 1917 yılında Haydarpaşa Garı'ndan sevk edilmek istenen cephanenin patlaması sırasında çıkan yangında olduğu düşünülebilir. Bu yapı bir dönem dikimevi müdürlüğü olarak kullanılmış ancak günümüzde bir bölümü depo işlevi görmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18 Askeri Karakol'un günümüzdeki hali.

3.2.4 Muhacır Misafirhanesi

Haydarpaşa Garı sınırlarında diğer yapılara göre daha geç dönemde yapılan önemli bir yapı da Muhacır Misafirhanesi olarak yapıldığı düşünülen yapıdır. Bu yapı Mimar Kemalettin'in erken dönem eserlerinden olup, yapım tarihinin 1903 ile 1908 arasında olduğu tahmin edilmektedir (Tekeli,1997) (Şekil 3.19).



Şekil 3.19 Muhacır Misafirhanesi'nin günümüzdeki hali.

3.2.5 Elektrik Santrali

1903'te yapımı tamamlanan elektrik santrali binası günümüze ulaşabilmiştir (Şekil 3.20). Rıhtımda yer alan Elektrik Santrali, birçok açıdan yukarıda bahsedilen yapılardan farklı ele alınmalıdır. Yapının plan kuruluşunda üçlü kompozisyon uygulanmamıştır. Yapı, eskiden santralin yer aldığı hangar tarzında büyük ve boş bir mekan ile idari işlerin yapıldığı iki bölümden oluşmaktadır. Planda birbirinden bağımsız olan bu iki bölüm cephede bir bütün olarak algılanmaktadır. Cephedeki kapı ve pencere kemerlerindeki dairesel tepe penceresi Alman Art Nouveau'sunun etkilerini taşır. Santralin tuğla bacası bugün mevcut değildir (Erkan,2004).



Şekil 3.20 Elektrik Santrali'nin günümüzdeki hali.

3.2.6 Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği

Haydarpaşa Garı'nın ilk istasyon binası Haydarpaşa Vapur İskelesi'nin hemen arkasında yer almaktaydı. Bugün yerinde 4 kattan oluşan Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği ile 1. Grup Müdürlüğü binası bulunmaktadır (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği'nin günümüzdeki hali.

3.2.7 Haydarpaşa Vapur İskelesi

Haydarpaşa Tren Garı'nın önünde yer almaktadır. 1335(1916-17) tarihinde yapılmıştır. Vedat Tek tarafından inşaa edilen iskele Kütahya Çiniciliğinin değerli ustası Mehmet Emin Bey'in çinileriyle süslü Osmanlı döneminin son eserlerindedir. Özellikle çinileriyle süsleme sanatları içinde ayrı bir yeri olan yapının denize bakan cephesinde, kapı üzerindeki "Haydarpaşa" ibaresi bulunan çini panonun alt köşesinde "Mehmet Emin min telamiz Mehmet Hilmi Kütahya Sene 1334" şeklindeki kitabeden çinilerin 1915'te yapılmış olduğu

anlaşılmaktadır. Şimdi kırıldığı için kaldırılan kitabeli pano yerinde yoktur (Barışta,1994).

İskele yatay dikdörtgenden meydana gelen ünitenin önüne sekizgen formda bir gişe oturtularak oluşturulmuştur. Yapı kitlesinden dışarı taşan gişe, yanındaki gişelerle ortadaki bekleme salonuna açılmaktadır. Üç salondan oluşan dikdörtgen ünitenin iki tarafındaki uzun dikdörtgen salonlar yolcu inişine ayrılmıştır (Barışta,1994).

Yapının dış cephesi çinilerin yanı sıra taş işçiliği ile de bezenmiştir. Ön cephede bir vitray çalışması görülmektedir. Kapı lentolarının üstü, pencere üzerindeki kemerler, kemer aynaları ve alınlıkları, pencere kemer alınlıklarının yan ve üçgen boşlukları açık ve kapalı kompozisyonlar dışında bordür biçiminde tasarlanmış çinilerle kaplanmıştır (Şekil 3.22).

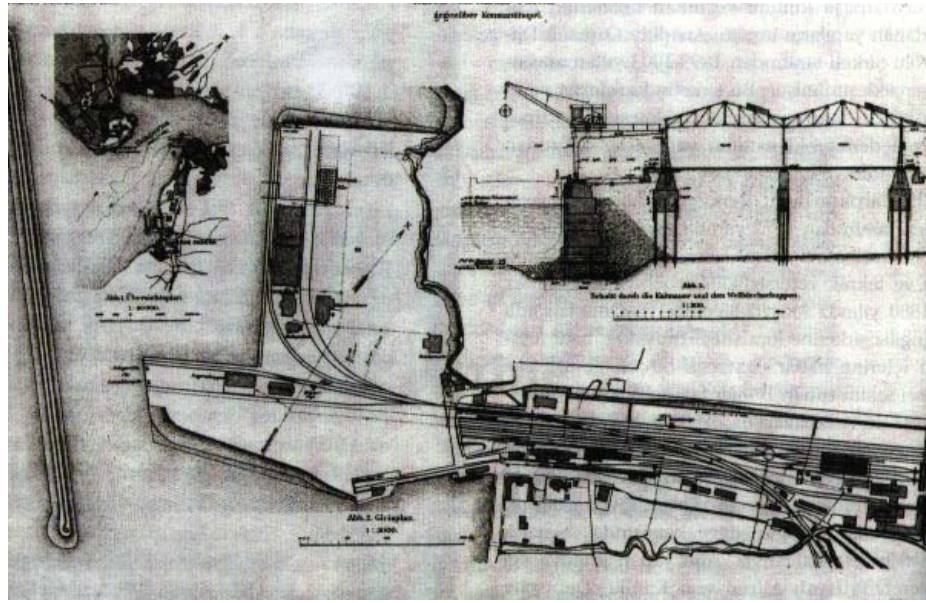


Şekil 3.22 Haydarpaşa Vapur İskelesi [5].

Yapının ilginç ünitelerinden biri eşkenar olmayan sekizgen formlu gişedir. Dışta uzun kenarlarda ikişer, kısa kenarlarda birer bilet vermek için hazırlanmış gözü bulunan gişenin iç kısmında kalan kısa kenarlarından birinde de bilet vermek için ayrılmış bir gözü vardır. Diğer kısa kenar gişenin kapısı olarak değerlendirilmiştir. Camdan yapılmış gişede kafes işi, oyma tekniği ile süslemeler yapılmıştır (Barışta,1994).

3.2.8 Gümrük Binası, Liman İdaresi, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu

Haydarpaşa'nın 1903 yılındaki durumu Zeitschrift für Bauwesen adlı dergide bulunan vaziyet planında görülebilmektedir (Şekil 3.23). Vaziyet planının yanında yer alan kesitte liman sahasının kazıklar üzerine oturtulduğu görülmektedir. Planda dolgu alan üzerinde liman hizmetlerinin verildiği yapılar saat yönünün tersi yönünde incelendiğinde şunlar gözlenmektedir: planın üst kısmından başlayarak silo, depo, gümrük binası, liman polisi, elektrik santrali, rıhtım idaresi, askeri karakol ve bekleme salonu gibi yapılar birbirlerinden bağımsız olarak yerleştirilmiştir. Bütün bu yapılar 14 Nisan 1903 günü törenle hizmete açılmıştır (Erkan,2004).



Şekil 3.23 1903'te yapılmış Haydarpaşa Limanı planları (Erkan,2004).

Rıhtımdaki birçok yapının mimarı, 1902 yılında Anadolu Demiryolları Şirket-i Osmaniyesi'nde göreve başlayan Emile Faracci; müteahhiti ise Piyer Ojiye'dir. Alman Ph. Holzmann şirketince üstlenilmiş olan inşaatın sorumlu başmühendisi Woldrop'tur (Erkan,2004).



Şekil 3.24 1900'lerin başında Liman İdaresi (Erkan,2004).

Gümrük Binası, Bekleme Salonu, Liman İdaresi ve Polis Karakolu bir kompleksin parçaları olarak eş zamanlı biçimde tasarlanmıştır. Gümrük Binası, Bekleme Salonu, Liman İdaresi ve Polis Karakolu günümüzde mevcut değildir. Bekleme Salonu, Gümrük Binası, Polis Karakolu, Liman İdaresi simetrik plana sahiptir. Planda üçlü bir düzenlemeye sahip olan bu yapılarda merkez bölümü özellikle vurgulanmıştır. Genellikle merkez bölümü cephede yükseltilmiş ve İslami motifler taşıyan elemanlarla süslenmiştir. Bu etki Gümrük Binası'nda kubbe, Polis Karakolu ve Liman İdaresi binalarında ise geniş saçaklarla sağlanmıştır (Şekil 3.24,3.25,3.26).



Şekil 3.25 Gümrük Binası (Erkan,2004).

Bekleme Salonu, Gümrük Binası, Polis Karakolu, Liman İdaresi yapılarının cephede çeşitli seviyelerde (subasman, pencere altı saçak) yatay silmelerle bezenmiştir. İki katlı olan Gümrük ve Liman İdaresi binalarında, silmelere ek olarak birinci kat döşemesi seviyesinde de bir silme kullanılmıştır. Köşelerin bosajlı kesme taşlar ile vurgulanmıştır. Gümrük ve Liman İdaresi yapılarında bosajlı taş kullanımı zemin kat boyunca uygulanmıştır (Erkan,2004).



Şekil 3.26 Polis Karakolu (Erkan,2004).

Polis Karakolu'nda mağribi kemerler ile basık sivri kemerler, Gümrük Binası'nda düz atkılı ve yarım daire kemerler, Liman İdaresi binasında düz atkılı ile yarım dairenin birlikte kullanıldığı palledyen pencere düzeni ile düz atkılı neoklasik pencere düzeni göze çarpar. Bekleme Salonu'nda ise kaş kemer ve yarım daire kemerler, tepe penceresi de kullanılmıştır (Şekil 3.27) (Erkan,2004).



Şekil 3.27 Bekleme Salonu (Erkan,2004).

4. ASKERİ KARAKOL VE MUHACIR MİSAFİRHANESİ

4.1 Askeri Karakol

4.1.1 Oryantalist Mimari

Askeri Karakol binası da gar sınırları içerisindeki diğer yapılar gibi II. Abdülhamid döneminde inşa edilen diğer oryantalist yapılar (Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane, Numune Hastanesi, Düyun-u Umumiye, Mekteb-i Sanayi vb.) ile saçak, kubbe, mağribi ve taş kemer, payanda kullanımı gibi mimari üslup açısından benzerlikler göstermektedir. Yabancı mimarlar tarafından inşa edilen oryantalist yapıları gibi, bu yapının da mimarının yabancı olduğu düşünülmektedir (Erkan,2004).

Oryantalizm 19. yüzyıl mimarlığında Doğu kökenli biçim ve motifleri kullanan seçmeci bir tasarım anlayışıdır. Oryantalizm en genel tanımıyla Batı'nın Doğu ile ilgili söylemini anlatan bir terimdir.

Mimarlıkta oryantalist ilginin genellikle 18. yy'da başladığı kabul edilir. Oryantalist anlayış ve üslubun İstanbul'da 1860'lı yıllarda doruğa ulaştığı söylenebilir. Avrupa ile gelişen ilişkiler ve Abdülaziz'in kişisel tarzı, Oryantalist eğiliminin Türkiye'de de benimsenmesine yol açmıştır.

1863'te Sultanahmet Meydanı'nda açılan Sanayi Sergisi'nin binası, eğilimin tanınmasında ve kamuoyunca benimsenmesinde çok önemli bir rol oynamış olmalıdır. Oryantalist mimarının İstanbul'daki anıtsal örneği 1940'ta yıktırılmış olan Taksim'deki Topçu Kışlası idi. İstanbul'da tarihi bilinen en erken oryantalist yapı bugünkü bilgilere göre Reşit Paşa Türbesidir. Oryantalist mimarının en görkemli örneği Çırağan Sarayı idi.

19. yy sonunda İstanbul'da çalışan yabancı mimarlar da özgün çizgileri olan oryantalist tasarımlar gerçekleştirmiştir. A. Jachmund'un Sirkeci Garı ve A. Vallaury/R. D'Aranco tasarımı olan Haydarpaşa'daki Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binası tanınmış örneklerdendir. Her iki örnekte de oryantalist özelliklerin özgürce kullanıldığı ve yeni bileşimlerin denendiği fark edilmektedir (Batur, 1994).

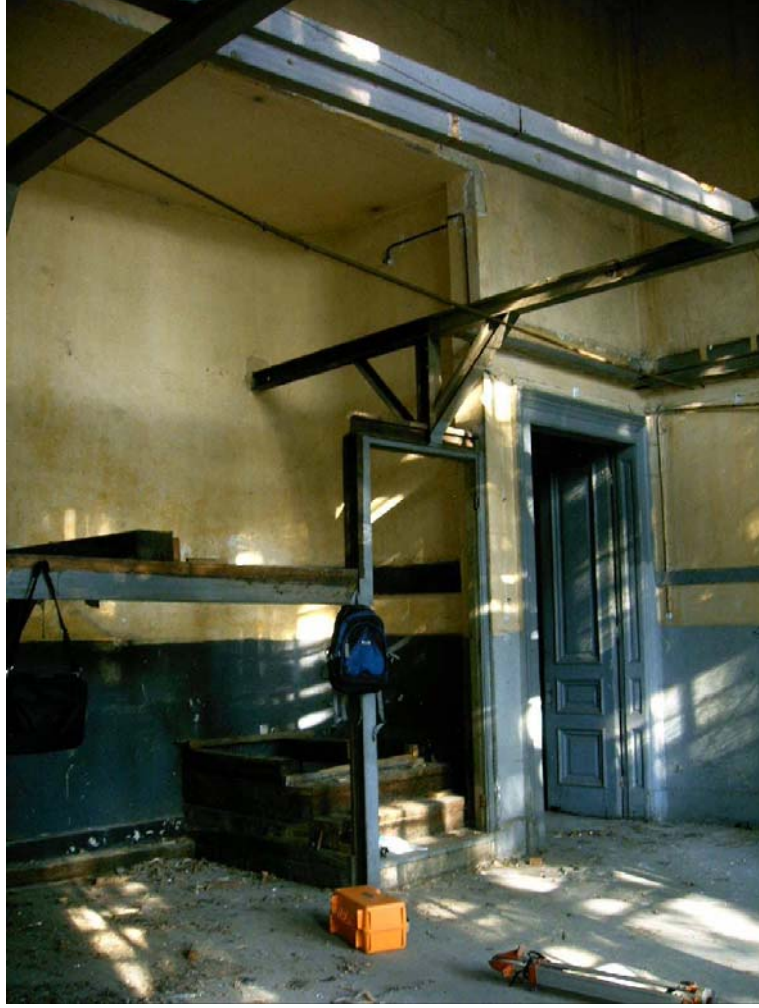
4.1.2 Mimari Özellikleri

Askeri Karakol binası günümüze kısmen de ulaşabilmiş olan Haydarpaşa Garı sınırları içerisinde yer alan bir binadır. Bu yapı bir dönem dikimevi müdürlüğü olarak kullanılmıştır. Günümüzde bir bölümü depo olarak kullanılmaktadır. Askeri Karakol binası TCDD mülkiyetindedir.

Askeri Karakol binası simetrik bir plana sahiptir. Planda üçlü bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu düzenlemede merkez bölümü özellikle belirtilmiştir. Merkez bölümünde orta sofa (Z01) yer almakta ve yapı bu orta sofa etrafında şekillenmektedir. Orta sofaya geçiş çarpma bir kapı ile sağlanmaktadır. Orta sofaya çelik raylardan yapılmış kirişler ile ara bir kat atılmıştır. Çarpma kapının karşısında giriş aksında yüksek bir niş bulunur. Niş içerisinde yer alan merdiven ile orta sofanın üst katına çıkıldığı düşünülmektedir (Şekil 4.1,4.2).



Şekil 4.1 Orta sofaya girişin sağlandığı ahşap çarpma kapı.



Şekil 4.2 Orta sofada yer alan niş ve içindeki merdiven (Z01).

Orta sofadan iki adet kapı ile Z03 ve Z07 no'lu koridorlara geçiş sağlanmaktadır. Yine orta sofadan iki kapı ile sol tarafta geniş bir mekana (Z02), sağ tarafta ise cephe boyunca uzanan bir başka geniş mekana giriş sağlanmaktadır.



Şekil 4.3 Orta sofadan Z03 no'lu koridora açılan kapı.

Sağ taraftaki bu geniş mekana rölöve çalışmaları sırasında girilememiştir. İçerisi demirbaş eşyalar ve evraklarla doldurularak depo işleviyle kullanılmaktadır. Bu mekanda yapının uzun cephesi boyunca üç adet tek açıklıklı, kısa cephesi boyunca biri arka cepheye bakan, diğeri de ön cepheye bakan üçlü açıklıklı iki adet pencere bulunmaktadır.

Orta sofanın sonunda sağ tarafında Z02 no'lu geniş bir mekan yer almaktadır. Bu mekandan bir kapı ile Z03 no'lu koridora çıkılmaktadır(Şekil 4.3). Z02 no'lu odada bir adet üçlü açıklıklı, bir adette tek açıklıklı pencere bulunmaktadır. Bu mekan da ara kat atılarak ikiye bölünmüştür. Üst kata kapı üzerinde yer alan kemerli boşluktan geçilmektedir (Şekil 4.4,4.5).



Şekil 4.4 Orta sofadan Z02 no'lu koridora açılan kapı ve üzerindeki kemerli geçiş.



Şekil 4.5 Z02 no'lu mekan.

Z04 no'lu mekanda iki adet tek açıklıklı pencere bulunmaktadır. Bu mekanda oldukça geniş bir mekandır (Şekil 4.6).



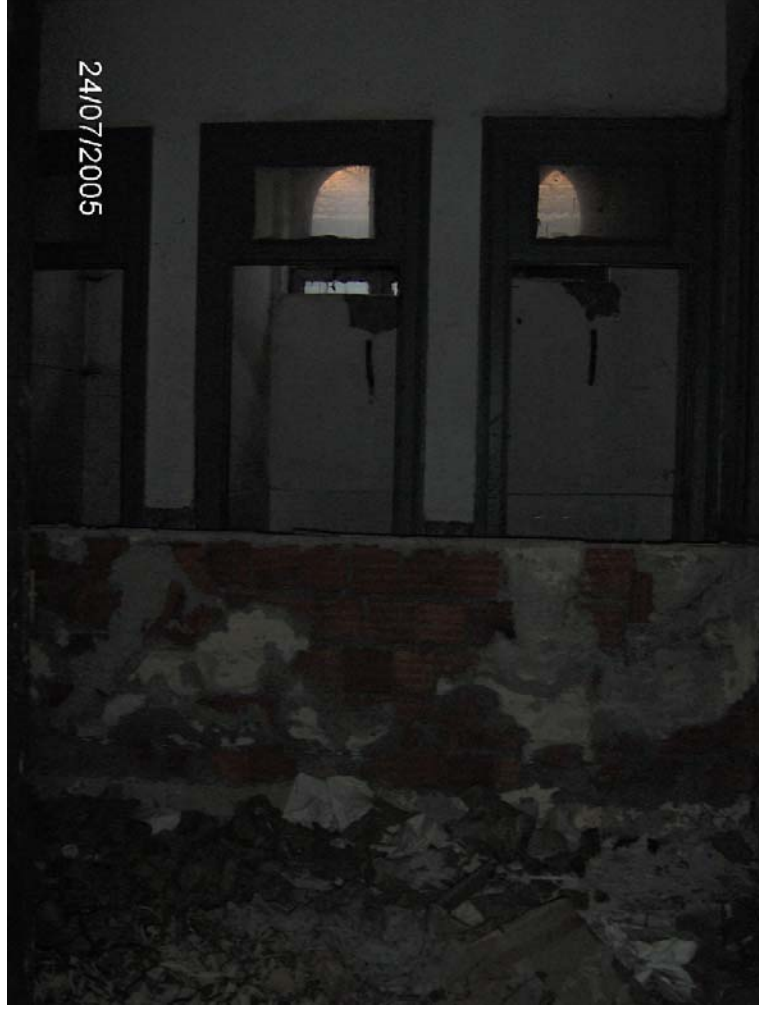
Şekil 4.6 Z04 no'lu mekan.

Z05 no'lu mekanda şu anda lavabolar bulunmaktadır. Bu mekandan bir kapı ile arka bahçeye çıkılmaktadır. Ayrıca bir geçiş işe Z06 no'lu mekana bağlantı sağlanır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 Z05 no'lu mekan.

Z06 no'lu mekanda üç adet tuvalet bulunmaktadır tuvaletlerin önünde bir parapet ile bu mekan ikiye bölünmektedir (Şekil 4.8). Z06 no'lu mekana Z07 no'lu koridordan da geçiş sağlanır. Bu mekanda yer alan bir kapı güneydoğu cephesi boyunca uzanan geniş mekana açılır (Şekil 4.9).



Şekil 4.8 Z06 no'lu mekanda bulunan tuvaletler.



Şekil 4.9 Z06 no'lu mekan.

Askeri Karakol binası yığma sistemle yapılmıştır. Taşıyıcı duvarlar tuğladır. Dış duvarlarda iki sıra tuğla iç duvarlar ise bir sıra tuğladır. Z01 ve Z02 no'lu mekanların ara katları çelik raylardan yapılmış kirişler ile oluşturulmuştur. Yapının çatı konstrüksiyonu ahşaptır. Saçakta bir sıra kiremit işlenmiş, duvar yükseltilerek çatı bu duvarların üzerine oturtulmuştur. Çatıda üç adet baca bulunmaktadır (Şekil 4.10,4.11).



Şekil 4.10 Askeri Karakol binasının çatısı.



Şekil 4.11 Çatıda yer alan orijinal baca.

Askeri Karakol binasının güneybatı cephesi taş ile kaplanmıştır. Cephede çeşitli seviyelerde (subasman, pencere altı, saçak altı) kullanılan yatay silmeler de taştır. Yapının köşelerinde bosajlı kesme taşlar kullanılmıştır. Yapının duvarları tuğladır. Tespit edilebilen tuğla boyutları 6/10/17 ve 6/10/21'dir.

Yapıda yer alan pencereler ahşaptır. İçlerde ahşap denizlik dışta ise taş silme üzerinde ahşap denizlik kullanılmıştır. Pencerelerde demir parmaklıklar kullanılmıştır. Pencereler düşey taş silmelerle belirginleştirilmiş, üzerleri taş alınlıkla bitirilmiştir. Z02 no'lu mekandaki üçlü açıklıklı pencere içte ahşap ile kaplanmıştır. Yapıdaki tüm kapılar tablalı ahşap kapılardır. Orta sofaya geçişi sağlayan çarpma kapının sağır kısımları ve kapı üzeri ahşap ile kaplanmıştır. Menteşeleri dökme demirden yapılmıştır. Oldukça yüksek olan bu kapının üzerinde camlı sabit kısım yer alır (Şekil 4.12,4.13,4.14,4.15,4.16).



Şekil 4.12 Taş silme üzerinde ahşap denizlik.



Şekil 4.13 Z02 no'lu mekanda yer alan üçlü açıklıklı pencere düzeni.



Şekil 4.14 Ahşap iç kapı (Z01).



Şekil 4.15 Çarpma kapının ahşapla bezenmiş üst bölümü.



Şekil 4.16 Çarpma kapının dökme demir menteşesi.

Orta sofada karo mozaik döşeme kaplaması vardır. İki basamakla çıkılan yükseltilmiş giriş döşemesi de dökme mozaik ile kaplanmıştır. Bu döşemeye çıkan basamaklar mermerdir. Z02 no'lu mekanın döşemesinde şap bulunmaktadır. Orijinal döşeme tespit edilememiştir. Bu mekanda ahşap süpürgelik bulunur. Z05 no'lu mekanın döşemesi kısmi olarak fayans ile kaplanmıştır. Bu bölümde taş süpürgelik üzerinde seramik süpürgelik bulunur. Z09 no'lu mekanda yer alan tuvaletlerin döşemesi ve önündeki parapet fayans ile kaplanmıştır. Diğer mekanların da orijinal döşeme kaplaması tespit edilmemiştir. Bu mekanlarda ise taş süpürgelik kullanılmıştır (Şekil 4.17,4.18).



Şekil 4.17 Orta sofada yer alan dökme mozaik döşeme (Z01).



Şekil 4.18 Yapının orijinal giriş basamakları.

Yapının çatı kaplamasında Marsilya tipi kiremit kullanılmıştır. Yağmur suyu iniş boruları ve oluklar çinkodur.

Askeri Karakol binasının güneybatı cephesinde simetrik bir düzen gözlenmektedir. Güneybatı cephesinde merkezde yapıya oryantalist kimliğini veren giriş bölümü bulunmaktadır. Ancak günümüzde bu bölüm mevcut değildir. Bu bölümü Askeri Karakol'a ait 1900'lerin başındaki bir fotoğraftan görebilmekteyiz (Şekil 4.19). Bu bölüm üç tarafındaki kemerlerden geçilerek ulaşılan, birkaç basamakla yükseltilmiş üzeri kubbeli bir alandır. Giriş bölümü cephede yükseltilmiş ve İslami motiflerle süslenmiştir. Yine bu fotoğraftan yapının toprak kotununun 25-35 cm daha aşağıda olduğu ve giriş kısmına dört basamakla ulaşıldığı görülmektedir.



Şekil 4.19 Askeri Karakol binası (Erkan,2004).

Giriş bölümünün gerisinde ahşap çarpma kapı bulunmaktadır. Kapıda üçlü açıklıklı bir düzen görülmektedir. Kapı üstü ve sağır bölümler ahşap ile kaplanmıştır. Kapının her iki yanında üzeri kemerle biten iki adet niş bulunmaktadır. Güneybatı cephesinde kubbeli giriş kısmının oturduğu taş bölüm yer alır. Güneybatı cephesi tamamen taş kaplanmıştır (Şekil 4.20).



Şekil 4.20 Kubbeli giriş kısmının oturduğu bölümler.

Güneybatı cephesi pencere düzeni bakımından da simetriktir. Bu cephede giriş bölümünün her iki yanında üçlü açıklıklı bir pencere düzeni görülmektedir. Bu pencereler eğrisel barok pencere düzenindedir. Pencereler düşey silmeler ile belirginleştirilmiş ve üzeri eğrisel bir alınlı bitirilmiştir. Pencerelerin önünde parmaklıklar bulunur. Pencere altında, subasman seviyesinde ve saçak altında taş silmeler kullanılmıştır. Yapının köşeleri bosajlı kesme taşlar ile vurgulanmıştır (Şekil 4.21,4.22,4.23).



Şekil 4.21 Güneybatı cephesi.



Şekil 4.22 Üçlü açıklıklı pencere düzeni.



Şekil 4.23 Köşe taşları.

Güneydoğu cephesinde üç adet tek açıklıklı pencere düzeni bulunmaktadır. Pencereelerde sivri kemerler kullanılmıştır. Pencereeler düşey silmeler ile belirginleştirilmiş ve üzeri taş bir alınlı bitirilmiştir. Pencereelerin önünde parmaklıklar bulunur. Pencere altında, subasman seviyesinde ve saçak altında taş silmeler kullanılmıştır. Yapının köşeleri bosajlı kesme taşlar ile vurgulanmıştır. Bu cephenin sonunda bulunan iki adet basamak arka bahçeye inmektedir (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 Güneydoğu cephesi.

Kuzeybatı cephesi de güneydoğu cephesinin simetriğidir. Ancak ortadaki tek açıklıklı pencere boşluğu kapıya çevrilmiştir. Bu kapı ile içeride Z03 no'lu koridora geçiş sağlanmaktadır. Kapının önüne beton dökülerek rampa oluşturulmuştur. Bu girişin üzeri tek eğimli bir saçakla kapatılmıştır(Şekil 4.25).



Şekil 4.25 Kuzeybatı cephesi.

Kuzeydoğu cephesinde güneybatı cephesine göre daha sade bir çizgi yakalanmıştır. Bu cephede iki adet üçlü açıklıklı pencere düzeni bulunmaktadır. Bu pencerelerden sağdakinin orta açıklığı döşemeye kadar yırtılarak kapı haline getirilmiştir. İki basamakla arka cepheye ulaşılmaktadır. Kapının hemen yanındaki pencere boşluğu doldurularak iptal edilmiştir. Doldurulmuş bu bölümün hemen yanında baca duvarı bulunmaktadır. Üçlü açıklıklı pencerelerden diğeri içte tuvalet kısmına geldiği için pencere boşlukları belli bir kota kadar duvarla doldurulmuştur. Ancak duvarların önünde doğramalar hala mevcuttur (Şekil 4.26).



Şekil 4.26 Kuzeydoğu cephesi.

4.1.3 Bozulmalar

4.1.3.1 Planimetrik Bozulmalar

Askeri Karakol binasının sahip olduğu simetrik plan düzeni yapılan müdahaleler ile bozulmuştur. Yapıya iki adet muhdes giriş eklenmiştir. Z03 no'lu koridora açılan giriş kapısı cephe boyunca uzanan mekanı ikiye bölmüştür. Analitik rölöve çalışmaları sonucunda her iki mekanın da koridora bakan duvarları çok ince çıkmıştır. Bu da duvarların muhdes olduğunu düşündürmektedir. Koridor sonundaki kapı içeriden takılmış ve kapı üzerindeki boşluk muhdes bir tavan ile örtülmüştür. Yapının kat yüksekliğine de uymayan bu girişin muhdes olduğu düşünülmektedir (Şekil 4.27).

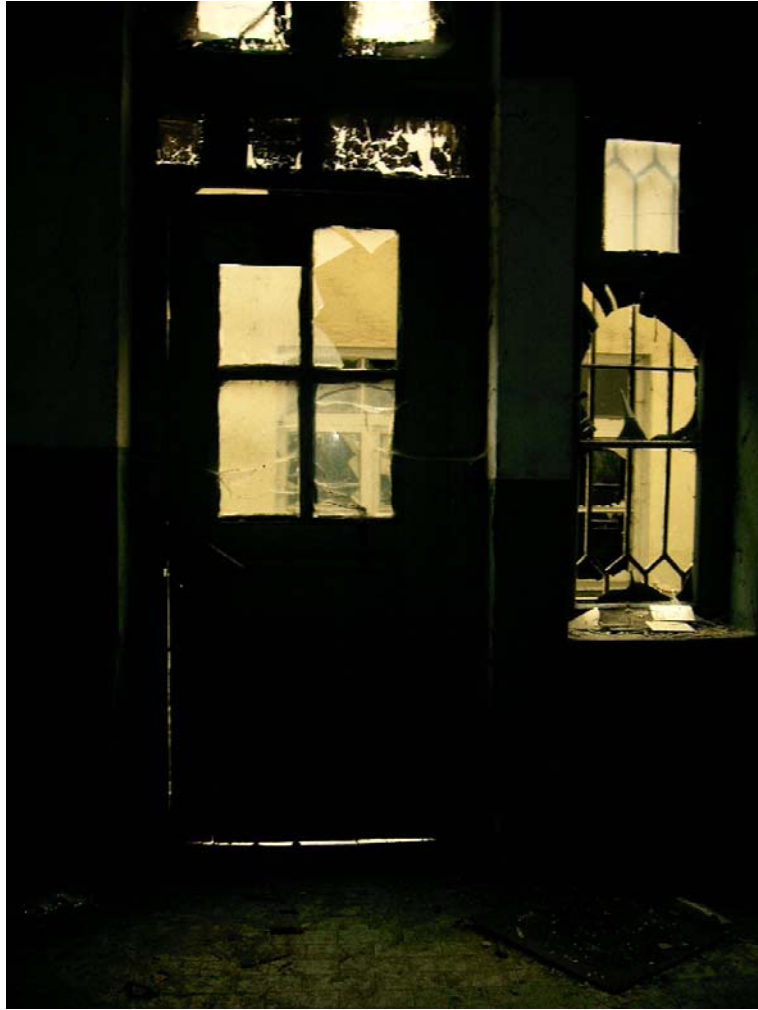


Şekil 4.27 Z03 no'lu koridorda yer alan muhdes kapı (Z03).

Z05 no'lu mekanda da müdahaleler gözlenmektedir. Lavabo bölümü oluşturulan bu mekanda lavabolar muhdes bir duvar örülerek gizlenmeye çalışılmıştır. Bu mekandaki üçlü açıklıklı pencere düzenine de müdahale edilerek bahçeye çıkan bir giriş oluşturulmuştur. Kapının hemen yanındaki pencere boşluğu duvar örülerek kapatılmıştır. Yine bu mekanda yer döşemesinde sonradan açılmış bir çukur bulunmaktadır (Şekil 4.28,4.29).



Şekil 4.28 Z05 no'lu mekandaki muhdes lavabolar (Z05).



Şekil 4.29 Z05 no'lu mekandaki muhdes kapı (Z05).

Z06 no'lu mekanın dōşemesi kısmi olarak yükseltilmiş ve ara duvarlar örölerek tuvaletler oluşturulmuştur. Bu bölüme denk gelen üçlü açıklıklı pencere boşlukları belli bir kota kadar doldurulmuştur (Şekil 4.30,4.31).



Şekil 4.30 Muhdes tuvaletler (Z06).



Şekil 4.31 Tuvalet yapımı için pencere önü duvarla doldurulmuş (Z06).

Yapının güneydoğu cephesi boyunca uzanan geniş mekana girilemediği için bozulmalar da tespit edilememiştir.

4.1.3.2 Cephe Karakterindeki Bozulmalar

Askeri Karakol, kendisine oryantalist kimliğini veren kubbeli giriş kısmını ve köşe saçaklarını kaybetmiştir. Bu tahribatın, 1917 yılında Haydarpaşa Garı'ndan sevk edilmek istenen cephanenin patlaması sırasında çıkan yangında olduğu düşünülebilir (Eyice,2004).

Yapının köşe saçakları yalnızca güneybatı cephesinde bulunmaktaydı. Güneybatı cephesinin sol köşesinde köşe saçaklarının oturduğu taş elemanlar hala mevcuttur ancak sağ taraftakiler yok olmuştur (Şekil 4.32).



Şekil 4.32 Köşe saçaklarının oturduğu elemanlar.

Yapının giriş bölümü güneybatı cephesinde yükseltilmiştir. Üç yönde bulunan kemerli bölümden geçilerek dört basamakla yükseltilmiş giriş döşemesine ulaşılır. Öndeki bu dört basamak şu anda mevcut değildir. Sağ yanda orijinal iki basamak bulunur ancak sol yandaki basamakların üzerine beton dökülerek rampa oluşturulmuştur. Yapının toprak kotu güneybatı cephesinde 25-35 cm arasında yükselmiştir (Şekil 4.33).



Şekil 4.33 Giriş bölümünün solunda beton dökülerek rampa yapılan kısım.

Kubbeli giriş kısmının yok olmasıyla birlikte geride bulunan çarpma kapı dış kapı işlevi görmeye başlamıştır. Kapının üzerinde bir sıra kiremit döşenerek ufak bir saçak oluşturulmuştur (Şekil 4.34).



Şekil 4.34 Kapının üzerinde sonradan eklenen kiremitler.

Giriş bölümünün sağında ve solunda bulunan bölümler özgün cephe karakterini korumaktadır. Yapı malzemelerindeki bozulmalar dışında eğrisel barok pencereler üçlü açıklıklı özelliklerini korumaktadır. Pencere kenarlarında, pencere altında, subasman seviyesinde saçak altında kullanılan yatay ve düşey silmeler cephe karakterini ortaya çıkarmaktadır. Güneybatı cephesinin solunda beton bir çiçeklik oluşturulmuştur. Bu cephede toprak kotu boyunca bitkiler ve otlar büyümüştür. Giriş bölümünde metal profillerle çardak oluşturulmuş üzerine bitkiler sarılmaktadır (Şekil 4.35,4.36).



Şekil 4.35 Güneybatı cephesinde yapıya dayanan bitkiler.



Şekil 4.36 Girişte yer alan muhtes çardak.

Yapının güneydoğu cephesi cephe karakterini korumaktadır. Tek açıklıklı üç adet penceresi bulunan bu cephe yapı malzemelerindeki bozulmalar dışında özelliklerini yitirmemiştir. Arka bahçeye inen iki basamak toprak altında kalmıştır. Bu cephede de toprak kotunda çeşitli bitkiler büyümüştür.

Kuzeybatı cephesi güneydoğu cephesinin simetriğidir. Ancak ortadaki pencere boşluğu döşemeye kadar yırtılarak kapı haline getirilmiştir. Döşemeden toprak kotuna kadar beton dökülerek rampa oluşturulmuştur. Girişin üzerine sonradan tek eğimli bir saçak yapılmıştır. Sonradan açılan bu giriş kuzeybatı cephesinin karakterini bozmuştur. Bu cephede büyüyen bir ağaç kökü binaya dayanmaktadır (Şekil 4.37,4.38).



Şekil 4.37 Kuzeybatı cephesindeki muhdes giriş kapısı.



Şekil 4.38 Kuzeybatı cephesinde yapıya dayanan ağaç kökü.

Kuzeydoğu cephesinde yer alan üçlü açıklıklı iki pencereden biri yine döşemeye kadar yırtılarak kapı haline getirilmiştir. Bu girişe iki adet basamak ile ulaşılmaktadır. Kapının hemen yanındaki pencere boşluğu kapatılmıştır. Diğer üçlü açıklıklı pencere içeriden belli bir kota kadar duvar örülerek doldurulmuştur (Şekil 4.39,4.40).



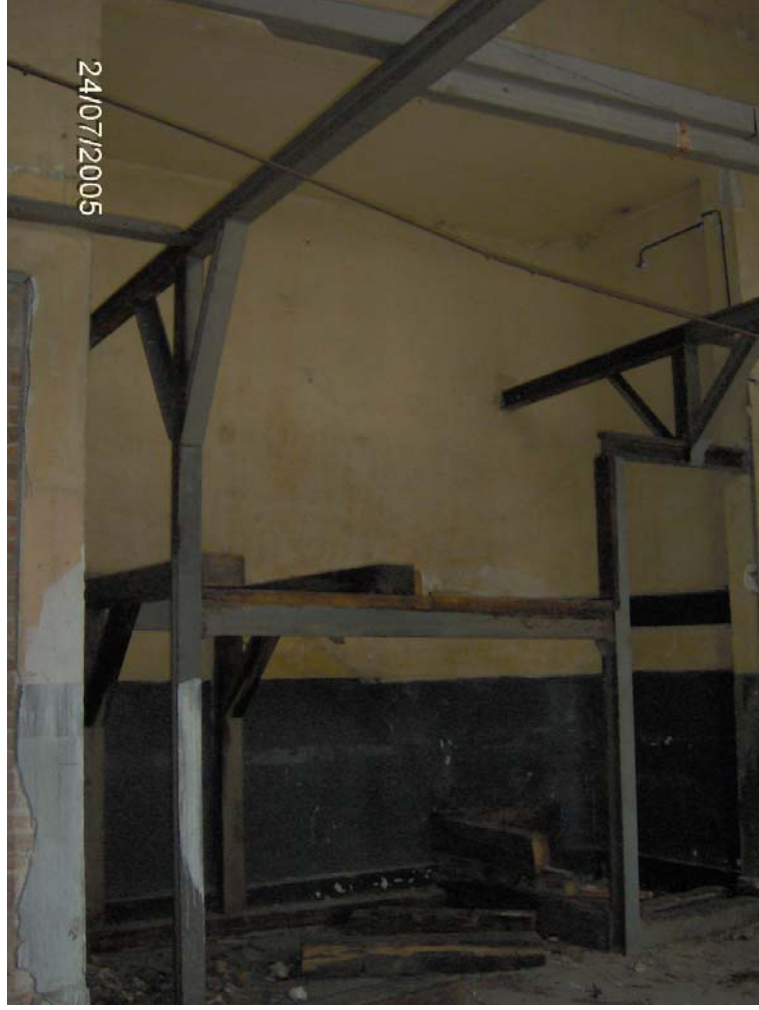
Şekil 4.39 Kuzeydoğu cephesinde açılan kapı ve kapatılan pencere boşluğu.



Şekil 4.40 Kuzeydoğu cephesindeki muhdes giriş kapısı ve muhdes basamaklar.

4.1.3.3 Strüktürel Bozulmalar

Yapıda strüktürel açıdan ciddi bir problem gözlenmemektedir. Yapıya çelik raylardan yapılmış kirişler kullanılarak oluşturulan ara kat ile ek bir yük eklenmiştir. Yapının çok yakınından tren yolu geçmektedir. Oluşan titreşimin zaman içerisinde yapı strüktürüne olumsuz etkiler yapacağı düşünülmektedir (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 Orta sofada yer alan çelik raylardan yapılmış kirişler (Z01).

4.1.3.4 Yapı Elemanları ve Yapı Malzemelerindeki Bozulmalar

Yapının güneybatı cephesi tamamen taş kaplanmıştır. Pencere altında, pencere yanlarında, subasman seviyesinde, saçak altında yatay ve düşey taş silmeler kullanılmıştır. Köşelerde bosajlı kesme taşlar yer alır. Taş malzemedeki yer yer kopmalar oluşmuştur. Taşa aşınmalara rastlanmaktadır. Güneybatı cephesi ve diğer cephelerde taş yüzeylerde rutubetlenme ve yosunlanma görülmektedir (Şekil 4.42,4.43,4.44).



Şekil 4.42 Saçak altındaki taş silmede rutubetlenme.



Şekil 4.43 Taş malzemede kopmalar.



Şekil 4.44 Taş silmelerde ve köşelerdeki bosajlı taşlarda kopmalar.

Yapıdaki tüm pencereler ahşaptır. Ahşap pencerelerde içte ve dışta ahşap denizlik kullanılmıştır. Ahşap doğramaların boyası ve cilası dökülmüştür. Ahşapta aşınma ve yer yer çürümeler gözlenmektedir. Pencere camlarında yer yer eksiklikler vardır. Cam eksikleri kontrplak ile kapatılmıştır. Pencere önlerindeki demir parmaklıklarda paslanma gözlenmektedir (Şekil 4.45,4.46).



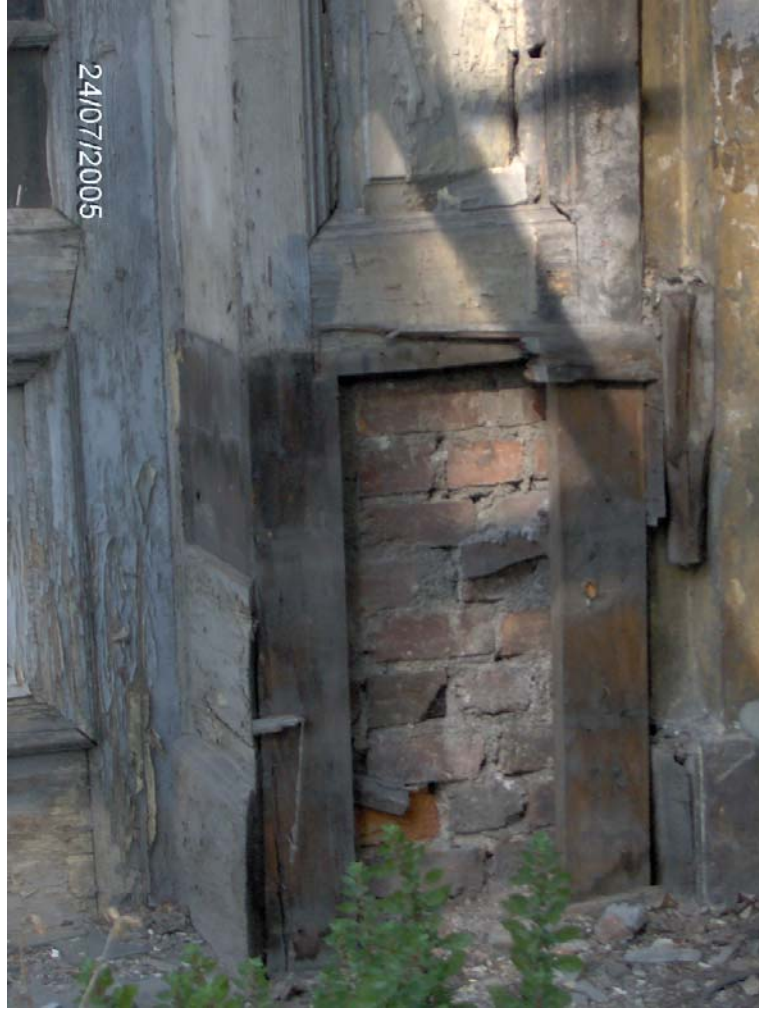
Şekil 4.45 Pencere camlarında kırılma ve parmaklıklarda paslanma.



Şekil 4.46 Camlardaki eksiklikler kontrplak ile kapatılmıştır.

Yapıda kullanılan kapılar ahşap tablalı kapılardır. Kapılar genellikle özgün hallerini korumaktadır. Yer yer ahşap kanatlarda eksiklikler gözlenmektedir.

Yapının giriş kısmında bulunan çarpma kapı yapım özellikleri bakımından önemli bir kapıdır. Şu anda tüm dış etkilere maruz kalmaktadır. Gerek hava koşulları gerekse bakım yapılmaması sebebiyle ahşabın lifleri açığa çıkmış, boya ve cilası tamamen yok olmuştur. Menteşelerinde paslanma görülmektedir. Kapı kanatları düşmüş açılırken yere sürtünmektedir. Ahşap malzemede yer yer kopmalar da görülmektedir. Alttan tuğla duvar ve ahşabın duvarla ilişkisi görülebilmektedir. Kapı üzerinde kopan parçaların yerine muhdes ahşap parçalar konmuştur. Kapı üzerine aydınlatma elemanları yerleştirilmiştir. Kapının her iki yanında bulunan kemerli nişlerde rutubetlenme gözlenmektedir. Girişteki mermer basamaklarda yer yer kopmalar olmuştur (Şekil 4.47,4.48,4.49,4.50).



Şekil 4.47 Çarpma kapının sağır bölümlerinde kopmalar.



Şekil 4.48 Ahşap parçalarda eksiklikler ve ahşapta aşınma.



Şekil 4.49 Camlarda ve ahşap elemanlarda eksiklikler.



Şekil 4.50 Mermer basamakların köşelerinde kopmalar.

Yapıda orijinal döşemeye yalnızca orta sofada rastlanmaktadır. Diğer mekanlarda orijinal döşeme yok olmuştur. Z06 no'lu mekanda yer alan tuvaletler fayans ile kaplanmıştır. Orta sofanın tavanı kontrplak ile oluşturulmuş bir tavadır. Muhdes tavanda sehimler gözlenmektedir. Z03, Z04, Z06 no'lu mekanlarda ise bağdadi sıva tavanlar görülmektedir. Z02, Z05 ve Z07 no'lu mekanların orijinal tavanları tespit edilememiştir. Bağdadi sıvada yer yer dökülmeler oluşmuş, bağdadi çıtalar ortaya çıkmıştır (Şekil 4.51,4.52).



Şekil 4.51 Orta sofanın kontrplak ile oluşturulmuş tavanı (Z01).



Şekil 4.52 Bağdadi sıva tavan (Z03).

Tüm meknlarda çöpler ve tozlar birikmiştir. Özellikle Z04 no'lu mekanda döşeme çöp ve canlı leşleriyle kaplanmıştır. Bu mekandaki duvar yüzeyinde rutubetlenme görülmektedir. Bu mekanda yer alan baca duvarı hem içte hem de dışta is ile kaplanmıştır. Z09 no'lu bölümde parapetin önü fayans kırıklarıyla doludur. Z02 ve Z05 no'lu meknlarda duvarlarda tesisat için açılmış delikler ve yırtıklar bulunmaktadır. Z05 no'lu mekanda lavaboların üzerinde duvar oyulmuş ve harçla kapatılmıştır. Yine bu mekanda lavaboların üzerinde metal elemanlarla duvara asılmış iki adet bidon bulunmaktadır (Şekil 4.53,4.54,4.55,4.56).



Şekil 4.53 Z04 no'lu mekanda yer alan baca duvarı.



Şekil 4.54 Duvar yüzeyinde rutubetlenme (Z04).



Şekil 4.55 Tesisat için duvarda oluşturulan yırtık harçla kapatılmış (Z05).



Şekil 4.56 Lavaboların üzerinde yer alan bidonlar (Z05).

Yapının yağmur suyu iniş borularında kopmalar oluşmuştur. Çatıda yer alan kiremitlerde yer yer kopmalar gözlenmektedir. Çatıda üç adet baca mevcuttur ancak bunlardan ikisi sonradan yapılmıştır (Şekil 4.57,4.58).



Şekil 4.57 Yağmur suyu iniş borularında kopmalar.



Şekil 4.58 Muhdes bacalar.

Askeri Karakol binasının karşı karşıya olduğu en büyük sorunlar şu an kullanılmıyor olması, her türlü hava koşuluna maruz kalması ve periyodik bakımının yapılmamasıdır. Civardaki görevlilerle yapılan konuşmalar sırasında liman bölgesinden kolayca geçiş olduğu ve binanın sakıncalı kişiler tarafından barınma amaçlı kullanıldığını öğrenilmiştir. Yapıya her gidişte daha fazla tahribat gözlenmektedir.

4.2 Muhacır Misafirhanesi

4.2.1 Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi ve Özellikleri

Haydarpaşa Garı sınırlarında diğer yapılara göre daha geç dönemde yapılan önemli bir yapı da Muhacır Misafirhanesi olarak yapılan yapıdır. Bu yapı Mimar Kemalettin'in erken dönem eserlerinden olup, yapım tarihinin 1903 ile 1908 arasında olduğu tahmin edilmektedir (Tekeli,1997).

1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanı ile başlayıp, 1930'larda sona eren yaklaşık yirmi yıllık dönem, Türk mimarlık tarihinde Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi olarak tanınmıştır. Beş yüz yıllık büyük bir imparatorluğun çökmesine ve genç Türkiye Cumhuriyeti'nin doğmasına tanık olan bu yirmi yıl, aynı zamanda Türk ulusçuluğu düşüncesinin de her alanda etkisini yoğunlaştırdığı dönem olarak tarihimizde yerini almıştır (Yavuz,1981). Osmanlı mimarlığının son döneminden Cumhuriyet'in ilk yıllarına değin uzanır ve kendi döneminde Neoklasik Türk Üslubu olarak anılır (Hasol,1998).

Türk ulusçuluğu düşüncesi II. Meşrutiyet döneminde devlet ya da kişilerce yapılan tüm eylemlere damgasını vurmuştur. Ulusal bir politika ve ekonomi yaratma çabalarının yanı sıra, yazında getirilmeye çalışılan dil yalınlığı, resimde ele alınan yöresel konular ve yüz yıllık bir aradan sonra yeniden eyleme geçen Türk mimarlarınca yaratılmaya çalışılan ulusal bir mimarlık anlayışı hep bu düşüncenin ürünleri olarak dikkati çekmektedir (Yavuz,1981).

Bu dönem çeşitli bakımlardan parçalara ayrılabilir. İlk uygulamaların yabancı mimarların eliyle yapıldığı birinci dönem ve Vedat, Kemalettin Bey'lerle süren ikinci dönem olarak ayrılabilceği gibi, cumhuriyet öncesi ve cumhuriyetin ilk kuruluş yıllarındaki süreci gibi de bölümlenebilir (Kıvırcık,1992).

Osmanlı İmparatorluğu'nda, III. Selim'le başlayan Batılılaşma ve yenileştirme çabalarında görev alan Avrupalılar, çalışmalarında genellikle batı uygarlığının teknik ve biçimlerini yansıtmışlarsa da, özellikle resim ve mimarlık gibi görsel nitelikli alanlarda çalışan yabancılardan bazılarının, çalıştıkları çevrenin kendine özgü biçimleme yöntemlerinden

yararlandıkları da görülmüştür. 19. yüzyıl sonlarında İstanbul'da çalışan yabancı mimarlar arasında, yöresel etkiler en çok Fransız asıllı Alexandre Vallury ve Alman asıllı Jachmund'un yapıtlarında görülür. Bu iki mimarın, o yıllarda geçerli bir yöntem olan Batı seçmeciliğine göre gerçekleştirdikleri yapıtlarını bir bölümünde, Osmanlı ve Arap mimarisinden esinlenmiş bir dizi yüzey düzenlemesine giriştikleri bilinmektedir. Vallury'nin Osmanlı Bankası ve Duyun-u Umumiye binası, Jachmund'un Deutsche Orient Bank ve Sirkeci Garı binası yöresel etkiler altında gerçekleştirdikleri yapılarıdır (Yavuz,1981).

I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özellikleri daha çok yapı cephelerinde kendisini gösterir. Cephelerde genellikle anıtsal yapılara özgü Osmanlı mimarlık öğelerinin uygulamaları görülür (Kıvırcık,1992)

Batıdaki örneklerle koştur bir anlayışla ve arsanın elverdiği ölçülerde yapıların orta doğrultulara göre bakışık bir biçimde planlanmasına çalışılmış, ana girişler genellikle bakışım doğrultusuna yerleştirilmiş, bu tür bir planlamaya arsa elverişli olmadığı durumlarda bile en azından ön yüzün bakışık bir biçimde düzenlenmesine özen gösterilmiştir.

Genellikle yapıların sokaktan algılanabilen yüzlerinin görkemli bir biçimde bezenmesine dikkat edilmiş, diğer yüzeyler o kadar önemsenmemişlerdir. Çoğunlukla bakışık olarak düzenlenmiş olan bu yüzlerde bakışımı vurgulamak amacıyla orta doğrultuya ve köşelere gelen odalar yapı yüzeyinden dışarı taşan kapalı cumbalar ya da köşe kuleleri biçiminde çözümlenmiştir.

Tarihi bir görünüm vermek ya da yapıldıkları tarihi çevreye uymak amacıyla yapıların dışarıdan algılanabilen yüzleri, kullanılan yapı sistemi ne denli çağdaş olursa olsun, kesme taşla kaplanmış ya da kesme taş izlenimi verebilecek biçimde sıvanarak derzlenmiştir.

Klasik çağ Osmanlı örneklerine göre biçimlendirilmelerine çalışılan cami ve türbe gibi dini işlevli yapıların dışında kalan tüm bina türlerinin özellikle algılanabilen yüzeyleri, aynı yeni rönesans mimarisinde olduğu gibi, sürekli taş kuşaklarla yatay yönde üç ana bölüme ayrılmış, her bölüm kendi içinde bir bütün olarak düzenlenmiş, her katta değişik pencere biçimleri kullanılmış, yer düzeyinden çatıya kadar belirli bir düşey düzene göre çözümlenen bireysel yüzey dilimlerinin tüm yapı boyunca yinelenmesi, yapılara ritmik bir görünüm kazandırmıştır.

Yapıların kütsel çözümlerinde görülen batı etkilerine karşılık, yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğelerin daha çok Osmanlı mimarisinin en özgün dönemleri olan 15. ve 16. yüzyıl örneklerinden seçilmesine özen gösterilmiş, 17. ve 18. yüzyıl Osmanlı barok ve Rokoko biçimleri ancak özel durumlarda ve pek ender olarak kullanılmıştır (Yavuz,1981).

Yapıların genel özelliği iki-üç katlı oluşudur. Planlamada da simetri hakimdir. Girişte ve giriş kapısına önem verilmiş hatta taç kapı öğesi girişe genellikle takılmıştır. Yapılar genellikle taş ve yığma sistemdedir; çıkmalarda ahşap ya da ahşap görünümünde dökme demir kullanılır. Pencereler ve boşluklar ojiv kemerli, kemerlerin alınlarında çini pano süslemeler yaygındır. Desteklerle taşınan geniş saçaklar, saçakların altının geleneksel süslemelerle bezenmesi kuraldandır (Kıvırcık,1992).

4.2.2 Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin Önemli İsimleri

Bu dönemin en önemli mimarlarından olan Kemalettin Bey (1870-1927) 1887 yılında Hendese-i Mülkiye'ye girmiştir. Bu dönemde Alman Prof. Jaschmund'un öğrencisi olmasına rağmen 1881 yılında Jaschmund'un asistanlığını atanmıştır. 1895 yılında Mimarlık eğitimi ile ilgili olarak Berlin'e gönderilmiştir. İki yıl mimarlık eğitimi gördükten sonra iki buçuk yıl çeşitli mimarların yanında çalışmıştır.1900 yılında Berlin'den döndüğünde Hendese-i Mülkiye'deki görevine yeniden başlamıştır. Hendese-i Mülkiye'den ayrılan hocası Jachmund'un yerine geçmiş ve tüm mimarlık derslerini üstlenmiştir (Yavuz,1981).

1909-1919 yılları arasında çok sayıda yapı yapmıştır. 1922 yılında Kudüs'teki Mescid-i Aksa'nın tamiri için davet alır ve kabul eder. 1925 yılında İngiliz Mimarlar Kraliyet Enstitüsü Muhabir şeref üyesi seçilmiştir. Aynı yıl Evkaf Müdüriyeti Umumiyesi İnşaat ve Tamirat Müdüriyeti'ne tayin olur (Tekeli,1997).

Mimar Kemalettin teknik konularda çalışanları daha güçlü kılabilen bir örgütlenmeyi gerekli görerek, Osmanlı Mimar ve Mühendis Cemiyeti'nin kuruluş çalışmalarına katılmıştır. Vakıflardaki görevini başında önemli Osmanlı anıtlarının onarımlarını yüklenen Kemalettin Bey, bu onarımlar aracılığıyla Osmanlı aydınlarının ilgisini onarılan anıtlar üzerine çekmesini bilmiş, halkın Türk yapı sanatı üzerinde bilinçlenmesine ön ayak olmuş, bu yapıtların günümüze daha sağlam bir şekilde aktarılabilmesini sağlamıştır (Yavuz,1981).

Mimar Kemalettin'in eserleri arasında Yeşilköy Mecidiye Camii, Beyoğlu Kemer Hatun Camii, Sultan Beşinci Reşat Türbesi, İkinci Vakıf Hanı, Üçüncü Vakıf Hanı, Beşinci Vakıf Hanı, Bebek Camii, Edirne Gar Binası, İstanbul Gureba Hastanesi, Ankara Vakıf Evleri, Laleli Harikzedegan Kat Evleri, Birinci Vakıf Hanı, Ahmet Ratip Paşa Köşkü, Ankara Palas ve bu tez kapsamında incelenen Muhacır Misafirhanesi sayılabilir (Tekeli,1997).

Bu akımın önemli mimarları Kemalettin Bey, Vedat Tek, Arif Hikmet Koyunoğlu, Ahmet Burhanettin Tamcı, A. Kemal, Alaettin Özaktaş, Ali Talat, Aram Hancıyan, Cemil Denari, Ekrem Hakkı Ayverdi, Falih Ülkü, Giulio Mongeri, Hafi, İbrahim Beykozlu, İrfan, JD'Armi, Kavafyan, Kiryakidis, Küçük Kemal, Nafilyan, Necmettin Emre, Nesim Sisa, Nuri Nafiz, Pappa, Peçilas, Rafael Rus, Şefik, Tahsin Sermet, Tanoş Yamos, Taşçıyan, Terziyan, U. Ferrari, Yahya Ahmet, Vangel, Yorgiadis, Ziya, Zühtü Başar'dır (Kıvırcık,1992).

Cumhuriyet öncesi başlayan I. Ulusal Mimarlık Akımı Valury, Jaschmund gibi yabancı mimarların yapılarıyla ortaya çıkmış, II. Meşrutiyet'ten sonra Vedat ve Kemalettin Bey'ler ve onları izleyen mimarlarla devam etmiştir. Hareketin önderlerinden Kemalettin Bey'in 1927'de ölümünden sonra gücünü yitiren ulusal akım; yerini fonksiyoncu-uluslararası mimarlığa bırakmıştır (Kıvırcık,1992).

4.2.3 Mimari Özellikleri

Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane'nin 1909'da Tıbbiye-i Şahane-i Mülkiye ile birleştirilmesi düşünülmüştür. Bu amaçla Muhacır Misafirhanesi kullanılmak istenmiş ancak gerekli izin alınamayarak yapı tıbbiyenin bünyesinde yer almıştır. Muhacır Misafirhanesi bir süre veterinerlik öğrencileri tarafından kullanılmış, daha sonra bu öğrencilerin de binayı terk etmeleri istenmiştir. 1930 yılına ait Pervititch haritasında bu yapı hala okul olarak tanımlanmaktadır (Ek 3.1). 1956 yılında etrafına ekler inşaa edilerek yapı dikimevi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde Muhacır Misafirhanesi kullanılmamaktadır.

Haydarpaşa Garı içerisindeki diğer yapılara göre daha geç dönemde yapılan önemli bir yapı da Muhacır Misafirhanesi'dir. Yapı iki katlı ve simetrik planlıdır. Giriş holü (Z01) planda merkezi olarak konumlanmıştır. Giriş holüne dört kanatlı bir ahşap kapı ile ulaşılmaktadır. Giriş holünden bir merdiven ile üst kattaki sofaya ulaşılır. Merdiven altı bir kapı ile kapatılmış ve depo olarak kullanılmıştır. Merdiven altında sonradan açılmış olan bir pencere bulunmaktadır. Merdiven altının hemen karşısında giriş holünden bahçeye çıkmayı sağlayan bir kapı bulunmaktadır (Şekil 4.59,4.60,4.61,4.62,4.63).



Şekil 4.59 Giriş kapısı (Z01).



Şekil 4.60 Giriş holündeki merdivenler (Z01).



Şekil 4.61 Merdiven altı (Z01).



Şekil 4.62 Merdiven altındaki pencere boşluğu (Z01).



Şekil 4.63 Giriş holünden bahçeye açılan kapı (Z01).

Giriş holünün her iki tarafında da koğuş olarak kullanılmış geniş dikdörtgen bir mekan (Z02,Z03) bulunmaktadır. Bu mekanların geniş cephelerinde dört adet, dar cephelerinde ise iki adet pencere bulunmaktadır (Şekil 4.64,4.65).



Şekil 4.64 Zemin kat koğuş (Z03).



Şekil 4.65 Zemin kat koğuş (Z02).

Zemin katta yapının giriş aksından arka bölüme doğru çıkma yapan bir mekan yer alır. Bu mekan (Z04) son dönemde ısıtma merkezi olarak kullanılmıştır. Girişi ise yapının güneydoğu cephesindedir (Şekil 4.66).

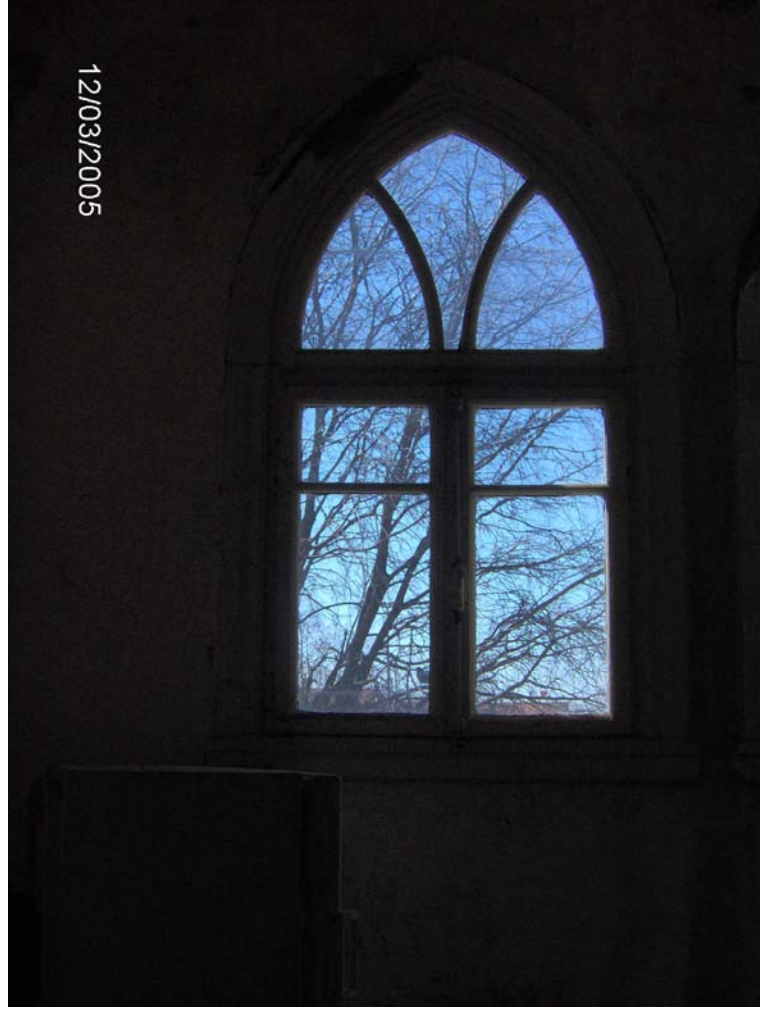


Şekil 4.66 Zemin kat ısıtma merkezi giriş kapısı (Z04).

Giriş holünden merdiven ile ulaşılan üst kat orta sofada (B01) merdivenin her iki yanında iki adet pencere bulunmaktadır. Bu mekandaki diğer iki pencere ise güneybatı cephesine bakmaktadır. Merdiven kovasının bitiminde bulunan ahşap doğrama orta sofayı bölmektedir (Şekil 4.67,4.68,4.69).



Şekil 4.67 Üst kat orta sofada merdivenin her iki yanındaki pencere (B01).



Şekil 4.68 Orta sofada ön cepheye bakan pencere (B01).



Şekil 4.69 Orta sofayı bölen doğrama (B01).

Orta sofadan alt kattaki koğuşların benzeri olan iki mekana (B02,B03) dağılım sağlanmaktadır. Bu koğuşlarda da geniş cephede dört adet, dar cephede ise iki adet pencere bulunmaktadır (Şekil 4.70,4.71).



Şekil 4.70 Üst kat koğuş (B03).



Şekil 4.71 Üst kat koğuş (B02).

Orta sofadan merdivenin bitişindeki kapı ile duş ve tuvalet olarak kullanılmış bir mekana (B04) geçilir. Bu mekanın dõřemesi 11 cm yükseltilmiştir. 2.08 m yüksekliğinde duvarlar õrölerek duş ve tuvalet bölümleri oluşturulmuştur. İçeride dört adet duş, iki adet tuvalet ve lavabolar bulunmaktadır. Bu mekan zemin katta çıkma yapan bölümün üzerine gelmektedir. Bu bölümde sekiz adet pencere yer alır (şekil 4.72,4.73).



şekil 4.72 Üst kat duş ve tuvalet bölümü (B04).



Şekil 4.73 Üst kat duş ve tuvalet bölümü (B04).

Yapının tüm cephelerinde 1956 yılında yapılmış ek binalar yer almaktadır. Bu yapılar tek katlıdır. Muhacır Misafirhanesi'nin girişine güneybatı cephesinde yer alan ek binanın kapısından çıkılan dar bir koridordan geçilerek ulaşılır. Bu koridorun her iki yanında yapının ön ve yan cepheleri boyunca uzanan geniş mekanlar bulunmaktadır. Yapının kuzeydoğu cephesinde de muhdes binalar bulunur. Ek yapıların güneydoğu cephesinden bir kapı ile uzun bir koridora ulaşılmakta ve oradan da bahçeye çıkılmaktadır (Şekil 4.74,4.75,4.76).



Şekil 4.74 Muhacır Misafirhanesi'nin girişi. Bu bölüme ek yapıların arasındaki koridordan ulaşılmaktadır.



Şekil 4.75 Güneybatı cephesindeki ek yapı.



Şekil 4.76 Yapının güneydoğu cephesindeki ek yapılar.

Muhacır Misafirhanesi yığma sistemde yapılmış bir yapıdır. Taşıyıcı duvarlar tuğladır. Yapının zemin katındaki tüm mekanlarda çelik putreller ile taşınan volta döşemeleri bulunmaktadır. Koğuşlardaki volta döşemelerde NPI 200 çelik putreller, diğer mekanlarda ise NPI 140 çelik putreller kullanılmıştır (Şekil 4.77,4.78).



Şekil 4.77 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki volta döşeme (Z02).



Şekil 4.78 Zemin giriş holündeki volta döşeme (Z01).

Zemin kattaki koğuş (Z02,Z03) bölümlerinin döşemesi 20/20 seramik kaplama üzerinde 7.5 cm yükseltilek ahşap kaplanmıştır. Giriş holünde karo mozaik bulunur. Z04 no'lu mekanın döşemesi içerisinin tamamen zift ile kaplanması sebebiyle tespit edilememiştir. Zemin katta ahşap tablalı kapılar kullanılmıştır. Koğuşlardaki pencereler ahşap pencerelerdir. Pencereler taştan yapılmış bir parapete oturur. İç denizlik ahşap dış denizlik ise taştır. Koğuşlarda ve giriş holünde ahşap süpürgelik kullanılmıştır (Şekil 4.79,4.80,4.81,4.82,4.83).



Şekil 4.79 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki ahşap döşeme (Z02).



Şekil 4.80 Zemin kat giriş holündeki karo mozaik (Z01).



Şekil 4.81 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki iç kapı (Z02).



Şekil 4.82 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P1).



Şekil 4.83 Zemin kat Z02 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P2).

Giriş holündeki merdivenler dökme mozaik basamaklardan yapılmıştır. Merdiven korkulukları demirden yapılmış ancak korkuluk tokmağı ahşaptır (Şekil 4.84,4.85,4.86).



Şekil 4.84 Dökme mozaik basamaklar ve demir korkuluk (Z01).



Şekil 4.85 Ahşap korkuluk tokmağı (Z01).



Şekil 4.86 Demir korkuluk (B01).

1. kattaki koğuşların (B02,B03), orta sofanın (B01) döşemesi 20/20 seramiktir. Duş ve tuvalet bölümü ise fayans kaplanmıştır. Pencereilerin tamamı ahşap doğramadan yapılmıştır. Koğuşlarda ve orta sofada ahşap süpürgelik bulunur. Bu kattaki tüm kapılar tablalı ahşap kapılardır. Koğuşların ve orta sofanın tavanı ahşaptır. Duş ve tuvalet bölümünün tavanı bağdadi sıvadır (Şekil 4.87,4.88,4.89,4.90,4.91,4.92,4.93,4.94).



Şekil 4.87 1. kat orta sofadaki kapı (B01).



Şekil 4.88 1. kat orta sofadaki seramik döşeme ve ahşap süpürgelik (B01).



Şekil 4.89 1. kat B03 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P5).



Şekil 4.90 1. kat B03 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P4).



Şekil 4.91 1. kat B03 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P6).



Şekil 4.92 1. kat B02 no'lu koğuştaki ahşap pencere (P8).



Şekil 4.93 1. kat duş ve tuvalet bölümü tavanı (B04).



Şekil 4.94 1. katta bulunan koğuşun ahşap tavanı (B02).

Yapının çatı konstrüksiyonu ahşaptır. Çatı Marsilya tipi kiremit kaplanmış kırma çatıdır. Çatıda çinko oluklar kullanılmıştır (Şekil 4.95).



Şekil 4.95 Ahşap konstrüksiyonlu kırma çatı.

Yapının etrafında yer alan tek katlı ek yapılar tuğla duvardan yığma olarak yapılmıştır. İç kısımda taş kaideler üzerine oturan ahşap dikmeler tarafından desteklenmektedir. Ahşap dikmelerin üzerinde ahşap kirişler yer almaktadır. Ek yapıların döşemesi de taş üzerine ahşap kaplamadır. Tavandaki kirişler ahşap kontrplak ile kapatılmıştır. Ek yapıların çatıları ahşap konstrüksiyon üzerine eternit kaplamadır. Yalnızca kuzeybatı cephesindeki bölümde çelik kirişler kullanılmıştır (Şekil 4.96,4.97,4.98).



Şekil 4.96 Güneybatı cephesindeki ek yapının ahşap dikme ve kirişleri.



Şekil 4.97 Kuzeybatı cephesindeki ek yapının çelik kirişleri.



Şekil 4.98 Güneybatı cephesindeki ek yapının eternit çatı kaplaması.

Muhacır Misafırhanesi'nin ön cephesinde simetrik bir düzen gözlenmektedir. Güneybatı cephesinde yer alan giriş bölümü cephede yükseltilmiş ve yıldız motifleriyle bezeli bir kalkan duvar ile belirginleştirilmiştir. Kalkan duvarın arkasında iki adet baca yer almaktadır. Giriş bölümünün üzerinde iki adet pencere ve bu pencereler arasında yuvarlak bir sütun bulunmaktadır. Sütun başı bitki motifleriyle bezenmiştir (Şekil 4.99,4.100,4.101,4.102).



Şekil 4.99 Güneybatı cephesi.



Şekil 4.100 Güneybatı cephesindeki yükseltilmiş giriş bölümü.



Şekil 4.101 Yıldız motifleriyle bezenmiş kalkan duvar ve arkasında baca.



Şekil 4.102 Giriş bölümünü üzerindeki iki pencere arasındaki yuvarlak sütun.

Giriş bölümünün her iki tarafında dört adet pencere bulunmaktadır. Bu pencereler cephede iki kat boyunca düşey bir etki oluşturmaktadır. Üst kat pencerelerinde sivri kemerler kullanılmıştır. Üst kat penceresi üzerinde silme yer almaktadır. Pencerelerin altında taş denizlikler yer alır. Yapının köşe taşları taşırılarak köşeler vurgulanmıştır.

Güneybatı cephesi boyunca tek katlı ek yapılar görülmektedir. Ek yapıların cephelerinde demir doğramalı pencereler bulunmaktadır. Ek yapıların çatısı güneybatı cephesini üst kat denizlik seviyesine kadar kapatmaktadır (Şekil 4.103,4.104).



Şekil 4.103 Güneybatı cephesi 1. kat pencereleri.



Şekil 4.104 Güneybatı cephesi zemin kat pencereleri.

Yapının güneydoğu cephesi askeri karakol binasına bakmaktadır. Cephe boyunca iki adet pencere bulunmaktadır. Bu cephede de köşe taşları taşırılarak köşeler belirginleştirilmiştir. Üst kat pencerelerinde sivri kemerler kullanılmış ve pencerelerde iki kat boyunca düşey bir etki oluşturulmuştur. Güneydoğu cephesinde 1. katta bulunan P8 pencerelerinin orijinal olmadığı düşünülmektedir. Bu pencerelerin yerinde ek yapılar yapılmadan önce kuzeybatı cephesinde bulunan P5 pencerelerinin yer aldığı düşünülmektedir (Şekil 4.105,4.106).



Şekil 4.105 Zemin kat güneydoğu cephesi.



Şekil 4.106 Güneydoğu cephesi.

Yapının giriş aksında çıkma yapan bölümünde dört adet pencere ve iki adet kapı bulunmaktadır. Pencerelerin ve kapıların üzeri kemerle bitirilmif ve kilit taşları ile belirginleştirilmiştir (şekil 4.107,4.108,4.109).



şekil 4.107 Yapının giriş aksında çıkma yapan bölümü.



Şekil 4.108 Güneydoğu cephesinde çıkma yapan bölümün pencereleri.



Şekil 4.109 Pencere üzerindeki kilit taşları.

Kuzeybatı cephesi de güneydoğu cephesinin simetriğidir. Ancak giriş aksında çıkma yapan bölümde zemin katta 3 adet pencere bulunmaktadır. Merdiven altına denk gelen pencere sonradan açılmıştır. Bu cephede de ek yapılar yer almaktadır (Şekil 4.110,4.111,4.112).



Şekil 4.110 Kuzeybatı cephesindeki zemin kat pencereleri.



Şekil 4.111 Kuzeybatı cephesi.



Şekil 4.112 Kuzeybatı cephesinde giriş aksından çıkma yapan bölüm.

Kuzeydoğu cephesinde giriş aksında çıkma yapan bölüm görülmektedir. Bu bölümde iki adet pencere bulunmaktadır. Pencere üzerleri kemer ile bitirilmiş ve kilit taşları ile belirginleştirilmiştir. Bu bölümden çıkan bir baca bulunmaktadır. Bu bölümde iki kat arasında sade bir kat silmesi yer almaktadır. Bu cephede de simetrik bir düzen görülmektedir.

Giriş aksında çıkma yapan bölümün her iki tarafında da dört adet pencere yer alır. Bu pencereler cephede iki kat boyunca düşey bir etki oluşturmaktadır. Üst kat pencerelerinde sivri kemerler kullanılmıştır. Üst kat penceresi üzerinde silme yer almaktadır. Pencerelerin altında taş denizlikler yer alır. Yapının köşe taşları taşırılarak köşeler vurgulanmıştır (Şekil 4.113,4.114,4.115).



Şekil 4.113 Kuzeydoğu cephesi.



Şekil 4.114 Kuzeydoğu cephesi.



Şekil 4.115 Kuzeydoğu cephesindeki depo.

Yapının tüm cephelerinde subasman seviyesinde taş bir silme bulunmaktadır. Silmenin altı taraklanmış taş ile kaplanmıştır. Yapının tamamında kafes bezemeli ahşap saçak bulunmaktadır (Şekil 4.116,4.117).



Şekil 4.116 Subasman seviyesindeki taş silme ve onun altında taş kaplama.



Şekil 4.117 Kafes bezemeden oluşan ahşap saçak.

4.2.4 Bozulmalar

4.2.4.1 Planimetrik Bozulmalar

Askeri Karakol binasının hemen yanında bulunan Muhacır Misafirhanesi ve ekleri günümüzde kullanılmamaktadır. 1956 yılında etrafına ekler inşa edilen bu yapı dikimevi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yapıya dikimevi işlevinin verilmesiyle birlikte yapının dört tarafına da ek bölümler yapılmıştır. Yapının giriş bölümü de bu ek yapılar içerisinde kalmıştır.

Z03 no'lu koğuştta bir pencere boşluğu doldurularak kapatılmıştır. Bir pencerenin ise ön kısmına 1.87 m kotunda bir duvar örülmüştür (Şekil 4.118).



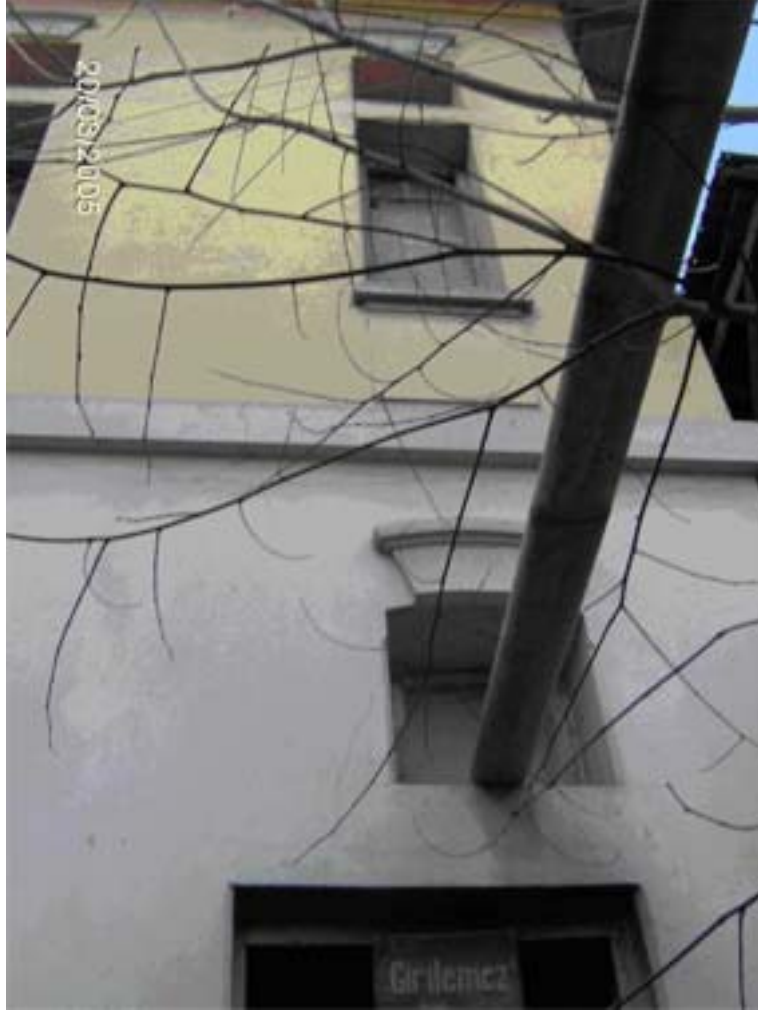
Şekil 4.118 Pencerenin önüne kısmi olarak duvar örülmüştür.

Giriş holünde (Z01) yer alan merdiven altı kapatılarak depo işleviyle kullanılmaya başlanmıştır. Merdiven altına bir adette pencere açılmıştır. Merdiven altının hemen karşısında yer alan kapı daha sonra açılmıştır. Bu bölümün pencere boşluğu olduğu düşünülmektedir.

Zemin katta giriş holünde ve koğuşlarda belli bir kota kadar örülmüş parapetler yer almaktadır. Yapının giriş aksında çıkma yapan bölüme içerden geçiş kapatılmıştır. Bu bölüme yalnızca bahçeden ulaşılabilir. Z04 no'lu bu mekan ısıtma merkezi olarak kullanılmıştır. İçeride iki adet kalorifer kazanı yer almaktadır. Kazanların hemen arkasında geniş bir parapet yer alır. Bu mekanda muhtes bir baca yer almaktadır. Bu mekanda üç adet pencere doldurularak tamamen kapatılmıştır. Arka bahçeye bakan iki adet pencere ise belli bir kota kadar doldurulmuştur. Pencerelerin biri ise bu bölüme girişi sağlamak amacıyla kapıya çevrilmiştir (Şekil 4.119,4.120).



Şekil 4.119 Zemin kat ısıtma merkezi (Z04).



Şekil 4.120 Pencere boşluğu ısıtma merkezine girişi sağlamak amacıyla kapıya çevrilmiş(Z04).

1. kat B01 holü bir doğrama ile ikiye bölünmüştür. Koğuşlarda bir planimetrik bir müdahaleye rastlanmamaktadır. B04 no'lu mekan tuvalet ve duş olarak kullanılmıştır. Bu müdahalenin yapıda bir dönem veterinerlik öğrencilerinin kalması sebebiyle yapıldığı düşünülmektedir. Muhdes duvarlar örülerek tuvalet ve duş mekanları birbirinden ayrılmıştır. Bu mekanda ayrıca muhdes bir baca bulunmaktadır. Burada yer alan altı adet pencere belli bir kota kadar doldurulmuştur (Şekil 4.121).



Şekil 4.121 Tuvalet ve duşların bulunduğu bölümde kapatılan pencereler (B04).

4.2.4.2 Cephe Karakterindeki Bozulmalar

Yapının cepheleri genel olarak özelliklerini korumaktadır. Yapının dört cephesinde yer alan ek binalar cephelerin tam olarak görünmesini engellemektedir. Ek yapıların duvarları, çelik ve ahşap kirişleri tarihi yapının cephelerine dayanmaktadır. Ek yapılar tek katlıdır. Güneybatı cephesindeki ek yapıların çatıları yapının üst kat denizliklerine kadar ulaşmaktadır. Güneybatı cephesinde yer alan giriş bölümü de ek yapıların içerisinde kalmaktadır.

Güneydoğu cephesinde 1. katta bulunan P8 pencerelerinin orijinal olmadığı düşünülmektedir. Bu pencerelerin yerinde ek yapılar yapılmadan önce kuzeybatı cephesinde bulunan P5 pencerelerinin yer aldığı düşünülmektedir.

Güneydoğu cephesinde de 1. kat denizlik seviyesine kadar ek yapılar görülmektedir. Giriş aksında çıkma yapan bölümde üst kat pencerelerinden biri duvar örülerek kapatılmıştır. Zemin katta da iki adet pencere boşluğu kapıya çevrilmiştir. Her iki kapının önüne basamaklar yapılmıştır. Bu cephedeki ısıtma merkezinden çıkan tesisat boruları görülmektedir (Şekil 4.122).



Şekil 4.122 Güneydoğu cephesinde yer alan muhdes basamaklar (Z04).

Kuzeybatı cephesinde de muhdes yapılar bulunmaktadır. Bu cephede giriş aksında çıkma yapan bölümdeki üst kat pencerelerinden biri hariç diğerleri içten doldurularak kapatılmıştır. Bu pencerelerin doğramaları hala cephede görülebilmektedir. Zemin kattaki pencerelerin tamamı duvar örülerek kapatılmıştır. Bu bölümde merdiven altına denk gelen bir pencere açılmış ancak daha sonra duvar örülerek kapatılmıştır.



Şekil 4.123 Kuzeybatı cephesinin ek yapılar ile ilişkisi.

4.2.4.3 Strüktürel Bozulmalar

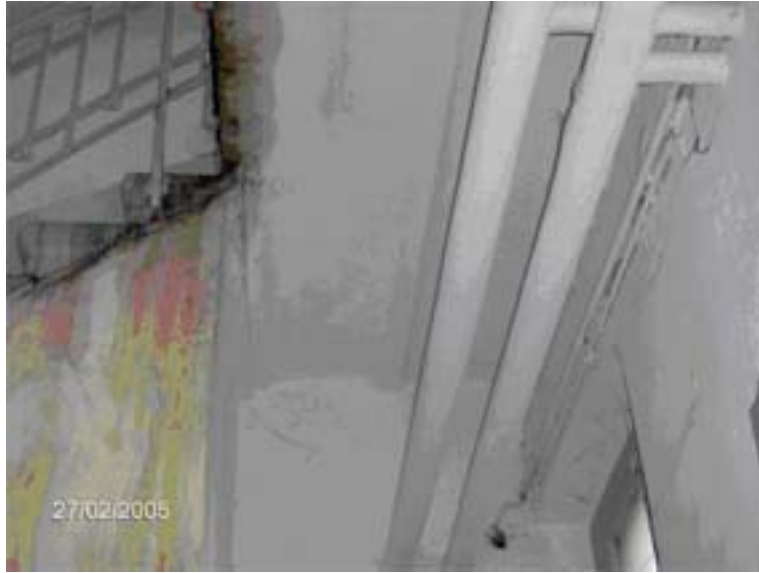
Yapının ciddi strüktürel problemleri bulunmamaktadır. Ancak ek yapıların kirişlerinin yapıya dayanması sebebiyle yapı strüktürünün zarar gördüğü düşünülmektedir.

Yapı çatıdan su almaktadır. Oluşan rutubetlenme hem ahşap çatı strüktürünü hem de yapı strüktürünü zayıflatmaktadır. Yapının zemin katındaki tüm mekanlarda volta döşeme kullanılmıştır. Çatıdan gelen su Z01 giriş holü volta döşemesinde rutubetlenmeye sebep olmuştur. Volta döşemenin çelik putrelleri yer yer açığa çıkmıştır. Çelik elemanların mukavemeti azalmaktadır. Ayrıca Z04 no'lu mekanda yer alan muhdes baca bu bölümdeki volta döşemeyi yırtmaktadır (Şekil 4.124,4.125).

Askeri Karakol binasında olduğu gibi bu yapının da çok yakınından tren yolu geçmektedir. Oluşan titreşimin yapıları uzun vadede ne şekilde etkilediği araştırılmalıdır.



Şekil 4.124 Çatı strüktüründeki rutubetlenme ve parçalarda kopmalar.



Şekil 4.125 Volta döşemede rutubetlenme.

4.2.4.4 Yapı Elemanları ve Yapı Malzemelerindeki Bozulmalar

Muhacır Misafirhanesi'nin dış duvar yüzeylerinde rutubetlenme gözlenmektedir. Yapının yağmur iniş boruları yer yer kopmuştur. Sular yapının cephesinde süzülmekte ve ek yapıların çatısına akmaktadır. Bu sebeple cephe yüzeyinde yer yer rutubetlenme ve yosunlanma görülmektedir. Yapının ahşap saçaklarında yer yer kopmalar oluşmuştur. Yine cephede subasman seviyesinde yer alan taş silmenin özellikle köşe birleşimlerinde kopmalar oluşmuştur. Kuzeydoğu cephesinde giriş aksında çıkma yapan bölümde taş silme tamamen yok olmuştur. Cephedeki taş denizliklerde yer yer kopmalar oluşmuştur (Şekil 4.126,4.127).



Şekil 4.126 Cephede rutubetlenme.



Şekil 4.127 Saçakta kopmalar.

Yapının tamamında ahşap pencereler kullanılmıştır. Pencerelerin boyasında ve cilasında dökülmeler gözlenmektedir. Pencere camların yer yer kırılmalar oluşmuştur. Z04 no'lu mekanda pencerelerin iç kısımları is yüzünden tamamen kararmıştır (Şekil 4.128).



Şekil 4.128 Ahşap yüzeylerde görülen aşınma.

Yapıda kullanılan kapılar ahşap tablalı kapılardır. Girişte yer alan dört kanatlı ahşap kapıda yer yer kopmalar oluşmuş, camlarında kırılmalar meydana gelmiştir. B03 no'lu koğuşun kapısında orijinal kanatlar mevcut değildir. Yerine muhdes kanatlar takılmıştır (Şekil 4.129).



Şekil 4.129 Orijinal kapı kanatları değiştirilmiş.

Yapının zemin katındaki koğuşlarda yer döşemesi 7.5 cm yükseltilerek ahşap kaplanmıştır. Bu kaplama kapı önlerinde yırtılmıştır. Z02 ve Z03 no'lu koğuşlarda ahşap süpürgelik kullanılmıştır. Ahşap süpürgeliklerin boya ları yer yer dökülmüştür ve çürümeler meydana gelmiştir. Giriş holünde orijinal mozaik döşeme yer almaktadır. Ancak çatıdan yapıya giren su bu döşeme üzerinde birikmekte ve döşeme kaplamasına zarar vermektedir. Z04 no'lu mekanın döşemesi tamamen zift ile kaplanmıştır. Bu sebeple orijinal döşeme kaplaması tespit edilememiştir. Bu mekandaki duvar ve tavan yüzeyi de is kaplanmıştır. B04 no'lu mekanda döşeme yükseltilerek fayans ile kaplanmıştır. Duvar yüzeyi de belli bir kota kadar fayans kaplanmıştır (Şekil 4.130,4.131).



Şekil 4.130 B04 no'lu mekanın yükseltilmiş ve fayans kaplanmış yer döşemesi.



Şekil 4.131 Ahşap süpüreliliklerde yer yer çürüme (B01).

Zemin katta ve 1. katta aynı duvarlar üzerinde baca delikleri bulunmakta ve çatıda bu duvarların üzerinde iki adet baca bulunmaktadır. Yapının daha önce soba ile ısıtıldığı düşünülmektedir. Daha sonra ısıtma sistemi değiştirilmiş ve kaloriferli siteme geçilmiştir. Bu sebeple yapıya zemin katta ve 1. katta radyatörler ve tesisat boruları eklenmiştir (Şekil 4.132).



Şekil 4.132 Yapıya eklenen radyatörler ve tesisat boruları.

B01, B02, B03 no'lu mekanlarda yer alan ahşap tavanın boyalarında yer yer dökülmeler gözlenmektedir. Özellikle merdivenin bulunduğu duvarda ve duvar etrafındaki tavanlarda rutubetlenme ve yosunlanma görülmektedir. Bu bölümdeki tavanlarda açılmalar oluşmuştur. B04 no'lu mekanın tavanı bağdadi sıvadır. Yer yer bağdadi çıtalar ortaya çıkmış bağdadi çitalarda kopmalar oluşmuştur. Açılan kısımlardan ahşap çatı konstrüksiyonu görülmektedir (Şekil 4.133).



Şekil 4.133 Ahşap tavanda oluşan rutubetlenme ve açılma.

Bu yapıların belki de kaderini değiştirecek bir proje şu dönemlerde gündemdedir. Marmaray Projesi hayata geçirildiği zaman Avrupa ve Asya kıtaları Üsküdar’dan geçecek bir tp geçit ile birbirine bağlanacaktır. Demiryolu Sgtleşme’den doğrudan Üsküdar’a gidecek ve Haydarpaşa Garı ve Limanı’nı içeren alan kullanım dışı kalacaktır. Mevcut ticari limanın turistik bir liman haline dönüştürülmesi, Haydarpaşa ve Harem arasındaki alana otel, kültür merkezi, alışveriş merkezi inşaa edilmesi gibi projeler bulunmaktadır. Bu durumda Haydarpaşa Gar binası ve mevcut alan içerisindeki yapıların yeniden değerlendirilmesi düşünülecektir. Bu projeler İstanbul’un geleceğini etkileyecek kararlar olduğu gibi çok değerli tarihi binaların da kaderini etkileyecektir. Bu sebeple uzmanlar tarafından etraflıca dşnlmeli ve daha geniş platformlarda tartışılmalıdır. Her iki yapıya da, yapının özgün karakterini bozmayacak ve yapıya yeni yükler getirmeyecek şekilde yeni işlev verilmelidir.

5. SONUÇ

XIX. yüzyılda basit mekanik araçların belirlediği üretim sistemi yerini makine gücüne dayanan fabrika sistemine bırakmıştır. Bu gelişme tüm dünyadaki toplumsal yapıyı temelinden değiştirmiştir. Endüstrileşme süreci içerisinde bulunan Avrupa'da hammaddeler endüstriyel yöntemlerle işlendikten sonra ortaya çıkan üretim fazlası yeni pazarların ve ticaret olanaklarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Tüm bu gelişmeler mimarlık fonksiyonlarının da yeniden tanımlanmasına yol açmıştır.

Endüstrileşme ile ortaya çıkan yeni malzemeler demir, çelik, cam ve betonarme köprü, depo, demiryolu tesisleri, alışveriş merkezleri gibi yapılarda kullanılmaya başlanmıştır.

XIX. yüzyılda demiryolu tüm Avrupa ülkelerini sıkı bir ağ halinde sarmıştır. Türkiye'de de demiryolu sistemi Cumhuriyet Öncesi dönemde önemli gelişmeler göstermiş ancak Cumhuriyet sonrası dönemde özellikle 1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda demiryolu sistemi gerilemiştir. Günümüzde raylı ulaşım sisteminde önemli gelişmeler gözlenmektedir. Ulaşım politikaları arasında demiryoluna önem verilmelidir.

Yapımına başlanan Marmaray Projesi hayata geçirildiği zaman Avrupa ve Asya kıtaları Üsküdar'dan geçecek bir tüp geçit ile birbirine bağlanarak, demiryolu Söğütluçeşme'den doğrudan Üsküdar'a bağlanacak ve Haydarpaşa Garı ve Limanı'nı içeren alan kullanım dışı kalacaktır. Bu bölgenin atıl bir duruma düşmemesi, Haydarpaşa Garı ve çevresindeki tarihi yapıların gelecek nesillere ulaştırılabilmesi amacıyla bu çalışma kapsamında bu bölge için de önlemler düşünülmüştür.

Haydarpaşa ve Harem arasında kalan sahil şeridinin rekreasyon alanları olarak düzenlenmesi ve kamusal kullanıma açılması, Harem Otogarı'nın şehir dışında bir yere alınarak bu alanın şehir trafiğine verdiği rahatsızlığın ortadan kaldırılması, Haydarpaşa Limanı'nın boğazın başlangıç bölümlerinden bir yere alınarak Haydarpaşa Limanı'nın turistik bir limana dönüştürülmesi, sahil şeridi boyunca parklar, yürüyüş ve bisiklet yolları düzenlenerek mevcut binalara yeni işlevler verilmesi, İstanbul silüetine zarar verecek inşaat yapımından kaçınılması sonucunda bu bölgenin yeniden değerlendirilmesi düşünülmektedir.

Bu çalışma kapsamında İstanbul'un tarihi ve kültürel mirası içinde önemli bir yeri olan Haydarpaşa Garı ve çevresinde yer alan Askeri Karakol, Muhacır Misafirhanesi, Elektrik Santrali, Haydarpaşa Vapur İskelesi, Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği ve günümüze ulaşamayan Liman İdaresi, Gümrük Binası, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu incelenmiştir. Bu planlama çerçevesinde ayrıntılı olarak belgelenen Askeri Karakol ve Muhacır Misafirhanesi binaları yeniden değerlendirilecektir.

Günümüzde bir bölümü depo olarak kullanılan Askeri Karakol binasının yeniden değerlendirilmesi kapsamında yapıya en az yük getirecek işlevin seçilmesine özen gösterilmiştir. Bu yapı gerekli müdahaleler gerçekleştikten sonra sergileme amacıyla kullanılacak ve içinde demiryolu tarihini anlatan sabit bir sergi bulunacaktır.

Yapı günümüzde kendisine Oryantalist kimliğini veren kubbeli giriş kısmını ve köşe saçaklarını kaybetmiştir. Yeterli bilgi ve belgeye ulaşılamadığı için kubbeli giriş kısmı ve köşe saçakları yeniden inşa edilmeyecektir. 1900'lerin başında çekilmiş Askeri Karakol'a ait fotoğraftan görebildiğimiz kadarıyla yapının özgün kotu daha aşağıdadır. Yapı özgün kotuna çekilecek ve girişte yer alan dört adet basamak eklenecektir.

Orta sofada vestiyer ve danışma yer alacaktır. Ayrıca sergiyi gezen kişilerin dinlenebileceği bir mekan oluşturulacaktır. Bu mekanda yer alan çelik raylardan yapılmış dikmeler, ahşap dikmeler ve ahşap basamaklar kaldırılacaktır.

Orta sofanın hemen solunda yer alan mekan da diğer mekan gibi cephe boyunca uzanan tek bir mekan haline getirilecektir. Bu mekanın yapılan müdahaleler sonucunda bir koridor ile ikiye bölündüğü düşünülmektedir. Cephe boyunca yer alan iki mekan arasında muhdes bir koridor oluşturulmuş ve bu koridor dışarıya açılmıştır. Kuzeybatı cephesinde yer alan ve bu koridorun açıldığı muhdes giriş kapısı kaldırılacak ve özgün pencere doğraması takılacaktır.

Orta sofanın sağında yer alan mekana girilememiş ancak pencerelerinden görüldüğü kadarıyla cephe boyunca uzanan mekan diğer mekan ile benzer özellikler göstermektedir. Bu mekanın içindeki evraklar ve demirbaş eşyalar boşaltılarak sergi salonu haline getirilecektir. Sergi salonu olarak kullanılacak bu mekanlar için alçıpan ayaklı panolar ve oturma yerleri tasarlanacaktır.

Orta sofadan koridorla ulaşılan bölümde iki mekan yer almaktadır. İki mekan arasındaki muhdes giriş kapatılacaktır. Daha önce tuvalet ve duşların bulunduğu mekan sergi salonlarına hizmet eden bir depo olarak kullanılacaktır. Bu mekandaki muhdes duvarlar ve tuvaletler

kaldırılacak, mekanın döşemesi özgün kotuna getirilecektir. Bu mekanda yer alan ve belli bir kota kadar duvar örülerek kapatılan üçlü açıklıklı pencere boşluğundaki muhdes duvarlar kaldırılacaktır.

Kuzeydoğu cephesinde yer alan diğer mekan tuvalet olarak kullanılacaktır. Alçıpan ve laminat bölme duvarlar kullanılacaktır. Bu mekanda bulunan muhdes lavabolar ve duvara asılmış olan su depoları kaldırılacaktır. Döşemede yer alan çukur kapatılacaktır. Bahçeye açılan muhdes kapı kaldırılacak ve ahşap pencere doğraması takılacaktır. Kapının hemen yanında duvar örülerek tamamen kapatılmış pencere boşluğu açılacak ve ahşap doğrama takılacaktır.

Güneybatı cephesinde yer alan metal profillerle oluşturulmuş çardak, merdiven üzerinde yer alan beton rampa ve beton çiçeklik kaldırılacaktır. Yapının tüm cephelerinde yer alan bitki ve otlar elle temizlenerek yapıdan uzaklaştırılacaktır.

Güneydoğu cephesinde yer alan muhdes giriş kapatılacaktır. Bu girişin üzerinde yer alan muhdes saçak ve girişin hemen önüne dökülmüş olan beton rampa kaldırılacaktır. Bu cephede büyüyen ve kökü yapıya dayanan ağaç bir başka yere taşınacaktır.

Kuzeydoğu cephesinde muhdes kapının önüne sonradan yapılan basamaklar kaldırılacaktır. Kapının hemen yanından yükselen baca duvarı ve onun gerisinde yer alan muhdes baca kaldırılacaktır.

Yapının ciddi bir strüktür problemi bulunmamaktadır. Ancak yapı içinde orta sofada ve orta sofanın hemen yanında yer alan mekanda çelik raylardan yapılmış kirişler kullanılarak oluşturulan ara katlar kaldırılacaktır. Bu ara katlar yapıya ek bir yük getirmekte ve mekanların bütünlüklerini bozmaktadır. Ayrıca ara kata ulaşabilmek için orta sofadaki kapı üzerine açılan kemerli boşluk kaldırılacaktır.

Yapıda kullanılan taş malzemede kopmalar, kırılmalar ve yüzey kayıpları oluşmuştur. Yüzey kayıplarının ileri boyutta olduğu taşlar mevcuda uygun özellikli taş ile değiştirilecektir. Rutubetlenme ve yosunlanma görülen yüzeyler temizlenecektir.

Yapıdaki ahşap pencere doğramalarında aşınmalar ve yer yer çürümeler oluşmuştur. Ahşap pencere doğramaları özgün ahşap doğramalar ile değiştirilecektir. Pencere parmaklıklarında oluşan paslanmanın giderilebilmesi için parmaklıklar önce zımparalanacak daha sonra boyanacaktır.

Yapıda bulunan ahşap tablalı kapılar onarılacaktır. Yapının girişinde yer alan ahşap çarpma kapı özgün haline göre yeniden yapılacaktır. Bu kapının dökme demir menteşeleri zımparalanacak ve daha sonra boyanacaktır. Çarpma kapı üzerinde yer alan aydınlatma elemanları çıkarılacaktır.

Orta sofada yer alan özgün karo mozaik kaplama korunacaktır. Diğer mekanlarda yer alan niteliksiz döşeme kaplamaları çıkarılacaktır. Daha sonra sergi mekanları linolyum depo ve tuvaletler seramik ile kaplanacaktır.

Yapının tespit edilebilen bağdadi sıvaları onarılacak, bağdadi çitalardaki eksikler tamamlanacaktır. Mekanlarda yer alan çöpler, fayans kırıkları ve canlı leşleri temizlenecektir.

Muhacır Misafirhanesi etrafına 1956 yılında yapılan ekleriyle birlikte yakın zamana kadar dikimevi olarak kullanılmıştır. Ancak yapı günümüzde kullanılmamaktadır. Muhacır Misafirhanesi'nin yeniden değerlendirilmesi kapsamında yapıya ek yükler getirmeyen ve yapının özgün karakterini bozmayacak bir işlev düşünülmüştür. Yapıda gerekli müdahaleler gerçekleştirildikten sonra süreli sergilerin bulunacağı bir bina olarak kullanılacaktır.

Zemin katta ve 1. katta yer alan geniş mekanlar sergi salonları diğer mekanlar da bu işleve yardımcı işlevler verilerek kullanılacaktır. Sergi salonları için alçıpan ayaklı panolar ve oturma yerleri tasarlanacaktır. Ayaklı panolar gerektiğinde toplanacak ve mekanlar çok amaçlı olarak kullanılacaktır.

Yapının etrafına 1956 yılında yapılan şu anda kullanılmayan ek binalar kaldırılacaktır. Bu ek yapıların kirişleri yapının cephelerine dayanmakta ve yapının strüktürüne ek yükler getirmektedir. Ek yapıların kaldırılmasıyla birlikte yapının 1. kat seviyesine kadar kapanmış olan cepheleri ve giriş bölümü açığa çıkacaktır. Yapıya girişin sağlanabilmesi için bir adet basamak eklenecektir.

Giriş holü danışma ve vestiyer olarak kullanılacaktır. Giriş holünde yer alan özgün karo mozaik döşeme korunacak, mozaik basamaklar onarılacaktır. Kapatılan merdiven altı açılacak ve muhdes kapı kaldırılacaktır. Merdiven altına sonradan açılan pencere boşluğu şu anda duvar örülerek doldurulmuştur. Bu bölü özgün malzemeye uygun bir malzeme kullanılarak kapatılacaktır. Merdiven altının hemen karşısında özgün halinde pencere boşluğu olduğu düşünülen muhdes kapı kaldırılacak ve özgün ahşap pencere doğraması takılacaktır. Giriş holünde yer alan belli bir kota kadar örülmüş muhdes parapetler kaldırılacaktır.

Yapının giriş aksında çıkma yapan bölüm tuvalet olarak kullanılacaktır. Alçıpan ve laminat bölme duvarlar kullanılacak bu mekanda tesisatın yapının özgün duvarlarına gelmemesine dikkat edilecektir. Mahremiyetin sağlanması için pencere boşluklarına içeriden belli bir kota kadar buzlu cam takılacaktır. Bu bölüme giriş holünden geçişi sağlayan özgün kapı boşluğu açılacak ve özgün ahşap doğrama takılacaktır. Bu mekanda yer alan kalorifer kazanları, muhdes parapet ve muhdes baca kaldırılacaktır. Bu mekanda yer alan duvar örülerek doldurulmuş pencere boşlukları açılacak ve özgün ahşap doğramalar takılacaktır. Döşeme kotu özgün hale getirilecektir. Bu bölüme bahçeden girişi sağlayan muhdes kapı kaldırılacak ve özgün ahşap pencere doğraması takılacaktır. Bu bölümden tüm yapıya dağılan tesisat boruları sökülecektir.

Zemin katta sergi salonu olarak kullanılacak mekanlarda yer alan muhdes parapetler ve radyatörler kaldırılacaktır. Z03 no'lu mekanda duvar örülerek kapatılmış bir adet pencere açılarak özgün ahşap doğrama takılacaktır. Ayrıca pencere önüne 1.87 m kotunda örülmüş olan duvar kaldırılacaktır.

1. kat holü dinlenme bölümü olarak kullanılacaktır. Bu mekanı ikiye bölen muhdes doğrama kaldırılacaktır. Holün her iki yanında yer alan mekanlar da sergi salonu olarak kullanılacaktır. Merdivenin hemen yanında yer alan mekan ise depo olarak kullanılacaktır. İçeride yer alan muhdes duvarlar, fayanslar, lavabolar ve muhdes baca kaldırılacaktır. Duvar örülerek doldurulmuş olan pencere boşlukları açılacak ve özgün ahşap doğramalar takılacaktır.

Yapının ciddi strüktürel problemleri bulunmamaktadır. Ancak olası bir depreme hazırlıklı olup olmadığı araştırılacaktır. Yapının çatı strüktüründe açılmalar bulunduğundan yapı içine su girmektedir. Giren su yapının duvarlarında, çatı strüktüründe ve volta döşemelerde rutubetlenme ve yosunlanmaya sebep olmaktadır. Koruyucu niteliğini kaybeden çatı kaplaması onarılacak ve yapıya su girişi engellenecektir. Volta döşemelerde yer yer açığa çıkan çelik putreller onarılacak ve mukavemetleri arttırılacaktır.

Muhacır Misafirhanesi'nin dış yüzeylerinde de rutubetlenme ve yosunlanmaya rastlanmaktadır. Öncelikle yapıya su girmesine neden olan unsurlar ortadan kaldırılacak daha sonra rutubetin devam edip etmediği takip edilecektir. Gerekiyorsa rutubetlenen bölgeler suya doyurulup emici kil ile rutubetlenme alınacaktır. Yosunlanma için de dört değerli amonyum esaslı çözelti püskürtülecek ve yosunlar sert kıl fırça ile temizlenecektir. Yapının ahşap saçaklarında kopmalar ve çürümeler meydana gelmiştir. Ahşap saçak onarılacak gerekirse özgün ahşap malzeme ile tamamlanacaktır.

Yapının cephesindeki boyada yer yer dökülmeler oluşmuştur. Üstteki boya çıkarılacak ve yapının özgün renkteki boyası açığa çıkarılacaktır. Yağmur suyu iniş borularındaki eksiklikler tamamlanacaktır. Cepheelerde yer alan taş silmeler ve taş denizlikler onarılacaktır. Özellikle yapının giriş aksında çıkma yapan bölümde subasman seviyesindeki taş silme tamamen yok olmuştur. Bu bölüm özgün özellikli veya özgüne uygun bir malzeme ile tamamlanacaktır.

Ahşap doğramalar onarılacak, boyaları ve cilaları yenilenecektir. Camlardaki eksiklikler tamamlanacaktır. Girişte yer alan dört kanatlı ahşap tablalı kapıdaki ahşap parça ve cam eksiklikleri tamamlanacaktır. 1. katta yer alan holden sergi salonuna geçişi sağlayan kapılardan birinde muhdes kanatlar yer almaktadır. Bu kanatlar özgün ahşap kanatlar ile değiştirilecektir.

Zemin kattaki geniş mekanlarda yer alan ahşap döşeme kaplaması ve 1. kattaki mekanlarda yer alan seramik döşeme kaplaması çıkarılacaktır. Yerine linolyum malzeme kaplanacaktır. 1. katta yer alan depo ve zemin katta yer alan tuvalet özgün kotuna getirilecektir. Depo linolyum, tuvalet seramik 1. kat dinlenme bölümü ise granit ile kaplanacaktır. Tüm mekanlardaki ahşap süpürgelikler onarılacak ve boyanacaktır. Ahşap tavanlar onarılacak, çürüme olan parçalar değiştirilecektir. Bağdadi sıva olan tavanlarda da bağdadi sıvalar dökülmüş bağdadi çitaller yer yer kopmuştur. Bağdadi sıvalar ve çitaller onarılacak eksik olanlar tamamlanacaktır. Tüm yapı böceklenmeye ve tozlanmaya karşı temizlenecektir.

Kadıköy İlçesi'nin önemli bir bölgesinde yer alacak bu sergileme alanlarının kentin tarihi ve kültürel mirasına önemli bir katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf Arşivi, “Haydarpaşa Garı”, Alman Arkeoloji Enstitüsü, İstanbul.

Akbulut, R., (1994), “Haydarpaşa”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, Cilt :4, s:27-29, ISBN:975-7306-00-2, İstanbul.

Aslantaş, S., (1998), “TCDD Sirkeci - Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Lojman Yapıları ve Koruma Önerileri”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

Atatürk Kitaplığı Arşivi, “Pervititch Haritası”, Atatürk Kitaplığı, İstanbul.

Barıştı, Ö., (1994), “Haydarpaşa İskelesi”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, Cilt :4, s:27-33, ISBN:975-7306-00-2, İstanbul.

Batur, A., (1994), “Oryantalist Mimari”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, Cilt 6, s:148-149, ISBN:975-7306-00-2, İstanbul.

Erkan, Y., (2004), “Haydarpaşa Limanı Hizmet Binaları”, İstanbul Dergisi, 51:28-34, ISSN:1300-7033, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Eyice, S., (1998), “Haydarpaşa”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, İSAM, Cilt 17, s: 36-41, İstanbul.

Eyice, S., (2004), “Haydarpaşa Garı ve Birkaç Hatıra”, İstanbul Dergisi, 48:12-16, ISSN:1300-7033, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Haskan, N., (2003), Yüzyıllar Boyunca Üsküdar, Üsküdar Belediyesi Yayınları, s:1473-1475, İstanbul.

Hasol, D., (1998), “Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü”, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 7. Baskı, s:465-466, ISBN: 975-7438-30-8, İstanbul.

İKSA, (1985), “Haydarpaşa”, İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi, cilt:4, s:1908-1906, Tercüman Gazetesi Kültür Yayını, İstanbul.

İAM, (1998), “İstanbul Şehir Rehberi”, İBB, İstanbul Araştırmaları Merkezi, s: 252-253, ISBN: 975-8215-67-1, İstanbul

Kıvırcık, H., (1992), “Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı ve Sorunları”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

Koçer, Ş., (1995), “Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. yy da Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Güzel Sanatlar Fakültesi, İstanbul.

Ortaylı, İ., (1981), “İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, s:73-93, Ankara.

Öztürk, C., (1995), “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu”, Çağı Yakalayan Osmanlı-Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri, IRCICA, s:271-287, İstanbul.

Salman, Y., (1994), “Haydarpaşa Garı”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, Cilt :4, s:30, ISBN:975-7306-00-2, İstanbul.

Şahenk, H., (1996), “Bir Zamanlar İstanbul”, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 23:108-109, İstanbul.

Tekeli, İ., İlkin, S., (1997), “Mimar Kemalettin’in Yazdıkları”, Şevki Vanlı Yayınları, s:244, ISBN: 975-7722-13-8, Ankara.

TSKB, (1990), “Ortaçağdan Günümüze İstanbul Haritaları”, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, s:124,153,163.

Yavuz, Y., (1981), “Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi”, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, s:6-71, Ankara

INTERNET KAYNAKLARI

[1]www.tcdd.gov.tr

[2]www.akmb.gov.tr

[3]www.goethe.de

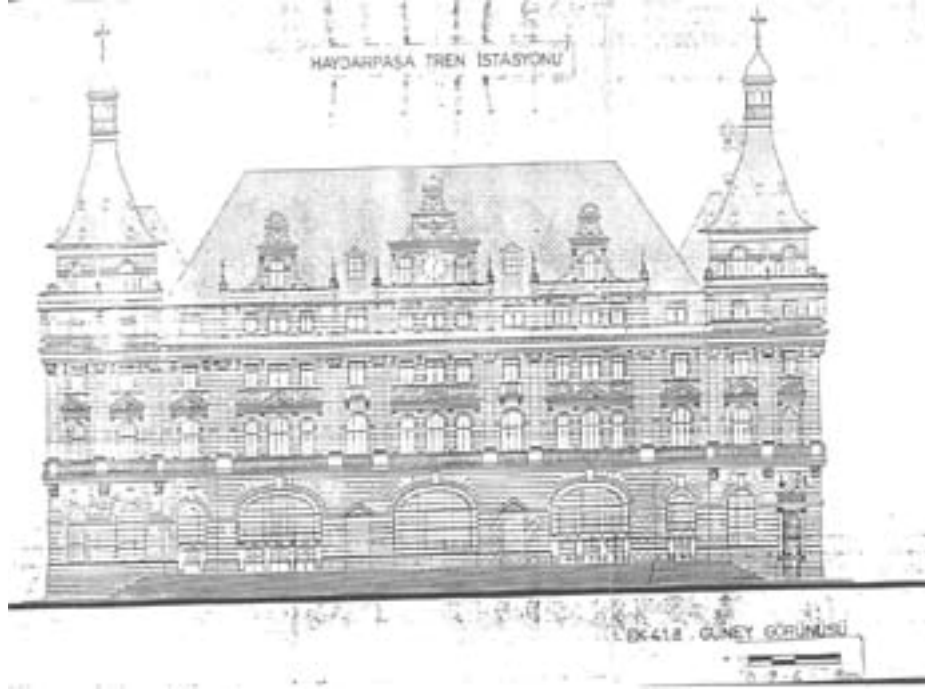
[4]www.turkeytravelplanner.com

[5]www.wowturkey.com

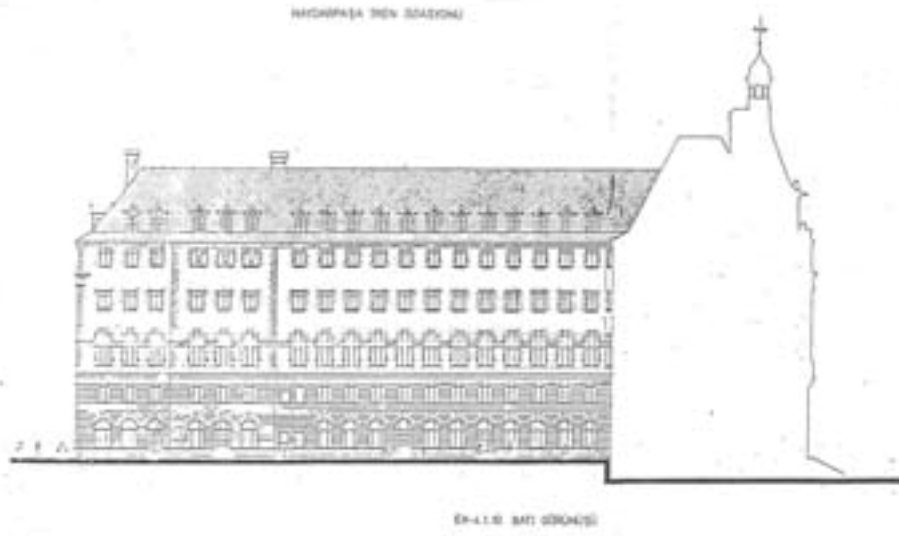
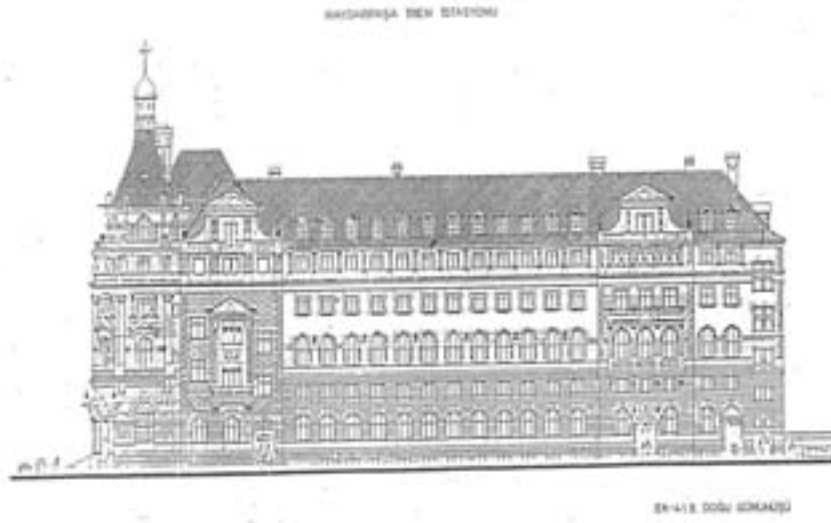
[6]www.ayisigi.com.tr

EKLER

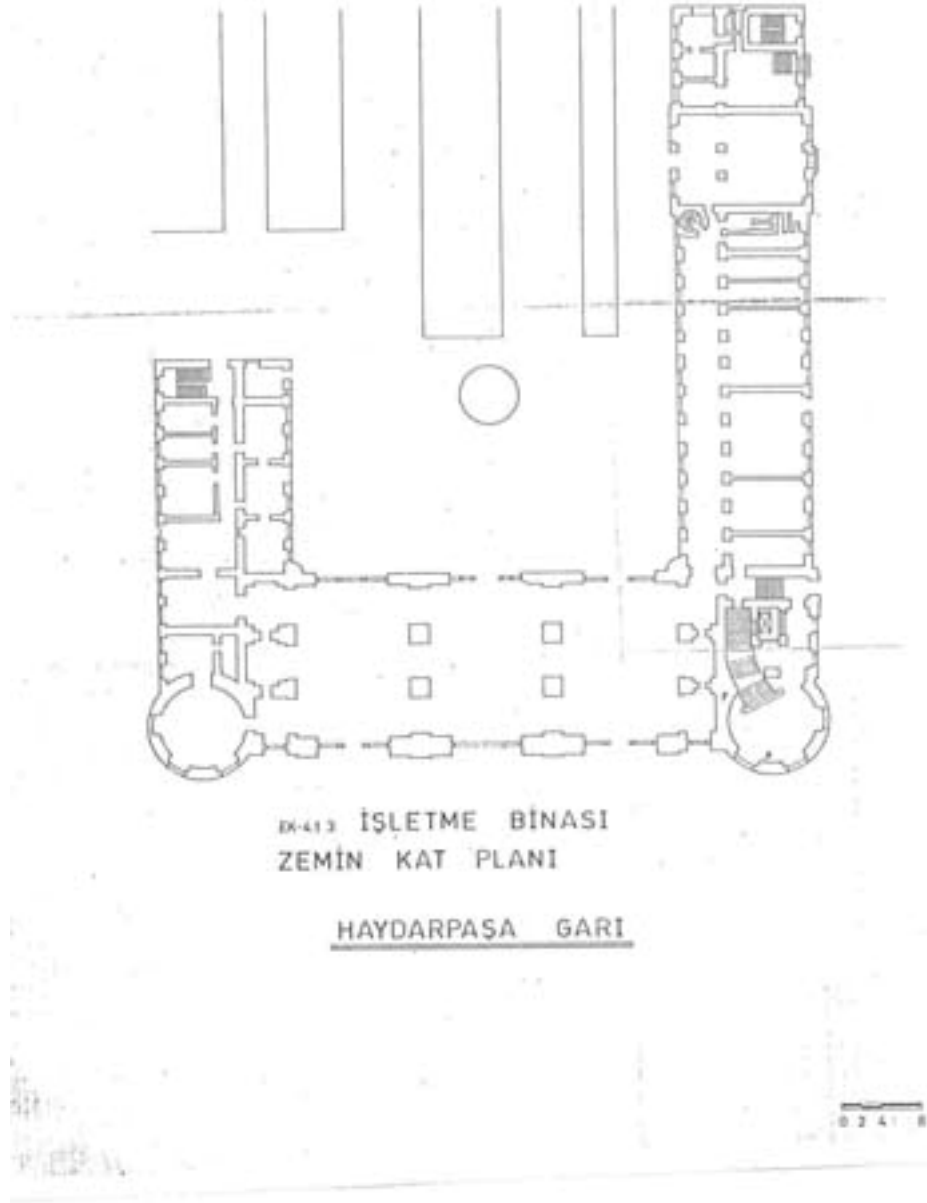
- Ek 1 Haydarpaşa Tren İstasyonu zemin kat planı ve görünüşleri
Ek 2 İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun
16.03.2004 tarihli kurul kararı
Ek 3 Haritalar
Ek 4 Sirkeci garı vaziyet planı

Ek 1 Haydarpaşa Tren İstasyonu zemin kat planı ve görünüşleri

Şekil Ek 1.1 Haydarpaşa Garı güney görünüşü(Koçer,1995).



Şekil Ek 1.2 Haydarpaşa Garı doğu ve batı görünüşü(Koçer,1995).



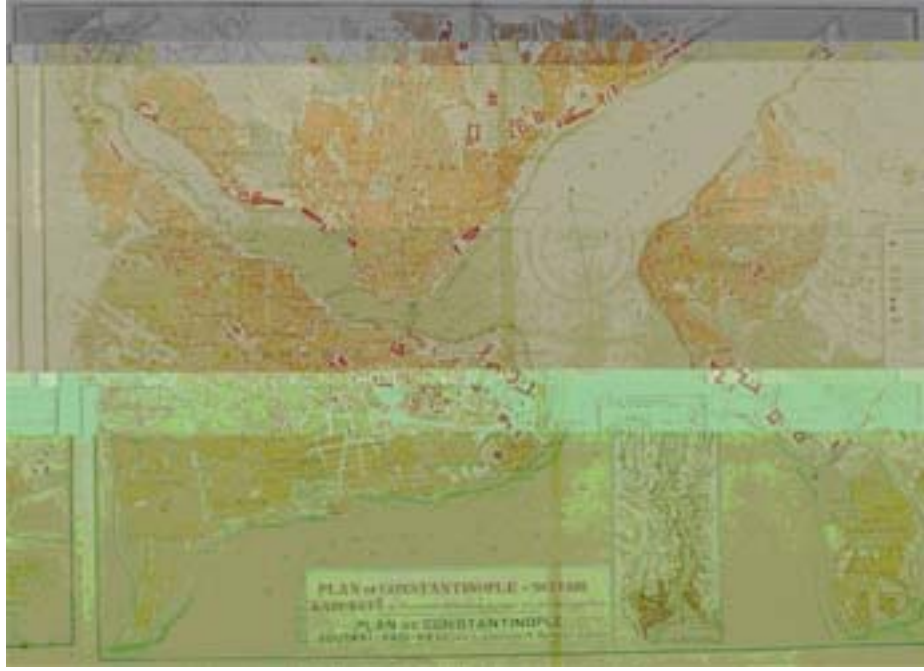
Şekil Ek 1.3 Haydarpaşa Garı zemin kat planı(Koçer,1995).

Ek 2 Haritalar

Şekil Ek 2.1 Pervititch Haritası (Atatürk Kitaplığı Arşivi).



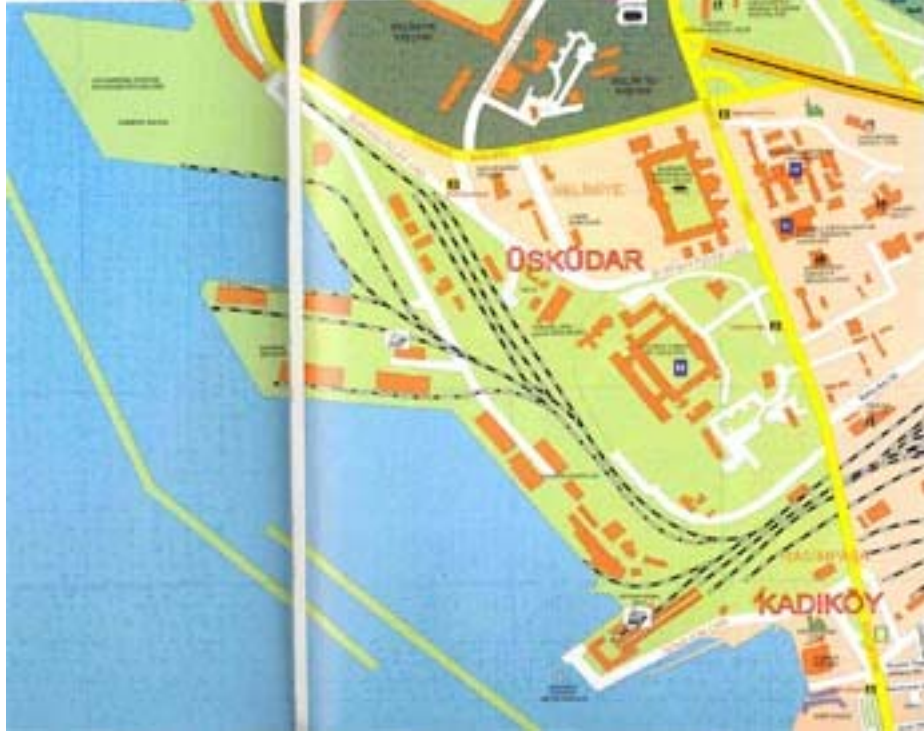
Şekil Ek 2.2 İstanbul Planı -1929 (Şahenk,1996).



Şekil Ek 2.3 İstanbul Planı -1919 (Şahenk,1996).



Şekil Ek 2.4 İstanbul 1880-1890 (Şahenk,1996).



Şekil Ek 2.5 Haydarpaşa (İAM,1998).

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	07.10.1979	
Doğum yeri	Keşan / EDİRNE	
Lise	1993-1997	Edirne Anadolu Öğretmen Lisesi
Lisans	1997-2002	Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fak. Mimarlık Bölümü
Yüksek Lisans	2002-Devam ediyor	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Rölöve Restorasyon Programı

Çalıştığı kurum(lar)

2000-2001	Babacan Mimarlık Bürosu (Keşan / EDİRNE)
2001-2002	Alarko Contracting Group (İstanbul)
2002-2005	İMDA İnş.Mim.San.ve Tic. A.Ş. (İstanbul)
2005-Devam ediyor	TURES Turizm Planlama ve Restorasyon San. Ve Tic. Ltd. Şti