



Tarihi Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binalarının Endüstri Mirası Kapsamında Değerlendirilmesi ve Koruma Önerileri

*

Ebru Ayvaz¹

ORCID: 0000-0002-6312-1956

Hicran Hanım Halaç²

ORCID: 0000-0001-8046-9914

Öz

Endüstri Devriminin, Batılılaşma ve ulaşım alanındaki sembolü olan demiryolu mirası tarihimizin önemli kültür varlıkları olarak değerlendirilmektedir. Bu mirasa hizmet eden tarihi istasyon yapıları; gelişen demiryolu teknolojisi, kullanıcı ihtiyaçlarının farklılaşması ve bu alanların geleceği konusundaki hukuki çatışmalardan ötürü yıkılmaya yüz tutarak atıl duruma düşmüştür. Ülkemizde demiryolu çalışmalarıyla atılan adımlardan biri olan ve Rumeli Demiryolu Hattı ile dış ticaret noktasında Avrupa'ya açılan kapıların başlangıç noktasında bulunan Sirkeci Gar Sahası yapılarından; gümrük binası özgün işlevini kaybederek günümüzde yeni işleviyle faal durumda iken, ambar binası ise atıl durumdadır. Bu çalışmada Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları hakkında detaylı tarihsel araştırmaların ardından geçmişten günümüze endüstriyel miras kapsamında öneminin ortaya koyulması ve yerinde yapılan görüşme, gözlem ve incelemelerle mevcut koruma sorunlarının tespit edilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla yapının koruma altına alınmasına rağmen birçok koruma sorununun olduğu tespit edilmiş ve tabii ve beşerî etkilere açık halde kaderine terk edildiği görülmüştür. Çalışma sonunda ise yapının koruma yaklaşımına yönelik öneriler sunulurken kent ve kentli hafızasındaki yerinin korunmasına dikkat çekilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Endüstriyel Miras, Demiryolu Mirası, Koruma Sorunları, Yeniden Kullanım, Sirkeci Gar Sahası.

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi,

Email: 20222101036@ogr.msgsu.edu.tr

² Prof. Dr., Eskişehir Teknik Üniversitesi, Email: hhhalac@eskisehir.edu.tr

idealkent© Kent Araştırmaları Dergisi (Journal of Urban Studies)

<http://idealkentdergisi.com>

Geliş Tarihi Received Date: 07.03.2022 Kabul Tarihi Accepted Date: 30.03.2023



Evaluation of Historical Sirkeci Station Customs and Warehouse Buildings in the Scope of Industrial Heritage and Preservation Suggestions

*

Ebru Ayvaz³

ORCID: 0000-0002-6312-1956

Hicran Hanım Halaç⁴

ORCID: 0000-0001-8046-9914

Abstract

Railway heritage, which is the symbol of the Industrial Revolution in the field of Westernization and transportation, is considered as important cultural assets of our history. Historical station structures serving this heritage; The developing railway technology has fallen into disuse due to the differentiation of user needs and legal conflicts about the future of these areas. Among the structures of Sirkeci Station Area, which is one of the steps taken with railway works in our country and located at the starting point of the gates opening to Europe at the Rumelia Railway Line and foreign trade point; While the customs building has lost its original function and is active with its new function today, the warehouse building is idle. In this study, it is aimed to reveal the importance of Sirkeci Station Customs and Warehouses in the context of industrial heritage from the past to the present after detailed historical research and to determine the current protection problems with on-site interviews, observations and examinations. For this purpose, although the building was taken under protection, it was determined that there were many protection problems and it was seen that it was left to its fate open to natural and human influences. At the end of the study, suggestions for the conservation approach of the building were presented and attention was drawn to the preservation of its place in the memory of the city and its inhabitants.

Keywords: Industrial Heritage, Railway Heritage, Conservation Issues, Reuse, Sirkeci Station Area.

³ Graduate Student, Mimar Sinan Fine Arts University,

Email: 20222101036@ogr.msgsu.edu.tr

⁴ Prof. Dr., Eskisehir Technical University, Email: hhhalac@eskisehir.edu.tr

Giriş

İnsanlık tarihinin dönüm noktalarından biri olan demiryolları Endüstri Devriminin tamamlayıcısı olarak kabul edilir. Dünya tarihinde önemli bir gelişme olan bu süreçte; kentler ve gar sahaları Endüstri Devriminin ve demiryolu taşımacılığının; tarihini, döneminin sosyal ve ekonomik özelliklerini yansıtarak birçok etkiye ve değişikliğe sebep olmuştur (Geyyas, 2021, s.880). Dolayısıyla bu değişiklikler kentsel alanları ve mimariyi etkilemiştir (Başar ve Erdoğan, 2009, s.29). İlk demiryollarının kurulması ile bu alanlara hizmet edecek yapılarında inşası sonucunda demiryolları üzerinde gar binaları, istasyon binaları, durak, bekleme salonu, hizmet evleri, resmi binalar, ambar ve gümrük binaları, vb. çeşitli demiryolu yapıları inşa edilmiştir (Büyükdemir, 1999, s.44). Sağladıkları ulaşım hizmetlerinin yanı sıra buldukları şehirler için giriş kapısı rolünü de taşıyan gar binaları, şehre giren yolcuların ilk karşılaştığı mekân olarak kent hakkında ilk izlenimi sunan yapılar olmuşlardır (Yıldız, 2013, s.52).

İnşa edildikleri ilk dönemde kentin dışına inşa edilen gar binaları, kentlerin dışı doğru yayılan büyüme politikalarıyla kentin merkezinde kalarak zamanla kentin odak noktası haline gelmişlerdir (Başar ve Erdoğan, 2009, s.30). Kentin hafıza mekanları olan bu gar binaları kent ve kentli sayesinde ayakta kalan yapılardır. Çağdaş anlamda demiryolu ulaşımının başladığı 1925 yılından itibaren demiryolları ve gar binaları teknolojinin ilerlemesi ile sürekli gelişim ve dönüşüm içerisinde olsa da bu gelişim süreci; siyasi politikalar, savaşlar ve toplumların sosyal ve ekonomik yapıları nedeniyle zaman zaman sekteye uğramıştır (Haştemoğlu, 2012, s.3).

Osmanlı Devleti ise Endüstri Devriminin yaşandığı bu süreçte siyasi, askeri ve ekonomik tüm olumsuzluklara rağmen dünyadaki teknolojik gelişmelere ulaşmaya çalışmıştır. Yıpranan imparatorluk kendi imkanları ya da yabancılara imtiyazlar vererek kentlerini ve yollarını bayındır kılabilmek için çabalamıştır (Durmaz Aktaş, 2019, s.6). Bu kapsamda Halil İnalçık Osmanlı ekonomi anlayışını Ortadoğu'daki devlet ve toplum anlayışıyla bağlantısını vurgulamaktadır. Osmanlı Devleti ticari merkezler ve yollar geliştirmeye, halkın tarımsal arazilerini artırmaya ve ticaret hacmini genişletmeye uğraşmıştır. Bu dönemde üç Osmanlı başkenti olan Bursa, Edirne ve İstanbul önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Her ne kadar devletin temel ekonomik yaklaşımı bu şekilde olsa da her zaman

siyasi ve mali çıkarlar ön planda olmuştur (Afyoncu, 2006, s.217-218). Sosyal ve ekonomik olarak tüm dünyaya yayılan bu teknoloji ile başlayan hızlı ve sürekli hammadde ve ürün taşınması gerçekleştirilerek, demiryolunun geçtiği noktalarda ticaretin ve üretimin canlanmasına, gelişmesine, istihdam olanaklarının ve dış ticaretle gelen kültürel alışverişin artmasına ve kentlerde göç hareketleri sonucu nüfusun artması beraberinde gelmiştir (Başar ve Erdoğan, 2009, s.30).

Nitekim çalışmaya konu olan ve Endüstri Devriminin başladığı dönemde 19.yy' da tamamlanan Sirkeci Gar Sahası ise konumu ve özgün mimarisiyle Avrupa Demiryolu Hattının son durağı olarak önemli bir kültürel miras ögesidir. İnşası tamamlanan dönemde Batılılar "Doğunun Kapısı", Osmanlılar ise "Batıya Açılan Kapı" olarak adlandırmıştır (Durmaz Aktaş, 2019, s.6) ve Rumeli Demiryolunun başlangıç noktasında yer alarak dış ticaret ve yolcu taşımacılığı noktasında büyük bir öneme sahiptir. Fakat yüzyılın projesi olarak başlatılan Marmaray projesi ile kullanım dışı kalarak kapatılmıştır. Bu kapsamda kapatılan tarihi istasyon binalarından Sirkeci Gar Sahasının yanı sıra Anadolu Demiryollarının başlangıcında yer alan Haydarpaşa Gar Sahası ve çevresinin kullanımına yönelik kararlar da sonuç bulamamıştır (Kösebay Erkan, 2013, s.102). Tarihi Haydarpaşa Gar Sahası için 2005 yılında başlatılan yenileme çalışmalarında, paydaşlar arasında yaşanan hukuki anlaşmazlıklardan ötürü projeler rafa kaldırılmıştır (Kuyucu, 2018, s.371). Buna ek olarak 2010 yılında Haydarpaşa Garının bakım çalışmaları sırasında çatısının büyük bir çoğunluğunun ve dördüncü katının bazı bölümlerinin yanması (Alkış, 2013, s.174) Haydarpaşa Gar Sahasının atıl kalma sürecinin uzamasına sebep olmuştur. Ayrıca 2018 yılında alanda başlatılan arkeolojik kazılar da sürecin uzamasına neden olmuştur (Demirci, 2021, s.58-59).

Sirkeci Gar Sahası bünyesinde yer alan demiryolu binalarından gümrük ve ambar binalarının geleceği konusunda ise belirsizlikler devam etmektedir. Marmaray projesi kapsamında 2013 yılında kapatılan Haydarpaşa ve Sirkeci Gar Sahaları bünyesinde yer alan ambar binalarının kültür ve sanat etkinlikleriyle yeniden kullanımı için 2019 yılının Ekim ayında ihaleye verilmiştir fakat hukuki anlaşmazlıklardan ötürü projelerin iptali gerçekleşmiştir. Endüstri Devrimi sürecinin izlerini taşıyan bu demiryolu binalarının kaderine terk edilmesi kültürel değer kaybına neden olmaktadır. Fakat bu mekânların gelecek kuşaklara aktarılmasında mevcut işlevin sürdürülmesi mümkün değildir. Öyle ki eski demiryolu yapıları ve hatları

günümüz ihtiyaçlarını ve teknolojisini karşılamakta yetersiz kalmaktadırlar. Gelişen teknoloji ve modern yaşam olanakları düşünüldüğünde tarihi gar binalarının kent hayatına nasıl katılacağı konusunda verilecek kararlar koruma açısından çok önemlidir.

Bu çalışmada kaderine terkedilen ve zamanın yıpratıcılığı karşısında ayakta kalmaya çalışan Sirkeci Gar Sahası bünyesindeki gümrük ve ambar binaları incelenmiştir. Bulunduğu konum olan Sirkeci çerçevesinde endüstriyel miras kapsamında öneminin ortaya koyulması amaçlanmıştır. Literatür taramalarının ardından alanda yapılan görüşme, gözlem ve incelemelerle alanın önceki durum ve kullanımı hakkında bilgi edinilip alan hakkında yapılan koruma ve akademik faaliyetlerle ilgili çalışmalar hakkında bilgi edinilmiştir. Çalışmada dış ticaret açısından Rumeli Demiryolu Hattının önemini vurgulamak adına hat üzerinde yer alan diğer ara tren istasyonlarına da yer verilerek Endüstri Devrimiyle başlayan demiryolu yapılanmasının Osmanlı Devleti için önemi ortaya koyulmuştur. Fakat mülkiyeti TCDD'ye⁵ ait olan bu demiryolu yapılarının yasal olarak korunmalarına rağmen koruma çalışmalarına istinaden herhangi bir çalışma yürütülmediği tespit edilmiştir. Alan kaderine terkedilerek tabii ve beşerî faktörlere açık bir şekilde zamanın yıpratıcılığına maruz bırakılmıştır. Yapının inşa edildiği dönemde endüstriyel miras noktasındaki önemi göz önüne alınarak mevcut durumunu ortaya koyulmuş ve alana yönelik koruma ve yeniden kullanım önerileri sunulmuştur. Böylece çalışmanın kentli için bir bilinçlendirme ve farkındalık yaratması temenni edilmiştir.

Demiryollarının Gelişimi ve Endüstriyel Miras Kapsamında Önemi

Avrupa'da sürekli bir şekilde artan endüstrileşme sonucu sömürgelerden elde edilen hammaddelerin endüstriyel yöntemlerle işlenmesi iç ihtiyaçları karşıladıktan sonra ortaya çıkan üretim fazlası, yeni ticaret imkanlarının ve pazarlarının arayışına neden olmuştur (Alsaç, 1976, s.11). Avrupa'da sömürge faaliyetlerin en yüksek olduğu bu dönemde, hammaddelerin taşınması ve ürünlerin pazara ulaşması için demiryolları önemli bir konumdadır (Haştemoğlu, 2012, s.10). İngiltere'de 19. yüzyılın ilk çeyreğinde ilk demiryolu teknolojisini ortaya çıkıdığı söylenebilir (Başar ve Erdoğan, 2009, s.31). Bu dönemde Osmanlı Devleti ise Avrupa'da meydana gelen birçok modernleşme çabasına ulaşımında imkansızlıklar yaşayarak

⁵ TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

sanayi, tarım ve askeri alanda birçok olumsuzluk ile karşı karşıya gelmiştir (Erol, 2003). Dışa açılma politikaları ile Osmanlı Devleti, ürettiği hammaddeleri dış pazarlara ihracatının yapılmasında geleneksel ulaşım araçlarıyla ve yol ağlarıyla ekonomisini yola koymaya çabalasa da geleneksel kervan sistemleri ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelmiştir (Arslan, 2015, s.30 ve Avcıoğlu, 1969, s.95). Bu sebepten ötürü yeni bir ulaşım teknolojisi, Batı'nın gelişen endüstrisine hammaddeyi hızlıca aktarmak ve tarım ürünlerini geniş tüketim pazarlarına ulaştırmak amacıyla zorunlu görülmüştür (Koçer, 1995, s.8). 19. yüzyılın ortaları Batılı ülkelerin gelişmekte olan endüstrilerine ucuz hammadde kaynağı ve pazar arayışları içinde olduğu bu süreçte, rekabet ortamı oluşmuş ve bu yarışta öncü olan Avrupa ülkeleri, demiryollarının Batı'yı ve Anadolu'yu bütünleştirici etkisini göz önüne alarak kendilerine verilen imtiyazlar neticesinde demiryolu inşa çalışmalarına başlamışlardır. Böylece Doğu'ya doğru yayılma amacı taşıyan bu yaklaşım sonucunda Anadolu bir odak haline gelmiştir (Güven, 1982, s.40) ve demiryolları Batılı ülkelerin Doğu'ya doğru yayılma siyasetinde ana etken olmuştur.

Sonuç olarak demiryolu yapılmasının asıl nedenlerinden biri olarak tarımsal hammadde ürünlerinin diğer bölgelere taşınması ve ekonomik olarak kalkınma sağlamak olarak gösterilebilir. Bu şekilde Osmanlı Devleti tarım kaynaklı ürünlerinin ihracatını sağlama yolunda ilk önemli adımı atarken yabancı devletlerin ürünlerinin taşınması noktasında ithalat ürünlerinin Anadolu'ya taşınması sağlanmıştır. Böylelikle tarımdan sağlanan vergilerin yanı sıra ticareti geliştirecek demiryolu ağı ile ithalat ve ihracattan sağlanan gümrük vergilerinin atılmasıyla devlet hazinesine katkı sağlanması amaçlanmıştır (Arslan, 2015, s.30). Ekonomik kalkınmanın ön planda olduğu bu gelişmelerde zamanla demiryolu yük taşımacılığı bir devlet politikası haline gelmiştir.

Diğer yandan Osmanlı Devleti, demiryollarının ekonomiye sağladığı katkıları göz önüne alarak Endüstri Devrimi ile demiryolu inşa çalışmalarına hız kazandırmıştır. Osmanlı Devleti'nin bu durumu avantaja çeviren yabancı devletlere imtiyazlar vermesinde ekonomik amaçlarını gözetmiş ve bu noktada İstanbul, Balkanlar ve Avrupa arasında bağlantı sağlayacak en önemli adımı Rumeli Demiryolları olmuştur (Engin, 1993, s38-39). Osmanlı Devleti'nin bu kadar geniş çaplı bir demiryolu girişimine karar vermesine sebep olarak öne çıkan diğer faktörler siyasi ve askeridir. Avrupa topraklarında meydana gelebilecek isyanlarda ve savaşlarda asker sevki-

yatının kısa sürede sağlanması adına Rumeli’de demiryolu faaliyetleri zorunlu olmuştur (Büyükdemir, 1999, s.38). Bu kapsamda inşa edilen güzergâhlar arasında 4 Ocak 1871 tarihinde hizmete girerek şehrin sosyal yaşantısında önemli değişikliklere sebep olan ve İstanbul’u Avrupa’ya bağlayan demiryolu güzergâhının ilk dönemde başlangıcı kabul edilen ve tartışmalara neden olan Yedikule-Küçükçekmece Hattı örnek gösterilmektedir (Kösebay Erkan, 2012, s.87). Haliç Kıyısında konumlanan sanayi tesislerinin zamanla Zeytinburnu, Bakırköy ve Küçükçekmece tarafına kayması ve bölgedeki askeri yapıların varlığı, güzergahın belirlenmesinde etkili olmuştur. Böylece üretilen hammaddenin işlenerek ortaya çıkan yeni ürünlerin dağıtımında çok çeşitli taşımacılığın sağlanması ile, son istasyon olarak önerilen Sirkeci’ye hattın taşınması kararına varılmıştır (Engin, 1993 ve Erdoğan, 2012).

Sirkeci Gar Sahası inşası ile şehrin sosyal ve ekonomik düzeninde gelişmeler yaşanmış sanayileşme ve endüstrileşme ile kentte yeni liman inşaları devam etmiştir. Sanayileşmenin hızla arttığı kentlerde, liman ve kıyı bölgeleri zamanla sanayiye bağlı küçük ve orta ölçekli üretim tesislerinin, tersanelerin, depoların ve ambarların bulunduğu alanlara hizmet etmeye başlamıştır. Kentte birçok hattın yapımına devam edilen süreçte Osmanlı Devleti için bir dış politika haline gelen demiryolu inşa faaliyetleri ile Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde kısa mesafede benzer mimari anlayış ve yapım sistemiyle gösterişsiz ve basit ara istasyon projelerinin yapılmasına sebep olmuştur.

Başlangıçta her noktaya yük ve yolcu taşıma talebinden dolayı birçok ara istasyon binası Anadolu’nun her noktasında mevcuttur. Bu yapıların büyük bir çoğunluğu çeşitli sebeplerden ötürü işlevini yitirerek atıl duruma düşmüş ve harap olmuştur. Bazıları ise tamamıyla yıkılmıştır. Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde ise inşa edilen üç adet gar binası yer almaktadır. Bunlardan Sirkeci ve Edirne (Karaağaç) Garı yeni işleviyle faal durumdayken Kırklareli Garı ise faal değildir (Tablo 1).

Tablo 1. Rumeli Demiryolları üzerindeki gar binaları

Gar Binası	Şehir	Yapım Yılı	Mevcut Durumu
Sirkeci Garı	İstanbul	1890	Yeni işlevi ile faal
Kırklareli Garı	Kırklareli	1912	Faal Değil
Edirne (Karaağaç) Garı	Edirne	1873	Yeni işlevi ile faal

Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde, şehrin gelişimine bağlı olarak ayakta kalan demiryolu yapıları TCDD tarafından onarılarak kullanılmalarının devamlılığı sağlanmıştır (Tablo 2). Kent içinde kalan istasyon binalarının tercih edilip onarılarak işlevinin devam ettirilmesi, sürdürülebilirliğini sağlamak ve devamlılığında potansiyelini ortaya koymak için daha avantajlı olacaktır. Bu noktada demiryolu yapılarının kentli sayesinde ayakta kalan yapılar olduğu vurgulanmalıdır.

Tablo 2. Rumeli Demiryolları üzerinde faal olarak hizmet veren istasyon binaları

İstasyon Binası	Şehir	Yapım Yılı	İstasyon Binası	Şehir	Yapım Yılı
Lüleburgaz	Kırklareli	1873	Murathı	Tekirdağ	1873
Bahçivanova	Edirne	1873	Pehlivanköy	Kırklareli	1873
Çerkezköy	Tekirdağ	1873	Uzunköprü	Edirne	1873
Çorlu	Tekirdağ	1873	Alpullu	Kırklareli	1926
Demirköprü	Edirne	1873	Kapıkule	Edirne	1971

Rumeli Demiryolu Hattı üzerinde ticaret faaliyetleri kapsamında ithalat ve ihracatın sağlanması ve kontrollerinin gerçekleşmesi için sınır kapılarında bulunan gümrüklü gar binaları dışında, hizmet ettiği işleve göre şehrin giriş kapıları olan önemli ana gar binalarında da gümrük bulunmaktadır (Kösebay Erkan, 2012, s.91). Fakat ambar binasının ise gar ve ara istasyon yapılarının tümünde bulunduğu tespit edilmiştir. Bu hat üzerinde incelenen istasyon binalarından birkaçı işlevini yitirerek metruk halindedir (Tablo 3).

Tablo 3. Rumeli Demiryolları üzerindeki kapatılan istasyon binaları

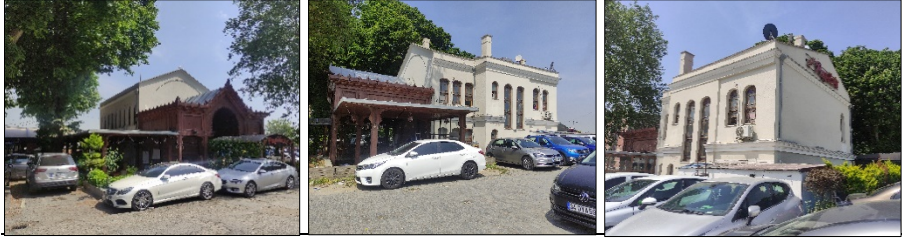
İstasyon Binası	Şehir	Yapım Yılı	İstasyon Binası	Şehir	Yapım Yılı
Yedikule	İstanbul	1872	Seyitler	Kırklareli	1873
Kumkapı	İstanbul	1872	Taşşığıl	Kırklareli	1873
Kocamustafapaşa	İstanbul	1872	Babaeski	Kırklareli	1912
Cankurtaran	İstanbul	1872	Büyük Mandıra	Kırklareli	1912
Kavaklı	Kırklareli	1873	Kanarya	İstanbul	1955

Demiryolu yapıları mimari, tarihi ve endüstriyel bir miras olarak değerlendirildiğinde TCDD tarafından yeterli özen gösterilmemekte tescillenerek yasal olarak koruma altına alınsa da fiiliyatta bir koruma durumu söz konusu değildir. Tarihsel süreçte tahribata uğrayan bu yapılar atıl du-

rumda kalarak kullanılamamaktadır. Mevcut yapıların günümüz koşulları için yetersizliği ve demiryolu güzergahları ile istasyon noktalarının yeniden planlanmaması gibi nedenlerle yapılar kullanım dışı kalmaktadır.

Sirkeci Gar Sahasının Endüstriyel Miras Kapsamında Önemi

Tarihi yarımadanın en önemli semtlerinden Sirkeci; limanlar, iş hanları ve çarşılar ile ticaretin merkezi konumunda olarak önemli bir bölgedir (Cihan, 2019, s.52). Rumeli Demiryollarının Sirkeci'ye kadar uzatılması kararı alındıktan sonra, 1871 yılında tamamlanan Yedikule-Küçükçekmece Hatının inşasından sonra Sultan Abdülaziz 'in Topkapı Sarayı'nın bahçesinden tren geçmesine izin vermesiyle Topkapı Surları yıkılmıştır (Kösebay Erkan, 2007, s.25). 1872 yılında deniz kıyısına küçük ölçekli iki katlı bir istasyon binası ve bugün varolmayan bu binaya bitişik dört katlı kagir bina inşa edilmiştir (Batur, 2010, s.838); (Görsel 1).



Görsel 1. 1872 tarihli ilk inşa edilen gar binası (Yazar, 2022; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Esas istasyon binası için demiryolu şirketi iki farklı plan hazırlamıştır. Bunlardan 1 Aralık 1872 tarihli ve Lang-Hirsch imzasını taşıyan A planı ve 10 Mayıs 1873 tarihli ve Hirn-Hirsch imzasını taşıyan ikinci plana ise B planı adı verilmiştir. A planında hükümet; istasyon binası, eşya ambarları, diğer gerekli tesisler ile rıhtım ve antrepoların yapılmasını planlamıştır. B planı ise; büyük bir gar binası, gerekli birkaç bina ve daha büyük tasarlanmış rıhtım ve antrepolardan oluşuyordu. B planının büyük masraflara yol açacağı gerekçesi ile tercih edilmemiş ve A planı uygulamaya koyulmuştur (Yavuz, 2001, s.100).

Yapılan görüşmeler sonucunda esas istasyon binasının yapımına Sirkeci Garı zemininin bozuk olmasından dolayı başlanamamıştır (Araz,

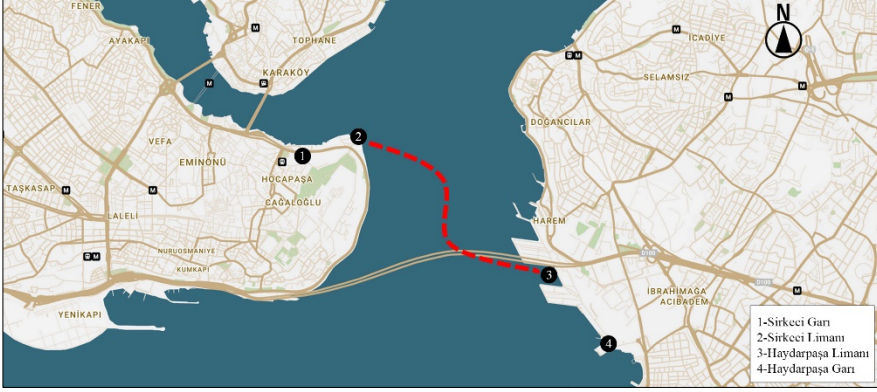
1995, s.263-266). Geciken süreç sonunda 11 Şubat 1888'de bugünkü istasyon binasının yapımına başlanılmış ve Türkiye'ye Doğu mimarlığını incelemek için Alman Hükümeti tarafından gönderilen Mimar Jasmund'a II. Abdülhamid Han'ın isteği üzerine Sirkeci Garı'nı tasarlamak ve inşa etmek görevi verilmiştir. Sirkeci Garı 3 Kasım 1890'da tamamlanarak hizmete açılmıştır (Özcan, 2018, s.65); (Görsel 2).



Görsel 2. 1890 tarihli Sirkeci Gar Binası (Yazar, 2022; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

İnşa edildiği dönemden günümüze Rumeli Demiryollarının başlangıcı olarak kabul edilen hat; yük taşımacılığı kapsamında önemli bir lojistik merkez olarak rol almıştır. Ticaretin merkezi olarak limanlarda gemilerle gelen malların depolanmasına olanak veren bu bölgenin hemen arkasında esnaf faaliyet göstermektedir (Ortaylı, Engin ve Afyoncu, 2008, s.25). Bu noktada ticaretin kente getirdiği mekansal ihtiyaçlardan dolayı bölgede özellikle büyük bir depolama alanı olarak hizmet edecek ambar ve gümrük binalarının denizle olan ilişkisi zorunlu olmaktadır. Osmanlı zamanında ticaret faaliyetleriyle beraber Sirkeci Rihtımında birçok liman iskelesi inşa edilmiş ve bu yapılar demiryolları ile desteklenmiştir. Bu amaçla Sirkeci Gar Sahasının doğu kesimine Prosforyon Limanı İnşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1977, s. 57). Bölgenin coğrafi konumu ve jeostratejik özellikleri ile ulaşım ağlarındaki çeşitlilik; kara, hava, demir ve deniz yollarının çok yönlü ve verimli bir şekilde kullanımına imkân vermektedir. Deniz ulaşımına ek olarak bölgede demiryolu yapılanması ile ticaret hacminin üst düzeye erişerek genişlediği söylenebilir (Cihan, 2019, s.56). Demiryolu faaliyetlerinin ticarete taşımacılığa sağladığı büyük kolaylığın yanı sıra, ulaştırma ve taşımacılık sistemlerinin çeşitliliği ile üretilen malın daha verimli dolaşımına yardımcı olmaktadır. (Koldemir ve Cengiz, 2020, s.1932). Üretilen malın diğer bölgelere rahatça gönderilebildiğinin anlaşılmasıyla daha fazla üretim yapılmış ve bunun sonucu olarak üretim artışı

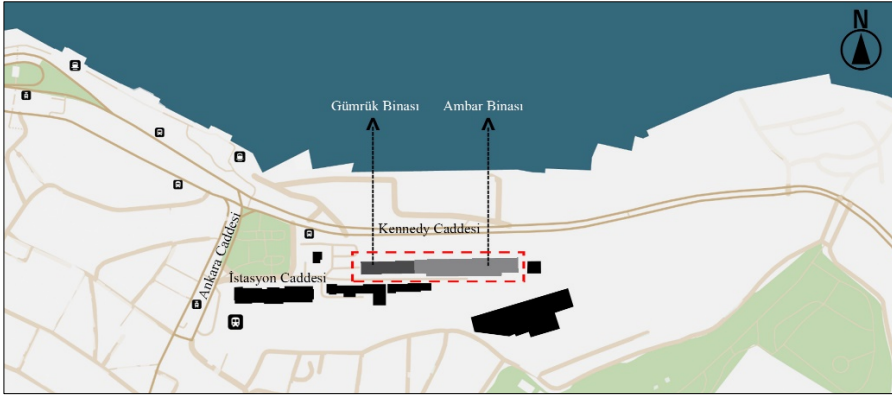
yaşanmıştır (Engin, 2017, s.248). Artan ticaret ilişkileri sonrası Haydarpaşa Garı'na, Sirkeci Garı'ndan sık sık yük vagonları taşınmıştır. Şekil 1'de Sirkeci Limanı ve Haydarpaşa Limanı arasındaki güzergâh gösterilmektedir.



Şekil 1. İki yaka arasında yapılan taşımacılık hattı (Yazar, 2023; bu şekil çalışma kapsamında yazarlar tarafından oluşturulmuştur)

Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları

19. yüzyılda sanayileşmenin yansımalarının görüldüğü dönemde, devletin idari yapılanmasından, ticarete ve ulaşımaya kadar görülen değişimler ile Sultan Abdülaziz döneminde inşa edilen demiryolları, tren garı ve denizyolu ulaşımıyla beraber yeni yaşam biçimleri meydana gelmiştir (Ortaylı ve diğerleri, 2008). Bu durumun mimariye yansımalarıyla birlikte rıhtımların bulunduğu ve Haliç'in boğazla birleştiği bölgede önemli ulaşım yapılarından Sirkeci Garı'nın inşasına ek olarak, depoların ve rıhtımların yapılması da bölgenin karakterini değiştirerek kentin yeni bir kimliğe bürünmesini sağlamıştır (Kuban, 2010, s.244). Bu kapsamda Osmanlı mimarlığının özgün bir örneği olarak inşa edilen gümrük ve ambar binaları Fatih ilçesi, Hoca-paşa Mahallesinde, Kennedy Caddesi ile Ankara Caddesinin birleştiği kısımda yer almaktadır (Yavuz, 2001, s.99); (Şekil 2).



Şekil 2. Gümrük binası (sol), ambar binası (sağ) konumu (Yazar, 2023; bu şekil çalışma kapsamında yazarlar tarafından oluşturulmuştur)

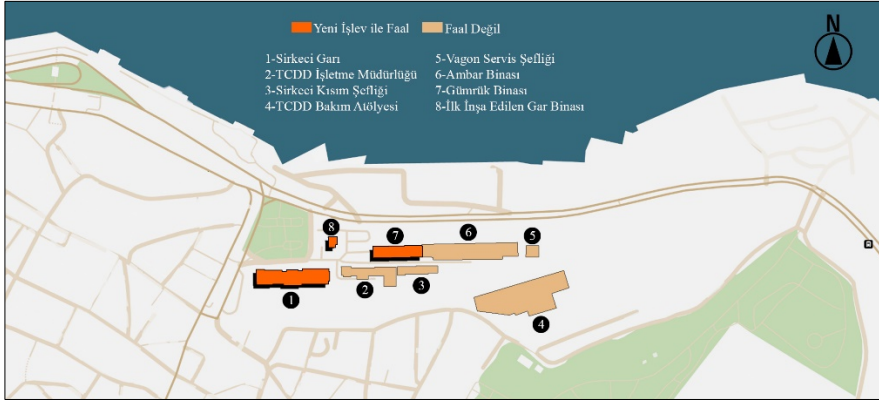
İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Rumeli Demiryollarının başlangıç noktasında bulunan gar sahası; Sarayburnu ve Bahçekapı arasında, İstanbul'un yedi tepesinden birinci tepede yer almaktadır. Bahçekapı o dönemde Sirkeci'nin kapılarından biri olarak şehre ulaşan malların geçirildiği önemli bir kapıdır (Ortaylı ve diğerleri., 2008, s.25). Çevresinde Gülhane Parkı, Sultanahmet Camii, Ayasofya Camii gibi önemli tarihi yapılar ile Galata ve Haliç Köprüsü gibi önemli köprüler bulunmaktadır (Görsel 3).



Görsel 3. Gümrük ve Ambar Binası havadan görünüm (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Çalışma alanında yapılan incelemeler ve vaziyet planlarının altlık olarak kullanılmasıyla Sirkeci Gar Sahasında sekiz adet demiryolu yapısı olduğu görülmüştür (Şekil 3). Bunlardan; 1890 tarihli ana Sirkeci Garı bugün Demiryolu Müzesi ve restoran olarak yeni işlevi ile faal durumdadır. İlk inşa edilen 1872 tarihli iki katlı Sirkeci Garı ise bugün Eski Şeflik Binası olarak yeni işleviyle faal olarak kullanılmaktadır. Üç katlı TCDD İşletme Müdürlüğü ise inşa edildiği dönemdeki özelliklerini koruyarak bugüne ulaştığı görülmektedir fakat yapının iç mekanının bir bölümünde meydana gelen yangından ötürü işlevini kaybetmiştir. Kısım Şefliği, Lokomotif Bakım Atölyeleri ve Vagon Servis Şefliği ise Halkalı İstasyonunun açılması ile işlevini kaybetmiştir.

Kennedy Caddesi boyunca denize paralel olarak uzanan ve Sirkeci Garı'nın kuzeydoğusunda bulunan gümrük binası yıllar içerisinde geçirdiği onarımlarla özgün mimari karakterini ve işlevini kaybederek günümüzde "Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü" olarak kullanılmaktadır. İnşa edildiği dönemdeki mimari özelliklerini ve özgün karakterini büyük ölçüde koruyan ambar binası ise günümüzde metruk bir hale gelerek kullanılmamaktadır. 1995 yılında Sirkeci Gar Sahası bölgesinin kültür alanı ilan edilmesiyle alanın kültür-sanat etkinlikleri kapsamında dönüşümü için başlatılan projelerin ise akıbeti belirsizdir.



Şekil 3. Sirkeci Gar Sahası bünyesindeki yapılar (Yazar, 2023; bu şekil çalışma kapsamında yazarlar tarafından oluşturulmuştur)

Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları Cephe Karakteri

Kuzey Cephesi

Yapı bloğunun batı bölümünü oluşturan Gümrük Muhafaza Müdürlüğü geçmişten günümüze aldığı müdahaleler ile özgün cephe karakterini yitirmiştir. Betonarme karkas sistemli tuğla dolgu üzeri sıva olarak inşa edilmiştir. Yapı bloğunun doğu bölümünü oluşturan ambar binaları ise uzun süredir işlevsiz kaldığı için özgün cephe karakterini ve mimari kimliğini korumuştur. Cepheye girişler moloz taş üzeri betondan yapılan peron ile sağlanmaktadır. Tüm yapı grubu boyunca uzanan bu platform; trenlerin yanaşarak yük boşaltması işlemi için inşa edilmiştir ve yük aktarımının sağlanması için bu cephede ambar binasına ait geniş sürgülü ahşap kapılar yer almaktadır (Görsel 4).



Görsel 4. Gümrük (sol) ve ambar binası (sağ) kuzey cephesi (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Güney Cephesi

Yapı bloğunun batı bölümünü oluşturan Gümrük Muhafaza Müdürlüğü olarak kullanılan binanın bu cephesi kuzey cephesinden farklı olarak sıva üzeri boya uygulaması yapılmıştır. Yapı bloğunun doğu bölümünü oluşturan ambar binasında da olduğu gibi girişler üst kotta bulunmakta ve giriş sahanlıklarına merdivenle ulaşılmaktadır. Gümrük binasının bu cephesi kuzey cephesinde olduğu gibi özgün mimari kimliğini kaybetmiştir ve ambar binası ise işlevsiz kaldığı süreç boyunca bu cephede de özgün cephe karakterini ve mimari kimliğini korumuştur. Ayrıca ambar binasının bu cephesinde de mal kabul alanı için geniş ahşap sürgülü kapılar yer almaktadır (Görsel 5).



Görsel 5. Gümrük binası (sol), ambar binası (sağ) güney cephesi (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Günümüzde yapı bloğunun bu cephesi otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Yapı bloğunun bu cephesinde olduğu gibi Gümrük Muhafaza Müdürlüğü için bütüncül bir özgün cephe yaklaşımı sağlanamazken, Ambar Binaları ahşap sürgülü kapılarıyla ve orantılı pencereleriyle özgün cephe karakterini yansıtmaktadır. Yapı bloğunun bu cephesinde bodrum kata giriş sağlayan bölümler bulunmaktadır (Görsel 6).



Görsel 6. Gümrük binası (sol), ambar binası (sağ) güney cephesi otopark kullanım alanı (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Doğu-Batı Cephesi

Yapı bloğunun batı cephesini gümrük binası oluşturmaktadır. Bu cephenin sağ tarafında bodrum kata erişim sağlayan giriş bulunmaktadır. Cephenin sol tarafında ise peron cephesine geçiş sağlayan metal kapı bulunmaktadır. Gümrük binasının batı cephesi diğer cephelerde olduğu gibi niteliksiz müdahaleleriyle özgün cephe karakterini ve mimari kimliğini kaybetmiştir. Yapı bloğunun doğu cephesini ise ambar binası oluşturmaktadır. Bu kısımda da bodrum kata ulaşımı sağlayan giriş bulunmaktadır. Doğu cephesi kaplama malzemesi ve pencere detayları ile gümrük binasına göre daha özgün bir cephe yansıtmaktadır (Görsel 7).



Görsel 7. Gümrük binası (sol), ambar binası (sağ) batı cephesi (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları Koruma Sorunları

Yapı malzemeleri, zaman içinde çevresel koşullar, bölgesel özellikler, doğal afetler, malzemenin kendi özellikleri, geçirdiği onarımlar gibi iç ve dış birçok beşerî ve doğal etkene bağlı olarak farklı şekil ve boyutta bozulmaya uğrarlar. Zayıflamaya başlayan yapı malzemeleri ilk durumlarındaki fiziksel ve mekanik özelliklerini yitirirler (Eskici, 2013, s.611). Malzeme üzerinde ortaya çıkan bu farklı boyuttaki hasarların değerlendirilmesi ve müdahale yönteminin belirlenerek malzemenin ömrünün uzatılıp korumanın sağlanması açısından önemli bir süreçtir (Canbulat, 2016, s.63). Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları için koruma, restorasyon yöntem tekniklerini saptayabilmek için, öncelikle yıpranma nedenleri ve şekillerini belirlemek ve sınıflandırmak gerekmektedir. Bu amaç doğrultusunda incelenecek olan bozulma nedenleri, iki ana başlık altında toplanabilir.

Malzeme Bozulmaları ve Sebepleri

Yapı bloğuna ait çatı malzemelerinin eskimesiyle yer yer meydana gelen malzeme kayıplarından dolayı yapıya su girişi kolaylaşmıştır. Bu durum yapı içerisinde zeminde, duvarlarda ve tavanlarda rutubetlenmeye neden olmuştur. Rutubetlenmeye bağlı olarak ambar binası zemin kat iç mekân duvarlarında yoğun boya dökülmesi, yüzey kararması ve sıvada çatlak görülmüştür (Görsel 8).



Görsel 8. Gümrük binası çatı örtüsü ve ambar binası iç mekân mahalleri (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Yapı bloğunun tavan ve zemin kaplama malzemesini oluşturan ahşapta yer yer kırılma, oyuklanma, yüzey kararması ve boya dökülmesi görülmüştür. Bu durum iç mekânda görülen rutubete ve çatı malzemesinde meydana gelen kayıplara bağlı oluşmaktadır. Ambar binasının doğu bölümündeki idari bölümler ise boya dökülmesinin en yoğun görüldüğü mekanlar olmuştur. (Görsel 9).



Görsel 9. Ambar binası zemin kat mahallerinde görülen malzeme bozulmaları (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Bozulmalar; yoğun biçimde bodrum kata sızan zemin sularıyla rutubetlenmeye bağlı olarak meydana gelmiştir. Özellikle ambar binasının güney cephesindeki bodrum kata erişim sağlayan muhdes⁶ beton merdivenin giriş kapısının yok olması içeriye her türlü çevresel atığın birikmesine sebep olmuştur. Yağmur suyu ile balçıklaşan zeminde ise zamanla yoğun bitkilenme meydana gelmiştir. Yapının ömrü için risk oluşturan bu durum aynı girişten erişilen diğer mahallere kadar devam etmiştir. Rutubete bağlı olarak bu katta da aynı şekilde boya dökülmesi, yüzey kararması ve sıvada çatlak yoğun olarak görülmüştür (Görsel 10).

⁶ Muhdes: Özgün olmayan, sonradan eklenmiş (Temel Mimari Koruma Terimler Sözlüğü)



Görsel 10. Ambar binası bodrum kat mahallerinde görülen malzeme bozulmaları (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Yapı bloğunun kuzey cephesindeki peron ve 150 yıllık raylar boyunca yoğun bitkilenme ve bu bitkilenmeye bağlı olarak döşemede çatlak görülmüştür. İç mekânda ise sadece ambar binasının güney cephesindeki bodrum kat merdiveninin sonunda yoğun bitkilenmeye rastlanılmıştır. Ambar binası zemin kat mahallerinde ise rutubetlenmeye bağlı olarak sadece bazı noktalarda yosunlanma görülmüştür (Görsel 11).



Görsel 11. Yapı bloğunun çevresinde görülen bitkilenmeler (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Yapı bloğunun batı cephesinde yer alan ve peron cephesine tek geçişi sağlayan metal kapıda gerekli güvenlik önlemlerinin alınmamasından dolayı âtıl durumda olan ambar binasının işgal edildiği görülmüştür. Ambar binası iç mekân duvarlarında ve perona açılan ahşap sürgülü kapılarda görülen vandalizm örnekleri yapının her noktasında göze çarpmıştır (Görsel 12).



Görsel 12. Ambar binasında görülen Vandalizm örnekleri (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Yapı bloğunun güney cephesinin otopark alanı olarak kullanılması yapının özellikle ambar binası duvar yüzeyinde cephe boyunca yüzey karması, yüzey kirliliği ve niteliksiz müdahalelere sebep olmuştur. Otopark alanı araç yerlerinin belirlenmesi için duvar yüzeyine beyaz boya ile işaret koyulması ve çeşitli duvar yazılarının yazılması vandalizm örneklerindedir. Yine aynı cephede özellikle gümrük binasının cephesinde aktif kullanımına yönelik olarak çeşitli niteliksiz ekler bulunmaktadır. Bunlar; sokak aydınlatmaları, havalandırma kanalları, tesisat boruları ve kabloları, metal tabelalar vb. elemanlardır. Bu elemanlar yapının mimari karakterine zarar vermektedir (Görsel 13).



Görsel 13. Yapı bloğunun güney cephesinde görülen niteliksiz müdahaleler ve ekler (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Strüktürel Bozulmalar ve Sebepleri

Atmosfer koşullarının direkt olarak etki ettiği yapıların üst örtü sistemleri, deformasyonların meydana geldiği ilk alanlardır. Özellikle gümrük binası kuzey cephesindeki çatı sistemine ait çelik putrellerde meydana gelen malzeme kayıpları ve korozyon çatı strüktürüne zarar vermiştir. Üst örtünün koruyuculuğunu kaybetmesi, tarihi yapıların mimari ve strüktürel niteliklerinin yitirilmesi sürecini hızlandıran ciddi bir sorundur. Çatıda

meydana gelen bu bozulmaya bağlı olarak, kötü hava koşullarının etkisiyle ambar binasının doğu bölümünün bodrum katına sızan yağmur suları ve zemin suları ile yığma tuğla duvarlarda yoğun dökülmeler ve derin malzeme kayıpları görülmüştür. Bu bölümün aydınlatılması için tonozlu geçişlerdeki kemerler delinerek strüktürdeki taşıma durumuna zarar verilmiştir. Bu müdahale strüktürün taşıyıcılığını azaltmaktadır ve yapının bu hale gelmesine neden olan ve mevcut bozulma süreçlerini hızlandıran en önemli sebeplerden biri de ambar binasının işlevini kaybederek âtil duruma gelmesiyle düzenli bakım ve onarımının yapılmamış olmasıdır (Görsel 14).



Görsel 14. Yapı bloğunda görülen strüktürel bozulmalar (Yazar, 2020; bu görseller yazarlar tarafından çekilmiştir)

Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binalarına Yönelik Koruma Yaklaşımları

Alanda yapılan inceleme ve gözlemlere dayanarak yapı bloğunda malzeme bozulmaları ve strüktürel hasarlar tespit edilmiştir. Yapıyı olumsuz etkileyen tüm unsurlara çözüm bulmak için bakım ve onarımın yanı sıra, daha ileri restorasyon müdahalelerine ihtiyaç vardır. Genel olarak benimsenmesi gereken önemli ölçütler vardır. Bu ölçütlerden biri, minimum müdahale ile malzemenin maksimum düzeyde yerinde korunması gerekliliğidir. Özgün yapım tekniği ve malzemesine uyumsuz müdahalelerden kaçınılmalıdır. Yapının öncelikle özgün niteliklerinin maksimum düzeyde korunup, mevcut durumunun iyileştirilmesi için yapılması gereken müdahale yöntemleri ortaya konmuştur. Önerilen müdahaleler, sırasıyla temizleme, sağlamlaştırma, kısmi bütünleme ve yeniden kullanım başlıkları altında ele alınmıştır.

Temizleme

Temizleme; yapının özgün kimliğine aykırı ve uyumsuz eklerin yapıdan uzaklaştırılması ile malzeme üzerinde olumsuz etkileri olan oluşumların yüzeyden arındırılması işlemleridir. Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları için önerilen temizlik yöntemleri, mekanik temizlik, bitki, yosun ve tuzlanmanın fiziksel ve kimyasal yöntemlerle temizliği, metal elemanların temizliği (özellikle korozyona uğrayan metal pencere korkulukları ve 150 yıllık tarihi ile peron cephesindeki raylar) niteliksiz eklerin ve balçıklaşmış toprağın kaldırılması olarak sıralanmaktadır.

- Ambar binası bodrum kat duvar ve tavanlarındaki niteliksiz sıva, alttaki özgün yığma harman + ateş tuğlaya zarar vermeden kaldırılmalıdır.
- Ambar binasının bodrum katında ve özellikle yapı bloğunun kuzey cephesinde yaygın olarak görülen bitkiler temizlenmelidir. Peron cephesindeki platformda yoğun bitki dokusunun bulunması platform boyunca bitki köklerinde yoğun kılcal çatlaklara neden olduğu gözlenmiştir.
- Güney cephesinin doğu bölümünde bulunan sarmaşık ise yapı strüktürüne ve malzemesine zarar vermeden kaldırılmalıdır. Fakat sarmaşık bitkisi yayılarak büyüyüp yapıya tutunduğu için sökülen kök kısımları ilaçlanarak bitkilerin yeniden oluşması engellenmelidir. İç mekânda ise rutubete bağlı meydana gelen yosunlanma ise spatula yardımı ile kazınmalıdır.
- İç mekânda rutubet ile meydana gelen boya dökülmeleri ve boya kavlamaları spatula yardımı ile alttaki malzemeye zarar vermeden temizlenmelidir. Boya ile uygulanan Vandalizm örnekleri ise kimyasal çözücülerle temizlenmelidir.
- Yapının kuzey ve güney cephesinde bulunan ve mimari kimliğine uygun olmayan muhdes güvenlik kulübeleri, çöp konteynerleri, ahşap kuş yuvaları, tesisat boruları ve hatları, aydınlatma elemanları ve iç mekânda bulunan atık malzemeler ve eşyalar kaldırılmalıdır.
- Yapının tesisat hattı yeniden yapılandırılacağı için yapı boyunca olan kablolar ve borular kaldırılarak yapıdan uzaklaştırılmalıdır.
- Gümrük binasının batı bölümündeki bodrum kata erişim sağlayan ve mimari değeri olmayan PVC camekan giriş kaldırılmalıdır.

- Ambar binasının doğu bölümünde yer alan pencerelerdeki ahşap levhalar kaldırılmalıdır.
- Yapı bloğunun güney cephesindeki duvar yüzeyi otopark alanından dolayı birçok olumsuz etkiye maruz kaldığı için otopark alanı kaldırılarak yapı çevresinde zemin ve kaldırımlarda sıhhileştirme çalışmaları yapılmalıdır.
- Yapı bloğunun kuzey ve güney cephesindeki yoğun yüzey kirlilikleri mekanik temizlik yöntemi ile temizlenmelidir. Özellikle otopark alanından dolayı güney cephesinde yoğun gözlenen bu durum için yapıya en az zarar verecek saf su ile temizleme ve kumlama yöntemi ile temizlik sağlanmalıdır. Bu işlemlerin neden olacağı nem etkisinden dolayı bu temizleme yöntemi alan için yaz aylarında tercih edilmelidir.
- Yapıdaki kapı ve pencere üzerindeki metal detaylar ile demir parmaklıkların hepsinde korozyon tespit edilmiştir. Bu yüzeyler, döner başlıklı tel fırçayla mekanik olarak çok dikkatli bir şekilde temizlendikten sonra antipas uygulaması yapılmalıdır.

Sağlamlaştırma

Sağlamlaştırma; yapının malzemelerinin ve strüktürel elemanlarının, zayıflayan fiziksel ve mekanik davranışlarını, bütünlüğünü, dayanımını yeniden kazandırmak ve güçlendirmek için yapılan onarım uygulamalarıdır. Yapıda sağlamlaştırma uygulamaları; derz onarımı, taş örgünün sağlamlaştırması, ahşap elemanların bakımı ve sıva sağlamlaştırma olarak belirlenmiştir.

- Yapı bloğunun briket duvar ile örülen bölümlerinde görülen derz boşalmaları temizlik sonrası onarılmalıdır.
- Ambar Binalarının yığma tuğla dolgulu bodrum katında görülen taş örgü sağlamlaştırılmalı, yoğun dökülmelerin görüldüğü bölümlerde kısmi bütünleme yapılmalıdır.
- Yapı bloğunun çatı strüktürünü oluşturan ahşap ve çelik taşıyıcılardan taşıyıcılık işlevini yitiren aynı en-kesitte elemanlarla değiştirilmelidir. Çatı örtüsü olan çimento esaslı eternit kaplama tüm yapı boyunca kaldırılmalıdır. Aynı malzeme ile yeniden yapılmalıdır. Daha önceki dönemlerde çatı örtüsünün geçirdiği niteliksiz müdahaleler mevcutta yapıda gerekli korumayı sağlayamamaktadır.

Bütünleme

Bütünleme; bir bölümü hasar görmüş ya da yok olmuş yapı elemanlarının, ilk halindeki bütünlüğünü geri kazandırmak için geleneksel veya çağdaş malzemelerle eksik olan bölümü tamamlama uygulamasıdır.

- Yapı bloğu genelinde yok olmuş bir bölüm bulunmamaktadır fakat kısmi olarak bütünlemeye ihtiyaç duyan bölümler vardır. Örneğin Ambar Binasının doğu bölümünde yer alan yığma harman + ateş tuğla dolgulu duvarlar; meydana gelen büyük çaplı dökülmeler, oyuklanmalar ve parça kayıpları nedeniyle bütünlemeye en çok ihtiyaç duyan kısımdır. Bu müdahale türü ile duvar örgüsünde zayıf noktalar oluşturan taş eksilmelerinin tamamlanması hedeflenmiştir.

Yapıdaki gerekli onarımlar sağlandıktan sonra yapı yeni işleviyle devamlılığını sağlamalıdır. İnşa edildiği dönemin ihtiyaçlarına büyük ölçüde cevap veren bu yapı bloğu değişen teknoloji ve ihtiyaçlardan dolayı eski işlevi ile varlığını devam ettiremeyeceğinden dolayı yeni işlevi ile kente katılmalıdır.

Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binalarına Yeniden Kullanımına Yönelik Öneriler

Toplumlar, tarihi ve kültürel değerlerini koruyabildikleri ve bu değerleri günümüz koşulları ile birleştirebildikleri ölçüde kimliklerini yansıtmaktadırlar (Arabacıoğlu ve Aydemir, 2007: 207). Bu değerleri koruyabilmenin en önemli yollarından biri, tarihi yapıların gerekli fonksiyon değişiklikleri ile günümüz gereksinimlerine cevap verecek şekilde donatılarak yeniden yaşatılması ve toplum yaşamına kazandırılmasıdır. Venedik Tüzüğü'nün 5. maddesinde; "Anıtların korunması her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu çeşit bir kullanım arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı ya da süslemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir" denilerek yeniden kullanımla ilgili temel kuramsal yaklaşım sınırları ile belirtilmiştir.

Tarihsel yapıların yeniden kullanımında, yapılar benimsenerek geçerli bir yaşam standardına getirilirken, bütünlüğü, karakteri ve biçimi saygı görmelidir. Sahip olduğu demiryolu mirasının etkileri korunmalı ve yeni işlevinde bunu hissettirmelidir. Tarihsel süreçte kullanılmayan yapılar za-

manla bakımsızlıktan atıl duruma geldiklerinden dolayı günümüz koşullarında kent ve kentli sayesinde ayakta kalabilmeleri için yeniden işlevlendirilmelidir (Özolcay, 2018). İnsanla var olan ve yaşayan mekân kamusal alana dönüştüğünde gerekli bakımları yapıp sürdürülebilir olacaktır. Bu çalışma kapsamında Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları için korumanın sürdürülebilir olması, bulunduğu çevreyle ilişkili işlevin verilecek kullanıcı ile var olan kamusal mekâna dönmesi benimsenmiştir.

Sonuç ve Öneriler

Endüstri Devrimiyle başlayan demiryolu inşa faaliyetlerinin nitekim en büyük faydası ticarete ve taşımacılıkta sağladığı kolaylıktır. Bu kapsamda ülkemizde atılan en büyük adımlardan biri olan Rumeli Demiryolu inşa faaliyetleri ile Avrupa ile bağlantı sağlanarak ticarete kalkınma sağlanması hedeflenmiştir. Rumeli Demiryollarının başlangıç noktası olan Sirkeci Gar Sahası ise gerek konumu gerek sosyal yapısı ile ticarete sağladığı çok yönlü taşımacılık sayesinde dönemin önemli ticaret merkezi olarak öne çıkmaktadır. Sirkeci'nin limanlarla ve demiryolları ile bağlantısı sayesinde önemli iş merkezlerinin ve tüccarlarının toplandığı bir odak haline gelmiştir. Ticaret merkezlerine olan yakınlığı ile depolama, kontrol ve yük taşımacılığı işlevlerine hizmet verecek gümrük ve ambar binalarının inşa faaliyetleri zorunlu olmuştur. Bu noktada Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binalarının inşa edilmesiyle Avrupa'yla olan ticaret ilişkileri artarak bölgede ticari faaliyetler canlanmıştır. Fakat zamanla gelişen teknoloji, İstanbul metropoliteninin artan nüfus ve göçlerle beraber özel ihtiyaçların artması ve değişmesiyle gelen yeni modern yaşam olanaklarına olan talep ile yeni ulaşım sistemlerinin projelendirilip hayata geçirme noktasına gelindiğinde Sirkeci Gar Sahası Marmaray projesi kapsamında kullanım dışı kalarak kapatılmıştır. Çok katmanlı kent alanlarından demiryolu yapılarının modern yaşam olanaklarının getirisi olarak dönüşümü kaçınılmazdır. Bu süreçte Rumeli Demiryolu hattı üzerinde yer alan birçok demiryolu yapısı da kapatılarak atıl duruma gelmiştir. Bu duruma verilecek en somut örneklerden birisi Sirkeci Gar Sahasında bulunan gümrük ve ambar binalarıdır. Gümrük binası yeni işleviyle faal olarak hizmet ederken ambar binası ise atıl durumdadır. Alanda yapılan inceleme, görüşme ve gözlem çalışmalarına göre işlev değişikliğine uğrayan gümrük binası aldığı onarımlar ile özgün mimari kimliğini ve cephe karakterini

kaybederken, ambar binası uzun yıllar atıl durumda olduğu için herhangi bir bakımı sağlanmamış ve özgün mimari karakterini koruyarak günümüze ulaşmıştır. 1995 yılında Sirkeci Gar Sahası bölgesinin kültür alanı ilan edilmesine rağmen, günümüzde alanın kültür-sanat etkinlikleri kapsamında dönüşümü için başlatılan çalışmalar paydaşlar arasındaki hukuki anlaşmazlıklar ve çatışmalardan ötürü sekteye uğramıştır. Buna karşılık zamanın yıpratıcılığı karşısında ayakta kalmaya çalışan Sirkeci demiryolu binalarından gümrük ve ambar binası için birçok koruma sorunu tespit edilmiştir. Bu noktada ambar binası atıl durumda kaldığı için koruma sorunlarının gümrük binasına göre daha fazla olduğu görülmüştür.

Çalışma kapsamında Sirkeci Gar Sahasının geçmişten günümüze endüstriyel miras kapsamında sahip olduğu önem göz önüne alınarak günümüzde bu alanın yaşatılarak kent ve kentli hafızasındaki yerinin korunmasına dikkat çekilmiştir. Bu noktada alandaki koruma sorunları tespit edilerek koruma ve restorasyon çalışmaları ile yapının yeniden kullanıma sunulması önerilmiştir. Değişen zaman olanakları ve teknolojinin eriştiği son nokta göz önüne alındığında yapının eski işlevi ile kente katılması olanaksızdır. Turizm faaliyetlerinin İstanbul için en üst seviyede olduğu Sirkeci’de, tarihi yarımadaanın sosyo-ekonomik verileri göz önüne alınarak yapının tarihi, kültürel ve mimari değerlerinin korunduğu eski işlevinden farklı; uygun görülen yeni işleviyle devamlılığı sağlanmalıdır. Fakat yapının geçmiş izleri sahip olduğu tarihi önemden dolayı geleceğe taşınarak kent belligindeki yeri korunmalıdır. Bu şekilde Sirkeci’de tarihi ve kültürel değerler korundukça ve bu değerler günümüz koşullarına getirilebildiği sürece kültürel kimlik yansımaları görülecektir. Sirkeci Gar Sahasının sahip olduğu demiryolu mirasının etkileri korunmalı ve yeni işlevinde bunu hissettirerek bütünlüğüne, karakterine ve biçimine saygı gösterilmelidir. Öncelikle Sirkeci Gar Sahası bünyesindeki demiryolu yapıları için kültür ve sanat etkinlikleri kapsamında planlanan dönüşüm projeleri; paydaşlar arasındaki anlaşmazlıklar çözüme kavuşturularak değerlendirilmeye alınmalıdır. Hukuki engellerin tarihi yapıların geleceği konusundaki büyük etkisi göz önüne alınarak Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binaları için korumanın sürdürülebilir olması, bulunduğu çevreyle ilişkili işlevin verilerek kullanıcı ile var olan yaşayan kamusal mekâna dönmesi ana koruma yaklaşımı olarak benimsenmiştir.

Extended Abstract

Evaluation of Historical Sirkeci Station Customs and Warehouse Buildings in the Scope of Industrial Heritage and Preservation Suggestions

*

Railways, one of the turning points in human history, are considered as important cultural heritage assets of our history in the field of Westernization and transportation as a complement to the Industrial Revolution. This development in the Industrial Revolution affected urban areas and architecture and caused many changes in the social and economic characteristics of the period. With the first railway construction activities, station buildings, customs and warehouse buildings etc. to serve these areas various railway structures were built. These structures, which were built outside the city in the first period of their construction, remained in the center of the city with the growth policies of the cities spreading outwards and became the focal point of the city over time. In this process, although railways and station buildings are in constant development and transformation with the advancement of technology, this development process; It has been interrupted from time to time due to political policies, wars and social and economic structures of societies. The Ottoman Empire, on the other hand, tried to reach the technological developments in the world despite all the political, military and economic negativities in this process of the Industrial Revolution. The frayed empire struggled to improve its cities and roads by its own means or by giving concessions to foreigners. On the other hand, the Ottoman Empire, considering the contributions of the railways to the economy, accelerated the railway construction works with the Industrial Revolution. The Ottoman Empire took into account its economic and political aims in giving concessions to foreign states that turned this situation into an advantage, and at this point, the most important step that would provide a connection between İstanbul, the Balkans and Europe was the Rumelia Railways. As a matter of fact, Sirkeci Train Station, which was the subject of the study and was completed in

the 19th century, which caused a great change in the life of the city at the beginning of the Industrial Revolution, is an important cultural heritage item as the last stop of the European Railway Line and the beginning of the Rumelia Railways with its location and original architecture. With the construction of Sirkeci Train Station, improvements were experienced in the social and economic order of the city, and the construction of new ports in the city continued with industrialization and industrialization. In cities where industrialization is rapidly increasing, ports and coastal areas have started to serve the areas where small and medium-sized production facilities, shipyards, warehouses and warehouses are located. With the reflection of this situation on the architecture, in addition to the construction of Sirkeci Train Station, which is one of the important transportation structures in the region where the quays are located and where the Golden Horn meets the Bosphorus, the construction of warehouses and docks has changed the character of the region and provided the city to take on a new identity. In this context, the Customs Building, one of the structures of Sirkeci Station Area, which was built as an original example of Ottoman architecture, has lost its original architectural character and function with the repairs it has undergone over the years, and is used as the "Customs Enforcement Smuggling and Intelligence Directorate" today. The warehouse building, which preserves its architectural features and original character in the period it was built, has become derelict and is not used today. With the declaration of Sirkeci Station Area as a cultural area in 1995, the fate of the projects initiated for the transformation of the area within the scope of cultural and artistic activities is uncertain.

In this study, it is aimed to reveal the importance of Sirkeci Station Customs and Warehouses in the context of industrial heritage from the past to the present after detailed historical research and to determine the current protection problems with on-site interviews, observations and examinations. On the other hand, many protection problems have been identified for the customs and warehouse buildings of the Sirkeci railway buildings, which are trying to survive the wear and tear of time. Since the warehouse building remains idle, it has been observed that the protection problems are more than the customs building. At this point, conservation problems in the area were identified and it was suggested that the building be reused with conservation and restoration works. At the end of the study, considering the importance of Sirkeci Station Area from past to present within the scope of industrial heritage, attention was drawn to preserving

its place in the memory of the city and the citizens by keeping this area alive today.

Kaynakça/References

- Afyoncu, E. (2006). *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu IV*. Yeditepe Yayıncılık.
- Alkış, Y. (2013). *Taşınmaz kültür varlıkları niteliğindeki kamu yapılarında yangın güvenliği; Galatasaray Üniversitesi ve Haydarpaşa Garı yangınları*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Bahçeşehir Üniversitesi.
- Alsaç, Ü. (1976). *Türkiye’de mimarlık düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki evrimi*. Trabzon Yayıncılık.
- Arabacıoğlu, P. ve Aydemir, I. (2007). Tarihi çevrelerde yeniden değerlendirme kavramı. *Megaron*, 2(4), 204-212.
- Araz, M. (1995). *Impact of political decisions in the formation of railroads architecture in Turkey between 1856 and 1950*. [Yayımlanmamış doktora tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Arslan, M. (2015). *Demiryolu taşımacılığında istihdam politikaları ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları örneği*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Gelişim Üniversitesi.
- Avcıoğlu, D. (1969). *Türkiye’nin düzeni*. Bilgi Yayınevi.
- Batur, A. (2010). *Sirkeci Garı*. NTV Yayınları.
- Canbulat, B. (2016). *Gazimağusa Suriçi Bölgesinde yer alan Venedik Evi’nin restorasyon ve yeniden kullanım projesi*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Kültür Üniversitesi.
- Cihan, A. (2019). *Koruma altındaki ticaret yapılarının konaklama yapısı olarak yeniden işlevlendirme süreçleri ve Sirkeci Mercure Hotel örneği*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Demirci, G. (2021). *Kentsel altyapı projelerinde koruma niteliği-süre baskısı ilişkisi: Haydarpaşa ve Beşiktaş kurtarma kazıları örnekleri*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Kadir Has Üniversitesi.
- Durmaz Aktaş, S. (2019). Avrupa’nın ilk durağı: Sirkeci Garı. *Yerel Kimlik Dergisi*, (59), 4-11.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. Eren Yayıncılık.
- Engin, V. (2017). *Bir devrin son sultanı II. Abdülhamid*. Yeditepe Yayıncılık.
- Erol, A. (2003). *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Marmara Üniversitesi.
- Erdoğan, H.A. & Başar, M.E. (2009). Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de tren garları. *Journal of The Engineering and Architecture Faculty of Selcuk University*, 24(3), 29-44.
- Eskici, B. (1997). Taş eserlerin korunması üzerine notlar. *Türk Arkeoloji Dergisi*, (31), 383-392.

- Geyyas Gören, L. F. ve Manisa, K. (2021). Demiryolu yapılarının kullanım dönüşümünde işlevsel olasılıklar ve yapısal müdahaleler. *Mimarlık ve Yaşam Dergisi*, 6(3), 879-897. <https://doi.org/10.26835/my.948751>
- Haştemoğlu, H.Ş. (2012). *Demiryolu istasyon binalarına yeni fonksiyon önerileri geliştirilmesi*. [Yayımlanmamış doktora tezi]. Süleyman Demirel Üniversitesi.
- Koçer, S. (1995). *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19.yy.'da yapılmış demiryolu istasyon binaları*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Koldemir, B. & Kahraman, C. (2020). Ulaşım ve ticaret coğrafyası açısından İstanbul Limanları. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(76), 1931-1949. <https://doi.org/10.17755/esosder.645740>
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması*. [Doktora tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Kösebay Erkan, Y. (2012). Railway heritage of Istanbul and the marmaray project. *International Journal of Architectural Heritage*, 6(1), 86-99. <https://doi.org/10.1080/15583058.2010.506622>
- Kösebay Erkan, Y. (2013). Haydarpaşa tren garı: bugün, dün ve yarın. *METU JFA*, 30(1), 99-116. <https://doi.org/10.4305/metu.jfa.2013.1.6>
- Kuban, D. (2010). *Kent ve mimarlık üzerine İstanbul yazıları*. İstanbul: Yem Yayınları.
- Kuyucu, T. (2018). Türkiye’de kentsel dönüşümün dönüşümü: hukuki ve kurumsal çatışmalar üzerinden bir açıklama denemesi. *İdealkent*, 24(9), 364-386. <https://doi.org/10.31198/idealkent.447526>
- Müller-Wiener, W. (1977). *İstanbul’un tarihsel topografyası*. Yapı Kredi Yayınları.
- Ortaylı, İ., Engin, V. & Afyoncu, E. (2008). *Payitaht-ı Zemin Eminönü bir dünya başkenti*. Seçil Ofset Yayıncılık.
- Özcan, E. (2018). *Osmanlı Devleti’nde demiryolu politikaları ve istasyon yapıları: İstanbul örneği*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Özolcay, Ö. (2018). *Tarihi endüstriyel yapılarda yeniden işlevlendirme ve Kuzguncuk Gazhanesi örneği*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Maltepe Üniversitesi.
- Yavuz, M. (2001). *19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarında İstanbul’da Alman mimarların yaptıkları mimari eserler*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Atatürk Üniversitesi.
- Yıldız, A. (2013). Kırklareli – Babaeski Gar Binalarının mimari ve yapısal analizi. *SDU International Journal of Technologic Sciences*, 5(1), 51-61.

Ebru Ayvaz, 2020 yılında Eskişehir Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümünden mezun olmuştur. Ardından 2021 yılında Kültür Varlıklarının Belgelenmesi Tezsiz Yüksek Lisans Programına devam ederek 2023 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı Yapı Fiziği ve Malzemesi Tezli Yüksek Lisans programına başlamıştır. Aktif olarak mimari koruma ve yapı fiziği alanında çalışmalarını sürdürerek yayımlar yapmaktadır.

Ebru Ayvaz graduated from Eskişehir Technical University, Department of Architecture in 2020. Then, in 2021, she continued the Non-thesis Master's Program on the Documentation of Cultural Heritage and started the Mimar Sinan Fine Arts University Architecture Department Building Physics and Materials Master's Program in 2023. She actively continues her studies in the field of architectural preservation and building physics and publishes.

Email: 20222101036@ogr.msgsu.edu.tr

Hicran Hanım Halaç, 1996 yılında Anadolu Üniversitesi Mimarlık Bölümünden mezun olarak, 2002 yılında Gazi Üniversitesi Mimari Koruma alanında yüksek lisansını tamamlamıştır. Ardından 2010 yılında Anadolu Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümünde doktorasını tamamlamıştır. Ayrıca Eskişehir Teknik Üniversitesinde Restorasyon Anabilim Dalı program başkanı olarak, Prof. Dr. unvanıyla mimari koruma alanında çalışmalarını ve projelerini devam ettirmektedir.

Hicran Hanım Halaç graduated from Anadolu University, Department of Architecture in 1996, and completed her master's degree in architectural Conservation from Gazi University in 2002. She then completed her doctorate in Anadolu University, Department of Art History in 2010. In addition, as the head of the Department of Restoration at Eskişehir Technical University, Prof. Dr. she continues her studies and projects in the field of architectural conservation with the title of.

Email: hhhalac@eskisehir.edu.tr