TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ
ANABİLİM DALI

HAYDARPAŞA İSTASYONU: MİMARİ BİR DEĞERLENDİRME

Yüksek Lisans Tezi

Hanife Nur MANAP

Ankara - 2019

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ
ANABİLİM DALI

HAYDARPAŞA İSTASYONU: MİMARİ BİR DEĞERLENDİRME

Yüksek Lisans Tezi

Hanife Nur MANAP

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Tolga BOZKURT

Ankara - 2019

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ
ANABİLİM DALI

Hanife Nur MANAP

HAYDARPAŞA İSTASYONU: MİMARİ BİR DEĞERLENDİRME

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Tolga BOZKURT

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı	**İmzası**
Prof. Dr. Z. Kenan BİLİCİ	……
Doç. Dr. Pelin ŞAHİN TEKİNALP	……
Doç. Dr. Tolga BOZKURT	……

Tez Sınavı Tarihi …/…/….

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim. (24/05/2019)

Hanife Nur MANAP

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ

ÇİZİMLER LİSTESİ

HARİTALAR LİSTESİ

RESİMLER LİSTESİ

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

KISALTMALAR

1. GİRİŞ 1

1.1. Konunun Tanımı, Amacı ve Önemi 1

1.2. Konu ile İlgili Kaynaklar 2

1.3. Metot ve Düzen 5

2. MİMARLIK VE SANAT TARİHİNDE HAYDARPAŞA İSTASYONU 7

2.1. Haydarpaşa Tarihi 7

2.2 Mimari Özellikler 21
2.2.1. Plan ve Mekân Kurgusu 21
2.2.2. Malzeme ve Teknik Özellikler 33
2.2.3. Cepheler 35

2.3.Süsleme 44
2.3.1. Taş Süsleme 44
2.3.2. Alçı Süsleme 54
2.3.3. Madeni Süsleme 59
2.3.4. Cam Süsleme 61
2.3.5. Çini Süsleme 63
2.3.6. Boyalı Süslemeler 66

3. TOPLUMSAL BELLEKTE HAYDARPAŞA İSTASYONU 68

3.1. Türk Edebiyatında Haydarpaşa İstasyonu 68
3.1.1. Türk Şiirinde Mekân Olarak Haydarpaşa İstasyonu 68
3.1.2. Hikaye, Roman ve Mektuplarda Haydarpaşa İstasyonu 77

3.2. Türk Sinemasında Haydarpaşa İstasyonu 89

3.3. Türk Resminde Haydarpaşa İstasyonu 128

3.4. Gazete-Süreli Yayın ve Eski Fotoğraflarda Haydarpaşa İstasyonu 137

4. DEĞERLENDİRME 149

4.1. Mimari Özellikler 149
4.1.1. Plan ve Mekân Kurgusu 149
4.1.2. Malzeme ve Teknik 150
4.1.3. Cepheler 151

4.2. Süsleme Kompozisyonları 154
4.2.1. Bitkisel Süsleme 154
4.2.2. Figürlü Süsleme 155
4.2.3. Geometrik Süsleme 156
4.2.4. Nesnel Süsleme 156

4.3. Toplumsal Bellek ve Haydarpaşa İstasyonu 157
4.3.1. Türk Edebiyatı 157
4.3.2. Türk Sineması 159
4.3.3. Türk Resim Sanatı 160
4.3.4. Gazete-Süreli Yayın ve Eski Fotoğraflar 161

5. SONUÇ 162

KAYNAKÇA 165

ÖZET

SUMMARY

ÖNSÖZ

Kimi mekânların anlatımında, yalnızca işlevsel ve mimari tanımlamalar yapılması yetersiz kalmaktadır. İnsanlar o duvarların arasında yaşanan anıları sayesinde mekânlar ile bağlar kurarlar. Böylelikle bu yapılar, toplum hafızasında geniş yer tutar, benimsenir ve fazlasıyla sahiplenilir. Özellikle tarihi Haydarpaşa İstasyonu gibi filmlerin ve romanların kült mekânı haline gelmiş bir yapı için bu durum oldukça kaçınılmazdır.

Garlar için saatler çok önemlidir. Çünkü içerisinde trenini kaçırmamak için koşturan yolcular vardır. Bu yarışa rağmen Haydarpaşa Garı'nın zamanlar arası bir etkiye sahip olduğu aşikardır. Trene binmeden önce soluklanıp etrafına bakan insanlar, siyah beyaz film ve fotoğraflarda gördüğü sahneleri canlandırır gözlerinde. Geçmişiyle bütünleşen ve felaketler atlatmasına rağmen dimdik ayakta duran Haydarpaşa İstasyonu bu sebepler dolayısıyla toplumsal hafızaya kazınmıştır.

Haydarpaşa İstasyonu tarihi ve manevi önemi ile İstanbul'un simge yapılarından biri olmuştur. Yapımından bu yana 100 yılı aşkın süredir, İstanbul Anadolu Yakası'nın silüetini heybetli duvarları ile süslemektedir. Yazılı ve görsel birçok alanda, İstanbul'a geliş ve gidişlerin anlatıldığı bölümlerde sıkça Haydarpaşa İstasyonu ile karşılaşılmaktadır. Bu anlatımlar ile birlikte garın simgesel niteliği İstanbul'u aşmış, milli bir unsur halini almıştır. Toplum hafızasında gurbet, yalnızlık gibi duygular ile özdeşleştirilmiş ve benimsenmiştir.

Tezin; araştırma, saha çalışması ve yazım aşamalarında bana her türlü imkân ve desteği sağlayan sevgili yol arkadaşım Sercan Eren Mercantaş'a,

Engin bilgisi, yol göstericiliği, özeni ve özverisi ile çalışmanın her aşamasında beni sabırla destekleyen değerli tez danışmanım Doç. Dr. Tolga Bozkurt'a,

Tezin saha çalışması aşamasında yapının içerisinde bulunduğu restorasyon süreci sebebiyle ulaşmada sıkıntı çektiğim belgelere ve mekânlara erişimimi sağlayan, restorasyon çalışmalarını yürüten Delta İnşaat çalışanlarına, kıymetli arşivlerini benimle paylaştıkları için Işık Proje'ye ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri yetkililerine sonsuz teşekkürler.

Ömrüm boyunca beni destekleyen, daima arkamda olan, bu çalışmanın her aşamasında da benden ilgi ve alakalarını eksik etmeyen kıymetli aileme minnetlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Haydarpaşa İstasyonu'na karşı olan büyük sevgisiyle bana ilham kaynağı olan, hiç tanışamadığımız ancak adını taşıdığım sevgili babaannemin anısına saygıyla.

ÇİZİMLER LİSTESİ

Ç. 1: Bodrum kat planı (IPA)
Ç. 2: Zemin kat planı (IPA)
Ç. 3: Asma kat planı (IPA)
Ç. 4: Birinci kat planı (IPA)
Ç. 5: İkinci kat planı (IPA)
Ç. 6: Üçüncü Kat Planı (IPA)
Ç. 7: Çatı Katı Planı (IPA)
Ç. 8: Haydarpaşa İskelesi planı (TDİ)
Ç. 9: Ahşap kazık sistemi (Jeoradar Çalışmaları Raporu, s.27 ECAY)
Ç. 10: Haydarpaşa İstasyonu zemin katmanları (DİA)

HARİTALAR LİSTESİ

H. 1: Kadıköy Haritası
H. 2a: Pervititch Haritası Haydarpaşa İstasyonu ve çevresi (Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi)
H. 2b: Pervititch Haritası Haydarpaşa İstasyonu (ayrıntı) (Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi)
H. 3: Tranquillo Mollo'nun yayınladığı 1788 tarihli haritada Haydarpaşa Bahçesi

RESİMLER LİSTESİ

R. 1: Nusret Çolpan, Haydarpaşa
R. 2: Hasan Vecih Bereketoğlu, Haydarpaşa'da Sabah, 1967
R. 3: Necdet Kalay, Haydarpaşa, 1979
R. 4: İskender Altıparmak, Haydarpaşa, 2005
R. 5a: Işıl Özışık, Manzara, 2006
R. 5b: Işıl Özışık, Manzara, 2006
R. 5c: Işıl Özışık, Manzara, 2006
R. 6a: Devrim Erbil, Haydarpaşa, 2016
R. 6b: Devrim Erbil, Haydarpaşa, 2012
R. 7: Serpil Yeter, Baskı, Durdu Zaman Döndü Dünya, 2013
R. 8: Ender Dikmen, Haydarpaşa, 2013
R. 9: Claude Monet'nin Saint-Lazare Garı eserleri

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

F. 1: Scutari (Üsküdar) olarak da anılan Haydarpaşa Kampı, 1843
F. 2: Haydarpaşa İstasyonu inşaat aşamasında
F. 3: Haydarpaşa İstasyonu inşaat aşamasında
F. 4: Haydarpaşa İstasyonu, 1912
F. 5: Haydarpaşa İstasyonu
F. 6: Cephane yüklü vagonun patlaması sonucu oluşan yangın, 1917
F. 7: Sabotaj sonrası Haydarpaşa, 1917
F. 8: Patlama sonrası Haydarpaşa İstasyonu'nun çatısı fazlasıyla hasar almıştır
F. 9: Çatı inşaatı
F. 10: Çatı inşaatı
F. 11: Orijinal çatı, 1912
F. 12: Çatının 1931-1932 restorasyonundan sonraki durumu
F. 13: Hürriyet Gazetesi'nde yer alan Independenta haberi, 15.11.1979
F. 14: Hatalı restorasyon sonrası vitrayda oluşan bozulmalar
F. 15: Habertürk Gazetesi'inde yer alan yangın haberi, 29.11.2010
F. 16: 2015 restorasyonunda uzun kol bekleme salonunda yenilenen alçı süslemeler
F. 17: Haydarpaşa İstasyonu ve Haydarpaşa İskelesi
F.18: Haydarpaşa İskelesi
F. 19: Haydarpaşa İstasyonu ve eski iskele binası
F. 20: Haydarpaşa İstasyonu ve Kadıköy (IPA)
F. 21: Haydarpaşa İstasyonu ve konumlandığı alan (IPA)
F. 22: Kule zemin kat, giriş hölü
F. 23: Kule zemin kat, giriş holünden idari katlara çıkış
F. 24: Kule zemin kat
F. 25: Kule merdiven sahanlığı
F. 26: Asma kat uzun kol
F. 27: Asma kat hol
F. 28: Birinci kat uzun kol
F. 29: Birinci kat orta kol
F. 30: Birinci kat hol
F. 31: İkinci kat merdiven sahanlığı
F. 32: İkinci kat TCDD ofisi
F. 33: İkinci kat kısa kol

F. 34: İkinci kat orta kol
F. 35: İkinci kat uzun kol
F. 36: Üçüncü kat kısa kol
F. 37: Üçüncü kat orta kol
F. 38: Üçüncü kat uzun kol
F. 39: Çatı katı (IPA)
F. 40: Kule örtüsü (IPA)
F. 41: Haydarpaşa İskelesi iç mekân
F. 42: Haydarpaşa İskelesi iç mekân
F. 43: Güneybatı cephesi (IPA)
F. 44: Güneybatı cephede yer alan Osmanlı tuğrası
F. 45: Güneybatı cephesi (IPA)
F. 46a: Güney kule (IPA)
F. 46b: Batı kule (IPA)
F. 47: Güneydoğu cephesi (IPA)
F. 48a: Güneydoğu cephesi kule yönündeki taşıntı (IPA)
F. 48b: Güneydoğu cephesi avlu yönündeki taşıntı (IPA)
F. 49: Güney kule kapı pervazı
F. 50: Güneydoğu cephesi restoran girişi
F. 51: Kuzeybatı cephesi (IPA)
F. 52: Avlu (IPA)
F. 53: Haydarpaşa İskelesi kara cephesi
F. 54: Haydarpaşa İskelesi deniz cephesi
F. 55: Ana cephe (IPA)
F. 56: Güneybatı cephesi, kitabeler (IPA)
F. 57: Ana cephe ikinci ve üçüncü kat pencereleri (IPA)
F. 58: Ana cephe üçlü taç grubu (IPA)
F. 59: Ön cephe taç, süsleme ayrıntı (IPA)
F. 60: Ön cephe taç, kanatlı tekerlek ve ay yıldız süslemeleri (IPA)
F. 61: Gül bezek motifi (IPA)
F. 62: Güney kule ejder ve at figürleri
F. 63: Uzun kol (güneydoğu) cephesi (IPA)
F. 64a: Uzun kol güney yönündeki taşıntı (IPA)
F. 64b: Uzun kol güney yönündeki taşıntı ayrıntı (IPA)
F. 65: Uzun kol üçüncü kat ve dördüncü kat pencere düzenlemeleri (IPA)
F. 66: Güneydoğu cephesi, istiridye formlu üçgen alınlık (IPA)

F. 67: Uzun kol güney yönündeki taşıntı ayrıntı (IPA)
F. 68a: Uzun kol doğu yönü (IPA)
F. 68b: Uzun kol doğu yönü (IPA)
F. 69: Kısa kol (kuzeybatı) cephesi (IPA)
F. 70: Orta kol bekleme salonu kuzeydoğu kapısı
F. 71: Orta kol bekleme salonu tavan (IPA)
F. 72: Orta Kol Bekleme Salonu Kemer (IPA)
F. 73: Lokanta Tavan ve Sütun
F. 74: Uzun kol zemin kat koridoru tavan
F. 75: Uzun kol bekleme salonu tavan
F. 76: Güney kule zemin kat tavan
F. 77: Güney kule zemin kat tavan ayrıntı
F. 78: Ana cephe zemin kat aplik (IPA)
F. 79: Uzun kol 1. kat merdiven korkulukları
F. 80: Güney kule zemin kat merdiven korkulukları
F. 81: Güney kule emin kat fantastik hayvan figürü
F. 82: Güney kule zemin kat kapı lentosunda yer alan aslan başı
F. 83: Güney kule vitray ayrıntı, Linnemann'ın imzası
F. 84: Uzun kol asma kat merdiven sahanlığı tepe penceresi
F. 85: Orta kol bekleme salonu vitray aslan figürü detay
F. 86a: Orta kol bekleme salonu vitrayları (IPA)
F. 86b: Orta kol bekleme salonu vitray detay
F. 87: Lokanta, pencere altı çini ayrıntı
F. 88: Lokanta, çini pano ayrıntı
F. 89: Lokanta, çini panolar
F. 90: Haydarpaşa İskelesi, güneybatı cephe
F. 91a: Haydarpaşa İskelesi, sekizgen formlu gişenin yanında yer alan giriş kapısı ''birinci mevki''
F. 91b: Haydarpaşa İskelesi, sekizgen formlu gişenin yanında yer alan giriş kapısı ''ikinci mevki''
F. 92a: Haydarpaşa İskelesi'nin güneydoğu yönünde yer alan çini bordür ve panolar
F. 92b: Haydarpaşa İskelesi'nin güneydoğu yönünde yer alan çini pano ayrıntı
F. 93a: Haydarpaşa istasyonu restorasyon çalışmaları ile ortaya çıkarılan; orta kol, 3. kat koridorda yer alan ahşap taklidi kalem işi uygulaması

F. 93b: Haydarpaşa istasyonu restorasyon çalışmaları ile ortaya çıkarılan; uzun kol doğu yönünde, 3. kat merdiven sahanlığında yer alan kalem işi uygulaması
F. 94: Haydarpaşa istasyonu restorasyon çalışmaları ile ortaya çıkarılan; kısa kol 3.kat
F. 95a: Permi odası tavan süslemeleri
F. 95b: Permi odası tavan süslemeleri ayrıntı
F. 96a: Avlu (Şehvet Kurbanı)
F. 96b: Peronlar
F. 96c: Tren yolu
F. 96d: Peronlar
F. 96e: Avlu
F. 96f: Peronlar
F. 97a: Ana cephe karadan (Sihirli Define)
F. 97b: Ana cephe denizden
F. 97c: Avlu ve tren yolu
F. 97d: Ana cephe merdivenleri
F. 98a: Orta kol bekleme salonu (Katil)
F. 98b: Tren
F. 98c: Avlu
F. 98d: Ana cephe merdivenleri
F. 99a: Ana cephe (Aşk Istıraptır)
F. 99b: Ana cephe
F. 99c: Uzun kol bekleme salonu
F. 99d: Avlu
F. 99e: Avlu
F. 99f: Ana Cephe
F. 100a: Avlu (İntikam Alevi)
F. 100b: Tren
F. 101a: Tren yolu (Kanlı Firar)
F. 101b: Tren yolu
F. 101c: Uzun kol bekleme salonu
F. 101d: Uzun kol bekleme salonu
F. 102a: Avlu cephesi (Ayşecik Şeytan Çekici)
F. 102b: Peron
F. 103a: Avlu cephesi ve tren yolu (Bir Bahar Akşamı)

F. 103b: Avlu cephesi ve tren yolu

F. 103c: Peron

F. 103d: Avlu

F. 104: İstasyon binası (Aşk Yarışı)

F. 105a: Peron (Ver Elini İstanbul)

F. 105b: Peron

F. 105c: ''Kurtalan Ekspresi''

F. 105d: Ana cephe merdivenler

F. 106a: Avlu (Sayın Bayan)

F. 106b: Demiryolu

F. 107a: Tren yolu, avlu cephesi (Anadolu Çocuğu)

F. 107b: Ana cephe çatı katı

F. 107c: Merdivenler

F. 108a: Ana cephe giriş kapısı (Kırk Küçük Anne)

F. 108b: Ana cephe merdivenleri ve kapı

F. 108c: Uzun kol cephesi

F. 109a: Ana cephe (Afili Delikanlılar)

F. 109b: Avlu

F. 110a: Peron (Gurbet Kuşları)

F. 110b: Peron

F. 110c: Ana cephe merdivenleri

F. 110d: Avlu

F. 111a: Peron (Altın Şehir)

F. 111b: Tren yolu

F. 112a: Ana cephe merdivenler (Son Kuşlar)

F. 112b: Avlu

F. 113: Uzaktan; avlu cephesi ve tren yolu (Sevmek Seni)

F. 114a: Tren yolu, peron (Bitmeyen Yol)

F. 114b: Tren yolu, peron

F. 115a: Uzaktan; kısa kol, ana cephe (Ayrılık Şarkısı)

F. 115b: Avlu cephesi ve demiryolu

F. 115c: Peron

F. 115d: Ana giriş kapısı

F. 116a: Ana giriş kapısı (Boğaziçi Şarkısı)

F. 116b: Ana giriş kapısı

F. 117: Uzaktan kısa kol cephesi (Eceline Susayanlar)

F. 118a: Ana cephe (Kızıl Maske)

F. 118b: Avlu

F. 119a: Uzaktan avlu ve demiryolu (Paydos)

F.119b: Ana cephe; çatı ve zemin kat

F. 119c: Ana cephe; çatı ve zemin kat

F. 120a: Ana cephe giriş kapısı (Sevmekten Korkuyorum)

F. 120b: Ana cephe

F. 121a: Ana cephe (Kınalı Yapıncak)

F. 121b: Ana cephe giriş kapısı

F. 122: Uzun kol bekleme salonu (Cafer Bey)

F. 123a: Ana cephe (Ham Meyve)

F. 123b: Peron

F. 124a: Ana cephe merdivenler (Bir Genç Kızın Romanı)

F. 124b: Ana cephe merdivenler

F. 125a: İstasyon binası ve demiryolu (Keloğlan Aramızda)

F. 125b: Avlu

F. 126a: Peron (Para)

F. 126b: Peron

F. 127a: Peron (Alın Yazısı)

F. 127b: Kısa kol

F. 128a: İstasyon binası ve demiryolu (Sarı Öküz Parası)

F. 128b: Ana cephe merdivenler

F. 129a: Giriş kapısı (Anadolu Ekspresi)

F. 129b: Uzun kol bekleme salonu

F. 130a: Peron (Azap)

F. 130b: Haydarpaşa İskelesi

F. 131a: Ana cephe (Bataklık Bülbülü)

F. 131b: Ana cephe

F. 132: Peron (Gelin)

F. 133a: Giriş kapısı (Aç Gözünü Mehmet)

F. 133b: Haydarpaşa İskelesi

F. 134: Giriş kapısı (Beş Tavuk Bir Horoz)

F. 135a: Giriş kapısı ve merdivenleri (Salak Milyoner)

F. 135b: Giriş kapısı ve merdivenleri

F. 136a: Uzun kol bekleme salonu (Nereye Bakıyor Bu Adamlar)

F. 136b: Giriş kapısı

F. 137a: Ana salon (Gönül Ferman Dinlemiyor)

F. 137b: Ana giriş kapısı

F. 138: Ana giriş kapısı (Sevgili Oğlum)

F. 139a: Ana giriş kapısı (Baba Kartal)

F. 139b: Peron

F. 140a: Haydarpaşa İstasyonu uzaktan (Demiryol)

F. 140b: Tren onarım atölyesi -Haydarpaşa ek binalar, uzun kolun ucu-

F. 140c: Tren onarım atölyesi -Haydarpaşa ek binalar, uzun kolun ucu-

F. 141a: Ana giriş kapısı (Yusuf ile Kenan)

F. 141b: Ana giriş kapısı

F. 142: Ana cephe (Sev Yeter)

F. 143: Uzun kol koridor (Yosma)

F. 144: Ana cephe (14 Numara)

F. 145a: Ana cephe (Anadan Ayrı)

F. 145b: Uzaktan; kısa kol ve ana cephe

F. 146a: Haydarpaşa İskelesi çini ayrıntı (Sözde Kızlar)

F. 146b: Peron

F. 147a: İstasyon binası uzaktan (Eşkıya)

F. 147b: Peron

F. 148a: Güneydoğu gişe (Hiçbiryerde)

F. 148b: Uzun kol koridor

F. 149a: Haydarpaşa'dan İstanbul'a ilk bakış (Sır Çocukları)

F. 149b: Haydarpaşa'dan İstanbul'a ilk bakış

F. 149c: Haydarpaşa'dan İstanbul'a ilk bakış

F. 149d: Ana giriş kapısı (gündüz)

F. 149e: Ana giriş kapısı (gece)

F. 150a: Peron

F. 150b: Peron

F. 150c: Ana cephe (Yaprak Dökümü)

F. 151a: Peron (Ezel)

F. 151b: Peron

F. 151c: Orta kol bekleme salonu

F. 151d: Orta kol bekleme salonu

F. 152a: Uzun kol bekleme salonu (Can)

F. 152b: Peron

F. 153a: Ana Cephe (Leyla ile Mecnun)

F. 153b: Rıhtım

F. 153c: Rıhtım

F. 154a: Uzun kol bekleme salonu (Deliormanlı)

F. 154b: Gar lokantası

F. 155a: Haydarpaşa gar lokantası (Ölümlü Dünya)

F. 155b: Gar lokantası giriş kapısı (uzun kol doğu yönü)

F. 156: Katil, 1953 (Tren)

F. 157: Sır Çocukları (Tren)

F. 158: Eskiden büfenin olduğu alan, 2015

F. 159: Ayşecik Şeytan Çekici, 1960

F. 160: Avlu, eskiden merdivenin olduğu alan, 2018

F. 161: Servet-i Fünun'da yer alan Haydarpaşa İstasyonu inşaatı haberi, 26.06.1908

F. 162: Osmanlı Süvarileri Haydarpaşa İstasyonu'nda, 1917

F. 163: Haydarpaşa İstasyonu (Anri Niyego, Haydarpaşa'da Geçen 100 Yılımız)

F. 164: Haydarpaşa İstasyonu, 1917 Öncesi (TCDD Arşivi)

F. 165: Akşam Gazetesi'nde yer alan çatı onarımı haberi, 25.09.1931

F. 166: Haydarpaşa rıhtımında karşılama takı, 1933 (Arkitetk, S.33-34, 1933)

F. 167: Atatürk Haydarpaşa İstasyonu'nda, 05.06.1928 (TSK Arşivi)

F. 168: Atatürk ve Ülkü Adatepe Haydarpaşa İstasyonu'nda, 27.05.1938

F. 169: İngiltere Kralı 8. Edward'ın 1936 yılında yaptığı Türkiye ziyareti sırasında çekilen İstanbul görüntülerinde Haydarpaşa Garı

F. 170: Haydarpaşa İstasyonu'nda Atatürk'ün Anılması, 19.11.1938 (TSK Arşivi)

F. 171: Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan Haydarpaşa Liman'ında Atatürk için düzenlenen cenaze töreni haberi, 21.11.1938

F. 172: Milliyet Gazetesi, 14.01.1955

F. 173: İsmet İnönü Haydarpaşa Garı'nda (AKA)

F. 174: Milliyet Gazetesi'nde yer alan Haydarpaşa İstasyonu'na ücretli giriş haberi, 28.04.1958

F. 175: Haydarpaşa İstasyonu, 1950

F. 176: Haydarpaşa İstasyonu'nda TCDD Personelleri

F. 177: Haydarpaşa Garı orta kol bekleme salonu (TCDD Arşivi)

F. 178: Anadolu-Bağdat hattında yol alan bir tren

F. 179: Haydarpaşa İstasyonu'ndan Göç Edenler, 03.04.1955

F. 180: Peron, 1990, Fotoğraf: Malcolm Peakman

F. 181: Aachen Rathaus

F. 182: Prusya Devlet Bankası

F. 183a: Adana Tren İstasyonu 1940'lı yıllar

F. 183b: Ankara Gazi Garı

F. 184: Sirkeci Gar

KISALTMALAR

AAMD: Atatürk Araştırmaları Merkezi Dergisi
AKA: Atatürk Kitaplığı Arşivi
Ç: Çizim
DBİA: Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi
DİA: Delta İnşaat Arşivi
F: Fotoğraf
H: Harita
IPA: Işık Proje Arşivi
TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TDVİA: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
TSK: Türk Silahlı Kuvvetleri
UAÜS: Uluslararası Üsküdar Sempozyumu
İTÜ: İstanbul Teknik Üniversitesi
MSGSÜ: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
R: Resim
VD: Vakıflar Dergisi
VGM: Vakıflar Genel Müdürlüğü
YBÜ: Yüzyıllar Boyu Üsküdar

1. GİRİŞ

1.1. Konunun Tanımı, Amacı ve Önemi

Kamu binaları devletlerin gücünü, teknik ve sanatsal birikimlerini sergiledikleri eserlerdir. Bu yapılar inşa edildikleri dönemin mimari anlayışının yanı sıra estetik anlayışının ve süsleme programının da izlenebildiği yapılardır. Ayrıca bu yapılardan, devletin siyasi durumunun ve benimsenen mimari ekollerin de okuması yapılabilmektedir. Bu sebeple bir kamu yapısı incelenirken, onu sadece mimari özellikleriyle değerlendirmek yetersiz kalabilmektedir. Sosyoloji, siyaset, sanat, ekonomi gibi farklı alanların yoğun bir şekilde etkileşime girmiş olduğu göz önünde bulundurularak, disiplinler arası ilişkiler kurulması çalışmalarda daha sağlıklı sonuçlara ulaşılmasını sağlamaktadır. Bunlarla beraber yıllar içerisinde kullanımıyla birlikte bu yapıların temsil ettikleri anlamlar da değişim gösterir. İnsanların sosyal etkileşiminin en yoğun gerçekleştiği mekânlar olarak kamu yapıları, fonksiyonlarına göre toplum üzerinde duygusal izler de bırakabilmektedir. Özellikle de kamu yapıları arasında istasyonlar göç, kavuşma-ayrılma gibi birçok olguyu yansıtması açısından bu etkiye fazlasıyla sahiptir.

Haydarpaşa İstasyonu işlevi itibarıyla toplum içerisinde birbirinden farklı sınıflarda yer alan çok sayıda ve çeşitli profillerde insanın yolculuk veya yolcu karşılama amacıyla dâhil olduğu bir mekândır. Boğaza bakan anıtsal kapıdan içeri giren herkes, aynı kapıdan bambaşka hikâyeler ile çıkmaktadır. Yıllar boyu süren bu sirkülasyon sonucu gar, toplumsal bellekte yer edinmiştir. Toplumsal değişimlere ve gelişimlere yıllardır tanıklık eden bu yapı İstanbul'un kapısı olarak da anılmaktadır.

Bu tez; Haydarpaşa İstasyonu'nun mimarlık, sanat tarihi ve bellek kapsamlarında incelendiği monografik bir değerlendirme olarak görülebilir.

Bu çalışmanın amacı; bütün bu veriler ışığında mimari ve sosyokültürel değerleriyle bir Haydarpaşa İstasyonu incelemesi yapmaktır.

Kullanıma açıldığından beri; 100 yılı aşkın bir süredir aktif olduğu dönemler içerisinde çok sayıda filme, resme ve romana konu ya da mekân olarak seçilen Haydarpaşa İstasyonu, toplumsal bellek içerisinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Bu kapsamda değerlendirmeye dâhil edilen film ve romanlarda istasyonun milli mücadele dönemindeki ve göç hareketlerindeki rolü eserler ile birlikte irdelenmesi amaçlanmıştır. Eserlerin incelenmesi; dönemin toplumsal profilinin çıkarılması açısından önem arz etmektedir. Bu amaca kaynaklık eden eserlerdeki gar sahneleri ile edebiyat-mimari ve sinema-

mimari birliktelikleri kurularak disiplinler arası ilişkilerin sürdürülmesi amaçlanmıştır. Ayrıca savaş ve ihtilal dönemlerinde uygulanan baskılar, yaptırımlar ve yasaklara şahitlik eden yapının, Türkiye tarihinin dönüm noktalarında oynadığı rolün eserlerdeki yansımasının aktarımı da yine bu doğrultuda amaçlanmıştır.

Resim; ressamın mekâna, ortama ve olaylara bakış açısının yansımasının yoğun olarak görüldüğü bir sanat dalıdır. Haydarpaşa İstasyonu konulu resimlerin; sanatçıların öznel yorumlarıyla birlikte, toplumsal bellek içerisinde görsel kaynaklık etmesi açısından analizlerine çalışmada yer verilmiştir.

Haydarpaşa İstasyonu; doğu ile batı arasındaki sınır ve Anadolu-Bağdat hattının başlangıç noktası olması sebebiyle stratejik ve işlevsel önem arz etmektedir. İstanbul'un kapısı olarak tanımlanan yapı, Türkiye'nin simgesel anıtlarından biri halini almıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerine ve cumhuriyetin ilanına şahitlik etmiş olan gar binası, geçirdiği yangın ve sabotajlara rağmen özgünlüğünü büyük ölçüde koruyarak toplumsal bellekteki yerini muhafaza etmiştir. Köyden kente göç, Türkiye'nin en büyük sosyal hareketlerinden biridir. Haydarpaşa İstasyonu; gurbetin başladığı mekân olarak zihinlerde, ahşap bavulla İstanbul ile tanışan Anadolu insanı ile özdeşlemiş bir profile sahiptir.

1.2. Konu ile İlgili Kaynaklar

Çalışmada; Kadıköy ve Haydarpaşa İstasyonu adına bilgi ve madde içeren ansiklopediler, akademik yayınlar, süreli yayınlar ve elektronik kaynaklar, Haydarpaşa İstasyonu'nu içeren roman, şiir kitapları ve filmler kullanılmıştır. Araştırmanın arazi çalışması gerçekleştirilirken Işık Proje ve Delta İnşaat arşivlerde yer alan raporlar ve görsel malzemeler edinilmiştir.

Haydarpaşa İstasyonu'nun bulunduğu alan, İstanbul'un Anadolu yakasında, ortaçağlardan günümüze yerleşim görmüş, önemli bir mevkidir. Bu sebeple Kadıköy'ün ve Haydarpaşa İstasyonu'nun tarihçesi için Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'nde yer alan M. Fırat Akbulut'un ''Haydarpaşa''[1] ve Yıldız Salman'ın ''Haydarpaşa Garı''[2] maddelerinden faydalanılmıştır. Kadıköy'ün tarihi hakkında bir diğer önemli kaynak ise Celal Esad Arseven'in yazmış olduğu ''Kadıköy Hakkında Tedkikat-ı Belediye'' adlı

[1] M. Fırat Akbulut, ''Haydarpaşa'', *DBİA,* İstanbul, 1994, s.27-29
[2] Yıldız Salman, ''Haydarpaşa Garı'', *DBİA,* İstanbul, 1994, s.30

kitaptır[3]. Kitaptan alınan haritadan Haydarpaşa İstasyonu'nun çevresinde yer alan müştemilat binasının ve diğer ek binalarının 1911 yılında henüz inşa edilmemiş olduğu görülmektedir. İstasyon binasının, çevresinin ve Kadıköy'ün o tarihteki yerleşim durumunu göstermesi açısından önemli bir kaynaktır.

İstasyon binasının bulunduğu yer 19. Yüzyıla kadar Haydarpaşa Çayırı olarak anılmıştır. Çayır, bahçe olarak kullanıldığı dönem hakkındaki bilgilere yine Semavi Eyice'nin yazısından, Muzaffer Erdoğan'ın Vakıflar Dergisi 4. sayıda yer alan ''Osmanlı Devri'nde İstanbul Bahçeleri''[4] makalesinden ve Murat Yıldız'ın 3. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu'nda sunmuş olduğu ''Bahçeden Kışlaya Üsküdar Bahçesi''[5] bildirisinden ulaşılmıştır. Haydarpaşa Çayırı'nın geçmişi konusunda diğer önemli bir kaynak ise Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi'nde yer alan Semavi Eyice'nin ''Haydarpaşa''[6] maddesidir. Haydarpaşa İstasyonu ve tarihçesinin yazımında yararlanılan bir diğer kaynak ise Yüzyıllar Boyu Üsküdar Ansiklopedisi'nde Mehmet Nermi Haskan'ın yazmış olduğu ''Haydarpaşa Garı''[7] maddesidir. Ayrıca mimari ve tarihi bilgiler için aynı zamanda M. Müzeyyen Fındıklıgil Doğuoğlu'nun ''19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği'' adlı doktora tezinden de yararlanılmıştır.

Haydarpaşa İstasyonu'nun mimari ve sanat tarihi özelliklerinin anlatımında ve gereken görsel malzemenin temininde, yapının restorasyonu için hazırlanan raporlar kullanılmıştır. Elde edilen planlardaki fazlalıklar temizlenmiş ve belirtilmesi gereken katlarda oda bölüm ve salonlar numaralandırılarak gösterilmiştir.

Haydarpaşa İskelesi'nin mimari tanımı yapılırken H. Örcün Barışta'nın Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'nde yer alan ''Haydarpaşa İskelesi''[8] maddesinden, Arif Atılgan'ın Haydarpaşa[9] adlı kitabından ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi'nden yararlanılmıştır.

Türk sinemasında Haydarpaşa İstasyonu sahneleri incelenirken; özellikle iç göç olgusuna değinilen sahnelerin üzerinde durulmuştur. Haydarpaşa İstasyonu'nun toplumsal bellek kapsamında sahnelerinde yer aldığı filmlerin tespiti ve yapının sinema ile ilişkisinin analizi için kullanılan başlıca

[3] Celal Esad, *Kadıköy Hakkında Tedkikat-ı Belediye,* İstanbul, 1911, s.19
[4] Muzaffer Erdoğan, ''Osmanlı Devri'nde İstanbul Bahçeleri'', *VD*, S.4, Ankara, 1958, s.149-182
[5] Murat Yıldız, ''Bahçeden Kışlaya Üsküdar Bahçeleri'', *III. UAÜS. Bildirileri*, İstanbul, 2015, s.379-442
[6] Semavi Eyice, ''Haydarpaşa'', *TDVİA*, C.17, s.36-41, Ankara, 1998
[7] Mehmet Nermi Haskan, ''Haydarpaşa Garı'', *YBÜ*, C.3, İstanbul, 2001, s.1472-1474
[8] H. Örcün Barışta, ''Haydarpaşa İskelesi'', *DBİA*, C.4, İstanbul, 1994, s.30-31
[9] Arif Atılgan, *Haydarpaşa*, İstanbul, 2011

kaynaklardan biri Agah Özgüç'ün ''Türk Sinemasında İstanbul''[10] adlı eseridir. Kitapta yapı ''İç Göç Filmlerinin Plato-Mekânı Haydarpaşa Garı'' başlığı altında incelenmiş, birkaç film ile örneklendirilmiştir.

Türk sineması ile Haydarpaşa İstasyonu arasındaki ilişkinin tespiti açısından kullanılan diğer önemli kaynaklar ise Gülseren Güçhan'ın ''Toplumsal Değişme ve Türk Sineması''[11] ve Şükran Esen'in ''80'ler Türkiyesi'nde Sinema''[12] adlı eserleridir. Ayrıca Murat Batmankaya'nın yazmış olduğu ''Marmara'da Bir Balık Olarak Haydarpaşa''[13] da yararlanılan bir diğer kaynaktır.

Türk sinemasında Haydarpaşa İstasyonu'nun konumunun analizi için 1940-2018 yılları arasında çekilmiş olan filmler taranmıştır. Bu taramalar sonucunda elli dört film ve üç televizyon dizisinde gar binasını içeren sahneler elde edilmiştir. Filmler video paylaşım platformlarında ulaşılabilir durumdadır. Metin sonunda yer alan kaynakçada filmlerin elektronik adresleri verilmiştir.

Haydarpaşa İstasyonu'nun tasvir edildiği resimler de ayrıca toplumsal bellek için önemli bir yer tutmaktadır. Konuya dair sekiz ressamın ve on bir resmin tespitinde yararlanılan başlıca kaynaklar; Seyfi Başkan'ın ''Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Resim''[14] ve Kıymet Giray'ın ''Ziraat Bankası Koleksiyonu''[15] adlı eserlerdir.

Türk edebiyatında Haydarpaşa İstasyonu bağlamında eserleri tespit etmek için yararlanılan başlıca kaynaklardan biri yine Murat Batmankaya'nın çalışmasıdır. Ayrıca Handan İnci'nin Eşik Cini adlı edebiyat dergisinde yayımlanan makalesi de bölüm adına yol gösterici olmuştur.

Türk edebiyatı özelinde, toplumsal bellekte Haydarpaşa Garı'nın izlerinin takibi için yapılan taramalar sonucu 27 eser tespit edilmiştir. Nazım Hikmet ''Dağların Havası'' ve ''Memleketimden İnsan Manzaraları'', Turgut Uyar ''Bir Gün Sabah Sabah'', Attila İlhan ''İstanbul Ağrısı'', ''Söyler'', Ali Cengizkan ''Burası Haydarpaşa'', Behçet Aysan ''Ay Düşerken'' olmak üzere yedi adet şiirde Haydarpaşa İstasyonu'nun geçtiği tespit edilmiştir. Tren istasyonu şiirlerin kimisinde direkt mekân olarak kullanılmışken, kimisinde ise İstanbul'u anımsatması ve hüzünlü içerikleri destekleyen anlamı nedeniyle yer almıştır.

---

[10] Agah Özgüç, *Türk Sinemasında İstanbul*, İstanbul, 2010
[11] Gülseren Güçhan, *Toplumsal Değişme ve Türk Sineması*, Ankara, 1992
[12] Şükran Esen, *80'ler Türkiyesi'nde Sinema*, İstanbul, 2000
[13] Murat Batmankaya, *Marmara'da Bir Balık Olarak Haydarpaşa*, İstanbul, 2010
[14] Seyfi Başkan, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Resim*, Ankara, 1997
[15] Kıymet Giray, *Ziraat Bankası Koleksiyonu*, C.3, Ankara, 2009

Cemal Süreya ‘‘Onüç Günün Mektupları’’, Bekir Sıtkı Kunt ‘‘Yataklı Vagon Yolcusu’’, Yahya Kemal ‘‘Kör Kazma’’, Ömer Seyfettin ‘‘Kaç Yerinden’’, Refik Halit Karay ‘‘Garaz’’, Ahmet Hamdi Tanpınar ‘‘Bir Yol’’, Sait Faik Abasıyanık ‘‘Haydarpaşa’’, Sunay Akın ‘‘Bu Kadar Gürültü’’, Haydar Ergülen ‘‘Hareket Memuru Dedi ki’’ ve Haydarpaşa Bienali’’ eserleri de ayrıca Türk edebiyatında Haydarpaşa İstasyonu bağlamında yararlanılan kaynaklardır. Öykü ve anı kapsamında incelenen bu eserlerden uzun yıllar boyu gar binasının toplumsal bellekteki izlerini takip etmek mümkündür.

Halit Ziya Uşaklıgil ‘‘Mai ve Siyah’’, Halide Edip Adıvar ‘‘Ateşten Gömlek’’, ‘‘Vurun Kahpeye’’ ve ‘‘Zeyno’nun Oğlu’’, Reşat Nuri Güntekin ‘‘Eski Hastalık’’ ve ‘‘Kızılcık Dalları’’, Refik Halit Karay ‘‘Bugünün Saraylısı’’, Yakup Kadri Karaosmanoğlu ‘‘Ankara’’, Orhan Kemal ‘‘Gurbet Kuşları’’, Selim İleri ‘‘Hayal ve Istırap’’ ve Tuna Kiremitçi ‘‘Git Kendini Daha Çok Sevdirmeden’’ eserleri ise toplumsal bellekte Haydarpaşa İstasyonu’nun yeri kapsamında roman incelemelerine kaynaklık etmişlerdir.

Fotoğraflarda Haydarpaşa İstasyonu bölümünde ise Servet-i Fünun Mecmuası, Akşam Gazetesi, Cumhuriyet Gazetesi, Milliyet Gazetesi ve Arkitekt Dergisi’nde yer alan haber ve makalelerden hem bilgi içeriği hem de görseller açısından yararlanılmıştır. Ayrıca görseller için sosyal paylaşım siteleri facebook ve twitter’da paylaşıma açılan özel koleksiyon fotoğrafları da kullanılmış, bunun yanı sıra Milli Eğitim Bakanlığı’nın ve TRT’nin çevrimiçi açık arşivlerinden ve ayrıntılı adresleri kaynakçada verilen internet sitelerinden yararlanılmıştır. TCDD arşivi, TSK arşivi, Atatürk Kitaplığı Arşivi ve Anri Niyego’nun derlemiş olduğu ‘‘Haydarpaşa’da Geçen 100 Yılımız’’ adlı kitap da görsel malzeme temininde önemli yer tutmuştur.

1.3. Metot ve Düzen

Konu ile ilgili kaynakların tespit ve analizlerinin tamamlanmasını arazi çalışması süreci izlemiştir. İstasyon binasının restorasyonunun bu çalışma sırasında sürmesi sebebiyle fotoğraflanamayan alanlar için görsel malzeme desteği Delta İnşaat tarafından sağlanmıştır.

Birinci bölümde; konunun tanımı yapılmış, amacı ve önemi belirtilmiş, yararlanılan kaynaklar kullanıldıkları bölüm ile birlikte sıralanmış, çalışmanın metot ve düzeni ile ilgili açıklamalar yapılmıştır.

İkinci bölüm olan ‘‘Mimarlık ve Sanat Tarihi Değerleriyle Haydarpaşa İstasyonu ve İskele Binası’’ başlığında ise gar binasının ve iskelesinin mimari ve sanat tarihsel özellikleri irdelenmiştir. Bu başlık altında ilk olarak Kadıköy’ün

ve Haydarpaşa Çayırı'nın tarihçesine kısaca değinildikten sonra, Haydarpaşa İstasyonu'nun ve Haydarpaşa İskelesi'nin tarihçeleri yer almıştır. Bu kapsamda istasyon binasının inşası ve açıldığı günden itibaren geçirdiği yangınlara ve sabotaja da yer verilmiştir. Bölümün ikinci başlığı altında ise yapıların mimari özellikleri iç mekân ve cephe başlıkları ile incelenmiştir. Üçüncü başlıkta ise istasyon ve iskele binalarının sanat tarihsel değerlendirme kapsamında süsleme unsurları; taş süsleme, alçı süsleme, madeni süsleme, cam süsleme ve çini süsleme başlıkları altında ayrı ayrı incelenmiştir.

''Toplumsal Bellekte Haydarpaşa İstasyonu'' adındaki üçüncü başlıkta yapı, görsel sanatlarda, medyada, edebiyatta ve hatıralarda bıraktığı izlerle incelenmiştir. Bu kapsamda bölümün ilk başlığında, ''Türk Sinemasında Haydarpaşa İstasyonu'' bölümü için 1940-2018 yılları arasında çekilmiş olan filmler taranmıştır. Tespit edilen filmlerden Haydarpaşa İstasyonu'nu içeren sahnelerden kareler çalışmaya eklenmiştir. İkinci başlıkta tespit edilen resimlerde istasyon binasının simgelediği anlamlar ve resimlerin üslupları ile birlikte mimari-resim ilişkisi kapsamında değerlendirilmiştir. Yapının çoğunlukla yaşayan bir mekân olarak ve nostaljik bir etki içerisinde aktarıldığı tespit edilmiştir. Bölümün üçüncü başlığı olan ''Türk Edebiyatında Haydarpaşa İstasyonu'' kısmında ise istasyonun yer aldığı eserlere yer verilmiştir. İstasyon binasını içeren bölümlerde; yapının eser üzerindeki duygusal etkisi, binanın yıllar içerisindeki stratejik ve işlevsel öneminin etkinliği incelenmiştir. ''Fotoğraflarda Haydarpaşa İstasyonu'' isimli alt başlıkta da garın inşaatından itibaren geçirdiği olaylar ve mekân olarak seçildiği önemli toplumsal olaylar fotoğrafları ile bir zaman çizelgesi içerisinde incelenmiştir.

''Değerlendirme'' bölümünde, Haydarpaşa İstasyonu'nun mimarlık, sanat tarihi ve toplumsal bellek kapsamında analizleri yapılmıştır.

Sonuç bölümünde ise; çalışmanın tümünde yer alan verilere dair çıkarımlarda bulunulmuştur.

2. MİMARLIK VE SANAT TARİHİNDE HAYDARPAŞA İSTASYONU

2.1. Haydarpaşa Tarihi[16]

Kadıköy, tarih öncesi zamanlardan beri yerleşim yeri olarak kullanılmıştır ve "Halkidon" (Bakır Ülkesi) "Chalchedoine" adı ile anılmıştır.[17] Körler ülkesi olarak adlandırılan Khalkedonia[18]'ya İstanbul'dan çok daha önce yerleşildiği bilinmektedir.

Kadıköy'de bilinen en eski tarihli yerleşim M.Ö. 1000 yılları civarına denk gelmektedir. Fenikeliler tarafından Fikirtepe'de Harhadon adıyla anılan bir ticaret kolonisi oluşturulduğu bilinmektedir. Bu uygarlığın karşısında ikinci yerleşim olarak kurulan Halkidon kenti; Yoğurtçu ve Moda Burnu arasında kalan bölgede yer almaktadır. Haydarpaşa Çayırı'nın o dönemlerde, at yarışları ve şölenler gibi etkinlikler için kullanıldığı bilinmektedir.[19]

Bir rivayete göre kendi kentini kurmak için yola çıkan Byzas bir kâhine danışmış ve kahin ona ''Körler ülkesinin karşısına kuracaksın kentini'' demiştir. Toprak arayışı sürerken Sarayburnu'nda bir mola vermiş ve karşı tarafta Khalkedonia'yı görmüştür. ''Bu kadar güzel ve korunaklı bir yer varken oraya yerleşilir mi? Kör mü bu insanlar?'' demiş ve kâhinin dediğini anımsayıp kentini oraya kurmuştur. Khalkedonia ve tarihi hakkında çok fazla bilgi bulunmamaktadır. Alanın tarihine Fikirtepe kazılarında çıkan buluntular bu zamana dek ışık tutmuştur. Ancak Haydarpaşa İstasyonu'nda gerçekleştirilen tren yolu iyileştirme çalışmaları sırasında Temmuz 2018 tarihi itibariyle Khalkedonia ile ilişkili buluntulara ulaşılmıştır. Bu buluntular ışığında Kadıköy'ün tarihi de aydınlanacaktır.

---

[16] II. Abdülhamit Dönemi, 19.Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu tarihçesi için bkz.: Zeynep Çelik, (19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti) Değişen İstanbul, İstanbul, 1986, İlber Ortaylı, İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı, İstanbul, 2014

[17] Celal Esad, *Kadıköy Hakkında Tedkikat-ı Belediye*, İstanbul, 1911, s.19

[18] www.collinsdictionary.com/dictionary/english/chalcedony

[19] *Kadıköy Belediyesi 2010-2014 Stratejik Planı*, 2010, İstanbul, s.15



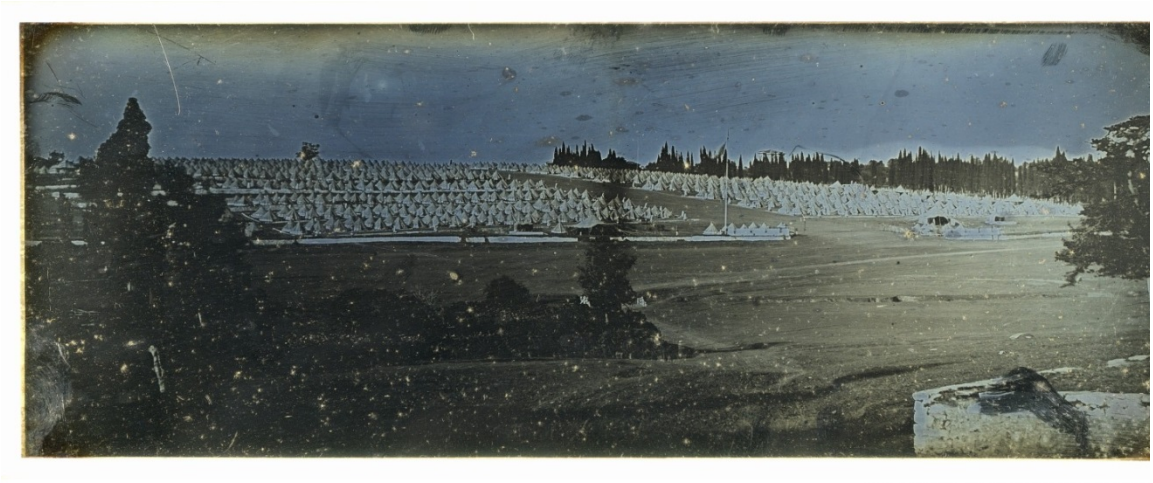
H. 1: Kadıköy Haritası (Celal Esad, *Kadıköy Hakkında Tedkikat-ı Belediye*)

XVII. Yüzyıl Ermeni tarihçisi Eremya Çelebi Kömürciyan'a göre Haydarpaşa arazisi Bizans imparatorları için şehir çevresindeki önemli yerlerden biriydi ve burada aziz patriklerin içtima ettikleri bir saray bulunmaktaydı.[20]

İstasyonu binasın bulunduğu yer Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili kaynaklarda XIX. Yüzyıla kadar bağ, bahçe, çayır, mesire alanı olarak anılmaktadır.

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1555 yılında Amasya Anlaşması ile sonuçlanan 3. Azerbaycan Seferi sonrası burada konakladığı ve Revan seferine giden IV. Murad'ın otağı 21 Şubat 1635 tarihinde Üsküdar Haydarpaşa Çayırı'na kurulduğu bilinmektedir.[21]

[20] M. Fırat Akbulut, ''Haydarpaşa'', *DBİA*, C.4, İstanbul, 1994, s.27
[21] Murat Yıldız, ''Bahçeden Kışlaya Üsküdar Bahçesi'', *III. UAÜS Bildirileri*, İstanbul, 2015, s.419,420



F. 1: Scutari (Üsküdar) olarak da anılan Haydarpaşa Kampı, 1843 (gallica.bnf.fr)

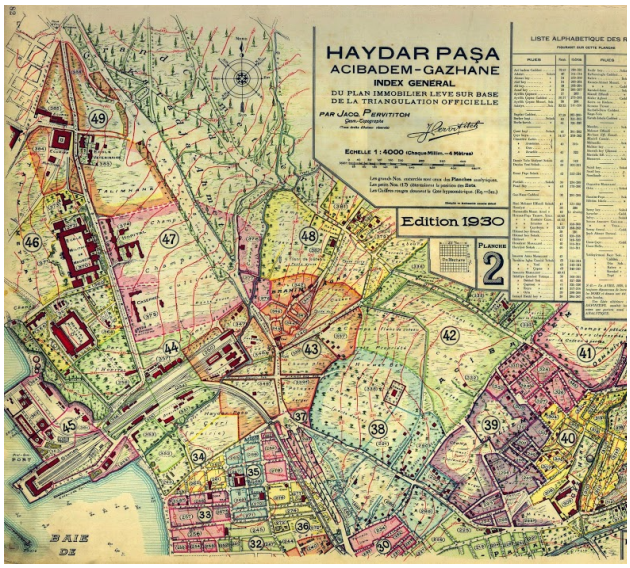
Osmanlı İmparatorluğu'nda Kadıköy'ün kuzeyindeki büyük semt ile bunun hemen bitişiğindeki İbrahim Ağa Çayırı genel olarak Haydarpaşa adı ile bilinmekteydi. III. Murad devrine ait 991/1583-1584 tarihli bir mevacib[22] defterinde İstanbul'daki padişah bahçelerinden bahsedilirken burada bir *Bağce-i Haydarpaşa* adı ile anılan bir mesire alanı bulunduğu görülmektedir.[23]

Haydarpaşa Çayırı ve arkasındaki alan, Osmanlı ordusunun Anadolu yönünde sefere uğurlama ve surre alaylarının yolcu edildiği alan olarak bilinmektedir. XIX. Yüzyılda Nizâm-ı Cedîd askerleri tâlimlerini burada yapıyorlardı. Ayrıca 1. Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa Çayırı açık ordugâh olarak kullanılmıştır. Başta Çanakkale olmak üzere savaş alanlarından getirilen yaralıların da burada kurulan çadırlarda tedavi edildiği söylenmektedir. Mütarekede İstanbul'da bulunan İngiliz işgal kuvvetleri birliğinin bir kısmı yine Haydarpaşa'da konaklamıştır.[24]

[22] Mevacib: Maaşlar, aylıklar, yeniçeri maaşları. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara, 2007, s.632

[23] Muzaffer Erdoğan, ''Osmanlı Devrinde İstanbul Bahçeleri'', *VD*, S.4. Ankara, 1958, s.173

[24] Semavi Eyice, ''Haydarpaşa'', *TDVİA*, C.17, Ankara, 1998, s.37



H. 2a: Pervititch Haritası Haydarpaşa İstasyonu ve çevresi (VGM Arşivi)



H. 2b: Pervititch Haritası Haydarpaşa İstasyonu (ayrıntı) (VGM Arşivi)



H. 3: Tranquillo Mollo'nun yayınladığı 1788 tarihli haritada Haydarpaşa Bahçesi (Restorasyon Raporu, s.12)

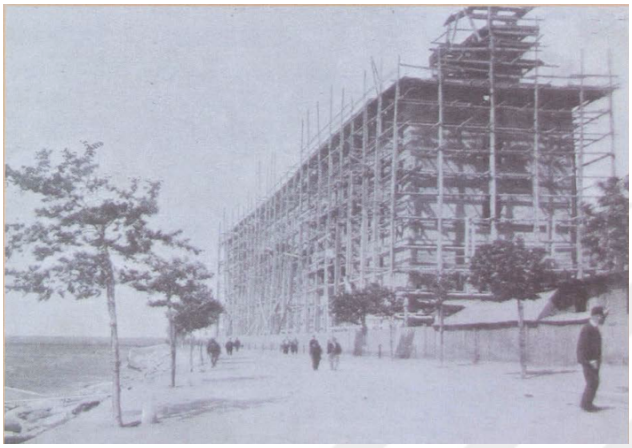
İstanbul-Anadolu demiryolu hattının başlangıç yeri olarak seçilen alanda, 22 Eylül 1872'de Pendik'e kadar işletmeye açılan demiryolunun ilk istasyonu bulunmaktaydı. İlerleyen yıllarda demiryolları Anadolu'nun içlerine doğru uzandıkça ve Anadolu'nun çeşitli şehirleri demiryolu ile İstanbul'a bağlandıkça Haydarpaşa Garı'nın da önemi artmıştır.[25] Limanın büyütülmesi ve demiryollarının kapasitesindeki artış birçok başka yapım işiyle birlikte en son 1894 yılında yenilenmiş olan gar binasının da yeniden yapımını gündeme getirmiştir.[26] Sultan II. Abdülhamit'in *"Bunca kilometre demiryolu yaptım memlekete, çelik rayların ucu Haydarpaşa'da. Koca binalarıyla liman yaptım yine belli*

[25] Yıldız Salman, ''Haydarpaşa Garı'', *DBİA*, C.4, İstanbul, 1994, s.30

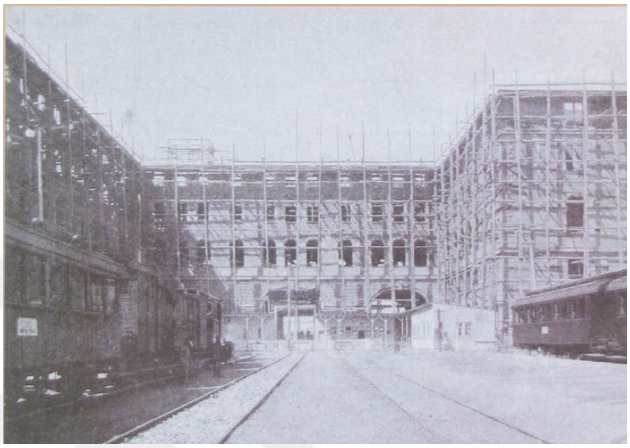
[26] Gülsün Tanyeli, Zeren Önsel Atala, *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri,* İstanbul, 2011, s.16

değil. Bana o rayların denize kavuştuğu yere öyle bir bina yapın ki, ümmetim baktığında buradan bindim mi hiç inmeden Mekke'ye kadar gidilir desin"[27] sözü ile birlikte büyük Haydarpaşa Garı binasının projesi başlamıştır.

23 Mart 1889'da Haydarpaşa İstasyon binasının yapımı için Almanlar'a imtiyaz verilmiştir. Düzenlenen yarışma sonucunda Otto Ritter ve Helmuth Cuno isimli iki Alman mimarın planları uygulamaya geçmiş ve kontrollük hizmetleri de yine bu iki Alman uzman tarafından yürütülmüştür.[28]



F. 2: Haydarpaşa İstasyonu inşaat aşamasında (Fatmagül Demirel, Sultan Abdülhamid'in Mirası İstanbul'daki Kamu Binaları, s.255)



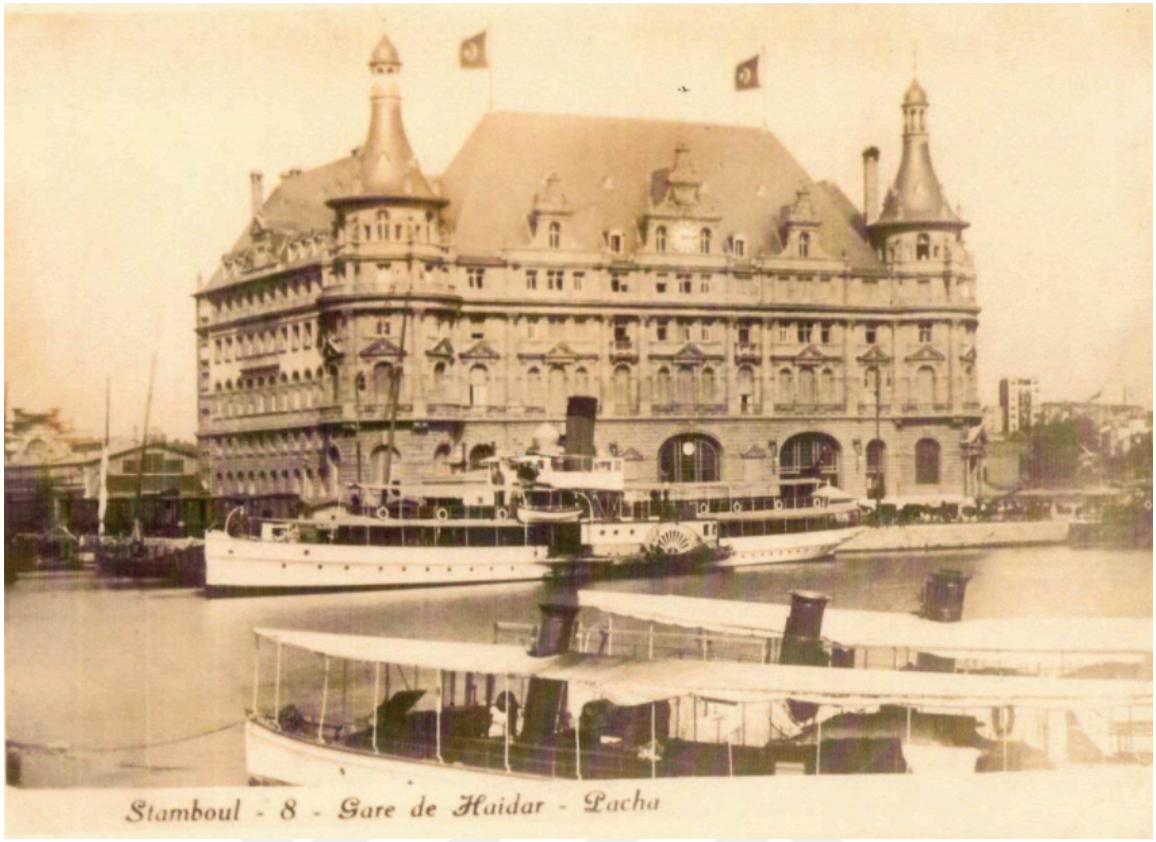
F. 3: Haydarpaşa İstasyonu inşaat aşamasında (Fatmagül Demirel, Sultan Abdülhamid'in Mirası İstanbul'daki Kamu Binaları, s.255)

19 Ağustos 1908 tarihinde işletmeye açılan gar binasının yapımı iki yıl dört ay sürmüştür. Bütün tesislerin tamamlanması ise 4 Kasım 1909 tarihinde mümkün olmuştur.[29]

[27] M. Müzeyyen Fındıkgil Doğuoğlu, *19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2002, s.288

[28] Mehmet Nermi Haskan, ''Haydarpaşa Garı'', *YBÜ*, C.3, İstanbul, 2001, s.1472

[29] Mehmet Nermi Haskan, ''Haydarpaşa Garı'', *YBÜ*, C.3, İstanbul, 2001, s.1472



F. 4: Haydarpaşa İstasyonu, 1912 (www.eskiistanbul.net)



F. 5: Haydarpaşa İstasyonu (TCDD Arşivi)

6 Eylül 1917 tarihinde Haydarpaşa'da arka arkaya iki patlama meydana gelmiştir. Bu patlamalar sonucu oluşan yangın ile birlikte garda harekete hazır bekleyen ve gara girmekte olan cephane ve asker dolu çok sayıda vagon bu arada yok olmuştur.[30] 1. Dünya Savaşı'nın en çetin zamanlarında, cephanelerin taşındığı ve adeta askeri karargâh gibi kullanılan Haydarpaşa İstasyonu'nda ve çevre binalarda sabotaj sonucu çok büyük hasarlar oluşmuştur. Eski

[30] www.gazetekadikoy.com.tr/genel/haydarpasa-yandi-icimiz-yandi-h157.html

Haydarpaşa İskelesi'nin bulunduğu liman ve Haydarpaşa İstasyonu'nun çatı katı kullanılamaz hale gelmiştir.



F. 6: Cephane yüklü vagonun patlaması sonucu oluşan yangın, 1917 (www.eskiistanbul.net)

Patlama Kadıköy'ün dışından da duyulmuş, bütün İstanbul'da büyük bir paniğe sebep olmuştur. O sırada Köprü-Kadıköy seferi yapan gemilerden birinde olan, olayın kaza olduğunu iddia eden Alman Doktor Wilhelm Feltman olayı şu şekilde aktarmıştı:

''6 Eylül 1917'de öğleden sonra saat 3 ila 4 arasında, tanıdığım bir Türk subayıyla birlikte Galata Köprüsü'nden vapurla Asya sahilindeki Kadıköy'üne geçiyordum. Bu subay, bana bir yerde cereyan eden ateş düellosuna ait uzun bir hikayeyi anlatırken ben Haydarpaşa'ya bakıyordum, İstasyonun önünde birçok mavna boşaltılıyordu. Birdenbire tam karaya çıkarken, bir hamalın sırtındaki büyük bir sandığın yere düştüğünü gördüm. Akabinde bir şey parladı ve patladı. Yanımdaki subayla bir kelime konuşmaya zaman kalmadan müthiş bir infilak bizi sarstı. Gemimizde bir kargaşa oldu ve infilaklar birbirini izlerken dört tarafımızda suya öte beri düşmeye başladı. Herkes sahildeki cephanenin havaya uçtuğunu anlayarak kanepelerin altına saklanıyordu. Kaptan şaşırmış kalmış ve gemiyi infilakların olduğu yere doğru sevk ediyordu. Bir Türk deniz subayı, kaptanı mevkiinden defederek kumandayı eline aldı ve vapuru tehlikeli bölgeden uzaklaştırdı. Demiryollarındaki vagonlar birbirini müteakip patladığı için infilaklar gece yarısına kadar devam etti. Savaştan ancak birkaç sene önce açılan güzel istasyon binası, bütün gece alevler içinde kaldı. Felaketin kaç kişinin hayatına kıydığı anlaşılamadı.''[31]

[31] www.mimdap.org/?p=45821&page=3

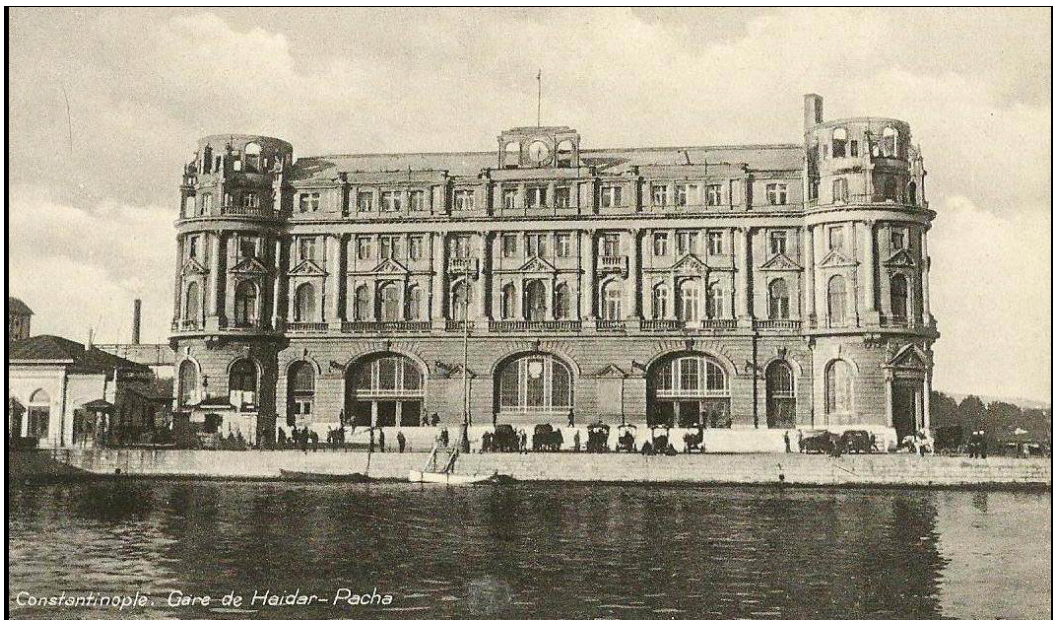


F. 7: Sabotaj sonrası Haydarpaşa, 1917 (www.levantineheritage.com)

Patlamanın kaza ile olduğu söylenirken, genel görüş sabotaj olduğu yönündeydi. Bir tarafta bir Fransız ajanının *''Haydarpaşa'yı ben patlattım''* itirafı[32], İngiliz hava saldırısı, Çanakkale'den gelen bir denizaltının saldırısı komplo teorileri varken diğer tarafta ise yapılan soruşturma sonucu, 35 tonluk sabit vinci kullanan bir Ermeni'nin kasten cephane sandıklarını yere düşürerek bu patlamaya yol açtığı ve bu sırada diğer cephanenin de infilak ettiği sonucuna varılmıştı.[33]

[32] www.mimdap.org, Baha Özler, ''Haydarpaşa Garı'nı Hava Uçuran Adamı Tanıdım'', *Yıllar Boyu Tarih*, Ekim, 1980

[33] Mehmet Nermi Haskan, ''Haydarpaşa Garı'', *YBÜ*, C.3, İstanbul, 2001, s.1474

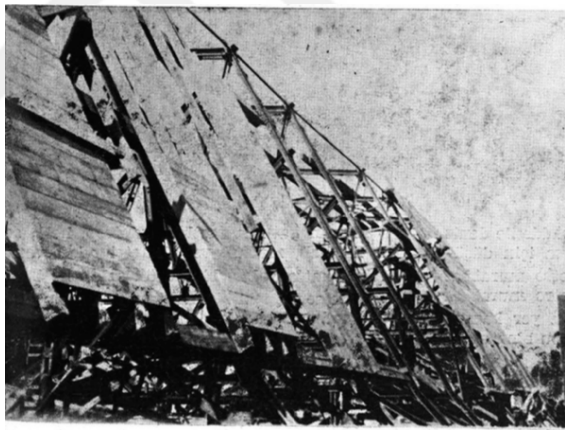


F. 8: Patlama sonrası Haydarpaşa İstasyonu'nun çatısı fazlasıyla hasar almıştır. (www.eskiistanbul.net)

Bu patlama sonucunda kullanımına başlanmasından sonra henüz dokuz yıl geçmiş olan Haydarpaşa Garı'nın çatısı ve kuleleri yok olmuştur.



F. 9: Çatı inşaatı (*Arkitekt*, S.8, 1931)



F. 10: Çatı inşaatı (*Arkitekt*, S.8, 1931)

Gar Binası'nın çatısı, kulelerle birlikte ancak 1931-32 yılında Türkiye Cumhuriyeti Demiryolları İdaresi tarafından verilen projesi doğrultusunda Mehmet Galip ve İbrahim Galip adlı mühendislerin "İnşaat İdare-i Fenniyesi" firması tarafından, çelik konstrüksiyonlu olarak yeniden inşa edilmiştir.[34]

[34] Gülsün Tanyeli, Zeren Önsel Atala, *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri*, İstanbul, 2011, s.19



F. 11: Orijinal çatı, 1912 (www.eskiistanbul.net)



F. 12: Çatının 1931-1932 restorasyonundan sonraki durumu (www.deviantart.com)

Çatı restorasyondan sonra 2010 yangınından önceki halini almıştır. Eski yüksekliği biraz azalmış, önceden ahşap olan çatı çelik konstrüksiyonla inşa edilmiştir.


Hürriyet

YILDIRIM BASKI

05.20'de Rumen Tankeri Yunan gemisi ile Haydarpaşa açığında çarpıştı

Kadıköy sahilinde tehlike var

●Bir büyük faciayı ucuz atlattık ●Rumen gemisindeki 48 kişiden sadece 3'ü kurtuldu

CEHENNEMDEN BİR AN:

●Mazot yüklü gemi 5 saatten beri yanıyor ●Petrol Kadıköy'den Yedikule'ye doğru yayıldı, vapur seferleri durduruldu ●Kadıköy sahili kordon altında Yanan gemiye köpük sıkılacak

F. 13: Hürriyet Gazetesi'nde yer alan Independenta haberi, 15.11.1979

15 Kasım 1979 tarihinde sabaha karşı yine Haydarpaşa'dan patlama sesleri duyulmuştur. Bu sefer tanker kazası gerçekleşmiş ve özgün vitraylar ile binanın camları büyük hasar almıştır. Independenta tankerinin patlaması sonucu denize yayılan yakıt nedeniyle deniz üzerinde uzun süre bitmeyen bir yangın gerçekleşmiştir.

TCDD çalışanı Ayşen Dönmez o günü bu şekilde aktarmaktadır: *''…Denize bakmaktan binaya bakmayı akıl edememiştim. Bir arkamı döndüm ki aman Tanrım! O güzelim Haydarpaşa bir an gözüme enkaz gibi göründü. Güneş vurduğu zaman rengarenk ışıltılar saçan o muhteşem vitraylardan eser yoktu. … Kadıköy'e kadar deniz yanıyordu. Gökyüzünde uçuşan koskocaman alev toplarına, kapkara dumanlara ağlamaklı, hüzünlü bir şekilde hiç konuşmadan baktık…''*[35]

Patlamadan altı yıl sonra vitraylar Şükriye Işık tarafından onarılmış, ancak fırınlanmadan kontur kalemleri ile gerçekleşen restorasyon sonucu özgünlüğünü yitirmiştir.[36]



F. 14: Hatalı restorasyon sonrası vitrayda oluşan bozulmalar (Vitray Restorasyon Raporu, 2016)

Birbirini takip eden felaketlerden sonuncusu 2010 yılında gerçekleşmiştir. Çatı onarım çalışmaları sırasında gerçekleşen ihmaller sonucunda; 28 Kasım 2010 tarihinde Haydarpaşa İstasyonu'nun çatısında büyük bir yangın meydana gelmiştir.



F. 15: Habertürk Gazetesi'inde yer alan yangın haberi, 29.11.2010

[35] kentvedemiryolu.com/yil-1979-haydarpasa/

[36] Yadigar Alkan, *Tarihi Haydarpaşa Garı Vitray Restorasyon Raporu*, İstanbul, 2016, s.5

Yangın sonrası çatı katı ve çatının kısa kol ile ana cephe bölümleri ciddi zarar görmüştür.

Açılan soruşturma sonucu ihmalden dolayı iki işçiye 10'ar ay hapis cezası verilmiştir

1908 yılında kullanıma açılan Haydarpaşa İstasyonu büyük-küçük çok sayıda restorasyon geçirmiştir. 2015 yılında başlayan restorasyon çalışması bunlar içerisinde en kapsamlı olandır. 2024 tarihinde bitmesi öngörülen yenileme çalışmaları sonrası yapı baştan aşağı onarılacaktır. Daha erken bir tarihte ise yüksek hızlı tren garı olarak halkın kullanımına açılacaktır ve tarihi Haydarpaşa Garı 2012 yılında durdurulan tren seferleri sonrası tekrar hayata dönecektir.



F. 16: 2015 restorasyonunda uzun kol bekleme salonunda yenilenen alçı süslemeler



F. 17: Haydarpaşa İstasyonu ve Haydarpaşa İskelesi (www.tumelmimarlik.com)

Haydarpaşa İstasyonu'nun denize bakan cephesinde yer alan, 1915 yılında inşa edilmiş olan Haydarpaşa İskelesi Vedat Tek'in eseridir.[37]



F. 18: Haydarpaşa İskelesi (TDİ Arşivi)

[37] Arif Atılgan, *Haydarpaşa*, İstanbul, 2011, s.40



F. 19: Haydarpaşa İstasyonu ve eski iskele binası (Restorasyon raporu, s.15)

Haydarpaşa Garı'nın eski fotoğrafları incelendiğinde, gar binası henüz inşa aşamasındayken soğan kubbeli şimdikinden farklı bir iskele binasının bulunduğu görülmektedir.

Liman alanında inşa edilmiş olan tesislerin o yılların tanınmış iki mimarı Raimondo D'Aronco ve Alexander Vallaury'nin eklektik tarzından esinlenerek inşa edildiği anlaşılmaktadır. Oryantalist tarzları olan bu mimarların binalarında görülen en belirgin simge soğan kubbedir. Ayrıca gar binasının inşaatı henüz devam ederken bitmiş olan bu iskele yapısı, limanın o dönemlerde de aktif olduğunu belgelemektedir.[38]

[38] Arif Atılgan, *Haydarpaşa*, İstanbul, 2011, s.42

2.2 Mimari Özellikler

2.2.1. Plan ve Mekân Kurgusu

Haydarpaşa İstasyonu, İstanbul Boğazının Anadolu yakasında, Kadıköy ilçesinde; güneyinde ve batısında Marmara Denizi, kuzeyinde Üsküdar, doğusunda Ataşehir ve kuzeydoğusunda Ümraniye olacak şekilde konumlanmıştır.



F. 20: Haydarpaşa İstasyonu ve Kadıköy (IPA)

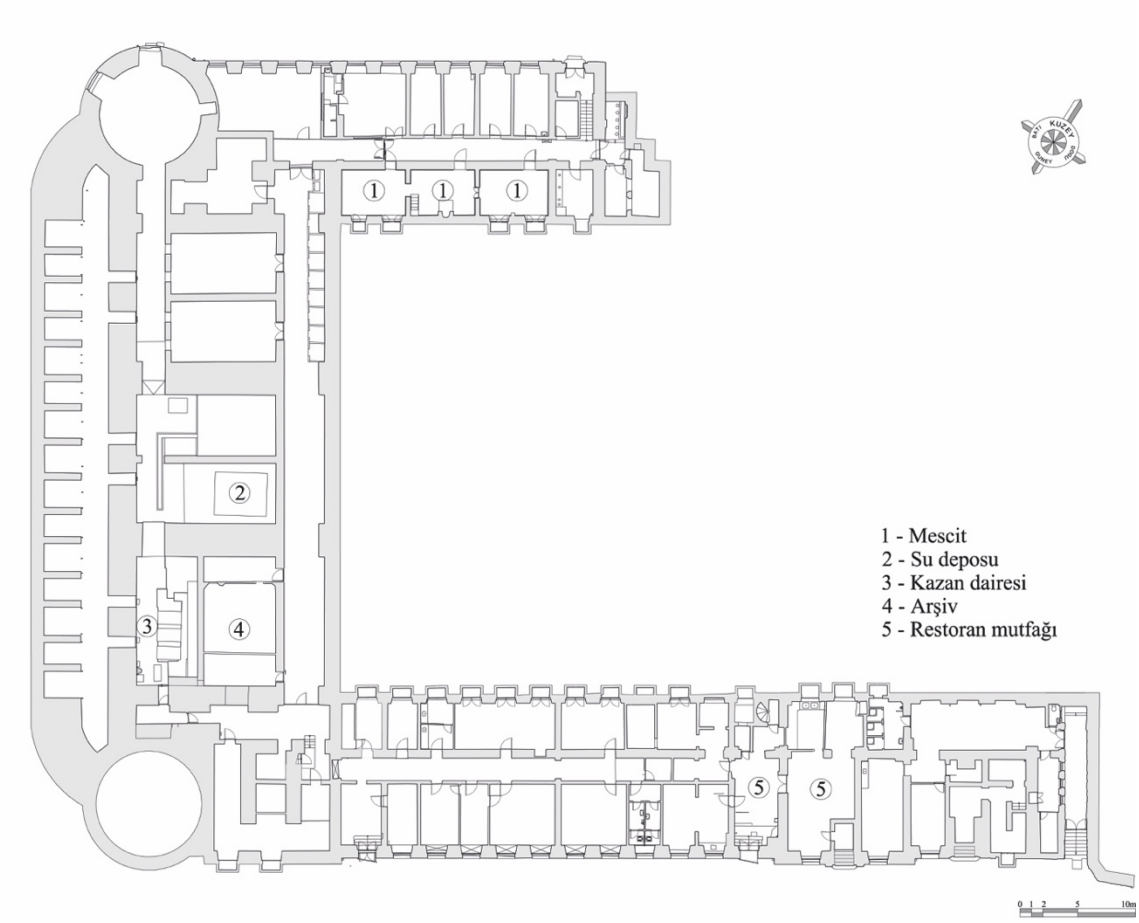


F. 21: Haydarpaşa İstasyonu ve konumlandığı alan (IPA)

Yapı; bodrum, zemin ve asma kat üzerinde üç kat olacak şekilde inşa edilmiştir. Zemin katta giriş ve geçiş holleri ile yolcu bekleme salonları, bilet gişeleri, demiryolları ulaşım işlevlerinin sağlandığı alan, restoran ve berber; üst katlarda ise günümüzde ofis olarak kullanılan lojman haricinde TCDD İşletme Müdürlüğü'nün idari ofisleri bulunmaktadır.

İstasyon binasının güneybatı (deniz) cephesi; iki yanda birer köşe kulesi ile sonlandırılmıştır. Kuzeydoğuda, bir avlu içinde peronlar düzenlenmiştir.
Haydarpaşa İstasyonu güneydoğu kolu uzun, kuzeybatı kolu kısa olmak suretiyle "U" plânlıdır. Yolcuların kullanımında olan bölümler zemin katta yer almaktadır. 1, 2 ve 3. katlarda TCDD büroları bulunmaktadır, çatı katı ise işlevlendirilmemiştir.

Bodrum katta kısa kol kuzeydoğu yönünde yer alan mescit haricinde geriye kalan mahaller depo olarak kullanılmaktadır. Uzun kolda ise ofisler ve restoranın mutfağı yer almaktadır. Orta kolda su deposu, kazan dairesi ve arşiv bulunmaktadır. Bodrum katta yer alan diğer kısımlar depo olarak kullanılmaktadır.

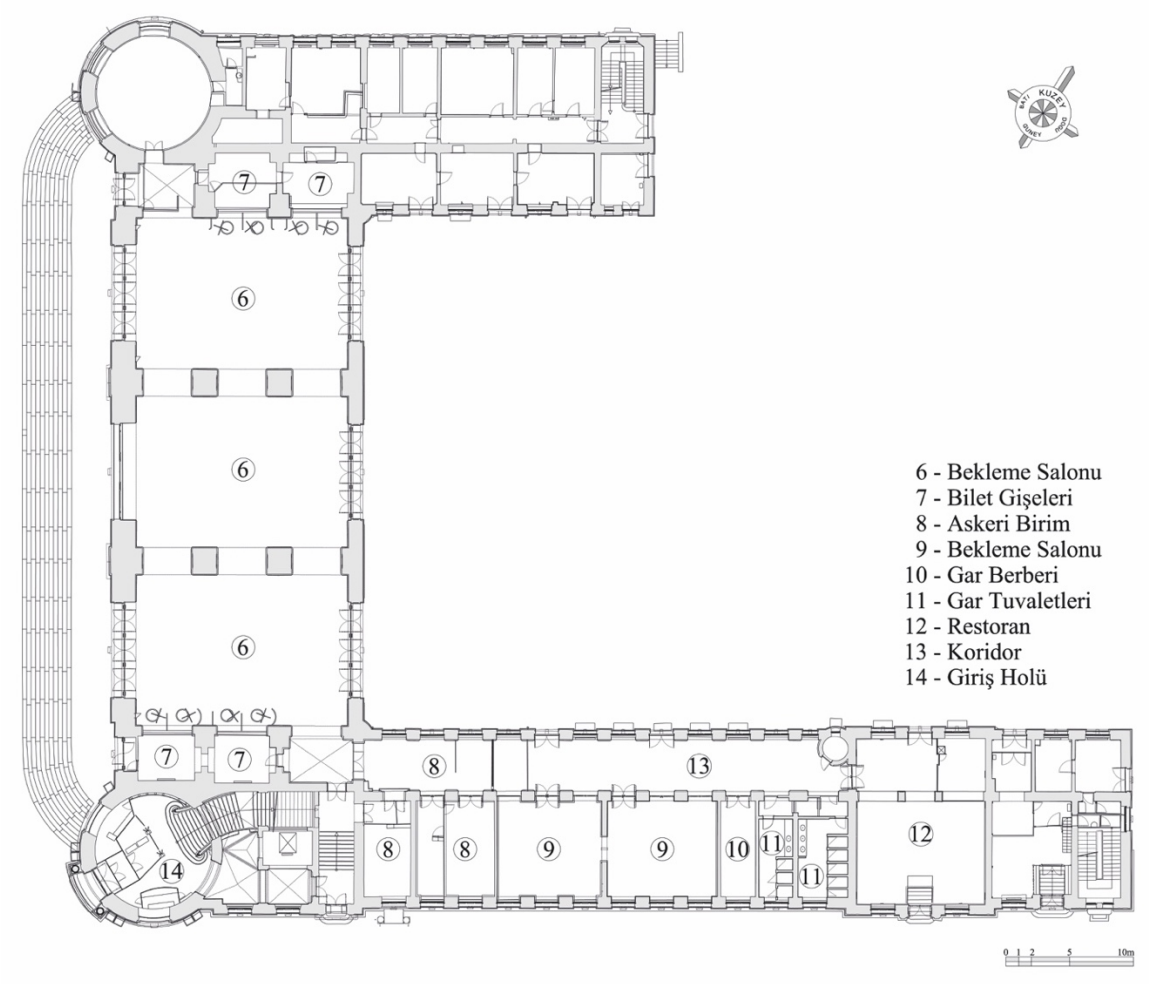


Ç. 1: Bodrum kat planı (IPA)

Orta kol zemin katta yer alan bekleme salonu, büyük kemerli taşıyıcılarla üç bölüme ayrılmıştır. Mekânın kuzey ve güney kenarlarında gişeler yer almaktadır. Garın zemin kat planlamasında orta kolda; bilet gişeli geçiş salonları, danışma büroları, rezervasyon bürosu, kısa kolda; hizmet ve işletme büroları; uzun kolda; PTT şubesi, bekleme salonları, tuvaletler, restoran ve berber gibi servis mekânları bulunmaktadır.

Kuzeydoğu yönünde ise üç büyük kapı ile avlu ve peronlara geçilmektedir.

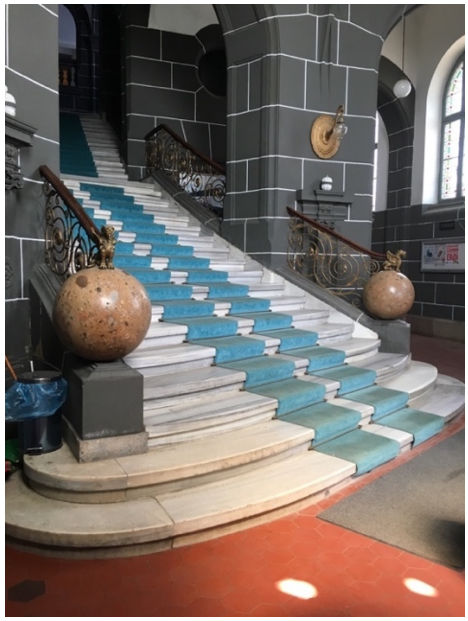
Bekleme salonu alçı tezyinatlarının asma tavan sisteminde uygulandığı yapılan restorasyon çalışmaları sırasında görülmüştür



Ç. 2: Zemin kat planı (IPA)



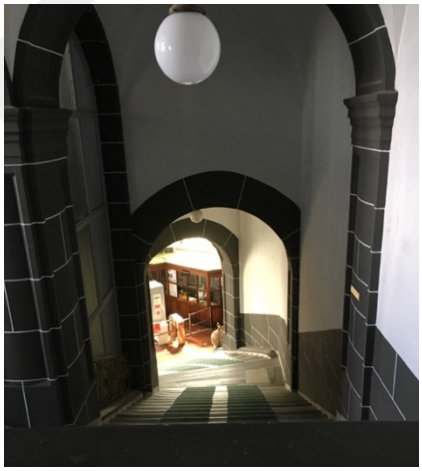
F. 22: Kule zemin kat, giriş hölü



F. 23: Kule zemin kat, giriş holünden idari katlara çıkış



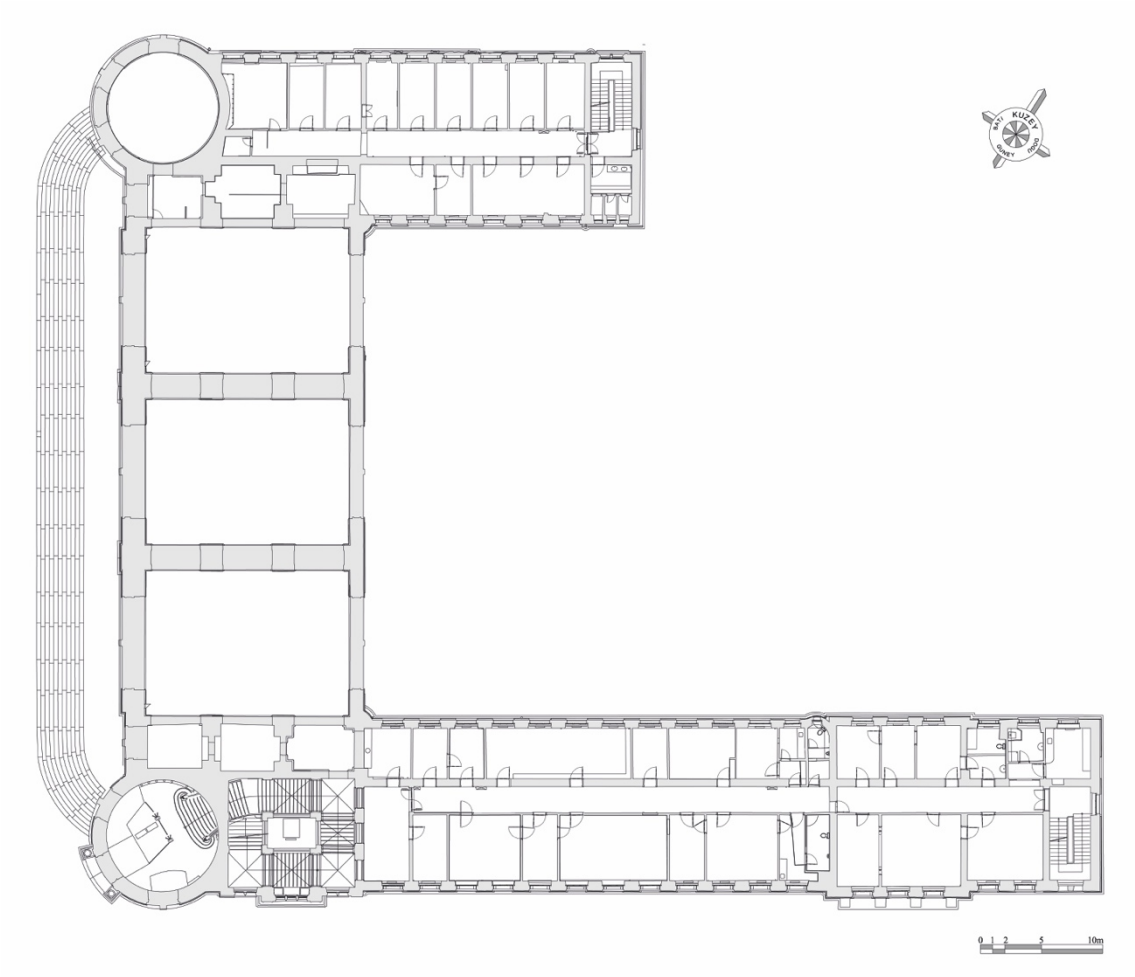
F. 24: Kule zemin kat



F. 25: Kule merdiven sahanlığı

Asma kat sadece uzun kolda ve kısa kolda yer almaktadır. Ama kat kollarda kuzeydoğu-güneybatı yönünde devam eden bir koridor ve bu koridora açılan kapılar şeklindedir ve bu koridorlar boyu TCDD ofisleri yer almaktadır.[39] Yapının orijinalinde uzun kol avlu yönünde yer alan lojman kısmı günümüzde ofis olarak kullanılmaktadır. Kat yüksekliği diğer katlara göre daha düşüktür. Asma katın uzun kol uç kısmı lojman olarak kullanılmaktadır.

[39] Gülsün Tanyeli, Zeren Önsel Atala, *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri*, İstanbul, 2011, s.9



Ç. 3: Asma kat planı (IPA)

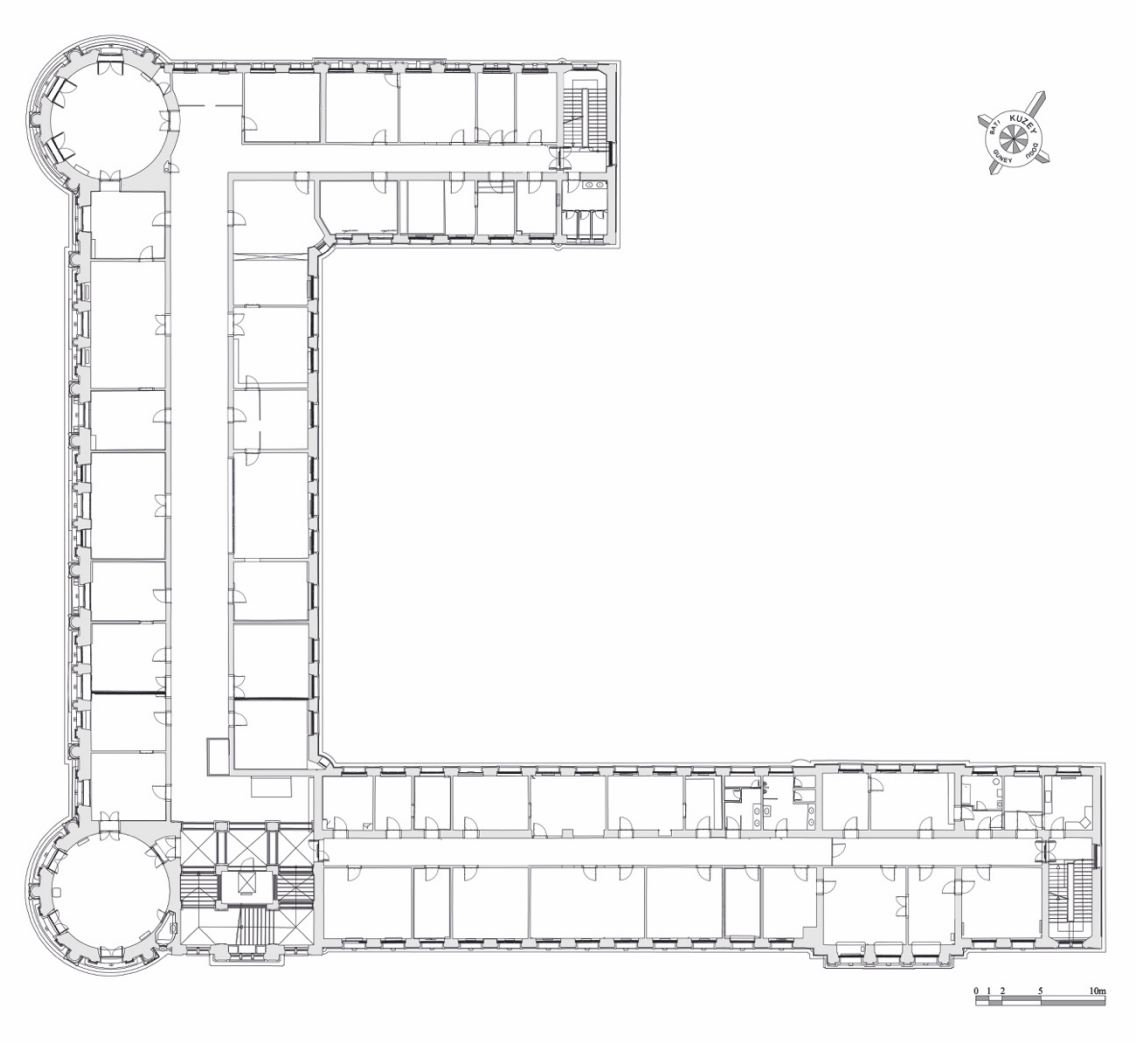


F. 26: Asma kat uzun kol



F. 27. Asma kat hol

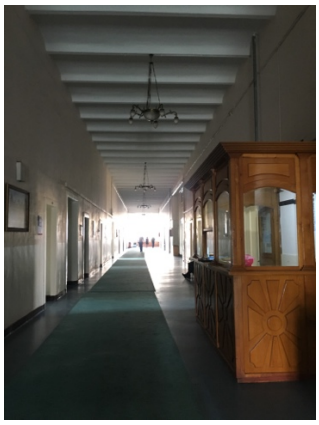
Birinci kata kısa kol kuzey, uzun kol doğu ucunda yer alan merdivenlerle ulaşılmaktadır.[40] Bu katta TCDD ofisleri yer almaktadır.



Ç. 4: Birinci kat planı (IPA)



F. 28: Birinci kat uzun kol



F. 29: Birinci kat orta kol

[40] Gülsün Tanyeli, Zeren Önsel Atala, *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri*, İstanbul, 2011, s.7



F. 30: Birinci kat hol

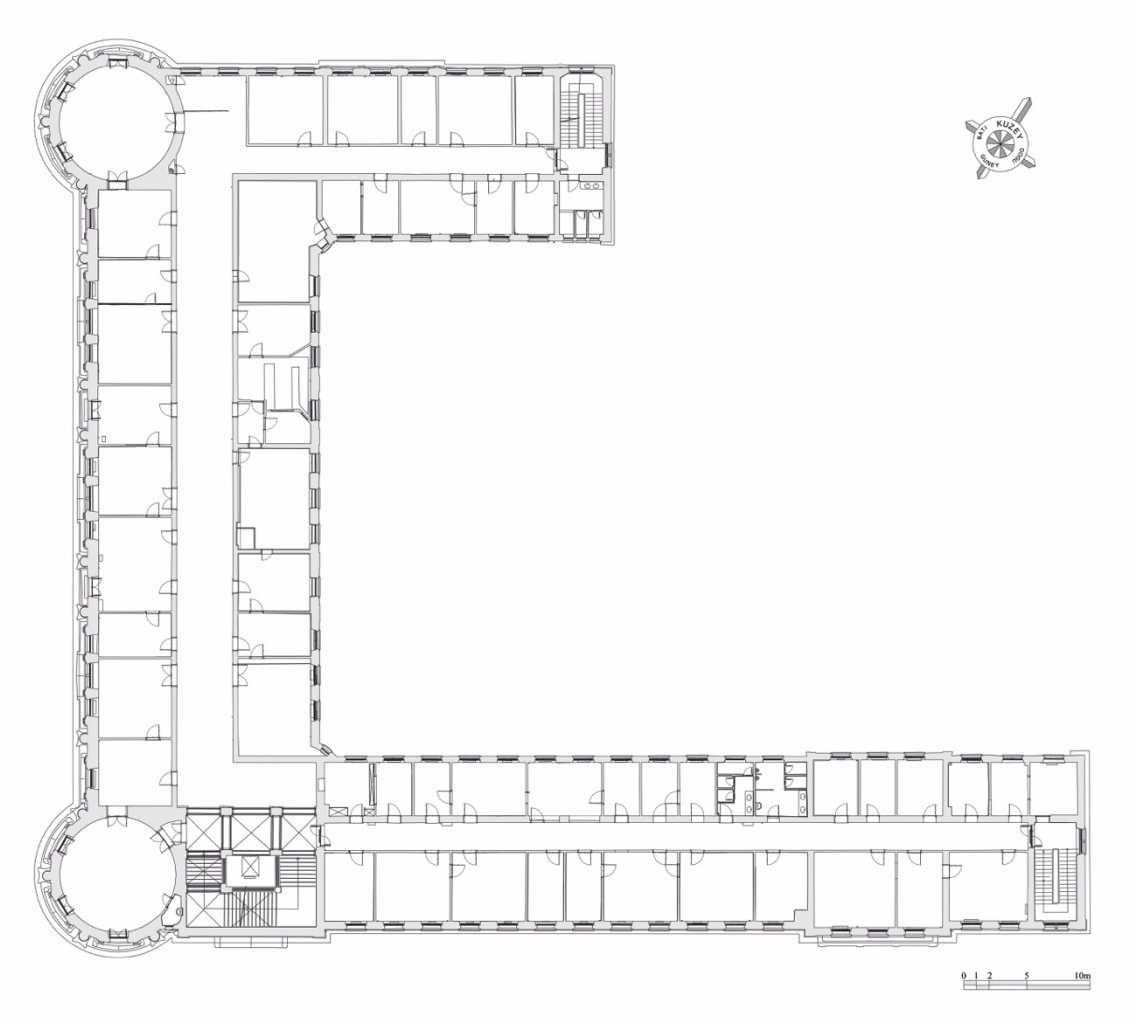


F. 31: İkinci kat merdiven sahanlığı



F. 32: İkinci kat TCDD ofisi

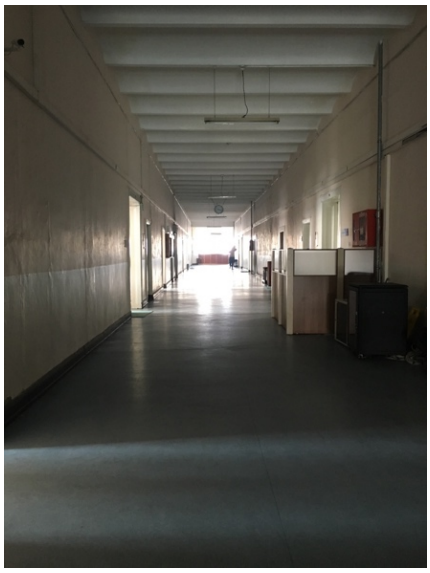
İkinci katın planı, birinci katı tekrarlar niteliktedir. Burada TCDD ofisleri bulunmaktadır.



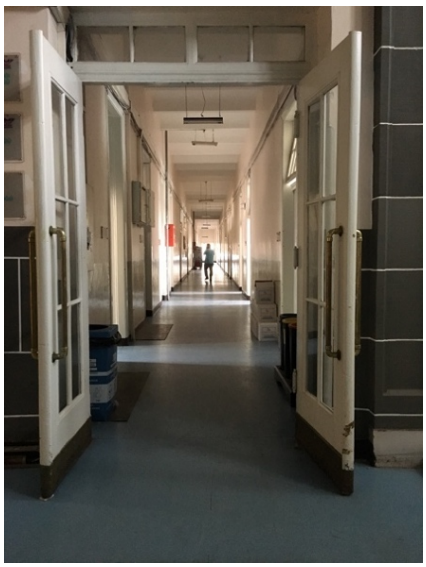
Ç. 5: İkinci kat planı (IPA)



F. 33: İkinci kat kısa kol

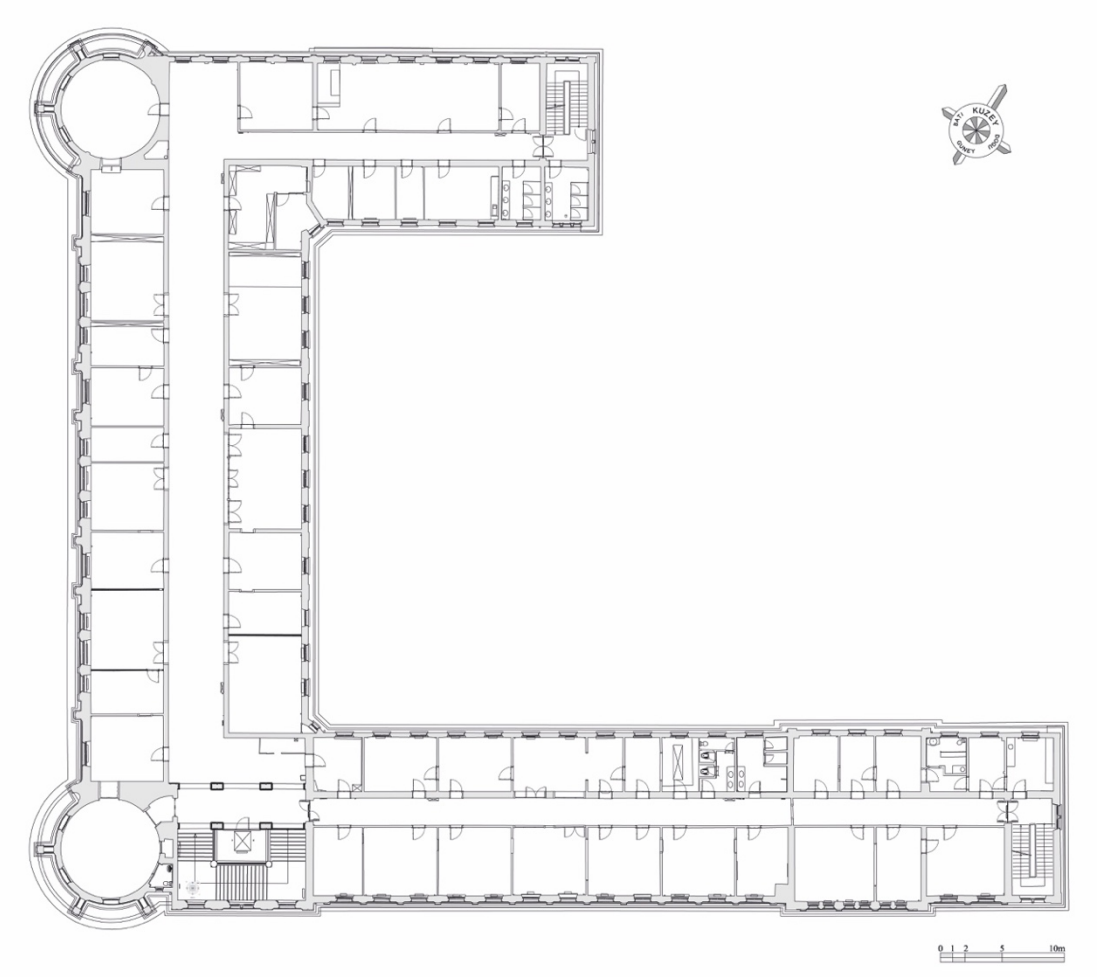


F. 34: İkinci kat orta kol

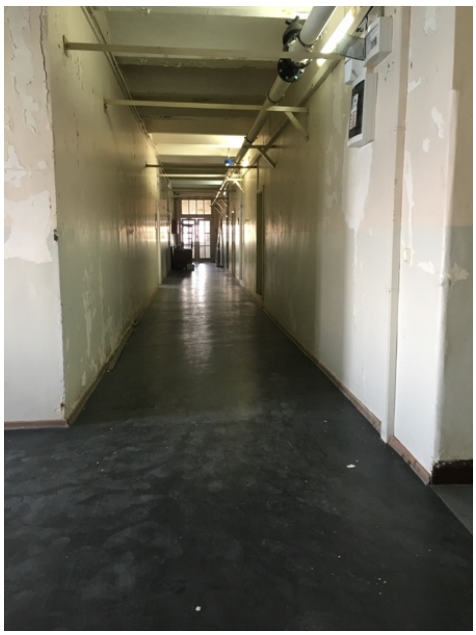


F. 35: İkinci kat uzun kol

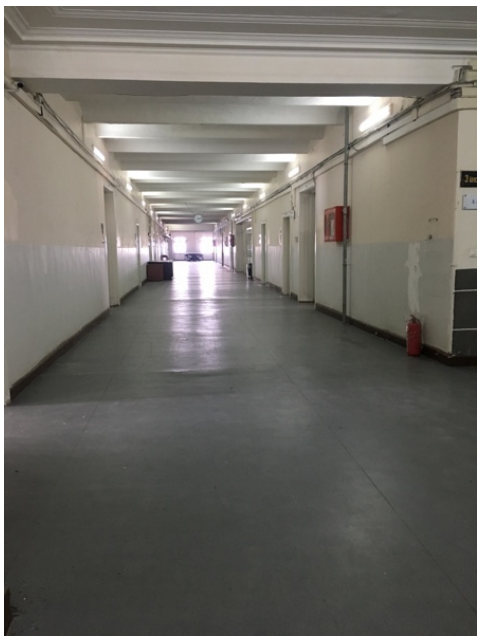
Birinci ve ikinci katların plan şemaları üçüncü katta da aynen uygulanmıştır; tüm kollarda TCDD ofisleri yer almaktadır.



Ç. 6: Üçüncü Kat Planı (IPA)



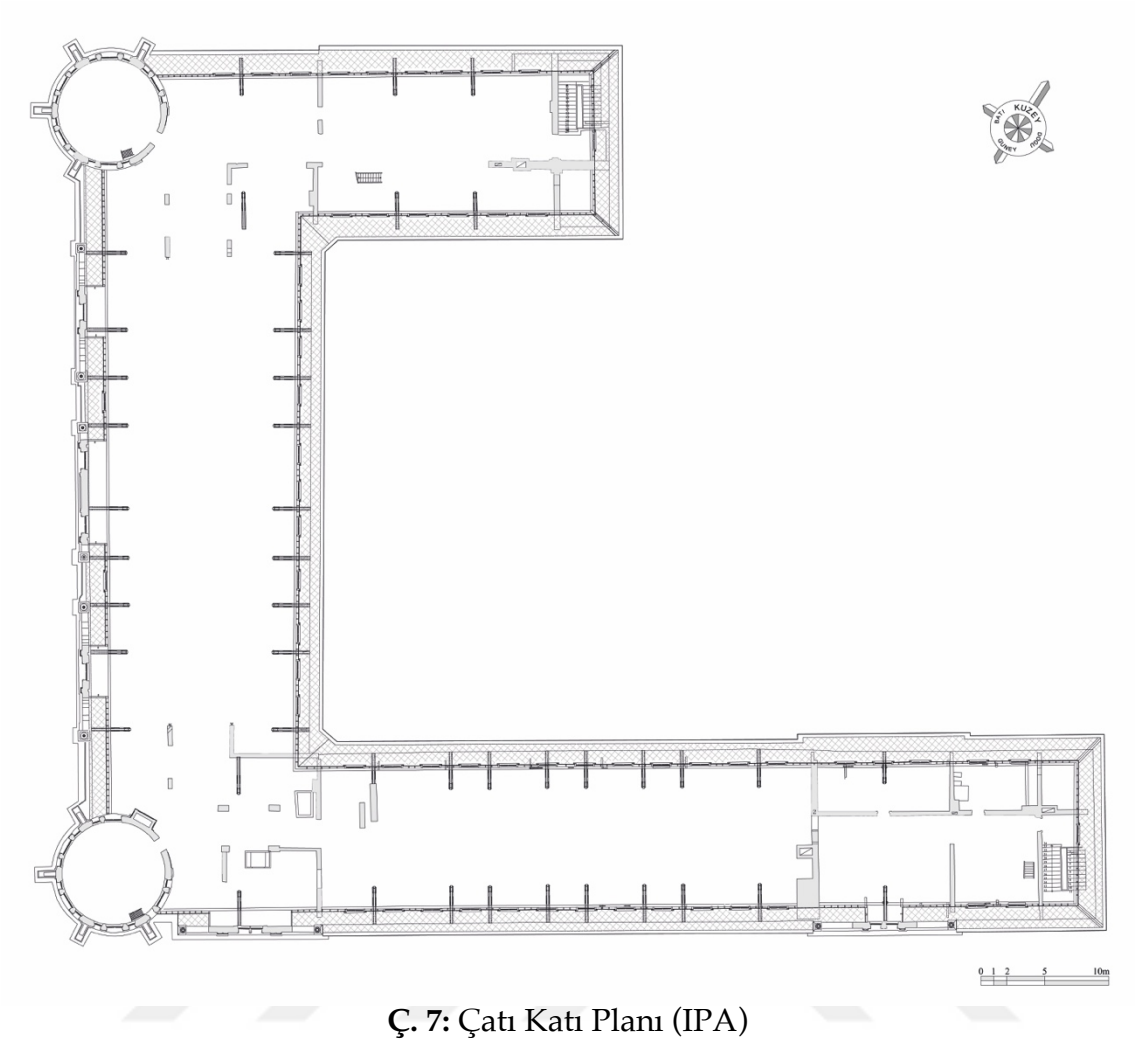
F. 36: Üçüncü kat kısa kol



F. 37: Üçüncü kat orta kol



F. 38: Üçüncü kat uzun kol



Ç. 7: Çatı Katı Planı (IPA)

Çatı makasları kaplamasız bırakılmıştır. Çatıda herhangi bir duvarlı mekân düzenlemesi yapılmamıştır. Çatı katı herhangi bir amaçla kullanılmamaktadır.

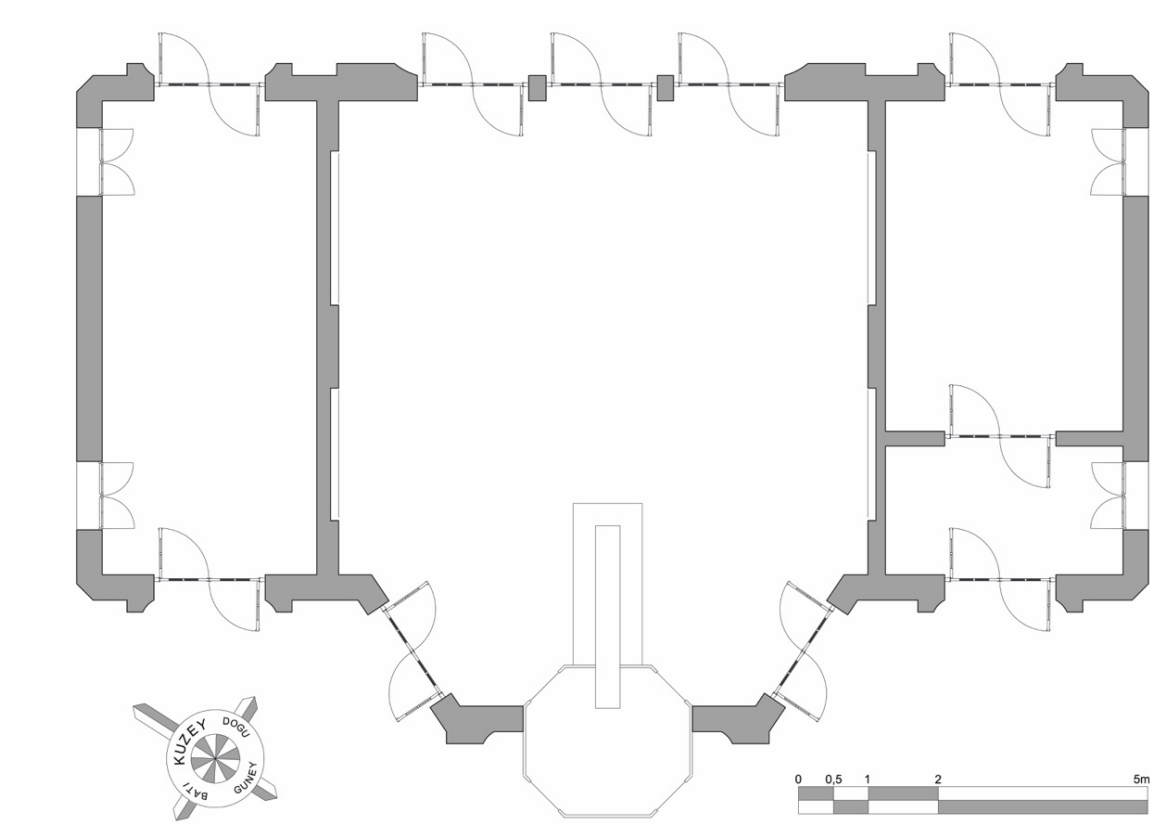


F. 39: Çatı katı (IPA)



F. 40: Kule örtüsü (IPA)

İstasyon binasının deniz cephesinde yer alan Haydarpaşa İskelesi; yatay dikdörtgenden meydana gelen ünitenin önünde sekizgen formda bir gişe oturtularak oluşturulmuştur. Yapı kitlesinden dışarı taşan gişe, yanındaki girişlerle ortadaki bekleme salonuna açılmaktadır. Üç salondan oluşan dikdörtgen ünitenin iki tarafında bulunan uzun dikdörtgen salonlar yolcu inişine ayrılmıştır. Böylece gelen ve giden yolcuların trafiğinde bir akış sağlanmıştır.[41]



Ç. 8: Haydarpaşa İskelesi planı (TDİ)

Mimarisi, duvarlarını kaplayan Kütahya çinileri ve içindeki ahşap oyma işleriyle Türk milli mimari akımının en başarılı eserlerindendir. Fakat iç mekânda süslemeler değiştirilmiş, ahşap doğramaların büyük kısmı kaldırılmıştır.[42]

[41] H. Örcün Barışta, ''Haydarpaşa İskelesi'', *DBİA*, C.4, İstanbul, 1994, s.30
[42] Semavi Eyice, ''Haydarpaşa'', *TDVİA*, C.17, Ankara, 1998, s.39



F. 41: Haydarpaşa İskelesi iç mekân



F. 42: Haydarpaşa İskelesi iç mekân

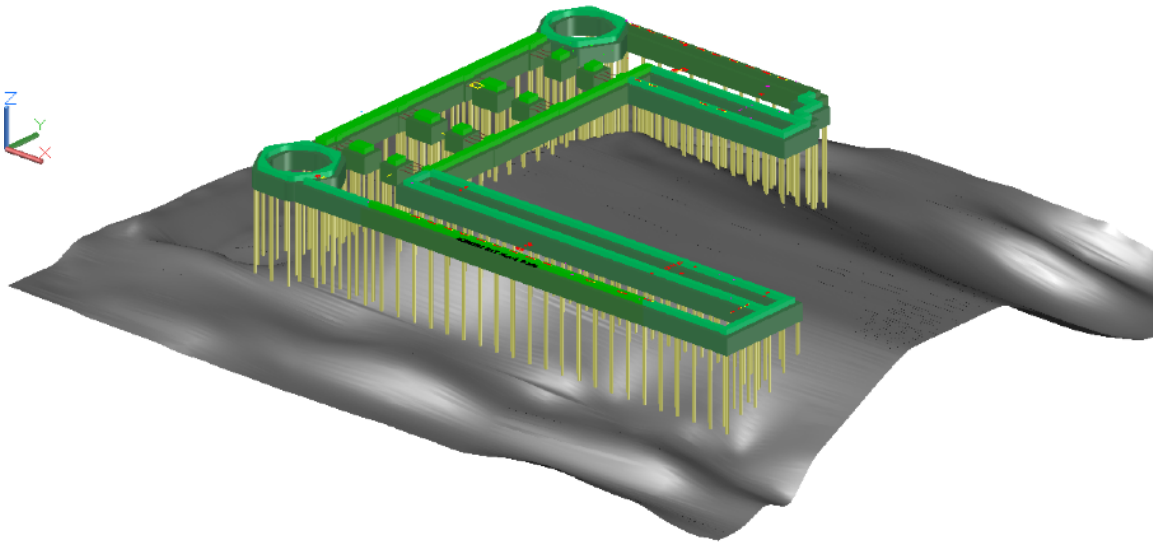
2.2.2. Malzeme ve Teknik Özellikler

Haydarpaşa İstasyonu'nun zemin profili; üstte beton dolgu tabakası, onun altında açık bej renkli kavkılı orta tane boyutlu deniz kumu tabakası[43] ve ahşap kazıklar şeklindedir. Devam eden restorasyon çalışmalarında yapının jeoradar yöntemiyle taşıyıcıları incelenmiş olup, 381[44] adet kazık bulunduğu ve bunların 8 ila 21 metre aralığında uzunluklara sahip oldukları tespit edilmiştir.[45]

[43] *Haydarpaşa Garı Sondaja Dayalı Zemin ve Temel Etüd*ü, Jeoson-Yer Altı Araştırma ve İnşaat ltd. şti., İstanbul, 2011, s.42

[44] Yapının taşıyıcılarının jeoradar sistemi ile incelenmesi sırasında birçok kaynakta 1100 adet olarak belirtilen taşıyıcı kazıkların tarama sonucunda 381 adet olduğu tespit edilmiştir.

[45] *Jeoradar Raporu AutoCad Dosyası*, ECAY Araştırma Geliştirme Üretim Danışmanlık Merkezi



Ç. 9: Ahşap kazık sistemi (Jeoradar Çalışmaları Raporu, s.27 ECAY)

Bodrum kat üzerine beş katlı olarak inşa edilen Haydarpaşa İstasyonu'nun temelinde Hereke'den getirilen açık pembe granit blok taşlar kullanılmıştır. Binanın ana malzemesini çelik konstrüksiyon (zemin kat) ve tuğla (yığma yapı sistemi) oluşturmaktadır. Cepheler Osmaneli İstasyonu yakınlarında Lefke'de bulunan bir taş ocağına getirilen açık nefti renginde taşlarla kaplanmıştır. İşlemesi kolay olan fakat zaman içerisinde sertleşen bu taşların kalınlıkları yüzeyde 25 ila 30 cm, taşıntılı ve plastik yüzeylerde 80 cm olarak ölçülmüştür.[46] Cephe kaplamaları kesme doğal taş plaka kaplı ve yer yer sıvalıdır. Gövdesi dolu tuğla, iç kaplamaların tamamı sıvadır. Çatı kaplaması olarak kullanılan arduvaz taşı İspanya'dan getirilmiştir.[47] Yapının döşemeleri çelik kirişli volta döşemeler ile oluşturulmuştur.

28 Kasım 2010 tarihinde gerçekleşen yangından sonra yapının uzun kolundaki örtü sistemi varlığını koruyabilmiştir. 1932 yılında yapılmış olan bu örtü çelik profilli olduğu halde ilk yapım döneminden kalan bazı elemanlarla ve pencere etrafındaki konstrüksiyonu oluşturan elemanlarla birlikte karma bir yapıya sahiptir.[48]

Tarihi Haydarpaşa İstasyonu'nun deniz cephesinde yer alan Haydarpaşa İskelesi (yığma kâgir) tekniğinde inşa edilmiş bir yapıdır. Cephelerde; kapılar, pencereler ve saçaklar ahşap, süslemeler taş ve çini, ana taşıyıcı malzeme de taş olacak şekilde inşa edilmiştir. İç mekân alçı ve çini süslemelerle

---

[46] Mehmet Yavuz, *İstanbul Haydarpaşa Garı Sanat Tarihi Raporu*, İstanbul, 2011, s.7

[47] İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yapı Malzemeleri Laboratuvarı, *Tarihi Haydarpaşa Garı Malzeme Raporu*, İstanbul, 2011, s.3

[48] Gülsün Tanyeli, Zeren Önsel Atala, *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri*, İstanbul, 2011, s.10

hareketlendirilmiştir. Döşeme binanın geçirdiği onarım sonucunda modern seramik ile kaplanmıştır.

2.2.3. Cepheler



F. 43: Güneybatı cephesi (IPA)

Haydarpaşa Garı'nın güneybatıda, Boğaza bakan anıtsal giriş cephesi yarı bodrum kat hizasından itibaren on iki basamaklı bir platform üzerinde yükselmektedir. Bu platform cephenin iki yanında bulunan kulelerde son bulmaktadır. Ana cephe yatay düzende üç bölüme ayrılmıştır. (F. 43) Her bölüm kendi içerisinde simetrik bir tasarıma sahiptir.

Birinci bölümü oluşturan zemin katta bekleme salonuna açılan kapılar sepet kulpu kemerlidir. Her iki kulenin yanında yer alan gişelere personel girişinin sağlandığı tâli kapılar yarım daire kemerle düzenlenmiştir. Bu iki kapı düzeninin arasında yine basık kemer formunda düzenlenmiş olan büyük bir pencere cephenin tam ortasında bulunmaktadır. Bu pencerenin iki yanında üçgen alınlıklı yüzeysel nişler içerisinde yapının kitabeleri yer almaktadır. (F. 45) Zemin kattaki kapı ve pencerelerde vitray uygulamaları vardır.

İkinci bölüm; birinci ve ikinci katları kapsamaktadır. Sırasıyla tekli ve üçlü pencere düzenin yer aldığı bölümün sınırları; birinci katta yer alan Fransız balkon döşemelerinden başlayıp üçüncü kata kadar uzanan pilastrlar ile belirlenmiştir. Birinci kat pencereleri yarım daire formlu iken, ikinci kat pencereleri dikdörtgen çerçeveli olarak tasarlanmıştır. (F. 45) Birinci kat pencerelerinin bir kısmı üçgen alınlık ile birlikte mimari bir form gibi işlenmiştir. Bu uygulama Rönesans mimarisinde sıklıkla kullanılmıştır.



F. 44: Güneybatı cephede yer alan Osmanlı tuğrası



F. 45: Güneybatı cephesi (IPA)

Üçüncü kat ve çatı katı gösterişli güneybatı cephesinin yatay düzenlemesinde üçüncü bölümü teşkil etmektedirler. Üçüncü kat pencereleri üçlü ve tekli olarak düzenlenmiştir ve bu pencere grupları pilastrlarla bölünmüştür. Anıtsal cephenin çatısı üçlü taç düzenlemesi ile son bulmuştur. Bu üçlü taç sisteminde, ortadaki daha büyüktür ve ortasında dairesel kadranlı bir cephe saati yer almaktadır. (F. 43, 45)

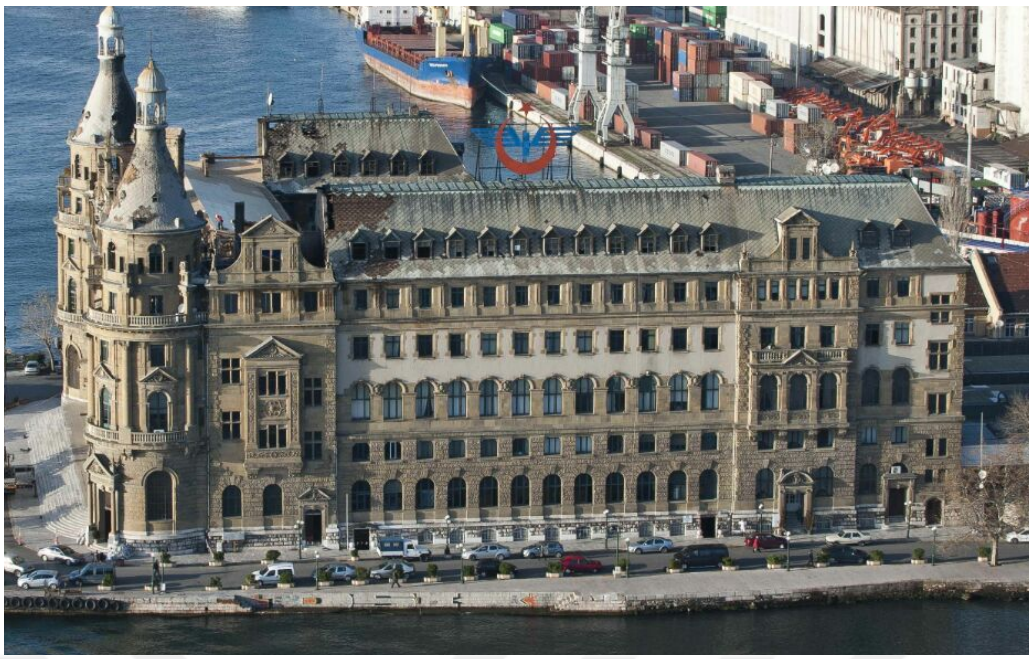


F. 46a: Batı kule (IPA)



F. 46b: Güney kule (IPA)

Cephenin iki yanında yer alan kulelerde pencere ve balkon düzenlemeleri genel olarak ana cepheye benzemektedir. Batı kulede üçgen alınlığı ve sütunuyla bir kapı bulunmaktadır. Kulelerde ana cepheden farklı olarak üçüncü kat ve çatı katı boyunca payandalar yer almaktadır. (F. 46a, 46b)



F. 47: Güneydoğu cephesi (IPA)

Yapının uzun kolunu teşkil eden güneydoğu cephesi ana cepheden sonra en yoğun süslemeye sahip cephedir. Kadıköy'den izlenebilen bu cephe, tarihi Haydarpaşa İstasyonu'nun Anadolu Yakası'ındaki silüetini temsil etmektedir.

Uzun kol cephesi, düşeyde dört bölüme ayrılmıştır. Bu bölümler cephedeki hareketi sağlayan taşıntılar ile sınırlanmıştır.

Cephe tasarımının birinci bölümünü güney taşıntısı oluşturmaktadır. Kule yakınında yer alan güney taşıntıda; üçgen alınlıkla tamamlanmış olan bir çıkma yer almaktadır. Bu çıkma iki ve üçüncü kat pencereleri ile sınırlandırılmıştır. Her iki yanında; simetrik bir düzen içerisinde şeritler halinde düzenlenmiş bitki motiflerinin ve hayvan figürlerinin oluşturduğu süsleme yer alan bu çıkmanın, alınlık kısmında ise Osmanlı arması yer almaktadır. (F. 48a)

Uzun kol cephesinin ikinci aşamasını taşıntıların arasında bölüm oluşturmaktadır. Zemin kat yuvarlak kemerli pencereler ve bu pencerelerin yüzeyden taşan kilit taşları ile oluşturulmuştur. Asma kat, birinci, üçüncü katlar ve çatı pencereleri kare ve dikdörtgen biçimdedir. Bu bölümde çıkmalar dışında hareket birinci kat düzenlemesi ile sağlanmıştır. Birinci katta; yivlerle vurgulanmış yuvarlak kemerli pencereler ve birer pencere aralıklarla yerleştirilmiş eliptik kartuşlar yer almaktadır.

Cephenin üçüncü aşamasını oluşturan ve avluya yakın olan doğu yönündeki taşıntıda yer alan çıkma birinci kat pencerelerinden başlayıp ikinci kat Fransız balkonlarında son bulmuştur. Çıkmada bitkisel süsleme yer almış ve istiridye motifli bir alınlık ile tamamlanmıştır. (F. 48b)

Dördüncü bölüm ise ikinci bölümün tekrarı niteliğindedir. Avlu yönünde yer alan dikdörtgen ve kare formlu merdivenlere açılan pencereler iki kısım arasındaki tek farktır.

Uzun kol cephesinde altı adet giriş kapısı bulunmaktadır. Bu kapılar üçgen ve yarım daire alınlıklı ya da diktdörtgen formlu olmak üzere farklı biçimlerde tasarlanmışlardır. Güney yönünden itibaren; birinci kapı giriş holüne, bekleme salonuna ve askeri birime geçişi sağlamakta, dördüncü kapı lokantaya, beşinci kapı lokantanın deposuna, altıncı kapı katlara ulaşımı sağlayan merdivenlere, iki ve üçüncü kapılar ise bodruma açılmaktadır.



F. 48a: Güneydoğu cephesi kule yönündeki taşıntı (IPA)



F. 48b: Güneydoğu cephesi avlu yönündeki taşıntı (IPA)

Mevcut şartlar altında uzun kolda en büyük önemi 2010 yangınından sonra mevcudiyetini koruyan 1932 yapımı çatı taşımaktadır. Örtünün bu kısımdaki kalıntısı yapının evvelki örtüsünün malzeme ve teknik analizlerinin yapılmasına olanak sağlamıştır.

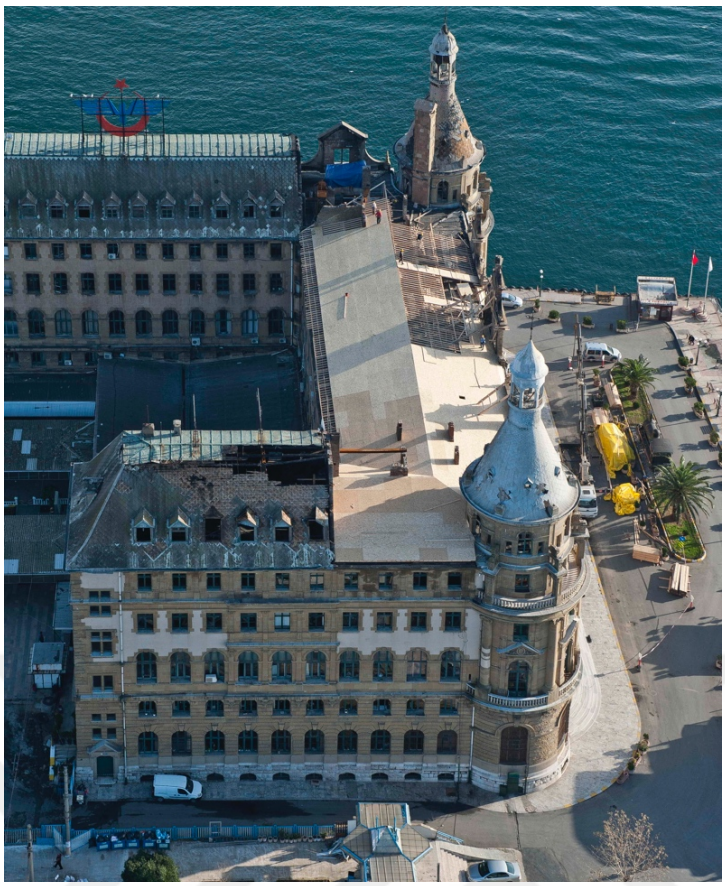
Kısa kol yani kuzeybatı cephesi yapının avluya bakan cephelerinden sonra en sade cephesidir. Farklı kemer tipleriyle hareketlendirilmiş kat pencereleri dışında cephede pek bir hareketlilik yoktur.



F. 49: Güney kule kapı pervazı



F. 50: Güneydoğu cephesi restoran girişi



F. 51: Kuzeybatı cephesi (IPA)

Kısa kolu teşkil eden kuzeybatı cephesi yatayda üç bölümlü olarak tasarlanmıştır. Zemin, bodrum ve asma katları kapsayan birinci aşamada belirginleştirilen kilit taşları ile yarım daire kemerli zemin kat pencereleri dışında kare pencerelerin yoğun olduğu ve birinci kat pencereleri sepet kulpu kemer formlu iken asma kat, ikinci ve üçüncü kat pencereleri kare veya dikdörtgen formludur. Kapının üzeri üçgen alınlıkla nihayetlendirilmiştir. Uzun kolda olduğu gibi bu kolda da üçgen alınlıklı çatı pencereleri mevcuttur.

Avlu cepheleri ise oldukça sade tutulmuştur. Birinci kat pencereleri sepet kulpu kemer formunda iken, geri kalan pencereler düz atkılı olarak düzenlenmiştir. Yapının kuzeydoğusunda yer alan bekleme salonu bu cephede yer almaktadır. Üzeri metal sundurma ile örtülü bu alan, peronlar için bir geçiş noktası görevi görmektedir. (F. 52)



F. 52: Avlu (IPA)



F. 53: Haydarpaşa İskelesi kara cephesi

Birinci ulusal mimarlık akımının sembol yapılarından olan Haydarpaşa Vapur İskelesi tek katlı olarak inşa edilmiştir ve dikdörtgen bir plana sahiptir. Yapının kara cephesinde dört adet kapı yer almaktadır. Sekizgen bilet gişesinin iki tarafında bulunan kapılardan büyük salona giriş sağlanmaktadır. Bu kapıların üzerinde iki adet kemerli pencere bulunmaktadır. Diğer iki kapıdan ise yolcu akışı sağlanan küçük salonlara girilmektedir. Bu kapılar üzerinde üçgen formlu çini panolar yer almaktadır. Cephede gişe bölümünün üzerinde çatı saçağı öne doğru uzatılmıştır.(F. 53)

Deniz cephesinde büyük salondan çıkışın sağlandığı iki adet kapı ile ortalarında çokgen formda, dışarı taşkın ahşap camekânlı seyir çıkıntısı yer almaktadır. Yolcu holünün iki yanındaki küçük salonlara ait birer kapı bulunmaktadır. Bu panolarda Türkçe ve Osmanlıca Haydarpaşa yazılmıştır. (F. 54)



F. 54: Haydarpaşa İskelesi deniz cephesi

Yan cepheler ise kara ve deniz cephesine göre oldukça sade tutulmuş, iki yanda birer pencere ve ortalarında ahşap saçak ile sonlandırılmıştır. Pencere alınlıkları Kütahya çinileriyle hareketlendirilmiştir.

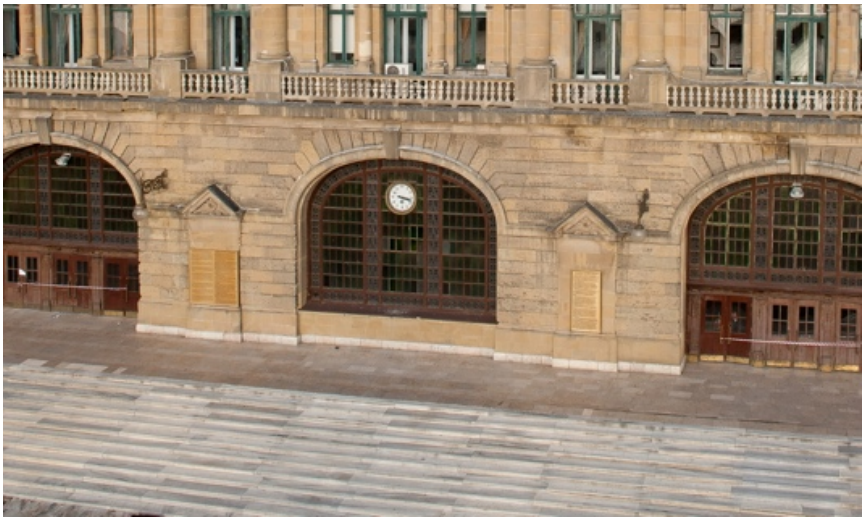
2.3.Süsleme

2.3.1. Taş Süsleme

Yapıda taş süslemenin yoğunluğu ana cephe ve uzun kol cephesiyle sınırlıdır. Ana cephede; iki büyük giriş kapısı arasında yer alan kitabeliklerin üçgen alınlıklarında Sultan Abdülhamit tuğralı Osmanlı armaları yer almaktadır.



F. 55: Ana cephe (IPA)



F. 56: Güneybatı cephesi, kitabeler (IPA)

Birinci kat üçgen alınlıkların içinde bitkisel süsleme içerisinde ay yıldız, ikinci kat balkon altlarında ve sütun başlıklarında bitkisel süsleme bulunmaktadır.



F. 57: Ana cephe ikinci ve üçüncü kat pencereleri (IPA)

İkinci kat pencereleri sırasıyla tekli ve üçlü olarak gruplandırılmıştır. Cephedeki kompozit başlıklı sütunlar arasında kalan tekli pencereler ile birinci kata nispeten Fransız balkonlar oluşturulmuştur. (F. 57)



F. 58: Ana cephe üçlü taç grubu (IPA)

Cephede çatı katı hizasında bulunan üçlü taç grubunda; sağda ve solda yer alanların üzerlerinde ay yıldız, ortadakinde demir yolu amblemi olan kanatlı tekerlek, üzerinde ay yıldız motifleri ve her bir tacın iki yanında akroterler yer almaktadır. (F. 58)



F. 59: Ön cephe taç, süsleme ayrıntı (IPA)



F. 60: Ön cephe taç, kanatlı tekerlek ve ay yıldız süslemeleri (IPA)



F. 61: Gül bezek motifi (IPA)

Kulelerdeki destek payandaları birer gül bezek motifli madalyon ile son bulmuştur. (F. 61)

Güney kulede yer alan kapının pervazında simetrik bir kompozisyon içerisinde aşağıda vazonun kaidesinden uzayan bitkinin sap kısmı ‘‘S’’, ‘‘C’’ kıvrımları ile ejder figürünü oluşturmuştur. Ejderin hemen üzerinde yer alan ikinci vazodan uzanan saplar; şahlanmış at ve bitkisel süsleme ile son bulmuştur. Stilize edilmiş hayvan ve bitki figürleri ile oluşturulmuş bu karmaşık kompozisyon art nouveau üslubundadır. (F. 62)



F. 62: Güney kule ejder ve at figürleri



F. 63: Uzun kol (güneydoğu) cephesi (IPA)

Uzun kolu oluşturan güneydoğu cephesi konsollar, taşıntılar, farklı düzenlenmiş pencereler ve rustik taş örgüler ile hareketlendirilmiştir. Taşıntılar üçgen alınlıklı çatı pencereleriyle bir mimari form gibi tasarlanmış ve her iki yanlarında akroterler yer almaktadır. Cephenin yarım daire kemerli zemin kat pencerelerinde kilit taşı bulunmaktadır. Doğu yönünde yer alan kapı genel itibariyle bitkisel motifler ile bezelidir. Kapının üçgen alınlığında bitkisel süsleme içerisinde yer alan madalyonda kapının yapım tarihi olan 1908 yazılıdır. Doğu yönündeki taşıntıda pencerelerin araları ve bitkisel motifli bordürlerle çevrilmiş, alınlıklarda Osmanlı arması yer almaktadır.



F. 64a: Uzun kol güney yönündeki taşıntı (IPA)



F. 64b: Uzun kol güney yönündeki taşıntı ayrıntı (IPA)

Üçüncü kat pencereleri kemerlidir. İki taşıntı arasında yer alan pencereler arasına birer boşluk bırakılmak suretiyle madalyonlar yerleştirilmiştir. (F. 65)



F. 65: Uzun kol üçüncü kat ve dördüncü kat pencere düzenlemeleri (IPA)

Cephenin güney tarafında taşıntı üçlü olarak düzenlenmiştir. Taşıntıyı çevreleyen bordürün sağ tarafında bitkisel ağırlıklı süsleme yer almaktadır. (F. 64)



F. 66: Güneydoğu cephesi, istiridye formlu üçgen alınlık (IPA)



F. 67: Uzun kol güney yönündeki taşıntı ayrıntı (IPA)

Uzun kol güney yönündeki taşıntının sol yanında yer alan koç başını andıran bitkisel süsleme ile başlayan ve simetrik olarak devam eden süsleme;

hayvan, fantastik yaratıklar ve bitkisel süslemeler ile devam edip bir vazo ile son bulmuştur. (F. 67)

Üçlü sepet kulpu kemerli pencerelerden ortadakinin üzerinde üçgen alınlık içerisinde istiridye formunda bir süsleme mevcuttur. (F. 68)

Doğu tarafında taşıntının altında yer alan sepet kulpu kemerli kapıda bitkisel motifler arasında bir madalyon bulunmaktadır. (F. 68)



F. 68a: Uzun kol doğu yönü (IPA)



F. 68b: Uzun kol doğu yönü (IPA)

Cephede yer alan sütun başlıkları da bitkisel motiflerle bezenmiştir.



F. 69: Kısa kol (kuzeybatı) cephesi (IPA)

Kısa kol cephesi uzun kol ve ana cepheye göre oldukça sade tutulmuştur. Cephede batı kulede yer alan süslemeler dışında; sepet kulpu formunda kemerli pencereler ve kilit taşları, asma kat ve zemin kat pencereleri arasındaki hareket ve birinci kat pencerelerinin ortasında yer alan üçlü düzenleme yer almaktadır. (F. 69)

2.3.2. Alçı Süsleme

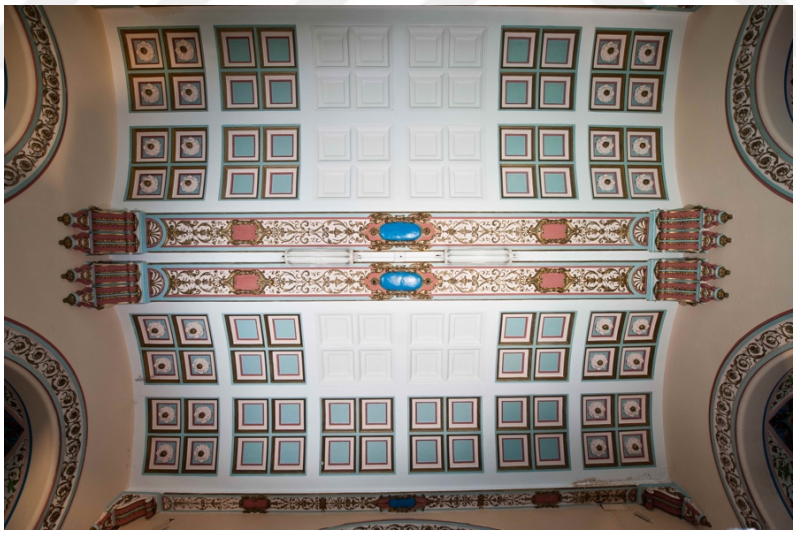
Yapıdaki alçı süslemeler; zemin kat orta kolda ve uzun koldaki bekleme salonlarında, tuvaletlerde, berber, askeriye, hol ve gar restoranında bulunmaktadır. Birinci katta kulelerde, Bölge Müdürü Yardımcısı odasında,

Trafik Şube Müdürlüğü'ne ayrılan kısımda ve tuvaletlerde, ikinci katta ise sadece kulelerde yer almaktadır.



F. 70: Orta kol bekleme salonu kuzeydoğu kapısı (www.istanbul.com)

Yapıda alçı süslemeler tavan ve kemerlerde kullanılmıştır. Süslemeler neo-barok ve rokoko özellikler göstermektedir.



F. 71: Orta kol bekleme salonu tavan (IPA)

Alçı süslemenin en yoğun olduğu orta kol bekleme salonunda; dörtlü olarak düzenlenmiş asma tavan altı kasetleme uygulanmış, başta ve sonda yer alanlarda çiçek motifine yer verilmiştir. Paralel olarak yer alan iki kasetli bölümü birbirinden, aralarında tek dal üzerinde bitkisel süslemeler yer alan kartuşlu kompozisyon ayırmaktadır. (F. 71)



F. 72: Orta Kol Bekleme Salonu Kemer (IPA)

Kemerlerde tek dal üzerinde gelişen gülçe ve stilize yapraklar ile oluşturulmuş süslemeler bulunmaktadır. Bu bitkisel kompozisyon altın renginde olup ve ana bekleme salonunun kemerleri boyunca yer almaktadır. (F. 72)



F. 73: Lokanta Tavan ve Sütun



F. 74: Uzun kol zemin kat koridoru tavan



F. 75: Uzun kol bekleme salonu tavan



F. 76: Güney kule zemin kat tavan

Güney kule zemin kat tavanı kaburgalı tonoz görünümlü alçı süslemeler ile Haydarpaşa İstasyonu içerisinde benzeri olmayan bir bezemeye sahiptir. Alçı süslemeler stilize edilmiş hayvan ve bitkisel motif ve figürler ile oluşturulmuştur. (F 76, 77)



F. 77: Güney kule zemin kat tavan ayrıntı

2.3.3. Madeni Süsleme

Haydarpaşa İstasyonu'nda madeni süslemeler barok üslupta ile işlenmiş aplikler ve merdiven korkulukları ile güney kuledeki hayvan figürü ile sınırlıdır.



F. 78: Ana cephe zemin kat aplik (IPA)

Döküm tekniğinde yapılmış olan aydınlatma konsolları, palmetle başlayan ve ejder motifi ile son bulan kıvrım dal şeklinde tasarlanmıştır.



F. 79: Uzun kol 1. kat merdiven korkulukları

Dövme demirden yapılmış olan 1. kat merdiven korkulukları halka motifinin altından dikmeler inecek şekilde tasarlanmıştır.



F. 80: Güney kule zemin kat merdiven korkulukları

Merdiven korkulukları helezonik kıvrımlar yapan stilize yaprak motifleri ile süslenmiştir.



F. 81: Güney kule emin kat fantastik hayvan figürü

Aynı merdiven korkuluklarının babası altta bir mermer küre üzerinde ayakta duran döküm tekniğinde yapılmış grifonla süslenmiştir. (F. 81)



F. 82: Güney kule zemin kat kapı lentosunda yer alan aslan başı

Güney kulenin zemin katında, askeri birimlere ve ana bekleme salonuna geçişi sağlayan kapı lentosunda döküm tekniği ile yapılmış olan aslan başı yer almaktadır.

2.3.4. Cam Süsleme

Haydarpaşa İstasyonunun özgün vitrayları Frankfurtlu Profesör Otto Linnemann tarafından yapılmıştır.[49]



F. 83: Güney kule vitray ayrıntı, Linnemann'ın imzası

Yapının deposunda meydana gelen patlamadan sonra 1933 yılında birçok parçanın tekrar işlendiği ve kurşun kayıtların değiştirildiği ilk vitray

[49] Mehmet Yavuz, *İstanbul Haydarpaşa Garı Sanat Tarihi Raporu*, 2011, s.14

restorasyonu gerçekleşmiştir. İkinci restorasyon ise tanker patlamasından dört yıl sonra 1983 yılında Şükriye Işık tarafından yapılmıştır.[50]

Uzun kol asma kat merdiven sahanlığında tepe penceresinde yer alan vitrayların dışında tamamı zemin katta bulunmaktadır.



F. 84. Uzun kol asma kat merdiven sahanlığı tepe penceresi

Zemin katta bulunan vitraylar uzun kol bekleme salonunda ve her iki kulenin pencerelerinde yer almaktadır.

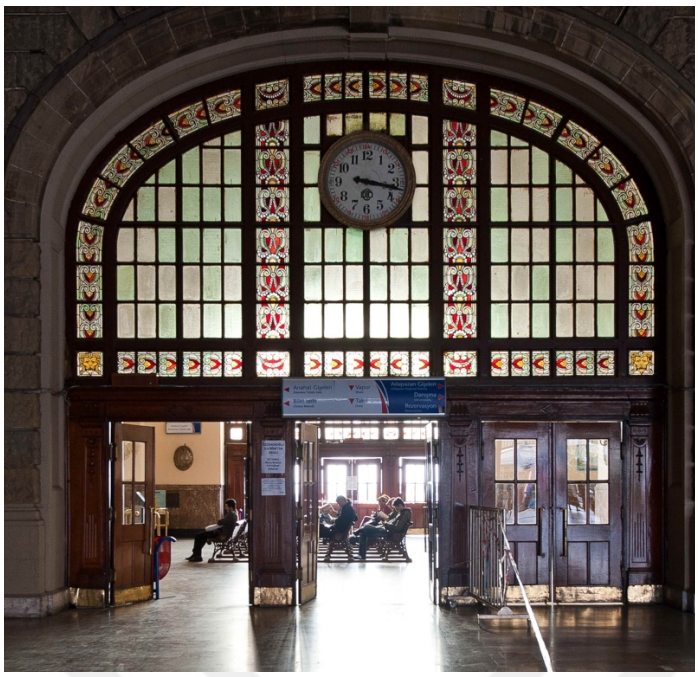


F. 85: Orta kol bekleme salonu vitray aslan figürü detay

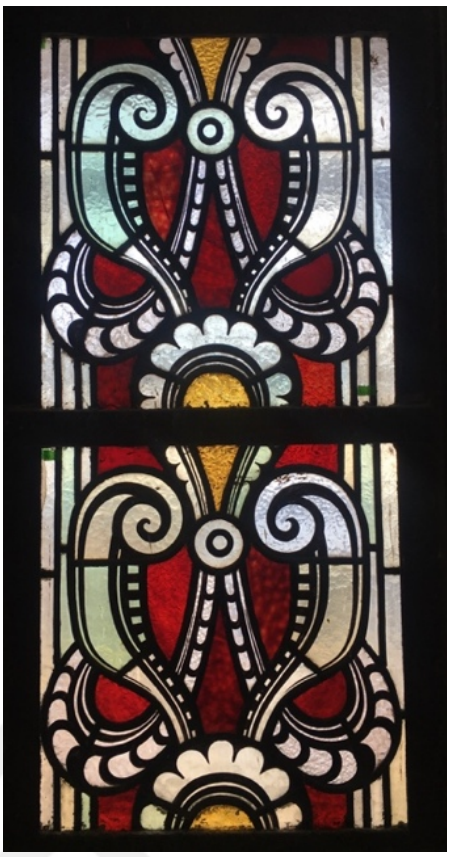
Orta kol bekleme salonunun vitray kompozisyonlarında en alt köşelerde birer adet profilden bir aslan figürü yer almaktadır. (F. 85)

Uzun kol asma kat merdiven sahanlığında ve her iki kulenin zemin katlarındaki bütün pencere sıralarında birer tane olmak üzere; sekizgen geçme zemin ortasında yıldız ve hilal motifleri yer almaktadır. (F.84)

[50] Yadigar Alkan, *Tarihi Haydarpaşa Garı Vitray Restorasyonu Raporu*, İstanbul, 2016, s.1



F. 86a: Orta kol bekleme salonu vitrayları (IPA)



F. 86b: Orta kol bekleme salonu vitray detay

Vitray süslemelerinde; orta kol bekleme salonunda bulunan aslan figürü hariç, ağırlıklı olarak stilize bitkisel ve geometrik motifler uygulanmıştır.

2.3.5. Çini Süsleme

Lokanta bölümünde, duvarların alt kısımları çini panolar ile kaplanmıştır. Mehmet Emin Efendi tarafından yapılmış olan bu çiniler, Kütahya'da yapılmış olan kaliteli çini örneklerindendir.[51]



F. 87: Lokanta, pencere altı çini ayrıntı

[51] Mehmet Yavuz, *İstanbul Haydarpaşa Garı Sanat Tarihi Raporu*, İstanbul, 2011, s.14



F. 88: Lokanta, çini pano ayrıntı

Çini süslemelerde kökten çıkan karanfiller ve iri kıvrık yapraklar ile birlikte bitkisel süslemeler de yer almaktadır.



F. 89: Lokanta, çini panolar



F. 90: Haydarpaşa İskelesi, güneybatı cephe

Cephe çini bordür ve üçgen, kare ve dikdörtgen formlarda çini levhalar ile bezenmiştir. Mavi, turkuaz, sarı, beyaz ve kırmızı renklerin kullanıldığı bu çini süslemelerde hatai, rumî gibi bitkisel motifler, geometrik süslemeler ve ''Haydarpaşa'', ''Birinci Mevki'' ''İkinci Mevki'' gibi mekân ve konum belirleyici yazılar da yer almaktadır.



F. 91a: Haydarpaşa İskelesi, sekizgen formlu gişenin yanında yer alan giriş kapısı ''birinci mevki''



F. 91b: Haydarpaşa İskelesi, sekizgen formlu gişenin yanında yer alan giriş kapısı ''ikinci mevki''

Ayrıca denize bakan güneybatı cephede ve istasyon binasına bakan kuzeydoğu cephede yer alan kapıların üzerinde yer alan çinilerin altında sivri kemerli pencerelerde vitray ve taş süsleme yer almaktadır.



F. 92a: Haydarpaşa İskelesi'nin güneydoğu yönünde yer alan çini bordür ve panolar



F. 92b: Haydarpaşa İskelesi'nin güneydoğu yönünde yer alan çini pano ayrıntı

Çini süslemelerde ay yıldız ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (Osmanlı Denizcilik İşletmeleri) amblemi de yer almaktadır.

2.3.6. Boyalı Süslemeler



F. 93a: Haydarpaşa istasyonu restorasyon çalışmaları ile ortaya çıkarılan; orta kol, 3. Kat koridorda yer alan ahşap taklidi kalem işi uygulaması



F. 93b: Haydarpaşa istasyonu restorasyon çalışmaları ile ortaya çıkarılan; uzun kol doğu yönünde, 3. Kat merdiven sahanlığında yer alan kalem işi uygulaması



F. 94: Haydarpaşa istasyonu restorasyon çalışmaları ile ortaya çıkarılan; kısa kol 3.kat

Yalnızca birkaç boyalı tavan süslemesinin özgün olarak kalabildiği Haydarpaşa İstasyonu'nda, 2015 yılında başlayan restorasyon çalışmaları ile birlikte özgün süslemelere ulaşılmıştır.

Kesin olarak tarihlendirilemeyen bu süslemeler, genel olarak batı kökenlidir ve barok üslubun uygulandığı tespit edilmiştir. Bu bezemeler yeşil yapraklı ve bordo çiçekli gonca (F. 93b), ahşap taklidi (F. 93a) ve kesik çizgiler ile yapılmış olan bitkisel bordürdür. (F. 94)

Günümüzde genel müdür yardımcısı odası olarak kullanılan permi odasının tavanında barok nitelikli boyalı bezemeler yer almaktadır. (F. 95a,b) Bu süslemelerde tonlama ve gölgelemeler ile derinlik sağlanmıştır.



F. 95a: Permi odası tavan süslemeleri



F. 95b: Permi odası tavan süslemeleri ayrıntı

3. TOPLUMSAL BELLEKTE HAYDARPAŞA İSTASYONU

3.1. Türk Edebiyatında Haydarpaşa İstasyonu

Haydarpaşa İstasyonu kavuşmaların ve ayrılıkların mekânı olarak şiir, hikâye, roman ve mektuplara konu ve mekân olmuştur. Gar için, mekân ve edebiyat ilişki içerisinde irdelendiğinde genel çerçevede umut dolu ve huzur verici satırlar dökülmemiştir. Gar binasının konu edildiği eserler; hüzün, yokluk, kimsesizlik, geçmişi hasretle yâd etme gibi duygu durumları ve yolculuk için bekleyen karakterleri içermektedir.

3.1.1. Türk Şiirinde Mekân Olarak Haydarpaşa İstasyonu

Nazım Hikmet Dağların Havası

*"**Haydarpaşa Garı**'nda*
trenin kalkmasına daha on dakika var.
Vagonlardan uzatmış başını yolcular
Bakıyorlar arkada kalacak olanlara,
''Tez geliniz'' diyorlar gözleri dolanlara…
Haydarpaşa Garı'nda nöbet geliyor gurbet,
Gurbet ölüm gibidir,: Herkese gelir nöbet!
Genç bir köylü şaşırmış, vagonunu arıyor,
bir yüzbaşı göğsünde karısını sarıyor,
muhbirler bir mebusun çevirmiş etrafını,
kadınlar paylaşıyor vagonların rafını,
bir hoca yolculara bakıyor alık alık…
Birden bir deniz gibi çalkalandı kalabalık.
Kıvrak, şen bir kahkaha bir ok gibi sivrildi,
Bir anda bütün bakışlar oraya çevrildi:
Üç hanım, bir genç kızın etrafını almışlar:
-Hala inanmıyorum senin gideceğine.
Orada bir gün bile rahat edeceğine!
-İsteseydi buraya gelmez miydi baban?
-Ben ona gelme dedim…
-Valla delisin Leman!
-Belanı bulacaksın sen araya araya.
-Yüz bin lira verseler gitmezdim Ankara'ya!
-Durun kuzum, kızmayın, biraz da beni dinleyin,
Sonra isterseniz yine ''Delisin!'' deyin!
Bilirsiniz ne kadar severim sinemayı,
Çılgın bir filme bakıp heyecandan yanmayı…
Akarken sergüzeştler birbirinin peşinde
Kaybederim kendimi ben filmin gidişinde.
İçimde sergüzeştin deli rüyası doğar.
İşte bugün önümde böyle bir sergüzeşt var:
Bu yolculuk, bu tren, Anadolu, Ankara…
Fırlatılmış gibiyim ben şimdiden rüzgara,
bir rüzgar ki, durmuyor, şiddeti kesilmiyor!
Bugün gideceğimi annem bile bilmiyor:
Ne çok şaşıracak beni görünce babam.
-Leman senin aklının tahtası değil tamam!
-Lemancık Ankara'da yaşayabilir mi hiç?
Sal dö dans yok, kafe yok, yollar pis, evler kerpiç!
-Ankara cehennemdir asri bir genç kız için!
-Leman bu deliliğe niçin lüzum var, niçin…
-Maşerler, emin olun tamamen haklısınız,
Fakat rica ederim unutmayın ki yalnız
Oraya gidiyorum bir filme gider gibi.
Hem öyle bir film ki başlarken biter gibi!
-Ankara'da hemen hiç durmayacaksın demek?
-Bunu anlamak için değmez düşünmeye pek!
İkinci kampananın çınladı çelik sesi,
Herkes susup dinledi bu delik delik sesi!
Trenin kalkmasına beş dakika var daha,
*Beş dakikadan sonra **Gar** girecek günaha!*
Gurbet, camdan yapılmış gönülleri taşlıyor,
Bir uzun facianın ilk perdesi başlıyor…
Son bakışlar, son veda, son buseler, sarışlar,
Mektup yaz, çok kalma dön! Diye son yalvarışlar.
Gözleri bulutlanan… Dudakları titreyen…
Son koşuş… Son kampana… Son düdük…
Kalktı tren…"

"Dağların Havası" adlı şiirinde Nazım Hikmet Haydarpaşa İstasyonu'nu gurbet ile özdeşleştirmiştir. Şiirin başında trene yerleşmiş yolcuların harekete geçmeyi bekleyişleri, peron ve vagonlarda bu bekleyiş anılarında yaşananlar

betimlenmiştir. Gelişme bölümünde Leman adlı karakterin İstanbul'dan ayrılış macerası hakkında tartışmalar yapılırken, sonunda trenin İstanbul'dan kalkışı ve gurbetin başlangıcı işlenmiştir.

Şair Haydarpaşa Garı'nı hasretten ve gurbetten sorumlu tutmuştur; dolayısıyla şiirde istasyon binası hem mekân olarak kullanılmıştır, hem de kişileştirilmiştir.

Nazım Hikmet, Memleketimden İnsan Manzaraları

***Haydarpaşa Garı**'nda*
"1941 baharında
saat on beş.
Merdivenlerin üstünde güneş
yorgunluk
ve telaş.
Bir adam
merdivenlerde duruyor
bir şeyler düşünerek.
Zayıf.
Korkak.
Burnu sivri ve uzun yanaklarının üstü
çopur.
Merdivenlerdeki adam
-Galip usta-
tuhaf şeyler düşünmekle meşhurdur:
''Kağıt helva yesem her gün'' diye
düşündü
5 yaşında.
''Mektebe gitsem'' diye düşündü
10 yaşında.
''Babamın bıçakçı dükkanından
akşam ezanından önce çıksam'' diye
düşündü
11 yaşında.
''Sarı iskarpinlerim olsa
kızlar bana baksa''
diye düşündü
15 yaşında.
''Babam neden kapattı dükkanını?
Ve fabrika benzemiyor babamın dükkanına''
diye düşündü
16 yaşında.
''Gündeliğim artar mı?'' diye düşündü
20 yaşında.
''Babam ellisinde öldü,
ben de böyle tez mi öleceğim?''
diye düşündü
21 yaşındayken.
''İşsiz kalırsam'' diye düşündü
22 yaşında. ''İşsiz kalırsam'' diye düşündü
23 yaşında. ''İşsiz kalırsam'' diye düşündü
24 yaşında.
Ve zaman zaman işsiz kalarak
''işsiz kalırsam'' diye düşündü
50 yaşına kadar.
51 yaşında ''ihtiyarladım.'' Dedi
''Babamdan bir yıl fazla yaşadım.''
Şimdi 52 yaşındadır.
İşsizdir.
Şimdi merdivenlerde durup
kaptırmış kafasını
düşüncelerin en tuhafına:
''Kaç yaşında öleceğim?
Ölürken üzerimde yorgan olacak mı?''
Diye düşünüyor
burnu sivri ve uzun.
Yanaklarının üstü çopur.

Denizde balık kokusuyla
döşemelerde tahtakurularıyla gelir
***Haydarpaşa Garı**'nda bahar.*
sepetler ve heybeler
merdivenlerden inip
merdivenleri çıkıp
merdivenleri tutuyorlar.
Polisin yanında bir çocuk
-tahminen beş yaşında-
iniyor merdivenleri.
Nüfusta kaydı yok
fakat ismi Kemal.

Merdivenleri bir heybe çıkıyordu
bir halı bir heybe.

Merdivenlerden inen Kemal
yapayalnızdı
-kundurasız ve gömleksiz-
ortasında kainatın.
Açlığından başka bir şey hatırlamıyor
bir de hayal meyal
karanlık bir yerde bir kadın.
Merdivenleri çıkan heybenin
kırmızı, mavi, siyahtı nakışları.
alı heybeler
ata, katıra, yalıya binerlerdi eskiden,
şimdi şimendifere biniyorlar.

Merdivenleri bir kadın iniyor.
Çarşaflı
şişman
Adviye hanım.
An-asıl Kafkasyalı
1311'de kızamık

1318'de gelin oldu.
çamaşır yıkadı.
Yemek pişirdi.
Çocuk doğurdu.
Bir damadı imamdır.

Merdivenlerin üstünde güneş
bir baş yeşil soğan
ve bir insan:
Ahmet onbaşı.
Balkan harbine gitti.
Seferberlikte gitti.
Yunan harbinde gitti.
''Ha dayan hemşerim sonuna vardık.''
Sözü meşhurdur.

Merdivenlerden bir kız çıkıyordu.
Çorapta çalışır.
-Tophane Caddesi, Galata-
Atifet on üç yaşındadır
galip usta baktı Atifet'e,
''evlenseydim eğer
torunum olurdu bu kadar''
diye düşündü.
''çalışırdı, bana bakar''
diye düşündü.
Sonra birdenbire aklına Şevkiye geldi.
Emin'in kızı.
Mavi mavi gözleri vardı.
Geçen sene daha adet görmeden
Şahbaz'ın arsasında bozmuşlardı.

Sepetler ve heybeler
merdivenlerden inip
merdivenleri çıkıp
merdivenlerde duruyorlar

Ahmet onbaşı
-yine askerdi-
yetişti halı-heybeye.
Öptü elini.
Halı-heybe
Ve mavi mintan, palto, siyah şalvar
ve keten lastik iskarpinler,
fötr şapka, sakal
ve lahuri şal
kuşak
onbaşının omzunu okşayarak:
''Hayıflanma birkaç kalem borç için'' dedi,
''hane halkını sıkıştırmayız.
yalnız biraz faiz biner.''

Mahkumlar durakladı.
Jandarma Hasan
tokalaştı Ahmet onbaşıyla.
Jandarma Haydar
aldı yerden boş paketi
soktu cebine.
Ve mahkum kadın
Ve biliyor ki öldüğü zaman
bir şal koyacaklar tabutuna
selatin camilerinden.

***Haydarpaşa** koynunda*
martılar inip kalkıyor
denizde leşlerin üstünde.
İmrenilir şey değil
martıların hayatı.

***Gar**ın saati*
üçü beş geçiyor.
Siloların orda
buğday yüklüyorlar
İtalyan bandıralı bir şilebe.
Ayrıldı onbaşıdan halı-heybe
gara girdi.
Merdivenlerde güneş
yorgunluk
ve telaş
ve altın başlı kelebek ölüsü var.
Kocaman insan ayaklarına aldırmadan
bembeyaz, upuzun taşın üstünde
taşıyor karıncalar kelebeğin ölüsünü.
Adviye hanım
sokuldu polis efendiye.
Bir şeyler konuşuldu.
Okşadı çocuk Kemal'i.
Ve hep beraber
karakola gittiler.
Ve her ne kadar
bir daha görülmeyecekse de
hayal meyal
karanlık bir yerlerde hatırlanan kadın
çocuk Kemal
yapayalnız değil artık ortasında kainatın.
Bir parça bulaşık yıkayıp
biraz su taşıyacak
ve Adviye hanımın dizi dibinde yaşayacak.
Merdivenleri mahkumlar çıkıyordu.
Şakalaşıp gülüşerek.
Üç erkek bir kadın
ve dört jandarma.
Erkekler kelepçeli
kadın kelepçesiz
jandarmalar süngülü.

Merdivenler üstünde bir kayısı gülü
bir cıgara paketi
bir gazete kağıdı.

boynuna atılan Atıfet'i
öptü iki yanağından.
Eğilip baktı kelepçeli Halil
kayısı gülünün yanındaki gazete kağıdına:
''tek sütunluk bir nefer.''
Üniforması belli değil.
Tıraşı uzun.

Beyaz sargılar var başında.
Sargılarda kan.
Sonra tayyareler
-kanatlı köpek balıkları gibi-
''pike bombardıman''
diye yazıyor.

Sonra bir liman:
Küçük, beyaz daireler çizili üzerinde.
İsmini okuyamadı,
mürekkebi gaz lekesi dağıtmış.

Üç bayan
çıkar merdivenleri koşarak
-sivri külahlarıyla
mantar iskarpinleriyle-
banliyö yolcuları.

Kelepçeli Süleyman
bayanları gördü.
Genç bir kadın geçirdi yüreğinden.
Kayısı gülünü nişanlayıp
tükürdü.
Kelepçeli Fuat
seslendi galip ustaya:

'Usta.
Yine tuhaf şeyler düşünüyorsun.'
'Düşünüyorum evlat.
Geçmiş olsun.'
'Eyvallah usta…
Düşünmek değiştirmez hayatı.'

Fuat
tersanede tesviyeci,
19 yaşında girdi hapse
üç arkadaş perdeleri indirip
bir kitap okudukları için.
Ve yatıyor iki yıldır.
Şimdi içerilere gönderiyorlar.

Galip usta
bu sefer
dehşetli bir şeyler düşünerek
bakıyor kelepçesine Fuat'ın,
bugüne dek
farkına varmadan biriken şeyler
yığınla
üst üste
hep beraber
tıkacını atan bir çeşme suyu gibi
bulanık
berrak
akıyordu kafasının içini doldurarak:
'Ne kadar çok fabrika var İstanbul'da,
Türkiye'de ne kadar çok,
dünyada ne kadar çok, sayılamayacak
kadar.'
Dün akşam tornacı ayyaş Kadir'in
ölüsünü buldular
üniversite kapısında
— bayılmış kız, talebelerden biri –
ne kadar çok kayış, kasnak
ne kadar çok volan
ne kadar çok motor
dönüyor, ha babam dönüyor, ha babam
dönüyor, dönüyor,
ne kadar çok adam, ne kadar çok adam
işsiz kalırsam, diye düşünüyor,
mürettip Şahap usta kör oldu
dileniyor matbaalarda.
Dokuma tezgâhları, fireye tezgâhları, torna
tezgahları,
şahmerdanlar, merdaneler,
pulanyalar,
pulanyalar,
pulanyalar,
---galip usta pulanyacıydı.---
kim bilir dünyada ne kadar
ne kadar çok işsiz var.
Ama askere almışlardır.
Asker olunca işsiz adam
artık işsiz sayılmaz mı?

'Yine derinlere daldın ustam.'

Galip usta dokundu Fuat'ın kelepçesine:
'Allah sonumuzu…
-- ürktü kendi sesinden --
….hayreyleye evlat'
dedi.
İnce siyah bıyıklarıyla Fuat
gülümsedi:
'Hayırdır mutlak sonumuz..'

Ustanın çipil gözleri ıslak
titriyor uzun burnu.
Ve etrafa belli etmeden
koydu Fuat'ın cebine
elli beş kuruşundan yirmi kuruşunu.

***Garı**n saati on beşi sekiz geçiyor.*
15:45'te kalkar bu tren
üçüncü mevki bekleme salonunda
oturup dolaşıp uyuyorlar yüzükoyun
kalkacak herhangi trenle ilgileri yok.

Baskıcı Ömer
sakalı avuçlarında
betonun üzerinde çıplak ayakları
oturuyor iki büklüm sabahtan beri.
Ve yine sabahtan beri Ömer'in önünde
aşağı, yukarı, ileri, geri
volta vuruyor Recep.
İnce uzun kotları kalkıp inip
görünmez bıçakları atıp tutar gibi elleri
Ali malının masanın üzerinde yatıyor
yüzükoyun
sırtı yarılmış gömleğinin
kumral başı bileklerimde.

üçüncü mevki bekleme salonunda
oturup dolaşıp yüzükoyun uyuyorlar
kalkacak herhangi trenle yok alakaları

Aysel : Yaşı belli değil.
Belki on üç, belki yirmi.
Esmer, kuru, kur...
Necla: On beş yaşında var yok.
Burnu kıpkırmızı yüzü değirmi.
Ve insanı şaşırtacak katlar büyük
yeşil empermablin altında memeleri
Vedat : 18 yaşında.
Top ense, altı oklu beyaz kravat ve
sivilceler.
Vedat konuşuyor:
'Hiçbir yere benzemez Bursa hamamları.
Hele ferah feza bahçe içinde bir otel.
Müşteriler temiz.
Vizite üç papel.
Biri patrona kalıyor, geçen sene bir Ermeni
kızı götürdüm,
kurnazdır Ermeni milleti Bizim Türklere
benzemez.
Dünyalığı düzeltti.
Drahoması tamam.
Mâlum ya gâvur âdeti.
Şimdi nişanlıdır.'
Aysel sordu:
'Sana ne vereceğiz?'
'Ben beşer kağıt alırım
patrondan hesabınıza.
Komisyon mevsimidir,
kızlar bir tutarsanız;
günde on beş kere belki daha çok.
Bir hesapla ne eder?
Has malları görsün Bursa'nın gözü.
Kadıköylüdür diye yazdı gazeteler
İstanbul kızlarının en güzelleri.'

Sabahtan beri ilk defa
doğruldu olduğu yerde baskıcı Ömer.
Seslendi Recep'e:,
'Bir cıgara ver.'
Hızla önünden geçti Recep
ve dönerken fırlattı cıgarayı.

Babası müftüydü baskıcı Ömer'in.
Evin içinde kuka tespihler, kılaptan
seccadeler.
el yazma müzehhep mushafları hattat
Osman'ın:
Fakat bir tek han hamam tapusu
bir tek konsilit.
Bir tek hicaz demiryolu tahvili yoktu.
Müftü elendi bembeyaz, şişman bir adam
Ömer hastalıklı bir çocuktu.
Arabi öğrenemedi.
Farisi, öğrenemedi.
Ahmetliye kitabında cennet kapılarına
bakıp
'Tıpkısıydı bunlar Dolmabahçe kapısının'
başladı nakışları çizmeye
müftü vefat etti meşrutiyetten evvel.
Meşrutiyette kadınlar dağıldılar
seccadeleri ve tespihleri götürerek.
O hengâmede
Ömer yirmi yaşındaydı demek.
Hattat Osman'ın mushaflarını
Parizyana'da yedi.
Gönüllü asker oldu Balkan Harbi'nde.
seferberlikte esir düştü,
döndü ve başladı kalpakçılar başında
baskıcılığa.
Ahmediye'nin Firdevs kapılarındaki
nakışlar
patiskalar üzerinde açılmaya başladılar..

Tahta kalıp ,
tahta kaşık
tahta dükkan
ve akşamları şarap dolu kırmızı testi
ve esaretten kalma biraz gulamperesti
bahtiyar yaşıyordu müftüzade Ömer
Efendi.
Ta ki İtalya'dan
hazır kağıt modeller gelene kadar.
zira kağıt modeller
kepenklerini baskıcı dükkânlarının
kapadı birer birer,
bir daha açılmamak üzere.

Recep yine hızla geçip
dönerken
fırlattı kibriti Ömer'e.
Ali masanın üstünde yatıyor yüzükoyun
sırtı yarılmış gömleğinin.

Aysel su dökmeye gitti.
Necla dedi ki Vedat'a :
''Kardeşim
götürmeyelim bu sıska kızı.
belsoğukluğu var.
İzmit'te aldı geçen sene.
her tarafı akıyor bunun.
Hem inanma yalan
Kadıköylü değildir.''

Denizde balık kokusu
döşemelerde tahta kurularıyla gelir
***Haydarpaşa Garı**'nda bahar.*
Üçüncü mevki bekletme salonunda
tahta kanepelere değil
kapıya yakın
duvarın dibine
betona çömelmişler,
mavi düğmeler mintanlarında
dizleri parçalanmış sarı şayak poturlarının,
kırmızı sakallı iki Bulgarya muhaciri.
Öfkesiz, kederiyle konuşuyor, biri :

'Yövmilbeter, beterden beter.
Sonra yeter.
Paranın, tuncu.
İnsanın piçi.
Hepsi mi ama iyisi de var.'

Dışarda
peronların orda kalktı 15:45 katarı.
Bu tren yataklı vagonuna rağmen
trenlerin en külüstürüdür,
altı kuruşluk cıgara gibi bir şey.

Galip usta selametleyip mahkûmları
girdi üçüncü mevki bekleme salonuna.
Oturdu baskıcı Ömer'in az ötesine.
Ali masanın üzerinde yatıyor yüzükoyun.
Recep ansızın durdu önünde ölü
kaloriferin,
ibreyi soğuktan sıcağa, sıcaktan soğuğa
çevirdi,
sonra bir tekme attı borulara,
sonra bağırdı avaz avaz:
'Kesmeli yeryüzünde tekmil çıfıtları.
Tez gel bre Hitler amca neredesin?'

Kaçakçıydı Recep
ve sabahtan beri gelmeyen Moiz
eroin getirecekti. Galip usta ne dost ne
düşmandı Hitler'e.
fakat Recep'e kızdı.
Baktı Bulgaryalı muhacirlere.
Yine aynı öfkesiz kederiyle konuşuyordu
kırmızı sakallılardan biri :

''…..gider İbrahim peygambere der ki herif
kargalar gördüm,
gübreden kalkıp, dallara konup, ezanlar
okuyorlar.
Bir adam gördüm oturmuş derenin başına;
yol vermiyor aksın, içiyor tekmil suyunu
geyikler gördüm; kaçıp girmezler,
koşarlar peşinden avcının vur, diye ille
bizi...
İbrahim peygamber der ki herife :
O kargalar ki gördün imamlar, hocalardır.
gübredir mekânları, okurlar ezanları...
Düvellerdir dereyi içen adam;
halkın kanını içer, doymazlar, içer içer,
bırakmazlar ki aksın dere bildiği gibi.
Gördüğün geyikler günahlarımızdır:
Koşarlar avcılara, avcılar: Para.''

Ali masanın üzerinde yatıyor yüzükoyun
sırtı yarılmış gömleğinin
kumral başı bileklerinde.
Recep bağırdı :
'Burası sabahçı kahvesi mi, otel odası mı
be delikanlı uyan!'
Ali kımıldamadı.
'Sana diyoruz.'
Ali kımıldamadı.
Ali cevap vermedi Recep'e.
tuttu delikanlıyı Recep
çevirdi arka üstü.
Ali'nin başı düştü.
Ali çoktan ölmüştü."

Tamamı Haydarpaşa İstasyonu'nda geçen *"Memleketimden İnsan Manzaraları"*; genç-yaşlı, kadın-erkek çok sayıda insanın hikâyesini barındırmaktadır. Şiirde gar binasının adı geçmekle kalmamış, mekânsal betimlemelere de yer ver verilmiştir. Şiirde; güneşin merdivenlere vuruşu, denizdeki balık kokusu, tahta kuruları, merdivenlerde duran Galip usta, kapıya yakın duvarın dibinde duran Bulgar göçmenler, merdivenlerden inip çıkan mahkumlar gibi ayrıntılarla Haydarpaşa İstasyonu'nda olayların gerçekleştiği yerler ayrıntıyla belirtilmiştir.

Edebi eserlerde tespit edilen Haydarpaşa anlatımlarında genel itibariyle yer alan toplumsal gerçekçi duyarlılık, hüzün, yoksulluk, kimsesizlik gibi dramatik durumlar şiirin olay örgüsünde bulunmaktadır.

Turgut Uyar, Birgün Sabah Sabah

"Birgün sabah vakti kapıyı çalsam,
Uykudan uyandırsam seni:
Ki, sisler daha kalkmamıştır Haliç'ten.
Vapur düdükleri ötmektedir.
Etraf alacakaranlık,
Köprü açıktır henüz.
Bir gün sabah sabah kapıyı çalsam...

Yolculuğum uzun sürmüş oldukça
Gece demir köprülerden geçmiştir tren.

Dağ başında beş-on haneli köyler,
Telgraf direkleri yollar boyunca
Koşuşup durmuş bizle beraber.

Şarkılar söylemişim pencereden.
Uyanıp uyanıp yine dalmışım.
Biletim üçüncü mevki,
Fakirlik hali.

Lüle taşından gerdanlığa gücüm yetmemiş,
Sana Sapanca'dan bir sepet elma almışım.

Ver elini Haydarpaşa demişiz,
Vapur rıhtımdadır pırıl pırıl,
Hava hafiften soğuk,
Deniz katran ve balık kokulu.
Köprüden kayıkla geçmişim karşıya,
Bir nefeste çıkmışım bizim yokuşu...

Bir gün sabah sabah kapıyı vursam,
-Kim o dersin uykulu sesinle içerden.
Saçların dağınıktır, mahmursundur.
Kim bilir ne güzel görünürsün sevgilim,
Bir sabah vakti kapıyı çalsam,
Uykudan uyandırsam seni,
Ki, daha sisler kalkmamıştır Haliç'ten.
Fabrika düdükleri ötmektedir."

Turgut Uyar *"Bir Gün Sabah Sabah"* adlı şiirinde İstanbul'un belli noktalarını; günün saatleri, hava koşulları, ses ve koku betimlemeleriyle yaşayan bir şehir olarak vermiştir. Hafif soğuk bir havada pırıl pırıl Haydarpaşa rıhtımında yer alan vapur da bu betimlemelerden birini oluşturmaktadır. Haydarpaşa hem İstanbul'u temsilen şiirde seçilen noktalardan biridir, hem de üçüncü mevkiden alınan bilet ile birlikte yoksulluğun vurgulanmasında etkili olmuştur.

Attila İlhan, İstanbul Ağrısı

"Kanatları parça parça bu ağustos geceleri
yıldızlar kaynarken
şangır şungur ayaklarımın dibine dökülen
sen eğer yine İstanbul'san
yine kan köpüklü cehennem sarmaşıkları
büyüteceğim
pançak pançak şiirler tüküreceğim demek
yine ben
limandaki direkler ormanında bütün
bandıralar ayaklanıyor

kapı önlerinde boyunlarını bükmüş tek tek
kafiyeler
yahudi sokaklarını aydınlatan Telaviv
şarkıları
mavi asfaltlara çökmüş diz bağlıyor
eğer sen yine İstanbul'san
kirli dudaklarını bulut bulut dudaklarıma
uzatan
Sirkeci Garı'nda tren çığlıklarıyle
bıçaklanıp
intihar dumanları içindeki
Haydarpaşa*'dan*
Anadolu üstlerine bakıp bakıp ağlayan
sen eğer yine İstanbul'san
aldanmıyorsam
yakaları karanfilli ibneler eğer beni
aldatmıyorsa
kulaklarımdan kan fışkırıncaya kadar
yine senin emrindeyim
utanmasam gözlerimi damla damla
kadehime damlatarak
kendimi yani şu bildiğin Attila İlhan'ı
zehirleyebilirim

sonbahar karanlıkları tuttu tutacak
Tarlabaşı pansiyonlarında bekarlar
buğulanıyor
imtihan çığlıkları yükseliyor üniversiteden
Tophane İskelesi'nde diesel kamyonları
sarhoş
direksiyonlarının koynuna girmiş bıçkın
şoförler
uykusuz dalgalanıyor

ulan İstanbul sen misin
senin ellerin mi bu eller
ulan bu gemiler senin gemilerin mi
minarelerini kürdan gibi dişlerinin
arasında
liman liman götüren
ulan bu mazot tüküren bu dövmeli gemiler
senin mi
akşamlar yassıldıkça neden böyle
devleşiyorlar
neden durmaksızın imdat kıvılcımları
fışkırıyor antenlerinden
neden

peki İstanbul ya ben
ya mısralarını dört renkli duvar afişleri gibi
boy boy

gümrük duvarlarına yapıştıran yolcu
Abbas
ya benim kahrım
ya senin ağrın
ağır kabaranlarınla uykularımı ezerek
deliksiz yaşattığın

çaresiz zehirler kusan çılgın bir yılan gibi
burgu burgu içime boşalttığın
o senin ağrın
o senin
eğer sen yine İstanbul'san
yanılmıyorsam
koltuğumun altında eski bir kitap diye
götürmek istediğim
Sicilyalı balıkçılara Marsilyalı dok işçilerine
satır satır okumak istediğim
sen eğer yine İstanbul'san
eğer senin ağrınsa iğneli beşik gibi her
tarafımda hissettiğim
ulan yine sen kazandın İstanbul
sen kazandın ben yenildim
kulaklarımdan kan fışkırıncaya kadar
yine emrindeyim
ölsem yalnız kalsam cüzdanım kaybolsa
parasız kalsam tenhalarda kalsam çarpılsam
hiçbir gün hiçbir postacı kapımı çalmasa
yanılmıyorsam
sen eğer yine İstanbul'san
senin ıslıklarınsa kulaklarıma saplanan bu
ıslıklar
gözbebeklerimde gezegenler gibi dönen
yalnızlığımdan
bir tekmede kapılarını kırıp çıktım demektir

ulan bunu sen de bilirsin İstanbul
kaç kere yazdım kim bilir
kaç kere kirpiklerimiz kasaturalara dönmüş
diken diken
1949 eylülünde birader mirc ve ben
sokaklarında mohikanlar gibi ateşler yaktık
sana taptık ulan
unuttun mu
sana taptık"

Attila İlhan, İstanbul'a karşı sevgisini agresif bir dille aktardığı *"İstanbul Ağrısı"* şiirinde; her ikisi de kavuşmaların ve vedaların önemli noktaları olan Sirkeci Garı'na ve Haydarpaşa Garı'na yer vermiştir. İlhan, İstanbul'da yaşamanın tüm zorluklarına rağmen oradan uzaklaşmayı ölümle eş tutmuştur. Sirkeci Garı'ndan gitmeyi tren çığlıklarıyla bıçaklanmak olarak, Haydarpaşa'dan gitmeyi ise intihar dumanları içinde bulunmak olarak ifade etmiştir. Şaire göre bu şehirde kalmak zordur, ancak gitmek daha da zordur.

<u>Attila İlhan, Söyler</u>

"Zaman olmuştur ki
Dumanlı havuzlarda soğuk nilüferler
Bulutlara savrulmuş ateş kuşları
Korkulu bir hicrani söyler

Zaman olmuştur ki
Dalgınlıkları hisarbuselik kızların
Bildik şarkıları birden unutuşları
Aynalarda solan gün
Bilinmez hangi uğultulu
Ahval-i perişanı söyler

Zaman olmuştur ki
Loş salonların heyhula büfelerinde
O kristal fanuslu yorgun saat
Fena halde durmuş görünse de
Başka bir boyutta başka bir zamanı söyler

Zaman olmuştur ki
Falcının avucunda tuttuğu sihirli küre
Aslında yaşanmamış belki hiç
yaşanmayacak
Ancak ne kadar renkli
Ne kadar yanardöner bir ömr-i zerefşani
söyler

Zaman olmuştur ki
Belki sonbahar belki akşam
Tepeden tırnağa silme yıldız
Belki haziran gecesi
Sanki bir hayal oturmuş o tenha piyanoya
Parmak uçlarında Tatyos Efendi'nin
Herkesin unuttuğu bir bestesi
Çalıyor doya doya
O evçara beste ki
Çevresinde avizelerden
Gökkuşağı serpintileri
Güllerdeki şuhu
O serv-i hiramani söyler

Zaman olmuştur ki
Yanar mor zambaklar buğulu gece lambaları
Bir katar kaybolur ***Haydarpaşa Garı****'ndan*
Bırakıp gümüş çığlıklarını tel tel ardında
Ağır ve cefakar bir marşandiz katarı
Kıvamlı bir sessizliğe batmış ıhlamurlar
Yalnız Kuzguncuk'taki yalıda
Karanlık bir gazelhan
Yanık yanık bir aşk-i bi-amani söyler

Zaman olmuştur ki
Sızar gecenin suları simsiyah camlardan
Havada ölüm parıltısı adeta çelik
Fi bin dört yüz beş
Dersaadet'te yazıldı işbu gazel
Avuçları kan yüreği delik deşik
Yaşlanmış ama uslanmamış
Bir eski militanı
Bir şair-i devranı söyler."

"Söyler" şiirinde Attila İlhan; İstanbul'dan uzaklaşmakta olan trenlerin demiryolu üzerinde çığlıklarla kayboluşunu Haydarpaşa İstasyonu ile betimlemiştir. Çok sevdiği İstanbul'dan ayrılmak şairin şiirlerinde çığlıklar ve intiharlar ile ifade edilmiş, ölümle denk görülmüştür.

Ali Cengizkan, Haydarpaşa Burası
"Kaç kere yanaştın bu minyatür iskeleye
Kaç kere bağlandın ve çözüldün, saçlarınla
Kaç kere lastiklerin ezildi, palamarın koptu
Kaç kere düdük çaldın, bir çocuk istedi diye
Kaç kere öptün o kızı, dudağının üstünden
Kaç kere sarıydı içerisi, sıcak ve rahat
Kaç kere çarptı yüzüne o tuzlu yağmur
Kaç kere yanaştın, eli yanağında sandın
Kaç kere sarsıldın, bir karanfil elinde.
Kaç kere yaşadın, duydun ve eskidin
Kaç kere merdivenlerden indin, Glasgow 1859.
İskeledeyim; atlarken gördüm yeşil denizi
Her yan yeşil, yine de kimlik denetimi."

Ali Cengizkan'ın hayali bir gemiye seslendiği[52] *"Haydarpaşa Burası"* şiiri, baştan aşağı Haydarpaşa rıhtımı ve vapur iskelesi anılarıyla bezenmiştir. Aşklar, hayal kırıklıkları, rıhtımın soğuğunun yanı sıra iç mekânın sıcağı ve güven verişi, ihtilal sonrası kimlik kontrolleri gibi hatıralar ile dolu olan bu şiir, 1980 döneminin Haydarpaşa'sının ve çevresinin tarihe bir not olarak düşülmesidir.

Behçet Aysan, Ansızın
"Ay düşünce denize
Seni hatırlarım
İnce ince yağan yağmur,
İskeleye yanaşan vapur
Haydarpaşa Garı
Seni hatırlarım
Ay düşünce denize
Kalbim çarpar, telaşlı
Bir kuş olur, siyahlar içinde bir kadın

[52] Sunay Akın, ''Glasgow 1859 Yüzer Mi?'', *Önce Kadınlar ve Çocuklar*, İstanbul, 2009, s.255

Ve yakasında ipiri kırmızı bir gül
Seni hatırlarım
Ay düşünce denize
Söylenmemiş sessiz
Bir şarkıydım, tozup
Giden bir ilk kar
Solgun begonya
Kalkmak üzere bir tren
Seni hatırlarım"

"*Ansızın*", Behçet Aysan'ın bestelenmiş şiirlerinden biridir. Bu şiir, ayrılık sonrası hüzünlü anımsamalar ile oluşturulmuştur. Gidişlerin ve bazen bitişlerin yükünü yıllardır duvarlarında taşıyan Haydarpaşa İstasyonu, ''Ansızın'' adlı şiirde'' yine bir hasretten kendine düşen payı almıştır.

3.1.2. Hikaye, Roman ve Mektuplarda Haydarpaşa İstasyonu

Haydarpaşa İstasyonuna; şiirlerde olduğu gibi hikaye, roman ve mektuplarda da yer verilmiştir.

Cemal Süreya, Onüç Günün Mektupları

"İyi insanlardık. Ay sonlarında cebimize para kalmıyordu. Sana mavi, ak çizgili bir süveter aldıydık. Sen bana lacivert bir pantolon diktiydin. Kıyamıyorum şimdi onu giymeye, eskimesinden korkuyorum. O zamanlar bu et tanzim yeri yoktu. Seviyorum seni. Hava güneşli. Sen hastanedesin şimdi. Biliyorum, benim gelmemi bekliyorsun. Memo okula gitmek istemiyor artık. Senin yokluğun nasıl dokunuyor ona. Okula gidişi senin yokluğunla birleştiriyor olmalı. Bense eski kahvemde oturmaktayım, cebimde iki paket sigara. Karşıda ***Haydarpaşa Garı****, gri bir ev ödevi gibi. Adamlar geçiyor, yüzsüz, gözsüz, gülüşsüz adamlar.."*[53]

Cemal Süreya'nın eşi Zuhal Tekkanat'a yazdığı mektuplar *"Onüç Günün Mektupları"* adlı kitapta toplanmıştır. Bu kitapta yer alan 12 Temmuz 1972 tarihli mektupta şair Haydarpaşa İstasyonu'nu gri bir ev ödevine benzetmiştir. Yazarın içinde bulunduğu anın da etkisiyle; istasyon hüzünlü, binaya girip çıkan insanlar ise mutsuz ve suratsız olarak aktarmıştır.

Bekir Sıtkı Kunt, Yataklı Vagon Yolcusu

"16:25 vapurunun ***Haydarpaşa****'ya bıraktığı Ankara yolcuları arasında, trende yerinin emin olmasından dolayı, derin bir iç huzuriyle, garın mermer merdivenlerinden ağır ağır çıkıyor, kendisini dört, beş yaşlarındaki cılız kızının elinden tutan kısa boylu*

[53] Cemal Süreya, *Onüç Günün Mektupları*, İstanbul, 1990, s.20

ve şişmanca karısı ve iki şişkin bavulu üst üste bağlayıp sırtına almış olan markalı bir istasyon hamalı takip ediyordu."[54]

"Yataklı Vagon Yolcusu"; ailesi ile yaptığı İstanbul tatilinden sonra Haydarpaşa İstasyonu aracılığıyla Ankara'ya dönmekte olan bir bürokratın kısa bir anısı anlatılmıştır. Gara geldiğinde tanıdık bir yüz bulmak adına avluda bir göz gezdiren ve daireden bir odacı ile karşılaşan karakterin, bu karşılaşma sonrasında öfke dolu bir yolculuk geçirmesine sebep olacaktır. Odacı onu dolandırıp kaçmış ve öykü adamın pişmanlık dolu iç konuşmaları ile son bulmuştur.

Yahya Kemal, Kör Kazma

"*Dört sene evvel bir ecnebî mimarla Haydarpaşa vapurunda idim, vapur denize açıldıktan sonra Anadolu sahili görünür görünmez bu ecnebî mimar 'ne güzel mimari!' dedi. Ben,* ***Haydarpaşa Garı****'ndan bahsediyor sandım. 'Son senelerde yeni yapıldı' dedim. Yüzüme hayretle baktı. 'Hayır o müstekreh anbarı kastetmiyorum. Şu dört köşe kuleli bina güzel' dedi ve Selimiye Kışlası'nı gösterdi. Bütün Türkler bu şehirde herhangi bir binayı bu kışladan fazla beğenir, çünkü beyinleri 'yeni' dedikleri mikropla aşılanmış bir neslin çocuklarıdır."*[55]

Yahya Kemal'in "*Kör Kazma*" adlı yazısı ilk olarak 1921 yılında Payitaht Gazetesi'nde yayımlanmıştır. İstanbul'daki eski eserlerin tahribine, yabancı mimarisine karşı duyulan hayranlığa eleştiriler içeren bu yazıda, Haydarpaşa İstasyonu'na yabancı bir mimarın *"iğrenç anbar"* benzetmesi yaptığı ve onun yerine Selimiye Kışlası'nı beğendiği aktarılmıştır. Gar binası, mimari olarak Alman üslubunun özelliklerini taşıdığı için İstanbul'un mimari dokusuna yakışmadığı söylenmiş ve bu yüzden eleştirilmiştir.

Haydarpaşa İstasyonu bazı filmlerde olduğu gibi romanlarda da İstanbul'u, bu büyük şehre kavuşmayı ve maddi-manevi yorgunluklar sebebiyle kaçmayı simgelemektedir.

[54] Bekir Sıtkı Kunt, ''Yataklı Vagon Yolcusu'', *Yataklı Vagon Yolcusu*, İstanbul, 1948, s.5
[55] Yahya Kemal, ''Kör Kazma'', *Aziz İstanbul*, İstanbul, 1969 s.152,153

Halit Ziya Uşaklıgil, Mai ve Siyah

"***Haydarpaşa****'dan katara (trene) atlamak, Erenköyü'ne çıkmak; mevkiften (istasyondan) epeyce uzakta olan Hüseyin Nazmi'nin havai (açık mavi) boyalı, bahçesi demir parmaklıklı zarif köşküne kadar gelmek için geçen zaman bütün zihninin meşgalesine masruf oldu (zihnindeki bu konuya harcandı); fakat köşkün parmaklık kapısının yanındaki zili çekeceği sırada eli mutat hilafında (alışılmışın dışında olarak) titredi."*[56]

Haydarpaşa İstasyonu, *"Mai ve Siyah"*ta da kaçış için kullanılmıştır. Ancak bu kaçış şehirden değildir, bireyin kendinden kaçışıdır. Gar; hayatının dönüm noktasını yaşayan Ahmet Cemil'in acılarından ve sıkıntılarından Hüseyin Nazmi'nin havai (mavi) boyalı evine kaçışına aracılık etmektedir.

Ömer Seyfettin, Kaç Yerinden?

"*Doktorun, benim, sesimiz çıkmıyordu. İskeleden iniyorduk. Takma bacağını henüz iyice kullanamayan bu yeni, bu medeni, bu milli kahramana bakarak elimdeki eski kahramanların destanını denize fırlatmak istiyordum. Utanacak bir şeymiş gibi gayr-i ihtiyari bu hakir defteri bükerek cebime soktum. Bilet toplanan tahta parmaklıktan geçtik. Garın geniş mermer merdivenleri önünde ellerimizi sıktı. Ayrılırken doktora:*

— Hem artık azizim, yaralanmaktan bıkmıştım, dedi, tayyarede bu yok işte... En çok buna seviniyorum.

Gar *bahçesinin yanında yürürken doktor sordu:*

— Nasıl yeni kahramanlar?"[57]

Haydarpaşa Garı'nda yaşanan ayrılıkların belki de en dramatikleri savaş dönemlerine denk gelmektedir. Gidenin bir daha dönememe ihtimali ve bu durumu farkında olduğu halde mağrur bir duruş sergilemesi anlatımdaki duygu yoğunluğunu artırmaktadır. Ömer Seyfettin'in yazmış olduğu ''Kaç Yerinden'' adlı hikayede de konu bu şekilde kurgulanmıştır.

Hikâyenin ana karakterinin Ferhat Ali Bey ile doktor kuzeni aracılığıyla tanışması vapurdan Haydarpaşa'ya indiklerinde gerçekleşmiştir. Bu tanışma ana karakterin yazdığı hikâyelerde yer alan ''kurgusal kahraman Türk askeri''

[56] Halit Ziya Uşaklıgil, *Mai ve Siyah*, İstanbul, 2005, s.69
[57] Ömer Seyfettin, ''Kaç Yerinden?'', *Beyaz Lale*, İstanbul, 2017, s.128

tasvirini alt üst etmiştir. Savaşın çetin şartları ve askerin zorluklara meydan okuyan tavrına karşın, ana karakterin efsanevi tarihi kahramanlık öyküleri ile oluşturulan zıtlık ile; doğunun ve batının birbirinden ayrıldığı nokta olarak kabul edilen Haydarpaşa İstasyonu ile anlamsal bir bütünlük oluşturulmuştur. Haydarpaşa Limanı'na yanaşan vapur, bilet toplanan yeri geçiş, merdivenlerde tanışma, gar bahçesinde yürüyüş şeklinde devam eden öykü, gara dair mekânsal anlatımlar içermektedir.

Halide Edip Adıvar, Ateşten Gömlek

"İhsan'ı bizimkiler hemen Adapazarı'na gönderiyorlardı. Orada Anadolu'yu karıştırmak için yapılan tertibat ve teşkilata karşı o da teşkilat yapacaktı. İngilizler, Türklerden mucibi şüphe gördükleri adamları ***Haydarpaşa*** *treniyle seyahat ettirmiyorlardı. Hele zabitleri hiç bırakmıyorlardı. İhsan karadan kaçıp gidecekti. Bütün bu teferruatla Ayşe son derece alakadar görünüyordu."*[58]

Halide Edip Adıvar birden çok eserinde Haydarpaşa İstasyonu'na mekân olarak yer vermiştir. İstasyon binasının, I. Dünya Savaşı sonrası mütareke döneminde İstanbul'da bulunan İngiliz işgal kuvvetleri birliklerinin bir kısmı Haydarpaşa'yı altına kontrol almış ve orada konaklamıştır.[59] Bu dönemin konu edildiği *"Ateşten Gömlek"* adlı eserde; İstanbul'dan Anadolu'ya yol alıp, işgal karşıtı örgütlenmenin sağlanması için başka yollar arayanların mücadelesi anlatılmıştır.

Halide Edip Adıvar, Vurun Kahpeye

"Nihayet hiçbir kimsenin gitmediği ….. kasabasının açık bulunan öğretmenliğini kendisine verdikleri zaman tek ve eski bir sandıkla ***Haydarpaşa****'dan trene bindi, gitti."*[60]

"Vurun Kahpeye" adlı eserde milli mücadelenin sadece silahlarla değil aynı zamanda eğitim ile de yapıldığı aktarılmıştır. Taşradan ve vebadan korkan genç öğretmenlerin aksine Aliye, kaderine terk edilmiş bir kasabaya gitmek için Haydarpaşa İstasyonu'ndan yola çıkmıştır. Genç kadın vatanın ve kişisel özgürlüğünün mücadelesini eğitim ile vermek için bir savaşa başlamıştır.

[58] Halide Edip Adıvar, *Ateşten Gömlek*, İstanbul, 2007, s.63
[59] Semavi Eyice, ''Haydarpaşa'', *TDVİA*, C.17, İstanbul, 1998, s.37
[60] Halide Edip Adıvar, *Vurun Kahpeye*, İstanbul, 1995, s.6

Kültürel ve zihinsel kalkınmanın önemini yansıtan bu eserde; savaş fiziksel olarak kazanılsa da, Aliye'nin savaşı hüsranla sonuçlanmıştır.

Halide Edip Adıvar, Zeyno'nun Oğlu

*"Nisanın on beşinde, **Haydarpaşa İstasyonu**'nda Diyarbakır yolcuları ve onları uğurlamaya gelenler toplanmışlardı. Zeyno'yu uğurlamaya yalnız babası ve Doktor Saffet gelmişlerdi. Ona karşılık, Mesture Hanım'ı kadınlı erkekli şık bir kalabalık selametliyordu. Diyarbakır'a gitmekten vazgeçirecek olan sakıncaların hepsi çürük çıktıktan sonra, yapacağı biricik şey, Anadolu'ya gitmenin Şişli'de kalmaktan daha iyi olduğunu, Anadolu'ya gidenlerin gelecekleri etrafında mutlu ve şerefli ihtimaller dolaştığını anlatmak oldu. Mesture Hanım'ın belirsiz ve karışık bir konferansa benzeyen sözleri sanki etrafındakilerin zihnine Mazlum Bey'in yakın bir zamanda Millî Savunma Bakanı olması kararlaştırılmış gibi bir şeyler getirdi. Kısaca, Şişli'de baloları, briçleri, tedansanları ile can atarak bıraktığı âleme ilkel bir beceri ve zekâ ile kendi durumunu imrenmeye değer göstermeyi başardı. Fazla olarak kendisini Diyarbakır'a uygarlık götüren yeni ruhlu bir kadın gibi gösteriyordu. Gider gitmez bir defa 'köhne ve örümcekli' düşünceleri kaldıracak, kendi etrafında kadınlı erkekli asrî bir cemiyet toplayacak, çaylar verecek, briç ve poker oynatacak, dansı moda haline sokacak Diyarbakır'da yeni hayatın bir çeşit kraliçesi olacaktı. Giderken gramofon götürüyordu. Fakat kuracağı sosyete başarı gösterirse, İstanbul'dan bir cazbant getirteceklerdi. Belki büyüklerinden biri Diyarbakır'a gelirse, onun şerefine bir balo ile başlayarak, balo gibi uygarlığın en yüksek nimetini de Diyarbakır'a tattıracaktı."*[61]

Haydarpaşa İstasyonu fiziksel olarak doğu ve batı arasında önemli bir kilit noktasını teşkil ettiği gibi, aynı önemi Anadolu'daki geleneksel yaşam ve İstanbul'daki modern hayatın birbirleriyle kesiştiği nokta olması açısından da temsil etmektedir. "*Zeyno'nun Oğlu*" adlı romanında Halide Edip Adıvar, bu ayrımı ve değişik profillerdeki insan gruplarının bu ayrıma bakış açılarını yansıtmıştır. Kaymakam Mazlum Bey'in eşi Mesture Hanım Diyarbakır'a eskimiş ve bağnaz düşünceleri ortadan kaldırıp, "uygarlığın en yüksek nimetlerini" taşımak adına Haydarpaşa İstasyonu'ndan trene binerken, aynı trende yolculuk edeceği Zeyno uyumlu ve iyi yürekli mizacı ile onun karşıt karakterini temsil etmektedir. Romanın istasyonda geçen bölümünde; bu iki karakter ve kendilerini uğurlayanlar ile birlikte toplumun farklı iki kesiminin profili çizilmiştir.

[61] Halide Edip Adıvar, *Zeyno'nun Oğlu*, İstanbul, 2001, s.37

Reşat Nuri Güntekin, Eski Hastalık

*"Züleyha, iki ay bu hayallerle yaşadıktan sonra, beklenen telgraf nihayet geldi. Bütün aile, ona karşı çıkmıştı. Fakat **Haydarpaşa İstasyonu**'nda trenden büyük astragan kalpaklı, parlak çizmeli miralay yerine soluk elbiseli, soluk benizli, ak saçlı bir hasta indi. Zayıflıktan yüzünün elmacık kemikleri çıkmış, gözlerinin akı sapsarı kesilmişti.*
Fazla olarak, kolunun biri de kirlenmiş bir sargı ile boynuna asılı idi. Züleyha, babasının göğsündeki nişana yanağını koyarak ağlamağa hazırlanmıştı. Fakat muharebeden dönen bir askerin yaralı kolunun da bir nişan kadar iftihar edilecek bir şey olduğunu düşündü ve onun omuzlarına sarılarak gözyaşlarını bıraktı."[62]

Savaş yıllarında cephelere asker taşıyan trenlerden dolu dönenleri oldukça az sayıdadır. Bu bir zafer hissi oluştursa bile, dönenlerin görüntüleri savaşın insanlardaki yıkıcılığını gözler önüne sermektedir. "*Eski Hastalık*"ta Züleyha, babasının ''başında heybetli kalpak, yakasında miralay nişanları, göğsünde istiklal madalyası'' ile düşlerken, Haydarpaşa İstasyonu'nda trenden ''soluk benizli, soluk elbiseli ak saçlı, kolu sargıda'' inerken bulmuştur.[63] Haydarpaşa Garı'nın ayrılıkları kadar zaman zaman kavuşmaları da hüzün içermektedir.

Reşat Nuri Güntekin, Kızılcık Dalları

"— Ne gülersin efendi bana? diye soruyor, fakat bunu söylerken kendi de gayri ihtiyari sırıtıyordu.
*— Ağam, sen yanlış indin... **Haydarpaşa**'ya gidecektin... Buradan Göztepe'ye yarın sabaha kadar varamazsınız...*
Köylünün gözlerinde birdenbire umulmaz bir zekâ ve istihza ışığı parladı; çocukları göstererek:
*— Efendi, buncağızların ayakla geldikleri yolu uç uca eklesen kaç Göztepe tutar bilir misin sen? Dedi. Ben **Haydarpaşa**'yı senden iyi bilirim... İlle paramız buraya kadar yetti... Tren, adamı **Haydarpaşayacak** babasının hayrına götürmez."*[64]

---

[62] Reşat Nuri Güntekin, *Eski Hastalık*, İstanbul, 1999, s.28
[63] Handan İnci, ''Haydarpaşa Garı: İstanbul'un Eşiğinde Edebiyat'', *Eşik Cini*, S.1, Ocak-Şubat, 2006, s.130
[64] Reşat Nuri Güntekin, *Kızılcık Dalları*, İstanbul, 2016, s.8,

Kimileri daha iyi bir hayat umudu ile Haydarpaşa İstasyonu'nda trenden inerken, kimileri ise Haydarpaşa İstasyonu'na kadar gidecek parayı bile denkleştirememektedir. "*Kızılcık Dalları*"nda; sırtında yorganı, elinde tahta bavulu ile köylü adamın ve ablası Gülsüm'ün sırtında küçük İsmail'in; Haydarpaşa İstasyonu'na kadar gitmeye paraları yetmediği için trenden Pendik'te inişleri ile Gülsüm'ün hayatındaki kırılma noktası gerçekleşmiştir.

Refik Halit Karay, Garaz

"*Sonunda bir gün yolcu oldular; **Haydarpaşa Garı**'na indiler. Anası da, kendisi de yeldirme biçimi uzun mantolu, siyah başörtülü idiler; birbirlerine sokularak ve Kavaf Ahmet ustanın nalın sesi çıkaran kaba kunduralarını parkeler üzerinde bir garip tıkırdatarak köstekli adımlarla yürürlerken Nebile babasındaki değişikliğin farkına vardı: Kasketi atmış, başına siyaha yakın, kadifemsi bir şapka geçirmişti; pantolonu baldırlarından kopçalı ve büzmeli değildi artık… Mintanı da bırakmış kravatlı gömlek giyiyordu. Ayakkabıları iki renkli, pırıl pırıldı… İlle de üçüncü mevki dönmek istiyordu. Ağlaya bayıla saç baş yolarak ikinciye zor ikna edebildiler. Tren dolu idi; bulabildikleri tek yeri Nebile'ye veren ana baba yolculuğu koridorda, heybeler, bavullar, torbalar üzerinde yaptı.*"[65]

Nebile ve annesi, babasının İstanbul'da iş kurmasının üzerine onun yanına gitmişlerdir. Elbette ki bu gidiş Haydarpaşa İstasyonu'ndan olmuştur. Küçücük bir kasabadan bu şehre gelmenin yaşattığı şaşırma ve sınıf atlama heyecanı henüz gara ayak bastıkları anda belirmiştir. Ancak özellikle Türk sinemasında, Haydarpaşa İstasyonu sahnelerine yer verilen filmlerde sıkça rastlanan klasik bir son ile bitmiştir hikaye; babası 5 yıl süren bu maceradan sonra sermayesini kurtarıp memlekete geri dönmeye karar vermiştir. Geliş gibi bu dönüş de Haydarpaşa İstasyonu'ndan olmuştur. ''Sonradan görmüşlüğün en kaba, zevksiz, gülünç sahneleri ile dolu bu hayat'' anne-kızın ısrarlarıyla üçüncü mevki olmaktan kurtulan, ikinci mevki biletler ile son bulmuştur.

Refik Halit Karay, Bugünün Saraylısı

"***Gar**ın kara tahtasında Adapazarı treninin yalnız kırk beş dakika gecikeceği yazılı. Bir şey değil. Aynı trenle kendisinin geldiği devri düşünüyor. **Gar** o sırada yeni yapılmıştı; Birinci Harp'de cephaneler patlamış, binanın bir kısmı uçmuştu. Bak, yine orada duruyor; şalvarlı ufak köylü çocuğunun yerine kırçıl saçlı, bıyıkları matruş,*

[65] Refik Halit Karay, ''Garaz'', *Memleket Hikayeleri*, İstanbul, 2007, s.179, 181

efendiden bir adam gelmiş; başka bir köy çocuğunu beklemektedir. Ne tuhaf şu dünya!"[66]

Türk edebiyatında; birçok insanın afallamış, korkmuş ama yine de umut içeren bir şekilde İstanbul'a gelişlerinin ilk adımları Haydarpaşa İstasyonu'nda atılmıştır. Kimisi gelip yerleştikten sonra ev sahipliği yaparak yeni gelenlere kucak açmıştır. Ancak kendi gelişlerini de unutmamışlardır. Ata Bey, taşradan gelen akrabası Ayşen'i Haydarpaşa İstasyonu'nda karşılamak için beklerken kendi gelişini anımsamaktadır. Şalvarlı, ufak köylü çocuğu daha sonra kendini kır saçlı, bıyıkları tıraşlı bir adama dönüşmüş ve genç Ayşen'in kırılganlığını ve ürkekliğini aşmasını izlerken bulmuştur.

Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Ankara

*"Eskiden Türkiye, sessiz ve ıssız bir ülke idi. Gerçi İstanbul ve İzmir gibi iki limanın kendilerine mahsus sesleri ve kaynaşmaları vardı. Fakat bunların da, zamanla sesleri kısılmıştı. **Haydarpaşa**'dan Ankara ve bahusus Ankara'dan Kayseri-Sivas boyunca seyahat edecek birinin trenin gürültüsünden başka ses duyması imkânsızdı. Bu makinalı katarların çöl ortasında giden kervanlardan hiç farkı yoktu: Ara sıra görünen köyler, bir takım Tevratî afetlerden arta kalmış taş toprak yığınlarını ve uğranan kasabalar birer mezarlığı andırırdı."*[67]

Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Ankara romanında Haydarpaşa İstasyonu'ndan kalkan trenleri kervana, Anadolu'yu çöle benzetilmektedir. İstanbul'un ve son durağı Haydarpaşa İstasyonu'nun görkeminden sonra Anadolu'nun küçük kasaba ve köyleri felakete uğramış gibi göründüğü ve mezarlığı hatırlattığı belirtilmiştir.

Orhan Kemal, Gurbet Kuşları

*"Taa Kurtalan'dan kalkıp, yolu üzerindeki irili ufaklı istasyonlardan topladığı çeşitli yolcularla tıka basa dolu 'kuşluk treni' **Haydarpaşa Garı**'na çığlık çığlığa girdi. Ağırlaştı. Sonra da ıslak fısıltılarla rayların üzerine upuzun serildi kaldı... 'Gurbet kuşları' katarın en arka vagonlarından iniyorlardı, kara kara, kuru kuru. Ne karşılamaya gelenler vardı, ne de çoğunun bavullarıyla sepeti, hatta yorganı. Yorganı olanlar, kınnapla çeke çeke bağlamışlardı. Bir beş, on değil, yirmi, otuz, kırk, elli belki de*

[66] Refik Halit Karay, *Bugünün Saraylısı*, İstanbul, 2014, s.17
[67] Yakup Kadri Karaosmanoğlu, *Ankara*, İstanbul, 1987, s.191

*daha çoktular. Anadolu içlerinden kopup gelen her tren, her 'kuşluk treni', her gelişinde gurbet kuşlarını toparlayıp getiriyordu İstanbul'a… **Haydarpaşa Garı** o gece, sabahleyin gara çığlık çığlığa girip raylar üzerine serili kalacak bu trenlerden, bu 'kuşluk trenleri'nden birini bekliyordu. Bundan öncekiler gibi bu da gelecek, raylarda serilip kalacak, fötr şapkalı, tayyörlü, mantolu karşılayıcıları olmayan kara, kuru, sevimsiz 'gurbet kuşları' **Haydarpaşa Garı**'nın yabancıya çok muhteşem gelen, çekinme, hatta korku veren yüksek çatılarıyla büyük yapılarına hayran hayran bakacaklardı."*[68]

Orhan Kemal romanında, Haydarpaşa İstasyonu'na adım attıkları anda horlanmaya, dışlanmaya maruz kalan "*Gurbet Kuşları*"nın şehir hayatına uyum ve yaşam mücadelesi içerisindeki çırpınışlarını anlatmıştır. İstasyon binasının heybetinin gelenlerde ürperti ile birlikte hayranlık hissi de oluşturduğu aktarılmıştır. İstanbul'un kapısı olarak anılan Haydarpaşa İstasyonu; gelenlere, şehri görmeden önce bir ön gösterim edası ile anıtsallığını cesurca sergilemektedir.

Haydarpaşa İstasyonu, İstanbul'a daha iyi bir hayat sürebilmek hayaliyle gelenlere ilk adım olduğu kadar; İstanbul'un kalabalığının ve bu kalabalığın içinde yalnızlığın, bitmek bilmeyen keşmekeşinin yordukları tarafından da kaçış için son adım olmuştur.

Selim İleri, Hayal ve Istırap

"*Kendisi için yapabileceği hiçbir şey kalmamış insanın kayıtsızlığıyla ayrılıyorum İstanbul'dan. Trenin hareketine aşağı yukarı bir buçuk iki saat zaman varken **Haydarpaşa**'ya gelmiş, küçük bavulumu, yiyecek paketlerimi koymuş olduğum fileyi, su şişesini dikkatle yerleştirmiştim. ...**Gar** henüz tenha sayılırdı. Pencereden dışarıyı seyrediyordum. Ama bir zaman gelecek, peronda adım atacak yer kalmayacaktı. İnsanların ne çok akrabaları var, diye düşünüyordum: Ana babalar, amcalar, yengeler, halalar, teyzeler, enişteler, yeğenler, kardeş çocukları hatta hısımlar, komşular. …Bütün bu kalabalık buruk gülümsemeli, gözü yaşlı, birbirine veda etmekteydi. O anda yalnızlığımın, kimsesizliğimin bana epeydir, belki de hiçbir zaman acı vermediğini düşündüm. Çünkü birbirinden ayrılan insanların şu iki yüzlülüğü midemi bulandırmıştı. Bunlar, diyordum, herhalde her zamanlar böyle kuzu sarması değiller.*

[68] Orhan Kemal, *Gurbet Kuşları*, İstanbul, 1973, s.5,318

Birbirlerine öfke, kızgınlık, kin duydukları oldu muhakkak. Ama ayrılık söz konusu olduğunda hemen gözler nemleniyor, dudaklar büzülüyor."[69]

Mediha İstanbul'da yaşadığı kırgınlıkları ve hayal kırıklıklarını ardında bırakmaya çalışarak, Fransızca öğretmeni olarak atandığı küçük bir şehre doğru yola çıkmaktadır. Bu gidiş Haydarpaşa İstasyonu'ndan olacaktır. Bunca zaman kimsesizliği ve çirkinliği sebebiyle hayata karşı sürüp giden öfkesin, garda birbirlerine veda eden insanlara da yansıtmıştır. Yalnızlığının verdiği öfkeyi görmezden gelmeye çalışarak, gardaki kalabalığı iki yüzlülükle suçlamıştır.

Ahmet Hamdi Tanpınar, Bir Yol

"*Bu sefer de böyle oldu; her zaman ayak basar basmaz gündelik üzüntülerimden sıyrıldığım, yalnız kendimin olduğum* ***Haydarpaşa Garı*** *bana bu sefer büyük ve karanlık bir lahit gibi geldi. Trene aynı ruh haleti içinde bindim. İzmit'e kadar hep aynı ıslak ve rutubetli hava içinde, tıpkı bir olukta seyahat eder gibi geldik. Hiç bir şey düşünmedim, hiç kimseyi görmedim, sadece vagonların üstüne ve pencerelerin camlarına değdikçe yağmurun çıkardığı sesi dinledim. Bir tabutta uyuyanlar yeraltının mutlak sessizliğinde kendi nabızlarını ancak böyle dinlerler.*"[70]

Ahmet Hamdi Tanpınar'ın Bir Yol hikâyesinde; *"kusursuz"* görünen hayatında, kendi içerisinde kaybolmuş bir adam anlatılmaktadır. Daha önceleri ona huzur veren, onu içsel kaçışlarından yeni diyarlara yollar açarak kurtaran ve bu hissi verecek kadar kendiyle özdeşleştirdiği gar bile bu sefer onu bu gerilimden kurtaramamıştır. Kurtaramadığı gibi gar onun için bir lahit gibidir, ruhunda var olan boğulma hissi Haydarpaşa İstasyonu'nda üst seviyeye çıkmıştır.

Sait Faik, Haydarpaşa

"*İstasyon aynaları meşhurdur. İnsanı perişan gösterir. Yerimden kalktım. Aynaya doğru ilerledim. Ben perişan bir halde idim. Potinlerim çamur içinde idi. Şapkam ıslaktı, kurdelesinde beyaz beyaz lekeler vardı. Yüzüm sarı, gözlerim kırmızı idi. Tam yolcu suratı! Merdivenleri indim. Vapur Kadıköy'ünden kalkmış geliyordu. Arkama dönüp* ***Haydarpaşa İstasyonu****'na bir daha baktım. Kocaman kapıların önünde kırmızı, yeşil fenerli, bir birini kesen demiryollu, düdüklü, trenli, meraklı, düşünceli,*

[69] Selim İleri, *Hayal ve Istırap*, İstanbul, 1986, s.202
[70] Ahmet Hamdi Tanpınar, ''Bir Yol'', *Hikayeler*, İstanbul, 2011, s.78

perişan, aceleci, birini bulmaya çalışan bir alem vardı. Her gün yüzlerce tren, binlerce insan getiriyor, binlerce insan alıp gidiyordu. İstasyon kapıları durmadan insan alıp insan veriyordu."[71]

Sait Faik Abasıyanık'ın Haydarpaşa öyküsünde karakter, Kadıköy İskelesi'nde karşılaştığı bir aileyle birlikte *"gidecekmiş gibi"* yapıp Haydarpaşa İstasyonu'na gelir. Gitmenin hayali bile yorucudur ona artık. Uzaklaşıp kaçma düşüncesi eski cazibesini yitirmiştir. Kocaman kapılarıyla her gün binlerce insanı götürüp, binlerce insanı geri getiren gar binasına son kez bakıp evine gider. Yazarın şehrin bir noktasını seçip, onun hakkında yaptığı röportajlarından biri olan öykü; mekân ve insan betimlemeleri, kişilere sorulan sorularla, iç konuşmalarla yapılan kişisel değerlendirmelerle oluşturulmuştur.

Tuna Kiremitçi, Git Kendini Daha Çok Sevdirmeden

*"Çantalarımızı sürükleyerek **Haydarpaşa Garı**'nın çıkışlarından birine doğru yürüdük. Filmlerdeki göçmenlerin hemen önünde durup şehre şaşkın şaşkın baktıkları, geniş merdivenleri olan çıkış değildi bu. Taksi duraklarına doğru inen, iki yanında vır zıvır satan dükkanların sıralandığı daha küçük bir merdivendi. Bir iki basamak indikten sonra durdum…"*[72]

"Git Kendini Daha Çok Sevdirmeden" adlı romanda Arda; kardeşi Fırat ile birlikte trenden inip, Haydarpaşa İstasyonu'nun uzun kolun ucunda yer alan doğu yönündeki çıkışı kullanıp taksiye doğru ilerlemişlerdir. Bu çıkış yolu, ana cephedeki görkemli manzarayı görmediği için karakter zihninde tasarladığı Haydarpaşa manzarası ile karşılaşamamıştır.

Haydar Ergülen, Trenler Kalkar Haydarpaşa'dan

*"Aman hoş geldiniz, sefa getirdiniz hanımlar, beyler, nereden gelirseniz gelin, **Haydarpaşa**'dan gelmiş gibisiniz. Hem trenin başkenti de **Haydarpaşa** değil midir? İşte onun kokusunu, denizinin tuzunu, rayların tozunu getirdiniz, iyi ki bu ceme bekçi, bu trene memur edilmişim. Biliyorum hepiniz Haydarpaşa'dan gelmiyorsunuz ama trenler **Haydarpaşa**'dan başlar, ve onlar, bilir misiniz, ilk kampanayla **Haydarpaşa**'yı selamlarlar, tıpkı vapurların da hala **Haydarpaşa**'yı selamladığı gibi*

[71] Sait Faik Abasıyanık, ''Haydarpaşa'', *Açık Hava Oteli*, İstanbul, 1992, s.88
[72] Tuna Kiremitçi, *Git Kendini Daha Çok Sevdirmeden*, İstanbul, 2001, s.28

dumanlı düdükleriyle. Trende buğulu, vapurda dumanlı, eh insanın gözleri bunlarla bazen kederden bazen sevinçten dolmasa neyle dolar?"[73]

Haydar Ergülen tarafından derlenen kitap, 22 yazarın tren anılarından oluşmuştur. Eserin adı "*Haydarpaşa'dan Kalkar Trenler"* olsa da içindeki anılar başka şehirleri ve başka istasyonları içeren anılardır. Kitabın önsözü mahiyetindeki açılış metni olan "*Hareket Memuru Dedi Ki"* adlı yazısında Ergülen bunun sebebini açıklar, *"Biliyorum hepiniz Haydarpaşa'dan gelmiyorsunuz ama trenler Haydarpaşa'dan başlar…".* Yazara göre, trenin başkenti, sıfır noktası olan Haydarpaşa İstasyonu; başka istasyonlara yolcu ettiği trenlerle birlikte tozunu yollar, böylelikle hasretini çeken için bütün trenler Haydarpaşa kokar.

"… ***Haydarpaşa****'nın kuşlar konan çatısı kül oldu. Dumanı gözümüze değil hayır yüreğimize kaçtı, külü genzimizi değil hayır içimizi yaktı… **Haydarpaşa** için de söylenmesi gereken budur bence: Türkiye'nin ruhu, Türkiye'nin hatıra defteridir yanan, yakılan, ihmal edilen…**Haydarpaşa** neresidir, elbette durduğu yerdedir. Öyle bir yerdir ki orası, iki uygarlığı birleştirir, biri kara uygarlığı biri deniz uygarlığıdır, ikisini buluşturur, nefes alır rüzgar verir, rüzgar alır turna verir, turna alır tren verir, tren alır hayata gönderir."*[74]

Haydarpaşa İstasyonu'nda yaşanan patlama da, yangın da Türk edebiyatında iz bırakır, bırakmaya devam edeceği ön görülebilir. Hayatını Eskişehir-Ankara-İstanbul arasında geçirdiğinden yazılarında sıklıkla bahseden Haydar Ergülen; nereye giderse gitsin bütün ulaşım araçlarının onun için tren olduğunu, bütün trenlerin Haydarpaşa İstasyonu'ndan geldiğini de kaleme almıştır. Yazara göre İstanbul'un edebi kapısı olan ancak ebedi kapısı olup olmayacağı muallaktır. Ergülen; garın çatısında meydana gelen yangın ile birlikte bu korkuyla bütün Türkiye'nin yüzleştiğini, herkes için oldukça dramatik ve unutulmayacak bir an olduğunu ifade etmiştir.

Sunay Akın, Önce Kadınlar ve Çocuklar

"*Kadıköy'de rıhtıma yakın birçok ev ve dükkânın camları kırıldığından, talan olayının yaşanmaması için güvenlik güçleri seferber edilir. Vapur seferleri yapılamaz birkaç gün. Karşı yakaya geçmek isteyenler uzun kuyruklar oluştururlar Üsküdar'a*

[73] Haydar Ergülen, ''Hareket Memuru Dedi ki'', *Trenler Kalkar Haydarpaşa'dan*, İstanbul, 2013, s.10

[74] Haydar Ergülen, ''Haydarpaşa Bienali'' *Trenler de Ahşaptır*, İstanbul, 2011 s.212,213,214

kalkan dolmuşlar ve otobüs duraklarının önlerinde. Kadıköy Meydanı'nı dolduran tüm yüzlerde aynı korku sezilir: Rumen tankerindeki korkunç yangın karaya sıçrarsa ne olur?.. Zeynep Aliye'nin öyküsünde ise denizin çaresizliğini okuruz: 'Yanıyor Independenta. Ne acınası, trajikomik... Suyun içinde ve yanıyor... Boğulmuyor, yanıyor... …Sanki yaşamının en güzel kutlamasıymış gibi ışıl ışıl!.. Kendini sakin akıntıya bırakmış bir görüntü sunuyor. Deniz, dalgalanıp geminin en üst noktasına yükselemeyişinin, gemiyi acılarından, alevlerinden kurtaramayışının çaresizliği içinde, düşlerini lanetliyor, ısırıyor dudaklarını...'…15 Kasım 1979 tarihinde, Kadıköy Rıhtımı'ndan yanan tankeri seyredenler arasında Cezmi Ersöz ve Sunay Akın da vardır. O yıllarda, ceketlerinin ceplerinde yazdıkları ilk şiirleri taşımakta olan iki şair birbirini çok sonra tanıyacaktır... Ve Cezmi Ersöz şu olayı anlatır 62 tavşanına: Sabaha karşı evine sarhoş olarak dönen Özdemir Asaf, ayakkabılarını çıkararak evine hırsız gibi pencereden girmeyi dener. Adımını odaya atar atmaz duyulan korkunç patlama sesiyle de yere yuvarlanır. Şair, 1979 yılının 15 Kasım gününün ilk saatlerinde yaşanılan bu olayda başına toplanan ev halkına şöyle seslenir: 'Ben, bu kadar gürültü yapacağımı sanmıyordum!'.."[75]

Sunay Akın 1979 yılında meydana gelen tanker patlamasını konu alan "Bu Kadar Gürültü" adlı yazısında, edebiyat dünyasından isimlerin anılarına da yer vermiştir. Kadıköy'ü gürültüsüyle ayağa kaldıran bu patlama, orada bulunan herkes için oldukça dramatik ve unutulmayacak bir an olmuştur. Yazarın yazısında da dediği gibi, İstanbul boğazında bu patlamadan sonra çok sayıda patlamalar ve gemi kazaları olmuştur, ama hiçbiri İstanbulluların canını bu kadar bu kadar yakmamıştır.

3.2. Türk Sinemasında Haydarpaşa İstasyonu

Sinema; çok sayıda insana ulaşma imkânı olması ve döneminin giyim, yaşam ve anlayış stilini yansıtması açısından toplumsal bellek incelemeleri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Filmlerin her biri tarih açısından görsel tanıklık yapmaktadırlar. Bu bağlamda eski Türk filmleri Haydarpaşa İstasyonu için oldukça önemlidir. Binanın ilk dönemlerde arazisindeki yalnızlığı, zamanla etrafının başka binalar ile kalabalıklaşması, avlu ve bina çevresindeki yapılan eklemeler veya kaldırılan bölümleri incelemek bu şekilde mümkün olmuştur.

Avrupa'nın Anadolu'ya, Anadolu'nun ise Avrupa'ya açılan kapısı olan Haydarpaşa İstasyonu Türk filmlerinde sıklıkla ev sahipliği yapmıştır.

[75] Sunay Akın, ''Bu Kadar Gürültü'', *Önce Kadınlar ve Çocuklar*, İstanbul, 2009, s.229,230,232

Filmlerde yolcuların kullanımında olan tren yolunun yer aldığı avlu cephesi, orta kol bekleme salonu ve giriş cephesi ile meşhur merdivenleri sıklıkla mekân olarak tercih edilmiştir. İncelenen filmlerle ortalama yetmiş yıllık bir zaman şeridi oluşturulup; yıllar içerisinde Haydarpaşa İstasyonu'nun temsil ettiği anlamda ve fiziksel olarak geçirdiği değişimler de incelenmeye çalışılmıştır.

1940 Şehvet Kurbanı (Muhsin Ertuğrul)[76]



F. 96a: Avlu



F. 96b: Peronlar



F. 96c: Tren yolu



F. 96d: Peronlar



F. 96e. Avlu



F. 96f: Peronlar

"Şu raylara bak! Tertemiz, ….., hiçbir yere takılmadan, eğilip bükülmeden, dümdüz uzanıp gidiyorlar." (Ahmet Barksever)

Türk sinemasında Haydarpaşa İstasyonu sahnesi içeren ilk film olarak "*Şehvet Kurbanı*" tespit edilmiştir. Film, tren yolculuğu sonrası hayatı değişen

[76] www.youtube.com/watch?v=MtGYf_lA6Oo

bir devlet memurunun hikâyesini anlatmaktadır. Tren sahneleri dekorlar ile oluşturulmuş olsa da, henüz 32 yıllık bir bina olan Haydarpaşa İstasyonu'nun değişik mekânlarından görüntüler barındırmaktadır. Şehvet Kurbanı filminden sonra en yakın tarihli film 1950 yılına aittir.

1950 Sihirli Define (Semih Evin)[77]



F. 97a: Ana cephe karadan



F. 97b: Ana cephe denizden



F. 97c: Avlu ve tren yolu



F. 97d: Ana cephe merdivenleri

1950 sonrası uygulanmaya başlayan modernleşme politikası filmlerde de gözlenebilmektedir. O dönem yaygınlaşmaya başlayan gazino sahnelerinde modernleşme sürecinin getirdiği kültür karmaşası da barizdir; çift olarak veya tek kişi icra edilen batı dansları, ateş dansları, dansöz ve halk oyunları tek bir gece içinde aynı gazinonun programına dâhildir. Köyden kente göç edenler de eğlence anlayışına ve yaşam biçiminde olan kültür karmaşasına uyum sağlamaya çalışırlar. Yeşilçam filmlerinde bu çatışmaların başlangıç noktası Haydarpaşa İstasyonu'dur. Göç trenle gerçekleşmiş olsa da olmasa da hikâyenin İstanbul'da devam edeceğini belli etmek adına filmlerde yer verilen şehrin simge yer ve yapıları görünümlerinde denizden Haydarpaşa

[77] www.youtube.com/watch?v=hLnbUBQWaTI

İstasyonu'nun anıtsal ana cephesi yer almaktadır. Dolayısıyla özellikle 1950'li yıllardan itibaren Haydarpaşa İstasyonu sadece ulaşım için kullanılmaktan öte büyük şehir İstanbul'un simge ve cazibe noktalarından biri haline geldiği ifade edilebilir.

1953 Katil (Ömer Lütfi Akad)[78]



F. 98a: Orta kol bekleme salonu



F. 98b: Tren



F. 98c: Avlu



F. 98d: Ana cephe merdivenleri

Ana cephe giriş merdivenleri, peronlar ve orta kol bekleme salonunda sahneleri bulunan Katil filminde Haydarpaşa Garı'nda hüzünlü bir vedalaşma anı yaşanmıştır.

[78] www.youtube.com/watch?v=NYeEgTEroaE

1953 Aşk Istıraptır (Atıf Yılmaz Batıbeki)[79]



F. 99a: Ana cephe



F. 99b: Ana cephe



F. 99c: Uzun kol bekleme salonu



F. 99d: Avlu



F. 99e: Avlu



F. 99f: Ana Cephe

"İstanbul'un Kapısı" olarak toplum tarafından benimsenen yapı; imparatorluklar başkentine atılan ilk adımın heyecanının yaşandığı yerdir. Filmlerde fonda umut verici müzik eşliğinde elinde ahşap bavulları ile zengin olma hayali kurarak köyden büyük şehre gelen ve şehirliye Anadolu mertliği ile büyük dersler veren köylü kahramanlar genel olarak başrolde yer

[79] www.youtube.com/watch?v=8tQpEcPG5kE

almaktadır. "*Seni yeneceğim İstanbul*" haykırışı ile bu merdivenlerde büyük bir soluk alınır ve "*kurtlar sofrası*" büyük şehrin kollarına karakterler kendini bırakır. Bu bırakış kimi zaman hüsranla, yenilgiyle ve hatta sevdiklerini kaybetme ile sonuçlanır, karakter hüzün dolu bir final sahnesi ile köyüne geri döner.

1956 İntikam Alevi (Osman Fahir Seden)[80]



F. 100a: Avlu



F. 100b: Tren

"*İntikam Alevi*" adlı filmde istasyon binası yalnızca bir yolculuk için kullanılmıştır ve filmde görünün mekân peron ile sınırlıdır.

1960 Kanlı Firar (Orhan Elmas)[81]



F. 101a: Tren yolu



F. 101b: Tren yolu

[80] www.youtube.com/watch?v=0Ozux9f23BM
[81] www.youtube.com/watch?v=yISOy6rNcnI



F. 101c: Uzun kol bekleme salonu



F. 101d: Uzun kol bekleme salonu

1950 yılı sonrasında tarımda makineleşmeye geçilmesiyle kırsal kesimde işsizlik artmıştır. Bunun sonucu olarak işsiz gençler çalışmak için büyük şehirlere yönelmiştir ve bu dönem itibariyle yoğun bir iç göç hareketi başlamıştır. Emeğin ekonomide büyüme kutbunu oluşturan bölgelere doğru gerçekleşen bu göçlerin büyük bir kısmı muhakkak ki taşı toprağı altın olarak tanımlanan İstanbul'a olmuştur. Ancak bu durumun sinemaya yansıması 1960'lı yıllara denk gelmektedir. 1950 ve sonrasındaki on yıllık dönemde de köyden kente gelen kahramanlar filmlerde olsa da, 1965 yapımı Gurbet Kuşları *"göç filmi"* konseptinin tam manasıyla anlatıldığı ilk film olarak kabul edilmektedir.

1960 Ayşecik Şeytan Çekici (Atıf Yılmaz Batıbeki)[82]



F. 102a: Avlu cephesi



F. 102b: Peron

[82] www.youtube.com/watch?v=PQT_LbK7uPQ

İstasyon binası, Ayşecik Şeytan Çekici filminin sonuç bölümünde kısa süreli bir sahnede yer almaktadır. Uzun kolda bulunan ve daha sonra kaldırılan Kadıköy yönünden perona geçişin sağlandığı merdivenin, o yıllarda henüz yerinde durduğu görülmektedir.

1961 Bir Bahar Akşamı (Orhan Elmas)[83]



F. 103a: Avlu cephesi ve tren yolu



F. 103b: Avlu cephesi ve tren yolu



F. 103c: Peron



F. 103d: Avlu

1962 Aşk Yarışı (Mehmet Dinler)[84]



F. 104: İstasyon binası

[83] www.youtube.com/watch?v=oE83X87p35g
[84] www.youtube.com/watch?v=YzabEiCQe0M

"Aşk Yarışı" filminde bir İstanbul siluetinde klasik bir görüntü olarak Haydarpaşa İstasyonu görünümüne yer verilmiştir.

1962 Ver Elini İstanbul (Aydın Arakon)[85]



F. 105a: Peron



F. 105b: Peron



F. 105c: Kurtalan Ekspresi



F. 105d: Ana cephe merdivenler

"*Ver Elini İstanbul*" filminden elde edilen görsellerde; uzun kol yönünde yer alan peronun örtüsünün henüz yapılmamış olduğu görülmektedir.

[85] www.youtube.com/watch?v=kjGsWV8dIto

1963 Sayın Bayan (Mehmet Dinler)[86]



F. 106a: Avlu



F. 106b: Demiryolu

Haydarpaşa İstasyonu, bazı filmlerde yalnızca mekân olarak bulunmakta ve görüldüğü sahneler sadece birkaç saniye olmaktayken; bazı filmlerde baştan aşağı görüntülenmekte, trenden inip ana kapıdan çıkan karakterlerin bu heybetli yapı karşısında hayranlıklarını gizleyemediği görülmektedir. Tren ile yolculuk yapılmayan bazı filmlerde de, İstanbul görünümlerinin verildiği geçiş sahnelerinde de tarihi yapıya sıklıkla yer verilmiştir. Konu göç olmasa da, *''Yeşilçam'ın doğal platosu''*[87] veya *''İstanbul'un kapısı''* bir sahnede bile olsa izleyicinin karşısına çıkarılmıştır.

1964 Anadolu Çocuğu (Osman Fahir Seden)[88]



F. 107a: Tren yolu, avlu cephesi



F. 107b: Ana cephe çatı katı

[86] www.youtube.com/watch?v=h3fMGCjs3CU

[87] Murat Batmankaya, *Marmara'da Bir Balık Olarak Haydarpaşa*, İstanbul, 2010, s.75

[88] www.youtube.com/watch?v=Dq4C98w4Dgg



F. 107c: Merdivenler

Haydarpaşa Limanı ile tanışma sahneleri yıllar boyu Türk filmlerinde serüvenin başladığı kritik sahneler olmuştur. İstanbul'a attığı ilk adımda gazino afişleriyle karşılaşan ve şaşkınlığını gizleyemeyen taşralı da bu sahnelerden birini gerçekleştirmektedir. (F. 107c)

<u>1964 Kırk Küçük Anne (Memduh Ün)</u>[89]



F. 108a: Ana cephe giriş kapısı



F. 108b: Ana cephe merdivenleri ve kapı

[89]www.youtube.com/watch?v=vVmZ9Beh_z4



F. 108c: Uzun kol cephesi

<u>1964 Afili Delikanlılar (Orhan Aksoy)</u>[90]



F. 109a: Ana cephe



F. 109b: Avlu

[90] www.youtube.com/watch?v=okWsu3MBGpM

1965 Gurbet Kuşları (Halit Refiğ)[91]



F. 110a: Peron



F. 110b: Peron



F. 110c: Ana cephe merdivenleri



F. 110d: Avlu

"Dikkat edin birbirimizi yitirmeyelim, İstanbul'da şakaya gelmez bu iş! Allah'ın izniyle şah olacağız İstanbul'a şah!" Tahir Bakırcıoğlu.

Haydarpaşa İstasyonu'nda başlayıp yine Haydarpaşa İstasyonu'nda biten "Gurbet Kuşları" tam anlamıyla bir göç filmidir. Son 15 yıl içerisinde göçün sürekliliği filmlere konu olsa da çoğunlukla konuların başka yerlere doğru yöneldiği gözlemlenmiştir. Bu filmde başından sonuna kadar iç göç dramları irdelenmiştir. Köyden kente göç, zengin-fakir ayrımı, uyum çabası ve bu çaba sonucu kadınların baskı altında tutulup erkeklerin modern hayatın "*nimetlerinden*" faydalanma çabası gibi durumların yarattığı kültürel karmaşaları konu almaktadır. Trenden iniş sahnesinde baba Tahir Efendi'nin yaptığı aile sayımının ardından eksik olmadıklarını teyit edip umutla "şah" olmak adına atıldıkları macera; sonunda yitip gidenlere, yollarına ayrı devam

[91] www.youtube.com/watch?v=x8SQp4ySQ0k

edenlere veda ederek hüzünle son bulmaktadır. Bu son İstanbul'a karşı yenilgiyi kabullenip hikâyenin başladığı yer olan Haydarpaşa İstasyonu'nda bu sefer memlekete dönüş ile yaşanmıştır.

1965 Altın Şehir (Orhan Elmas)[92]



F. 111a: Peron



F. 111b: Tren yolu

İstanbul'da zorlu yaşam şartları ve yoksullukla savaşmaktan bunalmışlardır. Bu büyük şehirde çekilen acılar o kadar büyüktür ki, göçtükleri yerlerdeki zorluklar artık onları korkutmamaktır. Nesrin ile Selim;

"- Memleketimde olmalıydın şimdi, havası, suyu ekmeği iyi gelirdi sana.

- Dediğin gibi bire beş-on veren topraklar, boy salmış ekinler, özü sözü mert insanlar…

- Ya ağanın zalimliği?

- Gavur ağa, it ağa! Kim korkar artık ondan!"

1965 Son Kuşlar (Erdoğan Tokatlı)[93]



F. 112a: Ana cephe merdivenler



F. 112b: Avlu

[92] www.youtube.com/watch?v=a3ePyUvb4lI
[93] www.youtube.com/watch?v=YC6cIUxbN2c

1965 Sevmek Seni (Cengiz Tuncer)[94]



F. 113: Uzaktan; avlu cephesi ve tren yolu

"*Sevmek Seni*" filminde ise diğer filmlerden farklı bir sahnede Haydarpaşa İstasyonu görülmektedir. Bu bir göç filmi değildir ve istasyon binası bir yolculuk için de kullanılmamaktır. Sahneyi İstanbullu iki kayıp ruhun diyaloğu oluşturmaktadır. Yapı, karakterin kendinden kaçma arzusunu dile getirdiği sahnede fon olurken, adeta uzaklaşma dileğinin somutlaması olan trenler Haydarpaşa Garı'na gelip Haydarpaşa Garı'ndan gitmektedirler;

"-Şu anda dünyanın her yerinde olmak istiyorum. Aynı anda yüzlerce şehirde birden.

-İmkansızı istiyorsun. Aynı anda insanın New York'ta, Paris'te, Londra'da, Roma'da, Delhi'de olması imkansız.

-Gene de istiyorum bunu.

-Kendi kendinden kaçıyorsun.

-Niye, nereden çıktı?

-Söylediklerinden. Aynı anda yüzlerce yerde olmak istemek hiç olmamayı istemektir. Kendi kendini bölmek, yok etmek demektir.

-Hiç de değil. Sanki öyle daha mutlu olacakmışım gibi bir duygu var içimde.

- Uzakta olmak… İnsan dağ başında da, milyonlarca insanın içinde de hep aynı insandır.

-Öyle… (Köprünün altından tren geçer.) Belki ben başka bir insan olmak istiyorum. Başka bir çevreden gelmiş olmak."

[94] www.youtube.com/watch?v=bVhKhk5_hxg

1965 Bitmeyen Yol (Duygu Sağıroğlu)[95]



F. 114a: Tren yolu, peron



F. 114b: Tren yolu, peron

"*Bitmeyen Yol*" baştan sona iç göçün ve bunun getirdiği sıkıntıları konu alan bir filmdir. Daha iyi bir hayat sürme uğruna gelinen İstanbul'da, gecekondularda yaşam, işçilerin az miktarda bir ücret karşılığı uzun ve ağır koşullarda çalışmaları filmin genel ortam ve konusudur. Bir iç göç dramı olan bu film, aynı temayı içeren Gurbet Kuşları ile benzerlik taşısa da yönetmen Duygu Sağıroğlu iki film arasındaki farklılığa şu ifadelerle dikkat çekmiştir: "'*… Halit, Visconti gibi bakıyor. Gurbet Kuşları'ndaki olgu, İtalya için geçerli. Türkiye'deki aileler hep beraber göç etmez. Ve ayrı ayrı işler yapmaz. Hepsinin yöresel bir geçmişi vardır. Aile toplu bir şekilde gelmez, gelirse ondan evvel gelenden yardım istenir. Bütün bu Kuştepe'liler filan, kimisi Erzincan'lıdır, kimisi Sivas'lı. Bunları bilmeden göç filmi yapılmaz.*"[96]

1966 Ayrılık Şarkısı (Ülkü Erakalın)[97]



F. 115a: Uzaktan; kısa kol, ana cephe



F. 115b: Avlu cephesi ve demiryolu

[95] www.youtube.com/watch?v=7BnhVn4EVEo
[96] Agâh Özgüç, *Türk Sinemasında İstanbul*, İstanbul, 2010, s.143
[97] www.youtube.com/watch?v=rvDOgM9wT7o



F. 115c: Peron



F. 115d: Ana giriş kapısı

Eski tarihli filmlerde gar çevresinde yer alan ek binaların henüz inşa edilmediği görülmektedir.

1966 Boğaziçi Şarkısı (Nejat Saydam)[98]



F. 116a: Ana giriş kapısı



F. 116b: Ana giriş kapısı

Boğaziçi Şarkısı adlı müzikalde İstanbul'un tarihi mekânları adeta her sahneye fon olarak kullanılmıştır. Bir grup gencin gezmek üzere geldiği şehre ilk adımın atıldığı yer Haydarpaşa İstasyonu olmuştur.

[98] www.youtube.com/watch?v=pBybkPoricM

1967 Eceline Susayanlar (Ertem Göreç)[99]



F. 117: Uzaktan kısa kol cephesi

Yapı, bazı filmlerde yalnızca başlangıçta verilen İstanbul görünümleri arasında yer almaktadır.

1968 Kızıl Maske (Çetin İnanç)



F. 118a: Ana cephe



F. 118b: Avlu

Peron ve avlu sahnelerinde yapının çevre düzenlemesindeki farklılıklar görünmektedir.

[99] alkislarlayasiyorum.com/icerik/96570/eceline-susayanlar-fikret-hakan-1967-70-dk

1968 Paydos (Ülkü Erakalın)[100]



F. 119a: Uzaktan avlu ve demiryolu



F.119b: Ana cephe; çatı ve zemin kat



F. 119c: Ana cephe; çatı ve zemin kat

1968 Sevmekten Korkuyorum (Nejat Saydam)[101]



F. 120a: Ana cephe giriş kapısı



F. 120b: Ana cephe

[100] www.youtube.com/watch?v=LizkWLSsMW8

[101] www.youtube.com/watch?v=WhmObSCGI-U

1969 Kınalı Yapıncak (Orhan Aksoy)[102]



F. 121a: Ana cephe



F. 121b: Ana cephe giriş kapısı

1970 Cafer Bey (Tunç Başaran)[103]



F. 122: Uzun kol bekleme salonu

İç mekân çekimlerinin yer aldığı sahnelerde özgün döşemeler ve vitraylar (1979 yılına kadar) gözlenebilmektedir.

[102] www.youtube.com/watch?v=Tlp234jMWWc
[103] www.youtube.com/watch?v=zg7_mKqw3LE

1970 Ham Meyve (Sırrı Gültekin)[104]



F. 123a: Ana cephe



F. 123b: Peron

1971 Bir Genç Kızın Romanı (Safa Önal)[105]



F. 124a: Ana cephe merdivenler



F. 124b: Ana cephe merdivenler

[104] www.youtube.com/watch?v=I1T1Ylvq9Cg

[105] www.sinematurk.com/film/1212-bir-genc-kizin-romani/

1971 Keloğlan Aramızda (Sırrı Gültekin)[106]



F. 125a: İstasyon binası ve demiryolu



F. 125b: Avlu

1970 itibariyle uzaktan demiryolu ve istasyon çekimlerinin yapıldığı sahnelerde gar çevresindeki ek binaların inşa edilmeye başlandığı gözlenebilmektedir.

1972 Para (Memduh Ün)[107]



F. 126a: Peron



F. 126b: Peron

1972 Alın Yazısı (Orhan Aksoy)[108]



F. 127a: Peron



F. 127b: Kısa kol

[106] www.youtube.com/watch?v=XyS8bqNAhFQ
[107] www.sinematurk.com/film/8439-para/
[108] www.youtube.com/watch?v=TJQfSpW_IKs

1972 Sarı Öküz Parası (Nişan Hançer)[109]



F. 128a: İstasyon binası ve demiryolu



F. 128b: Ana cephe merdivenler

1973 Anadolu Ekspresi (Ertem Göreç)[110]



F. 129a: Giriş kapısı



F. 129b: Uzun kol bekleme salonu

1973 Azap (Türkan Şoray)[111]



F. 130a: Peron



F. 130b: Haydarpaşa İskelesi

[109] www.youtube.com/watch?v=prvcQv7ArV0
[110] www.youtube.com/watch?v=fF9Vf1F9Xr0
[111] www.youtube.com/watch?v=uTe4z8v0zMY

Haydarpaşa İstasyonu çoğu filmde göçün başladığı yer olsa da kimisinde sahneleri kısa tutulmuş ve yapıya özel bir anlam yüklenmemiştir. Ancak bazı filmlerde göç eden insan görünümleri, yapının heybeti gibi zıtlıklar baştan aşağı sergilenmiştir.

1973 Bataklık Bülbülü (Nejat Okçugil)[112]



F. 131a: Ana cephe



F. 131b: Ana cephe

1973 Gelin (Ömer Lütfi Akad)[113]



F. 132: Peron

[112] www.izlesene.com/embedplayer/10020395/amp;autoplay=1
[113] www.youtube.com/watch?v=jp39aHURnpQ

Gelin; memleketlerinde maddi olarak büyümelerine imkan olmadığına karar veren Veli'nin ailesini de alıp Yozgat'tan İstanbul'a göçünü ve bu göçün sonuçlarını anlatmaktadır.

Hikâye, trenin Haydarpaşa Garı'na girişiyle başlar. Karı-koca ve küçük bir çocuk trenden iner. Modern şehir hayatı ile ilk karşılama Haydarpaşa İstasyonu'nun peronlarında başlamaktadır. Artık bambaşka bir şehirdedirler. Fakat imkân ve özgürlüklerin çok daha geniş olduğu bu şehirde, aile büyükleri taşra kurallarını uygulamaya çalışır. Bu kültürel çatışamaya ve yok sayılmaya karşı başkaldıran gelin Meryem'in, acılar içerisinde yoğrulup kendini özgürleştirmesi anlatılmaktadır.

1974 Aç Gözünü Mehmet (Süreyya Duru)[114]



F. 133a: Giriş kapısı



F. 133b: Haydarpaşa İskelesi

"Burası Haydarpaşa Garı. İstanbul'un Anadolu'ya açılan kapılarından biri. Bu kapıdan her gün İstanbul'un taşı toprağı altındır hayaliyle bir sürü Anadolu insanı akar bu şehre. Hepsinin yüreği daha iyi bir hayat şartına kavuşmak ümidiyle doludur. Yazık ki bu insancıkların pembe hayalleri her zaman diledikleri gibi gerçekleşmez. Ama gerçekleşeni yok mudur? Çok nadir de olsa vardır elbet. İşte öykümüz bunlardan birinin, Sivas'lı Mehmet'in öyküsü…"

[114] www.youtube.com/watch?v=j7muakasUkM

1974 Beş Tavuk Bir Horoz (Oksal Pekmezoğlu)[115]



F. 134: Giriş kapısı

1974 Salak Milyoner (Ertem Eğilmez)[116]



F. 135a: Giriş kapısı ve merdivenleri



F. 135b: Giriş kapısı ve merdivenleri

Yeşilçam'ın kült filmlerinden biri olan "Salak Milyoner"in de hikâyesi tarihi Haydarpaşa Garı'nda başlar. Ellerinde ahşap bavullarıyla altın şehir İstanbul'da define arayışına giren bir grup Anadolu insanın hikâyesi komik bir dille aktarılmıştır.

1976 Nereye Bakıyor Bu Adamlar (Osman Fahir Seden)[117]



F. 136a: Uzun kol bekleme salonu



F. 136b: Giriş kapısı

[115] www.youtube.com/watch?v=HfCvNzXl6dQ
[116] www.youtube.com/watch?v=wgG6xlQ1jx8
[117] www.youtube.com/watch?v=OXJgRjO8Y50

Zeki ve Metin, memleketlerinden İstanbul'a onları getiren trenden inerler ve Haydarpaşa İstasyonu'nun kapısından adımlarını atıp İstanbul'un ve denizin büyüklüğü karşısında hayretler içerisinde kalırlar:

"-İstanbul'u su basmış galiba

-Cahil! Deniz o, deniz. Su, koca su.

-Koca su mu? Hani bizim sarı göl gibi mi?

-Ondan çok büyük.

-Büyük mü? Ne kurbağa vardır içinde.

-Çook…"

1977 Gönül Ferman Dinlemez (Çetin İnanç)[118]



F. 137a: Ana salon



F. 137b: Ana giriş kapısı

1977 Sevgili Oğlum (Cüneyt Arkın)



F. 138: Ana giriş kapısı

[118] www.youtube.com/watch?v=_BTcy7e3qAI

1978 Baba Kartal (Cüneyt Arkın)[119]

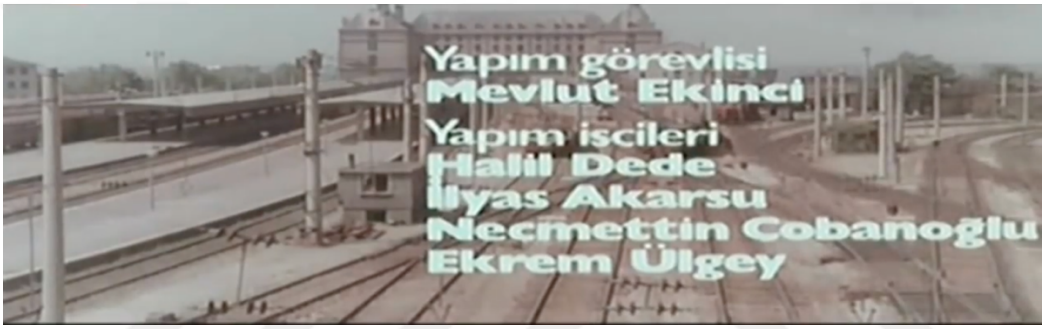


F. 139a: Ana giriş kapısı



F. 139b: Peron

1978 Demiryol[120]







Fotoğraf. 140: a, b, c: Haydarpaşa İstasyonu uzaktan, tren onarım atölyesi (Haydarpaşa ek binalar, uzun kolun ucu)

[119] www.youtube.com/watch?v=0uaWVSZbtVM
[120] www.youtube.com/watch?v=41ekI8JNZII

"*Demiryol*" filminde yapı, Türk sinemasında temsil ettiği anlamın oldukça dışında bir kavram içerisinde görülmektedir. Bu sefer Gar binası, büyük şehre atılan ilk adımı değil, zor şartlar altında çalışmayı, grevi barındırmaktadır. Haydarpaşa İstasyonu'nda çalışan işçilerin ve depoda meydana gelen bir yangının konu alındığı siyasi içerikli bir filmdir.

1979 Yusuf ile Kenan (Ömer Kavur)[121]



F. 141a: Ana giriş kapısı



F. 141b: Ana giriş kapısı

1979 yılında gerçekleşen tanker patlaması sonrasında özgün vitrayların büyük bir kısmı hasar görmüştür. Dolasıyla bu tarihe kadar çekilmiş olan filmler içerisinde vitrayların göründüğü kareler önem arz etmektedir.

1984 Sev Yeter (Ülkü Erakalın)[122]



F. 142: Ana cephe

[121] www.youtube.com/watch?v=AZul4okMhYA
[122] www.youtube.com/watch?v=4r4022AO0B0

1984 Yosma (Orhan Elmas)[123]



F. 143: Uzun kol koridor

"Yosma" filminde başlangıç sahnesinde ve son sahnede mekân olarak Haydarpaşa İstasyonu seçilmiştir. Taşralı Kerem, çalışmak için İstanbul'a gider. Burada kendisini hayatını değiştirecek karmaşık olaylar içerisinde bulur. Son çare olarak sevdiği kadını da yanına alıp geri dönmeyi planlar. Haydarpaşa İstasyonu'ndan kurtuluşuna doğru trene binmek üzereyken cinayete kurban gider.

1985 14 Numara (Sinan Çetin)[124]



F. 144: Ana cephe

[123] www.sinematurk.com/film/6870-yosma/
[124] www.sinematurk.com/film/1358-14-numara/

1985 Anadan Ayrı (Yücel Uçanoğlu)[125]



F. 145a: Ana cephe



F. 145b: Uzaktan; kısa kol ve ana cephe

1990 Sözde Kızlar (Orhan Elmas)[126]



F. 146a: Haydarpaşa İskelesi çini ayrıntı



F. 146b: Peron

1996 Eşkıya (Yavuz Turgul)[127]



F. 147a: Istasyon binası uzaktan

[125] www.sinematurk.com/film/1652-anadan-ayri/
[126] www.sinematurk.com/film/5981-sozde-kizlar/
[127] www.youtube.com/watch?v=dpt3vRFdfl8



F. 147b: Peron

"Cumali -Koca şehir, yutuverir insanı.

Baran -Allah senden razı olsun senden. Çok insan varmış, çok kalabalık. Bizim koğuş gibi."

2001 Hiçbiryerde (Tayfun Pirselimoğlu)[128]



F. 148a: Güneydoğu gişe



F. 148b: Uzun kol koridor

Şükran; Haydarpaşa Tren İstasyonu'nda gişe görevlisi olarak çalışmaktadır. Aniden ortadan kaybolan oğlunun izini sürmek üzere Haydarpaşa'dan Mardin'e doğru yola çıkar.

"Arkada kalanlara baktıkça bir yerden uzaklaşma duygusundan çok, bir yere yaklaşıyormuşum hissine kapılıyorum. Daha önce hiç görmediğim bir toprağa, hiç görmediğim gökyüzüne, hiç tanımadığım bir diyara… Onun beni orada beklediğinden öylesine emindim ki, o şehre gittiğimde onu beni beklerken bulacaktım." Şükran.

[128] www.youtube.com/watch?v=SI2Mukdda2Y

2002 Sır Çocukları (Aydın Sayman, Ümit Cin Güven)[129]



F. 149a: Haydarpaşa'dan İstanbul'a ilk bakış



F. 149b: Haydarpaşa'dan İstanbul'a ilk bakış



F. 149c: Haydarpaşa'dan İstanbul'a ilk bakış



F. 149d: Ana giriş kapısı (gündüz)



F. 149e: Ana giriş kapısı (gece)

Osman 10 yaşındadır. Üvey babasının hem annesine hem de kendisine gösterdiği şiddetten bıkmış ve kaçmaya karar vermiştir. Kurtuluş İstanbul'dadır. Küçük bir çocuk hiç bilmediği bir şehirde bir başınadır. Geceyi Haydarpaşa İstasyonu'nun önünde sergilenen eski bir vagonda geçirdikten sonra, binanın önünde denizi izlerken sokakta yaşayan bir grubun teklifiyle onlarla beraber İstanbul sokaklarında günlerini geçirmeye başlar. Filmde yoksulluk, kimsesizlik, çocuğa şiddet ve çocuk istismarı gibi dramlara yer verilmiştir.

"Sır Çocukları"nda üç karakterin Haydarpaşa İstasyonu ile başlayan İstanbul'a geliş sahnelerine yer verilmiştir. (F. 149a,b,c) Kimisi ilk kez geliyordur; kaçmak veya intikam almak için. Kimisi de daha önce kaçtığı İstanbul'a, eski yuvasına geri dönmek için. Ne amaçla olursa olsun, Tarihi Haydarpaşa Garı'nın merdivenleri yavaş adımlarla inilir ve derin bir soluk alıp hayranlık içerisinde İstanbul manzarası izlenir.

[129] www.youtube.com/watch?v=56YvynqwcbE

2005-2010 Yaprak Dökümü (Ay Yapım)[130]



F. 150a: Peron



F. 150b: Peron



F. 150c: Ana cephe

Motor ile Avrupa Yakası'ndan Anadolu Yakası'na gitmektedirler. O sırada tarihi Haydarpaşa İstasyonu görülmektedir:

"-Ah yazık! Şuraya bakın.

-Yaa, ne fena değil mi?

-Yandı cânım bina.

…..

-Bir İstasyon binasında başlayan hikayemiz yine bir istasyonda sona erdi."

[130] www.kanald.com.tr/yaprakdokumu/bolum

Yaprak Dökümü adlı televizyon dizisi için Haydarpaşa İstasyonu'nda birçok sahne çekilmiştir. Çekilen bu sahnelerin sonuncusundan bir ay kadar önce yapının çatısında yangın meydana gelmiştir. Dizide, hem görsel olarak hem de dizi içerisindeki diyaloglarda sözel olarak yangın olayı da toplumsal belleğe işlenmiştir.

2011 Ezel (Ay Yapım)[131]



F. 151a: Peron



F. 151b: Peron



F. 151c: Orta kol bekleme salonu



F. 151d: Orta kol bekleme salonu

Geçmişten günümüze aktif olarak yolculuk yapılabilen Haydarpaşa İstasyonu, dizilerin kendi içerisindeki nostalji sahnelerinde de sıklıkla kullanılmıştır. Özgün görüntüsünü büyük bir oranla koruyan Gar binası, geriye dönüş sahnelerinin önemli mekânlarındandır.

[131] www.atv.com.tr/webtv/ezel/bolum

2011 Can (Raşit Çelikezer)[132]



F. 152a: Uzun kol bekleme salonu



F. 152b: Peron

2011 Leyla ile Mecnun (Eflatun Film)[133]



F. 153a: Ana Cephe



F. 153b: Rıhtım



F. 153c: Rıhtım

[132] www.youtube.com/watch?v=2oP-unfaQgg
[133] puhutv.com/leyla-ile-mecnun-28-bolum-izle?gclid=CjwKCAjw4uXaBRAcEiwAuAUz8JNjvnHtk0_E4fdNHY7-keDvR0jmsDCOdBd8RAV0C6dc1a3sKNmYBBoCzykQAvD_BwE

"-Seni yeneceğim İstanbul!

-Bilader kollar abartılı oldu, beş lira daha veriyorsun.

Sinirli bir şekilde ''abartılı kol parası'' verilir ve sıradaki karakter İstanbul'a seslenir;

-Seninle bir mücadele vereceğim, ama kazanabilir miyim bilmiyorum. Önemli olan kazanmak değil katılmaktı İstanbul.

-Geç hadi geç! Para almıyorum senden, özgüvensiz herif seni! Sıradaki!"

Absürd komedi dizisi "Leyla ile Mecnun"da ise Haydarpaşa İstasyonu bir tren yolculuğu için kullanılmamıştır. Uzaydan dönen karakterleri uzay gemisi Haydarpaşa Garı'nda indirir. Çünkü bu bina İstanbul'a gelişi simgelemektedir. Liman bölümünde ise kuyruğa girmiş bir grup insan yer almaktadır. Bilet kesen görevliye ücret ödeyerek bağırırlar: Seni yeneceğim İstanbul! Yeşilçam'da temsil ettiği anlamlar mizahi bir üslupla canlandırılmış, İstanbul'un kapısına bir anlamda saygı duruşunda bulunulmuştur.

2016 Deliromanlı (Murat Şeker)[134]



F. 154a: Uzun kol bekleme salonu



F. 154b: Gar lokantası

[134] www.hdfullfilmsitesi.com/deliormanli-izle-2016-yerli-filmi-izle.html

Mesleğini zirvede bırakmış bir boksör olan Savaş Türkyılmaz'ın nam-ı diğer Deliormanlı'nın geri dönüşünü anlatan filmin birçok sahnesi Haydarpaşa İstasyonu'nda çekilmiştir. Gar lokantası, bekleme salonu, filmde soyunma odası olarak kullanılan uzun kol koridor olmak üzere film boyunca yapının çeşitli bölümleri görülmektedir. Filmde bahsi geçtiği gibi "Tarihi maç için tarihi Haydarpaşa Garı" seçilmiştir. Final sahnesini kapsayan bu maç, uzun kol bekleme salonunda çekilmiştir.

2018 Ölümlü Dünya (Ali Atay)[135]



F. 155a: Haydarpaşa gar lokantası



F. 155b: Gar lokantası giriş kapısı (uzun kol doğu yönü)

Tarihi Haydarpaşa İstasyonu'nda yer alan lokantayı işleten bir ailenin hikayesinin anlatıldığı Ölümlü Dünya filminde de binanın lokantasına ve çevresine sıklıkla yer verilmiştir.

70 yılı aşkın bir süreyi kapsayan dönem içerisinde film ve dizilerde Haydarpaşa İstasyonu'nu takip etmek mümkündür.

[135] jetfilmizle.info/olumlu-dunya.html



F. 156: Katil, 1953



F. 157: Sır Çocukları

Yıllar içerisinde teknolojik değişimlerin izlenebildiği en bariz nokta trenlerdeki değişimdir.

Avlu ve uzun kol bekleme salonu kapısının önünde yer alan demir parmaklıklar ile demir parmaklığın güney yönünde yer alan büfe ise kaldırılmıştır. (F. 110d) Ayrıca avlu döşemeleri de değişmiştir.



F. 158: Eskiden büfenin olduğu alan, 2015

Tren ile gitmek üzere olan birini durdurmak için koşulan sahnelere Yeşilçam'da sıklıkla rastlanmaktadır. Bu sahnelerin neredeyse tümünde avluya ana cepheden değil, kısa yoldan uzun kolun güney yönünden direkt peronlara açılan bir merdiven ile çıkılmaktadır.



F. 159: Ayşecik Şeytan Çekici, 1960

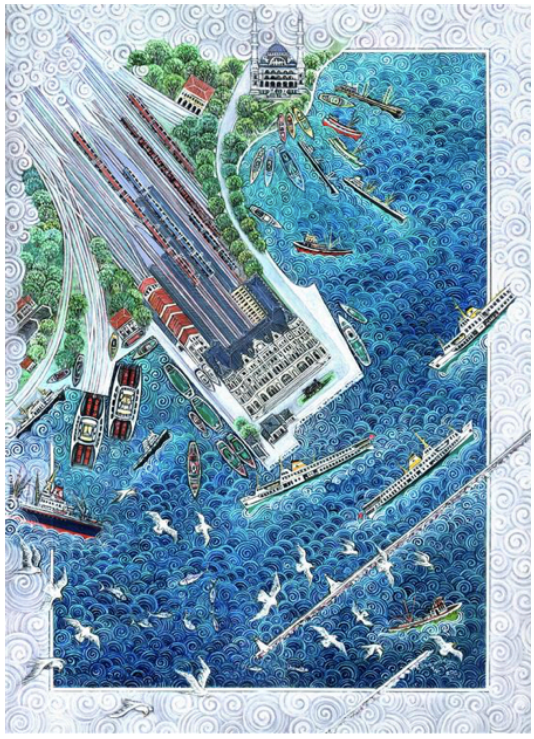


F. 160: Avlu, eskiden merdivenin olduğu alan, 2018

Avluya uzun kolun güney yönünden açılan merdiven şuan kaldırılmıştır ve onun yerine uzun kolun ucunda daha geniş bir giriş yolu ve merdiven açılmıştır.

3.3. Türk Resminde Haydarpaşa İstasyonu

Nusret Çolpan[136]



R. 1: Nusret Çolpan, Haydarpaşa, (nusretcolpan.com.tr)

[136] nusretcolpan.com.tr; Banu Mahir, *Osmanlı Minyatür Sanatı*, İstanbul, 2005, s. 53

Yaptığı modern zaman minyatürleri ile dikkat çeken Nusret Çolpan, başka şehirler ve ülkeleri de tasvir etse de çalışmalarında İstanbul'un ayrı bir yeri vardır. Bu minyatürlerin bir kısmı şimdi İstanbul metrolarının, üniversitelerin, bakanlıkların duvarlarını süslemekte ve sanatçının anısını yaşatmaktadır. İstanbul'un simge yapıları eserlerinde adeta bir nakış gibi işleyen Çolpan'ın, Haydarpaşa İstasyonu'nu demiryoluyla, trenleriyle, ek yapılarıyla, deniz taşıtlarıyla ve martılarıyla ''yaşayan'' bir şekilde tasvir etmiştir.

Hasan Vecih Bereketoğlu[137]



R. 2: Hasan Vecih Bereketoğlu, Haydarpaşa'da Sabah, 1967
(www.antikalar.com)

Manzara resimlerini izlenimci bir üslupta resmeden sanatçının eserleri arasında, özellikle İstanbul'un sahilleri geniş bir yer tutmaktadır. Güneşli bir havada denizden İstanbul yansımaları izlenen çalışmalarından biri de Haydarpaşa'da Sabah'tır. Kalın tuşelerle meydana getirilmiş olan bu eser sisli bir havada Kadıköy yönünden Haydarpaşa manzarası sunmaktadır. Uzun kol cephesinin denizde yansımasıyla veren sanatçı, önünde dumanları tüten gemilerle birlikte aktif bir gar görünümü ile kompozisyonu tamamlamıştır.

[137] Seyfi Başkan, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Resim*, Ankara, 1997, s.111

Necdet Kalay[138]



R. 3: Necdet Kalay, Haydarpaşa, 1979 (www.artnet.com)

Necdet Kalay, değişik zaman dilimleri içerisinde empresyonist ve ekspresyonist eseler vermiştir. Hangi üslupta resmederse resmetsin, manzara resmi sanatçının konu olarak en büyük tutkusu olmuştur. Kalay'ın bu tutkusu elbette ki tuvale İstanbul manzaralarını da sıklıkla yansıtmasına sebebiyet vermiştir. Bu eserlerden biri de Haydarpaşa'dır. Sanatçı Haydarpaşa çalışmasında, kalın fırça vuruşları ile lekeci bir yaklaşımla Haydarpaşa Garı ve çevresini resmetmiştir. Necdet Kalay'ın çoğu eserinde olduğu gibi; rastgele ve dağınık yerleştirilmiş gibi duran ancak kendi kaosundan düzenini oluşturan bir manzara olarak tasvir edilmiştir.

İskender Altıparmak[139]



R. 4: İskender Altıparmak, Haydarpaşa, 2005 (Kıymet Giray, Ziraat Bankası Koleksiyonu, c.4)

[138] Kıymet Giray, *Ziraat Bankası Koleksiyonu*, C.3, Ankara, 2009, s.584
[139] Kıymet Giray, *Ziraat Bankası Koleksiyonu*, C.4, Ankara, 2009, s.913

İskender Altıparmak Haydarpaşa tablosunda, uzun kol cephesini ve kuleleri ön plana çıkarmıştır. Akşam güneşi eşliğinde çevresi sakinken koşuşturmaların devam etmekte olduğu istasyon binasının önünde giriş çıkış yapan araçlar ve insanlar kompozisyonda resmedilmiştir.

Işıl Özışık[140]



R. 5a: Işıl Özışık, Manzara, 2006 (www.terakkisanat.com)

Işıl Özışık, çok çeşitli malzemeler ile çalışmaları bulunsa da ağırlıklı olarak suluboya eserleri ile tanınmaktadır. Eserlerinin büyük bir çoğunluğunu da yine İstanbul manzaralarından kesitler oluşturmaktadır.



R. 5b: Işıl Özışık, Manzara, 2006 (www.terakkisanat.com)

[140] Kıymet Giray, *Ziraat Bankası Koleksiyonu*, C.3, Ankara, 2009, s.694

Haydarpaşa eserlerinde malzemenin suluboya olması önem arz etmektedir. Çünkü bu malzeme hata kabul etmemektedir, her çizgi rötuşsuz ve direkt uygulanmaktadır. Boyanın lekesel duruşu ve dağılışı adeta rüyadan bir kesit gibi görünmesine sebep olmaktadır. Resimlerdeki figür ve nesneler aktif durumdadırlar, ancak bu hareket anlıktır. Aniden beliren bir hayali bir sahne gibidir. Nostaljik etki bırakmaktadır.



R. 5c: Işıl Özışık, Manzara, 2006 (www.terakkisanat.com)

Devrim Erbil[141]

Devrim Erbil'in titreşen çizgileri ile kurduğu şehir kompozisyonları ağırlıklı olarak İstanbul manzaralarıdır. Minyatür gibi ayrıntıcı ancak onların aksine derinlik verilmiş olan bu çalışmaların büyük bir çoğunluğu baskı resimlerden oluşmaktadır.

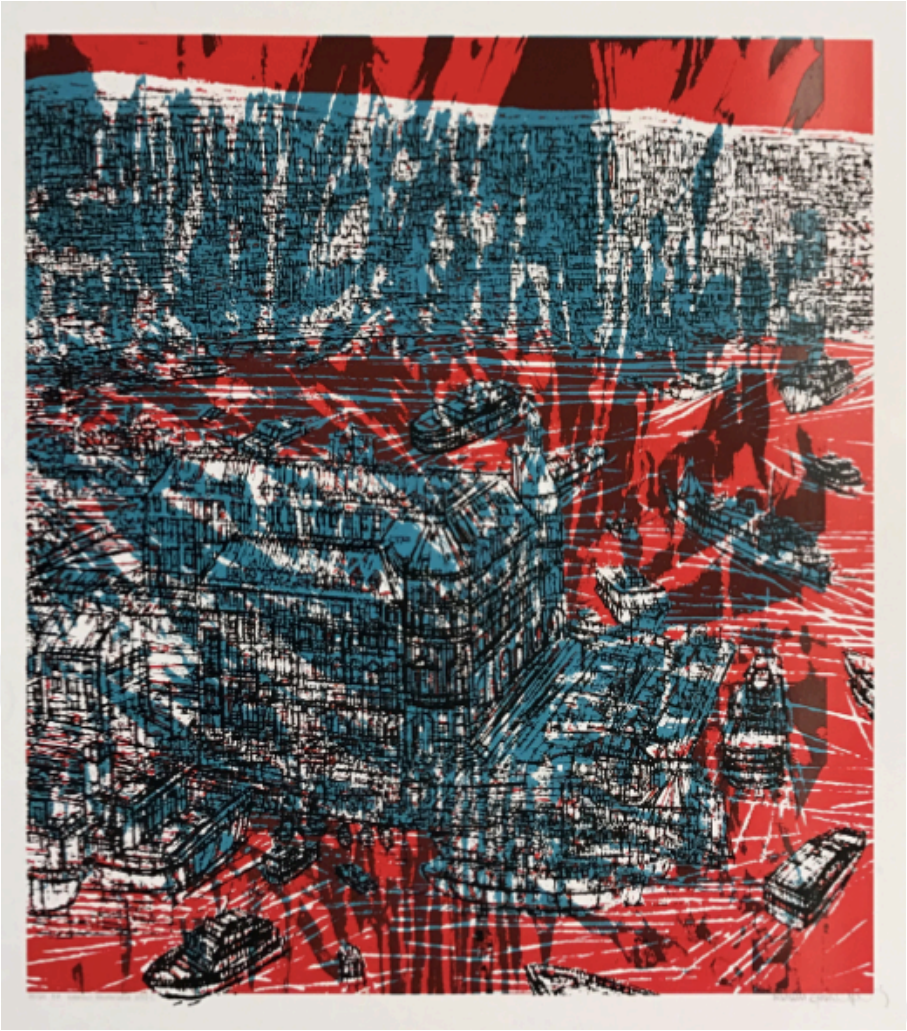
Erbil, aynı açıdan renk çeşitlemeleri ile seçkiler oluşturmuştur. Çizgilerin gözde meydana getirdiği titreşimler ile mekân ve objelerin günlük hareketleri görülmekte olup, bunun yanı sıra şehrin kaosunun ve kalabalığının yarattığı gerilim de vurgulanmaktadır.

[141] Sezer Tansuğ, *Çağdaş Türk Sanatı*, İstanbul, 2012, s.276



R. 6a: Devrim Erbil, Haydarpaşa, 2016 (www.mid-day.com)

Sanatçının eserlerinde uyguladığı klasik ritimsel hareketleri demiryoluyla ulaşımı sağlayan ve aynı zamanda kara ve deniz yoluyla ulaşılan Haydarpaşa İstasyonu eserlerinde de görülmektedir. Bu kadar akışın, trafiğin ve insan kalabalığının olduğu böylesi yoğun bir mekân, bu uygulama ile içindeki ve etrafındaki kargaşa ile birlikte tasvir edilmiştir. Gri yapıyı mavi; mavi denizi ise beyaz resmederek yapıyı vurgulamıştır Erbil. Ayrıca 2010 yılında gerçekleşen yangın ile birlikte büyük ölçüde hasar gören çatı sağlam ve kahverengi ile öne çıkarılmıştır. (R. 6a)



R. 6b: Devrim Erbil, Haydarpaşa, 2012 (www.sanatgezgini.com)

Bir diğer Haydarpaşa İstasyonu tasvirinde ise Erbil, kırmızı deniz ve beyaz fon üzerine mavi lekeler ile oluşturulmuş gar binası ile kompozisyonunu tamamlamıştır. (R. 6b)

Sanatçı iki eserinde de Haydarpaşa'yı ön planda tutup, arka planda Kadıköy betimlemesi olacak şekilde çalışmıştır. Ayrıca her iki eserinde de çevresinde hareket halindeki vapur ve gemiler ile birlikte garın aktif olduğunu düşündürecek şekilde tasarlamıştır.

Serpil Yeter[142]



R. 7: Serpil Yeter, Baskı, Durdu Zaman Döndü Dünya, 2013 (www.artsy.net)

İstanbul sürekli büyüyen ve gelişen bir şehirdir. Bu büyümenin zaman zaman düzen ve sistem içermeyişi beraberinde karmaşaya ve tarihi kimliğin gölgede kalmasına sebebiyet vermektedir.

Serpil Yeter İstanbul'un tarihi alan ve mekânlarını hem hayranlığından ötürü hem de şehirdeki sistemsiz büyümenin meydana getirdiği kaygılar ile resmetmektedir. 9-27 Nisan 2017 tarihleri arasında düzenlenen SerpİL-en-STANBU sergisi için verdiği bir röportajında şunları söylemiştir: *"İstanbul çoğalıyor. Çoğaldıkça azalıyor. İstanbul'da doğup büyüdüğüm için buna tanık oluyorum. Değerlerimizle varız. Değerlerimizi kaybetmeniz çok acı bir şey. O yüzden mümkün olduğunca onları daha da fazla kaybetmeden resimlerime aktarmaya çalışıyorum."*[143] Sanatçı, Durdu Zaman Döndü Dünya eserinde de bu hayranlığı ve kaygıyı yansıtmıştır. İstanbul'un iki kıtasını birleştiren gökkuşağının altında "*durdu zaman döndü dünya gri yoktu*" yazmaktadır. İstanbul'a bir güzelleme niteliğinde olan bu metni ve bağlı olduğu gökkuşağını üç melek taşmaktadır. Bunlar birer koruyucu melektir. İstanbul'un güzelliğini ve kudretini korumaları için eserde metafor olarak kullanılmışlardır. Ayrıca bu melekler batı ikonlarına gönderme yapmaktadır. Bu eserde Haydarpaşa İstasyonu'nun rolü büyüktür. Avrupa Kıtası'nı Aya İrini, Anadolu Kıtası'nı Haydarpaşa İstasyonu temsil etmektedir. Gar; tek başına bir kıtayı tanımlayacak kadar hem sanatçı üzerinde hem de halk üzerinde simgesel ve duygusal anlamlara sahiptir.

[142] www.artsy.net/artist/serpil-yeter

[143] www.ekavart.tv/sergiler/diger/serpil-yeter-serpilenstanbu-imoga-art-gallery

Ender Dikmen[144]



R. 8: Ender Dikmen, Haydarpaşa, 2013 (www.artgarage.com.tr)

Ender Dikmen istasyon binasını Haydarpaşa adlı eserinde ana cepheden vapur ve vapur iskelesi ile birlikte tasvir etmiştir. İzlenimci bir üslupla yapılmış olan resimde güneş ışıkları güney yönünden vurmakta ve kompozisyonda yapıyı ön plana çıkarmaktadır. Suluboya kullanımı ile nostaljik bir görünüm elde edilmiştir.

Resim sanatında tren istasyonları tasvirlerine özellikle empresyonist sanatçıların eserlerinde sıklıkla rastlanmaktadır. Bunda sosyal hayatın resme dahil olmasının da etkisi varken, daha çok vurgulanmak istenen modernleşme olmuştur. 19.yy'da Fransız demiryolunun gelişimi ve devamındaki yıllarda ortaya çıkan izlenimci akımın eserlerinde makineleşmeyi, modernleşmeyi, özgürleşmeyi temsil etmekteydi.

[144] www.turkishpaintings.com/index.php?p=34&l=1&modPainters_artistDetailID=4468



R. 9: Claude Monet'nin Saint-Lazare Garı eserleri (bonjourparis.com)

Türk resim sanatında Haydarpaşa İstasyonu tasvirleri yapıldıkları dönem itibariyle Fransız resminden anlamsal olarak oldukça farklıdır. 19.yy'da batı resminde tren garları "geleceğe dönük" anlam ifade ederken, 20.yy'da Türk resminde "geçmişi yad etmek ve içinde bulunulan dönemi eleştirmek" gibi anlamlar içermektedir. Eserlerde genel olarak nostaljik bir etki hakimdir.

Farklı üsluplarda, farklı malzemelerle, kimisi hayattan bir sahne ile kimisi soyutlama ve simgesel anlatım ile yorumlanmış olan bu eserler resim sanatına Haydarpaşa İstasyonu'nun yansımalarını ifade etmektedir. Mekân, bir tren istasyonu olduğu için gece gündüz aktiftir. Konu olduğu eserlerde üslupsal ve anlamsal olarak farklılıklar olsa da, hepsinin buluştuğu ortak nokta yaşayan bir alan oluşudur. Devamlı olarak gar binasının limanına deniz taşıtları gidip gelmektedir, trenler hareket etmektedir. Sadece durup poz veren bir mekân olmaktan öte; demiryoluyla, limanıyla yıllanmış anılarına ve yaşanmışlıklarına yenilerini katmaktadır.

3.4. Gazete-Süreli Yayın ve Eski Fotoğraflarda Haydarpaşa İstasyonu

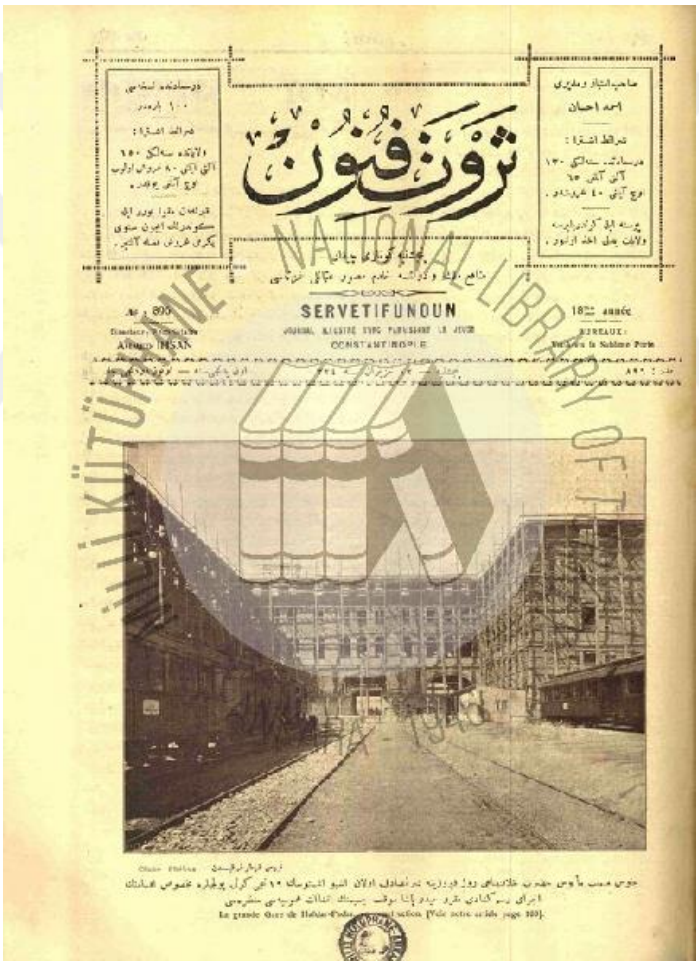
Mimari yapılar; kent tarihine, dönemin estetik anlayışına, teknik ve mimari birikimine kaynaklık etmektedir. Ancak bunun yanı sıra toplumsal olayların ve toplumu oluşturan bireylerin anılarında da yer edinmekte ve kolektif bellek içerisindeki yeri bu etkileşimler ile birlikte oluşmaktadır.

Fotoğraf, hayatın ve tarihin akışı içerisinde yer alan bir anın görsel olarak belgelenmesini sağlamaktadır. Zaman içerisinde unutulacak veya silikleşecek

anıların saklanmasını, biriktirilmesini ve paylaşılmasını mümkün kılmaktadır. Yazılı belgelerde var olan dilin evrimi ve bilinmemesi gibi kısıtlamalara sebebiyet vermemesi, görsel hatırlatıcılığı bulunması dolayısıyla evrensel bir kaynak olarak nitelendirilmesi mümkündür. Ayrıca fotoğraflarda yer alan şahısların duygu durumlarının da yansımalarının analizi yapılabilmesi, o anın ve mekânın toplumsal bellekteki duygusal etkisinin de tespiti açısından bir fayda sağlamaktadır.

Haydarpaşa İstasyonu'nun inşa edildiği günden itibaren fotoğraflanmış olması yapıda meydana gelen değişimlerin görsel takibini mümkün kılmıştır.

Servet-i Fünun



F. 161: Servet-i Fünun'da yer alan Haydarpaşa İstasyonu inşaatı haberi, 26.06.1908

Haydarpaşa İstasyonu 26.06.1908 tarihli Servet-i Fünun dergisinin kapağında yer almış ve dergi içerisinde de gar binası ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. *"Yapının mimar ve mühendisleri mösyö Otto Ritter ve Helmuth Cuno'dur. 500 usta ve amele istihdam edilerek binayı meydana getiriyorlardır. Umum inşaatta sarf edilecek mevâd-ı ibtidâiye şunlardır. Lefke taşı 2500 metre-mikab, tuğla*

aksamı 13000 metre-mikab, çakıl ve çimentodan müteşekkil beton aksamı 13000 metre mikab, demir 1140 tonilato, seren ağaç 196000metreül, kereste kısım 520 metre-mikab, arduvaz ile mestur çatı 6200 metre-murabba." [145] İnşaatın başlangıcından itibaren gelinen aşamalar, kullanılan malzemeler, mimarlar gibi teknik bilgilerin yer aldığı bu yazı, tarihi itibariyle istasyon binası ile ilgili yapılmış ilk haberlerdendir.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa İstasyonu



F. 162: Osmanlı Süvarileri Haydarpaşa İstasyonu'nda, 1917
(www.levantineheritage.com/haidarpasha-explosion.html)

Birinci Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa İstasyonu cephanelik olarak ve cephaneler ile askerlerin cephelere aktarımında kullanılmıştır. 1917 yılına tarihlendirilen bu fotoğraf, Osmanlı süvarilerinin tren ile cephelere gönderilmek üzere hazırlanış anını yansıtmaktadır.

[145] Gülsün Tanyeli, Zeren Önsel Atala, Z. *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri, İstanbul*, 2011, s.16

Eski Fotoğraflarda peronlar



F. 163: Haydarpaşa İstasyonu (Anri Niyego, Haydarpaşa'da Geçen 100 Yılımız)

Kadıköy özellikle de Yeldeğirmeni 1870'li yıllarda hatrı sayılır miktarda Musevi göçü almıştır. Haydarpaşa İstasyonu, bütün Kadıköy halkı için önemli olduğu gibi, o bölgeye yerleşmiş olan Musevi'ler için de manevi bir önem taşımaktadır. "*Haydarpaşa'da Geçen 100 Yılımız*" adlı kitabı derleyen Anri Niyego, Haydarpaşa adlı bir başlık altında alanın ve gar binasının tarihçesine kısaca değinmiş ve Türkiyeli Museviler için önemi üzerinde durmuştur.

1917 sabotajı



F. 164: Haydarpaşa İstasyonu, 1917 Öncesi (TCDD Arşivi)

Haydarpaşa İstasyonu ahşap konstrüksiyonlu yüksek çatısı ile kullanıma açıldığından itibaren sadece 9 yıl varlığını sürdürebilmiştir.



F. 165: Akşam Gazetesi'nde yer alan çatı onarımı haberi, 25.09.1931

1917 yılında sabotaj sonucu gerçekleşen patlama ile çatı kullanılamaz hale gelmiş, hatta yok olmuştur. Çatı, çatı katı ve ek binalarda oluşan hasarların onarımı olaydan 9 yıl sonra 1926 yılında gündeme gelmiştir.[146] Sabotajdan 14 yıl sonra Mehmet Galip ve İbrahim Galip adlı iki mühendis tarafından çelik konstrüksiyon ile daha yüksekliği daha az olan yeni çatı 1931-1932 yılları arasında onarılmıştır.

<u>Haydarpaşa karşılama takı</u>



F. 166: Haydarpaşa rıhtımında karşılama takı, 1933 (Arkitetk, S.33-34, 1933)

Haydarpaşa rıhtımına cumhuriyetin onuncu yıl dönümü anma etkinleri kapsamında ''yüksek misafir karşılama takı'' yapılmıştır. Kutlamalar sebebiyle ülkeye gelecek devlet büyüklerini karşılamak için inşa edilen tak; üzerinde

[146] Mehmet Yavuz, *İstanbul Haydarpaşa Garı Sanat Tarihi Raporu*, İstanbul, 2011, s.6

Yunanca "*HOŞGELDİNİZ*" yazılmış olup, karadan ve denizden görülecek büyüklükte yapılmıştır.[147]

Haydarpaşa İstasyonu ve Mustafa Kemal Atatürk



F. 167: Atatürk Haydarpaşa İstasyonu'nda, 05.06.1928 (TSK Arşivi)

Haydarpaşa İstasyonu yıllar boyunca başta ulu önder Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere çok sayıda devlet büyüğünü ağırlamıştır.



F. 168: Atatürk ve Ülkü Adatepe Haydarpaşa İstasyonu'nda, 27.05.1938

(www.meb.gov.tr/belirligunler/ataturk/foto/012/1201.htm)

27.05.1938 tarihli fotoğrafta Atatürk ve en küçük manevi kızı Ülkü Adatepe Haydarpaşa'dan motora binmek üzere rıhtıma ilerlerken görülmektedir.

[147] Sami Saim, ''Yüksek Misafir Karşılama Takı-Haydarpaşa, *Arkitetk*, S.33-34, Ekim, 1933, s.290



F. 169: İngiltere Kralı 8. Edward'ın 1936 yılında yaptığı Türkiye ziyareti sırasında çekilen İstanbul görüntülerinde Haydarpaşa Garı (www.trtarsiv.com/izle/121522/1936-ingiltere-krali-8-edward-in-turkiye-ziyareti)



F. 170: Haydarpaşa İstasyonu'nda Atatürk'ün Anılması, 19.11.1938 (TSK Arşivi)

Atatürk, 10.11.1938 tarihinde Dolmabahçe Sarayı'nda hayata gözlerini yumduktan sonra naaşı 19.11.1938 tarihinde Haydarpaşa İskelesi'ne demirlenmiş olan, yaşamının son zamanlarında binmeyi çok istediğini söylediği Yavuz zırhlısına nakledilmiş ve oradan İzmit'e aktarılmıştır.

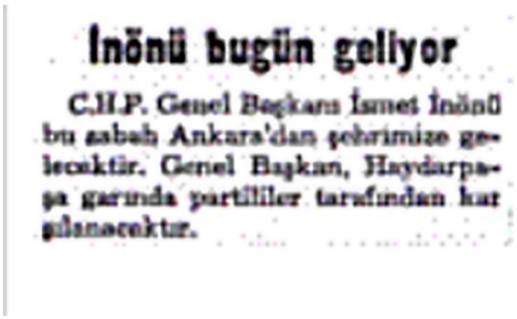
Atatürk'ün naaşının karadan denize aktarımı sırasında Haydarpaşa İstasyonu'nda ve limanında cenaze töreni düzenlenmiştir.[148]



F. 171: Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan Haydarpaşa Liman'ında Atatürk için düzenlenen cenaze töreni haberi, 21.11.1938

Celal Bayar, Orgeneral Fahreddin Altay ve vekiller yoğun halk kalabalığı içerisinde Atatürk için Haydarpaşa İstasyonu'nun önünde düzenlenen cenaze töreninde yerlerini almışlardır.

<u>Haydarpaşa İstasyonu ve İsmet İnönü</u>



İnönü bugün geliyor

C.H.P. Genel Başkanı İsmet İnönü bu sabah Ankara'dan şehrimize gelecektir. Genel Başkan, Haydarpaşa garında partililer tarafından karşılanacaktır.

F. 172: Milliyet Gazetesi, 14.01.1955

İsmet İnönü, Ankara'dan İstanbul'a geleceği ve partililer tarafından karşılanacağı haberi gazetelerde yer aldıktan sonra halk tarafında büyük coşkuyla Haydarpaşa İstasyonu'nda karşılanmıştır.

[148] Figen Atabey, ''Atatürk'e Denizden Yapılan Cenaze Töreni'', *AAMD*, S:83, Temmuz 2012, s.19



F. 173: İsmet İnönü Haydarpaşa Garı'nda (AKA)

Haydarpaşa İstasyonu'na biletli giriş



Milliyet
Halk Gazetesi
GÜVEN OTO KURSU
MOTOR - TRAFİK - DİREKSİYON
Pazartesi
28 NİSAN 1958
KIBRIS TÜRKLERİ
mitingler yaptı
Toplantılarda Müstakil Türk Belediyeleri teşkili istendi
B. Çekmece'de
Dünkü seçimi
D.P. kazandı
H.Paşagarına 10 Krş.a girilecek
KONSER VERECEK

F. 174: Milliyet Gazetesi'nde yer alan Haydarpaşa İstasyonu'na ücretli giriş haberi, 28.04.1958

Haydarpaşa İstasyonu zamanla sadece yolculuk edenler için değil, evsizlerin de uğrak noktalarından biri olmuştur. Evsizlerin ve hamalların gara girişinin engellenmesi için Demokrat Parti döneminde 15.05.1958 tarihinde peronlara biletli giriş başlatılmıştır. Bu uygulama gelen tepkiler sonucunda 12.01.1959 tarihinde ise son bulmuştur.

Haydarpaşa İstasyonu ve anı fotoğrafları



F. 175: Haydarpaşa İstasyonu, 1950 (www.anadoluyakasi.net/iyi-yolculuklar-haydarpasa/, R. Sertaç Kayserili Koleksiyonu)

Haydarpaşa İstasyonu bir çok özel arşivde ve aile albümlerinde yer alan hatıra fotoğraflarına dahil olmuştur.



F. 176: Haydarpaşa İstasyonu'nda TCDD Personelleri (www.facebook.com/photo.php?fbid=1115287131973006&set=g.1324115854294844&type=1&ifg=1)

Tarihi geçmişine tanıklık edilen bu fotoğraflar ile istasyonu binasının geçirdiği patlama ve yangınların izleri, cumhuriyetin kuruluşuna şahitlik ettiğini, ağırladığı birbirinden önemli yerli ve yabancı devlet büyüklerini, milli yaslarda ve milli kutlamalarda etkinliği gibi birçok durum gözlenebilmektedir.



F. 177: Haydarpaşa Garı orta kol bekleme salonu (TCDD Arşivi)

1970'li yıllar olduğu tahmin edilen fotoğrafta özgün halinde alçı süslemelerin renklendirilmediği ve günümüzde mermer olan döşemelerin karosiman olduğu anlaşılmaktadır. (F. 177)



F. 178: Anadolu-Bağdat hattında yol alan bir tren
(twitter.com/yazigen/status/1066678961118343168)

İstanbul-Bağdat arası tek bir tren ile ulaşımın sağlanması, doğu ile batı arasındaki mesafeleri daha ulaşılabilir hale getirmiş ve Haydarpaşa İstasyonu'nu tren garları içerisinde benzersiz bir konuma oturtmuştur.

Haydarpaşa İstasyonu'ndan göç



F. 179: Haydarpaşa İstasyonu'ndan Göç Edenler, 03.04.1955 (www.facebook.com/photo.php?fbid=140178152778012&set=gm.10150750579306678&type=3&theater)



F. 180: Peron, 1990, Fotoğraf: Malcolm Peakman (www.trainsofturkey.com/index.php/Stations/IstanbulHaydarpasa)

4. DEĞERLENDİRME

4.1. Mimari

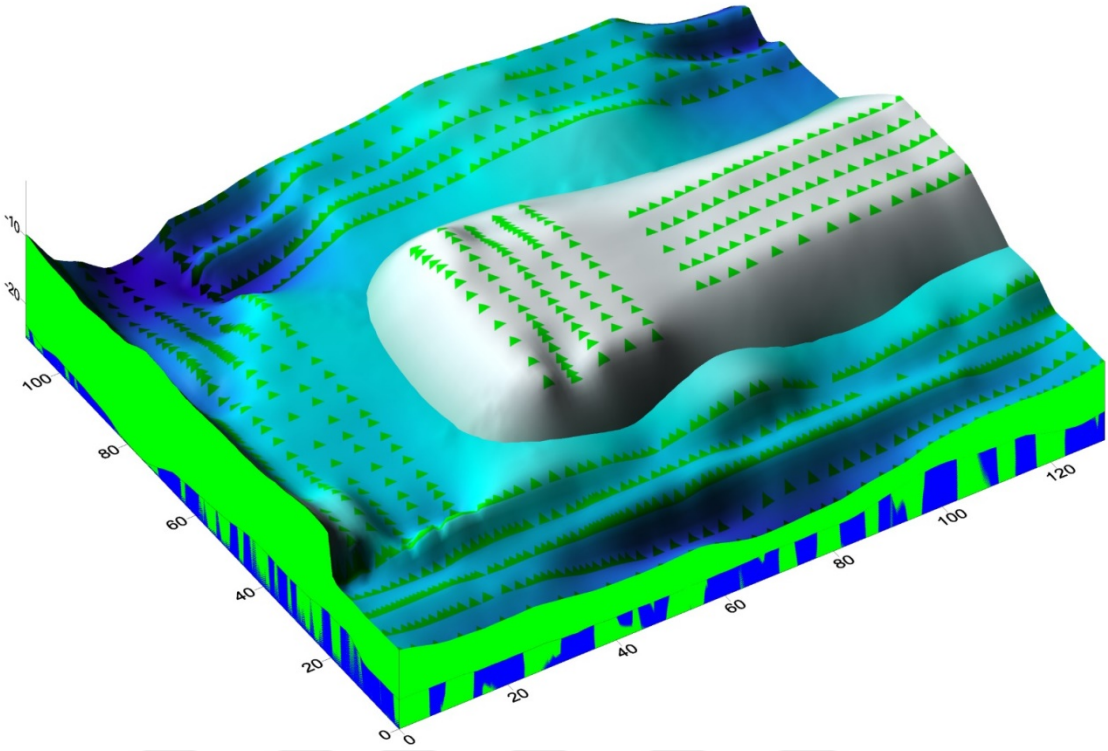
II. Abdülhamit döneminde mimaride geleneksel çizginin dışına çıkılmış, yabancı sanat ve mimarlık akımları Osmanlı yapılarına kısmen uyarlanmış ve kimi zaman ise doğrudan uygulanmıştır. Bu dönemde Osmanlı mimarisinde eklektik tavırlar hâkim iken Haydarpaşa İstasyon Binasında tamamen Alman mimarlık üslubuna riayet edildiği görülmektedir. Gar binası Helmuth Cuno ve Otto Ritter isimlerinde iki Alman mimar tarafından projelendirilip inşa edilmiştir. Yapı, Alman eklektizminin üslup özelliklerini sergilemektedir.

İstasyon binasının deniz cephesinde konumlanmış olan Haydarpaşa İskelesi ise; birinci ulusal mimarlık akımının belirgin unsurlarını barındırmakta ve söz konusu akımı temsil eden yapılardan biri olarak nitelendirilmektedir. Haydarpaşa İstasyonu'ndan altı yıl sonra inşa edilmiş olan iskele binası, istasyon binası ile dönemlerinin kültürel ve mimari olarak farklılıklarını gözler önüne sermektedir. Biri klasik Alman mimarlık ekolünü, diğeri ise Türk mimarlık akımı unsurlarını yoğun olarak barındırmaktadır. Aynı yerleşke içerisinde yer alan bu iki yapı yalnızca ulaşımı sağlayan kamu yapıları olmaktan öte, İstanbul için simge yapılar halini almışlardır. Yapılar, yalnızca altı yıl gibi kısa bir zaman içerisinde Türk mimarlığının kendini yeniden buluş sürecine kanıt niteliğindedir.

4.1.1. Plan ve Mekân Kurgusu

Haydarpaşa İstasyonu sağlam, kayalık bir zemin üzerine inşa edilmiştir. Peronlar ana kayaç üzerine oturtulmuş ve bu ana kayanın çevresine ahşap taşıyıcı kazıklar çakılarak, gar binası güçlendirilen bu zeminin üzerine oturtulmuştur.

Haydarpaşa İstasyonu, zemin özelliklerine bağlı olarak 'U' plânlıdır. Zeminin ortasında yer alan kayaç, peron kısmının altında yer almış, böylelikle trenlerin kayaç üzerinde meydana getirdiği titreşimlerin yapıdan uzak tutulması sağlanmıştır.



Ç. 10: Haydarpaşa İstasyonu zemin katmanları (DİA)

Bir kolu kısa U plan tipinde inşa edilen yapıda; zemin katta bekleme salonları, berber, bilet gişeleri gibi kamuya açık alanlar bulunmakta, asma kat, 1., 2. ve 3. katlardaki mahallerde ise TCDD ofisleri yer almaktadır. Bu mahallerden; köşelerde yani kuleler içerisinde yer alanlar dairesel planlı iken, diğerleri ise koridor boyunca karşılıklı sıralanan kare ya da dikdörtgen planlı mekânlardır.

4.1.2. Malzeme ve Teknik

Haydarpaşa İstasyonu oldukça zor bir arazi üzerine, taşıyıcı ahşap kazıklar ve dolgu malzemelerinin desteği ile inşa edilmiştir. Yapının inşaatında kullanılan demir taşıyıcılar ve cephelerde kullanılan taşın ağırlığı da bu zemin destekleri sayesinde taşınabilir kılınmıştır. Haydarpaşa İstasyonu kitabelerinde de yazdığı gibi 1100 adet olduğu sanılan taşıyıcı ahşap kazıkların, yapılan jeoradar çalışması sonucu 8 ila 21 metre aralığında uzunluklarda ve 381 adet olduğu tespit edilmiştir.

Anadolu-Hicaz Demiryolu hattı için imtiyaz tanınan Deutsche Bank, yapının inşasını da finanse etmiştir. Böylelikle yapıda dönemin teknik ve teknolojik (çelik konstrüksiyon, kalorifer sistemi gibi) imkanları kullanılmıştır. Yalnızca

çatı kaplamaları için İspanya'dan malzeme getirilmesi ise geniş maddi olanaklar sağlandığının göstergelerinden biridir

4.1.3. Cepheler

Haydarpaşa İstasyonu bodrum üzeri beş katlı olarak inşa edilmiştir. Cephe süslemeleri genel olarak yapının abidevi görünümünü artırmak amacıyla deniz ve Kadıköy yönlerinde yoğunlaştırılmıştır. Avlu cephesi oldukça sadedir.

İstasyon binasında; ana cephe ve kısa kol cephesi üçlü yatay düzende, uzun kol cephesi dörtlü düşey düzende kendi içerisinde simetrik bir sistemde oluşturulmuştur. Çok katlı bu yapıda, bölümlenmeler cephe pilastrları ve kat silmeleri ile gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da bulunan ve çağdaşı olan diğer yapılardaki gibi barok, rokoko unsurlar ile cephe bezemeleri oluşturulmuştur. Ancak diğer yapılarda bu üsluplar yerel unsurlar ile birlikte kullanılırken, Haydarpaşa İstasyonu'nda batı kökenli uygulamalar olduğu görülmektedir.

Haydarpaşa İstasyonu cephe düzenlemeleri açısından neo-rönesans özellikleri gösterirken, cephe bezemeleri barok nitelikler içermektedir. Yapı, tasarımında bulunan çoklu üslup içeren düzenlemeleri ile eklektiktir. Cephe düzenlemesi, süslemeleri ve özgün yüksek çatısı ile yapı Alman kamu yapılarıyla benzerlik göstermektedir.



F. 181: Aachen Rathaus (rathaus-aachen.de/nl/stadhuis/)

Aachen Rathaus (Belediye Binası); çatı formu, kuleleri ve cephedeki kütlesel görünüm ile Haydarpaşa İstasyonu'yla benzer niteliklere sahiptir. (F. 181) 13. yüzyılda gotik üslupta inşa edilen yapının, çıkan yangın sonucu çatısı ve kuleleri 18. yüzyılda barok üslupta restore edilmiştir.



F. 182: Prusya Devlet Bankası (architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/?p=79&Daten=124599)

1904 tarihinde inşa edilmiş olan ve artık yerinde bulunmayan Prusya Krallık Bankası ise; çatı formu ve düzenlemeleri, cephe düzenlemeleri ile Haydarpaşa İstasyonu'nun mimarisinde barındırdığı Alman üslubuna örnektir. (F. 182) Ayrıca akant, madalyon gibi bezemelere sahip cephesi ile Haydarpaşa İstasyonu'nun benzer şekilde tasarlandığı Alman kamu yapılarının niteliklerine sahiptir.

Batı sınırı Haydarpaşa İstasyonu'nda başlayan Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı; yıllar süren anlaşma ve yapım süreçlerinin sonuçlanmasıyla 20. yüzyılın başında aktif hale gelmiştir.

Haydarpaşa İstasyonu ile aynı hat üzerinde bulunan ve Anadolu-Bağdat Demiryolu ağının duraklarını oluşturan bir çok gar binası bulunmaktadır. Bu yapılar genel olarak I. ulusal mimarlık akımı doğrultusunda inşa edilmiş eselerdir.



F. 183a: Adana Tren İstasyonu 1940'lı yıllar (Ayşe Durukan Kopuz, Tasarım+Kuram, s.29)



Resim. 183b: Ankara Gazi Garı (Mehmet Emin Başar, Hacı Abdullah Erdoğan, S.Ü. MMFD, s.37)

Haydarpaşa İstasyonu'nun sıfır noktasını oluşturduğu ve doğuya doğru giden bu hat üzerinde bulunan diğer garların bir istasyon binasının temel ihtiyaçlarını karşılayacak kapasitede ve adeta birer durak nitelikli olacak şekilde inşa edildikleri izlenebilmektedir. Bu yapılar Haydarpaşa İstasyonu ile karşılaştırıldıklarında, servis hacimleri ve bekleme hollerinden oluşan küçük çaplı yapılar oldukları görülmektedir.



F. 184: Sirkeci Garı (flemingsbond.com/sirkeci-railway-station-istanbul/)

Haydarpaşa İstasyonu'ndan otuz yıl önce inşa edilen, onunla aynı şehirde olan ve aynı işlevi yerine getiren Sirkeci Garı ise üslup bağlamında bu istasyon grubunun oldukça dışında bir yapı olarak dikkat çekmektedir. İstanbul'un batıya açılan kapısı olan Sirkeci Garı, biçim ve bezeme unsurları ile gotik

üslubun yanı sıra oryantalist etkilerin de yoğun olarak bulunduğu bir yapıdır. Yapının tarzı Avrupa oryantalizmi şeklinde de yorumlanabilir. Doğu ve batı arasında köprü oluşturan bir konumda bulunan gar binası, bu niteliğini cephe görünümleriyle de yansıtmaktadır. İstanbul'da trenden Sirkeci Garı'nda inen bir batılı, doğunun "mistik" etkisini karşısında bulmaktayken; Haydarpaşa İstasyonu'nda inen bir doğulu ise, batının adeta bir güç gösterisi yapar gibi beliren "ezici" heybetiyle karşılaşmaktadır

4.2. Süsleme

Haydarpaşa İstasyonu'nun süsleme programı içerisinde farklı malzeme ve üsluplar kullanılmıştır. Ağırlıklı olarak ana cephede ve daha sonrasında uzun ve kısa kol cephelerinde yer alan taş süslemelerde oyma tekniğinde barok etkiler görülmektedir. İç mekânda genel olarak tavan bezemelerinde yer alan alçı süslemelerde kalıplama tekniğinde barok ve rokoko etkiler mevcuttur.

Çini süslemeler İstasyon binası içerisinde yalnızca restoran kısmında bulunmakta ve yoğun olarak Haydarpaşa İskelesi'nde yer almaktadır. Bütün süsleme programı içerisinde geleneksel Türk süsleme repertuvarını Mehmet Emin Usta tarafından yapılan bu çiniler yansıtmaktadır.

Cam ve madeni süslemeler ise genel olarak ana bekleme salonunda ve güney kulede olmak üzere zemin katta yer almaktadır

4.2.1. Bitkisel Süsleme

Haydarpaşa İstasyonu süsleme programı içerisinde bitkisel kompozisyonlar, genel olarak stilize edilmiş biçimde; cephede taş, madeni, iç mekânda ise alçı, madeni, kalem işi ve çini süslemelerde görülmektedir.

Yapının cephelerinde yer alan taş süslemede; özellikle de pencere ve kapı alınlıklarında kıvrım dal, girland ve akantus yaprağı motifleri en sık karşılaşılan motiflerdir. (F. 50) Uzun kol cephesi güney taşıntı birçok figür ve motifin bir araya geldiği karmaşık bir kompozisyon içermektedir. Motiflerin oluşturduğu *"S"* ve *"C"* kıvrımları ile barok tarzda yapılmış olan bu süslemede; kıvrım dallar, başaklar, çeşitli çiçek, yaprak ve bitkiler yer almaktadır. (F. 64a,b) Kulelerin çatı katında yer alan payandaların bitişinde gül bezek motifleri bulunmaktadır. (F. 61)

İç mekânda yer alan bitkisel motifler ise yoğun olarak alçı süslemede yer almaktadır. Orta kol bekleme salonunda tavan süslemelerinde, bordürler

içerisinde stilize edilmiş bitkisel motifler ve süslemenin kenarlarında her sırada gülçe motifleri yer almaktadır. (F. 70, 71, 72) Kemerler üzerinde ise kıvrım dal motifleri bulunmaktadır. (F. 71) Tavan konsolları kıvrım dallar ile bezenmiştir. (F. 72) Uzun kol bekleme salonu tavan süslemesinde ise gülçeler, kompozisyonun kenarlarında ve alçı panoların ayrımlarında yer almaktadır. (F. 75) Güney kulede ise bitkisel süslemeler yapının diğer mekânlarına nazaran farklı kompozisyonlar ile uygulanmıştır. Zemin katta bulunan kaburgalı tonoz görünümlü alçı süslemede de yemiş ve çeşitli bitki motifleri yer almaktadır. (F. 76)

Orta kol bekleme salonunun camlarını süsleyen vitraylarda, birim tekrarlardan oluşan bordürler ile soyut karakterli bitkisel kompozisyon uygulanmıştır. (F. 83, 84, 86a,b)

Kulenin merdivenleri boyunca korkuluklarda helezonik kıvrımlar yapan stilize yaprak motifleri yer almaktadır. (F. 80).

4.2.2. Figürlü Süsleme

Yapıda taş, cam ve madeni süslemede tek başına ya da bitkisel süsleme içerisinde kompozisyonun bir parçası olarak hayvan ve insan figürleri görülmektedir.

Cephede taş süsleme unsuru olarak kullanılmış olan hayvansal figürler çoğunlukla fantastik unsurlar ile betimlenmiştir. Güney kulenin kapı pervazında stilize at ve ejder figürleri bulunmaktadır. (F. 62)

Uzun kol güney yönü taşıntıda yer alan karmaşık kompozisyon içerisinde yukarıdan aşağıya; koçbaşı, leylek, grifon, ejder figürleri bulunmaktadır. Hayvan figürleri ikili ve simetrik bir şekilde verilmiştir. Kompozisyon içerisinde bulunan bu simetriyi bozan leylek çiftidir. Vazo benzeri bir kaptan su içmekte olan leyleklerden birinin başı diğerine göre daha yukarıda bulunmaktadır. İstasyonun süsleme programı içerisinde insan figürü de yalnızca bu kompozisyonda kullanılmıştır. Koç başının hemen altında bir çift insan figürü yer almaktadır. Bu figürler; bir elleri havada bir buket çiçek tutmakta, diğer elleriyle ise içi meyve ve yemiş dolu olan bir kap taşımaktadırlar. (F. 67)

Cephede zemin katta bulunan apliklerde stilize ejder motifi görülmektedir. (F. 78)

İç mekânda ağırlıklı olarak aslan figürü kullanılmıştır ve büyük bir kısmı güney kule zemin katta izlenmektedir. Kaburgalı tonoz taklidi alçı süsleme içerisinde ‘‘S’’ kıvrımı yapan iki adet kertenkele bulunmaktadır. (F. 77)

Cephede zemin katta bulunan apliklerde stilize ejder motifi görülmektedir. (F. 78) İç mekânda ise merdiven babasında yer alan grifon ve kapı lentosunda bulunan aslan başı ise aynı mekânda figürlü süslemenin madeni örneklerini oluşturmaktadır. (F. 82) Orta kol bekleme salonundaki vitray kompozisyonunda profilden yine aslan figürleri görülmektedir. (F. 85)

4.2.3. Geometrik Süsleme

Geometrik kompozisyonlar; Haydarpaşa İskelesi'nin cephe ve iç mekân süslemelerinde; İstasyon binasının iç mekânlarında alçı, çini ve cam malzemelerden meydana getirilmiştir.

İskele binasında kobalt mavisi sırlı altı köşeli yıldızlar ve soyut karakterli süslemeler bulunmaktadır. (F. 90, 92a,b)

Gar restoranında pencere hizası boyunca merkezde sekiz köşeli yıldızın kollarından kırık çizgilerle gelişen geometrik geçmeler ile bezenmiş çini panolar yer almaktadır. (F. 88)

Alçı süslemede ise, bitkisel motiflerin aralarında bulunan dikdörtgen kasetler ile tavan süslemeleri bu gruba dâhildir.

4.2.4. Nesnel Süsleme

Haydarpaşa İstasyonu süsleme programında obje kullanımı figürün yoğun olarak kullanıldığı kalabalık kompozisyonlarda uygulanmıştır. Yapının cephe bezemesinde yer alan vazo motifi, barok süslemede sıklıkla kullanılmıştır.

Cephede uzun kol kapı pervazında ve güney yönü taşıntıda içerisinden çiçek çıkan vazo motifleri yer yer kullanılmıştır. (F.62, 64a,b) Aynı kompozisyonda; meyve ve yemişlerin yerleştirildiği tepsi ve kaplar, hayvan figürlerinin üzerinde durduğu platformlar da yer almaktadır. (F. 64a,b)

İç mekânda ise yalnızca orta kol bekleme salonunu bölümlere ayıran kemerlerin iç kısımlarında içinden bitkiler çıkan vazo motifleri yer almaktadır.

(F. 72) Bu motifin alçı bezeme unsuru olmakla birlikte, iç mekânda birbirine paralel ve üç bölümlü olan kemer içlerinden başka örneği bulunmamaktadır.

4.3. Toplumsal Bellek

Türk toplumu için Haydarpaşa İstasyonu'nun çok özel bir yeri vardır. Gar, uzun yıllar birbirinden farklı insan profilleri için ortak değerlerden biri olmuştur. Haydarpaşa İstasyonu sürekli olarak kullananlar için kişiselleştirilmiş bir mekânken, bu istasyon aracılığı ile memleketinden sanayi şehrine göç edip gurbette hasret çeken insanlar için dönüm noktası niteliğindedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun son devri, milli mücadele dönemi, cumhuriyetin kuruluşu ve sonrasında da aktif oluşu yapının eskimeden ve anlamını yitirmeden İstanbul'un en önemli simgelerinden biri haline gelmesine sebebiyet vermiştir. Haydarpaşa İstasyonu'nun temsil ettiği anlamlar ile yazılı ve görsel çok sayıda eserde yansımalarını takip etmek mümkündür.

4.3.1. Türk Edebiyatı

Haydarpaşa İstasyonu'nun Türk edebiyatındaki konumunun tespiti adına incelenen kaynaklarda, birbirinden farklı dönemlerde yazılmış eserlerde değişik anlamlar yüklenerek kullanıldığı görülmüştür. Mimari-edebiyat ilişkisi bağlamında incelendiğinde, ülkenin içerisinde bulunduğu sosyal ve siyasi durumunun anlatımında etkin olarak kullanılmıştır. Özellikle milli mücadele dönemini anlatan eserlerde direnişin engellenmesi için Türk halkının kullanımına kapatılması, 1960'lı yıllarda kimlik kontrolü yapılmadan geçişin olmaması gibi uygulamaların aktarımı ile garın tanıklık ettiği önemli tarihsel olaylar toplumsal belleğe işlenmiştir.

Çalışmada yer alan edebi eserler; metnin bütünlüğünün korunması adına, konu ve Haydarpaşa İstasyonu'nun aktarılan olay örgüsünde bulunduğu konum dikkate alınarak sıralanmıştır. Ancak Türk edebiyatının dönemleri kapsamında irdelendiğinde; istasyonun ikinci yeni ve toplumsal gerçekçi şiirlerde yer aldığı gözlenebilmektedir. Yapı, şiirlerde vurgulanan duyguların (hasret/yoksulluk) aktarımında araç olarak kullanılmıştır. Roman ve hikayelerde ise milli edebiyat akımını cumhuriyet döneminde de sürdüren başlıca yazarlar tarafından bağımsızlığın ve mücadelenin sembolü niteliğindedir. Yapının edebi eserlerde en çok bu dönemde yer aldığı tespit edilmiştir. Toplumsal gerçekçi yaklaşımda ise yoksulluğu ve göçü temsil eden yapının, bu olguların dramatik örneklerinin aktarımına aracı olduğu gözlenebilmektedir.

Şiirlerde gar binası üzerinden çoğunlukla sevgiliden ayrılma, hasret, yalnızlık, yokluk ve yoksulluk gibi temalar işlenmiştir. Dramatik anlatımlar ön plandadır. Çok beğenilse de, İstanbul'un bireyde oluşturduğu yorgunluk hissi de şiirlerde sıklıkla kullanılmıştır.

İstasyon binası çoğu eserde mekân olarak kullanılmıştır. Ancak bu kullanımında da toplumda yer alan değişik profildeki insanlar incelenmiş, dönemin bürokratik, politik ve sosyal şartları belirtilmiş, göç olgusu üzerinde durulmuş, ayrılık, hasret, yalnızlık gibi duygusal betimlemelere yer verilmiştir.

Sadece trenlerle yük ve yolcu taşıyan bir yapı olmaktan öte karakterlerin psikolojik analizlerinin de yapılabildiği sahnelere yer verilmiştir. Romanlarda kimi zaman İstanbul'a, kimi zamansa Anadolu'ya gidişler ile göç hikâyeleri başlatılır. Bazı eserlerde bireyin kendinden kaçmasının, ruhsal sorgulamalarının, büyük şehrin karmaşasından uzaklaşmasının anlatıldığı gidişler de tespit edilmiştir. Kendinden kaçmak adına gidişler genel olarak Anadolu'ya yapılmış olsa da, "Mai ve Siyah"ta olduğu gibi İstanbul içerisinde yapıldığı da görülmüştür.

Haydarpaşa İstasyonu'nun edebiyatta kullanımı sadece mekân olarak sınırlı kalmamıştır. Doğrudan yapıyla ilgili yazılmış olan edebi eserlerde yangın ve tanker patlaması da konu edilmiştir. Bu olayların anlatımlarında duyulan üzüntü ve kimi zaman öfke açık bir şekilde gözlenebilmektedir. Yapının toplum tarafından büyük oranda benimsenmiş olduğu, yazarların eserlerinde oluşturdukları duygusal etkide kendini belli etmektedir.

İstasyon binasının büyüklüğü; kimi zaman korkutucu bir öğe olarak, kimi zaman ise sığınma-saklanma imkânı sağladığı ifade edilerek yazılı ve görsel eserlerde sıklıkla vurgulanmıştır. Yapının yer aldığı edebi eserlerde en sık karşılaşılan duygu hüzündür. Kavuşmalar ve ayrılmalar bu hüznün temelini oluştursa da, yapının atlattığı felaketler ile bu hüzün hissinin toplum üzerinde artırıcı bir etkisi olduğu gözlenmiştir.

İnşa edildiği günden bugüne kadar ülkenin içerisinde bulunduğu farklı durumlara şahitlik eden bu yapı, içerisinde yer aldığı edebi eserler ile birlikte toplumsal durumların yansıtılmasına aracılık etmiştir. Bireysel aidiyet hissinin oluşturulduğu, doğudan-batıya, batıdan-doğuya yol alıp yeni bir hayatın

başlangıcı olduğu ya da gidişlerin soyutlanıp bireyin kendinden kaçışının anlatıldığı bir sembol halini almıştır.

4.3.2. Türk Sineması

Haydarpaşa Garı'nın uzun yıllar geçmesine, patlamalar ve yangınlar geçirmesine rağmen özgün tasarım özelliklerini büyük ölçüde koruduğu görülmektedir. Bu sebeple yapı, her dönem -sıklığı zamanla azalsa da- dizi ve filmlere ev sahipliği yapmaktadır. Öyle ki 2015 yılında başlatılan restorasyon çalışmaları sırasında bile iki ayrı film için gar binasına set kurulmuştur.

Haydarpaşa Tren İstasyonu'nda sahneleri olan filmler incelendiğinde, filmlerde mekân olarak çoğunlukla 1960-1980 yılları arasında kullanıldığı tespit edilmiştir. Karayolu ve havayolu kullanımının artması büyük olasılıkla 1980 sonrası filmlerde gar binasıyla daha az karşılaşılmasına neden olmuştur. Ayrıca 1973 yılında kullanıma açılan Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan 1. Boğaziçi Köprüsü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü), açılışından sonra yaklaşık olarak 10 yıllık süreçte İstanbul'un en önemli simgesi haline gelmiş ve filmlerde Haydarpaşa İstasyonu'ndan rol çalmıştır. Gar; sinemada eskisi kadar çok görünmese de, senaryoların kilit noktalarını oluşturan 'zamanda geriye dönüş' sahnelerinde kendine yer bulmaktadır. Bu bağlamda garın simgesel anlamının, işlevinin önüne geçtiği kanaatine varılabilir.

Haydarpaşa İstasyonu üslup özellikleri bakımından İstanbul'da yer alan diğer yapılardan farklı olup, yoğun bir biçimde Alman mimari üslubunu yansıtmaktadır. Yapı bazen bu sebeple eleştirilse de uzun yıllardır bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde "*yabancılığı ve farklılığı*" simgelemektedir. Türk sinemasında taşıdığı anlamların aslında bu yönüyle soyutlanabilecek bir dayanağı da vardır. O bir yabancıdır, bulunduğu yere ait gözükmemektedir, fakat uyum sağlamak ve varlığını sürdürmek için mücadele vermektedir. Bunca patlama, sabotaj ve yangınlardan sonra hala yaralarıyla İstanbul'un simgesel yapılarından biri olan Haydarpaşa İstasyonu, kente ilk kez gelen ve hayata sıfırdan başlayıp tutunmaya çalışan kırsal insanının mücadelesinin bir anıtı gibidir.

1950'li yıllarda sanayileşme sonrası kırsal kesimde yoksulluk baş göstermeye başlamıştır. Yokluk beraberinde yoğun göç hareketi ile kent içerisinde kültür çatışması ve çarpık kentleşme gibi düzensizliklere sebebiyet vermiştir. Şehir hayatında oluşan bu sistemsizlik devamında gelen 10 yıllık süreç içerisinde hissedilebilirliğini artırmış ve 1960 yılı sonrası sinemada

sıklıkla konu edilmiştir. Göçlerin çoğu İstanbul'a yapılmıştır ve bu yolculuklar genellikle Haydarpaşa İstasyonu'nda son bulmuştur. Yıllar içerisinde göç filmlerinin de yayılmasıyla bir "Haydarpaşa İstasyonu ile İstanbul'a gelen yoksul göçmen" tipolojisi oluşmuştur. İstisnaları da barındırmakla beraber, genel itibariyle 1950 yılı sonrası ilk 10 yıllık süreçte filmlerde; cesur, dürüst ve masum köylü tiplemesiyle sıklıkla karşılaşılmaktadır. Ancak göçün kontrolsüzce arttığı 1960-1970 yıllarında kolay yoldan zengin olmayı hedefleyen açgözlü, hırslı ve kurnaz köylü tiplemeleri sinemada yer almıştır. Bu değişimde şehre gelen kırsal insanının şehir kültürüne uyumu bir yana dursun, köy yaşamını ve alışkanlıklarını da beraberinde getirmesi toplumsal uyumsuzluklara sebebiyet vermiştir. Göçler, yerel yönetimler tarafından doğrudan desteklenmese de, o dönem herhangi bir önlem alınmadığı ve hatta bu duruma göz yumulduğu için toplumsal bir problem halini almış ve bu durum sinemaya yansımıştır.

Eserlerde sıklıkla yapının mimarisine dair atıflarda bulunulmuştur. Göç edenlerin İstanbul'un bir ''ön gösterimi'' olarak Haydarpaşa İstasyonu'nun heybeti karşısında büyülenişi yahut büyük şehrin kargaşasından Anadolu'ya sığınmak üzere gidenlerin garın büyüklüğünün ezici gücünden kaçışı gibi tepkiler çalışma içerisinde yer alan eser analizlerinde sıklıkla vurgulanmıştır.

Yapıda ve tren yolunda başlatılan yenileme çalışmaları ile birlikte Haydarpaşa İstasyonu, hızlı tren kullanımı için hazırlanmaktadır. Böylece gar, hem tarihi kimliğine uygun bir şekilde yıllara meydan okumaya devam edecek hem de dönemin ihtiyaçlarını karşılayacak bir teknoloji ile tanışacaktır.

4.3.3. Türk Resim Sanatı

Resim sanatı gelecek yıllara, geçmişe dair görsel bir takım kanıtlar sunulmasını sağlamaktadır. Ancak; resmin onunla kısmen aynı işlevi gören fotoğraftan önemli bir farkı vardır, o da öznel oluşudur. Toplumda yer alan bireysel bakış açılarını, sanat adına güdülen estetik kaygılar ile birleştirip; geleceğe miras olarak görsel kanıtlar bırakılmasını sağlamaktadır.

Toplumda Haydarpaşa İstasyonu ile ilgili yoğun olarak hüzün ve ayrılık içeren bir duygu birikimi olduğu aşikârdır. Garın resim sanatındaki yansımaları yüksek olasılıkla bu atmosferden beslenmiştir. Duygusal olarak nostaljik ve kısmen hüzünlü bir etki ile resmedildiği görülmektedir. Ayrıca yapının çoğunlukla yaşayan ve işleyen bir mekân olarak tasvir edildiği de fark edilmektedir. Bu durumu da toplumun Haydarpaşa İstasyonu'nun geleceğine dair beklentilerinin yansıması olarak değerlendirmek mümkündür.

4.3.4. Gazete-Süreli Yayın ve Eski Fotoğraflar

Toplumsal hafızayı besleyen en önemli kaynaklardan bir diğeri ise fotoğraflardır. Kamuya mâl olmuş olayları ya da sadece şahsi anıları temsil eden fotoğraflar, yıllar sonra sosyal incelemelere ve toplumun belleğine ışık tutmaktadırlar.

Bu bağlamda toplumsal dönüşümlere ve önemli olaylara tanıklık etmiş olan Haydarpaşa İstasyonu'nun yer aldığı eski fotoğraflar ve gazetelerde yer alan haberler belge niteliğinde çalışmada kullanılmıştır.

Gerek inşa aşamasında, gerekse geçirdiği yangınlar ve devamında gelen onarım süreçleri gibi yapının fiziksel değişimlerinin eski tarihlerden itibaren gazete ve dergilere haber olduğu gözlenebilmektedir. Gara girişin ücretlendirilmesi, yerli ve yabancı devlet büyüklerinin karşılanması ve Mustafa Kemal Atatürk'ün dramatik bir şekilde son yolculuğuna uğurlanması gibi önemli olaylara dönem gazetelerinde sayfalarca yer verildiği izlenebilmektedir. Ayrıca göç edenleri, savaş için yola çıkan askerleri ve hatıraları barındıran fotoğrafları ile Haydarpaşa İstasyonu'nun 100 yılı aşkın süredir çok sayıda anıya, nice hüzne ve sevince ev sahipliği yaptığı belgelenmektedir. Fotoğrafların yerleştirilmesinde kronolojik bir sıra izlenmesi, yapıda meydana gelen görsel değişimlerin gözlenebilmesine de olanak sağlamıştır.

5. SONUÇ

Haydarpaşa İstasyonu'nun mimari, sanatsal ve toplumsal bellek niteliklerinde çözümlemesinin yapıldığı bu çalışmada; mimarinin toplumsal yansımaları gözlemlenmiş, farklı alanlar arasında bağlar kurularak çok boyutlu ve farklı bakış açıları geliştirerek veriler yorumlanmış ve bir Haydarpaşa monografisi oluşturmaya çalışılmıştır.

Kadıköy İstanbul'dan önce yerleşim yeri olmuştur ve nice kültürün etkisini topraklarında barındırmaktadır. Tarihte Khalkedonia yani ''Körler Ülkesi'' olarak anılan Kadıköy'ün gizli kalmış tarihi, Haydarpaşa İstasyonu restorasyon ve iyileştirme çalışmaları münasebetiyle başlayan kazı çalışmalarıyla açığa çıkmaktadır. Bizans henüz kuruluş aşamasında iken, karşı kıyısında bulunan ve o tarihten önce yerleşim yeri olarak kullanılan Kadıköy; Asya ve Avrupa arasında stratejik olarak önemli bir noktada yer almaktadır. Kıtalar arası köprü niteliği olan bu önemli toprak, kilit nokta olma görevini uzun yıllar sürdürmüştür.

Philipp Holzmann & Co adlı inşaat şirketine verilen gar binasının yapım işleri iki Alman mimar Otto Ritter ve Helmuth Cuno tarafından yürütülmüştür. İnşaatında çok sayıda Alman mimar-mühendis ve İtalyan taş ustasının çalıştığı yapı, doğal olarak üzerindeki bu yabancı etkileri de yansıtmaktadır.

Bünyesinde Avrupa'nın mimari ve bezeme unsurlarını barındıran gar binası, Türk toplumu için hiçbir dönem ''bir yabancı'' olmadı. Bu bağlamda toplumun Haydarpaşa İstasyonu'nu bu denli benimsemesi araştırmanın temelini oluşturmuştur. İstanbul'un ortasında bulunan ve mimari karakteriyle bir Alman sarayı görünümünde olan gar binası; edebiyat, sinema ve içinde barındırdığı anılar ile yerel bir unsur haline gelmiştir. İstanbul'un simgelerinden biri olan yapı, 100 yılı aşkın süredir toplumun değişik katmanlarındaki insanlar için kimi zaman farklı, çoğu zaman ise aynı anlamı temsil etmiş ve o insanların anılarını heybetli duvarları arasında barındırmıştır. Öyle ki restorasyon çalışmaları sebebiyle tren seferleri durduğu halde yapı; kahve, kitap fuarları ve benzeri etkinliklere ev sahipliği yapmakta, buluşma noktası niteliğini halen korumaktadır.

Mimari eserleri toplumsal hafızadan ayrı tutup incelemenin ve sadece mimari çözümlemeler yapmanın yetersiz kalacağı aşikârdır. Haydarpaşa

İstasyonu gibi kritik bir konumda yer alan ve yıllar boyunca aktif olarak kullanılan bir yapı için bu çözümlemelerin daha kapsamlı olarak incelenmesi gerekli görülmüştür. Bu bağlamda yapı; mimari, sanat ve toplumsal belleğin kültürel yansımaları ile birlikte irdelenmiştir. Çalışmada tespit ettiğimiz ve yer yer değinmeye çalıştığımız üzere; cephede ve iç mekânda bulunan süslemeler, Türk sanatı motif ve bezemelerinden sembolizm, ikonografi ve üslup nitelikleri bakımından oldukça farklıdır. Bulunduğu konum itibariyle çevresine göre benzersiz olan bu süslemeler, başlı başına bir çalışma konusu olarak araştırmacıların dikkatine sunulmalıdır.

Tarihi Haydarpaşa Garı'nın Türk sinemasında son derece önemli bir yeri olduğu yadsınamaz. Filmler için kült bir mekân halini alan anıtsal yapı, mimari-sinema ilişkisi kurularak incelenmiş ve ayrıca yapı ve çevresinde zamanla oluşan değişimler de gözlemlenmiştir. Tren bekleme ve trenden inme sahnelerinden; gar bünyesindeki eski büfenin kaldırılması, peron döşemelerinin ve peyzaj düzenlemelerinin değişimi gibi farklılıklar takip edilebilmektedir. Uzaktan silüet olarak yer aldığı sahnelerden, yangın öncesi ve sonrası çatı yüksekliğindeki fark ve gar çevresinde bulunan ek binaların 1970 yılı öncesi henüz inşa edilmediği anlaşılmaktadır. İç mekânda ise yüksek oranda özgünlüğünü muhafaza eden yapıda, yalnızca kemerleri süsleyen alçı bezemenin eski tarihlerde renklendirilmemiş olduğu görülmektedir. Sinema ile birlikte gar, İstanbul'a gelmeye imkânı olmayan milyonlarca insana da tanıtılmış ve gar ile ilgili toplumda oluşan duygusal bağ oldukça geniş kitlelere yayılmıştır.

Romanlar ve hikâyeler de bu yayılışı hızlandırmış, ancak bu sefer göç ve hasretin yanına savaş dönemi ve cumhuriyetin kuruluş mücadelesi de eklenmiştir. Bu etkiler ile birlikte hem kurulan duygusal bağ hem de yapının milli olma ve benimsenme etkisi artmıştır. Hatta öykülerde de olduğu gibi istasyon binasında meydana gelen yangın sebebiyle duyulan üzüntü Yaprak Dökümü gibi son dönem dizilerinde de kendine yer bulmuştur. Resimler ile uzun yıllar boyu oluşan bu bağın yansımalarının kişisel yorumlar ile birleşimi incelenmiştir. Haydarpaşa İstasyonu resimlerde yaygın olarak sağlam ve aktif tasvir edilmiştir. Bununla birlikte yapının, Kadıköy ile birlikte ele alınmaktan ziyade, limandan dumanları tüten vapurlar ile resmedildiği gözlenmiştir.

Gazete-süreli yayın ve eski fotoğraflarla da Haydarpaşa İstasyonu'nun sanatsal yansımalarının dayandığı gerçekler belgelenmiştir. Garın Türk ve

yabancı devlet büyüklerinin karşılama mekânı oluşu ve toplu göçler, savaş, ihtilal gibi Türkiye tarihi için önem arz eden olaylarda rol alışı fotoğraflar ile belgelenmiştir. Özellikle edebiyat ve sinemada yapıya mâl edilen duygu ve durumların, bu birikimler aracılığıyla Haydarpaşa İstasyonuyla ilişkilendirilmiş olabileceğini söylemek mümkündür.

Geçirdiği patlama ve yangınlarla abidevi duvarlarında yaralar açılsa da, toplumun Haydarpaşa İstasyonu'na karşı bağlılığının hiçbir zaman bitmediği görülmektedir. Restorasyon çalışmaları sonrasında hızlı tren garı olarak işlev görecek olan Haydarpaşa İstasyonu'nun tarihi kimliğini ve asli işlevini modernize edilmiş bir biçimde sürdüreceğine inanmaktayız.

KAYNAKÇA

Abasıyanık, S. F., ''Haydarpaşa'', *Açık Hava Oteli*, İstanbul, 1992

Adıvar, H. E., *Ateşten Gömlek*, İstanbul, 2007

Adıvar, H. E., *Vurun Kahpeye*, İstanbul, 1995

Adıvar, H. E., *Zeyno'nun Oğlu*, İstanbul, 2001

Akbulut, M. F., ''Haydarpaşa'', *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, 1994, s.27-29

Akın, S., ''Bu Kadar Gürültü'', *Önce Kadınlar ve Çocuklar*, İstanbul, 2009, s.229-232

Akın, S., ''Glasgow 1859 Yüzer Mi?'', *Önce Kadınlar ve Çocuklar*, İstanbul, 2009, s.255-260

Alkan, Y., *Tarihi Haydarpaşa Garı Vitray Restorasyon Raporu*, İstanbul, 2016

Anonim, ''Haydarpaşa Garı Çatı İnşaatı'', *Arkitekt*, S.8, Ağustos, 1931

[Arseven], C. E., *Kadıköy Hakkında Tedkikat-ı Belediye*, İstanbul, 1911

Atabey, F., ''Atatürk'e Denizden Yapılan Cenaze Töreni'', *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S.83, Temmuz 2012, s.17-38

Atılgan, A., *Haydarpaşa*, İstanbul, 2011

Aysan, B., *Düello*, İstanbul, 2008

Barışta, H. Ö., ''Haydarpaşa İskelesi'', *DBİA*, C.4, İstanbul, 1994, s.30-31

Başkan, S., *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Resim*, Ankara, 1997

Batmankaya, M., *Marmara'da Bir Balık Olarak Haydarpaşa*, İstanbul, 2010

[Beyatlı], Y. K., ''Kör Kazma'', *Aziz İstanbul*, İstanbul, 1969, s.152-155

Cengizkan, A., *Yürüyüşler ve Duruşlar*, Ankara, 1984

Cumhuriyet Gazetesi, 21.11.1938

Demirel, F., *Sultan Abdülhamid'in Mirası İstanbul'daki Kamu Binaları, İstanbul, 2011*

Devellioğlu, F., *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara, 2007

Durukan, T. A., ''Adana'da I. Ulusal Mimarlık Dönemi'ne Ait Bir Yapı Örneği; Adana Tren Garı'', *MSGSÜ Tasarım+Kuram*, S.22, Aralık 2016, s.21-33

Erdoğan, M., ''Osmanlı Devri'nde İstanbul Bahçeleri'', *VD*, S.4, Ankara, 1958, s.149-182

Ergülen, H., ''Hareket Memuru Dedi ki'', *Trenler Kalkar Haydarpaşa'dan*, İstanbul, 2013

Ergülen, H., ''Haydarpaşa Bienali'' *Trenler de Ahşaptır*, İstanbul, 2011

Esen, Ş., *80'ler Türkiyesi'nde Sinema,* İstanbul, 2000

Eyice, S., ''Haydarpaşa'', *TDVİA*, C.17, Ankara, 1998, s.36-41

Fındıkgil Doğuoğlu, M. M., *19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2002

Giray, K., *Ziraat Bankası Koleksiyonu*, C.3-4, Ankara, 2009

Güçhan, G., *Toplumsal Değişme ve Türk Sineması*, Ankara, 1992

Güntekin, R. N., *Eski Hastalık*, İstanbul, 1999

Güntekin, R. N., *Kızılcık Dalları*, İstanbul, 2016

Habertürk Gazetesi, 29.11.2010

Haydarpaşa Garı Sondaja Dayalı Zemin ve Temel Etüdü, s.42, Jeoson-Yer Altı Araştırma ve İnşaat ltd. şti., İstanbul, 2011

Haskan, M. N., ''Haydarpaşa Garı'', *Yüzyıllar Boyunca Üsküdar*, C.3, İstanbul, 2001, s.1472-1474

Hürriyet Gazetesi, 15.11.1979

İleri, S., *Hayal ve Istırap*, İstanbul, 1986

İlhan, A., *Ayrılık Sevdaya Dahil*, İstanbul, 2012

İlhan, A., *Ben Sana Mecburum*, İstanbul, 1960

İnci, H., ''Haydarpaşa Garı: İstanbul'un Eşiğinde Edebiyat'', *Eşik Cini*, S.1, Ocak-Şubat, 2006, s.130

İTÜ Mimarlık Fakültesi Yapı Malzemeleri Laboratuvarı, Tarihi Haydarpaşa Garı Malzeme Raporu, İstanbul, 2011

Jeoradar Raporu, ECAY Teknoloji Araştırma Geliştirme Üretim Danışmanlık Merkezi

Kadıköy Belediyesi 2010-2014 Strateji Planı, 2010, İstanbul

Karaosmanoğlu, Y. K., *Ankara*, İstanbul, 1987

Karay, R. H., *Bugünün Saraylısı*, İstanbul, 2014

Karay, R. H,. ''Garaz'', *Memleket Hikayeleri*, 181, İstanbul, 2007, s.179-183

Kemal, O., *Gurbet Kuşları*, 318, İstanbul, 1973

Karay, R. H., ''Garaz'', *Memleket Hikayeleri*, 181, İstanbul, 2007, s.179-183

Kiremitçi, T., *Git Kendini Daha Çok Sevdirmeden*, İstanbul, 2001

Kunt, B. S., ''Yataklı Vagon Yolcusu'', *Yataklı Vagon Yolcusu*, İstanbul, 1948, s.5-12

Mahir, B., *Osmanlı Minyatür Sanatı,* İstanbul, 2005

Milliyet Gazetesi, 14.01.1955, 28.04.1958

Özler, B., ''Haydarpaşa Garı'nı Hava Uçuran Adamı Tanıdım'', *Yıllar Boyu Tarih*, Ekim, 1980, s.9-12

Özgüç, A., *Türk Sinemasında İstanbul*, İstanbul, 2010

[Ran], N. H., *Bütün Şiirleri*, İstanbul, 2008

Saim, S., ''Yüksek Misafir Karşılama Takı-Haydarpaşa'', *Arkitetk*, S.33-34, Ekim, 1933

Salman, Y., ''Haydarpaşa Garı'', *DBİA*, İstanbul, 1994, s.30

Servet-i Fünun, 26.06.1908

Seyfettin, Ö., ''Kaç Yerinden?'', *Beyaz Lale*, İstanbul, 2017, s.127-128

Süreya, C., *Onüç Günün Mektupları*, İstanbul, 1990

Tanpınar, A. H., ''Bir Yol'', *Hikayeler*, İstanbul, 2011, s.77-85

Tansuğ, S., *Çağdaş Türk Sanatı*, İstanbul, 2012

Tanyeli, G. & Önsel Atala, Z., *Tarihi Haydarpaşa Gar Binası, Müştemilatı ve Yakın Çevresine Ait Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projeleri, İstanbul*, 2011

TCDD Arşivi

TSK Arşivi

TDİ Arşivi

Uşaklıgil, H. Z., *Mai ve Siyah*, İstanbul, 2005

Uyar, T., *Büyük Saat*, İstanbul, 2011

Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi

Yavuz, M., İstanbul Haydarpaşa Garı Sanat Tarihi Raporu, İstanbul, 2011

Yıldız, M., ''Bahçeden Kışlaya Üsküdar Bahçeleri'', *3. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirimleri*, İstanbul, 2015, s.379-442

ELEKTRONİK KAYNAKÇA

www.collinsdictionary.com/dictionary/english/chalcedony erişim tarihi; 03.03.2019

www.gazetekadikoy.com.tr/genel/haydarpasa-yandi-icimiz-yandi-h157.html erişim tarihi; 12.11.2018

www.mimdap.org/?p=45821&page=3 erişim tarihi; 23.11.2018

kentvedemiryolu.com/yil-1979-haydarpasa/ erişim tarihi; 17.11.2018

www.youtube.com/watch?v=MtGYf_lA6Oo erişim tarihi 28.05.2018

www.youtube.com/watch?v=hLnbUBQWaTI erişim tarihi; 16.11.2018

www.youtube.com/watch?v=NYeEgTEroaE erişim tarihi; 28.06.2018

www.youtube.com/watch?v=8tQpEcPG5kE erişim tarihi; 16.11.2018

www.youtube.com/watch?v=0Ozux9f23BM erişim tarihi; 28.06.2018

www.youtube.com/watch?v=yISOy6rNcnI erişim tarihi ; 16.11.2018

www.youtube.com/watch?v=oE83X87p35g erişim tarihi; 07.07.2018

www.youtube.com/watch?v=YzabEiCQe0M erişim tarihi; 09.06.2018

www.youtube.com/watch?v=h3fMGCjs3CU erişim tarihi; 06.07.2018

www.youtube.com/watch?v=Dq4C98w4Dgg erişim tarihi; 07.07.2018

www.youtube.com/watch?v=vVmZ9Beh_z4 erişim tarihi; 06.07.2018

www.youtube.com/watch?v=okWsu3MBGpM erişim tarihi; 16.11.2018

www.youtube.com/watch?v=x8SQp4ySQ0k erişim tarihi; 28.10.2018

www.youtube.com/watch?v=a3ePyUvb4lI erişim tarihi; 08.07.2018

www.youtube.com/watch?v=YC6cIUxbN2c erişim tarihi; 06.07.2018

www.youtube.com/watch?v=bVhKhk5_hxg erişim tarihi; 06.07.2018

www.youtube.com/watch?v=7BnhVn4EVEo erişim tarihi; 09.07.2018

www.youtube.com/watch?v=rvDOgM9wT7o erişim tarihi; 06.07.2018

www.youtube.com/watch?v=pBybkPoricM erişim tarihi; 02.08.2018

alkislarlayasiyorum.com/icerik/96570/eceline-susayanlar-fikret-hakan-1967-70-dk erişim tarihi; 07.07.2018

www.youtube.com/watch?v=LizkWLSsMW8 erişim tarihi; 07.07.2018

www.youtube.com/watch?v=WhmObSCGI-U erişim tarihi; 25.06.2018

www.youtube.com/watch?v=Tlp234jMWWc erişim tarihi; 16.11.2018

www.youtube.com/watch?v=zg7_mKqw3LE erişim tarihi; 16.11.2018

www.youtube.com/watch?v=I1T1Ylvq9Cg erişim tarihi; 16.11.2018
www.sinematurk.com/film/1212-bir-genc-kizin-romani/ erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=XyS8bqNAhFQ erişim tarihi; 10.07.2018
www.sinematurk.com/film/8439-para/ erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=TJQfSpW_IKs erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=prvcQv7ArV0 erişim tarihi; 11.07.2018
www.youtube.com/watch?v=fF9Vf1F9Xr0 erişim tarihi; 11.07.2018
www.youtube.com/watch?v=uTe4z8v0zMY erişim tarihi; 12.07.2018
www.izlesene.com/embedplayer/10020395/amp;autoplay=1 erişim tarihi; 12.07.2018
www.youtube.com/watch?v=jp39aHURnpQ erişim tarihi; 13.07.2018
www.youtube.com/watch?v=j7muakasUkM erişim tarihi; 13.07.2018
www.youtube.com/watch?v=HfCvNzXl6dQ erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=wgG6xlQ1jx8 erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=OXJgRjO8Y50 erişim tarihi; 16.07.2018
www.youtube.com/watch?v=_BTcy7e3qAI erişim tarihi; 21.07.2018
www.youtube.com/watch?v=0uaWVSZbtVM erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=41ekI8JNZII erişim tarihi; 20.11.2018
www.youtube.com/watch?v=AZul4okMhYA erişim tarihi; 17.07.2018
www.youtube.com/watch?v=4r4022AO0B0 erişim tarihi; 18.07.2018
www.sinematurk.com/film/6870-yosma/ erişim tarihi; 27.07.2018
www.sinematurk.com/film/1358-14-numara/ erişim tarihi; 16.11.2018
www.sinematurk.com/film/1652-anadan-ayri/ erişim tarihi; 27.07.2018
www.sinematurk.com/film/5981-sozde-kizlar/ erişim tarihi; 16.11.2018
www.youtube.com/watch?v=dpt3vRFdfl8 erişim tarihi; 26.07.2018
www.youtube.com/watch?v=SI2Mukdda2Y erişim tarihi; 23.07.2018
www.youtube.com/watch?v=56YvynqwcbE erişim tarihi; 23.07.2018
www.kanald.com.tr/yaprakdokumu/bolum erişim tarihi; 26.07.2018
www.atv.com.tr/webtv/ezel/bolum erişim tarihi; 26.07.2018
www.youtube.com/watch?v=2oP-unfaQgg erişim tarihi; 27.07.2018
www.youtube.com/watch?v=kjGsWV8dIto erişim tarihi; 26.03.2019
puhutv.com/leyla-ile-mecnun-28-bolum-

izle?gclid=CjwKCAjw4uXaBRAcEiwAuAUz8JNjvnHtk0_E4fdNHY7-keDvR0jmsDCOdBd8RAV0C6dc1a3sKNmYBBoCzykQAvD_BwE erişim tarihi; 16.11.2018
www.hdfullfilmsitesi.com/deliormanli-izle-2016-yerli-filmi-izle.html erişim tarihi; 27.07.2018
jetfilmizle.info/olumlu-dunya.html erişim tarihi; 16.11.2018
nusretcolpan.com.tr erişim tarihi; 17.11.2018
www.artsy.net/artist/serpil-yeter erişim tarihi; 05.03.2018
ekavart.tv/sergiler/diger/serpil-yeter-serpilenstanbu-imoga-art-gallery erişim tarihi; 17.11.2018
www.turkishpaintings.com/index.php?p=34&l=1&modPainters_artistDetailID=4468 erişim tarihi; 23.08.2018
gallica.bnf.fr erişim tarihi; 30.08.2018
www.eskiistanbul.net erişim tarihi; 03.08.2018
www.tumelmimarlik.com erişim tarihi; 31.08.2018
www.levantineheritage.com erişim tarihi; 13.11.2018
www.terakkisanat.com erişim tarihi; 15.08.2018
www.antikalar.com erişim tarihi; 30.07.2018
www.mid-day.com erişim tarihi; 20.08.2018
www.sanatgezgini.com erişim tarihi; 20.08.2018
bonjourparis.com/wp-content/uploads/2015/10/monet-07.jpg erişim tarihi; 25.08.2018
www.artgarage.com.tr erişim tarihi; 07.08.2018
trtarsiv.com/izle/121522/1936-ingiltere-krali-8-edward-in-turkiye-ziyareti erişim tarihi; 10.11.2018
www.meb.gov.tr/belirligunler/ataturk/foto/012/1201.htm erişim tarihi; 23.11.2018
www.trainsofturkey.com/index.php/Stations/IstanbulHaydarpasa erişim tarihi; 04.12.2018
www.facebook.com/photo.php?fbid=1115287131973006&set=g.1324115854294844&type=1&ifg=1 erişim tarihi; 5.12.2018
twitter.com/yazigen/status/1066678961118343168 erişim tarihi; 05.12.2018
www.anadoluyakasi.net/iyi-yolculuklar-haydarpasa erişim tarihi; 04.12.2018
facebook.com/photo.php?fbid=140178152778012&set=gm.10150750579306678&type=3&theater erişim tarihi; 05.12.2018
rathaus-aachen.de/nl/stadhuis/ erişim tarihi; 08.03.2019
architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/?p=79&Daten=124599 erişim tarihi; 20.03.2018
lemingsbond.com/sirkeci-railway-station-istanbul/ erişim tarihi; 25.03.2019

ÖZET

Haydarpaşa İstasyonu, İstanbul Anadolu Yakası'nda Kadıköy'de konumlanmıştır. Anadolu ve Avrupa'nın demiryolu ile birbirine bağlandığı nokta olan Haydarpaşa İstasyonu stratejik konumu ile önem teşkil etmektedir.

Haydarpaşa İstasyonu, düzenlenen yarışma sonucunda Otto Ritter ve Helmuth Cuno isimli iki Alman mimarın planları uygulanarak Alman belediye saraylarına benzer nitelikte inşa edilerek 1908 yılında işletmeye açılmış ve yapı yıllar içerisinde, özellikle 1950'li yıllardan sonra, dönemin ihtiyaçları ve şartları doğrultusunda stratejik öneminin yanı sıra simgesel anlamlar da kazanmıştır.

Bu çalışmada; edebiyatta, sinemada ve resim sanatında gara ilişkin toplumda yer alan duygusal etkilerin izleri sürülmüş, gazete-süreli yayın ve eski fotoğraflarla bu duygusal geçiş süreci belgelenmiştir. Bu kapsamda 1940-2018 yılları arasında Haydarpaşa İstasyonu'nu içeren 60 adet dizi-filmin; şiir, roman, hikaye ve anı türlerinde icra edilmiş olan toplam 27 adet eserin, 11 adet tablonun analizleri yapılmış ve gar binasının duygusal etkileri izlenmiştir.

Bu tezde Haydarpaşa Garı'nın mimarlık ve sanat tarihi niteliklerinin, simgesel anlamları ile beraber disiplinler arası ilişkiler kurularak irdelenmesi amaçlanmıştır. Bünyesinde Avrupa mimarlık ve bezeme unsurlarını barındıran tarihi Haydarpaşa İstasyonu'nun, milli bir unsur halini alışı aşamalar halinde gözlenmiş ve tartışmaya açılmıştır.

SUMMARY

Haydarpaşa Station is located in Kadıköy on the Anatolian side of İstanbul. Haydarpaşa Station, which is the point where Anatolia and Europe are connected by rail, is important with its strategic location.

As a result of the competition, it was built by two German architects, Otto Ritter and Helmuth Cuno, in a similar way to the German Municipality Palaces after and commissioned in 1908 and throughout the years, especially after the 1950's, Haydarpaşa Station has gained symbolic meanings in line with the needs and requirements of the day as well as its strategic importance.

In this study, the emotional effects in the community related to Station were traced in literature, cinema and painting arts and the emotional transition process is documented with newspapers, periodicals and old photographs. Within this scope, 60 series and movies which were shot between 1940-2018 that has a scene in Haydarpaşa Station, 27 works of poetry, novels, stories and memoirs, the sections of the Station Building are studied and it was seen that all the emotion was provided with a nostalgic effect in the 11 drawings examined and the emotional effects of the station are monitored.

In this thesis it is aimed to examine the architectural and art historical qualities of the Haydarpaşa Station with symbolic meanings and interdisciplinary relations. The historical Haydarpaşa Station, which hosts European architecture and decoration elements, was observed as a national element and it was opened to discussion.