

**GAR YAPILARINDA İÇ MEKÂN ATMOSFERİ: HAYDARPAŞA
GARI VE SİRKECİ GARI ÖRNEĞİ**

Merve DEMİRCİOĞLU ÇOBAN

21 14 17 102

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İç Mimarlık Anabilim Dalı

İç Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Doç. Handan ÖZSİRKINTI KASAP

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Şubat, 2024

**GAR YAPILARINDA İÇ MEKÂN ATMOSFERİ: HAYDARPAŞA
GARI VE SİRKECİ GARI ÖRNEĞİ**

Merve DEMİRCİOĞLU ÇOBAN

21 14 17 102

ORCID: 0009-0002-0265-7201

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İç Mimarlık Anabilim Dalı

İç Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Doç. Handan ÖZSİRKINTI KASAP

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Şubat, 2024



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

MERVE DEMİRCİOĞLU ÇOBAN'ın "Gar Yapılarında İç Mekan Atmosferi: Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı Örneği" başlıklı tezi 22.02.2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca İç Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans/Doktora/Sanatta Yeterlik tezi oy birliğiyle/oy çokluğuyla, başarılı/başarısız olarak kabul edilmiştir.

	Unvanı, Adı ve Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	Doç. Dr. Handan ÖZSİRKINTI KASAP Maltepe Üniversitesi	
Üye	Doç. Dr. Müge ERTEMLİ Maltepe Üniversitesi	
Üye	Doç. Dr. Neslihan YILDIZ İstanbul Gedik Üniversitesi	

Prof. Dr. Selva ERSÖZ
KARAKULAKOĞLU
Enstitü Müdürü

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli “Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge” ile bildirilen 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.



TEŞEKKÜR

Öncelikle lisansüstü eğitimim ve tez çalışmam süresince her türlü desteğini, yardımlarını ve sevgisini eksik etmeyen değerli tez danışmanım Sn. Doç. Handan ÖZSİRKINTI KASAP'a, her daim yanımda olan aileme özellikle de kıymetli babam Ali Fuat ve annem Ayşen Demircioğlu'na ve ilk öğretmenim Esra Şişik'e teşekkürü bir borç bilirim. Hayatımın her alanında olduğu gibi, tez çalışmamda da bana destek olan sevgili eşim, yoldaşım Ali Çoban'a sonsuz teşekkür ederim.

Merve Demircioğlu Çoban

Şubat, 2024

ÖZET

GAR YAPILARINDA İÇ MEKÂN ATMOSFERİ: HAYDARPAŞA GARI VE SİRKECİ GARI ÖRNEĞİ

Merve Demircioğlu Çoban

Yüksek Lisans Tezi

İç Mimarlık Anabilim Dalı

İç Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Doç. Handan Özşirkintı Kasap

Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2024

"Gar Yapılarında İç Mekân Atmosferi: Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı Örneği " adlı bu çalışma, Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İç Mimarlık Anabilim Dalı çatısı altında “Yüksek Lisans Tezi” olarak hazırlanmıştır.

Araştırma Dünya’da ve Türkiye’de gar yapılarını ele alarak iç mekân atmosferlerine ilişkin bakış açısı oluşturmayı planlamaktadır. Bu kapsamda araştırmanın temel amacı ve önemi; İstanbul’un iki önemli yapısı olan Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının mekân atmosferini inceleyerek, bu iki farklı üslupla tasarlanmış yapı arasındaki benzerlikleri ve farklılıkları ortaya koymak olmuştur. Araştırma, özellikle Haydarpaşa ve Sirkeci Gar Yapılarının işlevsel ve atmosfer etkilerinin yoğun olarak hissedildiği yolcu bekleme salonlarıyla sınırlandırılmıştır. Çalışmanın yöntemi nitel araştırma yöntemlerinden betimsel analiz ile dört aşamalı bir süreci içermekte olup; literatür araştırması, karşılaştırmalı görsel ve doküman analizi, alan araştırması vb. gibi çok yönlü veri toplama yaklaşımı benimsemiştir. Bu kapsamda elde edilen veriler detaylı bir analizden geçirilmiş ve bulgular, çalışmanın konusuyla ilgili sonuçlar ve değerlendirmelerle birleştirilmiştir. Elde edilen sonuçlar, farklı üsluplar ile yapılan sözü geçen gar yapılarının iç mekân atmosferlerinin benzerlikler taşıdığını göstermektedir.

Anahtar Sözcükler: Gar Yapıları, Haydarpaşa Garı, Sirkeci Garı, Mekân Atmosferi

ABSTRACT

INTERIOR ATMOSPHERE IN RAILWAY STATIONS: A CASE STUDY OF HAYDARPAŞA AND SİRKECİ STATIONS

Merve Demircioğlu Çoban

Master Thesis

Department of Interior Architecture

Interior Architecture Master's Program with Thesis

Thesis Advisor: Assoc. Prof. Handan Özsırkıntı Kasap

Maltepe University Graduate School of Education, 2024

This study, titled "Interior Atmosphere in Railway Stations: A Case Study of Haydarpaşa Station and Sirkeci Station," has been prepared as a "Master's Thesis" under the Department of Interior Architecture at Maltepe University Graduate School of Education.

The research aims to provide insights into the interior atmospheres of railway stations globally and in Turkey. In this context, the main objective and significance of the research have been to examine the spatial atmosphere of two significant structures in Istanbul, namely Haydarpaşa and Sirkeci Stations, and to reveal the similarities and differences between these two structures designed in distinct styles. The study focuses particularly on the passenger waiting halls, where the functional and atmospheric effects of Haydarpaşa and Sirkeci Railway Stations are intensely felt. The methodology of the study involves a qualitative research approach with descriptive analysis, comprising a four-stage process, including literature review, comparative visual and document analysis, field research, etc., adopting a comprehensive data collection approach. The collected data has undergone detailed analysis, and the findings have been combined with conclusions and evaluations related to the subject of the study. The results indicate that the interior atmospheres of the mentioned railway stations, designed in different styles, share similarities.

Keywords: Station Structure, Haydarpaşa Railway Station, Sirkeci Railway Station, Spatial Atmosphere

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI.....	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
ÖZET	v
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
KISALTMALAR.....	xv
1. GİRİŞ	1
1.1 Amaç	2
1.2 Yöntem.....	3
1.3 Sınırlıklar.....	5
2. GAR YAPILARINA GENEL BAKIŞ	6
2.1 Dünyada Gar Yapılarının Gelişimi	7
2.2 Türkiye’de Gar Yapılarının Gelişimi	11
2.2.1 Osmanlı Dönemi gar yapıları (1856- 1923).....	12
2.2.2 Cumhuriyet Dönemi gar yapıları (1923- 1950)	16

3.	GAR YAPILARINDA İÇ MEKÂN ATMOSFERİ	19
3.1	İç Mekân Atmosferi Kavramı	19
3.2	Mekân Algısı Ve Atmosfer İlişkisi	21
3.3	İç Mekân Atmosferini Algısal Bağlamda Etkileyen Faktörler	23
3.3.1	Işık	25
3.3.2	Renk	26
3.3.3	Doku.....	28
3.3.4	Biçim.....	30
3.3.5	Ölçü ve oran.....	32
3.3.6	Ses.....	33
3.3.7	Koku.....	35
3.3.8	Isı	35
4.	İSTANBUL GAR YAPILARI VE İÇ MEKÂN ATMOSFERİ.....	37
4.1	Haydarpaşa Garı.....	37
4.1.1	Tarihsel gelişimi	38
4.1.2	Genel özellikleri.....	41
4.1.3	İç mekân özellikleri	44
4.1.4	Haydarpaşa Garı bekleme salonu iç mekân atmosferi.....	48
4.2	Sirkeci Garı	52
4.2.1	Tarihsel gelişimi	53
4.2.2	Genel özellikleri.....	55

4.2.3	İç mekân özellikleri	58
4.2.4	Sirkeci Garı bekleme salonu iç mekan atmosferi	62
5.	BULGULAR.....	66
6.	SONUÇ ve ÖNERİLER	69
	KAYNAKLAR	71
	EKLER.....	76
	Ek-1: İzin Belgesi	76
	ÖZGEÇMİŞ	77

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. İç Mekân Atmosferini Algısal Bağlamda Etkileyen Faktörler	23
Tablo 2. Ses Şiddetinin Fizyolojik Etkileri	34
Tablo 3. Haydarpaşa Garı Tarihsel Gelişimi	40
Tablo 4. Haydarpaşa Garı Mahaller	44
Tablo 5. Haydarpaşa Garı Bekleme Salonu İç Mekân Atmosferi Bulgu Tablosu	49
Tablo 6. Sirkeci Garı Tarihsel Gelişimi	55
Tablo 7. Sirkeci Garı Mahaller	58
Tablo 8. Sirkeci Garı Bekleme Salonu İç Mekân Atmosferi Bulgu Tablosu	63
Tablo 9. Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı Bekleme Salonları İç Mekân Atmosferi Karşılaştırması	66

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Akış Diyagramı	4
Şekil 2. Richard Trevithick ilk lokomotif ve George Stephenson buharlı lokomotif.....	7
Şekil 3. Liverpool Yolu İstasyonu - Mount Clare İstasyon Binası.....	8
Şekil 4. Euston İstasyonu.....	9
Şekil 5. Dublin Conolly İstasyonu.....	10
Şekil 6. Alsancak Garı ve Zemin Kat Planı.....	12
Şekil 7. Basmane Garı ve Zemin Kat Planı	13
Şekil 8. Sirkeci Garı ve Zemin Kat Planı	13
Şekil 9. Eski Ankara Garı ve Zemin Kat Planı.....	14
Şekil 10. Konya Garı ve Zemin Kat Planı	14
Şekil 11. Haydarpaşa Garı, 1912 ve Zemin Kat Planı.....	15
Şekil 12. Edirne Garı ve Zemin Kat Planı	15
Şekil 13. Adana Garı ve Zemin Kat Planı	16
Şekil 14. Ankara Gazi Garı ve Zemin Kat Planı	17
Şekil 15. Kayseri Garı ve Zemin Kat Planı	17
Şekil 16. Sivas Garı ve Zemin Kat Planı	18
Şekil 17. Mekân Kavramının Farklı Anlatımları.....	19
Şekil 18. İç Mekân Atmosferi.....	20

Şekil 19. Mekân Algısı – Mc Escher, Görelilik (Relativity), 1953, Lithhografi, 27.7 cm x 29.2 cm.....	21
Şekil 20. Algı ve Algıya Bağlı Öğrenme.....	22
Şekil 21. Mekân Algısı ve Birey İlişkisi.....	22
Şekil 22. Işığın Mekân Atmosferine Etkisi	25
Şekil 23. Grand Merkez İstasyonu, New York.....	26
Şekil 24. Rengin Mekân Atmosferine Etkisi	27
Şekil 25. Antwerp Merkez İstasyonu, Belçika - São Bento İstasyonu, Portekiz.....	28
Şekil 26. Dokunun Mekân Atmosferine Etkisi.....	29
Şekil 27. Union İstasyonu, LA – Liege-Guillemins İstasyonu, Belçika.....	30
Şekil 28. Dairesel İç Mekân ve Kare İç Mekân.....	31
Şekil 29. Amsterdam İstasyonu – Rotterdam İstasyonu.....	31
Şekil 30. Neufert’in Antropometri Çalışması.....	32
Şekil 31. Barcelona França İstasyonu - Milano İstasyonu	33
Şekil 32. Haydarpaşa Gar Binası.....	37
Şekil 33. İlk Haydarpaşa Garı.....	38
Şekil 34. Haydarpaşa Garı.....	39
Şekil 35. Haydarpaşa Zemin Kat Plan ve Görünüş	41
Şekil 36. Haydarpaşa Garı Güney Cephesi	42
Şekil 37. Haydarpaşa Garı Peron Bölümleri	43

Şekil 38. Sepet Kulpu Kemer ve Dolama Dal Motifli Kartuş, Girland Barok Bezeme Örnekleri	43
Şekil 39. Haydarpaşa Garı Bodrum ve Zemin Kat Planları	45
Şekil 40. Haydarpaşa Garı İç Mekân.....	45
Şekil 41. Yolcu Salonu ve Restoran 1909.	46
Şekil 42. İşletme Müdürlüğü Kat Merdivenleri ve Zemin Kat Bina Girişi Tavan Detayı	47
Şekil 43. Bölge Müdürü Odası (Permi Odası) Tavan ve Bölge Müdür Yardımcısı Odası	47
Şekil 44. Haydarpaşa Garı Birinci, İkinci ve Üçüncü Kat Planları	48
Şekil 45. İkinci Kat Kısa Kol Koridor ve Ofis Odası.....	48
Şekil 46. Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı, Yolcu Bekleme Salonu	49
Şekil 47. Haydarpaşa Garı Bekleme Salonu.....	51
Şekil 48. Sirkeci Binası Yerleşim Planı.....	53
Şekil 49. Sirkeci Garı Cephe	53
Şekil 50. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı ve Sirkeci Garı Giriş Cephesi	56
Şekil 51. Sirkeci Garı Orta Bölüm.....	57
Şekil 52. Sirkeci Garı Büyük Salon ve Restoran.....	58
Şekil 53. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı	59
Şekil 54. Sirkeci Garı Bekleme Salonu	59
Şekil 55. Sirkeci Garı Büyük Salon.....	60
Şekil 56. Sirkeci Garı Orient Express Restoran	61

Şekil 57. Sirkeci Garı Gar Müdürü'nün Odası	61
Şekil 58. Sirkeci Garı Şeref Salonu (VIP Salon)	62
Şekil 59. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı, Yolcu Bekleme Salonu	62
Şekil 60. Sirkeci Garı Bekleme Salonu	65



KISALTMALAR

TCDD : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TDK : Türk Dil Kurumu

Db : Desibel



1. GİRİŞ

Garlar kentsel kamusal mekânlar olup, bu mekânların mimari yapıları inşa edildikleri dönemin özelliklerini yansıtmakla beraber yaşanan tarihi olaylar, keşifler ve sosyo-ekonomik gelişmelerden etkilenmektedir. Garlarla ilgili bu çalışmaya taban oluşturan demiryollarının gelişimini etkileyen en temel faktör Sanayi Devrimi olup, bu döneme kadar kas gücüne dayanan raylı sistem, buharlı makinenin (1760 – James Watt) ve takibinde lokomotifin (1804 - Richard Trevithick) icadı ile yük ve yolcu taşımacılığında yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Gar yapıları, geçmişten günümüze kadar kent kimliğini şekillendiren ve toplumların günlük yaşamında önemli bir rol oynayan kamusal yapılar arasında belirgin bir etkiye sahip olmuştur. Bu yapılar, sadece ulaşım ağı içindeki işlevsel rolleriyle kalmayıp, aynı zamanda kent yaşamının ve mimari belleğin önemli bir parçasını oluşturmuşlardır. Gar yapıları, sadece birer ulaşım noktası olmanın dışında ve ötesinde; ekonomik, kültürel ve ideolojik açıdan da birer sembol haline gelmiştir.

1800’lü yıllar Avrupa’da demiryollarının yaygınlaştığı ve taşımacılığın en önemli ayağı haline geldiği dönemdir. Türkiye coğrafyasındaki ilk demiryolu hattı Osmanlı Dönemi’nde 1856 yılında inşa edilmiş olup, bugün en bilinen iki garı Sirkeci 1890 ve Haydarpaşa ise 1908 yılında faaliyete geçmiştir. İstanbul’un Avrupa Yakası’nda inşa edilen Sirkeci Garı, Avrupa demiryolları ile bağlantılı olup, Avrupa’nın doğudaki son noktası ve batının doğuyla buluştuğu kapı olarak görüldüğü için kullanıcılara doğuyu hissettirmek adına yapımında Oryantalist mimari özellikleri kullanılmıştır. Diğer taraftan Anadolu ve doğu demiryollarının batıdaki son noktası olan Haydarpaşa Garı ise, doğuya batıyı tanıtmak adına Neo-Rönesans üslubuyla inşa edilmiştir. Bu bağlamda sözü geçen garların iç mekânları da farklılıklar göstermektedir. Bu çalışma, Haydarpaşa ve Sirkeci garları iç mekan atmosferlerini yolcu bekleme salonları özelinde karşılaştırmalı olarak literatür ve görsele dayalı yöntemlerle ele almaktadır.

1.1 Amaç

Mimarlık yapıtları, sadece estetik ve mimari anlayışları yansıtmakla kalmaz, aynı zamanda ait oldukları dönemlerin siyasal, sosyal ve ekonomik özelliklerini de bünyelerinde barındırırlar (Akpolat, 2004, s. 78). Mimarlık, bir toplumun kültürel ve tarihsel bağlamını şekillendiren önemli bir unsurdur ve bu nedenle yapılan her mimari tercih, o dönemin düşünsel, toplumsal ve politik dinamikleriyle sıkı bir şekilde ilişkilidir. İç mekân atmosferi üzerine yapılacak olan bu araştırmada, tarihi bize aktaran en önemli kaynaklardan olan Haydarpaşa ve Sirkeci Garları; sanatsal değeri ve özgün mimarileri sebebiyle tercih edilmiştir. Araştırmanın amacı, İstanbul'un Avrupa Yakası'nda inşa edilen Sirkeci Garı ve İstanbul'un Anadolu Yakası'na inşa edilen Haydarpaşa Garı'nın iç mekân atmosferlerinin karşılaştırmalı analizinin yapılmasıdır.

Literatür Araştırması: Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı önemli birer mimari eser ve taşınmaz kültür varlıklarıdır. Bu bağlamda birçok farklı disiplinin çalışma alanı olagelmıştır. Haydarpaşa garı üzerine geniş bir literatür bulunmasına karşın Sirkeci garı ile ilgili az sayıda çalışma bulunmaktadır. Genel anlamda Haydarpaşa garı mimari özellikleri, tarihi, geçirdiği yangınlar, gelişim ve değişim süreçleri ve restorasyon çalışmaları gibi farklı konularda birçok çalışma mevcutken, Sirkeci garı ile ilgili akademik olarak sınırlı sayıda çalışmaya rastlanmıştır. Sözelimi Dönmez, 2010 tarihli çalışmasında Sirkeci Garı'nın İstanbul'daki geç dönem eklektik anlayışla inşa edilen oryantalist üsluptaki yapılar içindeki yerini ayrıntılı bir biçimde ele almıştır (Dönmez, 2010). Altınöz ise, 2014 yılında Turkish Studies'de yayınlanan "19.yy Osmanlı Mimarisindeki Oryantalizmin Endülüs Kaynağı ve Sirkeci Garı'nın Değerlendirilmesi" makalesinde; 19.yy Osmanlı Sanatında görülen Oryantalist yaklaşımları Sirkeci Garı özelinde incelemiş ve Oryantalist formların kaynaklarını Endülüs İslam Medeniyeti ile ilişkilendirmiştir (Altınöz, 2014).

Haydarpaşa Garı ile ilgili çalışmalara bakıldığında, Korkmazer 2020 tarihli "Haydarpaşa Gar Binası 2010 Yılı Yangını Sonrası Restorasyon Uygulamaları" isimli tez çalışmasında; Tanzimat mimarlığından alarak, Haydarpaşa Garı'nı tüm detaylarıyla incelenmiş, garın yaşadığı yangın ve yıkımları, 2014 öncesi restorasyonları ve 2010 yangını sonrası 2014'te başlayan restorasyonları incelenmiştir (Korkmazer, 2020). Manap

ise 2019 tarihli “Haydarpaşa İstasyonu: Mimari Bir Değerlendirme” isimli tezinde Haydarpaşa Garı’nın sanat dallarına ve toplumsal hafızaya etkilerini ayrıntılı bir şekilde incelemiştir (Manap, 2019).

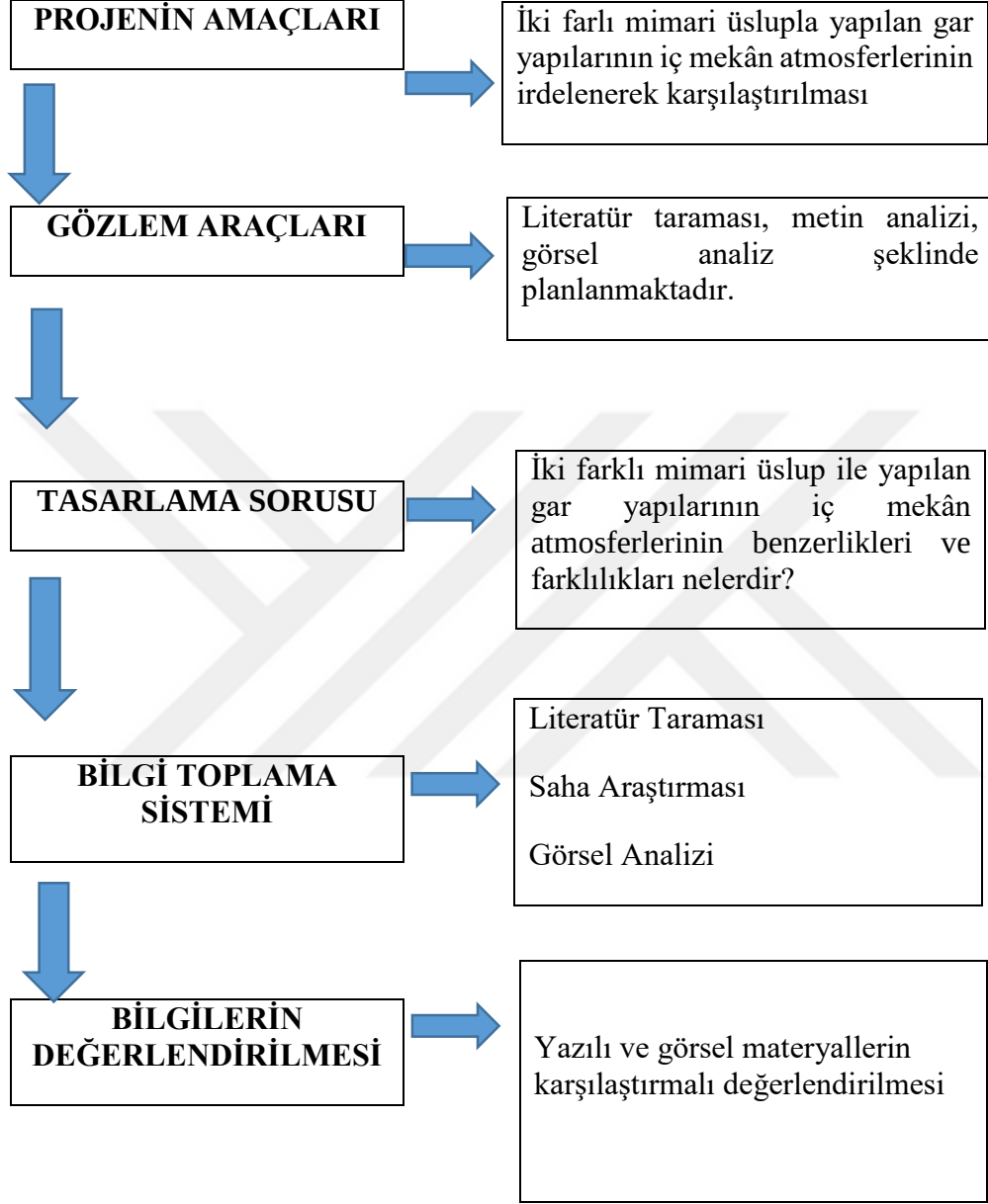
Yavuz, 2005 tarihli “Haydarpaşa Garı Ve Çevresindeki Yapıların Tarihsel Araştırması, Askeri Karakol ve Muhacir Misafirhanesi Yapılarının Yeniden Değerlendirilmesi” isimli tez çalışmasında; Haydarpaşa Garı ve çevresindeki yapıların genel olarak mimari özelliklerini ve tarih içerisindeki dönüşümlerini incelemiştir (Yavuz, 2005). Koçer ise, 1995 yılında yaptığı “Haydarpaşa- Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları” isimli tez çalışmasında; Avrupa ve Osmanlı’da demiryolu gelişiminden başlayarak Haydarpaşa-Gebze hattındaki tüm istasyon binalarını inceleyip, mimari özelliklerini fotoğraflarla anlatılmıştır (Koçer, 1995). Yapılan literatür taramasında Haydarpaşa ve Sirkeci Gar’larının iç mekan atmosferi ile ilgili yeterli çalışmaya rastlanmadığından, yapılacak olan bu karşılaştırmalı iç mekan atmosferi çalışmasının literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

1.2 Yöntem

Bu tezde yöntem olarak; nitel araştırma yöntemlerinden betimsel analiz kullanılmıştır. Bu kapsamda; literatür araştırması, karşılaştırmalı görsel ve doküman analizi, alan araştırması (araştırmacı tarafından seçilen mekanlar ziyaret edilerek deneyimlenmiş ve fotoğraflanmıştır) vb. gibi çok yönlü bir veri toplama yaklaşımı tercih edilmiştir. Bu doğrultuda toplanan veriler analiz edilerek, bulgulara ulaşıldıktan sonra çalışma konusu hakkında sonuç ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Çalışmanın yöntemi 4 aşamalıdır, bu aşamalar sırasıyla; Haydarpaşa ve Sirkeci garlarının tarihi ve mimari özellikleri ile ilgili literatürün incelenmesi, incelenen literatürün analizinin yapılması, çalışma alanı olarak seçilen gar yapılarının saha çalışmasının yapılması ve fotoğraflanması, saha çalışmasının analizinin yapılmasıdır. Literatürden ve saha araştırmasından yararlanılarak konu hakkında karşılaştırmalı analiz yapılmış bulgular değerlendirilmiş ve sonuç çıkarımlarına varılmıştır.

Şekil 1. Akış Diyagramı (Merve Demircioğlu Çoban, 2024)



1.3 Sınırlıklar

Bu çalışma İstanbul'un iki önemli gar yapısı olan Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının iç mekân atmosferinin karşılaştırmalı analizini yapmayı amaçlamaktadır. Sirkeci Garı yerinde gözlemlenmiş ve literatürden yararlanılmış fakat Haydarpaşa Garı kullanıma kapalı olduğundan sadece literatür araştırmasından yararlanılmıştır. Bu da çalışmanın sınırlılığını oluşturmuştur. Örneklem olarak gar yapıları iç hacimlerinden; işlevsel ve atmosfer etkilerinin en çok görüldüğü iç mekânlar olması sebebiyle yolcu bekleme salonları seçilmiştir.

Hangi türden olursa olsun var olan sınırlıkların raporda bulunması ve yorumlarda da mutlaka dikkate alınması gerekir.

Araştırma Sorusu:

Araştırma kapsamında; aynı dönem içerisinde farklı mimari üsluplar ile yapılan Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının mekânsal ihtiyaçlarına yönelik hacimler nasıl oluşturulmuştur? Buradan yola çıkarak ele alınan iki gar yapısının bekleme salonlarının iç mekân atmosferlerinde farklılıklar veya benzerlikler var mıdır? Bu çalışma özünde bu iki soruya cevap bulmayı hedeflemektedir.

Bu çalışmanın gar yapıları iç mekân atmosferi bağlamında karşılaştırmalı yapısının literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

2. GAR YAPILARINA GENEL BAKIŞ

Gar sözcüğü, eski Fransızca 'da *garer* veya *guarer* yani “korumak, muhafaza etmek” fiilinden türeyen bir kelimedir ve güncel kullanımıyla “*gare*” yani büyük demiryolu durağı anlamına gelmektedir. TDK sözlüğüne göre gar, demiryolu ile yolculuk edenlerin gereksinimlerinin geniş ölçüde karşılandığı büyük tren istasyonu anlamını taşımaktadır. Hasol ise “Mimarlık Sözlüğü” kitabında garı; büyük demiryolu istasyonu, Sanayi devriminin taşıma ve ulaşım alanlarındaki gereksinimlerinin sonucu olarak ortaya çıkmış bir yapı türü olarak tanımlamaktadır (Hasol, 2020, s. 175).

Hasol' un da tanımında belirttiği üzere gar yapıları, sanayi devriminin taleplerine yanıt olarak ortaya çıkmış, ulaşım ve kentsel peyzajı yeniden şekillendirmiştir. 1763'te buhar makinesinin keşfedilmesi, bu yeni teknolojinin kısa sürede ulaşım için kullanılabileceğinin fark edilmesi ile sonuçlanmıştır. Bu yeni teknolojiyle birlikte lokomotifin icadı ulaşımında yeni bir çağın habercisi olmuştur. Demiryollarının gelişimi ile 1825 yılında ilk tren istasyonu inşa edilmiştir. Eski Fransızcadaki anlamından da görüldüğü üzere gar yapılarının ilk çıkış noktası korumak ve muhafaza etmek ihtiyacından doğmuştur. Diğer ulaşım modlarından farklı olarak demiryolları, yolculuğun hem başlangıç hem de varış noktalarında gar yapılarının eş anlı geliştirilmesini gerektirmektedir. Sözelimi, denizyolunda sal, tekne, gemi gibi öncelikli olarak ulaşım konu olan araç gelişip, ulaşım modunun ihtiyaç duyduğu liman yapıları daha sonra ortaya çıkarken, demiryolu ulaşımının gerçekleşebilmesi için lokomotif, vagonlar, tren rayları ve gar yapıları aynı anda gelişmiştir.

Sanayi devriminden itibaren gelişen ve evrilen gar yapıları, sadece ulaşım ağlarına açılan kapılar olarak hizmet vermenin ötesinde toplumsal ilerleme ve tasarım yeniliklerinin gelişen öyküsünü de somutlaştıran simgesel yapılardır. Bu bağlamda garlar, yapıldıkları dönemin toplumsal alışkanlıklarını, teknik, teknolojik, mimari, sanatsal özelliklerini ve hatta yapıldıkları dönemdeki devlet anlayışını da yansıtmaktadırlar. Gar yapılarının hangi anlayışla yapıldığı, bir yandan dönemin sosyal politika yapısını vurgularken, öte yandan diğer ülkelerin etkilerine ne kadar açık veya kapalı olduğunu da göstermektedir. Dolayısıyla gar yapıları kent peyzajı ve hafızayı oluşturmaının ötesinde toplumların

politik ve kültürel değişim ve gelişimlerini göz önüne seren, kentin silueti içinde tarihsel değer yargılarını özetleyen bir belge niteliğindedir.

Bu bölüm, gar yapılarının kapsamlı bir incelemesini ve tarihsel gelişimlerini ortaya koyarak hem küresel hem de yerel ölçekteki önemini vurgulamaktır. İki alt bölümden oluşan bölüm, gar yapılarının dünyadaki gelişimine ve Türkiye bağlamındaki kendine özgü yörüngesine dair bir bakış sunmayı amaçlamaktadır.

2.1 Dünyada Gar Yapılarının Gelişimi

Sanayi devriminin en önemli ve dönüştürücü gelişmelerinden biri hiç kuşkusuz demiryolu teknolojisinin günlük hayata entegre edilmesidir. İngiltere'de 19. yüzyılın başlarında ortaya çıkan bu atılım, ulaşım yöntemlerinde devrim yaratmış ve bu hareketlilikte küresel bir değişimin temelini atmıştır. Bu bağlamda ilk adım, İngiliz mühendis Richard Trevithick (Şekil 2) tarafından atılmış ve kendisi buharla çalışan lokomotifin ilk uygulamasını gerçekleştirmiştir. George Stephenson (Şekil 2) ise 1825'te buharlı lokomotifi ile ilk yolcu trenini çekmesiyle geçleşmiştir (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 31).



Şekil 2. Richard Trevithick ilk lokomotif ve George Stephenson buharlı lokomotif
(Başar ve Erdoğan, 2009, s. 31)

İngiltere'deki bu gelişmelere paralel olarak Amerika'da da ilk demiryolu hattı Baltimore ve Ohio arasında inşa edilmiştir. İngiltere ve Amerika'daki gelişmelerin ardından, demiryolu teknolojisinin yayılması hızla Avrupa Kıtası'na ulaşmıştır. Fransa 1832'de St. Etienne-Lyon hattıyla demiryolu ulaşımını başlatırken, Almanya 1835'te Nürnberg-Furth hattıyla, Belçika ise Brüksel-Malines hattıyla bunu takip etmiştir. Demiryollarının birbirine bağlı yapısı, 1843 yılında Belçika'nın Liege kentini Almanya'nın Köln kentine bağlayan ilk uluslararası demiryolu hattının kurulmasıyla önemli bir sıçrama olmuştur (Giresun, 2017, s. 61).

Demiryollarında bu adımlar atılırken, gerekli altyapının inşası bu adımlara eşlik etmiş ve ilk istasyon binası, Liverpool İngiltere’de 1825 yılında inşa edilmiştir. İngiltere'nin Manchester kentinde yer alan Liverpool Road (Şekil 3), 15 Eylül 1830 tarihinde açılmış ve sadece tarifeli buharlı lokomotifler tarafından işletilen dünyanın ilk şehirlerarası yolcu demiryolu olarak hizmet vermiştir. Bu istasyon, dünyanın ayakta kalan en eski tren garı olma özelliğini taşımakta ve demiryolu seyahatinin ilk yeniliklerini somutlaştırmaktadır. Liverpool Road Station oldukça mütevazı bir mimari yapıya sahiptir.



Şekil 3. Liverpool Yolu İstasyonu - Mount Clare İstasyon Binası

(www.placenorthwest.co.uk - www.borail.org)

Amerika’da da ilk demiryolu hattı üzerine Baltimore’da inşa edilen Mount Clare İstasyon Binası ise Amerika’nın ilk istasyon binasıdır (Şekil 3) ve Liverpool Road Station’a benzer şekilde mütevazı bir mimari yapıdır.

19. yüzyılda mimarların gar yapılarını tasarlarken amaçları genelde yeni bir üslup geliştirmek ve yapıya tanınabilir bir imge kazandırmak olmuştur. Bu yapıların gelişimini etkileyen üslup Pitoresk Seçmecilik olmuştur. Pitoresk Seçmeciliği, “Görsel etkinin kalitesinin işlevsellikten önde tutulduğu bu üslup, eski Yunan ve Roma Klasisizmi, Orta Çağ, Rönesans ve Doğu (Oryantalist) mimari üsluplarının özelliklerini taşır” şeklinde tanımlamıştır (Durak, 2003, s. 85)

19. yüzyıl eklektik mimari anlayışı içinde istasyon binalarında her tarz kendine uygulama alanı bulmuştur. Birmingham hattının sonunda, Curzon Street’de bulunan terminalin cephesi iyon nizamıdır. Londra Euston Propylaea’nın anıtsal cephesinde ise dor nizamı kullanılmıştır. Amsterdam Willemspoort (1843), Huddersfield (1847), Monkwearmouth (1848) istasyonları klasik tarzın en güzel

örneklerindendir. Newmarket (1848) istasyonu barok, Rotterdam (1845) istasyonu gotik üslupta yapılarıdır. (Koçer, 1995, s. 5)

1830'dan 1844'e kadar olan dönem, dünyada ilk gar yapılarının doğuşuna tanıklık edilen dönem olmuştur. Demiryolu seyahatinin başladığı bu dönemde, gar işlevi veya tasarımı için doğrudan bir emsal olmadığından, mimarlar bu yeni ulaşım moduna yönelik çözümler üretmek için çaba harcamışlardır. Bu çaba 1846 yılında Daly tarafından dört istasyon tipinin sınıflandırılmasına yol açmıştır: tek taraflı, iki taraflı, baş tipi ve L tipi istasyonlar. Bu tipler, gelen ve giden yolcular için dolaşım güzergâhlarına göre ayırt edilmişlerdir (Quinn, 2008, s. 2).

Mimarlar yeni teknolojiyi yerel mimari ile harmanlayarak toplumun bu yeni ulaşım moduna alışmasını kolaylaştırmışlardır. Bu bağlamda, Quinn'e göre sıradan evleri ve kır evlerini andıran yerel mimarinin kullanımı, toplumun yeni ulaşım yöntemiyle ilgili endişelerini gidermek için başarılı bir pazarlama stratejisi olarak hizmet etmiştir. Yerel yaklaşımın aksine, ilk Euston İstasyonu gibi tapınakları andıran anıtsal istasyonlar da bu dönemde inşa edilmiştir (Şekil 4). Anıtsal istasyonlar sadece işlevsel mekânlar olarak değil, aynı zamanda demiryolu endüstrisi için zafer ve ilerleme sembolleri olarak da hizmet vermiştir (Quinn, 2008, s. 3).



Şekil 4. Euston İstasyonu (telegraph.co.uk)

1844 ve 1890 yılları arasında, gar mimarisinin standartlaştırılması, kırsal İtalyan villalarından etkilenen, kuleler, çanlar, saatler ve kemerli sundurmalar içeren kendine özgü bir Demiryolu Stili'nin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Quinn, Dublin'deki Connolly İstasyonu'nu bu stilin tipik bir örneği olarak göstermektedir (Şekil 5). Bu dönemde, sıklıkla çan ve saatlere ev sahipliği yapan kuleler, garların ayrılmaz parçaları

haline gelmiştir. Bu zaman ölçme cihazlarından gelen sesli ipuçları, zaman ölçme sisteminin yokluğunda tren programlarını koordine etmek için çok önemliydi. Bu dönemin önemli gelişmelerinden yolcuları ve trenleri hava koşullarından koruma amacıyla tren hangarlarının geliştirilmesi olmuştur. Bu dönemde demiryolu istasyonu mimarisinin standartlaşması, kule, çan, saat, pencere ve yolcu salonu gibi mimari konvansiyonları da içeriyordu. Bu konvansiyonlar sadece temsil ettikleri istasyonları sembolize etmekle kalmamış, aynı zamanda değerli yön bulma simgeleri olarak da hizmet etmiş, kilit mimari unsurların okunabilirliğine katkıda bulunmuş ve tren istasyonları içinde ve çevresinde yön bulmayı kolaylaştırmıştır (Quinn,2008, s. 4).



Şekil 5. Dublin Conolly İstasyonu (en.wikipedia.org)

Quinn 1890-1935 yılları arasındaki dönemin, gar tasarımında anıtsallık, kütesellik ve hafızaya odaklanma ile karakterize edilen önemli bir evrime işaret ettiğini belirtmektedir. 1890 yılına gelindiğinde demiryolu şirketleri, yeni teknolojinin getirdiği temel zorlukları aştıktan sonra dikkatlerini; lüks, güvenlik, hız ve büyüklüğü artırmaya yöneltmiştir. Klasik mimariden ödünç alınan zafer takı ve sütun dizisi gibi özelliklerin kullanımı bu dönemde demiryolu istasyon tasarımında öne çıkmıştır. New York'taki Pennsylvania İstasyonu anıtsal sütunların kullanımına önemli bir örnek oluşturmaktadır (Quinn, 2008, s. 5)

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan Modernizm'in ilkelerinden etkilenen demiryolu mimarisinde önemli bir dönüşüme tanıklık edilmiştir. Modernizm, mimari tasarımda betonarme, yapısal çelik ve geniş cam duvarlar gibi yeni malzemelerin kullanımıyla belirginleşen bir paradigma değişikliği getirmiştir. Bu yenilikler, mimarların

geleneksel kapalı alanların ve kütlenin yerine şeffaflık ve hacim ile karakterize edilen mekânlar yaratmalarına olanak sağlamıştır. Quinn'e göre, yirminci yüzyıl gar tasarımının ayırt edici özelliği, geleneksel anıtsal yapıların yerini şeffaflık ve hacmin almasıdır. Bununla birlikte, kuleler, kemerli pencereler, saatler, markizler ve yolcu salonları gibi simgesel unsurlar varlığını sürdürmeye devam etmektedir. Bu bağlamda Quinn, Floransa, Chur, Kowloon, Lyons, Rotterdam ve Tampere gibi örneklerin temel işlevlerini korurken bu mimari özelliklerin evrimini sergilediğine işaret etmektedir (Quinn, 2008, s. 7).

İkinci Dünya Savaşı sırasında demiryolu ulaşımı sekteye uğramış, demiryolu yerine havayolu ve özellikle otomobil kullanımı artmaya başlamıştır. Ulaşımında hız kritik bir faktör haline gelmiş ve bu da demiryollarında hızlı tren çağını başlatmıştır. Bu bağlamda demiryolu gar mimarileri de değişiklik göstermiş ve günümüzün modern kabuklu, büyük, kütsel yapılarının ortaya çıkmasını sağlamıştır (Biltekin, 2013, s. 24).

2.2 Türkiye'de Gar Yapılarının Gelişimi

Sanayi Devrimi ile hızlı bir gelişme sürecine giren Avrupa'ya karşın Osmanlı Devleti bu gelişmeleri eş zamanlı olarak takip edememiş ve sanayileşme sonucu oluşan hızlı üretim artışının sağlanması hususunda genel anlamıyla geride kalmıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti demiryollarını kurmak istese de teknik bilgi, yetişmiş işgücü, teknoloji ve sermaye faktörlerinin yetersizliği sebebiyle demiryolu yapımında Avrupa ülkelerine imtiyazlar vermek durumunda kalmıştır. Avrupa ülkeleri de doğudaki yeni pazarlara ulaşmak için bu demiryollarının yapımında hevesli olmuşlardır. Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında İngilizler tarafından 1856 yılında yapılmıştır. İngilizlerle başlayan demiryolu yapımı, Almanlar ve Fransızlarla devam etmiştir (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 32).

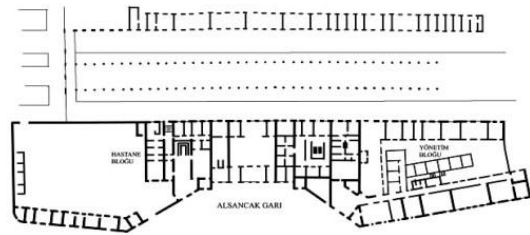
Demiryollarıyla beraber gar yapılarının da Avrupa ülkeleri tarafından inşa edilmiş olması, bu binaların yabancı mimarların ve o ülkelerin mimari anlayışlarını yansıtmaları sonucunu doğurmuştur. Osmanlı Dönemi istasyon ve gar yapıları, dönemin siyasi atmosferinin mimariye yansıdığı en belirgin kanıttır. Avrupa kültürü ve dönemin siyasi yapısı istasyon ve gar yapılarını şekillendirmiştir (Şentürk, 2021, s. 35). Ülkemizde gar yapılarının gelişimi Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri olarak 2 bölümde incelenebilir.

2.2.1 Osmanlı Dönemi gar yapıları (1856- 1923)

Osmanlı Dönemi gar yapıları, genellikle Batı Avrupa ülkelerinin mimarlık kültüründen etkilenmiş olup, çeşitli kültürlerin etkilerini barındıran bir eklektik mimari anlayışını benimsemiştir. 19. yüzyılın ortalarında, oryantalist bir tutumun yoğun olarak benimsendiği bir dönemde, Avrupa ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaret ağırlıklı ilişkiler, bu mimari tarzın Osmanlı toplumunda benimsenmesine zemin hazırlamıştır (Şentürk, 2021, s. 34).

“Avrupa kültürünün izini taşıyan yapıların oryantalist tavır ile oluşması eklektik üslubun oluşmasına temel oluşturan sebeplerdendir. Bunun neticesinde Osmanlı sınırları içerisinde 19. yüzyıl mimarisi Barok, Rokoko, Ampir üslubu gibi çeşitli üslupların yorumlamasına sahip, eklektik olarak zengin yapılar barındırır” (Şentürk, 2021, s. 36).

Osmanlı dönemi gar yapılarına bakıldığında, Anadolu’da ilk olarak Alsancak (1858-1861) ve Basmane Garları (1876) görülmektedir. İzmir- Aydın hattı üzerinde bulunan bu garlar, İngiliz şirketleri tarafından yapıldığı için İngiliz mimari tarzının esintilerini taşımaktadır. Sonraki dönemde bu yapıları, Sirkeci Garı (1890), Eski Ankara Garı (1892), Konya Garı (1896), Haydarpaşa Garı (1908), Edirne Garı (1910), Adana Garı (1911) gibi yapılar takip etmiştir.



Şekil 6. Alsancak Garı ve Zemin Kat Planı (www.izmir.art - Başar, Erdoğan, 2019, s. 33)

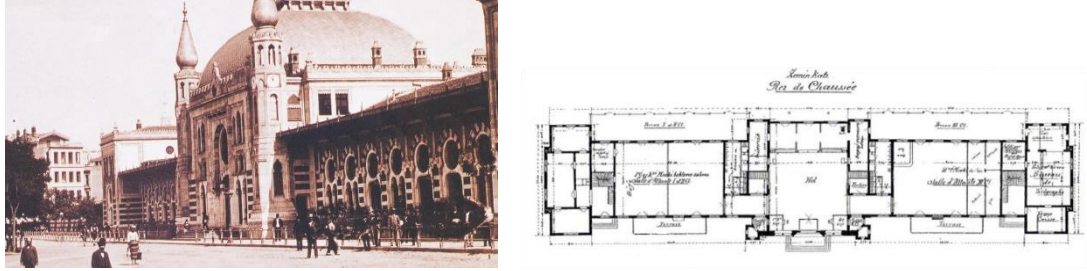
Alsancak Garı; (Şekil 6) Türkiye’deki ilk istasyon binası olan Alsancak istasyon binası, iki katlı istasyon yapısıyla Türkiye’de ilk ve nadir bir örnektir (Şenyiğit ve Erten, 2011, s. 40). Plan şeması olarak Avrupa’da örneklerinin görüldüğü iki yönden hizmet veren bir

mimari yapıya sahiptir. Bu yapı kompleksi içerisinde; hastane, yönetim binası ve gar bulunmaktadır.



Şekil 7. Basmane Garı ve Zemin Kat Planı (www.izmir.art - www.arkeoloji.biz)

Basmane Garı; (Şekil 7) Fransız Mimar Eiffel tarafından klasist üslupta tasarlanmış ve 1876 yılında inşa edilmiştir. Dikdörtgen planlı, sağ ve sol bölümleri ikişer katlı ve simetrik, orta bölümü ise 3 katlıdır. Genelde İngiliz gar yapılarında kullanılan peronların üzerini örten geniş açıklıklı çatı örtüleri kullanılmıştır (Çağır, 2020, s. 44).

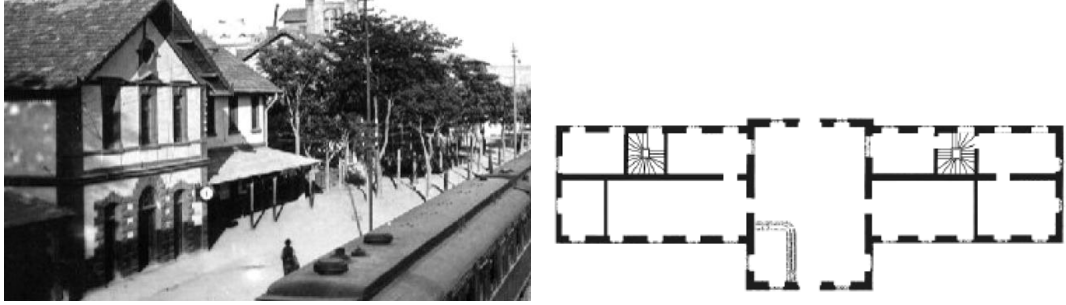


Şekil 8. Sirkeci Garı ve Zemin Kat Planı (www.istdergi.com - www.indyturk.com)

Sirkeci Garı; (Şekil 8) Sirkeci Garı 1889-90 yıllarında Alman mimar August Carl Friedrich Jasmund tarafından inşa edilen en ihtişamlı oryantalist sivil mimari örneklerinden birisidir. Yapıldığı dönemde oldukça dikkat çeken ve gar yapıları arasında önemli bir yere sahip olan Sirkeci Garı, plan tipolojisi olarak dikdörtgen bir yapıya sahip olup girişin iki tarafında birer adet kule yer almaktadır ve giriş aksları simetrik (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 34).

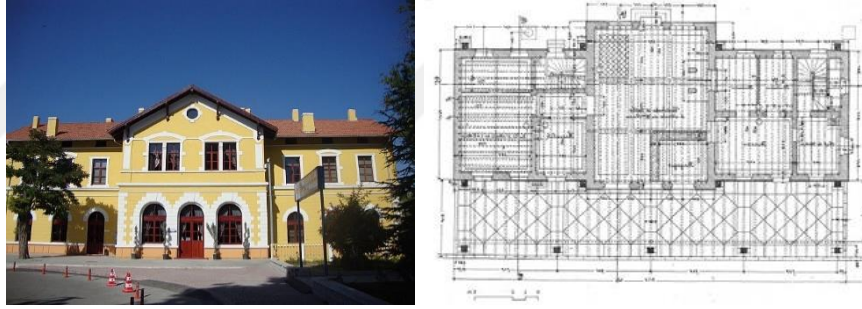
Sirkeci Garı, İstanbul'un oryantalist üslupta yapılmış en iyi örneğidir. Jasmund, diğer yapılarına farkla batının doğuya açıldığı nokta olan Sirkeci Garı'nın oryantalist bir

üslupla temsil edilmesi gerektiğini düşünerek bu yapıyı tasarlamıştır. Bu yapı İstanbul'da oryantalist yapıların çoğalmasına da kapı açmıştır (Büyükdemir, 1999, s. 92).



Şekil 9. Eski Ankara Garı ve Zemin Kat Planı (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 35)

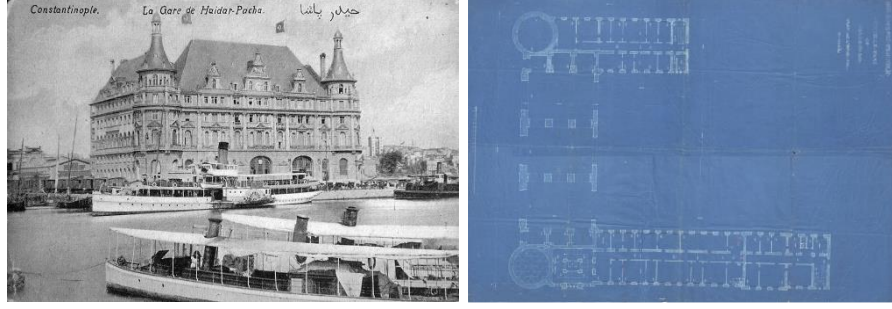
Eski Ankara Garı; (Şekil 9) Ankara istasyonuna ilk lokomotif 1892 yılında ulaşmıştır. Günümüzde mevcut olmayan eski Ankara garının da bu tarihlerde yapıldığı bilinmektedir. Plan tipolojisi olarak dikdörtgen planlı ve simetriktir.



Şekil 10. Konya Garı ve Zemin Kat Planı (www.arkitera.com – Başar ve Erdoğan, 2019, s. 3)

Konya Garı; (Şekil 10) Konya Garı günümüze kadar ulaşmış nadir yapılardandır. 19. Yüzyılda inşa edilmiş ve mimari üslubundan dolayı tarihi bir öneme sahiptir (Uysal, Ersöz ve Fazla, 2019, s. 79).

“ Dikdörtgen planlı, iki katlı, giriş holü dışa doğru çıkma yapan, eski gar binası, kendisiyle aynı dönemde inşa edilen Eskişehir ve Ankara Gar binalarına benzemektedir (Başar ve Erdoğan, 2019, s. 35).



Şekil 11. Haydarpaşa Garı, 1912 ve Zemin Kat Planı (www.kadikoy.gov.tr - Erkan Kösebay, 2007, s. 285)

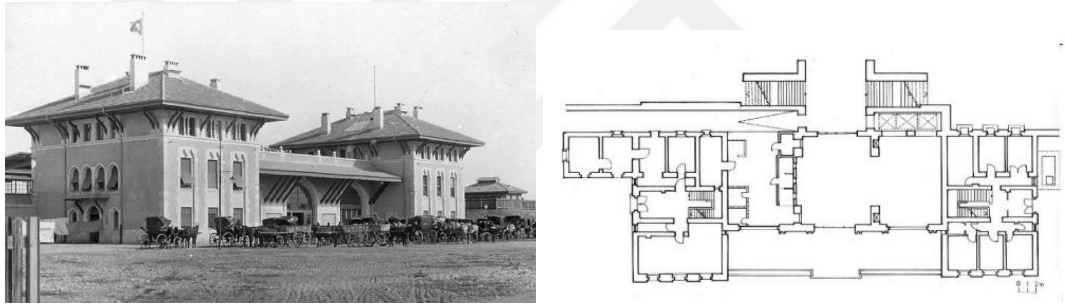
Haydarpaşa Garı; (Şekil 11) Anadolu-Bağdat demiryolu projesinin başlangıç yeri olarak seçilmiş ve ilk olarak Haydarpaşa-Pendik arasında bir hat yapılmaya başlanmıştır. 1872 yılında bu hattın başlangıç noktası olan Haydarpaşa'da ahşap iki katlı bir yapı inşa edilmiş, 1890'da bu iki katlı bir yapının cephe düzeni değiştirilmiş ve üzerine üçüncü bir kat çıkılmıştır. 1894 depreminde ciddi zarar gören yapının yenilenme çalışmaları 1896'da tamamlanmıştır. Bina 19 Ağustos 1908 yılında kullanıma açılmış, ancak yapının tamamen bitirilmesi 4 Kasım 1909 tarihine kadar sürmüştür. Yeni gar binası Otto Ritter ve Helmuth Conu isimli Alman mimarlar tarafından projelendirilmiş ve yine bir Alman firması tarafından inşa edilmiştir (Korkmazer, 2020, s. 19). Haydarpaşa, Alman mimarisinin etkilerine sahip ihtişamlı Neo-Rönesans biçimleri ve zengin düzenlenmiş iç avlusu ile göze çarpan Türkiye'nin en şatafatlı ve en büyük gar yapısıdır (Büyükdemir, 1999, s. 101-102).



Şekil 12. Edirne Garı ve Zemin Kat Planı (www.duybunu.com.tr - Kılıç ve Gültekin, 2017, s. 59)

1908’li yıllara gelindiğinde Anadolu’da, I. Ulusal Mimarlık Akımı’nın etkisinde gar ve istasyonlar yapılmıştır. Selçuklu ve Osmanlı döneminin biçimsel özelliklerinin yeniden canlandırıldığı bu dönemde şehirlerde karakteristik gar ve istasyon binaları yükselmiştir. Hatta yabancı şirketlerin inşa ettikleri demiryolu hatları üzerindeki binalarda da bu üslup özellikleri görülmektedir (Çağıl, 2020, s. 47).

Edirne Garı; (Şekil 12) I. Ulusal Mimarlık Dönemi eserlerinden olan Edirne Garı 1910 yılında faaliyete geçmiştir. Mimarı Kemallettin Bey’dir. Sirkeci Garı’nın mimarı Jachmund’ un asistanlığını da yapan mimar Kemallettin Bey’in Edirne Garı’nı tasarlarken Geleneksel Türk mimarisi öğelerini kullandığı ve Sirkeci Garı’ndan etkilendiği görülmektedir (Başar, Erdoğan 2019, s. 36). Gar binası, plan şeması olarak simetrik ve dikdörtgen bir yapıya sahiptir.



Şekil 13. Adana Garı ve Zemin Kat Planı (www.eskiturkiye.net - Kopuz Durukan, 2016, s. 30)

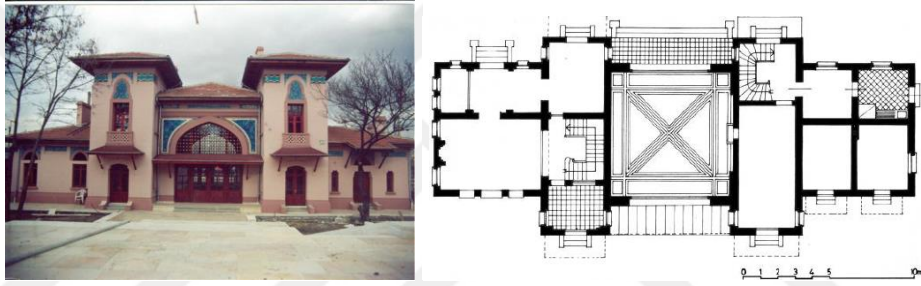
Adana Garı; (Şekil 13) İstanbul- Bağdat demiryolu hattı üzerinde bulunan Adana Garı 1911 yılında inşa edilmiştir. Edirne Garı gibi I. Ulusal mimarlık akımı öğeleri taşımaktadır. Plan şeması olarak U biçiminde bir yapıya sahiptir. Diğer garlardan farklı olarak giriş cephesi içe girinti yapmaktadır (Çağıl, 2020, s. 45).

2.2.2 Cumhuriyet Dönemi gar yapıları (1923- 1950)

Cumhuriyet’in ilk yıllarında Osmanlı hükûmetinden kalan I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisini sürdürmeye devam etmiştir. İlerleyen yıllarda Osmanlı’nın feodal yapısını

ortadan kaldırmak, yeni rejimin gerekliliklerini ve kamusal ihtiyaçlarını karşılamak adına mimarlıkta modern yaklaşımlar baş göstermeye başlamıştır (Çağıl, 2020, s. 46).

Cumhuriyet dönemi gar yapılarına bakıldığında, Cumhuriyet'in ilk yapısı 1926- 1928 yıllarında Ahmed Burhanettin Tamcı tarafından inşa edilen Ankara Gazi Garı'dır. 1927'den sonra I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisini yitirmiş ve yerini modern yaklaşımlara bırakmıştır. 1930'lu yıllarda II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkisiyle Art Deco tarzı uygulamala, gar yapılarında etkisini göstermeye başlamıştır. Art Deco tarzının tipik örneği olarak Sivas Garı örnek verilebilir. Ankara Gazi Gar yapısını 1932 yılında Kayseri, 1930- 1934 yılları arasında Sivas, aynı tarihlerde Malatya, Manisa ve Diyarbakır garları takip etmiştir (Çağıl, 2020 s. 46-47).



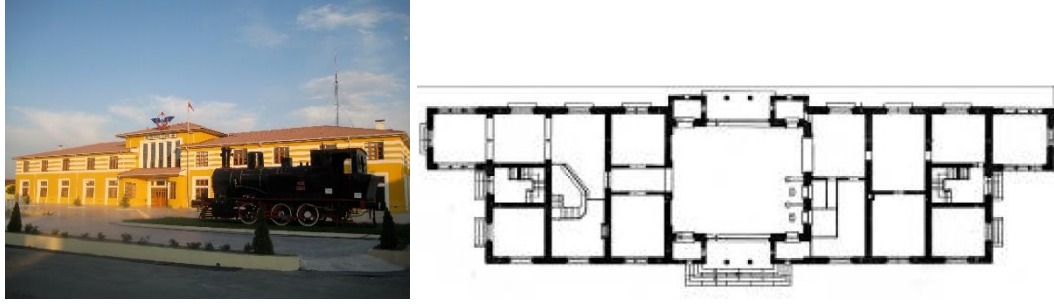
Şekil 14. Ankara Gazi Garı ve Zemin Kat Planı (kentvedemiryolu.com - Giresun, 2017, s. 80)

Ankara Gazi Garı; (Şekil 14) I. Ulusal Mimarlık Akımının ilk örneklerindendir. Mimar A. Burhanettin Tamcı tarafından tasarlanan yapı 1926 yılında hizmete başlamıştır. Plan şeması olarak dikdörtgen ve simetriktir. Girişin iki yanındaki kuleleri ve çinileri ile dikkat çeken bir yapı olmuştur (Durak, 2003, s. 129).



Şekil 15. Kayseri Garı ve Zemin Kat Planı (kulturenvanteri.com – Erdoğan ve Başar, 2019, s. 38)

Kayseri Garı; (Şekil 15) Ankara Gazi Garı gibi I. Ulusal Mimarlık Akımının ilk örneklerindendir. 1933 yılında inşa edilen gar, dikdörtgen plan şemalıdır ve yapının bütünlüğü dönemi çok iyi yansıtmaktadır. Giriş holü mermerdir ve Osmanlı dekoratif öğeleri kullanılmıştır (Erdoğan ve Başar, 2009, s. 37-38).



Şekil 16. Sivas Garı ve Zemin Kat Planı (tr.wikipedia.org - Erdoğan ve Başar, 2019, s. 41)

Sivas Garı; (Şekil 16) II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın örneklerinden olan yapı 1930- 1934 yılları arasında inşa edilmiştir. Plan şeması olarak dikdörtgen planlıdır. Art Deco tarzının tipik bir örneği olan yapı üç katlıdır. Aynı dönemde bu tarzda yapılan Malatya, Manisa, Diyarbakır Garları ile benzerlik gösterir (Çağır, 2020, s. 47).

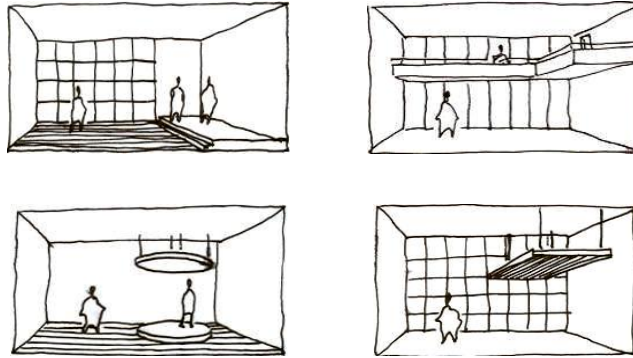
1950 yılına gelindiğinde karayolları demiryolunun yerini almış ve demiryolu önemini kaybetmiştir. Bu durum yeni yapılan istasyon ve gar yapılarında daha sade bir üsluba geçilmesine, estetikten uzak niteliksiz yapılar üretilmesine neden olmuştur.

3. GAR YAPILARINDA İÇ MEKÂN ATMOSFERİ

Bu bölüm tezin ana odağını oluşturan iç mekânda atmosfer kavramının kapsamlı bir incelemesini ve mekân algısı ile olan ilişkisini ele almaktadır. Üç alt bölümden oluşan bu bölüm; iç mekânda atmosfer kavramının tanımı, mekân algısı ve atmosfer ilişkisi ve gar yapılarının iç mekân atmosferini algısal bağlamda etkileyen faktörleri incelemeyi amaçlamaktadır.

3.1 İç Mekân Atmosferi Kavramı

Mekân atmosferi kavramı, iç mekânın kullanıcılarda bıraktığı etkiyi ve atmosferi ifade eden bir terim olarak öne çıkmaktadır. Mekân kelimesi, fiziksel bir konumu tanımlamanın ötesinde, içinde bulunan kullanıcıların duyularına hitap eden bir deneyim yaratma potansiyelini tanımlamaktadır (Şekil 17). Arapça kökenli “Kevn” kelimesinden türeyen mekân, varoluşun yanı sıra hissedilen, tasarlanan ve yaşanan bir yerin niteliklerini de içermektedir. TDK (tdk.gov.tr) sözlüğüne göre mekân sözcüğü; yer, bulunulan konum, ev, yurt, gök, uzay vb. gibi anlamlarını taşımaktadır. Mimarlık sözlüğü ise mekânı; ‘kişiyi çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde çeşitli eylemlerini sürdürmesine elverişli olan bir boşluktur’ şeklinde tanımlanmaktadır (Hasol, 2020, s. 313).



Şekil 17. Mekân Kavramının Farklı Anlatımları (Açııcı, 2015, s. 9).

Lefebvre, mekânı, sadece somut bir fiziksel alan değil, aynı zamanda algılanan, düşünülen ve yaşanan bir yer olarak tanımlamaktadır. Schultz'un tanımında ise mekân; onu deneyimleyen kullanıcıların fizyolojik, psikolojik ve toplumsal ihtiyaçlarını

karşılayan bir alan olarak ortaya çıkmaktadır (Asar, 2013, s. 22). Bu doğrultuda mekânın, sadece somut bir yapıdan ibaret olmayıp, içindeki etkileşimler ve kullanıcıların deneyimleriyle zenginleşen bir kavram olduğu söylenebilir.

Fransızca “atmosphère” sözcüğünden gelen atmosfer, TDK’da (tdk.gov.tr) “*yeri veya herhangi bir gök cismini saran gaz tabakası*” ve “*içinde yaşanılan ve etkisinde kalınan ortam, hava*” şeklinde tanımlanmıştır. Bu bağlamda mekân atmosferinin tanımlaması da mekânın kullanıcıda bıraktığı etki, hava olarak tanımlanabilir.

Kotler, mekânda atmosfer kavramını “iletişimdeki sesiz dil” olarak tanımlamakta ve atmosferin insanda belirli duygular çağrıştırdığını vurgulamaktadır. Bu söylemini, bir mekânı atmosferik olarak tarif eden insanların kullandığı iyi, kalabalık, depresif gibi sıfatlarla desteklemektedir (Kotler, 1973, s. 48-50). Uysal, 2017 yılında yayımladığı tez çalışmasında mekân atmosferini, çevreye ilişkin duygunun ifadesi olarak da tanımlamıştır. Duyular aracılığıyla algılanan mekânın, insanda çeşitli duygular (huzur / huzursuzluk, mutluluk / mutsuzluk gibi duygu durumları ya da tam olarak tarif edilemeyen ruh halleri) ve düşünceler (mekânı anlama, tanımlama, yorumlama vb.) uyandırdığını söylemiştir (2017, s. 17). Pallasmaa ise, bir mekanın kalitesinin sadece görsel olmadığını, çoklu duygusal faktörlerin karmaşık bir birleşimi sonucu genel bir atmosfer, ambiyans, duygu veya ruh hali olarak ortaya çıktığını söylemektedir (2014, s. 234).



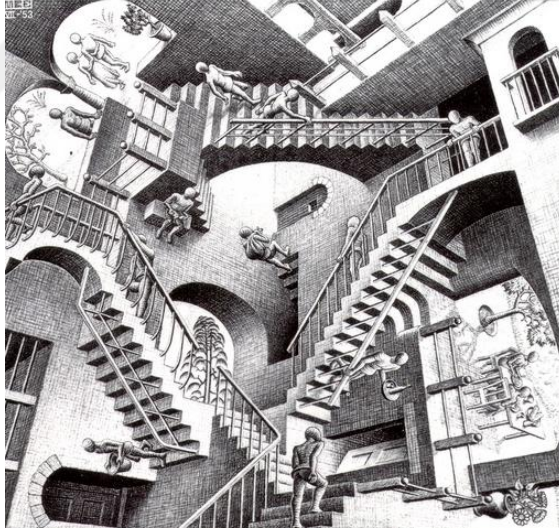
Şekil 18. İç Mekân Atmosferi (yapidergisi.com)

Mekân atmosferi kavramı, farklı kültürlerde çeşitli tanımlar ve kavramlarla karşılık bulsa da, genel olarak iç mekânın insanlar üzerinde bıraktığı etkiyi anlamak ve açıklamak

amacıyla kullanılmaktadır. Bu etki; mekânın enerjisi, aurası ya da modu olarak ifade edilebilmektedir. Sonuç olarak, mekân atmosferi, iç mekânda bulunan bireylerin algısal etkileşimi sonucu ortaya çıkan ve mekânın kullanıcılar üzerinde bıraktığı etkiyi anlamak için önemli bir kavramdır (Kamiloğlu, 2020, s. 3-4) (Şekil 18).

3.2 Mekân Algısı Ve Atmosfer İlişkisi

İç mekân atmosferinin temelini oluşturan algı, psikoloji biliminin çok ilgilendiği bir kavram olmasına karşın; biyolojinin, felsefenin ve mimarlığın da konusu olagelmıştır. Algı, duyu organlarının fiziksel olarak uyarılması sonucu sinir sisteminde oluşan sinyallerle ilgilidir. Beyza Mert mimaride algı kavramını; duyu verileriyle oluşan imgenin, bilinçte şekillendirip dış dünyanın anlamlı hale getirilmesi olarak tanımlanmaktadır. Bu yaklaşımda algı, duyusal – ansal bir işlem olmakla birlikte, aynı zamanda kişisel bir deneyim olarak kabul edilmektedir. Bu tanım, algının duyusal ve anlamsal bir süreç olduğunu vurgulayarak, algının kişisel bir deneyim olduğunu da öne sürmektedir (Mert, 2020, s. 1).

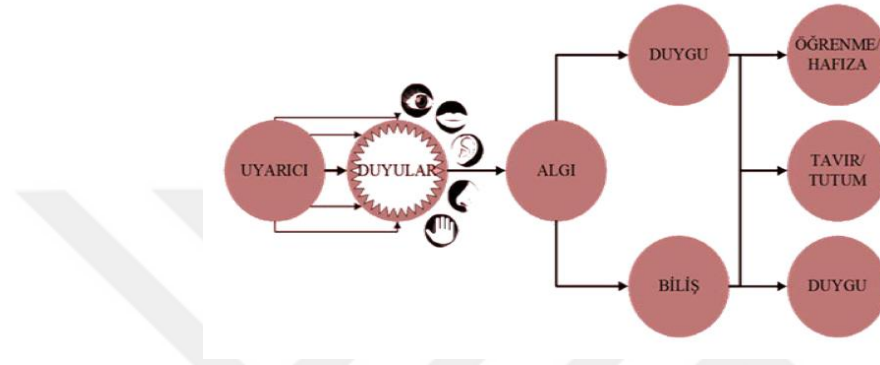


Şekil 19. Mekân Algısı – Mc Escher, Görelilik (Relativity), 1953, Lithhografi, 27.7 cm x 29.2 cm (arkitektuel.com).

Mekân algısı, mekânın görme, işitme, dokunma veya koku gibi duyular yoluyla duyumsanarak ortaya çıkmaktadır. Mekânın algılanmasında rol oynayan faktörler arasında mekân oranları, boyutları ve mekânı oluşturan elemanların biçimsel ve dokusal

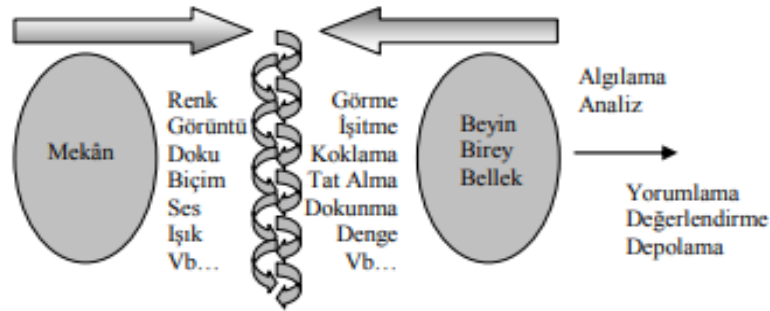
çeşitli özellikleri bulunmaktadır (Özkum, 2011, s. 39). Mc Escher’in Görelilik Tablosu mekân algısını en iyi anlatan eserlerdendir (Şekil 19).

Önal’a göre mekânı deneyimleyen bir birey, atmosfer etkilerini algılayabilmek için tüm duyu organlarını kullanmaktadır. Bu bağlamda birey çevreden aldığı etkileri beyine ileterek algının oluşmasına katkıda bulunur. Algının oluşumundan sonra ise duygusal tepkiler ve öğrenme süreçleri devreye girer (Şekil 20) (Önal, 2014, s. 13).



Şekil 20. Algı ve Algıya Bağlı Öğrenme (Önal, 2014, s.13)

Aslan, mekân algısını bakan kişinin kendisi ile çevresinde gördüklerinin birbirlerine göre konumlarını algılaması olarak tanımlar. Mekân, bünyesindeki fiziksel etkenlerle kullanıcıları sürekli uyarıyor olduğu için kişiler içinde bulunduğu mekân ile sürekli bir etkileşim halindedir. Mekânlar; kullanıcılar tarafından renkleri, sınırları, dokusu, formları ve anlamları gibi özellikleriyle kavranmaya çalışılır. Aslan, mekânın fiziksel değişkenleri ile psikolojik faktörler arasındaki ilişkileri kapsayan ‘Mekânsal Algı’ kavramına açıklık kazandırmak için çevre bileşenlerinin toplam etkisinin saptanması gerektiğini belirtmektedir (Aslan, Aslan ve Atik, 2015, s. 141).



Şekil 21. Mekân Algısı ve Birey İlişkisi (Özak Öymen ve Gökmen Pulat, 2009, s. 150).

Diğer taraftan mekân algılamasını; bireysel deneyim, yetenek, gözlem ve hayal gücü etmenleriyle bağdaştıran yaklaşımlar da mevcuttur. Bu görüş; mekâna dair bilgilerin, algılayan kişinin biriktirdiği her türlü deneyim ile bilişsel bir süreçte işlenerek anlamlandırıldığını savunmaktadır (Asar, 2013, s. 28) (Şekil 21). Bu bağlamda, mekân algısı sadece duyuşsal verilere dayanmakla kalmaz, aynı zamanda bireysel deneyimlerin, yeteneklerin ve hayal gücünün etkisiyle şekillenir. İç mekân atmosferi de bu karmaşık algı süreçlerinin bir ürünü olarak ortaya çıkar, mekânın kullanıcılar üzerinde bıraktığı etkiyi zenginleştirir.

3.3 İç Mekân Atmosferini Algısal Bağlamda Etkileyen Faktörler

Mekân atmosferine algısal bağlamda etki eden faktörler, mekânın fiziksel özellikleri olan; renk, doku, biçim ve ölçü gibi görsel kaynaklı duyulara etki eden faktörler olduğu gibi, ışık, ses ve koku gibi diğer duyumlama kaynaklarına bağlı faktörler de olabilir. Bu etkenlerin her biri kullanıcı üzerinde farklı atmosfer etkileri yaratmaktadır. Aşağıda verilen tabloda bu faktörler ve yarattığı etkiler verilmeye çalışılmıştır.

Tablo 1. İç Mekân Atmosferini Algısal Bağlamda Etkileyen Faktörler (Demircioğlu Çoban, 2024)

ETKENLER			ETKİLER
IŞIK	Mekânın görülebilmesini ve algılanabilmesini sağlayan fiziksel enerjidir.	Sıcak	Konforlu, ilgi uyandıran mekân hissi
		Gün ışığı	Olumlu etki
		Soğuk	Temiz, net mekân hissi
RENK	Işığın cisimlere çarpmasıyla gözde oluşan ve ışığın niteliğine göre farklı etkiler yaratan yansımadır.	Sıcak	Sarı → Uyarıcı Turuncu → Neşe Kırmızı → Heyecan Pembe → İyimserlik
		Soğuk	Açık Mavi → Yatıştırıcı Koyu Mavi → Kasvet verici Yeşil → Sakinlik Lacivert → Ciddiyet
DOKU	Görme ve dokunma duyularıyla	Sert – Yumuşak	Sert Yüzeyler → Cisimleri yakın ve mekanda küçüklük hissi

	kavranabilen, cisimlerin dış görünümlerinin farklılıklarını ayırt etme bağlamında insana yüzey değerlendirebilme imkanı tanıyan etkidir.		Yumuşak Yüzeyler → Cisimleri uzak ve mekanda büyüklük hissi
		Saydam – Mat	Saydam → Yakınlık etkisi Mat → Uzaklık etkisi
		Düz – Pürüzlü	Pürüzsüz → Soğuk Pürüzlü → Sıcak
BİÇİM	Nesnelerin dış görünüşüdür.	Geometrik	Dikdörtgen → Dengeli, dinamik Dar Açılı → Rahatsızlık verici, dengesizlik Dairesel → Dinlendirici, rahatlatıcı
		Serbest Biçim (Organik)	Rahatsızlık ve güvensizlik hissi Akışkan ve doğadan hissi
ÖLÇÜ ve ORAN	Herhangi bir birime göre oranlayarak düzenlemeye ölçü, uyumlu ölçü ilişkisine de oran denir.	Doğru	Olumlu hisler ve güven duygusu
		Yanlış	Sıkışmışlık, kaybolma ve yalnızlık hissi
SES	Esnek bir ortamda mekanik titreşimler halinde yayılan dalgadır.	Yüksek	Rahatsız edici
		Normal	Etkisiz ya da olumlu
		Düşük	Göreceli
KOKU	Nesnelerden yayılan zerrelerin, duyu organı üzerinde yarattığı uyarıdır.	Güzel	Olumlu ve mekanda kalma isteği
		Kötü	Olumsuz ve mekandan ayrılma isteği
ISI	Belirli sıcaklıktaki bir sistemin sınırlarından, daha düşük sıcaklıktaki bir sisteme, sıcaklık farkı nedeniyle geçen enerjidir.	Normal	Olumlu etki ya da etkisiz
		Normal Dışı	Normalin altında ya da üstünde olduğunda rahatsızlık, algılama güçlüğü ve mekanı terk etme isteği

Tabloda (Tablo 1) belirtilen etkenler ve etkilerin açıklamaları aşağıda detaylı olarak verilmiştir.

3.3.1 Işıık

Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü kitabında ışııı, “*cisimlerin görölmesine ve renklerin ayırt edilmesine yol açan fiziksel erke (enerji)*” olarak tanımlamıştır (2020, s. 214). Görsel algı, gözün ışıık tarafından uyarılması ile başlamakta olup, herhangi bir mekânın görsel olarak algılanması ışııının varlığına bağılıdır. Bir mekân doğru aydınlatıldığında ışıık ile algı üzerinde etki oluşturulabilir. Örneğin kontrast ışıık kullanımı ile dikkatlerin objeye çekilmesi, direkt aydınlatmalarla iki boyutlu dokuların üç boyutlu etkiler yaratması, aydınlık düzeylerini farklılaştırarak ilgi çekilmek istenen noktaların öne çıkarılabilmesi sağılanır (Kır, 2015, s. 39).



Şekil 22. Işııının Mekân Atmosferine Etkisi (icmimarlikistanbul.com - icmimarlikistanbul.com)

Işıık kaynaklarının renk sıcaklıklarının birbirinden farklı olması, mekânda farklı algılar oluşturabilir. Soğuk renkli ışıık kaynaklarıyla; soğuk, temiz ve net mekânlar yaratılabilirken, sıcak renkli ışıık kaynaklarıyla ise sıcak, çekici ve konforlu mekânlar yaratılabilmektedir (Şekil 22).



Şekil 23. Grand Merkez İstasyonu, New York (architecturaldigest.com)

Gar yapılarında ışık kullanımına bakıldığında ise, bu yapılarda genelde gün ışığından yararlanıldığı görülmektedir. 1871 yılında tamamlanan Grand Merkez İstasyonu’nda da görüldüğü gibi büyük pencerelerle gün ışığı mekânların içine taşınmaktadır. İlerleyen bölümlerde bu durumun Haydarpaşa ve Sirkeci Garları için de geçerli olduğu görülecektir. Yapılarda, mimari üsluplarına göre aplikler, avizeler vb. aydınlatmaların kullanıldığı görülür. Genel anlamda ışık kullanımı açısından gar yapılarında aydınlık, konforlu ve ilgi uyandıran mekânlar oluşturulduğu söylenebilmektedir (Şekil 23).

3.3.2 Renk

Her cisim bir renge sahip olup, rengin yapısal özelliği değişmemesine rağmen, görsel algısı mekânın ışığına göre değişir. İnsan gözünün rengi ilk algıladığı esnada oluşan his, sıcaklık ve soğukluk etkisidir. Genel olarak sıcak renkler insana yakın ve çekici gelirken, soğuk renkler uzak ve itici gelir. Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü kitabında renk kavramını; *“Işığın eşya üzerine çarpmasıyla yansıyan ışıkların niteliğine göre gözde oluşan duyumlardan her biri”* olarak tanımlamıştır (2020, s. 390). Sanat Kavram ve Terimleri sözlüğünde ise renk; *“ışığın kendi öz yapısına ve nesneler üzerindeki yayılımına bağlı olarak göz üzerinde yaptığı etki”* olarak tanımlanmaktadır (Sözen ve Tanyeli, 2011, s. 29)

Renklerle ilgili kesin tasarım kuralları olmamasına rağmen bazı temel tasarım prensiplerinden söz edilebilmektedir. Soğuk renkler; eflatunlar, maviler, yeşiller, sakinleştirici, daha durgun bir etki yaratırlar. Sıcak renkler; sarılar, turuncular, kırmızılar ise daha uyarıcı ve heyecanlandırıcı etki yaratırlar. Soğuk renkler gece, gökyüzü, doğal yaşam ile bağdaştırılabilirken; sıcak renkler, tropik hayat, kan, güneş ve çiçeklerle bağdaştırılabilir (Israel, 1994, s. 162-163).



Şekil 24. Rengin Mekân Atmosferine Etkisi (Manav, 2015, s. 26)

Kır, iç mekân tasarımda birçok amaca hizmet eden rengin, bir mekânın karakterini vurgulamak, biçim ve malzemesine dikkat çekmek, mekânın ilgi çekmesi istenen bölümlerini daha belirgin hale getirmek için kullanabildiğini söylemiştir (Şekil 24). Bu bağlamda W. Foulker'den yaptığı aktarımla, rengin mekân algısına etkilerini en basit şekilde şöyle sıralandığını belirtmektedir.

- “Renk mekânda istenilen atmosferi yaratır.
- Renk, birlik ya da farklılığı ortaya koyar.
- Renk, eşyaları karakterize eder.
- Renk, mekânın formunu tanımlar” (Kır, 2015, s. 40).



Şekil 25. Antwerp Merkez İstasyonu, Belçika - São Bento İstasyonu, Portekiz
(headout.com - riginov.com)

Gar yapılarında renk kullanımına bakıldığında ise, yapının mimari üslubuna, yapıldığı şehrin kültürüne, yapıldığı döneme göre renk kullanımlarında değişiklikler gözlenmektedir. 1836 yılında kullanıma açılan Antwerp Merkez İstasyonu’na bakıldığında sarı, bej, kahverengi gibi sıcak renklerin kullanıldığı görülmektedir, gri hariç neredeyse hiç soğuk renk kullanılmayarak sıcak ve rahatlatıcı bir mekân atmosferi oluşturulmuştur. 1916 yılında kullanıma açılan São Bento İstasyonu ise sıcak renklerle birlikte soğuk renklerin de dengeli bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Diğer örneğe göre daha sakin bir mekân atmosferi olduğu söylenebilir (Şekil 25).

3.3.3 Doku

Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü kitabında doku kavramını; “*Bir yüzeyde, dokunma duyusuna hitap eden nitelikler, tekstür*” olarak tanımlamıştır (2020, s. 144). Görsel sanatlarla ilgili yerli kaynaklarda doku, etimolojik açıdan genellikle “dokunmak” fiiline dayandırılrsa da yabancı kaynaklar Türkçe’deki dokunmak fiilinden değil, “dokumak” fiilinden hareketle “texture” (dokum, dokunuş) terimini kullanmaktadır (Arıman, 2019, s. 416). Sanat Kavram ve Terimleri sözlüğünde ise doku; “*Görme ve dokunma duyularıyla kavranabilen homojen bir yüzeysel etki ögesi*” olarak tanımlanmaktadır (Tanyeli, Sözen, 2011, s. 96).

Nesnenin dokusu, yüzeyine dokunulduğunda hissedilen sert ya da yumuşak pürüzlerdir. Arıman’a göre, “*Objelerin dış görünüşlerindeki ayrıcalıkları sağlayan, üzerlerindeki dokusal yapı farklılıklarıdır yani doku bir yüzey değerlendirmesidir*”. Bütün nesnelerin kendilerine has bir dokuları olmakla beraber, farklı nesneler bir araya gelerek bir bütün

oluşturduğunda, her nesne kendisine has özelliklerini yitirip ortak ve başka bir etki yaratarak, ayrı bir doku meydana getirebilmektedir (Arıman, 2019, s. 416).

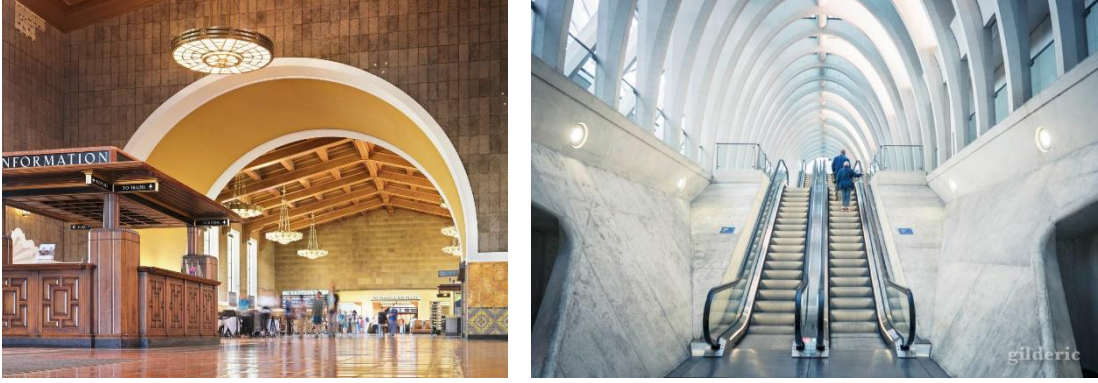
Kır; literatürden hareketle, dokuların algısında ölçek, görüş mesafesi ve ışık olmak üzere üç önemli etkene dikkat çekmektedir (Kır, 2015, s. 38-39):

- Ölçek (Pütürlülük Oranı): Ching’e göre; bir dokunun ölçeği ne kadar inceyse o kadar pürüzsüz görünür. Dokunun ölçeği kabalaştıkça (pürüzlülük oranı arttıkça) düzlemi daha yakınlaştırır, ölçeğini azaltır ve görsel ağırlığını artırır.
- Görüş mesafesi (Uzaklık): Hulusi Güngör; “*Sert dokulu cisimler oldukları yerden daha yakında, yumuşak dokulu cisimler ise daha uzakta görüneceğini*” belirterek, bu durumu bir kural olarak tanımlamıştır (aktaran Kır, 2015, s. 39).
- Işık: Dokulu bir yüzey, mekânın aydınlatmasına, ışığın geliş yönüne ve ışığın şiddetine bağlı olarak farklı görüneceği için ışığın özellikleri ve dokuları algılama biçimimizi etkileyebilmektedir.



Şekil 26. Dokunun Mekân Atmosferine Etkisi (sanayi313.com- yatzer.com)

Sert dokulu yüzeyler yakın algılandığı için mekânı daha küçük, yumuşak dokulu yüzeyler daha uzak algılandığından dolayı içinde bulunan mekânları daha büyük hissettirir. Mermerler gibi düz, pürüzsüz ve parlak yüzeyler daha soğuk bir his yaratırken, ahşap gibi pürüzlü yüzeyler daha sıcak hissettirir (Şekil 26). Bununla birlikte aynı mekân içinde çok çeşitli (aşırı) doku kullanımı insan psikolojisi üzerinde rahatsız edici bir etki yaratabileceği söylenebilir (Gürpınar, 2000, s. 15).



Şekil 27. Union İstasyonu, LA – Liege-Guillemins İstasyonu, Belçika (jetsetter.com-riginov.com)

Gar yapılarında doku kullanımına bakıldığında ise, aynı renk kullanımında olduğu gibi yapının kültürel, tarihsel ve dönemsel özelliklerine göre değişiklikler gösterdiği görülmektedir. 1939 yılında kullanıma açılan Union İstasyonu'nun iç mekânında ahşap, taş, boya gibi pürüzlü dokuların kullanımının yoğun olduğu görülmektedir. Bu bağlamda mekânın dokusal açıdan sıcak bir atmosfer etkisi yarattığı söylenebilir. Hızlı trenlerin kullanıma başlamasından sonra 2009 yılında yenilenen Liège-Guillemins İstasyonu'nun iç mekânında ise beton, metal, cam gibi dokuların birlikte kullanımıyla görece daha soğuk ve büyük algılanan bir mekân atmosferi yaratıldığı söylenebilmektedir (Şekil 27).

3.3.4 Biçim

Tasarımın şekillenmesinde önemli rol oynayan unsurlardan biri, üç boyutlu olarak form oluşumuna katkıda bulunan; biçimlerin, rengin, dokunun ve şeklin görsel nitelik kazandığı yüzeylerdir. Bu unsurlar, yapılar ve mekânların biçimleri aracılığıyla algılanmasını sağlamaktadır (Gürpınar, 2000, s. 15). Örneğin, dikdörtgen ve kare biçimler (Şekil 28) genellikle dengeli ve dinamik bir etki yaratmaktadır. Bu biçimler, düz hatları ve açılarıyla tasarıma istikrar ve denge katarak kullanıcıya güven vermektedir. Öte yandan, dar açılı biçimler ise genellikle dengesizlik, sıkışmışlık ve rahatsızlık hissi uyandırabilir.



Şekil 28. Dairesel İç Mekân ve Kare İç Mekân (xxi.com.tr- santiye.com.tr)

Dairesel biçimler (Şekil 28) ise tasarımın içinde dinlendirici ve rahatlatıcı bir etki yaratma eğilimindedir. Yumuşak hatları ve dönen formlarıyla daireler, kullanıcılara huzur veren bir atmosfer sunabilir. Ancak, alışlagelmiş geometrik biçimlerin dışında kalan, insanlar için beklenmedik olan serbest biçimler, genellikle rahatsızlık ve güvensizlik duygularını tetikler. Bu tür biçimler, insanların aşına olmadığı formlarla karşılaştıklarında tasarımların karmaşıklığından dolayı bir tür endişe hissedebilirler. Bu bağlamda, tasarımcıların biçim ve form tercihi, kullanıcının mekân algısını şekillendirmede önemli bir faktör olarak ortaya çıkar. Tasarımcılar, kullanıcıların mekân konforunu ve algısını düşünerek, biçimlerin seçimiyle mekânın genel atmosferini oluşturmada önemli bir etkiye sahiptir.



Şekil 29. Amsterdam İstasyonu – Rotterdam İstasyonu (headout.com- floornature.com)

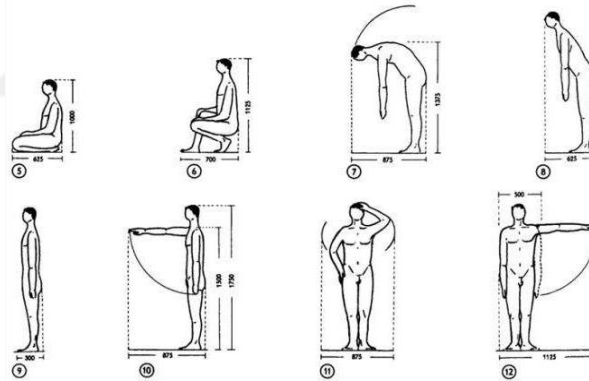
Gar yapılarında biçim kullanımına bakıldığında, 19. ve 20. yüzyıllarda genelde geometrik yapıların tercih edildiği görülmektedir. Teknolojinin gelişimi ile birlikte gar yapılarında da serbest formlar görülmeye başlamıştır. 1889 yılında kullanıma açılan Amsterdam İstasyonu ve 2014 yılında kullanıma açılan Rotterdam İstasyonu gibi aynı ülkede farklı

dönemlerde yapılmış yapılara bakıldığında zamanın ve teknolojinin gar yapılarındaki biçim farklılıklarına etkisi görülmektedir (Şekil 29).

3.3.5 Ölçü ve oran

Mekân tasarımı ölçü ve oran, kullanıcının mekânı nasıl algılayacağına yön vermektedir (Sarcan, 2020, s. 20).

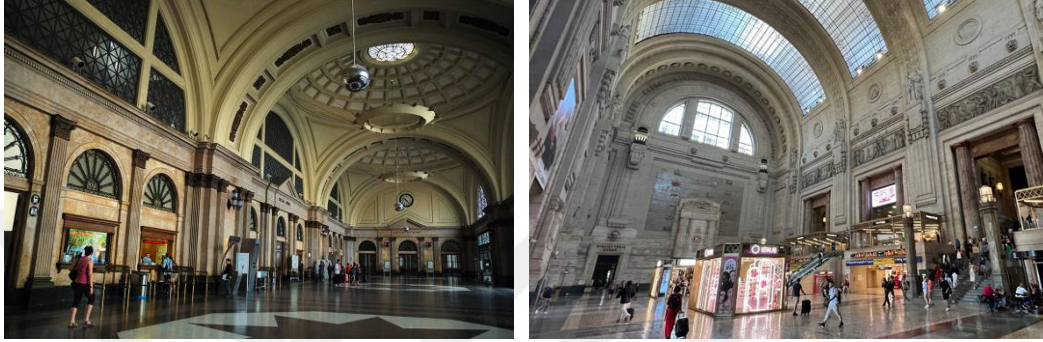
Ölçü, genellikle, insanın kendi ölçüleriyle beraber değerlendirilen bir olgudur. Yapının her şeyden önce, içlerinde yaşayan insanlarla orantılı olarak meydana gelmesi gerekir. Yapının insan göre büyüklüğü kuşkusuz işlevin gereksinimine bağlı olarak doğru gerçekleşmediği zaman, bazen psikolojik rahatsızlıklara neden olur. Dar bir koridor, basık bir tavan, uçsuz bucaksız bir salon, ölçüleriyle insanın psikolojik yapısında olumsuz etkiler uyandırır. Bu yüzden yapının insana göre ölçülü olması, mimari etkinin güzel olmasını sağlayan önemli özelliklerden birisi olarak kabul edilir (Kuban, 1992, s. 61-62).



Şekil 30. Neufert'in Antropometri Çalışması (Semiz, Yurttaş, 2018, s. 28).

İşlevsel bir mekân yaratmak için, mekânın derinliği ve yüksekliği, mekânın içerisinde kullanılan tüm donatılar, içerisinde bulunduğu yapının ölçüleriyle belirli bir oran içinde olmalıdır. Mekân kurgusu oluşturulurken, kullanıcının antropometrik (Şekil 30) özellikleri temel tasarım ilkesi olarak kabul etmelidir. İnsan-mekân ölçeğinin uyumluluğu, ergonomik iç mekân elemanlarının kullanımı iç mekân tasarımı kullanıcı konforunu arttıran faktörlerdendir (Semiz ve Yurttaş, 2018, s. 27).

İnsanlar içinde bulunduğu tüm mekânların tanıdığı, bildiği çevre ile özdeşleştirebileceği ölçülerde olması ihtiyacını hisseder. Doğru oranlar insanlarda olumlu hisler yaratarak güven duygusunu besler. Dar koridorlar, küçük odalar, basık tavanlar gibi olması gerekenden küçük mekânlar insan üzerinde sıkışmışlık hissi yaratırken, aşırı geniş salonlar gibi olması gerekenden büyük mekânlar insanlarda yabancılaşma, kaybolma, yalnızlık hissi yaratabilmektedir.



Şekil 31. Barcelona França İstasyonu - Milano İstasyonu (barcelonaphotoblog.com - seat61.com)

Gar yapılarında ölçü ve oran kullanımına bakıldığında genel anlamda doğru olduğu söylenebilse de işlevleri gereği büyük yapılar olması sebebiyle tavan yüksekliklerinin alışılmışın dışında olduğu görülmektedir. 1848 yılında açılan Barcelona França İstasyonu ve 1931 yılında açılan Milano İstasyonu örneklerinde de görüldüğü üzere yapıların tavan yüksekliklerinin alışılmışın dışında olduğu görülmektedir. Bu bağlamda bu yapılar mekân atmosferi açısından kullanıcılarda kaybolma, yalnızlık gibi ya da zıt anlamda ferahlık ve güven gibi duygular yaratabilmektedir (Şekil 31).

3.3.6 Ses

Ses, canlıların işitme organları tarafından algılanabilen periyodik basınç değişimi olarak tanımlanabilir. Mekân tasarımında büyük önem taşıyan ve insan psikolojisi üzerinde olumlu, olumsuz etkiler bırakabilen bir faktördür. Ses, insanlar üzerinde uyarıcı etkiler yaparak, mekânın algılanmasını sağlar. *“İyi işitme koşullarının sağlanmasıyla birlikte, mekânda ses ile bir beraberlik sağlanması, insanları olumlu yönde etkileyecektir”* (Gürpınar, 2000, s. 18).

Gürültü düzeyinin kabul edilebilir skalanın dışında olduğu, işitsel konforun sağlanamadığı durumlar insan sağlığı açısından fizyolojik (işitme kayıpları, kan basıncının artması, kan dolaşımının yavaşlaması, hormonal dengesizlik,...) ve psikolojik etkiler (dikkat dağınıklığı, hafızada zayıflama, yorgunluk, gerginlik, uykusuzluk, iş veriminde ve öğrenmede azalma,...) yaratmaktadır (Özçevik, 2005, s. 36). Maruz kalınan ses / gürültü yüksekliği insan vücudunda şiddetine göre farklı etkiler yaratmaktadır. Bu etki düzeyleri aşağıda belirtildiği şekilde sınıflandırılmaktadır (Varlı, 2004, s. 170).

Tablo 2. Ses Şiddetinin Fizyolojik Etkileri (Varlı, 2004, s. 170).

Desibel Şiddeti	İnsan Vücudundaki Etkileri
0-50 dB	İnsan vücuduna uyumlu düzeydir
<50 dB	50 dB'den itibaren fiziksel olarak olumsuz etkilenme başlar
80-100 dB	İnsan vücuduna zarar verir
<120 dB	Kulakta ağrı yapar
140 dB	İnsan vücuduna ciddi oranda acı verir

İç mekan atmosferinde ses, hem mekan deneyimi hem de fizyolojik açıdan (Tablo 2) büyük önem taşımaktadır. Örneğin, yemeğe eşlik eden güzel bir müzik kullanıcıları olumlu yönde etkilerken, yüksek sesle çalan bir müzik kullanıcıları kötü yönde etkileyebilmektedir.

Gar yapılarına ses bağlamında baktığımızda ise, genelde şehir merkezlerine konumlanmaları sebebiyle kalabalığın ve şehrin yarattığı gürültü, işlevi sebebiyle tren sesleri, anonslar vb. yüksek ve orta düzeyde seslerin kullanıcılara rahatsızlık verebileceği söylenebilir. Lakin gar yapıları normal yapı ölçeğine göre büyük olduğundan bu sesi absorbe ederek rahatsızlık düzeyini düşürebilmektedir.

3.3.7 Koku

Sözlük anlamıyla koku, nesnelerden yayılan zerrelere, duyu organı üzerinde yarattığı uyarıdır. Mekân bağlamında ise, mekânın tanımlanabilirliğini sağlayan, mekân algısına katkı koyan önemli unsurlardan biridir.

İşitsel algılama gibi görsel algıya yardımcı olan ve mekânın tanımlanmasında destek görevi gören koku alma duyusuyla gerçekleştirilen algılamadır. Her mekân kendisine özgü olan bir kokuya sahiptir. Bu da kokuyu mekân için tanımlayıcı bir etken haline getirmektedir. Koku mekânların pozitif veya negatif yönde algılanmasında etkilidir. Ayrıca, duyulan bir koku beğenilip beğenilmediği fark etmeksizin zihinde depolanır. Tekrar aynı veya benzeri bir koku duyulması durumunda da zihinden geri çağrılarak hatırlanır. Bazı durumlarda, özellikle beğenilen bir koku olması halinde, bir uyaran koku faktörü devreye girmeden bile hatırlama gerçekleşebilir. Çağrışım yoluyla hatırlanan bir koku duyulduğunda o mekânda bulunulmadığında dahi mekânın akla gelmesi sağlanmış olur (Tanrıkut, 2019, s. 14-15).

Bir mekâna girildiğinde alınan güzel kokular o mekânda daha fazla zaman geçirme veya mekâna tekrar gitme isteği uyandırırken, kötü kokular ise mekânı terk etme isteği uyandırabilmektedir.

Gar yapılarına koku algısı bağlamında bakıldığında, mekânların büyüklüğü sebebiyle baskın iyi veya kötü bir kokunun varlığından bahsetmek pek mümkün değildir. Bu bağlamda mekân atmosferine etkisinin çok düşük olduğu söylenebilir.

3.3.8 Isı

Isı, belirli sıcaklıktaki bir sistemin sınırlarından, daha düşük sıcaklıktaki bir sisteme, sıcaklık farkı nedeniyle geçen enerjidir. Mekanın ısısal değerinin, kullanıcıların mekânı algılamasında önemli bir etkisi vardır. “Örneğin; kapalı dar ve basık hacimleri sıcak; açık geniş ve yüksek yerleri serin; benzer şekilde kalabalığı sıcak, tenha yerleri ise serin olarak algıladığımızı belirtebiliriz” (Semiz, Yurttaş, 2018, s. 28).

Mekânın ısısının normalin altında ya da üzerinde olması kullanıcılar için rahatsızlık verici bir durumdur, kullanıcıda mekânı terk etme istediği uyandırmaktadır. Örneğin, yaz aylarında iyi havalandırılmış, serin bir mekâna girmek insanlarda rahatlama hissi uyandırırken, havasız ve sıcak bir mekâna girmek insanları bunalmış hissettirecektir. Bu bağlamda mekânın ısı değerinin normal olması mekân atmosferinin etkisi anlamında büyük önem taşımaktadır.

Gar yapılarına ısı etkeni ele alınarak bakıldığında, büyük mekânlar olması, insan sirkülasyonu sebebiyle geçiş alanlarının sürekli açık olması ve hatta genelde bu mekânların yarı açık olarak tasarlanması sebebiyle ısınma ihtiyacının kolay sağlanamayacağı söylenebilir.

4. İSTANBUL GAR YAPILARI VE İÇ MEKÂN ATMOSFERİ

İstanbul'un önemli yapılarından olan Haydarpaşa ve Sirkeci garları ülke mirası ve tarihi belge niteliğindedir. Özellikle yapıldıkları dönem içerisinde (1890-1908) mimari üslup açısından çok ses getirmişlerdir ve özel anlamlar taşımaktadırlar. Haydarpaşa Garı doğunun batıya açılan kapısı olarak, doğuya batıyı tanıtmak adına Neo-Rönesans üslubuyla, Sirkeci Garı ise, batının doğudaki son noktası olması hasebiyle Oryantalist üslup ile inşa edilmiştir.

Bu bölüm Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı'nın iç mekân atmosferlerine odaklanacaktır. Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garlarının tarihsel gelişimi, genel özellikleri, iç mekân özellikleri ve iç mekân atmosfer etkilerine bakılacak ve karşılaştırma yapılacaktır.

4.1 Haydarpaşa Garı

Haydarpaşa Garı, bugün İstanbul'un Kadıköy semti sınırları içinde bulunan Anadolu-Bağdat demiryolları kapsamında İstanbul'da inşa edilen iki büyük gar yapısından biridir. Türkiye'deki Alman mimarisinin en önemli eserlerinden biri olan Haydarpaşa Garı, Neo-Rönesans üsluba sahiptir (Şekil 32).



Şekil 32. Haydarpaşa Gar Binası (janusmezat.com)

4.1.1 Tarihsel gelişimi

Haydarpaşa Garı, İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasındaki demiryollarının başlangıç noktası olup, Kadıköy Koyu içinde yer almaktadır. Gar binasının yapılacağı yer Sultan Abdülaziz tarafından seçilmiş ve kurulacak Anadolu - Bağdat hattının Hicaz'a kadar ulaşacağı öngörülmüştür. İlk hat, Haydarpaşa – Pendik arasında yapılmış ve bu hattın ana garı olarak Haydarpaşa'da 1872 yılında, tren raylarına paralel, ahşap, iki katlı, gösterişsiz bir yapı (Şekil 33) olarak inşa edilmiştir (Korkmazer, 2020, s.17). Haydarpaşa Garı ilk binası kısa zaman içinde değişikliğe uğramış; cephe düzeninin değiştirilmesi ve üzerine üçüncü bir kat çıkılması gibi yenilemeler yapılarak 1890'da yeni haliyle tekrardan hizmete açılmıştır (Yavuz, 2005, s. 19).



Şekil 33. İlk Haydarpaşa Garı (Erkan Kösebay ve Ahunbay, 2008, s. 5).

Bu hattın Pendik'e kadar olan bölümü 22 Eylül 1872 tarihinde hizmete başlamıştır. Başlangıçta küçük bir bina olarak yapılmış olan Haydarpaşa Garı ve çevresinde, 1899-1903 yılları arasında Anadolu demiryolları şirketi tarafından kendi mülkiyeti içindeki alanlarda yapılan çalışmalarla (denizin doldurulması, siloların ve depoların yapılması, mendirek inşa edilmesi vb. gibi) bir liman meydana getirilmiştir. Daha sonra Anadolu ve Bağdat demiryollarının Almanlar tarafından yapılmaya başlanması ile hattın ve garın önemi artmıştır. Bu artışla beraber küçük bir bina olarak inşa edilmiş olan gar binasının yetersiz kalması ve Osmanlı yönetiminin Bağdat demiryollarına verdiği önemin artmasıyla; yeni, kapsamlı, daha büyük ve görkemli bir gar binası yapılması gündeme

gelmiştir. Osmanlı Devleti ile demiryolları işletmelerinin imtiyaz sahibi Anadolu Demiryolları Şirketi yeni gar binasını birlikte yapmaya karar vermiş ve bu inşaatın yapımı görevini daha önce Haydarpaşa Limanı'nı da inşa etmiş olan Holzmann İnşaat Şirketi'ne vermiştir (Yavuz , 2001, s. 114). 30 Mayıs 1906 yılında Haydarpaşa Gar Binası'nın yapımına başlanmıştır. Bina 19 Ağustos 1908 yılında kullanıma açılmış, ancak yapının tamamen bitirilmesi 4 Kasım 1909 tarihine kadar sürmüştür. Yeni gar binası Otto Ritter ve Helmuth Conu isimli Alman mimarlar tarafından projelendirilmiş ve Holzmann tarafından inşa edilmiştir (Korkmazer, 2020, s. 18). Holzman şirketi de Anadolu'nun giriş kapısı olarak anılacak olan manzarayla uyumlu ve görkemli bir bina (Şekil 34) inşa etmiştir (Koçer, 1995 s. 23) .



Şekil 34. Haydarpaşa Garı (tr.wikipedia.org)

Haydarpaşa Garı, inşa edildiği 19.Yüzyılın tüm ihtişamını yansıttığı gibi aynı oranda da dönemin biçimsel çeşitliliğini gösteren bir yapıdır. Mimari dili, içinde bulunduğu toplumsal yapı ile bütünlük içinde olmamasına karşın, kendi dönemi için önemli mesajları içerir. II. Abdülhamid yapının uzaktan bakıldığında dikkat çekmesini istemiş, bunun sonucunda ampir¹ bezemeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'nun simgelerine sahip, ama aynı oranda demiryolu inşaatlarının

¹ Ampir: Napolyon döneminde Paris'te başlamış ve 1800- 40 arasında bütün Avrupa'ya hatta Türkiye'ye yayılmış olan mimarlık, mobilya, giyim vb. tarzı; İmparatorluk üslubu.

teslim edildiği yeni dost Almanların izini taşıyan bir yapı ortaya çıkmıştır” (Erkan Kösebay, 2013, s. 108).

Tablo 3. Haydarpaşa Garı Tarihsel Gelişimi (Demircioğlu Çoban, 2024)

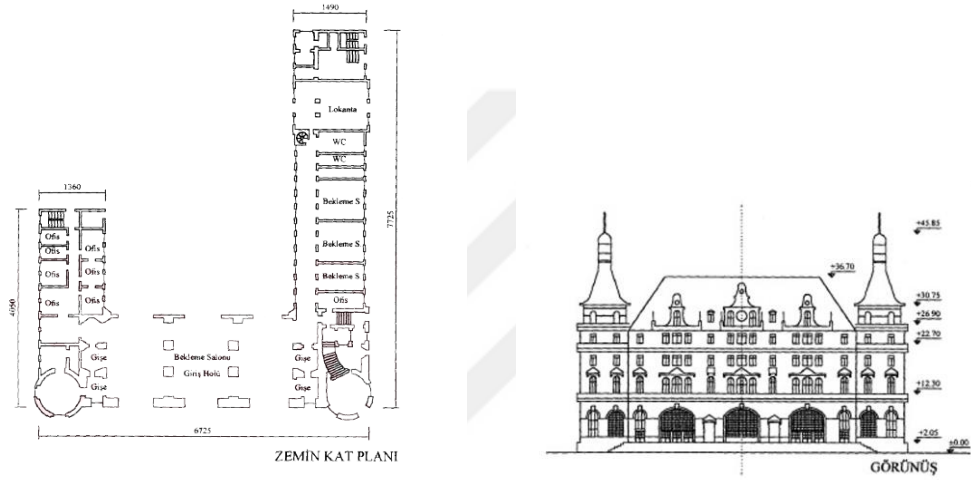
	
1872 İlk istasyon binası, merkez bölümü vurgulanmış iki katlı bir yapıdır. Daha sonra onarımdan geçirilerek üçüncü bir kat eklenmiş ve cephe düzeni değiştirilmiştir.	1917 6 Eylül 1917 tarihinde, mavnalardan indirilerek yük trenlerine taşınan cephaneler ateş aldığından, gar binasının büyük bir bölümü yanmıştır.
	
2010 2010 yılında çıkan yangın sebebiyle gar büyük hasar almıştır. Özellikle çatı bölümü nerdeyse tamamen küle dönmüştür.	2024 2016 yılında başlayan restorasyon çalışmaları hala devam etmektedir.

Haydarpaşa Garı yaklaşık yüzyılı aşkın tarihinde, genel yıpranmanın dışında kaza ve yangınlar yaşamıştır. 1917 yılında limanda cephanelik yüklemesi yapılırken patlama olmuş, çatı yanmış ve uzun yıllar onarımın nasıl yapılacağına dair karara varılamadığı için onarım yapılamamıştır. Nihayetinde 1940’lı yıllarda özgün çatıya en benzer öneri ile

onarım gerçekleşmiştir. Ancak 2010 yılında yapının çatı bölümü tekrar yanmış ve onarımı uzun zaman sürmüştür (Tablo 3).

4.1.2 Genel özellikleri

Haydarpaşa Gar Binası, U formunda inşa edilmiş olup, dışa bakan cepheleri güney cephesi (orta kol), doğu cephesi (uzun kol) ve güneybatı cephesi (kısa kol) cepheleridir (Korkmazer, 2020, s. 45).



Şekil 35. Haydarpaşa Zemin Kat Plan ve Görünüş (Durak, 2003, s. 178)

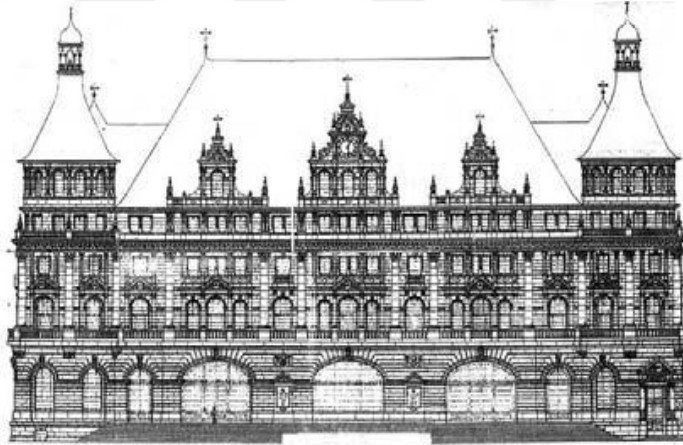
İki kolu farklı uzunlukta tasarlanmış “U” şeklinde bir plana sahip gar binası, 2552 metrekarelik bir alan üzerine beş katlı bir yapı olarak oturtulmuştur (Şekil 35). Peronlar bu U şeklindeki planın iç avlusunda yer almaktadır. Yapının köşelerinde dairesel planlı kuleler bulunmaktadır. Bu kuleler aşağıdan yukarıya kademeli olarak daralmaktadır (Yavuz, 2001, s. 116). Gar binası denizin doldurulması ile oluşturulmuş ve suni bir zemine inşa edilmiştir. Zemini sağlamlaştırmak için 21 metre uzunluğunda 1700 ahşap kazık çakılarak temelleri atılan Haydarpaşa Garı, hafif delikli taşlar kullanılarak depreme dayanıklı hale getirilmiştir (Yavuz, 2001, s.117) .

“Haydarpaşa Gar Binası; taş, tuğla, çelik, beton ve ahşaptan oluşan karma bir sistemdir. Temel sisteminde ahşap kazıklar kullanılmıştır. Taşıyıcı duvarlarında taş, tuğla ve

elikten yapılmıştır. Döşeme sistemi elik ve betondan yapılmıştır. atısı ise elik ve ahşap malzemeden imal edilmiştir” (Korkmazer, 2020, s. 44).

Yapı cephelerinin genelinde simetri uyumu olmakla beraber, güney cephesinde (denize bakan) bezeme ve simetri farklılıkları görölmektedir. Ana (güney) cephenin merkezinde saat ve kullanılan taş işçiliğinin yoğunluğ u bu cepheye görkem kazandırırken, Kadıköy tarafına bakan doğu cephesi ve onun paralelindeki güney batı cephesi nispeten daha sade mimari özelliklere sahiptir (Korkmazer, 2020, s. 45).

Yapının tüm cephelerinde özellikleri değ erlendirildiğ inde; cephelerde kullanılan alınlık, kemer, sütune², korkuluk, pilastr³, yapay çıkıntılar vb. süsleme formları ile rakamsal detayların, adeta diğ er bir cephe detayına atıfta bulunurcasına, birbiriyle ilintili olduğ u söylenebilir (Korkmazer, 2020, s. 45).

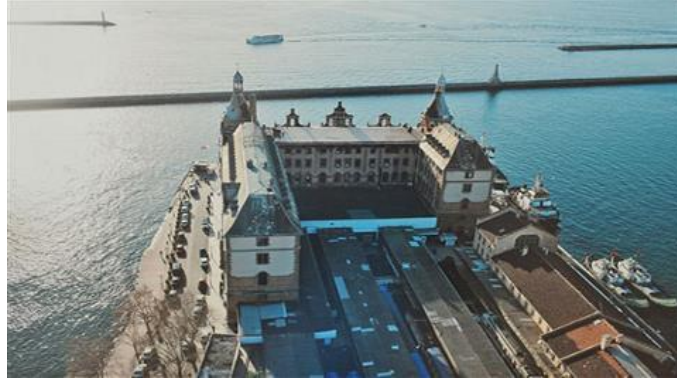


şekil 36. Haydarpaşa Garı Güney Cephesi (Başar, Erdoğan, 2009, s. 34)

Gar binasının en görkemli cephesi olan güney cephesi (şekil 36), Neo-Rönesans düzeninde olmakla birlikte, yer yer barok üslubun öğelerini de içinde barındıran eklektik bir yapıya sahiptir. Güney cephesinin denize bakan bölümü eklektik, arka iç kısımdaki peron bölümleri tipik bir 19. yüzyıl gar binasıdır (şekil 37) (Koçer, 1995 s. 23).

² Sütune: Yüksekliğ ine göre çapı çok az olan, genellikle bezeme amacıyla kullanılan, ince ve küçük sütun; sütuncuk.

³ Pilastr: Bir bölümü duvara gömölmüş ayak, gömme ayak.



Şekil 37. Haydarpaşa Garı Peron Bölümleri (yapi.com.tr)

Bu görkemli cephe; zemin kattaki sepet kulpu⁴ kemerler, girland⁵ gibi barok bezemeler, pencere ve kapı alınlıklarındaki dolama dal motifli kartuş⁶ (Şekil 38) ve balkon korkulukları ile Neo-Rönesans üslubu yanı sıra 19. yüzyıl seçmeci üslubunu da yansıtmaktadır (Yavuz, 2005, s. 25). Peronların bulunduğu avluya bakan cepheler dikdörtgen pencereleri ile oldukça sadedir. Binanın çatısı arduvaz⁷ kaplı dik meyillidir ayrıca köşe kulelerini çelik strüktürler taşımaktadır. Bunların yanında çatı strüktüründe ahşap makaslar da kullanılmıştır (Yavuz, 2005, s. 26).



Şekil 38. Sepet Kulpu Kemer ve Dolama Dal Motifli Kartuş, Girland Barok Bezeme Örnekleri (Korkmazer, 2020, s. 47 - users.metu.edu.tr)

⁴ Sepet Kulpu: Bir sepetin kulpunu andıran biçimdeki yayvan kemerleri anlatmakta kullanılan terim.

⁵ Girland: Bitkisel öğelerden oluşan bir şerit şeklinde bezeme ögesi, aylama aksı, kırlent.

⁶ Kartuş: Ortasındaki boşluğa kitabe, simge, amblem, marka ya da bezeme örgesi konulan dekoratif biçimli kitabelik ya da çerçeve.

⁷ Arduvaz: Kayağantaş.

Haydarpaşa tüm bu özellikleriyle, Alman mimarisinin etkilerine sahip ihtişamlı Neo-Rönesans biçimleri ve zengin düzenlenmiş iç avlusu ile göze çarpan Türkiye'nin en görkemli ve en büyük gar yapısıdır (Büyükdemir, 1999, s. 104).

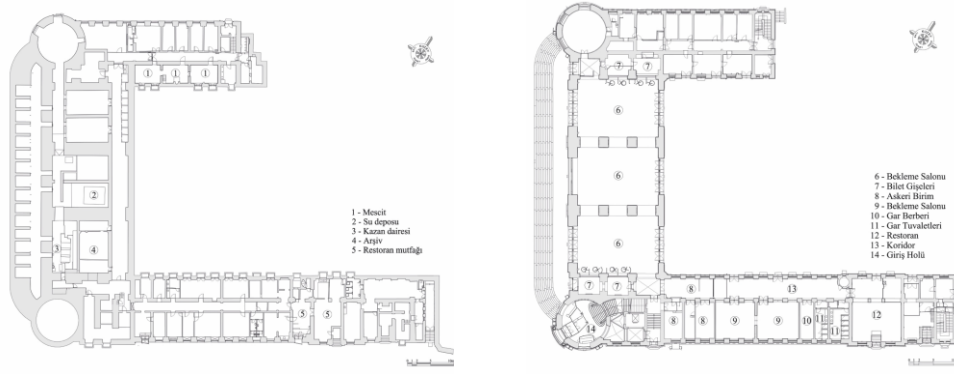
4.1.3 İç mekân özellikleri

Haydarpaşa Garı, seçmeci mimarisi ve zengin iç mekân özellikleriyle görkemli bir tarihi eser olarak dikkat çekmektedir. Garın iç mekânları; süslemeler, kullanılan taşlar, kabartmalar, tavan kaplamaları, kemerleri vb. gibi birçok detaylarıyla dikkat çekici özelliğe sahiptir. İç mekânları kat kat incelediğinde bu detayların farklılıklar gösterdiği görülmektedir. Yapı; bodrum, zemin ve asma kat üzerinde üç kat olacak şekilde inşa edilmiştir. Bodrum katta; ofisler, depo, elektrik odası vb. gibi mekânlar bulunurken, zemin katta; yolcu bekleme salonu, bilet gişesi, restoran, berber gibi kullanıcıların ihtiyaçlarına yönelik daha işlevsel mekânlar bulunmaktadır. Üst katlar ise genel olarak TCDD ofisleri ve lojmanlar için ayrılmıştır (Tablo 4).

Tablo 4. Haydarpaşa Garı Mahaller (Demircioğlu Çoban, 2024)

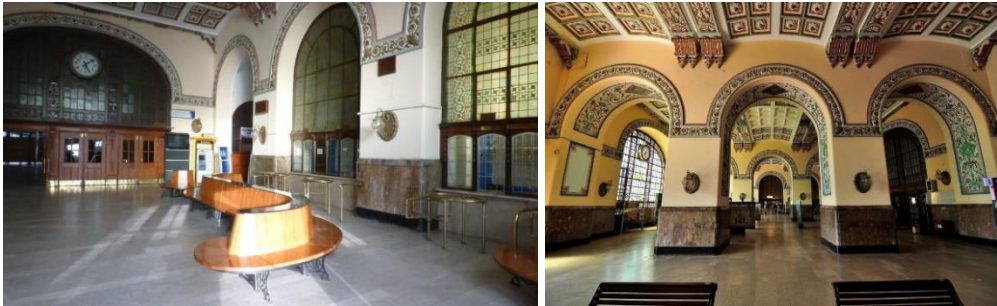
BODRUM KAT	Ofisler, Depo, Elektrik Santral Odası, Mescit, Su Deposu, Kazan Dairesi, Arşiv
ZEMİN KAT	Giriş ve Geçiş Holleri, Yolcu Bekleme Salonları, Bilet Gişeleri, Demiryolları Ulaşım İşlevlerinin Sağlandığı Alan, Restoran, Berber
ÜST KATLAR	TCDD İletme Müdürlüğü İdari Ofisleri, Lojman

Bodrum katın (Şekil 39) uzun kolunda ofisler ve restoranın mutfakı yer almaktadır. Kısa kol kısmında mescit ve depolar, orta kol kısmında ise su deposu, kazan dairesi ve arşiv bulunmaktadır (Manap, 2019, s. 22). Bodrum katın iç bölme duvarları klasik harman tuğladan inşa edilip, üzerine sıva ve boya uygulanmıştır. Zeminlerin döşemesi seramik ve çimento bazlı şaptan yapılmıştır. Döşeme sistemi kısa ve uzun kolda volta şeklinde, orta kolda ise tonoz şeklindedir (Korkmazer, 2020, s. 21).



Şekil 39. Haydarpaşa Garı Bodrum ve Zemin Kat Planları (Manap, 2019, s. 22- 23)

Planlamada zemin kat bölümü (Şekil 38), yolcuların ve istasyonun ihtiyacı olan farklı işlevli mekânların kurgulandığı alanlardan oluşmaktadır. Birçok mekân ihtiyacına göre düzenlenmesi sebebiyle simetrik bir kurguya sahip değildir. U şeklinde düzenlenen planın orta bölümü yolcu bekleme salonu olarak işlevlendirilmiş ve garın en görkemli mekânıdır. Bu mekân, dört adet fil ayağı üzerine oturtulmuş yuvarlak kemerlerle ayrılarak 3 büyük salon elde edilmiştir. Bu salonların tavan yükseklikleri diğer mekânların iki katı olup (8 metre) dışarıya ve peron kısmına büyük kemerli kapılar ile açılır. Kapıların iç kısımlarını Alman ressam Linneman'ın yaptığı vitraylar süslenmiştir fakat 1979'daki tanker kazasında bu vitraylar zarar görmüş ve Şükriye Işık tarafından yenilenmiştir (Yavuz, 2001, s. 125).



Şekil 40. Haydarpaşa Garı İç Mekân (kadiyoy.gov.tr)

Gar yolcu bekleme salonu (Şekil 40) daha önce birçok film, dizi ve belgeselin çekildiği, toplum hafızasında ve kent belleğinde büyük bir öneme sahip olan bir mekândır. Mekâna, deniz cephesinden 12 adet merdiven ile girilmektedir. Erkan'a göre; bu merdivenler, garın insanlarla en iyi iletişim kurduğu noktadır. Mekânın zemini traverten döşenmiş,

tavanları ise alçı kabartmalı bezemeler ile süslenmiştir. Duvar ve fil ayaklarının etekleri 1.55 cm renkli mermerlerle kaplanmıştır. Dört büyük ayak ile kemerlerin iç kısımları alçı kabartmalar ile bezenmiştir (Korkmazer, 2020, s. 22).

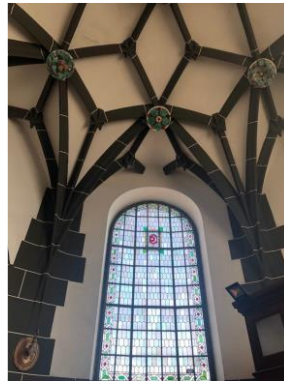
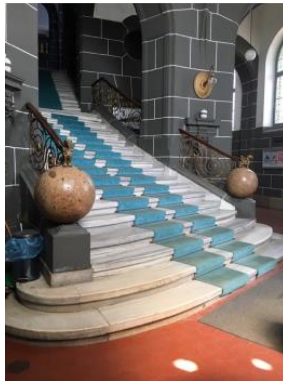
U şeklinde düzenlenen planın sol (kısa) kısmında, yönetime ait odalar dar bir koridor etrafına sıralanmaktadır. Sağ (uzun) kısmında ise, bekleme salonları, gar lokantası, WC, çay ocağı gibi yolcu ihtiyaç alanları bulunmaktadır.

Gar lokantası bu katın en dikkat çekici bölümlerindendir. Lokantanın duvarları boy hizasına kadar çini panolarla kaplanmıştır. Bu panolar, çini ustası Mehmet Emin Efendi tarafından hazırlanmıştır. Ayrıca lokantanın pencere eteklerinde de çiniler bulunmaktadır (Yavuz, 2001, s. 127).



Şekil 41.Yolcu Salonu ve Restoran 1909 (Erkan Kösebay, 2013, s. 107).

1909 yılında çekilmiş fotoğraflarda (Şekil 41), güney kule döşemelerinin altıgen seramik kaplı, yolcu salonu döşemelerinin üç farklı tona sahip çinilerle döşendiği görülmektedir. Günümüzde, binanın uzun kolunda yer alan bekleme salonlarının döşemesi mozaik, üst katlardaki döşemeler ise renkli şaptır. Restoran bölümünde ayaklarda bulunan lambriler çini panolarla, yolcu bekleme salon duvarları ise ahşap kaplama ile döşenmiştir (Erkan Kösebay, 2013, s. 108).



Şekil 42. İşletme Müdürlüğü Kat Merdivenleri ve Zemin Kat Bina Girişi Tavan Detayı
(Manap, 2019, s. 23- 24)

Diğer bir dikkat çeken zemin kat bölümü ise işletme müdürlüğü kat merdivenleridir. Sağ (uzun) kısımda bulunan kulenin üçgen alınlıklı kapısından girildiğinde tam karşısında beyaz mermer basamaklı barok merdivenler yer almaktadır (Şekil 42). Bu merdivenlerin sağ ve sol kısımlarında birer granit küre üzerine oturtulmuş kanatlı aslan heykelleri bulunmaktadır. Merdiven korkuluklarında stilize bitkisel motifler ile bezenmiştir (Koçer, 1995, s. 27). Merdiven holünün duvar eteklerinde, ayaklar ve kemerlerde, değerli taşlar kullanılmıştır. Tavan örtüsü ise sade çapraz tonozlarla sağlanmıştır (Şekil 42).

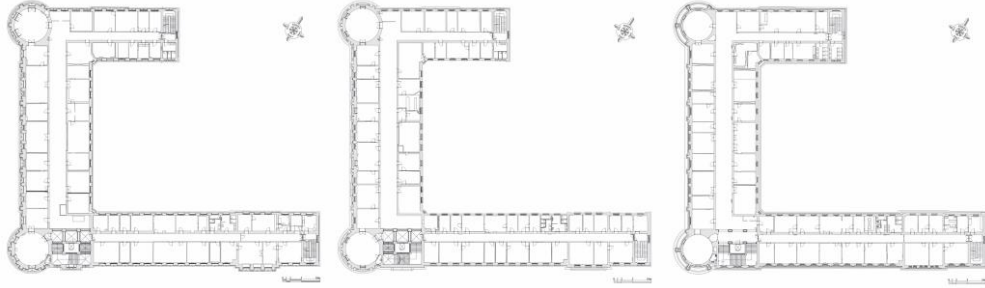


Şekil 43. Bölge Müdürü Odası (Permi Odası) Tavan ve Bölge Müdür Yardımcısı Odası
(Korkmazer, 2020, s. 28- 29)

Zemin katın üzerinde, asma kat da dâhil olmak üzere dört kat şeklinde planlanan yapının her katı bir koridor etrafında sıralanmış ve yüksek tavanlı hacimler oluşturulmuştur. Zemin katın ihtişamına nazaran bu katlar oldukça sade düzenlenmiştir. Birinci katta yer alan mekânların eski halinde oda tavanları kalemişi⁸ ile bezenmiş iken şimdi bu örneklerle sadece Bölge Müdür odası ve Bölge Müdür Yardımcısı odasında rastlanmaktadır. Bölge Müdürü odası yani diğer adı ile Permi Odası tavan bezemeleri çok dikkat çekmektedir (Şekil 43). Bezemelerin dört köşesinde orijinal şekli ile TCDD amblemleri bulunmaktadır. Bölge Müdür Yardımcısı odası örneğinde ise alçı asma tavan üzerinde

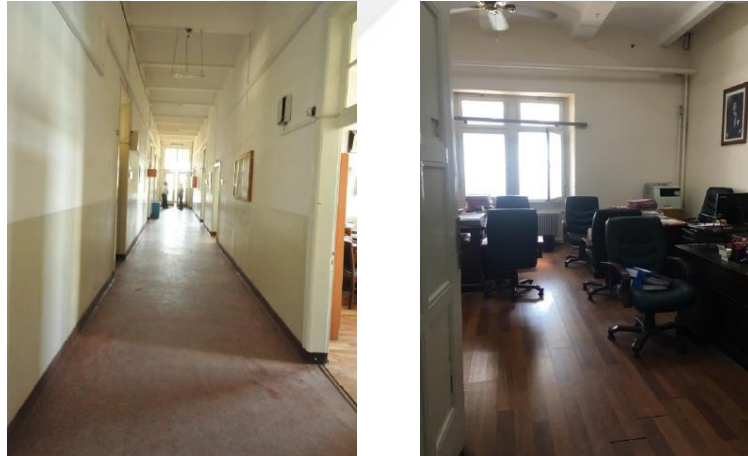
⁸ Kalemişi: Mimaride duvarlarda, kubbelerde, tavanlarda, ahşap, taş, bez gibi malzemeler üzerine renkli boyalar ve altın varak kullanılarak yapılan süslemelerdir.

kalemişi bezemeler bulunmaktadır (Şekil 43) (Koçer, 1995, s. 129, Korkmazer, 2020, s. 27).



Şekil 44. Haydarpaşa Garı Birinci, İkinci ve Üçüncü Kat Planları (Manap, 2019, s. 26-29)

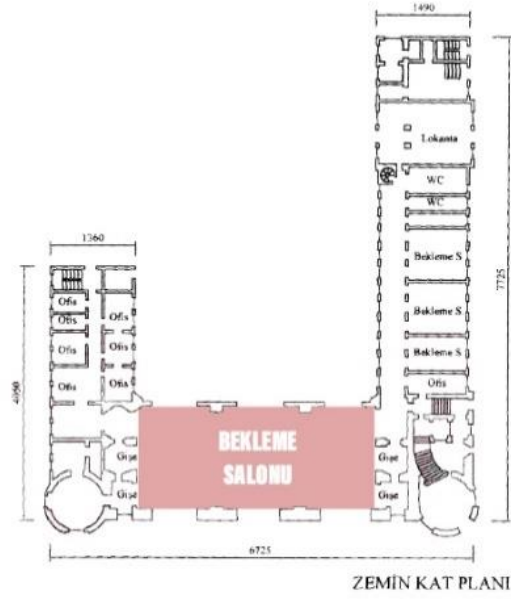
Birinci, ikinci ve üçüncü katlar plan şeması olarak (Şekil 44) hemen hemen aynıdır. Tüm kollarda koridor boyu TCDD ofis mekânları bulunmaktadır (Şekil 45). Çatı katında ise mekân düzenlemesi yapılmamış ve herhangi bir amaçla kullanılmamaktadır.



Şekil 45. İkinci Kat Kısa Kol Koridor ve Ofis Odası (Korkmazer, 2020, s. 31- Manap, 2019, s. 24)

4.1.4 Haydarpaşa Garı bekleme salonu iç mekân atmosferi

Bu bölümde Haydarpaşa Garı'nın gelen ve giden yolcu ve atmosfer etkileri açısından en çarpıcı mekânı olan yolcu bekleme salonu, mekân atmosferini algısal bağlamda etkileyen faktörler üzerinden incelenecektir.



Şekil 46. Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı, Yolcu Bekleme Salonu (Durak, 2003, s. 178)

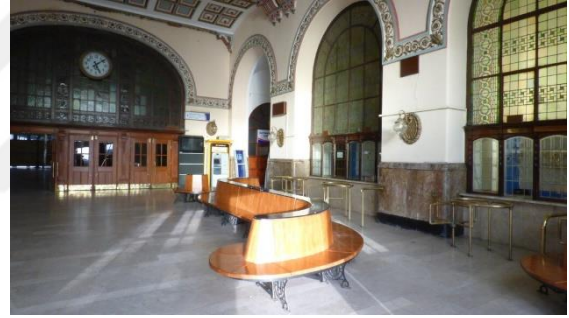
Araştırma konusu olarak ele alınan Haydarpaşa Garı bekleme salonu zemin katta yer alıp U tipli planın tam merkezinde yer almaktadır (Şekil 46). Buradan hem Haydarpaşa iskelesine hem de trenlerin olduğu perona ulaşım yapılabilir. Aşağıda Haydarpaşa Garı bekleme salonunun iç mekân atmosferi etkenler ve etkileri açıklamalarıyla verilmiştir.

Tablo 5. Haydarpaşa Garı Bekleme Salonu İç Mekân Atmosferi Bulgu Tablosu
(Demircioğlu Çoban, 2024)

ETKENLER		ETKİLER
IŞIK	GÜN IŞIĞI	Sıcak, konforlu, ilgi uyandıran mekan hissi
	SARI IŞIK _ APLİK (YAPAY)	Sıcak, konforlu, ilgi uyandıran mekan hissi
RENK	SICAK	Pembe → İyimserlik
	Tavanın süsleme dışı kısmı beyaz, duvarların büyük kısmı pembe ve bej rengi, banklar, kapılar ve duvarların ¼'lük alt kısmı kahverengi. İşleme ve vitray detaylarında sarı, turuncu, kırmızı ve kahverengi.	Beyaz → Uyarıcı Kahverengi → Kararlılık, ciddiyet, sakinleştirici Sarı → Uyarıcı

		Turuncu → Neşe Kırmızı → Heyecan
	SOĞUK Yerler açık gri. İşleme ve bezemeler içinde yoğunluklu olarak yeşil, az miktarda mavi ve lacivert.	Yeşil → Sakinlik Açık Mavi → Yatıştırıcı Lacivert → Ciddiyet Açık Gri → Huzurlu
DOKU	SERT – YUMUŞAK Zemin granit taş, duvarlar mermer. Kapılar ahşap ve cam. Yumuşak doku kullanılmamıştır.	Sert yüzeyler → Küçük mekân hissi Sert Yüzeyler, cisimleri yakın ve mekânı küçük hissettirmesine rağmen, mekânın büyüklüğü sebebiyle küçültme etkisi
	PÜRÜZSÜZ – PÜRÜZLÜ Zemin, duvarların mermer kısımları pürüzsüz. Duvarlar, tavan, kapılar, banklar camlar pürüzlü.	Pürüzsüz → Soğuk _ Toplamın içinde kullanım oranı yüksek olmadığı için soğukluk etkisi düşük Pürüzlü → Sıcak _ Toplamın içindeki kullanım oranı nispeten yüksek olduğu için sıcaklık etkisi nispeten yüksek
	SAYDAM – MAT Camlar saydam, diğer dokular mat.	Saydam → Toplamın içinde kullanım oranı nispeten düşük olduğu için yakınlık etkisi düşük Mat → Toplamın içinde kullanım oranı yüksek olduğu için uzaklık etkisi yüksek
BiÇİM	Geometrik şekiller (dikdörtgen)	Dikdörtgen → Dengeli, dinamik
ÖLÇÜ ve ORAN	Ölçü ve oranlar doğru olmakla beraber alışılmışın dışında büyüklüğe sahip.	Kaybolma ve yalnızlık duygusu ile ferahlık duygusu
SES	YÜKSEK Anonslar, Uyarılar, Tren Sesi, Gürültü	Rahatsız Edici, Uyarıcı
	NORMAL Sohbet, Vapur Sireni, Ortam Müziği	Etkisiz olabilir ya da olumlu etki
	DÜŞÜK	Göreceli, Olumlu

	Doğa, Deniz sesi	
KOKU	GÜZEL Deniz kokusu, temiz hava, göreceli olarak parfüm kokusu	Olumlu ve mekânda kalma isteği
	KÖTÜ Ter kokusu, göreceli parfüm kokusu	Olumsuz ve mekândan ayrılma isteği oluşturacak kokular mekanın büyüklüğü sebebi ile düşük
ISI	NORMAL Kapalı mekân olması sebebiyle genel olarak normal ısı	Olumlu etki ya da etkisiz
	NORMAL DIŞI Denize yakınlığı ve büyüklüğü sebebiyle ısıtılması zor	Normalin altında ya da üstünde olduğunda rahatsızlık, algılama güçlüğü ve mekânı terk etme isteği



Şekil 47. Haydarpaşa Garı Bekleme Salonu (toutelaturquie.com - glistatigenerali.com)

Haydarpaşa Garı bekleme salonu (Şekil 47) iç mekân atmosferi bulguları Tablo 5’te sunulmuştur. Buna göre; Haydarpaşa, mimarisi itibariyle büyük boyutlu pencerelere sahiptir ve gün ışığını yoğun bir şekilde mekânın içine alır bu sebeple insanlarda sıcak ve konforlu bir his yaratmaktadır. Öte yandan kullanılan aydınlatmaların genelinin sarı ışık olması da bu etkiyi desteklemektedir.

Mekân içerisinde birçok farklı renk kullanılmıştır. Tavanın süsleme dışı kalan kısmı beyaz, duvarların büyük bir kısmı açık pembe alt kısımları ise kahverengidir. Süsleme ve vitray detaylarında; sarı, turuncu, kırmızı, kahverengi gibi sıcak renklerin yanı sıra yeşil ve mavi gibi soğuk renkler de kullanılmıştır. Zeminde ise, gri renk hâkimdir. Sıcak

renklerin mekânın genelindeki kullanımı ışık da olduğu gibi pozitif bir etki olarak değerlendirilebilir.

Mekân kurgusunun dikdörtgen şeması kullanıcılarda dinamik ve dengeli mekân algısı yaratmaktadır. Ölçü ve oran anlamında, genelin dışında bir ölçeğe sahip olması sebebi ile insanlarda kaybolma ve yalnızlık gibi negatif duygular yanında şaşkınlık ve hayranlık da uyandırabilir. Haydarpaşa Garı fonksiyonu itibarıyla kalabalık bir mekândır. Mekâna ses bağlamında bakıldığında kalabalığın yarattığı gürültü, tren sesi, anonslar gibi yüksek seslerin yanı sıra İstanbul'a ait deniz, martı sesleri ve vapur vb. gibi orta ve düşük düzeyde seslerle birlikte yolculuk duygusunu kuvvetlendirebileceği düşünülmektedir. Mekâna ısı etkeni ele alınarak bakılırsa, kamu mekânı olan bu yapıda sirkülasyonun gelen ve giden yolcular olarak fazlaca olduğu ve kapı gibi mekâna giriş sağlayan geçiş alanlarının açık olması sebebi ile ısınma ihtiyacının kolay sağlanamayacağı bir mekândır. Koku bağlamında bakıldığında ise mekânın büyüklüğü sebebiyle rahatsız edici kokuların etkisinin düşük olduğu söylenebilir.

Gar yolcu bekleme salonları işlevi itibarıyla vedaların, kavuşmaların yaşandığı mekânlardır. Haydarpaşa Garı yolcu bekleme salonu da hem mekân işlevi hem de mekân atmosferi sebebiyle insanların yoğun duygular yaşadığı bir mekân olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte sıcaklık, konfor, yalnızlık gibi birçok etkinin yaşanabileceği bir mekân olan Haydarpaşa Garı bekleme salonunun, insanlara kendini iyi hissettiren, ferah ve keyifli bir mekân atmosferine sahip olduğu söylenebilir.

4.2 Sirkeci Garı

Sirkeci Garı, Eminönü ile Sarayburnu arasında Sirkeci olarak adlandırılan semtte inşa edilmiştir. Rumeli ve Anadolu-Bağdat Demiryolları kapsamında İstanbul'da inşa edilen iki büyük gar yapısından biridir. İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Rumeli demiryollarının başlangıç noktası olan Sirkeci Garı (Şekil 48) oryantalist üslupla inşa edilmiştir.



Şekil 48. Sirkeci Binası Yerleşim Planı (Ayvaz ve Halaç Hanım, 2023, s. 74)

4.2.1 Tarihsel gelişimi

Sirkeci’de bir gar binası yapılması kararı, Rumeli demiryollarının Sirkeci’ye kadar ilerletilmesi kararının verilmesiyle ortaya çıkmıştır. Hattın başlangıç kısmında taş bina ile yolcu bekleme salonu olarak kullanılan iki ahşap baraka inşa edilmiştir. Esas gar yapısının inşası için ilk olarak Osmanlı Devleti ile Şark Demiryolları Kumpanyası (Rumeli demiryollarını inşa eden firma) arasında anlaşma imzalanmıştır. “*Osmanlı İmparatorluğu’nun başkentini Avrupa’ya bağlayan demiryolunun başlangıç noktasında yer alacak olan bu istasyonun, imparatorluğun ihtişamını yansıtacak şekilde ve görkemli olması arzulanıyordu*” (Şekil 49) (Yavuz, 2001, s. 99).



Şekil 49. Sirkeci Garı Cephe (tr.wikipedia.org)

Gar binasının inşası için Osmanlı hükümetine sunulmak üzere iki ayrı plan hazırlanmıştır. A planı; 1 Aralık 1872 tarihinde LANG-HIRCH tarafından, B planı ise; 10 Mayıs 1873 tarihinde HIRN tarafından çizilmiştir. A planı, bir istasyon binası, eşya ambarı ve diğer tesislerden oluşmaktadır. İlave olarak hükümet tarafından yaptırılacak rıhtım ve antrepolar da bu planın bir parçasıdır. B planı ise; büyük gar binası, gerekli işletme binaları ve çok daha büyük olarak inşa edilecek rıhtım ile antrepolardan oluşmaktadır. Sadrazam Esat Paşa'nın talebiyle görkemli bir gar yapısı inşa etmek üzere hazırlanan B planı, yüksek maliyetli olduğu için tercih edilmemiş, 1873 yılında A planının uygulanmasına karar verilmiş, ancak bu planın uygulamasına geçilememiştir. (Yavuz, 2001, s. 100). 1883 yılına kadar devam eden görüşmeler sonunda sözleşme imzalanmış ve bu sözleşme ile yeni istasyon binasının yapım maliyeti 1 Milyon Frank olarak belirlenmiştir. Ancak şirket, demiryolu hattı Sirkeci'ye ulaştığında yaptığı geçici gar için 1 Milyon Frank'ın büyük kısmını harcamış olduğunu belirterek ilave 1 Milyon Frank talep etmiş ve hükümet ile şirket arasında bu masrafları kimin karşılayacağına dair yıllarca süren yeni bir sorun ortaya çıkmış ve garın yapımına başlanamamıştır. Nihayet 11 Şubat 1888 tarihinde padişah emri ile maliyeti daha düşük tek katlı gar binası yapımına başlanmıştır (Yavuz, 2001, s. 100). Sirkeci Garı, 3 Mayıs 1890 tarihinde tamamlanmış ve büyük bir törenle hizmete açılmıştır.

Sirkeci Garı, İstanbul'un oryantalist üslupta yapılmış en iyi yapı örneğidir. Jasmund, diğer yapılarına farkla batının doğuya açıldığı nokta olan Sirkeci Garı'nın oryantalist bir üslupla temsil edilmesi gerektiğini düşünerek bu yapıyı tasarlamıştır. Bu yapı İstanbul'da oryantalist yapıların çoğalmasına da kapı açmıştır (Büyükdemir, 1999, s. 100).

Sirkeci Garı mimari üslubu ile ilgili birçok yorum yapılmıştır. Bu yorumlardan en ilginç Tekeli ve İlkin'e aittir.

Sirkeci Gar binasında görülen Jasmund'un kafasından doğma Türk Mimarisi tarzındaki acayiplik, ne Türk mimarisinin acayıplığından, ne de Jasmund'un hayranlık ve takdir etme derecesindeki zayıflıktan ileri gelmiştir. Sirkeci garı, Gotik tarzına kaçır, Rönesans çeşnisi içerir, Arap tarzını andırır, fakat hiçbir zaman Türk tarzı değildir (İlhan ve Selim, 1997, s. 285).

Tablo 6. Sirkeci Garı Tarihsel Gelişimi (Demircioğlu Çoban, 2024)

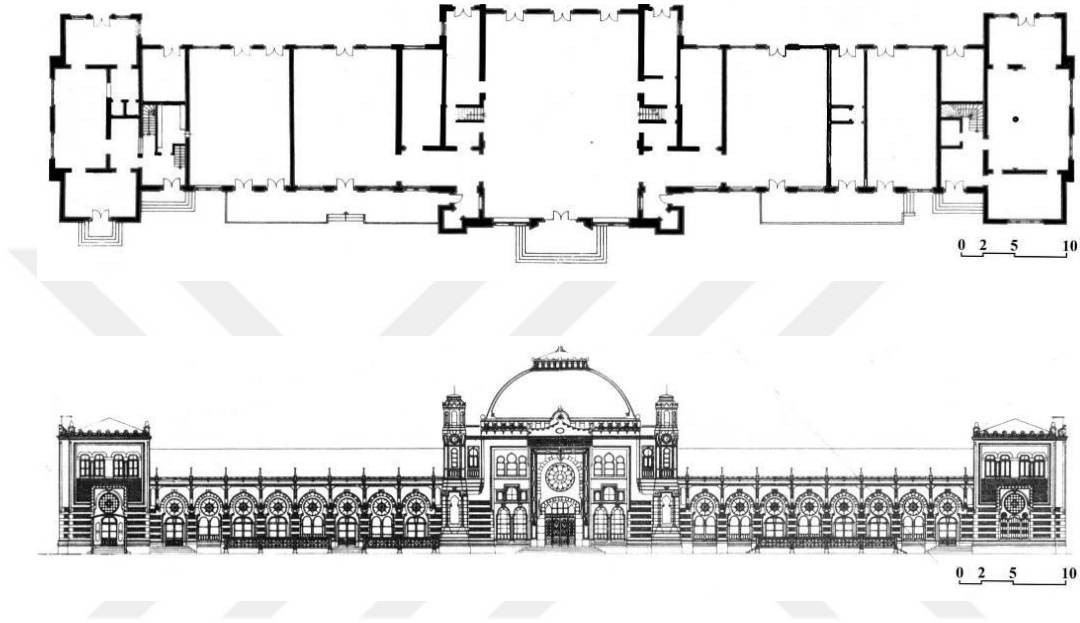
	
1870-1875 1872 yılında deniz kıyısına küçük ölçekli iki katlı bir istasyon binası ve bugün var olmayan bu binaya bitişik dört katlı kagir bina inşa edilmiştir.	1890 11 Şubat 1888’de bugünkü istasyon binasının yapımına başlanılmış ve Sirkeci Garı 3 Kasım 1890’da tamamlanarak hizmete açılmıştır
	
2020 Garın ilk halinde bulunan soğan kubbeli kulelerin ne zaman kaldırıldığı ile bir bilgiye ulaşılamamıştır. 2011 yılında restorasyon kararı alınmış fakat yapılmamıştır.	2024 Şu an garın orta bölümünde bulunan kulelerin tadilatı devam etmektedir.

1870 – 1875 yıllarında kullanılan geçici gar binasından sonra 1890 yılında bugünkü haliyle inşa edilen Sirkeci Garı aradan geçen 140 yıllık süreçte neredeyse hiç değişmeyerek, aslına uygun şekilde saklanabilmiştir (Tablo 6).

4.2.2 Genel özellikleri

Sirkeci Garı 1889-90 yıllarında August Carl Friedrich Jasmund tarafından inşa edilen en ihtişamlı oryantalist sivil mimari örneklerinden birisidir. Yapıldığı dönemde oldukça dikkat çeken ve gar yapıları arasında önemli bir yere sahip olan Sirkeci Garı, plan tipolojisi olarak dikdörtgen bir yapıya sahip olup girişin iki tarafında birer adet kule yer almaktadır ve giriş aksları simetrik.

Başar, 2009 yılında yayımladığı “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Tren Garları” isimli makalesinde Sirkeci Garı’nı “*sivri nal kemerli ikiz pencerelerin üzerinde yuvarlak formlu pencereleri olan, Klasik Osmanlı dönemi kubbeleri, daha sade ve ağır başlı süslemeleri, geniş saçakları ile Jachmund’un bu tarzdaki tek eseri*” olarak tanımlamıştır (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 34).



Şekil 50. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı ve Sirkeci Garı Giriş Cephesi (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 34)

Gar yapısı doğu – batı doğrultusunda konumlanmış olup, bütünüyle aksiyal simetrik bir yapıdır (Şekil 50). Garın 13 metreye varan tavan yüksekliği ve 200 metrekarelik bir alanı kapsayan en geniş ve en yüksek yapısı orta bölümüdür. Bu orta bölümün kuzey (ön) cephesinin iki yanında poligonel saat kuleleri bulunmakta olup, çatı yapısı manastır tonozu tekniğiyle inşa edilmiştir. Bu bölüm birçok kapı ile yan mekânlara açılmaktadır, ancak ön ve arka cephesinden ileri taşırılarak bu yan mekânlarla görsel olarak ayrıştırılmıştır. Fakat bu ayrıştırma doğu ve batı kanatlarını sonlandıran yapıların da aynı şekilde planlanmasıyla biçim benzerliği sağlanmış ve yapı bütünsel olarak simetrik hale getirilmiştir. Arada kalan yan mekânlar ise bekleme salonları, bilet gişeleri, emanet odaları, lokanta, tuvalet, polis büroları ve hizmet odaları olarak planlanmıştır (Yavuz, 2001, s. 103).

Sirkeci Garı, Avrupa'daki gar binaları gibi yukarıdaki paragrafta belirtildiği üzere simetrik ve görkemli bir yapıdır. At nalı pencere formları ve kuleleri ile köşe ve merkez bölümler vurgulanmış ve zenginleştirilmiştir. İlave olarak vitray tepe pencereleri de yapının görkemini artırmaktadır (Varol, 2021, s. 27-28).

Sirkeci Gar binasında, Fransız barok saraylarından esinlenerek oluşturulan ve Avrupa'da; Wunstorf (1844-48), Bielitz (1854), Hannover Merkez, (1876-79), Düsseldorf (1890) gibi pek çok istasyon binasında uygulanan aksiyal-simetrik plan anlayışı, Osmanlı coğrafyasındaki; Şam, Medine, Halep ve Edirne gar binalarını etkilediği görülmektedir. Bunlardan özellikle Mimar Kemalettin'in ve Mimar Hellmuth Cuno'nun Halep için I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisiyle tasarladıkları gar binaları çekenlerdir (Yavuz, 2006, s. 197).

Sirkeci Garı yüzeyleri granit, beyaz mermer ve Marsilya tuğlaları ile oluşturulmuş, pencere kemerleri için siyah ve pembe mermerler kullanılmıştır. İslam ülkelerinin mimari üslupları ve oryantalist üslubun birlikte kullanıldığı cephelerde pencere ve kapı açıklıkları farklı kemerlerle geçilmiştir. Dairesel kemerli ikiz pencereler üzerine yerleştirilmiş büyük birer gül pencereyi çerçeveleyen, sivri at nalı kemerler, cephe düzenlemesinin en dikkati çekici öğeleridir. Bunun dışında Bursa tipi kemerler de cephe düzenlemesinde kullanılmıştır.



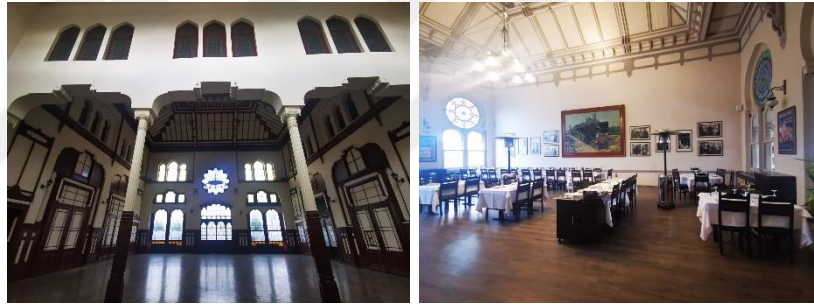
Şekil 51. Sirkeci Garı Orta Bölüm (indyturk.com)

Orta bölümde (Şekil 51) bulunan taç kapı demir ve ahşap ile yapılmış ve ardavuz kaplanarak manastır tonoz biçimli çatı ile örtülmüştür. Girişin iki yanındaki minare

biçimli saat kuleleri ile de cephe tamamlanmıştır. “*Gar binasının yapımında kaide kısımları ve köşelerinde Marsiya- Arden’den getirilen siyah taşlar, kapı ve pencerelerde beyaz mermer, zemin katlarda ara dolgularda mermer ve tuğla alması olarak, üst kısımlar ise tuğla örgülü ve sıva kaplıdır*” (Yavuz, 2001, s. 109). Sirkeci Garı, Batılılar için Doğu’ya açılan, Osmanlı için ise Batı’ya ve çağdaşığa açılan kapı olarak görülmüştür (Yıldıran, 1989, s. 181).

4.2.3 İç mekân özellikleri

Sirkeci Garı, İstanbul’un ilk Oryantalist yapısı olması hasebiyle tarihsel bir öneme sahiptir. Gar, oryantalist mimarisi ve iki farklı kültürü barındıran iç mekân özellikleriyle kentin önemli simgelerindedir. Garın iç mekânları; süslemeler, ahşap detayları, vitraylar, tavan kaplamalarıyla hem oryantalist mimari öğelerini ve hem de Türk kültürüne ait öğeleri içinde barındırır.

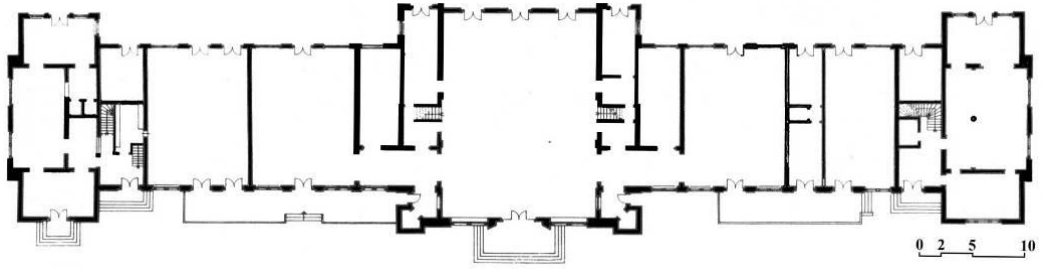


Şekil 52. Sirkeci Garı Büyük Salon ve Restoran (Demircioğlu Çoban, 2024)

Yapı; zemin kat, asma katlar ve iki kolda köşk katları olacak şekilde inşa edilmiştir. Zemin katta; Gar Müdürlüğü, bekleme salonu, büyük salon, turizm müdürlüğü, restoran (Resim 52) vb. gibi garın en işlevsel mekânları bulunmaktadır. Asma katlarda; TCDD ofisleri, iki koldaki köşk katlarında ise lojmanlar bulunmaktadır (Tablo 7).

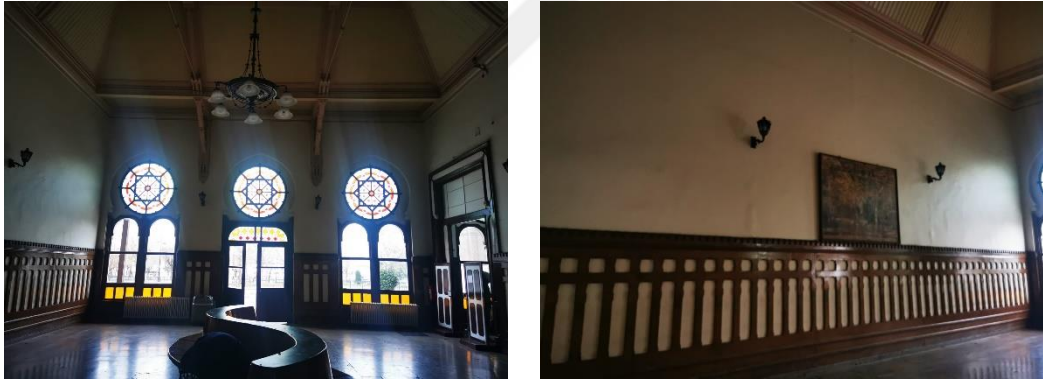
Tablo 7. Sirkeci Garı Mahaller (Demircioğlu Çoban, 2024)

ZEMİN KAT	Gar Müdürlüğü, Restoran, Bekleme Salonu, Büyük Salon, Turizm Müdürlüğü
ASMA KATLAR	Ofisler
KÖŞK KATLARI	Lojmanlar



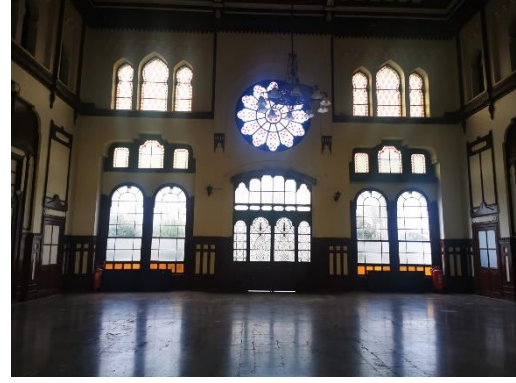
Şekil 53. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 34)

“Plan özelliklerine bakıldığında, merkezde büyük hol ana giriş salonu, merkez holün bir yanında I. ve II. sınıf yolcu salonları ve diğer yanında III. sınıf yolcu bekleme salonu olarak tasarlandığı görülmektedir” (Şekil 53) (Varol, 2021, s. 27-28). Her salonda kadınlara ayrılmış bir bölüm de mevcuttur. Günümüzde sadece III. sınıf yolcu bekleme salonu kullanıma açıktır. Büyük salon genelde etkinlikler için kullanılmaktadır. Büyük salonun sağ ve sol kısmında bulunan asma katlar idari ofis olarak kullanılmaktadır. Yapının iki yanına bulunan köşkler ise lojman olarak kullanılmaktadır.



Şekil 54. Sirkeci Garı Bekleme Salonu (Demircioğlu Çoban, 2024)

Dikdörtgen bir mekân olan yolcu bekleme salonu (Şekil 54), ortasında ve karşısında olmak iki adet ahşap kapı ve bu kapıların yanlarında ikiz kemerli birer ahşap pencereye sahiptir. Pencerelelerin üzerlerinde vitraylar bulunmaktadır. Duvarları sade, 195 cm’e kadar ahşap lambrilerle kaplanmıştır. Orta kısımda bir adet ahşap oturma elemanı bulunmaktadır. Tavan örtü sistemi ise ahşap tekne tonozudur (Yavuz, 2001, s. 109).



Şekil 55. Sirkeci Garı Büyük Salon (Demircioğlu Çoban, 2024)

“Yapının en görkemli bölümünü oluşturulan büyük salon, mekân planının tam ortasında yer almaktadır. Bütün mekânlardan hem daha büyük hem de daha yüksek tutulan bu salon, içerden doğu ve batı yönlerinde oluşturulan küçük mekânlarla daraltılıp, dikdörtgene dönüştürülmüştür “ (Şekil 55) (Yavuz, 2001, s. 110).

Üç katlı görünümüne sahip olan bu mekân, içeride iki kat olarak tasarlanmış olup, alt kat üst kata oranla daha yüksektir. Karşılıklı kapılar ile yanlardaki mekânlara açılan bu salonda da diğer mekânlarda olduğu gibi duvarların 195 cm’ye kadar olan kısmı ahşap lambrilerle kaplanmıştır. Orta kapılarda sepetkulpu kemerler kullanılmıştır. Asma katın pencerelerinde sivri at nalı kemerler kullanılmış ve mekânın dört bir tarafına sıralanmıştır. Kapı ve pencere üzerleri vitraylarla süslenmiştir.

“Her bölümde süsleme amaçlı plastik kat kornişleri, konsollar üzerinde yükselen yarım duvar sütunceleri, stilize palmetlerin⁹ oluşturduğu tavan kornişleri ile galerilerin kemer dizileri üzerinde bulunan yuvarlak formulu küçük kör kemer /firizleri dikkat çekicidir” (Yavuz, 2001, s. 110).

⁹ Palmet: Palmiye dalı, yelpaze şeklinde kabartma bezek.



Şekil 56. Sirkeci Garı Orient Express Restoran (Demircioğlu Çoban, 2024)

Yapının dikkat çekici mekânlarından biri de gar restoranıdır (Şekil 56). Yolcu bekleme salonu ve turizm bürosu ile aynı kare plana sahiptir. Duvarları sade, 195 cm'ye kadar pembeye boyanmış ahşap lambriler ile kaplanmıştır. Tavanın ahşap kısımları da lambriler gibi pembeye boyanmış ve uyum yakalanmıştır. Pencere ve kapı düzeni bekleme salonu ile aynıdır ve üst kısımları vitraylarla süslenmiştir.

Dikdörtgen mekânın üzerinin aynalı tekne tonoz ile örtülebilmesi için kuzey ve güzeyden ahşap kemerlerle içeri doğru daraltılmıştır. Kare köşelikler ajurlu¹⁰, stilize edilmiş bitkisel rozetlerle değerlendirilirken, kenarlıklar birer kartuşla doldurulmuştur. Tavanın etekleri, altta bir sıra kartuş dizisi ve üzerinde minik bir konsol dizisi ile doldurulmuştur (Yavuz, 2001, s. 111).



Şekil 57. Sirkeci Garı Gar Müdürü'nün Odası (Demircioğlu Çoban, 2024)

¹⁰ Ajur: Kafesoyma.

Gar Müdürlüğü de yapının dikkat çeken mekânlarından. Bu mekân yaklaşık aynı büyüklükte, kapılarla birbirine açılan üç odadan oluşur. Bunlardan ilki Gar Müdürü'nün odasıdır (Şekil 57). Duvarın 195 cm'ye kadar olan kısmı maviye boyanmış ahşap lambriyerlerle, geri kalan kısmı ise duvar kâğıdı ile kaplanmıştır. Kapı tasarımları lambriyerleri tekrar etmiş, üst kısımları üçgen alınlıklarla süslenmiştir. Mekânın tavanda bulunan kalemişi süslemeler dikkat çekmektedir (Yavuz, 2001, s. 112).



Şekil 58. Sirkeci Garı Şeref Salonu (VIP Salon) (Fotoğraf: Merve Demircioğlu, 2024)

Diğer iki oda ise, Şeref Salonu (vip) (Şekil 58) ve sekreteryaya olarak kullanılmaktadır. Şeref salonu planı dikdörtgendir. Duvarları, 195 cm'ye kadar maviye boyanmış ahşap lambriyer, kalan kısmı ise duvar kâğıdı ile kaplanmıştır. “*Tavanı alçı işi süslemeli, tavan kornişi ise rumi ve çiçeklerden oluşan bir kuşak şeklindedir*” (Yavuz, 2001, s. 112).

4.2.4 Sirkeci Garı bekleme salonu iç mekan atmosferi

Bu bölümde Sirkeci Garı'nın gelen ve giden yolcu ve atmosfer etkileri açısından en çarpıcı mekânı olan yolcu bekleme salonu, mekân atmosferini algısal bağlamda etkileyen faktörler üzerinden incelenecektir.



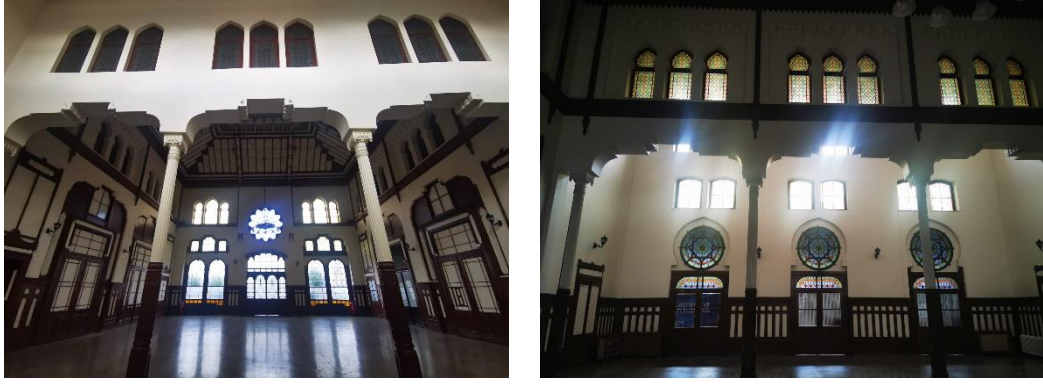
Şekil 59. Sirkeci Garı Zemin Kat Planı, Yolcu Bekleme Salonu (Başar ve Erdoğan, 2009, s. 34)

Araştırma konusu olarak ele alınan Sirkeci Garı bekleme salonu zemin katta yer alıp simetrik planın tam merkezinde yer almaktadır (Şekil 59). Buradan trenlerin olduğu perona ulaşım yapılabilir. Günümüzde bu giriş kullanılmamaktadır. Aşağıda Sirkeci Garı bekleme salonunun iç mekân atmosferi etkenler ve etkileri açıklamalarıyla verilmiştir.

Tablo 8. Sirkeci Garı Bekleme Salonu İç Mekân Atmosferi Bulgu Tablosu
(Demircioğlu Çoban, 2024)

ETKENLER		ETKİLER
IŞIK	GÜN IŞIĞI	Sıcak, konforlu, ilgi uyandıran mekan hissi
	SARI IŞIK _ APLİK (YAPAY)	Sıcak, konforlu, ilgi uyandıran mekan hissi
RENK	SICAK Tavanın süsleme dışı kısmı beyaz, duvarlar beyaz, tavan süslemeleri pembe, Duvar bordürleri pembe, kolonlar kahverengi ve pembe, kapılar ve pencereler kahverengi. Zemin bej. Camların alt kısımları sarı, vitray içi işlemlerde kırmızı.	Beyaz → Uyarıcı Bej → Sakinleştirici Kahverengi → Kararlılık, ciddiyet, sakinleştirici Pembe → İyimserlik Sarı → Uyarıcı Kırmızı → Heyecan
	SOĞUK Soğuk renkler kullanılmamıştır	
DOKU	SERT – YUMUŞAK Zemin granit taş. Kapılar ahşap ve cam. Yumuşak doku yok.	Sert yüzeyler → Küçük mekan hissi Sert Yüzeyler, cisimleri yakın ve mekânı küçük hissettirmesine rağmen, mekânın büyüklüğü sebebiyle küçültme etkisi hissi
	PÜRÜZSÜZ – PÜRÜZLÜ Zemin ve vitray olmayan camlar pürüzsüz. Duvarlar, tavan, kapılar, banklar camlar pürüzlü.	Pürüzsüz → Soğuk _ Toplamın içinde kullanım oranı az olduğu için soğukluk etkisi düşük Pürüzlü → Sıcak _ Toplamın içindeki kullanım oranı yüksek olduğu için sıcaklık etkisi yüksek

	SAYDAM – MAT Camlar saydam, diğer dokular mat.	Saydam → Toplamın içinde kullanım oranı nispeten düşük olduğu için yakınlık etkisi düşük Mat → Toplamın içinde kullanım oranı yüksek olduğu için uzaklık etkisi yüksek
Biçim	Geometrik biçimler (Kare)	Kare → Dengeli, dinamik
ÖLÇÜ ve ORAN	Ölçü ve oranlar doğru olmakla beraber, tavan yüksekliği sebebiyle alışılmışın dışında büyüklüğe sahip.	Kaybolma ve yalnızlık duygusu ile ferahlık duygusu
SES	YÜKSEK Anonslar, Uyarılar, Tren Sesi, Gürültü	Rahatsız Edici, Uyarıcı
	NORMAL Sohbet, Ortam Müziği	Etkisiz olabilir ya da olumlu etki
	DÜŞÜK Doğa, Deniz sesi, Vapur Sireni, Trafik Sesi	Göreceli
KOKU	GÜZEL Temiz hava, göreceli olarak parfüm kokusu	Olumlu ve mekanda kalma isteği
	KÖTÜ Ter kokusu, göreceli parfüm kokusu	Olumsuz ve mekandan ayrılma isteği oluşturacak kokular mekanın büyüklüğü sebebi ile düşük etki
ISI	NORMAL Kapalı mekan olması sebebiyle genel olarak normal ısı.	Olumlu etki ya da etkisiz
	NORMAL DIŞI Büyüklüğü sebebiyle ısıtılması zor.	Normalin altında ya da üstünde olduğunda rahatsızlık, algılama güçlüğü ve mekanı terk etme isteği



Şekil 60. Sirkeci Garı Bekleme Salonu (Demircioğlu Çoban, 2024)

Sirkeci Garı bekleme salonu iç mekân atmosferi bulguları Tablo 5’te sunulmuştur. Buna göre; mekânın pencere ve kapı düzeni sebebiyle gün ışığını fazlasıyla içeriye taşımaya karşın iç aydınlatması çok yeterli olmadığından biraz karanlıkta kalan bir mekândır, bu da sıcak ve huzur verici atmosferi bir nebze negatif etkilemektedir. Mekân içerisinde sadece sıcak renkler kullanılmıştır. Bu renkler; beyaz, bej, pembe gibi mekânı atmosferik olarak çekici kılarken, kullanılan yoğun kahverengi mekâna ciddi bir atmosfer katmaktadır. Yüksek tavanlı, geniş yapısı ve kare mekân kurgusu ile bir yandan kaybolma ve yalnızlık hissi verebilirken diğer yandan şaşkınlık ve hayranlık hissi de yaşatabilmektedir. Sirkeci Garı da fonksiyonu itibarıyla kalabalık bir mekândır, ses bağlamında bakıldığında kalabalığın yarattığı gürültü, tren sesi, anonslar gibi sesler insanlarda rahatsızlık duygusu yaratabilir. Büyük boyutlu kapı ve pencereleri sebebiyle ısınmanın da kolay sağlanamayacağı bir mekândır. Göreceli olarak normal dışı veya normal ısıya sahip olabilir. Koku bağlamında bakıldığında ise Haydarpaşa’da olduğu gibi mekânın büyüklüğü sebebiyle rahatsız edici kokuların etkisinin düşük olduğu söylenebilir. Bu bağlamda Sirkeci Garı bekleme salonunun; insanlara kendini iyi hissettiren, sıcak, ciddi ve huzur verici bir mekân olduğu söylenebilmektedir.

5. BULGULAR

Aşağıda Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının bekleme salonlarının iç mekân atmosferi karşılaştırılması etkenler ve etkileri üzerinden ele alınmıştır. Bu amaçla tablo 9 oluşturulmuş, Haydarpaşa ve Sirkeci garlarına ışık, renk, doku, biçim, ölçü - oran, ses, koku ve ısı bağlamlarında olumlu olumsuz anlamda karşılaştırmaları işaretlenerek gösterilmiştir.

Tablo 9. Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı Bekleme Salonları İç Mekân Atmosferi Karşılaştırması (Demircioğlu Çoban, 2024)

ETKENLER		ETKİLER	HAYDARPAŞA GARI	SİRKECİ GARI
IŞIK	Sıcak	Konfor	X	X
	Gün ışığı	Olumlu	X	X
	Soğuk	Temiz, net		
RENK	Sıcak	Neşe, heyecan, iyimserlik vb.	X	X
	Soğuk	Sakinlik, ciddiye, kasvet vb.	X	
DOKU	Sert	Yakın ve küçük	X	X
	Yumuşak	Uzak ve büyük		
	Pürüzsüz	Soğuk	X	X
	Pürüzlü	Sıcak	X	X
	Saydam	Uzak	X	X
	Mat	Yakın	X	X
BİÇİM	Geometrik	Dengeli, dinamik, dinlendirici vb.	X	X

	Serbest Biçim	Rahatsızlık, güvensizlik vb.		
ÖLÇÜ ve ORAN	Doğru	Olumlu hisler, güven	X	X
	Yanlış	Sıkışmışlık ve yalnızlık		
SES	Yüksek	Rahatsız edici	X	X
	Normal	Etkisiz veya olumlu	X	X
	Düşük	Göreceli		
KOKU	Güzel	Olumlu ve mekânda kalma isteği	X	X
	Kötü	Olumsuz ve mekândan ayrılma isteği		
ISI	Normal	Olumlu etki ya da etkisiz		
	Normal dışı	Rahatsızlık ve mekanı terk etme isteği	X	X

Tablo 9’da da görüldüğü üzere sözü geçen mekânların mekân atmosferleri uyum göstermektedir. İki mekân da yoğun gün ışığı ve kullanılan yapay aydınlatmaların sarı ışık seçilmesi sebebiyle sıcak ve konforlu bir atmosfere sahiptir. Lakin Sirkeci Garı bekleme salonu yapay aydınlatmanın görece yetersiz olmasından dolayı biraz karanlıkta kalan bir mekândır, bu da sıcak ve huzur verici atmosferi bir nebze negatif etkilemektedir. Renk bağlamında iki mekânda da yoğun sıcak renkler kullanılmıştır. Haydarpaşa Garı bekleme salonunda soğuk renkler az miktarda, Sirkeci’de ise hiç kullanılmamıştır. İki mekân da renk seçimleriyle huzurlu, keyifli ve sakin atmosferik etkiler yaratmaktadır. Bununla birlikte Sirkeci’de kullanılan yoğun kahverenginin de mekâna ciddiyet ve kararlılık kattığı söylenebilir.

İki mekânda da kullanılan dokular genelde sert ve pürüzlüdür. Sert dokular, cisimleri yakın ve mekânı küçük hissettirmesine rağmen, mekânların büyüklüğü sebebiyle

küçültme etkisi hissedilmemektedir. Doku bağlamında pürüzlü dokuların yoğunluğu sebebiyle iki mekânın da sıcak bir atmosfere sahip olduğu söylenebilir. Sirkeci Garı bekleme salonu yoğun ahşap kullanımı sebebiyle Haydarpaşa'ya göre daha sıcak bir atmosfere sahiptir. Biçimsel olarak iki mekân da geometriktir. Haydarpaşa dikdörtgen planlı, Sirkeci ise kare planlıdır. Bu bağlamda iki mekân da biçim bağlamında dinamik ve dengeli atmosfer etkilerine sahiptir.

Mekânlar ölçü ve oran bağlamında doğru olmakla birlikte alışılmışın dışında büyüklüğe sahiptir. Bu da kullanıcılarda kaybolma, yalnızlık veya zıt anlamda ferahlık vb. gibi duygular yaratmaktadır. Ses açısından bakıldığında, iki mekân da işlevleri gereği kalabalık mekânlar olası sebebiyle rahatsız edici ve uyarıcı sesler barındırmaktadır lakin mekânların büyüklüğü ve kullanılan malzemeler bu sesleri absorbe edebilmektedir. İki garın da şehir merkezlerine ve denize yakın olması sebebiyle şehir, deniz, tren, martı gibi İstanbul'a ait seslerin de mekânların sesleri haline geldiği ve bu seslerin insanlar üzerinde pozitif etkiler yarattığı söylenebilir.

Koku bağlamında yarı açık bir mekân olması sebebiyle genelde pozitif bir algısı olduğu söylenebilmektedir. Temiz hava, deniz vb. kokular insanlarda ferahlık hissi ve mekânda kalma isteği uyandırmaktadır. Son olarak ısı açısından bakıldığında, iki mekân da büyüklüğü ve kapı, pencere düzeni sebebiyle ısıtılması zor mekânlardır bu da insanlar da mekânı terk etme isteği yaratabilmektedir.

6. SONUÇ ve ÖNERİLER

Araştırmanın amacı, İstanbul'un Avrupa Yakası'nda inşa edilen Sirkeci Garı ve Anadolu Yakası'nda inşa edilen Haydarpaşa Garı'nın bekleme salonları bağlamında iç mekân atmosferlerinin karşılaştırmalı analizinin yapılmasıdır. Haydarpaşa Garı, İstanbul'un doğusundan batısına geçişin sembolü olarak öne çıkmaktadır. Doğuya batı kültürünü tanıtmak amacıyla, Haydarpaşa Garı'nın mimarları Neo-Rönesans tarzını benimsemişlerdir. Öte yandan, Sirkeci Garı ise, İstanbul'un batısından doğuya geçişin son noktası olarak konumlanmaktadır. Bu nedenle mimarı, garı Oryantalist tarzda tasarlamıştır. Araştırmada, bu iki önemli yapı, bekleme salonlarını mekân atmosferi bağlamında incelenmiştir. Bekleme salonları hali hazırda fonksiyonu itibariyle vedaların, kavuşmaların, yeni umutların ve yeni başlangıçların yaşandığı mekânlar olarak insanları etkileyen mekânlardır. Benzer şekilde bu mekânların mekân atmosferleri de insanlar üzerinde belirli etkiler yaratmaktadır.

Araştırmada, garların bekleme salonlarının, iç mekân atmosferi karşılaştırılması etkenler ve etkileri üzerinden ele alınmıştır. Bu amaca hizmet eden ve her iki garın ışık, renk, doku, biçim, ölçü - oran, ses, koku ve ısı bağlamlarında karşılaştırmasına imkân sunan bir tablo hazırlanmıştır. Bu tabloda hareketle denebilir ki, iki farklı üslup ile inşa edilen Haydarpaşa ve Sirkeci garlarının mekân atmosferi farklılıktan çok benzerlik göstermektedir. Genel anlamda sıcak renklerin ağırlıklı kullanıldığı, ahşap detayların yoğunlukta olduğu, gün ışığı alan, büyük, ferah mekânlar yaratılmıştır. Bu bağlamda sözü geçen bekleme salonlarının kullanıcılarda negatiften çok pozitif hisler uyandıran mekânlar olduğu gözlenmiştir. Sonuç olarak, sözü geçen iki bekleme salonunun da bazı farklar da olsa benzer mekân atmosferlerine sahip olduğu saptanmıştır.

Haydarpaşa ve Sirkeci Garları toplumsal hafıza açısından da büyük anlam taşımaktadır. Haydarpaşa Garı doğudan gelenlerin batı ile ilk karşılaştığı, belki ilk kez denizi gördüğü, sevdiklerini karşıladığı ya da uğurladığı, üzerine birçok şiir yazılan, kitaplara, filmlere konu olmuş, insanların uğruna mücadele verdiği çok önemli bir mekândır. Bu sebeptendir ki, Nazım Hikmet "Memleketimden İnsan Manzaraları" isimli eserini Haydarpaşa Garı'nın merdivenlerinden başlatır. Sirkeci Garı da 1883- 1977 yılları arasında Paris-

İstanbul arası sefer yapan Şark Ekspresi'nin son durağı olması sebebiyle batıdan gelenlerin doğu ile ilk karşılaştığı mekândır. Garın, devlet erkânından krallara, bilim insanlarından sporculara kadar birçok sayıda yolcusu olmuştur. 1965 yılında Almanya Türkiye arasında imzalanan antlaşma gereği, Türkiye'den Almanya'ya giden işçiler yine buradan uğurlanmışlardır. Sirkeci Garı da Haydarpaşa gibi filmlere, şiirlere, kitaplara konu olmuş ve toplum hafızasında önemli bir yer almıştır. Bu bağlamda toplum hafızasında önemli bir yer edinmiş mekânların, atmosfer etkilerinin yanı sıra toplumsal hafızadan gelen etkileri de insanların mekân algısını değiştirebilmektedir.

Gar yapıları inşa edildikleri dönemin mimari özelliklerini yansıtmalarının yanı sıra, zamanının siyasi ve sosyo-ekonomik durumu hakkında da bilgiler verir. Bu bağlamda gar yapıları kültürel birer miras ve tarihi belge niteliği taşımaktadır. Türkiye'nin en önemli garlarından olan ve İstanbul'da yer alan Haydarpaşa ve Sirkeci Garları da benzer şekilde kültürel miras ögesi ve tarihi belgelerdir. Özellikle inşa edildikleri dönemde, Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı mimari açıdan büyük etkiler yaratmış ve sadece yapısal değil, aynı zamanda kültürel anlam taşıyan önemli yapılar olmuştur. Bu iki tren garı, sadece şehir içi ve şehirlerarası ulaşım için birer merkez olmanın ötesinde, aynı zamanda dönemlerinin mimari zevkini ve düşünce yapısını yansıtan simgelerdir. Bu mirası korumak, yapılması gereken restorasyonları aslına uygun biçimde gerçekleştirmek ile doğrudan ilişkilidir. Bu restorasyonlarda, gar yapılarının mimarisinin aslına uygun bir şekilde korunması kadar iç mekânlarının ve mekân atmosferlerinin de aslına uygun bir şekilde korunarak gelecek nesillere aktarılması önem arz etmektedir. Bununla birlikte gelecek çalışmalar için bu araştırmanın sayısal veri alınmak üzere nicel araştırma yöntemi ile yapılması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Açııcı, F. (2015). *İç Mekanda Sınır Öğeleri*. İstanbul: Akademisyen Kitapevi.
- Akpolat, M. (2004). Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu istasyon Binaları. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 21(1), 77-93.
- Arıman, Y. (2019). Dokunun Duyumsanması. *Sanat ve Tasarım Dergisi*, 9(2), 415-424.
- Asar, H. (2013). *Mimari Mekan Okumasında Algısal Deneyim Analizinin Bir Yöntem Yardımıyla İrdelenmesi* (Yayın no. 334564) [Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Aslan, F., Aslan, E., ve Atik, A. (2015). İç Mekanda Algı. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 5(11), 139-151.
- Ayvaz, E., ve Halaç Hanım, H. (2023). Tarihi Sirkeci Garı Gümrük ve Ambar Binalarının Endüstri Mirası Kapsamında Değerlendirilmesi ve Koruma Önerileri. *İdeal Kent*, 15(39), 62-91.
- Başar, M. E., ve Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyete Tren Garları. *S.Ü. Müh.-Mim. Fak. Derg.*, 24(3), 29-44.
- Biltekin, L. S. (2013) *Kamusal Mekan ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü* (Yayın no. 354221) [Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Büyükdemir, Ö. (1999). *Edirne Garı* (Yayın no. 100610) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

- Çağl, Y. (2020). *Kütahya- Balıkesir Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binaları* (Yayın no. 634832) [Yüksek Lisans Tezi, Karabük Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Durak, S. (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı* (Yayın no. 139882) [Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Erkan Kösebay, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması* (Yayın no. 223662) [Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Erkan Kösebay, Y. (2013). Haydarpasa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın (1) Kentin Bedeninde Bir Yara (2). *Metu Jfa*, 30(1), 99-116.
- Erkan Kösebay, Y., ve Ahunbay, Z. (2008). Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması. *İTÜ Dergisi*, 7(2), 14-25.
- Giresun, B. (2017). *Tarihi Gar Binalarında İşlev Dönüşümünün Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi* (Yayın no.467766) [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Gürpınar, Ç. (2000). *Mekan Kurgusunun Kullanıcılar Üzerindeki Psikolojik Etkilerinin Örneklerle İncelenmesi* (Yayın no. 95016) [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Hasol, D. (2020). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: Yem Yayınları.
- İlhan, T., ve Selim, İ. (1997). *Mimar Kemalerttin'in Yazdıkları*. Ankara: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları.
- Israel, L. (1994). *Store Planning/Design: History, Theory, Process*. New York: John Wiley ve sons. Inc.
- Kamiloğlu, K. A. (2020). *Görsel Mekan Atmosferi Oluşumunda, Işık ve Gölge Değerlerinin B2 Evi Örneği Üzerinden İncelenmesi* (Yayın no. 640879) [Yüksek

Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Kılıç, İ., ve Gültekin, H. A. (2017). Tarihi Edirne Gar Binasında Kullanılan Kumtaşlarında Görülen Bozulma Nedeleri. *Kirklareli University Journal of Engineering and Science*(3), 56-67.

Kır, B. (2015). *İç Mekanda Yüzeylerde Doğal Ahşap Malzeme Kullanımının Mekan Algısına Etkisi*. (Yayın no: 390361). [Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Koçer, Ş. (1995). *Haydarpaşa- Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları* (Yayın no. 43847) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Kopuz Durukan, A. (2016). Adana’da Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne Ait Bir Yapı Örneği; Adana Tren Garı. *Tasarım+Kuram*(22), 23-35.

Korkmazer, E. (2020). *Haydarpaşa Gar Binası 2010 Yılı Yangın Sonrası Restorasyon Uygulamaları* (Yayın no. 674392) [Yüksek Lisans Tezi , İstanbul Aydın Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Kotler, P. (1973). Atmospherics As a Marketing Tool. *Journal of Reatiling*, 49(4), 48-63.

Kuban, D. (2021). *Mimarlık Kavramları*. İstanbul: Yem Yayınları.

Manap, N. H. (2019). *Haydarpaşa İstasyonu: Mimari Bir Değerlendirme* (Yayın no. 562983) [Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Mert, B. (2020, Kasım 12). *Arkitektuel: Mimaride Algı*. Haziran 17, 2020 tarihinde Arkitektuel Mimarlığın Türkçesi: <https://www.arkitektuel.com/mimaride-algi/> adresinden alındı

- Önal, P. (2014). *Metro Dolaşım Alanları İç Mekan Atmosferinin Algusal Bağlamda İrdelenmesi: İstanbul Levent Metro İstasyonu Örneği* (Yayın no. 359961) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Özak Öymen, N., ve Gökmen Pulat, G. (2009). Bellek ve Mekan İlişkisi Üzerine Bir Model Önerisi. *İTÜ Dergidi*, 2(8), 145-155.
- Özçevik, A. (2005). *Mimari Tasarım Stüdyolarında İşitsel Konfor Gereksinimleri ve Bir Örnek* (Yayın no.202556) [Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Özkum, E. (2011). *Doğal ve Yapay Aydınlatmanın İnsan Psikolojisi Üzerindeki Etkileri* (Yayın no. 303107) [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Pallasmaa, J. (2014). Space, Place and Atmosphere Emotion and Peripheral Perception in Archtrectural Experience. *Lebenswelt*, 4(1), 230-245.
- Quinn, R. (2008). Train Stations: Iconography, Wayfinding, and the Evolution of a Type. *The University of Arkansas Undergraduate Research Journal*, 9(16), 1-10.
- Sarcan, A. (2020). *Modern Resim Sanatında Soyut Mekan Kurguları ve Mekansal Kavrayışa Dair Sorgulamalar*. (Yayın no: 649212).[Yüksek Lisans, Trakya Üniversitesi] <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Semiz, C., ve Yurttaş, B. (2018). Mekansal Algı Kavramı ve İç Mekan Tasarımı İlişkisi. *Atlas Journal*, 23-30.
- Sözen, M., ve Tanyeli, U. (2011). *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Şentürk, B. (2021). *Kültürel Mirasın Bütüncül Korunması: Adapazarı Tren Garı Yapısı Üzerinden İnceleme* (Yayın no. 672961) [Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

- Şenyiğit, Ö., ve Erten, E. (2011). Adana- Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi. *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 26(1), 37-55.
- Tanrikut, B. (2019). *Mekansal Algıyı Etkileyen Tasarım Parametreleri Ve Marka Kimliği İlişkisi* (Yayın no. 536361) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Uysal, M. (2017). *Peter Zumthor'un Fenomenolojik Yaklaşımına Dayalı Deneyisel ve Deneyimsel Bir Mekan Tasarımı* (Yayın no. 488886) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Uysal, M., Ersöz, R., ve Fazla, A. (2019). Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi. *Konya Sanat Dergisi*(2), 67-86.
- Varlı, E. (2004). *Büro Tasarımında Kullanıcı Standartları ve Teknoloji Kullanımının Değerlendirilmesi* (Yayın no. 154219) [Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Varol, K. (2021). *Memleket Garları*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Yavuz, M. (2001). *19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Alman Mimarların Yaptıkları Mimari Eserler* (Yayın no. 109221) [Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Yavuz, M. (2006). August Carl Friedrich Jasmund ve Mimari Faaliyetleri. 187-209.
- Yavuz, S. (2005). *Haydarpaşa Garı ve Çevresindeki Yapıların Tarihsel Araştırması, Askeri Karakol ve Muhacır Misafirhanesi Yapılarının Yeniden Değerlendirilmesi* (Yayın no. 198853) [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Yıldıran, N. (1989). *İstanbul'da II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Mimarisi* (Yayın no.109221) [Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

EKLER

Ek-1: İzin Belgesi

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli “Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge” ile bildirilen 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.



ÖZGEÇMİŞ

Merve DEMİRCİOĞLU ÇOBAN

Eğitim

Yüksek Lisans	2024	T.C. Maltepe Üniversitesi, İç Mimarlık Anabilim Dalı, İç Mimarlık Tezli Yüksek Lisans
Lisans	2018	Eskişehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Sosyoloji Bölümü / Devam
Lisans	2011	Marmara Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi Geleneksel Türk Sanatları Bölümü

İş/İstihdam

2013 / 2014	Park Art Galeri, Küratör Asistanı
2015 / 2017	Tuhan Mimarlık, Fuar Standı Tasarımcısı
2017 / 2020	Lumos Design, Tasarım Müdürü
2020 / 2022	OCT Media, Kreatif Müdür
2022 / 2023	Artsave Project Solutions, İç Mimar
2023 / Halen	Quattro Stand, İç Mimar

