T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL ANADOLU YAKASINDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

Beyza Selin EKEN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Rölöve ve Restorasyon Programı

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk TUNCER

Şubat, 2024

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL ANADOLU YAKASINDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

Beyza Selin EKEN tarafından hazırlanan tez çalışması 27.02.2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Rölöve ve Restorasyon Programı **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk TUNCER
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk TUNCER, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Aynur ÇİFÇİ, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Tülay ÇOBANCAOĞLU, Üye
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi _____

Danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk TUNCER sorumluluğunda tarafımca hazırlanan "İstanbul Anadolu Yakasındaki Tarihi İskele Yapılarının Mimari Özellikleri ve Koruma Sorunları" başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Beyza Selin EKEN

İmza

Aileme

TEŞEKKÜR

Tez çalışmam süresince bilgi ve deneyimlerini paylaşarak destek olan danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk TUNCER'e,

Çalışmalarım süresince arşivlerinde araştırma yapmama yardımcı olan İstanbul V ve VI numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlükleri çalışanlarına,

Yüksek lisans eğitimimin her anını birlikte geçirdiğim, bilgi ve birikimleri ile çalışmalarıma destek olan, her an yanımda olan Sarmaşık'tan sevgili dostlarım Aleyna BAŞARAN, Hayri AYTAŞ ve Serra AYDIN'a,

Son olarak tüm hayatım boyunca yanımda ve destekçim olan annem Hülya EKEN, abim Serdar EKEN ve kardeşim Safa Altuğ EKEN'e sonsuz teşekkür ederim.

Beyza Selin EKEN

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR iv
KISALTMA LİSTESİ vii
ŞEKİL LİSTESİ viii
ÖZET xix
ABSTRACT xxi
1 GİRİŞ 1
1.1 Literatür Özeti 1
1.2 Tezin Amacı 3
1.3 Hipotez 3
2 OSMANLI VE ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMI VE İSKELE YAPILARININ TARİHSEL GELİŞİMİ 4
2.1 Osmanlı Dönemi'nde Deniz Ulaşımı 4
2.1.1 Kayıklarla Ulaşım 5
2.1.2 Buharlı Gemilerle Ulaşım 5
2.2 Cumhuriyet Dönemi'nde Deniz Ulaşımı 10
2.3 İskele Yapılarının Tarihsel Süreci 11
2.3.1 19. Yüzyıl Öncesi İskele Yapıları 11
2.3.2 19. Yüzyılda İskele Yapıları 12
3 ANADOLU YAKASINDAKİ İSKELE YAPILARI, MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE TARİHSEL SÜRECİ 17
3.1 Günümüzde Mevcut Olan İskele Yapıları 19
3.1.1 Özgün Halini Koruyan İskele Yapıları 21
3.1.2 Yeniden Yapılan İskele Yapıları 76
3.2 Günümüzde Mevcut Olmayan İskele Yapıları 168
3.2.1 Vaniköy İskelesi 169
3.2.2 Küçüksu İskelesi 169
3.2.3 Kalamış İskelesi 171
3.2.4 Fenerbahçe İskelesi 172
3.2.5 Caddebostan İskelesi 173
3.2.6 Suadiye İskelesi 173
4 İSKELE YAPILARININ KORUMA SORUNLARI VE ÖNERİLERİ 175
4.1 Günümüzde Mevcut Olan İskele Yapılarının Kataloğu 175
4.2 Taşıyıcılık Durumları 192

4.3 Özgün Halini Koruyan İskelelerin Korunmuşluk Durumları 194
4.4 Yeniden Yapılan İskele Yapılarının Özgün Projelere Uyumluluk Durumu 199
4.5 Bozulma Nedenleri 203
4.6 Koruma Önerileri 206
5 DEĞERLENDİRME VE SONUÇ **211**
KAYNAKÇA **217**
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR **219**

KISALTMA LİSTESİ

BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
GEEAYK	Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
KVKK	Kültür Varlıklarını Koruma Kurulları
KVKBKM	Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü
KUDEB	Koruma Uygulama ve Denetim Büroları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmesi

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2. 1 Salacak İskelesi ve Üsküdar sahilinde kayıkla ulaşım, Barlett (Ertuğ, 2015) 5

Şekil 2. 2 Rumelihisarı İskelesi'nde buharlı gemi ve kayıklar bir arada (https://www.peramezat.com/lot/101998/rumelihisari-iskelesi)..... 7

Şekil 2. 3 Şirket-i Hayriye'nin 1914'te yayımlanan Salnamesinde faaliyet alanını, dolayısıyla iskelelerini gösteren bir harita (http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=76374&start=10) 8

Şekil 2. 4 Haliç Vapurları Şirketi'nin faaliyet alanını gösteren harita (Koraltürk,2010) 9

Şekil 2. 5 Beşiktaş Kayıkçı İskelesi gravürü, Eugène Flandin (Ertuğ, 2015) 11

Şekil 2. 6 Üsküdar Kayıkçı İskelesi gravürü, Eugène Flandin (Ertuğ, 2015) 12

Şekil 2. 7 19. yüzyılda eski Beşiktaş İskelesi (https://www.eskiistanbul.net/5831/19-yuzyilda-eski-besiktas-iskelesi) 13

Şekil 2. 8 Ahşap iskele ve kagir iskele örnek plan şemaları (Yazıcıoğlu, 1984) .. 14

Şekil 2. 9 Eski Kanlıca İskelesi, ahşaptan yapılmış vapur yanaşma yeri (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi) 15

Şekil 2. 10 Büyükada İskelesi, Kütahyalı Mehmed Emin Efendi tarafından yapılan çini panolar (Özen Bilgili, 2019) 16

Şekil 3. 1 Ahşap iskele plan şeması (Eken, 2023)..... 17

Şekil 3. 2 Ahşap iskele cephe tipi (Eken, 2023)..... 18

Şekil 3. 3 Kadıköy İskelesi güncel planı 18

Şekil 3. 4 Kadıköy İskelesi deniz cephesi 19

Şekil 3. 5 Anadolu Yakasında yer alan iskele yapıları 19

Şekil 3. 6 Anadolu Yakası'nda yer alan iskeleler tablosu 20

Şekil 3. 7 Anadolu Yakası'nda yer alan iskeleler müdahale tablosu..... 21

Şekil 3. 8 Haydarpaşa İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)..... 22

Şekil 3. 9 Haydarpaşa İskelesi planı (TDİ Arşivi)..... 24

Şekil 3. 10 Haydarpaşa İskelesi iç mekan (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/) 24

Şekil 3. 11 Haydarpaşa İskelesi iç mekan restorasyon öncesi (solda) ve sonrası (sağda) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)..... 25

Şekil 3. 12 Haydarpaşa İskelesi kara (giriş) cephesi solda (TDİ arşivi) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/) 26

Şekil 3. 13 Haydarpaşa İskelesi kara cephesi, bilet gişesi (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)..... 26

Şekil 3. 14 Haydarpaşa İskelesi deniz cephesi (https://twitter.com/Seda_Ozen/status/1392796945920544770/photo/1) 27

Şekil 3. 15 Haydarpaşa İskelesi deniz cephesi yolcu çıkış kapıları (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/) 27

Şekil 3. 16 Haydarpaşa İskelesi çatısında bulunan kuş evleri (Al, 2020) 28

Şekil 3. 17 Haydarpaşa İskelesi yan cephe, tarih bilinmiyor solda (https://tr.pinterest.com/pin/1337074876124944/) ve günümüz (sağda) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/) 28

Şekil 3. 18 Haydarpaşa İskelesi yan cephesi, restorasyon öncesi (solda) ve sonrası (sağda) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)..... 29

Şekil 3. 19 Haydarpaşa İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)..... 30

Şekil 3. 20 Kadıköy İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 31

Şekil 3. 21 Vedat Tek tarafından çizilmiş fakat uygulanmamış Kadıköy İskelesi çizimleri (Gümüş, 2021) 32

Şekil 3. 22 İskele zemin kat planı, restitüsyon projesi (5 nolu KVKBKM)..... 33

Şekil 3. 23 Kadıköy İskelesi güncel zemin kat planı (Eken, 2023)..... 33

Şekil 3. 24 Kadıköy İskelesi zemin kat yolcu bekleme salonu (Eken, 2023)..... 33

Şekil 3. 25 İskele birinci kat planı, restitüsyon projesi (5 nolu KVKBKM) 34

Şekil 3. 26 Kadıköy İskelesi birinci kat planı güncel hali (Eken, 2023) 34

Şekil 3. 27 Kadıköy iskelesi birinci kat iç mekan (Eken, 2023) 34

Şekil 3. 28 Kadıköy İskelesi özgün plan şeması ve eklentiler (Eken, 2023)..... 35

Şekil 3. 29 Kadıköy İskelesi restorasyon öncesi, üst kattaki restorana çıkış merdiveni (Restorasyon raporu, İstanbul 5 Nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi, 2006) 36

Şekil 3. 30 Kadıköy İskelesi restorasyon öncesi zemin ve birinci kat iç mekan (Restorasyon raporu, İstanbul 5 Nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi, 2006) 36

Şekil 3. 31 Kadıköy İskelesi özgün kara cephesi, solda (5 nolu KVKBKM) yan revaklar ve süs kubbesi kaldırılmış hali sağda, 1960 yılı (5 nolu KVKBKM) 37

Şekil 3. 32 Kadıköy İskelesi restorasyon öncesi kara cephesi, solda (5 nolu KVKBKM, 2006) güncel hali sağda (Eken, 2023)..... 37

Şekil 3. 33 Kadıköy İskelesi deniz cephesi özgün hali solda (5 nolu KVKBKM) restorasyon öncesi hali sağda (Restorasyon raporu, 5 nolu KVKBKM, 2006) 38

Şekil 3. 34 Kadıköy İskelesi deniz cephesi günümüz (Eken, 2023)..... 38

Şekil 3. 35 Kadıköy İskelesi sol yan cephe özgün hali solda (5 nolu KVKBKM) güncel hali sağda (Eken, 2023) 38

Şekil 3. 36 Kadıköy iskelesi sistem detayı solda, kubbe detayı sağda (5 nolu KVKBKM) 39

Şekil 3. 37 Kadıköy İskelesi dış cephelerinde ve revakta bozulmalar (Eken, 2023) 39

Şekil 3. 38 Kadıköy İskelesi iç mekanda sıva dökülmesi (Eken, 2023) 40

Şekil 3. 39 Kadıköy İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 41

Şekil 3. 40 Kadıköy İskelesi, 2004 tarihli rölöve çizimleri (5 nolu KVKBKM) ..42

Şekil 3. 41 Kadıköy İskelesi, restitüsyon projesi (5 nolu KVKBKM) 43

Şekil 3. 42 Kadıköy İskelesi, 2004 tarihli restorasyon projesi (5 nolu KVKBKM) 44

Şekil 3. 43 Moda İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 45

Şekil 3. 44 Moda İskelesi deniz cephesinde yer alan kitabe (Eken, 2023) 46

Şekil 3. 45 Moda İskelesi deniz cephesi 1925 öncesi solda (İBB Atatürk Kitaplığı) ve 1925 sonrası sağda (İBB Atatürk Kitaplığı) 46

Şekil 3. 46 Üst katın kapatılmış hali, 1925 sonrası (İBB Atatürk Kitaplığı) 46

Şekil 3. 47 Deniz cephesine eklenen alan solda (5 Nolu KVKBKM) tente söküldükten sonra cephede oluşan tahribat sağda, 2015 (5 Nolu KVKBKM) 47

Şekil 3. 48 Moda İskelesi zemin kat planı (https://www.novos.studio/moda-i-skelesi) 48

Şekil 3. 49 Moda İskelesi zemin kat iç mekan (Eken, 2023) 48

Şekil 3. 50 Moda İskelesi birinci kat planı (https://www.novos.studio/moda-i-skelesi) 49

Şekil 3. 51 Moda İskelesi birinci kat iç mekan (Eken, 2023) 49

Şekil 3. 52 Moda İskelesi giriş cephesi (Eken, 2023) 50

Şekil 3. 53 Moda İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023) 51

Şekil 3. 54 Moda İskelesi yan cephe ve birinci kata çıkış merdiveni (Eken, 2023) 52

Şekil 3. 55 Moda İskelesi yan cephe ve revak bölümü (Eken, 2023) 52

Şekil 3. 56 Moda İskelesi yan cephede bulunan sivri kemer gözü (Eken, 2023) ..53

Şekil 3. 57 Moda İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 54

Şekil 3. 58 Moda İskelesi, 2015 tarihli rölöve çizimleri (5 nolu KVKBKM) 55

Şekil 3. 59 Bostancı İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 56

Şekil 3. 60 Bostancı İskelesi deniz ve kara cephesi, 1978 (5 nolu KVKBKM) 57

Şekil 3. 61 Bostancı İskelesi planı (Eken, 2023) 57

Şekil 3. 62 Bostancı İskelesi turnikeler ve bekleme alanı (Eken, 2023) 58

Şekil 3. 63 Bostancı İskelesi kara cephesi (Eken, 2023) 59

Şekil 3. 64 Bostancı İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023) 59

Şekil 3. 65 Bostancı İskelesi sol yan cephe (Eken, 2023) 60

Şekil 3. 66 Bostancı İskelesi kubbesi ve kuş evi (https://twitter.com/Seda_Ozen/status/1392799101109129220)..... 60

Şekil 3. 67 Bostancı İskelesi cephelerinde bozulmalar (Eken, 2023) 61

Şekil 3. 68 Bostancı İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 62

Şekil 3. 69 Bostancı İskelesi, 1982 tarihli rölöve çizimleri (5 nolu KVKBKM) .. 63

Şekil 3. 70 Kuzguncuk İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Hatları) 64

Şekil 3. 71 İskele özgün zemin kat planı restitüsyon projesi solda (6 nolu KVKBKM) iskele güncel kat planı sağda (Eken, 2023)..... 65

Şekil 3. 72 Kuzguncuk iskelesi zemin kat (Eken, 2023) 66

Şekil 3. 73 İskele özgün birinci kat planı (6 nolu KVKBKM)..... 66

Şekil 3. 74 Kuzguncuk iskelesi birinci kat (Eken, 2023) 67

Şekil 3. 75 Kuzguncuk İskelesi, restorasyon sırasında korunan ön cephe (İstanbul VI Numaralı KVKK Bölge Müdürlüğü Arşivi)..... 67

Şekil 3. 76 İskelenin korunan özgün kara cephesi, restitüsyon projesi solda (6 nolu KVKBKM) iskele kara cephesi güncel hali sağda (Eken, 2023)..... 68

Şekil 3. 77 Kuzguncuk İskelesi restorasyon öncesi deniz cephesi, revak kaldırılmış hali solda (6 nolu KVKBKM) ve parapet duvarları kaldırılmış hali sağda (6 nolu KVKBKM)..... 68

Şekil 3. 78 İskele deniz cephesi özgün hali solda (6 nolu KVKBKM) iskele deniz cephesi güncel hali sağda (https://www.sehirhatlari.istanbul/tr/iskeleler/kuzguncuk-153) 69

Şekil 3. 79 Kuzguncuk İskelesi deniz cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 70

Şekil 3. 80 Kuzguncuk İskelesi sistem detayı (6 nolu KVKBKM)..... 70

Şekil 3. 81 Kuzguncuk İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)..... 72

Şekil 3. 82 Kuzguncuk İskelesi, 2009 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM) 73

Şekil 3. 83 Kuzguncuk İskelesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 74

Şekil 3. 84 Kuzguncuk İskelesi, 2012 tarihli restorasyon projesi (6 nolu KVKBKM) 75

Şekil 3. 85 Anadolu Kavağı İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 77

Şekil 3. 86 İskele özgün planı solda (6 nolu KVKBKM) ve yeni yapılan iskele plan şeması sağda (Eken, 2023)..... 78

Şekil 3. 87 Anadolu Kavağı İskelesi iç mekan (Eken, 2023) 78

Şekil 3. 88 Özgün iskele kara cephesi solda, (İstanbul VI Nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)..... 79

Şekil 3. 89 Özgün iskele kara cephesi (İstanbul VI Nolu KVKBKM).....79

Şekil 3. 90 Özgün iskele deniz cephesi solda, (İstanbul VI Nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023).....79

Şekil 3. 91 Özgün iskele deniz cephesi (İstanbul VI Nolu KVKBKM).....80

Şekil 3. 92 Anadolu Kavağı İskelesi, sağ ve sol yan cephe (Eken, 2023).....80

Şekil 3. 93 Anadolu Kavağı İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 20223) 82

Şekil 3. 94 Anadolu Kavağı İskelesi özgün haline ait çizimler, tarih bilinmiyor (6 nolu KVKBKM) 83

Şekil 3. 95 Beykoz İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası).....84

Şekil 3. 96 Özgün Beykoz iskelesi zemin kat planı (6 Nolu KVKBKM) 85

Şekil 3. 97 Yeni yapılan Beykoz İskelesi plan şeması (Eken, 2023) 86

Şekil 3. 98 Özgün Beykoz İskelesi iç mekan solda (6 Nolu KVKBKM) yeni yapılan Beykoz İskelesi iç mekan sağda (Eken, 2023).....86

Şekil 3. 99 Özgün Beykoz İskelesi birinci kat planı (6 Nolu KVKBKM) 86

Şekil 3. 100 Özgün Beykoz İskelesi kara cephesi solda (6 Nolu KVKBKM) yeni yapılan Beykoz İskelesi kara cephesi sağda (Eken, 2023).....87

Şekil 3. 101 Özgün İskele kara cephesi, restorasyon projesi (6 Nolu KVKBKM) 87

Şekil 3. 102 Beykoz İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023) 88

Şekil 3. 103 Özgün İskele deniz cephesi, restorasyon projesi (6 Nolu KVKBKM) 88

Şekil 3. 104 Beykoz İskelesi sağ yan cephe (Eken, 2023) 88

Şekil 3. 105 Yeni yapılan Beykoz İskelesi sistem kesiti (6 Nolu KVKBKM).....89

Şekil 3. 106 Eski Beykoz İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 90

Şekil 3. 107 Beykoz İskelesi, 1987 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM) 91

Şekil 3. 108 Eski Beykoz İskelesi, 1986 tarihli restorasyon projesi (6 nolu KVKBKM) 92

Şekil 3. 109 Paşabahçe İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 93

Şekil 3. 110 Özgün Paşabahçe İskelesi planı, restitüsyon projesi (6 Nolu KVKBKM) 94

Şekil 3. 111 Yeni yapılan Paşabahçe İskelesi plan şeması (Eken, 2023).....94

Şekil 3. 112 Paşabahçe İskelesi iç mekan (Eken, 2023).....95

Şekil 3. 113 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023).....95

Şekil 3. 114 Özgün iskele kara cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) .96

Şekil 3. 115 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi (Eken, 2023).....96

Şekil 3. 116 Özgün iskele deniz cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)96

Şekil 3. 117 Paşabahçe İskelesi sağ yan cephe ve yolcu çıkış mahali (Eken, 2023) 96

Şekil 3. 119 Eski Paşabahçe İskelesi (Eken, 2023) 97

Şekil 3. 118 Özgün iskele sistem detayı solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele sistem detayı sağda (6 nolu KVKBKM).....97

Şekil 3. 120 Eski Paşabahçe İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023).....99

Şekil 3. 121 Paşabahçe İskelesi 1998 tarihli rölöve projesi (6 nolu KVKBKM) 100

Şekil 3. 122 Paşabahçe İskelesi 1998 tarihli restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 101

Şekil 3. 123 Paşabahçe İskelesi 1998 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM) 102

Şekil 3. 124 Çubuklu İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 103

Şekil 3. 125 Özgün Çubuklu İskelesi 1990 tarihli rölöve planı (6 nolu KVKBKM) 104

Şekil 3. 126 Yeni yapılan Çubuklu İskelesi plan şeması (Eken, 2023).....104

Şekil 3. 127 Çubuklu İskelesi, iç mekan (Eken, 2023).....105

Şekil 3. 128 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023).....105

Şekil 3. 129 Özgün iskele kara cephesi 1990 tarihli rölöve (6 nolu KVKBKM) 106

Şekil 3. 130 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023).....106

Şekil 3. 131 Özgün iskele deniz cephesi 1990 tarihli rölöve (6 nolu KVKBKM) 106

Şekil 3. 132 Çubuklu İskelesi, yolcu çıkış mahali ve sol yan cephe (Eken, 2023) 107

Şekil 3. 133 Çubuklu İskelesi sistem detayı (6 Nolu KVKBKM Arşivi).....107

Şekil 3. 134 Çubuklu İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023).....109

Şekil 3. 135 Çubuklu İskelesi, 1992 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM) 110

Şekil 3. 136 Çubuklu İskelesi, 1990 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM) 111

Şekil 3. 137 Kanlıca İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 112

Şekil 3. 138 Özgün Kanlıca iskelesi planı, 1989 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM) 113

Şekil 3. 139 Yeni yapılan Kanlıca İskelesi plan şeması (Eken, 2023) 113

Şekil 3. 140 Kanlıca İskelesi iç mekan (Eken, 2023).....114

Şekil 3. 141 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023).....114

Şekil 3. 142 Özgün iskele kara cephesi 1989 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM) 115

Şekil 3. 143 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)..... 115

Şekil 3. 144 Özgün iskele deniz cephesi 1989 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM) 115

Şekil 3. 145 Kanlıca İskelesi sistem detayı (6 Nolu KVKBKM Arşivi)..... 116

Şekil 3. 146 Dış cephe ve saçak altı ahşap kaplamasında bozulmalar (Eken, 2023) 116

Şekil 3. 147 Kanlıca İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 118

Şekil 3. 148 Kanlıca İskelesi, 1989 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM) 119

Şekil 3. 149 Kanlıca İskelesi, 1989 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM) 120

Şekil 3. 150 Anadolu Hisarı İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 121

Şekil 3. 151 Özgün Anadolu Hisarı İskelesi planı, 1988 tarihli rölöve (6 nolu KVKBKM) 122

Şekil 3. 152 Yeni yapılan Anadolu Hisarı İskelesi, plan şeması (Eken, 2023) ... 122

Şekil 3. 153 Anadolu Hisarı İskelesi, iç mekan (Eken, 2023)..... 123

Şekil 3. 154 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)..... 123

Şekil 3. 155 Özgün Anadolu Hisarı İskelesi kara cephesi, 1988 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM) 124

Şekil 3. 156 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)..... 124

Şekil 3. 157 Özgün iskele deniz cephesi, 1988 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM) 124

Şekil 3. 158 Anadolu Hisarı İskelesi sistem detayı (İstanbul VI Nolu KVKBKM) 125

Şekil 3. 159 Anadolu Hisarı İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 126

Şekil 3. 160 Anadolu Hisarı İskelesi, 1988 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM) 127

Şekil 3. 161 Anadolu Hisarı İskelesi, 1988 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM) 128

Şekil 3. 162 Kandilli İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)..... 129

Şekil 3. 163 Eski Kandilli İskelesi yanında tarihi kayıkhane kemeri (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi) 130

Şekil 3. 164 Yeni yapılacak iskele planı, 1987 tarihli avan proje solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele plan şeması sağda (Eken, 2023)..... 131

Şekil 3. 165 Kandilli İskelesi iç mekan (Eken, 2023) 131

Şekil 3. 166 Yeni yapılacak iskele kara cephesi , 1987 tarihli avan proje solda (6 nolu KVKBKM) 132

Şekil 3. 167 Kandilli İskelesi kara cephesi (Eken, 2023) 132

Şekil 3. 168 Özgün Kandilli İskelesi deniz cephesi, tarih bilinmiyor (Sosyal medya grubu) 132

Şekil 3. 169 Kandilli İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023) 133

Şekil 3. 170 Kandilli İskelesi yan cepheler (Eken, 2023) 133

Şekil 3. 171 Kandilli İskelesi, sağ yan cephe, 1987 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM) 134

Şekil 3. 172 Kandilli İskelesi sistem detayı (İstanbul VI Nolu KVKBKM) 134

Şekil 3. 173 Kandilli İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 136

Şekil 3. 174 Kandilli İskelesi, 1987 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM) 137

Şekil 3. 175 Çengelköy İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 138

Şekil 3. 176 Özgün iskele planı, 1987 tarihli rölöve çizimi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele plan şeması (Eken, 2023) 139

Şekil 3. 177 Çengelköy İskelesi iç mekan (Eken, 2023) 139

Şekil 3. 178 İlk yapılan iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023) 140

Şekil 3. 179 İlk yapılan iskele kara cephesi 1987 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM) 140

Şekil 3. 180 Çengelköy iskelesi özgün hali solda (6 nolu KVKBKM) çatısı değiştirilmiş hali sağda (6 nolu KVKBKM) 141

Şekil 3. 181 İlk yapılan iskele deniz cephesi 1987 tarihli rölöve çizimi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023) .. 141

Şekil 3. 182 Çengelköy İskelesi sistem detayı (İstanbul VI Nolu KVKBKM) ... 142

Şekil 3. 183 Çengelköy İskelesi ahşap cephe kaplamasında görülen bozulmalar (Eken, 2023) 142

Şekil 3. 184 Çengelköy İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023) 144

Şekil 3. 185 Çengelköy İskelesi 1987 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM) 145

Şekil 3. 186 Çengelköy İskelesi 1989 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM) 146

Şekil 3. 187 Beylerbeyi İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 147

Şekil 3. 188 Özgün Beylerbeyi İskelesi planı, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 148

Şekil 3. 189 Yeni yapılan Beylerbeyi İskelesi plan şeması (Eken, 2023) 148

Şekil 3. 190 Özgün iskele iç mekan solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele iç mekan sağda (Eken, 2023) 149

Şekil 3. 191 Özgün Beylerbeyi İskelesi kara cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 149

Şekil 3. 192 Yeniden yapılan Beylerbeyi İskelesi kara cephesi (Eken, 2023) 150

Şekil 3. 193 Özgün Beylerbeyi İskelesi deniz cephesi restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 150

Şekil 3. 194 Yeniden yapılan Beylerbeyi İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023) .. 150

Şekil 3. 195 Yeniden yapılan Beylerbeyi İskelesi yan cepheleri (Eken, 2023)... 151

Şekil 3. 196 Beylerbeyi İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)..... 153

Şekil 3. 197 Beylerbeyi İskelesi, 2004 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM) 154

Şekil 3. 198 Beylerbeyi İskelesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM) 155

Şekil 3. 199 Beylerbeyi İskelesi, 2003 tarihli restorasyon projesi (6 nolu KVKBKM) 156

Şekil 3. 200 Üsküdar İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 157

Şekil 3. 201 1904 yılında yıkılan Üsküdar İskelesi (Haskan, 2001) 158

Şekil 3. 202 Üsküdar sahilden görünümü ve 1904 yılında yıkılan Üsküdar İskelesi (Haskan, 2001)..... 158

Şekil 3. 203 1933 Tarihli Pervititch haritasında 1904 yılında yapılan Üsküdar İskelesi (Salt Araştırma Arşivi) 158

Şekil 3. 204 1904 yılında yapılan iskele, 1950 ((Haskan, 2001)..... 159

Şekil 3. 205 Üsküdar İskelesi planı (https://www.arkitera.com/proje/uskudar-vapur-iskelesi/)..... 160

Şekil 3. 206 1965 yılında yapılan Üsküdar İskelesi, deniz cephesi özgün tasarım (https://www.arkitera.com/proje/uskudar-vapur-iskelesi/) 161

Şekil 3. 207 1965 yılında yapılan Üsküdar İskelesi, kara cephesi özgün tasarım (https://www.arkitera.com/proje/uskudar-vapur-iskelesi/) 161

Şekil 3. 208 Üsküdar İskelesi yol cephesi (Eken, 2023) 162

Şekil 3. 209 Üsküdar İskelesi deniz cephesi (https://www.sehirhatlari.istanbul/tr/iskeleler/uskudar-28) 162

Şekil 3. 210 Salacak İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 163

Şekil 3. 211 1913-14 tarihli Alman Mavileri Haritaları, özgün Salacak İskelesi (Dağdelen, 2006)..... 164

Şekil 3. 212 Özgün Salacak İskelesi yıkılmadan önce, 1950'ler (https://www.facebook.com/photo/?fbid=10226457214349941&set=gm.7488343654530077&idorvanity=824316890932820) 164

Şekil 3. 213 1954 yılından sonra yapılan Salacak İskelesi, 1970'li yıllar (https://kultursanat.istanbul/salacak-iskelesi/) 165

Şekil 3. 214 Salacak İskelesi plan şeması (Eken, 2023)..... 165

Şekil 3. 215 Salacak İskelesi iç mekan (Eken, 2023)..... 166

Şekil 3. 216 Salacak İskele yapısı giriş cephesi ve arka cephesi (Eken, 2023)...166
Şekil 3. 217 Salacak İskele yapısı yan cepheler (Eken,2023) 167
Şekil 3. 218 Seyr-i Sefain İdaresi sefer haritası (Koraltürk, 2010) 168
Şekil 3. 219 Anadolu Ciheti Haritası, Vaniköy İskelesi (Dağdelen, 2008).....169
Şekil 3. 220 Eski Vaniköy İskelesi (Salt Araştırma Arşivi).....169
Şekil 3. 221 Eski Küçüksu İskelesi'nin kapatılma sebebini gösteren gazete haberi(https://emlakkulisi.com/1981-yilinda-kucuksu-iskelesi-kapatilmis/339820) 170
Şekil 3. 222 Anadolu Ciheti Haritası, Küçüksu Kasrı (Dağdelen, 2008).....171
Şekil 3. 223 Küçüksu İskelesi, 1946 tarihli hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası) 171
Şekil 3. 224 Kalamış İskelesi, 1966-1982 tarihli İBB Şehir Haritası (https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/).....172
Şekil 3. 225 Kalamış İskelesi (https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/emre-musazlioglu/kalamis-iskelesi).....172
Şekil 3. 226 Caddebostan İskelesi (Tutel, 2008) 173
Şekil 3. 227 Suadiye İskelesi (Tutel, 2008) https://i.pinimg.com/originals/9b/f1/74/9bf174c6d7f1e8a1d16ea74aa276d2c5.jpg) 174
Şekil 4. 1 Haydarpaşa İskelesi (Eken, 2023) 176
Şekil 4. 2 Kadıköy İskelesi (Eken, 2023) 177
Şekil 4. 3 Moda İskelesi (Eken, 2023).....178
Şekil 4. 4 Bostancı İskelesi (Eken, 2023).....179
Şekil 4. 5 Kuzguncuk İskelesi (Eken, 2023) 180
Şekil 4. 6 Anadolu Kavağı İskelesi (Eken, 2023).....181
Şekil 4. 7 Beykoz İskelesi (Eken, 2023).....182
Şekil 4. 8 Paşabahçe İskelesi (Eken, 2023) 183
Şekil 4. 9 Çubuklu İskelesi (Eken, 2023) 184
Şekil 4. 10 Kanlıca İskelesi (Eken, 2023) 185
Şekil 4. 11 Anadolu Hisarı İskelesi (Eken, 2023) 186
Şekil 4. 12 Kandilli İskelesi (Eken, 2023).....187
Şekil 4. 13 Çengelköy İskelesi (Eken, 2023).....188
Şekil 4. 14 Beylerbeyi İskelesi (Eken, 2023) 189
Şekil 4. 15 Üsküdar İskelesi (Eken, 2023) 190
Şekil 4. 16 Salacak İskelesi (Eken, 2023) 191
Şekil 4. 17 Günümüze ulaşan iskele yapılarının malzeme ve yapım teknikleri (Eken, 2023) 192

Şekil 4. 18 Günümüze ulaşan iskele yapılarının taşıyıcılık durumları (Eken, 2023) 193

Şekil 4. 19 Özgün halini koruyan iskele yapılarının plan düzeni korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)..... 196

Şekil 4. 20 Özgün halini koruyan iskele yapılarının cephe düzeni korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)..... 197

Şekil 4. 21 Özgün halini koruyan iskele yapılarının kütle korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023) 197

Şekil 4. 22 Özgün halini koruyan iskele yapılarının malzeme ve yapım tekniği korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023) 198

Şekil 4. 23 Günümüze ulaşan iskele yapılarının genel korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)..... 198

Şekil 4. 24 Günümüze ulaşan iskele yapılarının işlev analizi (Eken, 2023) 199

Şekil 4. 25 Yeniden yapılan iskelelerin özgün planlarına uyumluluk durumu ... 200

Şekil 4. 26 Yeniden yapılan iskelelerin özgün cephelerine uyumluluk durumu . 201

Şekil 4. 27 Yeniden yapılan iskelelerin özgün kütle oranlarına uyumluluk durumu 201

Şekil 4. 28 Yeniden yapılan iskelelerin özgün malzeme ve yapım tekniklerine uyumluluk durumu..... 202

Şekil 4. 29 Yeniden yapılan iskelelerin genel uyumluluk durumu..... 202

Şekil 4. 30 Tüzüklerde rekonstrüksiyon (Eken, B. S., 2023) 205

Şekil 4. 31 Tüzüklerde yer alan onarımla ilgili maddeler 207

ÖZET

İstanbul Anadolu Yakasındaki İskele Yapılarının Mimari Özellikleri ve Koruma Sorunları

Beyza Selin EKEN

Mimarlık Anabilim Dalı

Rölöve ve Restorasyon Programı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk TUNCER

Osmanlı Dönemi'nde İstanbul'da Boğaziçi ulaşımı çoğunlukla denizden yapılmaktaydı. Başlangıçta kent içi deniz ulaşımı kayıklarla sağlanmakta olup, 19. yüzyıl ortalarına kadar gemilerin yanaşmasına, yolcu ve yük indirip bindirmesine uygun iskeleler bulunmamaktaydı. Kayıkların yanaştığı iskeleler suya doğru uzanan ahşap iskeleler biçimindeydi. 1855'te Şirket-i Hayriye'nin kurulması ile buharlı gemiler deniz ulaşımında kullanılmaya başlanmış olup, sonraki yıllarda gemilerin yanaşmasına uygun iskeleler inşa edilmiştir. Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı iskeleler yapım tekniğine göre ahşap karkas ve kagir yığma olarak ikiye ayrılabilmektedir. İskeleler yapıldığı dönemin mimarlık anlayışı olan Birinci Ulusal Mimarlık akımını yansıtmaktadır. Ahşap iskelelerin hepsi genellikle aynı mimari özelliklere sahip olup, sadece iskele işlevinde kullanılmakta ve tek katlı, dikdörtgen plan şeması göstermektedir. İskelelerin içinde yolcu salonu, memur ve çımacı odaları, gişe, depo, wc ve dış kısımda yan cephede yolcu çıkış mahali tasarlanmıştır. Ahşap iskelelerin vapur yanaşma platformu ve kazıkları da ahşap olarak yapılmıştır. Bu iskeleler yıllar içinde maruz kaldıkları bozulmalar, geçirdikleri niteliksiz onarım

ve müdahaleleler sonucu kullanılamaz hale gelmiş ve betonarme veya çelik karkas sistemli olarak yeniden yapılmıştır. Cepheleri ahşap kaplanmıştır. Kagir iskele binaları ise kesme taş veya tuğla malzemeden inşa edilmiştir. Bazılarının cepheleri kesme taş görünümünde sıvanmıştır. Çoğunlukla iki katlı olan kagir iskeleler, iskele işleviyle birlikte dükkan, dernek, kafeterya gibi ikinci işleve sahiptir. Ahşap iskelelere oranla az sayıda olan kagir iskeleler yoğun süslemelere sahiptir. Bu iskelelerin yanaşma platformu ve kazıkları ahşap veya beton olarak yapılmıştır. Zaman içerisinde çeşitli müdahaleler geçiren kagir iskeleler, yakın tarihlerde yapılan restorasyonları sonucu özgün halini büyük oranda korumaktadır. İstanbul'un önemli kültür miras yapılarından olan, yer aldıkları çevrelerde sosyal ve kültürel merkezler haline gelen iskelelerin özgün halleriyle korunarak gelecek nesillere aktarılması gerekmektedir. Bu amaçla iskelelerin düzenli olarak bakım ve onarımları yapılmalı, gerekli durumlar olduğunda iskelelere yapılacak müdahaleler özgün niteliklerine zarar vermeden, mümkün olduğunca geri dönüştürülebilir şekilde olmalıdır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, deniz ulaşımı, Şirket-i Hayriye, iskele yapıları, koruma.

ABSTRACT

Architectural Features and Conservation Problems of Historical Pier Structures on the Asian Side of Istanbul

Beyza Selin EKEN

Department of Architecture

Master of Science Thesis

Supervisor: Asst. Prof. Ömer Faruk TUNCER

During the Ottoman period, transportation on the Bosphorus in Istanbul was mostly carried out by sea. Initially, urban maritime transportation was provided by boats, and until the mid-19th century, there were no piers suitable for ships to dock and load/unload passengers and cargo. The piers where boats docked were in the form of wooden bridges extending towards the water. With the establishment of the Sirket-i Hayriye in 1855, steamships began to be used in maritime transportation, and piers suitable for the docking of ships were built in the following years. The piers built by Sirket-i Hayriye can be divided into two as wooden frame and masonry according to the construction technique. These piers reflect the First National Architectural movement, which was the architectural approach of the period in which they were built. All of the wooden piers generally have the same architectural features, are used only as piers and show a single-story, rectangular plan scheme. Inside the piers, there are passenger lounge, officer and ferryman's rooms, ticket booths, storage, wc and a passenger exit area on the side outside. The ferry docking platform and pilings of wooden piers are also constructed from wood. These wooden piers have become unusable as a result of deterioration, unqualified repairs and interventions they have been exposed to over the years. And they have

been rebuilt with reinforced concrete or steel frame systems. The facades of these piers are covered with wood. The masonry pier buildings are constructed of cut stone or brick. The facades of some of them are plastered to look like cut stone. The masonry piers, which are mostly two-storied, have a second function such as shops, associations, and cafeterias in addition to the pier function. The masonry piers, which are fewer in number compared to the wooden piers, have intense ornaments. The docking platforms and pilings of these piers are made of wood or concrete. The masonry piers, which have undergone various interventions over time, have largely preserved their original state as a result of recent restorations. The piers, which are one of the important cultural heritage structures of Istanbul and have become social and cultural centers in their surroundings, should be preserved in their original condition and passed on to future generations. For this purpose, the piers should be regularly maintained and repaired, and the interventions to be made to the piers when necessary, should be recyclable as much as possible without damaging their original qualities.

Keywords: İstanbul, marine transportation, Sirket-i Hayriye, pier structures, conservation.

1
GİRİŞ

1.1 Literatür Özeti

İstanbul'da deniz ulaşımı kayıklarla sağlanmaya başlamış olup, ilk kez yurtdışından buharlı gemilerin ülkeye getirtilmesiyle gelişme göstermiştir. Deniz ulaşımını denetleyip düzenli bir hale getirmek için Fevaid-i Osmaniye, Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi gibi kuruluşlar oluşturulmuştur. Tez kapsamında öncelikle İstanbul'da deniz ulaşımının gelişimini anlamaya yönelik literatür araştırması yapılmıştır. Bu kapsamda; Eser Tutel tarafından 1994 yılında Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisinde yayımlanan "Deniz Ulaşımı" başlıklı yazı ve "Şirket-i Hayriye" adlı kitaptan, Mehmet Mazak tarafından 1998 yılında yazılan "Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı" adlı kitaptan ve Murat Koraltürk tarafından 2010 yılında yayımlanan "İstanbul'da Deniz Ulaşımı" adlı kitaptan faydalanılmıştır.

Deniz ulaşımında vapur kullanımının artmasıyla birlikte vapurların yanaşabileceği, yolcu indirip bindirebileceği iskelelere ihtiyaç duyulmuştur. Şirket-i Hayriye bu ihtiyacı karşılamak amacıyla 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ahşap ve kagir iskeleler inşa ettirmeye başlamıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde, Anadolu Yakası'nda inşa edilen iskele yapılarının tarihçeleri, mimari özellikleri, yapım teknikleri ve günümüze kadar geçirdikleri müdahaleleri anlayabilmek için İstanbul V ve VI Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları Müdürlükleri, Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve ilgili belediyelerin arşivleri taranmıştır. Her bir iskele için elde edilen onaylı restitüsyon, rölöve, restorasyon, yeniden yapım, avan projeleri, raporlar, eski fotoğraflar ve belgeler incelenmiştir.

İBB Atatürk Kitaplığı, Salt Araştırma Arşivi, Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivleri taranarak, iskelelere ait eski fotoğraflar, haritalar ve resmi yazışmalara ulaşılmıştır.

İBB Atatürk Kitaplığı çevrimiçi arşivinden elde edilen, İrfan Dağdeğirmen'nin 2006 yılında hazırlamış olduğu "Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları Cilt I" kitabı, 2008 yılında hazırlamış olduğu 1930'lar tarihli haritaları içeren "İstanbul - Anadolu Ciheti Haritaları" kitabı ve Salt Araştırma Arşivinde yer alan 1930-1935 tarihleri arasında Jacques Pervititch

tarafından hazırlanan Pervititch Haritaları'ndan iskelelere dair eski haritalar elde edilmiştir.

Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını ile 1994 yılında hazırlanan Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisinin dördüncü cildinde yer alan, Mümtaz Arıkan tarafından yazılan "İskeleler" başlıklı yazıdan faydalanılmıştır. Gazeteci yazar Eser Tutel'in "Gemiler, Süvariler, İskeleler" ve "İskeleler Şehri İstanbul" kitapları incelenmiştir.

İskelelerin farklı yıllara ait hava fotoğrafları için İBB Şehir Haritaları'ndan faydalanılmıştır.

Üsküdar ilçesinde yer alan iskeleler için Üsküdar Belediyesi, Üsküdar Araştırmaları Merkezi tarafından 2001 yılında yayımlanan "Yüzyıllar Boyunca Üsküdar Ansiklopedisi" taranmıştır.

Kagir iskelelerden olan Moda İskelesi ve Haydarpaşa İskelesi mimar Vedat Tek tarafından tasarlanmıştır. Vedat Tek, Kadıköy İskelesi için de proje hazırlamış, fakat bu proje uygulanmamıştır. Bu iskelelere yönelik detaylı bilgi elde edebilmek için Afife Batur tarafından yazılan "M. Vedad Tek, Kimliğinin İzinde Bir Mimar" adlı kitap, Müjde Dila Gümüş tarafından yazılan ve Sanat Tarihi Yıllığı'nda yayımlanan "Birinci Dünya Savaşında Mimarlık Yapmak: Vedad (Tek) Bey'in Harbiye Nezareti'ne Bağlı Çalışmaları" adlı makale incelenmiştir.

Prof. Dr. Hatice Örcün Barışta tarafından 1985 yılında Vakıflar Dergisi'nde yayımlanan "İstanbul Son İmparatorluk Dönemi Yapılarında Süs Kubbesi ile Taçlandırılmış İskele Binaları" adlı makaleden Bostancı İskelesi ve Haydarpaşa İskelesi ile ilgili detaylı bilgi elde edilmiştir. Aynı yazar tarafından yazılan ve Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'nde yer alan "Haydarpaşa İskelesi" başlıklı yazıdan faydalanılmıştır.

Onarım, müdahale ve korumaya yönelik öneriler getirilirken, Venedik Tüzüğü (1964), Atina Tüzüğü (1931) ve ICOMOS tarafından hazırlanan Mimari Mirasın Analizi, Korunması ve Strüktürel Restorasyonu İçin İlkeler (2023) gibi uluslararası tüzüklerden faydalanılmıştır.

1.2 Tezin Amacı

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Şirket-i Hayriye tarafından inşa ettirilmeye başlayan, 20. yüzyılın başında yapım faaliyetleri hız kazanan yolcu iskeleleri, İstanbul'un kültür varlıkları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Bu iskelelerin bir kısmı günümüze ulaşabilmiş, bir kısmı yeniden yapılmış, bir kısmı ise tamamen yok olmuştur.

Bu çalışmanın amacı, İstanbul'da Anadolu Yakası'nda inşa edilen ve yapıldıkları dönemin mimari anlayışını yansıtan, günümüzde mevcut olan iskele yapılarının envanterlerinin çıkarılması, mevcut durumlarının belgelenmesi ve literature katkı sağlanması, korunarak gelecek nesillere aktarabilmek için gerekli koruma önerilerinin sunulmasıdır. Bu amaç doğrultusunda Anadolu Yakası'nda yer alan iskelelerin tarihçeleri, mimari özellikleri, güncel durumları, geçirdikleri müdahaleler ve koruma sorunları incelenmiştir. İskele yapılarına yönelik ilgili belediyeler, KVKK, TDİ, BOA ve İBB Kütüphanesi arşivleri taranarak, iskelelere ait ulaşılabilen resmi belgeler, fotoğraflar ve projeler toplanmış, literatür araştırması, yerinde inceleme, fotoğraflama yöntemlerinden yararlanılmış ve kataloglama çalışması yapılmıştır. Anadolu Yakası'nda inşa edilmiş fakat günümüzde mevcut olmayan iskele yapılarına yönelik tespit edilebilen bilgi ve belgeler tezde sunulmuştur

1.3 Hipotez

Anadolu Yakası'nda çeşitli tarihlerde inşa edilmiş 16 adet iskele bulunmaktadır. Bunlardan 5 adedi (Haydarpaşa İskelesi, Kadıköy İskelesi, Moda İskelesi, Bostancı İskelesi ve Haydarpaşa İskelesi) çeşitli müdahaleler geçirmiş olsalar da büyük oranda özgün hallerini korumaktadır. 11 adedi ise (Anadolu Kavağı İskelesi, Beykoz İskelesi, Paşabahçe İskelesi, Çubuklu İskelesi, Kanlıca İskelesi, Anadolu Hisarı İskelesi, Kandilli İskelesi, Çengelköy İskelesi, Beylerbeyi İskelesi, Üsküdar İskelesi ve Salacak İskelesi) özgün halleriyle korunamamış ve yıkılmıştır. Bu iskeleler yeniden yapılmış ancak yeniden yapım sırasında da yapıların özgün özelliklerine uyulmamıştır.

2
OSMANLI VE ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMI VE İSKELE YAPILARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

İstanbul'da deniz ulaşımı tarihin her döneminde büyük önem taşımıştır. Buharlı gemilerin deniz ulaşımında ilk kez kullanıldığı tarihe kadar, Haliç'te, boğazın iki yakası arasında ya da Marmara kıyılarında deniz ulaşımı kayıklarla, kürekli veya yelkenlilerle sağlanmaktaydı. Önceleri, İstanbul'da yaşamış olan yabancılar deniz ulaşımında yerlilere göre daha gelişmiş durumdaydı. Özellikle Cenevizlilerin kadırga ve kayık küreği yapımında uzmanlaşmış olması, Bizans Döneminde şehrin çeşitli noktalarında limanlar bulunması bu durumun göstergeleridir. Bu dönemde limanlar daha çok ticari amaçla kullanılmıştır. İstanbul'un 1453 yılında fethedilmesinden sonra da Haliç liman olarak önemini korumuştur ve bu dönemde de çoğunlukla ticari amaçlı deniz ulaşımı devam etmiştir (Tutel, 1994, s. 30-33). 16. yüzyıldan itibaren İstanbul ve yakın çevresi arasında deniz ulaşımı gelişme göstermeye başlamıştır. Kent içi ulaşımda ise 19. yüzyılda yaşanan ekonomik ve toplumsal dönüşüme kadar geçen süre içerisinde, kayıklarla deniz ulaşımı sağlanmıştır (Koraltürk, 2010, s. 16). Bu tarihten itibaren kent içi deniz ulaşımında buharlı gemiler kullanılmaya başlanmış ve kayıkçılığın yerini almıştır.

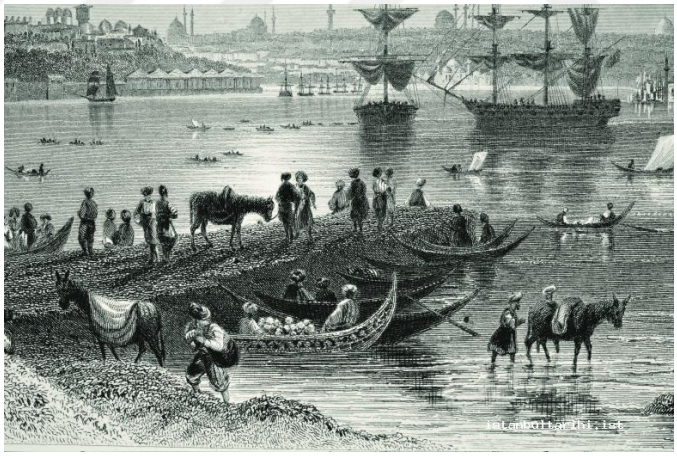
2.1 Osmanlı Dönemi'nde Deniz Ulaşımı

Kentler arası ve kent içi deniz ulaşımı Osmanlı Dönemi'nde büyük yer tutmakta ve günümüzün aksine Boğaziçi ulaşımı daha çok denizden yapılmaktaydı. Bu sebeple Boğaziçi'ndeki yerleşimlerin oluşumunda deniz ulaşımı büyük bir etken olmuştur. Karayollarının daha az ve nispeten güvensiz olması sebebiyle kara ulaşımı daha çok ikincil konumda kalmıştır. Kara ulaşımı ile daha çok yalı ya da evler arasında patika ya da rıhtım bağlantısı sağlanmıştır (Yazıcıoğlu, 1984, s.75). 19. yüzyıla kadar Boğaziçi'nin iki yakasındaki deniz ulaşımı kayıklarla sağlanırken, bu tarihten itibaren buharlı gemiler ile sağlanmaya başlamıştır. Deniz ulaşımını sistemli hale getirme amacı ile çeşitli kurumlar kurulmuştur.

2.1.1 Kayıklarla Ulaşım

19. yüzyıla kadar İstanbul'un iki yakasında deniz ulaşımı kayıklarla sağlanmaktaydı (Şekil 2.1). Yolcu taşımada kullanılan kayıklar, at kayığı, piyade, dolmacı kayığı, pazar kayığı, ateş kayığı gibi çeşitli şekillerde adlandırılmaktaydı. Bunun dışında saray ve padişahların Boğaziçi gezilerinde kullandıkları saltanat kayıkları, tanınmış zengin ve devlet ileri gelenlerinin yalılarından İstanbul'a geliş gidişlerinde, mehtap ve Boğaziçi gezilerinde kullandıkları özel kayıklar, balıkçı ve seyyar satıcıların kendi kol gücüyle kullandıkları kişisel kayıkları, Boğaziçi gezi ve özel gidip gelmelerde kullanılan kira ve dolmuş kayıkları ile deniz ulaşımı sağlanmaktaydı. Boğaz'da neredeyse her yalının bir kayıkhanesi ve birkaç kayığı mevcuttu (Mazak, 1998, s. 25). Saltanat kayığını Bostancıbaşı yönetmekte ve sahilde bulunan iskeleler hakkında padişaha bilgi vermek amacıyla Bostancıbaşı Defterleri tutmaktaydı (Ertuğ, 2015, s. 415 ve Yazıcıoğlu, 1984, s. 85 ve Koraltürk, 2010, s. 16)

Deniz ulaşımında buharlı gemilerin kullanılmaya başlaması ile toplu ulaşım amaçlı kayık kullanımı giderek azalmış ve son bulmuştur.



Şekil 2. 1 Salacak İskelesi ve Üsküdar sahilinde kayıkla ulaşım, Barlett (Ertuğ, 2015)

2.1.2 Buharlı Gemilerle Ulaşım

Endüstri Devrimi ile buhar gücünün kullanılmaya başlamanması, deniz ulaşımında yelkenden makineye geçişi sağlamış ve buharlı gemiler üretilmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk buharlı gemi II. Mahmud döneminde, Tersane-i Amire tarafından 1828 yılında İngiltere'den satın alınmıştır. "Swift" adı verilen gemi, halk arasında vapur kelimesinin karşılığı olarak kullanılan "Buğu Gemisi" ifadesi ile

anılmaktaydı. İstanbul kent içi deniz ulaşımında buharlı gemi kullanımını artırmak amacıyla daha fazla gemi ülkeye getirtilmiş ve kendi tersanelerimizde yerli üretime başlanmıştır (Koraltürk, 2010, s. 17-18 ve Müftüler, 2005, s. 26).

2.1.2.1 Fevaid-i Osmaniye

Boğaziçi'nde artan ulaşım talebini karşılamak amacıyla atılan ilk girişim İngiliz ve Ruslar tarafından oluşturulan buharlı gemi işletilmesidir. Devlet 1837 yılında, İngiliz ve Rus bandıralı gemilerin taşımacılığını yasaklamış, bu da 1843 yılında Osmanlı bandıralı gemileri işletmek üzere Fevaid-i Osmaniye'nin kurulmasına ortam hazırlamıştır. Bu işletme Bahriye Nezareti'ne bağlanmıştır (Başar, 2007, s. 3 ve Müftüler, 2005, s. 27).

1851 yılında Üsküdar'a Vesile-i Ticaret ve Girit adlı vapurlarla seferler düzenlenmeye başlamış, 1858 yılında filoya İngiltere'den getirtilen sekiz gemi daha katılmıştır. Kuruluş 1860'lı yıllarda ekonomik sarsıntılar geçirmiştir (Başar, 2007, s.4).

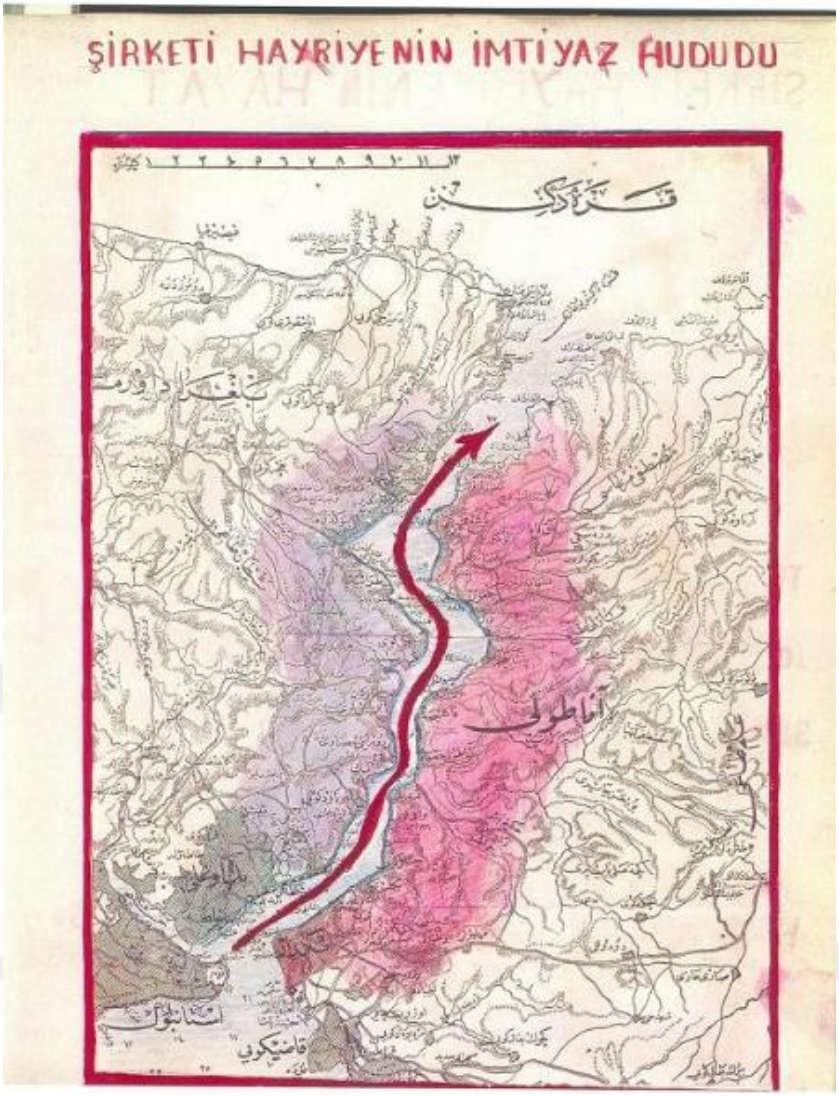
2.1.2.2 Şirket-i Hayriye

19. yüzyılın ortalarından itibaren Boğaziçi ve İstanbul arasındaki ulaşım talebi artmış, geleneksel ulaşım aracı olan kayıklar bu talebi karşılamakta yetersiz kalmıştır. Talebi karşılamak üzere vapur seferlerinin düzenlenmesi amacıyla 1851 yılında, Ahmet Cevdet Paşa ve Keçizade Fuad Paşa'nın girişimiyle Şirket-i Hayriye kurulmuş ve bu sayede İstanbul'da kent içi taşımacılıkta köklü bir yenilik yapılarak düzenli vapur çalıştırılması mümkün olmuştur (Şekil 2.2). Şirket-i Hayriye Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirketidir (Koraltürk, 2010 ve Müftüler, 2005).

Şirket-i Hayriye vapur işletmeye 1853 yılında başlamıştır. Başlangıçta altı vapur ile Boğaziçi'nin beş ila altı semtine yapılan seferler zaman içerisinde giderek artırılmıştır. Artan vapur seferleri ile Boğaziçi daha ulaşılabilir bir konuma gelmiş, önceleri çoğunlukla sayfiye yeri olarak nitelendirilen Boğaziçi'nde kalıcı ikamet artmış, imarın gelişmesiyle birlikte kalabalıklaşmaya başlamıştır. Böylece küçük yerleşim bölgeleri birer Boğaziçi köyü halini almıştır. Şirket-i Hayriye'nin hizmetleri vapur seferleri işletmekle sınırlı kalmamış, vapurların kıyılarda yanaşabilecekleri iskeleler inşa ettirilmiştir (Koraltürk, 2010, s. 22 ve Çamcı, Yaman, Zafer, 1994, s. 17).

Şekil 2. 2 Rumelihisarı İskelesi'nde buharlı gemi ve kayıklar bir arada (https://www.peramezat.com/lot/101998/rumelihisari-iskelesi)

Şirketin yaptırdığı ilk iskele 1851 yılında tamamlanan Üsküdar İskelesi'dir. Şirket-i Hayriye'nin devlet tarafından yetkilendirilen alanı; Avrupa kıyısında Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Sarıyer; Anadolu kıyısında ise Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca ve Beykoz İskelelerini kapsamaktaydı (Şekil 2.3). 1868-69 yıllarında Adalara da vapur seferleri düzenlenmiştir (Koraltürk, 2010, s. 38).



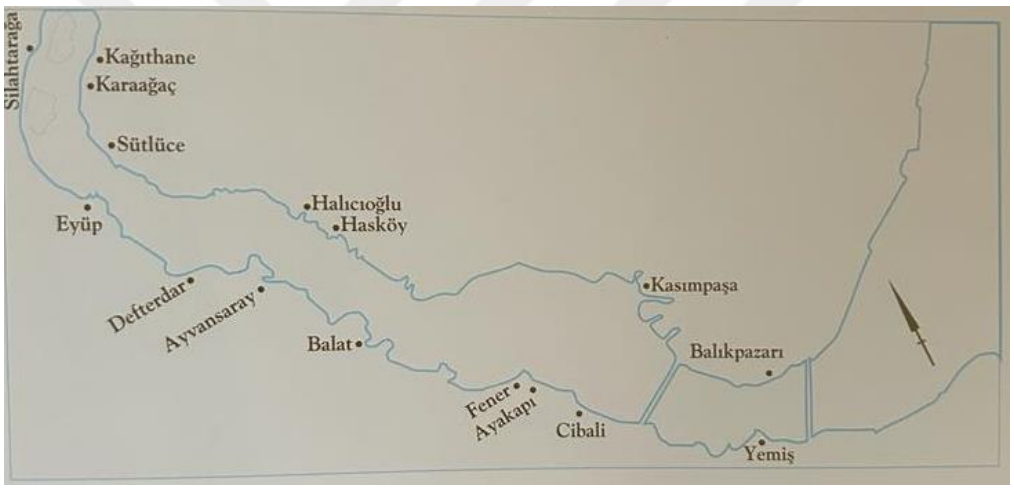
Şekil 2. 3 Şirket-i Hayriye'nin 1914'te yayımlanan Salnamesinde faaliyet alanını, dolayısıyla iskelelerini gösteren bir harita (http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=76374&start=10)

Birinci Dünya Savaşı'nın ülke ekonomisinde yarattığı olumsuz etkiler Şirket-i Hayriye'yi de etkilemiştir. Şirket, ulaşım maaliyetlerinin artması, savaşın etkileri ile İstanbul nüfusunun azalması ve dolayısı ile vapurlarla taşınan yolcu sayısının azalması gibi sorunlar ile karşılaşmıştır. İçinde bulunduğu sıkıntılardan kurtulmak için çeşitli girişimler yapılmış fakat yeterli olmayınca, Şirket-i Hayriye 1944 yılında devletlileştirilme sürecine girerek, vapurları ve tüm mal varlıkları ile Ulaştırma Bakanlığı'na satılmıştır. Vapurları ve mal varlığı Devlet Denizyolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Şehir Hatları Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 15 Ocak 1945'de Şirket-i Hayriye fiilen kaldırılmıştır (Başar, 2007, s. 11 ve Koraltürk, 2010, s. 89).

2.1.2.3 Haliç Vapurları Şirketi

Haliç'te 19. yüzyıl ortalarına kadar deniz ulaşımı kayıklarla sağlanmıştır. 1850'lere gelindiğinde buharlı gemilerin kullanılması için girişimlerde bulunulmaya başlanmıştır. 1856 yılında, Haliç'in iç tarafıyla sınırlı olmak ve Şirket-i Hayriye'nin faaliyet gösterdiği bölgelere girmemek koşuluyla faaliyet göstermek üzere Haliç Vapurları Şirketi kurulmuştur (Koraltürk, 2010, s. 66).

Şirketin faaliyet alanı başta Haliç'in Galata Köprüsü ile Kağıthane arasındaki bölümünü kapsarken zaman içinde vapurların uğradığı iskele sayısı artmıştır (Şekil 2.4). 1913 yılına gelindiğinde Köprü, Balıkpazarı, Yemiş, Kasımpaşa, Cibali, Ayakapı, Fener, Balat, Hasköy, Ayvansaray, Halıcıoğlu, Defterdar, Sütlüce, Eyüp ve Kağıthane İskeleleri şirket vapurlarına hizmet etmekteydi (Koraltürk, 2010, s. 73).



Şekil 2. 4 Haliç Vapurları Şirketi'nin faaliyet alanını gösteren harita (Koraltürk,2010)

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesiyle, Haliç Vapurları Şirketi, Şirket-i Hayriye'ye benzer bir biçimde olumsuz etkilenmeye başlamıştır. Şirkete ait buharlı gemilerin bir kısmı yolcu taşımacılığına devam ederken, bir kısmı askeri taşıma amacıyla hükümete kiralanmıştı. Yolcu taşıyan gemi sayısının azalmasıyla birlikte şirketin gelirleri de azalmıştır. Şirket sorunları gidermek için çeşitli önlemler almış, bu sayede faaliyetlerini bir süre daha sürdürebilmiştir. 1941 yılında Haliç Vapurları Şirketi'nin varlığına son verilerek, şirketin sahip olduğu on bir vapur ve on üç iskelesi Devlet Denizyolları İşletmesi'ne devredilmiştir (Koraltürk, 2010, s. 89).

2.2 Cumhuriyet Dönemi'nde Deniz Ulaşımı

Osmanlı Dönemi'nin son deniz ulaşımı kurumu olan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi I. Dünya Savaşı zamanında zor dönemler yaşamış, girdiği ağır borçlar sebebiyle iflas etme tehlikeleri atlatmış ve gemilerin çoğu askeriye tarafından kullanılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması ve 1923 yılında Büyük Millet Meclisi'nin kurulmasından sonra, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Türkiye Seyri Sefain İdaresi olarak isim değiştirmiştir. Kuruluşun daha iyi hizmet verebilmesi amacıyla 1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üç kısma ayrılmış; Akay İşletmesi Müdürlüğü, Devlet Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü kurulmuştur. Bunlardan Akay İdaresi Adalar, Anadolu Yakası iskeleleri ve Yalova hattından oluşan Marmara hattında faaliyet göstermiştir (Dağgülü, 1986, s. 15).

Akay İşletmesi'nin kuruluşundan 5 yıl sonra, 1938 yılında 3295 sayılı kanunla deniz ulaştırma, taşıma sektörleri ve liman işletmeleri birleştirilerek İktisat Vekaleti'ne bağlı kalmak koşuluyla Denizbank Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Bir buçuk yıl faaliyet göstermesinin ardından 1939 yılında Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü oluşturularak, buranın çatısı altında yer alan Şehir Hatları İşletmesi'ne dönüşmüştür. (Dağgülü, 1986, s. 16).

1944 yılında Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Limanlar Umum Müdürlüğü birleştirilerek bu adı almış, 1952 yılına kadar faaliyet göstermiştir. 1945 yılında Şirket-i Hayriye'yi 25 vapuru, Hasköy'deki tersanesi ve bütün taşınır taşınmaz malları ile satın almıştır. Adı geçen tüm deniz ulaşımı işletmeleri 1952 yılında kurulan Denizcilik Bankası T.A.O bünyesinde toplanmıştır. 1984 yılında bu kuruluş Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü (TDİ) adını almış ve Şehir Hatları bu genel müdürlüğe bağlanmıştır (Tutel, 1994, s. 36 ve Koraltürk, 2010, s. 114).

2005 yılına gelindiğinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesinde bulunan Şehir Hatları İşletmesi, iskelelerle birlikte Özelleştirme Yüksek Kurulunun kararıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. İstanbul'un deniz ulaşımına katkı sağlamak ve trafik sorununu çözmek amacıyla 2010 yılında İBB Başkanlığı tarafından İstanbul Şehir Hatları Turizm San. Tic. A.Ş kurulmuştur (Koraltürk, 2010, s. 168). Günümüzde deniz ulaşımı faaliyetleri bu kurumun bünyesinde gerçekleştirilmektedir.

2.3 İskele Yapılarının Tarihsel Süreci

İskeleler deniz ulaşım araçları olan kayıkların, vapurların yolcu ve yük bindirip boşalttığı duraklardır. Önceleri kayıkların kullanıldığı dönemlerde bir iskele yapısından söz edilemezken, buharlı vapurların kullanılması ve deniz ulaşımının kentte gelişmesiyle birlikte iskele yapılarının inşa faaliyetleri de gelişme göstermiştir. Bu sayede zaman içerisinde iskeleler ve meydanları, etrafında gelişen diğer fonksiyonlar ile bulundukları yerleşim yerlerinin merkezi, sosyal yaşamın odak noktası olmuşlardır.

2.3.1 19. Yüzyıl Öncesi İskele Yapıları

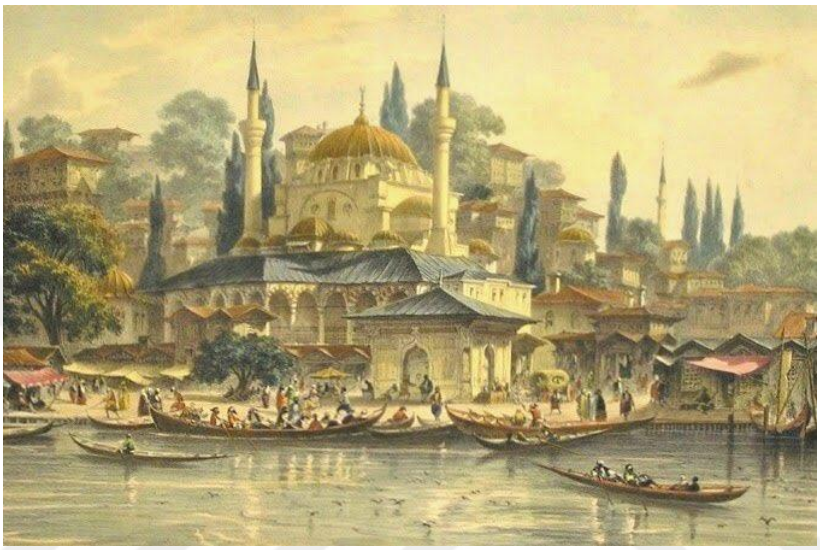
19. yüzyıla kadar deniz ulaşımında çoğunlukla kayıklar kullanılmaktaydı ve kayıkların yanaşabilmesine uygun iskeleler bulunmaktaydı. Kayıkçıların kullandığı iskeleler suya doğru uzanmış ahşap iskeleler biçimindeydi (Şekil 2.5). Halkın kullandığı bu iskeleler dışında sarayların ve yalıların kullanımına tahsis edilmiş özel iskeleler de bulunmaktaydı.

Kayıkçı iskeleleri genellikle iki kısma bölünerek doğudaki yolcu bindirme, batıdaki ise yolcu indirme işlevinde kullanılmaktaydı. İskelelerin etrafında meydan, dükkanlar, iş yerleri, kahveler yer almaktaydı (Şekil 2.6). İskelelerin bakım ve onarımları devlet, vakıflar ve halk tarafından yapılmaktaydı (Ertuğ, 2015, s. 420).

17. yüzyılda saraya odun getiren kayıkların bulunduğu Meydan İskelesi'nin devamında Üsküdar'a, sonrasında ise Galata'dan Tophane'ye kadar olan bölgelere ulaşım sağlanan iskeleler bulunmaktaydı (Ertuğ, 2015, s. 416).

Şekil 2. 5 Beşiktaş Kayıkçı İskelesi gravürü, Eugène Flandin (Ertuğ, 2015)

18. yüzyılın sonlarına kadar Haliç'te kayıklarla ulaşım yoğun bir şekilde işlemekteydi. Askerî tesisler ve kışlaların olduğu bölgeler iskeleleri hareketlendirmekteydi. Bunun dışında, Boğaz'ın çeşitli konumlarının cezbedici özelliklere sahip olması ulaşım talebini artırmaktaydı. Kayıkla gidilen iskelelerden bir kısmı mesire yerlerine yakın yapılmıştır. 16. yüzyıldan sonra bu amaç doğrultusunda deniz ulaşımı sağlanmış, asıl kayık kullanımı ticaret, resmi iş takibi, dini ve gezinti amaçlı ziyaretler için yapılmıştır (Ertuğ, 2015, s. 417).



Şekil 2. 6 Üsküdar Kayıkçı İskelesi gravürü, Eugène Flandin (Ertuğ, 2015)

2.3.2 19. Yüzyılda İskele Yapıları

Osmanlı Dönemi'nin son dönemlerinde Bostancıbaşı, padişahlara bilgi vermek amacıyla Sicil Defterleri düzenlemekteydi. Bu defterlerde İstanbul'de yer alan kayık iskelelerinin kayıtları da tutulmaktaydı. 1812 senesinde düzenlenmiş olan bir Bostancıbaşı Sicil Defteri'ne göre, İstanbul Ağası İskelesi'nden Eyüp İskelesi'ne kadar 33, Sütlüce'den Tophane İskelesi'ne 24, Tophane'den Rumelikavağı'na 56 ve Anadolukavağı'ndan Haydarpaşa İskelesi'ne kadar 29 iskele yer almaktaydı. Kayık kullanımının yerini buharlı vapurların alması ile bunlara uygun iskelelerin inşa edilmesi ve mevcut kayık iskelelerinden bazıları denizin doldurulması nedeniyle kaybolmuştur (Ertuğ, 2015, s. 419 ve Tutel, 2008, s. 12-14).

19. yüzyılda Fevaid-i Osmaniye ve Şirket-i Hayriye şirketlerinin kurulması ve buharlı vapur sayılarının artmasıyla Boğaziçi'nde iskeleler de çoğalmaya başlamıştır. İlk yıllarda birçok Boğaziçi yerleşimi vapurların yolcu ve yük indirip bindirmesine uygun iskeleye sahip değildi. Vapur kaptanları önü derin bir yalının

rıhtımına yanaşır veya açıkta durup yolcuların kayıklarla gelmelerini ve yanaşmaları beklerlerdi (Tutel, 2008, s. 9). Şirket-i Hayriye zamanında bu sıkıntıları gidermek, rahat ve güvenilir ulaşımı sağlamak amacıyla iskeleler inşa ettirilmeye başlanmıştır.

1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye İdaresi tarafından Boğaziçi'nde ilk olarak Üskadar İskelesi yapılmıştır. Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'nde deniz ulaşım taşımacılığı yapan İngiliz ve Rus iki adet yolcu vapuruna karşılık; ilk inşa edilen Üsküdar İskelesi'ni yaptırmış ve Hümapervaz adlı bir vapur çalıştırmaya (Müftüler, 2005, s. 27).

1888 yılında yürürlüğe giren Şirket-i Hayriye şartnamesi, iskelelerde kadın ve erkeklerin ayrı bekleyebilecekleri bekleme salonlarının, vapur biletlerinin satılacağı gişelerin yer almasını öngörmekteydi (Şekil 2.7). Ancak sözü edilen mekanlar bir anda değil peyderpey iskelelere eklenmiştir (Koraltürk, 2010, s. 37). Başlarda yapılan iskele binalarının hepsi ahşap olup, yanaşma yeri de ahşaptan yapılmaktaydı.

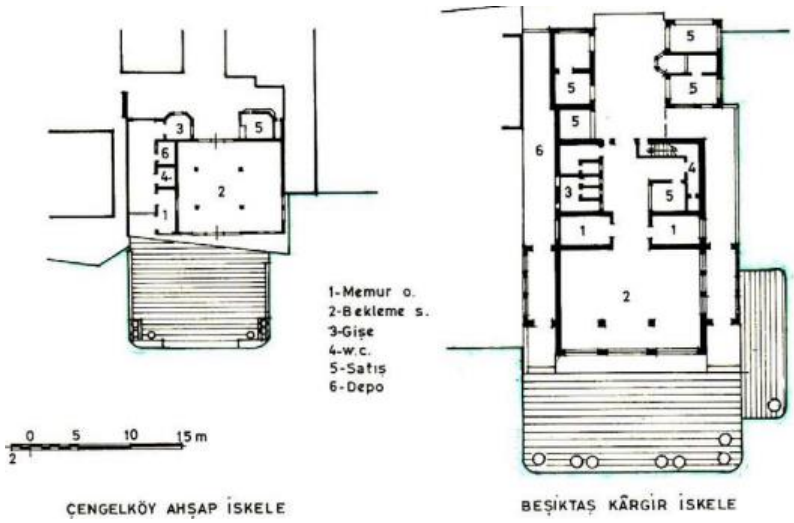
Şekil 2. 7 19. yüzyılda eski Beşiktaş İskelesi
(https://www.eskiistanbul.net/5831/19-yuzyilda-eski-besiktas-iskelesi)

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren iskele inşa ettirmeye başlayan Şirket-i Hayriye, 20. yüzyılın başlarında daha yoğun bir biçimde yapım faaliyetlerine devam etmiştir. Bu dönemde yapılan iskeleler yapım tekniklerine göre ahşap ve

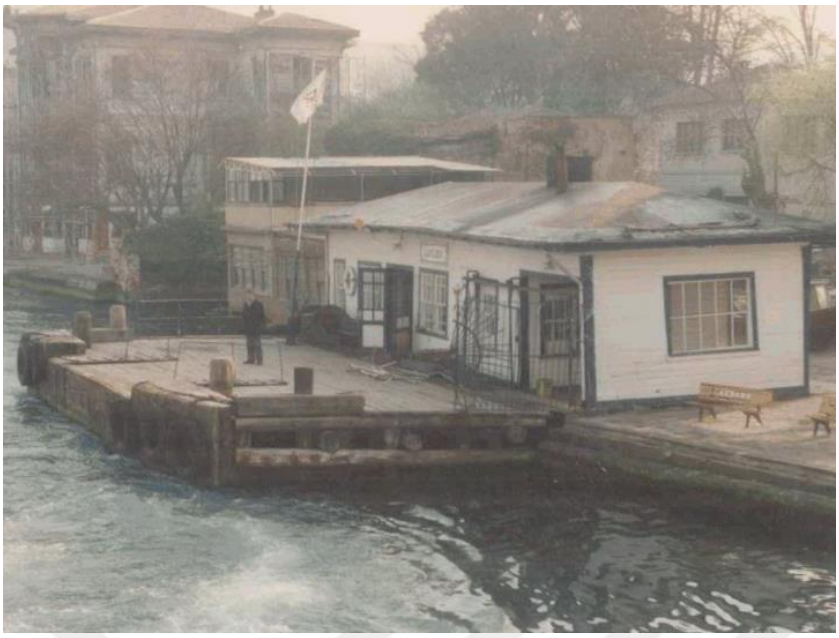
kagir iskeleler olarak, işlevlerine göre yalnızca iskele işlevinde kullanımlı veya bunun yanında başka işlev taşıyanlar olarak ikiye ayrılabilmektedir.

Ahşap iskeleler genellikle yalnızca iskele işlevinde kullanılmaktadır. İstanbul'daki iskelelerin büyük bir çoğunluğunu oluşturan ahşap iskeleler, benzer mimari özellikler göstermektedir. Çoğu tek katlıdır. Dikdörtgen plan şemasına sahip iskelelerde yolcu bekleme salonu, memur odaları, çımacı odası, bilet satış gişesi, depo, yolcu çıkış mahali ve tuvalet işlevlerinde kullanılan mahaller tasarlanmıştır. Yolcu çıkış mahali iskele binasının yanında açık bir biçimde, üzeri sundurmalı yapılmıştır. İskeleler ahşap karkas yapım tekniğinde yapılmıştır. Vapur yanaşma yeri ahşap kazıklar üzerine oturtulmuş ahşap platformdan oluşmaktadır (Şekil 2.9).

Kagir iskeleler ilk kez 1914 yılında yapılmıştır ve sayıları oldukça azdır. Bu iskelelerde taş veya tuğla gibi kagir malzemeler kullanılmıştır. Bazılarında kagir yığma yapım tekniği ile betonarme yapım tekniği birlikte kullanılmıştır. İskeleler dükkan, dernek, lokal gibi ikinci bir işlev üstlenebilmektedir. İskeleler bir, iki veya üç katlı olabilmektedir ve ahşap iskelelere göre daha büyüklerdir. Bu iskelelerin plan şemaları, çok işlevli oldukları için çeşitlilik göstermektedir. Zemin katları ahşap iskelelere benzer şekilde plan şeması göstermekte ve benzer mahallere sahip iskele işlevinde kullanılmaktayken (Şekil 2.8), üst katları ikinci bir işlevde kullanılmaktadır. Kagir iskelelerin yanaşma yeri ahşap veya betonarme olarak yapılabilmektedir. İskelelerin çatıları kırma çatı olup alaturka kiremit kaplıdır. Kagir iskelelerin bazıları çatılarında süs kubbesine sahiptir.



Şekil 2. 8 Ahşap iskele ve kagir iskele örnek plan şemaları (Yazıcıoğlu, 1984)



Şekil 2. 9 Eski Kanlıca İskelesi, ahşaptan yapılmış vapur yanaşma yeri (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi)

Bu dönemde yapılan iskelelerin çoğu belirli bir dil birliği içinde inşa edilmiştir. Dönemin mimarlık anlayışı olan Birinci Ulusal Mimarlık üslubu ahşap ve kagir iskelelerde özellikle cephe düzeninde ön plana çıkmaktadır. Cepheler simetrik olarak bölümlere ayrılmış, orta aks kapıya ayrılarak giriş vurgulanmıştır. Ulusal Mimarlık üslubundaki yapıların giriş cephelerinde yoğun süsleme kullanılıp yan ve arka cepheler daha sade tutulurken, özellikle kagir iskele binalarının kara ve deniz cepheleri yoğun bezemeye sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Bu yapıların küçük boyutlu olmaları, yoğun süslemeleri ekonomik olarak mümkün kılmıştır. İskelelerde süsleme olarak mukarnas, çini, alçı, çıkma, revak ve kemerler kullanılması, cephelerin kesme taş ile kaplanması veya kesme taş görünümünde sıvanması, silmeler ile yatay yönde bölümlere bölünmesi, her bölümün kendi içinde bir bütün olarak düzenlenmesi erken ve klasik Osmanlı Dönemi mimari özelliklerini yansıtmaktadır (Gümüş, 2021, s. 122).

Kagir iskelelerde süsleme amacıyla cephelerde ve iç mekanlarda kullanılan çinilerin bazılarını, ülkemizin önemli çini ustalarından olan Kütahyalı Mehmed Emin Efendi tasarlamıştır. Kütahya ve İstanbul'da birçok önemli yapının çinilerini tasarlayan sanatçı Beşiktaş İskelesi, Haydarpaşa İskelesi ve Bostancı İskelesi'nin çinilerini yapmıştır (Şekil 2.10).

Şekil 2. 10 Büyükada İskelesi, Kütahyalı Mehmed Emin Efendi tarafından yapılan çini panolar (Özen Bilgili, 2019)

Birinci Ulusal Mimarlık akımının öncülerinden olan Vedat Tek, Seyr-i Sefain İdaresi için çalıştığı dönemde, tez kapsamında incelenen Haydarpaşa İskelesi, Moda İskelesi ve Kadıköy İskelesi'nin projelerini çizmiştir. Haydarpaşa ve Moda İskelesi için çizdiği projeler uygulanırken, Kadıköy İskelesi için çizdiği proje hayata geçirilmemiştir (Gümüş, 2021, s. 115).

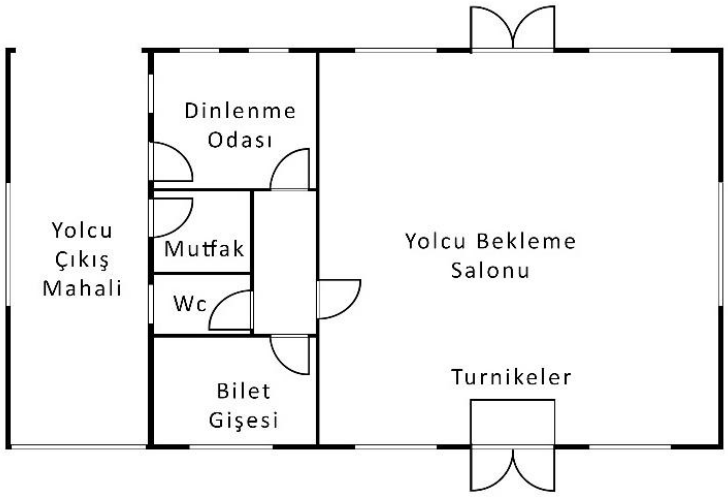
19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında inşa edilen ahşap iskeleler, günümüze ulaşamamıştır. Bu iskelelerin bir kısmı zaman içerisinde bakımsız kalmaları, yangınlar, nem gibi çeşitli sebepler sonucu yıkılmış, bir kısmı da kullanılamaz hale gelmiştir. İskelelerin bazıları betonarme, bazıları çelik karkas sistem kullanılarak yeniden yapılmıştır. Yeniden yapılan iskelerin plan ve cephe özelliklerinde özgün halleri korunmaya çalışılmıştır.

Kagir iskeleler ise günümüze gelene kadar çok fazla onarım, restorasyon, niteliksiz ekler yapılması gibi çeşitli müdahaleler geçirmiştir. Bunların bir kısmı sonucu yapılar özgün hallerinden uzaklaştırılmıştır. İskelelerin özgün hallerine döndürülerek işlevlerine devam etmesi amacıyla restorasyon çalışmaları yürütülmeye başlamış ve bazılarının restorasyonu gerçekleştirilmiştir.

3
ANADOLU YAKASINDAKİ İSKELE YAPILARI, MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE TARİHSEL SÜRECİ

İstanbul'da yer alan tarihi iskelelerin yapım tarihleri 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyılın başları arasında konumlanmaktadır. Çoğunluğu Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı benzer plan şeması, cephe özellikleri ve yapım tekniği ile inşa edilmiş ahşap konstrüksiyonlu iskelelerdir. Ahşap iskeleler genellikle dikdörtgen plan şeması göstermektedir (Şekil 3.1). Yapı planı yolcu bekleme salonu, memur odası, bilet gişesi, çımacı odası, depo ve wc gibi mahallerden oluşmaktadır. Yolcu çıkış mahalleri genellikle iskelelerin yan cephelerinde açıktadır. Tüm cepheleri ahşap kaplamalıdır, deniz ve kara cephesi genellikle simetriktir. Ortada ahşap bir kapı, kapının yanlarında genellikle sivri kemerli giyotin pencereler yer almaktadır. Cephedeki diğer pencerelerden farklı ölçülerde bir adet bilet gişesi penceresi vardır (Şekil 3.2). Çatıları kırma çatı olup tüm cephelerde saçaklar dışarı taşmaktadır.

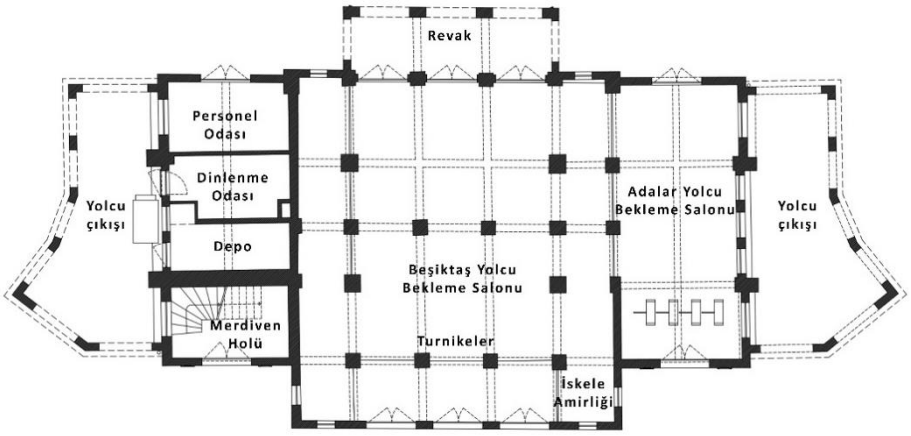
Anadolu Yakası'nda özgün halinde ahşap karkas sisteminde inşa edilen ahşap konstrüksiyonlu iskeleler çeşitli sebeplerle yıkılmış ve günümüze ulaşamamıştır. 1980-90'lı yıllardan itibaren, plan şeması ve cephe düzeni özgün haline uygun olmak koşuluyla betonarme veya çelik karkas sistemli olarak yeniden yapılmıştır.



Şekil 3. 1 Ahşap iskele plan şeması (Eken, 2023)

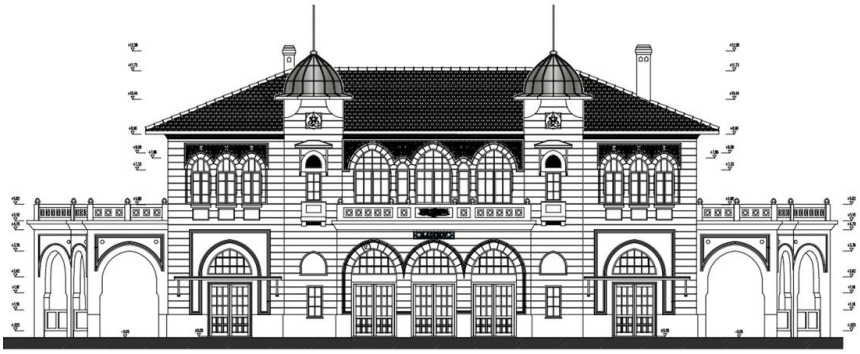
Şekil 3. 2 Ahşap iskele cephe tipi (Eken, 2023)

Anadolu Yakası'nda kagir yığma yapım tekniği kullanılan iskeleler ahşap iskelelerle benzer fonksiyonlara sahip olmakla birlikte, her biri kendine özgü plan şemasına sahiptir. Kuzguncuk İskelesi ve Kadıköy İskelesi iki katlı olup günümüzde zemin katları iskele, üst katları kafe, çalışma alanı, kütüphane gibi işlevlerde kullanılmaktadır (Şekil 3.3).



Şekil 3. 3 Kadıköy İskelesi güncel planı

İskelelerin her bir cephesi birbirinden farklı özellikler gösterebilmektedir. Cepheleri yoğun süslemelere sahip olabilmektedir. Çini pano süslemeler çoğunluktadır. Pencere ve kapılarda çeşitli kemerler görülebilmektedir. İskelelerin deniz cephelerinde revaklar yapılmıştır (Şekil 3.4).



Şekil 3. 4 Kadıköy İskelesi deniz cephesi

Tez çalışması kapsamında Anadolu Yakası'nda yer alan tarihi iskele yapıları genel özellikleriyle anlatıldıktan sonra bu bölümde, iskeleler özgün halini koruyan iskeleler ve yeniden yapılan iskeleler olmak üzere ikiye ayrılarak her birinin tarihsel süreçleri ve mimari özellikleri anlatılmıştır.

3.1 Günümüzde Mevcut Olan İskele Yapıları

Şekil 3. 5 Anadolu Yakasında yer alan iskele yapıları

Günümüzde Anadolu Yakası'nda vapur çalıştırılmakta olan 16 adet iskele bulunmaktadır (Şekil 3.5) ve (Şekil 3.6). Bunlardan 5 adedi yapıldıkları tarihten itibaren çeşitli restorasyon, onarım ve müdahaleler geçirse de, özgün özelliklerini büyük oranda korumaktadır. Günümüze yakın tarihlerde gerçekleştirilen restorasyonlar özgün hallerini korumalarındaki önemli etkenlerden biridir.

11 adet iskele ise yapıldıkları tarihten bir süre sonra çeşitli sebeplerle yıkılmış, yerlerine yenileri yapılmıştır (Şekil 3.7). Yeniden yapılan iskelelerde özellikle yapım tekniklerinin değiştirilmesi, yıkılan iskelelelerin plan ve cephe özelliklerine tam olarak uyulmaması sebebiyle iskeleler özgünlüklerini yitirmiştir. Bu bölümde öncelikle Anadolu Yakası'nda yer alan özgün halini koruyan iskele yapıları, daha sonra yeniden yapılan iskele yapılarının tarihçeleri ve mimari özellikleri anlatılmıştır.

	Ada/Parsel	Konum	Yapım Yılı	Mimarı	Mimari Proje	Tescil Tarihi	Koruma Grubu	Mevcut İşlev
Haydarpaşa İskelesi	240/2	Rasimpaşa, Haydarpaşa Garı No:1 Kadıköy	1915-18	Vedat Tek	Yok	11.02.1978	I. Grup	Kullanılmıyor
Kadıköy İskelesi	301/1	Rıhtım Cd. Caferağa, Kadıköy	1926	Bilinmiyor	Var	19.06.1981	I. Grup	İskele+Kafe+ Çalışma Alanı
Moda İskelesi	303/1	Moda Cd. Caferağa, Kadıköy	1916-17	Vedat Tek	Var	19.06.1981	I. Grup	İskele+Kafe+ Çalışma Alanı
Bostancı İskelesi	416/3	Çetin Emeç Bulvarı Bostancı, Kadıköy	1912/13	Bilinmiyor	Yok	28.02.2001	I. Grup	İskele
Kuzguncuk İskelesi	478/19	Kuzguncuk Çarşı Cd. Kuzguncuk,	20. yy başı	Ali Talat Bey	Var	24.06.1983	I. Grup	İskele+Kafe+ Çalışma Alanı
Anadolu Kavağı İskelesi	429/1	Yalı Çıkmazı Anadolu Kavağı, Beykoz	1987	Bilinmiyor	Var	Bilinmiyor	Bilinmiyor	İskele
Beykoz İskelesi	359/17	Fevzi Paşa Cd. Merkez, Beykoz	1989	Bilinmiyor	Var	10.10.1970 (Eski İskele)	II. Grup	İskele
Paşabahçe İskelesi	250/1	Yalı Erguvan Çıkmazı Paşabahçe Beykoz	1989	Bilinmiyor	Var	30.12.1998	II. Grup	İskele
Çubuklu İskelesi	156/1	Piri Reis Cd. Çubuklu, Beykoz	1991	Bilinmiyor	Var	5.06.1990	II. Grup	İskele
Kanlıca İskelesi	113/1	Barış Manço Cd. Kanlıca, Beykoz	1990	Bilinmiyor	Var	30.06.1989	II. Grup	İskele
Anadolu Hisarı İskelesi	63/1	Körfez Cd. Anadolu Hisarı, Beykoz	1989	Bilinmiyor	Var	Bilinmiyor	Bilinmiyor	İskele
Kandilli İskelesi	1187/1	Kandilli İskelesi Sk. Kandilli, Üsküdar	1978	Bilinmiyor	Var	12.08.2014	II. Grup	İskele
Çengelköy İskelesi	842/35	Kuleli Cd. Çengelköy, Üsküdar	1978	Bilinmiyor	Var	12.03.1977	II. Grup	İskele
Beylerbeyi İskelesi	781/1	Beylerbeyi İskele Cd. Beylerbeyi, Üsküdar	2006	Bilinmiyor	Var	30.01.2004	II. Grup	İskele
Üsküdar İskelesi	511/1	Paşa Limanı Cd. Mimar Sinan, Üsküdar	1965	Bilinmiyor	Var	29.03.2006	Bilinmiyor	İskele
Salacak İskelesi	353/30	Salacak İskele Cd. Salacak, Üsküdar	1954 sonrası	Bilinmiyor	Yok	Bilinmiyor	Bilinmiyor	Dernek Lokali

Şekil 3. 6 Anadolu Yakası'nda yer alan iskeleler tablosu

	Yeniden Yapım	Restorasyon	Basit Onarım	Niteliksiz Ek
Haydarpaşa İskelesi		X	X	X (Kaldırılmıştır)
Kadıköy İskelesi		X	X	X (Kaldırılmıştır)
Moda İskelesi		X	X	X (Kaldırılmıştır)
Bostancı İskelesi		X	X	X (Kaldırılmıştır)
Kuzguncuk İskelesi	X	X	X	X (Kaldırılmıştır)
Anadolu Kavağı İskelesi	X		X	
Beykoz İskelesi	X		X	
Paşabahçe İskelesi	X		X	
Çubuklu İskelesi	X		X	
Kanlıca İskelesi	X		X	
Anadolu Hisarı İskelesi	X		X	
Kandilli İskelesi	X		X	
Çengelköy İskelesi	X		X	
Beylerbeyi İskelesi	X		X	
Üsküdar İskelesi	X		X	
Salacak İskelesi	X		X	

Şekil 3. 7 Anadolu Yakası'nda yer alan iskeleler müdahale tablosu

3.1.1 Özgün Halini Koruyan İskele Yapıları

Anadolu Yakası'nda özgün halini koruyan iskele yapıları kagir yığma olarak inşa edilen Haydarpaşa İskelesi, Moda İskelesi ve Bostancı İskelesi ve kagir yığma ile betonarme birlikte kullanılarak inşa edilen Kadıköy İskelesi ve Kuzguncuk İskelesi olmak üzere toplam 5 adet iskeledir.

Kuzguncuk İskelesi geçirdiği restorasyonda büyük bir kısmı yeniden yapılmış olsa da, özgün özellikler taşıyan kara cephesinin korunması, kalanının özgün projesine uygun şekilde, uygun yapım tekniği ve malzemede yapılması sebebiyle bu grupta değerlendirilmiştir.

İskelelerin tarihçeleri anlatıldıktan sonra plan, cephe ve malzeme ve yapım teknikleriyle ilgili özellikleri anlatılmıştır. Özgün özelliklerinin yanı sıra iskelelerin geçirdikleri müdahaleler ve güncel özellikleri de plan, cephe cephe ve malzeme ve yapım teknikleri başlıkları altında anlatılmıştır.

3.1.1.1 Haydarpaşa İskelesi

Haydarpaşa İskelesi, Rasimpaşa Mahallesi'nde, Haydarpaşa Garı önünde yer almaktadır. İskeleye Haydarpaşa Garı Caddesi üzerinden erişilmektedir. Bu alan içindeki diğer yapılar Haydarpaşa Garı, Haydarpaşa Numune Hastanesi,

Haydarpaşa Askeri Hastanesi, Haydarpaşa Limanı, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı'dır (Şekil 3.8).

240 ada 2 parselde, Haydarpaşa Tren İstasyonunun önünde yer alan Haydarpaşa İskelesi uzun yıllardır vapur kullanımına kapalıdır.

Şekil 3. 8 Haydarpaşa İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Kadıköy ilçesinde, Haydarpaşa Tren Garının önünde yer alan Haydarpaşa İskelesi, ulusal mimari akımının ünlü mimarlarından Vedat Tek tarafından inşa edilmiştir. İskele ulusal mimari akımının mimari ve teknik özelliklerini taşımaktadır. Deniz cephesinde yer alan çini kitabe üzerinde yazana göre 1915-18 yıllarında yapılmıştır. İskelenin çinilerinin Kütahya çiniciliği ustası Mehmed Emin Bey tarafından yapıldığı bilinmektedir.

Vedat Tek'in Harbiye Nezareti için çalıştığı dönemde, İstanbul deniz ulaşımını düzenleyen kurumlardan biri olan Seyr-i Sefain İdaresi adına birçok mimari faaliyette bulunmuştur. Bunlardan bazıları; Haydarpaşa İskelesi, Moda İskelesi, Kadıköy İskelesi ve Seyr-i Sefain Acente Binası'dır (Gümüş, 2021, s. 115).

Haydarpaşa İskelesi'nin mimari projesinin olmadığı, eskiden var olan iskele binasıyla aynı mimari özelliklerde tekrar yapıldığı düşünülmektedir. Buna göre eski iskelenin plan ve duvarları çoğunlukla korunmuş, çatıda bulunan süs kubbesi, deniz cephesinde yer alan saçaklar ve kemerler kaldırılmıştır (Batur, 2003, s. 147).

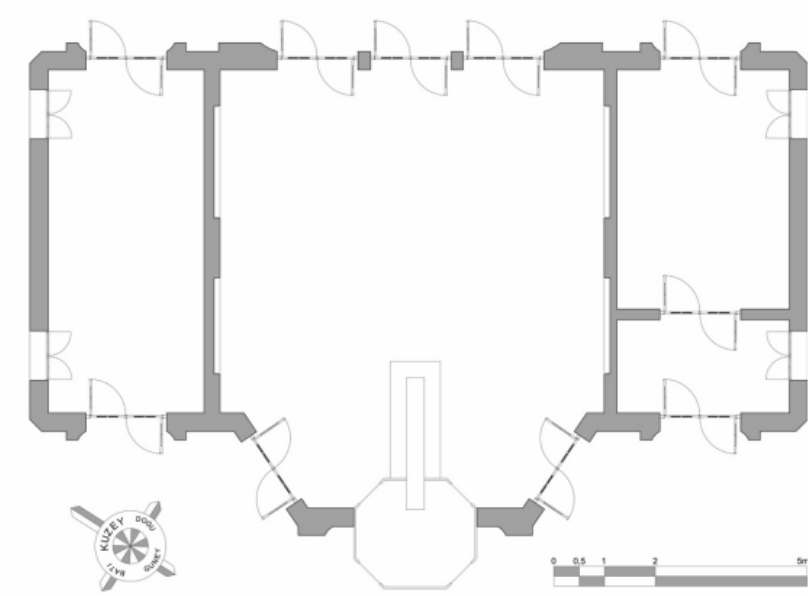
Haydarpaşa Garı binasında ve çevresinde restorasyon ve arkeolojik kazılar sürdüğü için alana giriş yasak olup, iskeleye erişim sağlanamamıştır. Yapının taşıyıcılık durumu, plan şeması, cephe düzeni, kütle biçimlenişi özgünlüğü değerlendirilirken 2015 yılında yapılan restorasyon sonrası fotoğrafları ve eski fotoğrafları incelenip karşılaştırılmıştır (Şekil 3.19). Bu doğrultuda günümüzde yapının özgün plan şeması, cephe düzeni ve kütle biçimlenişini koruduğu ve taşıyıcılık sorunu olmadığı düşünülmektedir.

İskele restorasyon sırasında vapur seferlerine kapatılmıştır. Günümüzde halen kullanıma kapalıdır

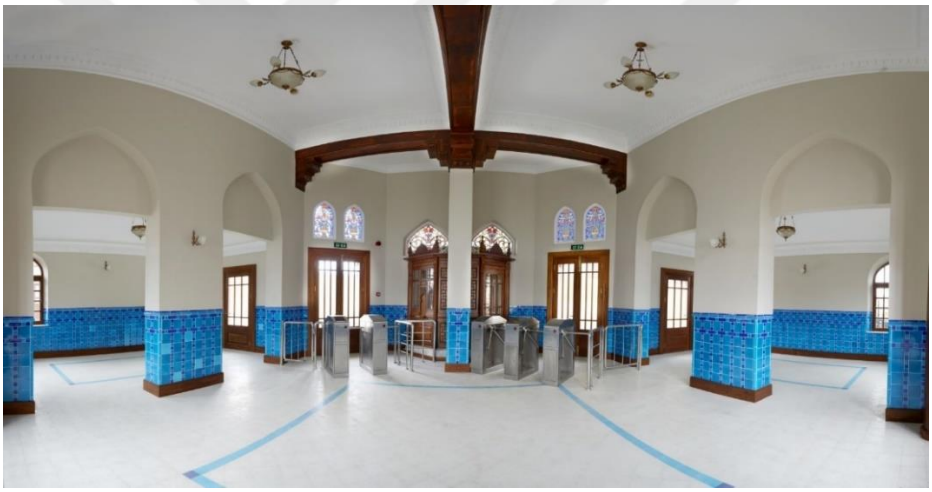
- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

İskele yapısı tek katlı ve uzun kenarı denize paralel olacak şekilde dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Binanın önüne dışarı taşacak şekilde, sekizgen formda ahşap gişe yerleştirilmiştir. Gişenin iki yanında giriş kapısı bulunmakta ve buradan yolcu bekleme salonuna ulaşılmaktadır. Bina üç salondan oluşmakta olup, ortadaki kare formda büyük salon yolcu bekleme salonu, sağ ve soldakiler ise çıkış koridorlarıdır (Şekil 3.9). Ortadaki yolcu salonunun giriş kapıları üzerinde ‘’Birinci Mevki’’ ve ‘’İkinci Mevki’’ ibareleri yer almaktadır. Bu da yolcu salonunun ikiye ayrılmış olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Yapı içinde duvarlar zeminden yaklaşık 1 metre seviyesine kadar firuze ve lacivert renkte çini karolarla bezenmiştir (Şekil 3.10). Tavanlar klasik dönem esinli kalemişi bezemelerle süslenmiştir (Şekil 3.11). Orta salonun tavanı düz iken, yan salonların tavanları tonozludur. Tonoza geçiş kotta alçı korniş ile mekan düşey yönde iki kademeye ayrılmıştır (Barışta, 1994, s. 291).



Şekil 3. 9 Haydarpaşa İskelesi planı (TDİ Arşivi)



Şekil 3. 10 Haydarpaşa İskelesi iç mekan (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

2015 yılında gerçekleştirilen restorasyon sonrası, iç mekan tavanlarında ve kemerlerde yer alan kalemişi süslemelerin sıvanarak kapatıldığı görülmüştür. İskelenin restorasyon projesine ulaşılamadığı için neden kapatıldığı bilgisine ulaşılamamıştır (Şekil 3.11). Yapı iç duvar ve tavanlarında mevcut olan sıva dökülmeleri onarılmıştır.

Şekil 3. 11 Haydarpaşa İskelesi iç mekan restorasyon öncesi (solda) ve sonrası (sağda) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

Cephe Özellikleri

İskelenin bütün cepheleri kesme taş duvardır ve yoğun süslemeye sahiptir. Bu süslemeler çoğunlukla çini panolar ile yapılmıştır. Yan cepheler kara ve deniz cephesine göre daha sadedir. Orta kısımdaki yolcu bekleme salonunun bulunduğu kısım yapının sağ ve sol taraflarındaki koridorlara göre daha yüksektir. İskelenin kırma çatısı bu orta kısmı kapatmakta ve her yönden geniş saçak oluşturmaktadır. Çatıda iki adet baca vardır. Bacaların külahı kurşun kaplıdır.

Kara (giriş) cephesinin ortasında sekizgen formda ahşap gişe tasarlanmıştır (Şekil 3.12). Gişenin üst kısmı kesme taş malzemeden basık kemerlidir. Kemerin üzeri çini panolar ile süslenmiştir. Gişenin iki yanlarında yolcu salonuna erişimi sağlayan çift kanatlı ahşap kapılar yapılmıştır. Bu kapıların üzerinde iki adet kemerli pencereler bulunmaktadır. Bu pencereler içten vitraylarla süslenmiştir. Pencerelerin üzeri çini süslemeler ile bezenmiştir. Kapıların yanında dikdörtgen panolarda sevi motifler bezenmiştir. Cephenin sağ ve sol yanında yani yolcu çıkışlarının olduğu kısımlarda ahşap kapı vardır. Ahşap kapıların üzerinde içleri çini panolarla süslenmiş tek sıra mukarnaslarla süslenmiştir. Cephedeki kapıların tamamının üzerinde sundurma bulunmaktadır. Cephenin yaklaşık 1 metre kotuna kadar olan kısmı firuze renkli altıgen çiniler ve lacivert renkli üçgen çini karolar ile kaplanmıştır.

Şekil 3. 12 Haydarpaşa İskelesi kara (giriş) cephesi solda (TDİ arşivi) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

Şekil 3. 13 Haydarpaşa İskelesi kara cephesi, bilet gişesi (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

Haydarpaşa İskelesi'nin deniz cephesinde, kara cephesinde olduğu gibi yoğun çini süslemeler yer almaktadır. Bu cephede yolcu çıkışı için kullanılan iki adet ahşap çift kanatlı kapı ile bunların ortasında çokgen formda dışarı taşan ahşap camekanlı alan tasarlanmıştır (Şekil 3.13). Kapılar ve ahşap camekanın üzerinde kesme taşlarla sivri kemerli pencereler vardır. Pencereler vitray ile bezenmiştir. Kemerlerin üzeri, üç kemerin üzerini de kaplayacak şekilde çini panolarla süslenmiştir. Vapurdan inen yolcu çıkışlarının sağlandığı iki yanda ahşap çift kanatlı kapılar yapılmıştır (Şekil 3.15). Kapıların üzerinde basık kemerler, çini süslemeler ile bunların üzerinde panolar yerleştirilmiştir. Bu panolarda Türkçe ve Osmanlıca Haydarpaşa yazılmıştır (Şekil 3.14).

Şekil 3. 14 Haydarpaşa İskelesi deniz cephesi
(https://twitter.com/Seda_Ozen/status/1392796945920544770/photo/1)

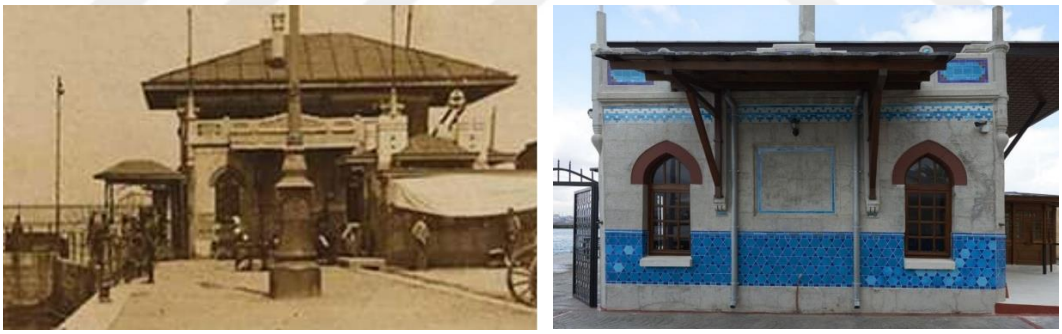
Şekil 3. 15 Haydarpaşa İskelesi deniz cephesi yolcu çıkış kapıları
(https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

Yapının kurşun kaplı çatısının üzerinde kuşların barınması amacıyla kuş evleri yapılmıştır. Kuş evlerinin üzeri de kurşun kaplıdır (Şekil 3.16).

Şekil 3. 16 Haydarpaşa İskelesi çatısında bulunan kuş evleri (Al, 2020)

İskelenin yan cepheleri kara ve deniz cephelerine göre oldukça sade tutulmuştur. Cephelerde üzeri sivri kemerli iki adet ahşap giyotin pencere vardır. Pencerelerin ortasında ahşap saçak, saçağın yanında çini panolar bulunmaktadır. Cephe belirli bir kota kadar çini ile kaplanmıştır (Şekil 3.17).

İskele 2015 yılında restore edilmiştir. Restorasyon öncesi dış cephede yer alan bozulmalar Şekil 3.18'de gösterilmiştir. Kesme taş duvarlarındaki kirlenmeler, kararmalar, yüzey kayıpları onarılmıştır. Ahşap kapı pencere doğramalarının onarımı yapılmıştır. Yüzey kayıpları olan çini panolar tamamlanmıştır.



Şekil 3. 17 Haydarpaşa İskelesi yan cephe, tarih bilinmiyor solda (https://tr.pinterest.com/pin/1337074876124944/) ve günümüz (sağda) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Haydarpaşa İskelesi yığma kagir yapım tekniğinde yapılmıştır. Yapı duvarlarında kesme taş malzeme kullanılmıştır. Çatısı ahşap konstrüksiyonlu kırma çatı olup üzeri kurşun kaplıdır. Kapılar, pencereler ve saçaklar ahşap, süslemeler çini ve taş, iç mekan alçı ve çini süslemelerle bezenmiştir. Yapı onarım geçirmiş, zemin kaplaması seramik ile kaplanmıştır.

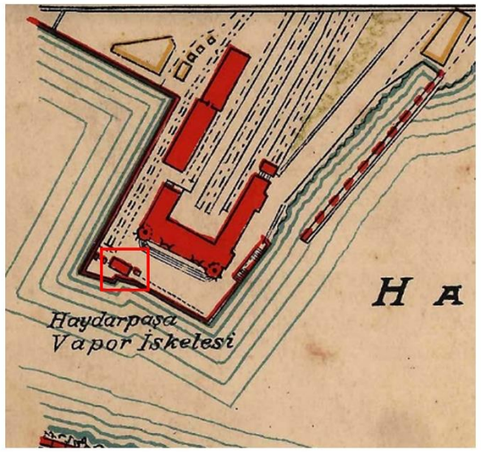
Şekil 3. 18 Haydarpaşa İskelesi yan cephesi, restorasyon öncesi (solda) ve sonrası (sağda) (https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/)

- **Tescil Bilgisi**

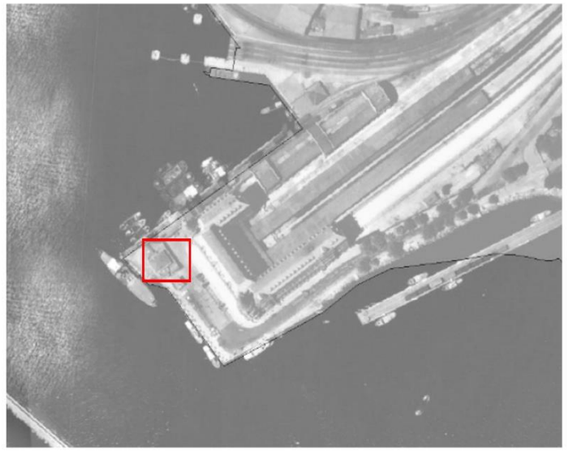
Mimar Vedat Tek tarafından yapılan Haydarpaşa İskelesi, Haydarpaşa Garı ve Çevresi Kentsel ve Tarihi Sit Alanında kalmaktadır. GEEAYK'nin 11.02.1978 tarihli kararı ile tescil edilen iskelenin koruma grubu Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu 05.11.1999 tarihli kararı ile I. grup korunması gerekli kültür varlığı olarak belirlenmiştir (İstanbul V Nolu KVKBKM Arşivi).

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

HAYDARPAŞA İSKELESİ (240/2) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



1930, Pervititch Haritalarında iskele binası
(Salt Araştırma Arşivi)

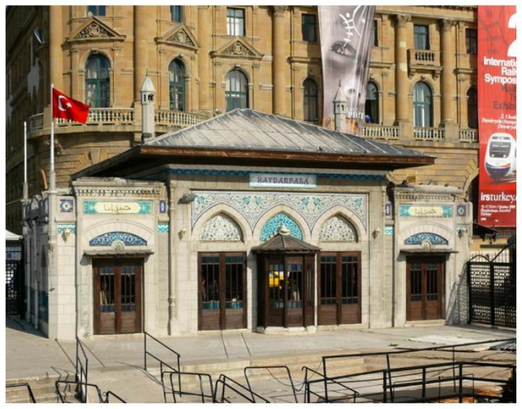


1966 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

İskele binası kara cephesi
(tarih bilinmiyor) (TDİ arşivi)

İskele binası yan cephe (tarih bilinmiyor)
(https://tr.pinterest.com/pin/1337074876124944/)



İskele binası deniz cephesi (2008)
(https://kulturenvanteri.com/tr/yer/haydarpasa-iskelesi/#17.1/40.996255/29.017856)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 19 Haydarpaşa İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

3.1.1.2 Kadıköy İskelesi

Kadıköy İskelesi Rıhtım Caddesi üzerinde, Kadıköy meydanında, eski Kadıköy Şehrementi Binası karşısında yer almaktadır. Meydanda Haldun Taner Sahnesi, Atatürk Anıtı, oturma alanları ve park vardır. İskele Kadıköy çarşısına yakın bir konumdadır. Oldukça yoğun bir kullanıma ve ziyaretçi akışına sahiptir (Şekil 3.20).

1000 ada 1 parselde bulunan Kadıköy İskelesi'nden Beşiktaş ve Kınalıada, Burgazada, Heybeliada ve Büyükada İskelesi'ne giden vapur seferleri düzenlenmektedir.

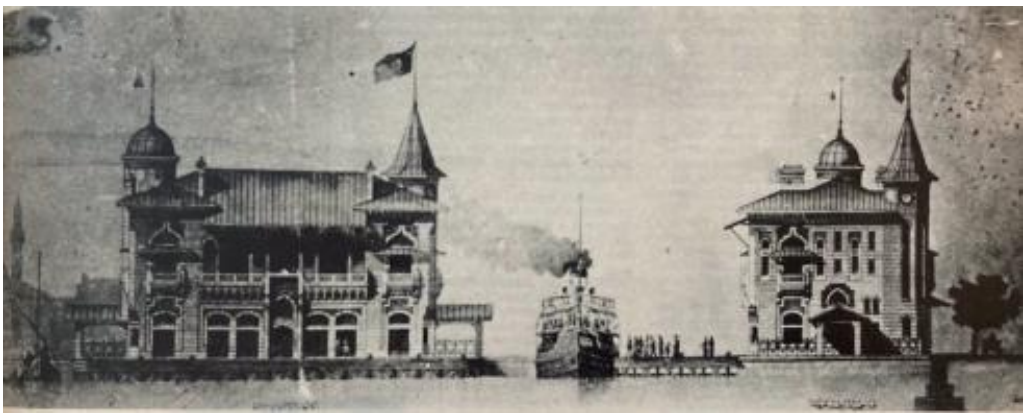
Şekil 3. 20 Kadıköy İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Kadıköy'de ilk kez Fevaid-i Osmaniye idaresi tarafından 1846 yılında vapur çalıştırılmıştır. Kıyı zaman içinde doldurulmuş, bugünkü Meydan ortaya çıkmıştır. Kadıköy İskelesi'nin yapım tarihi, restorasyon sonrasında ortaya çıkarılan kitabesinde yazana göre 1926 yılına tariflenmektedir. İskele Neoklasik Türk Mimari uslübunun özelliklerini taşımaktadır. İskele binasının mimarı ve projesi kesin olarak bilinmemekte olup, Vedat Tek'in iskele için proje hazırladığı fakat bu projenin uygulanmadığı bilinmektedir.

Uygulanmayan proje çizimlerine göre iskele genişçe saçaklı bir kırma çatıya sahiptir. Çatısında bir kubbe ile kule çizilmiştir. Cephelerden biri simetrik, arkası ise asimetrik olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.21). İki cephe de çini panolar, sivri ve

basık kemerler ile bezenmiştir. İskelenin üst katında bir bölüm teras işlevindedir (Gümüş, 2021, s. 125).



Şekil 3. 21 Vedat Tek tarafından çizilmiş fakat uygulanmamış Kadıköy İskelesi çizimleri (Gümüş, 2021)

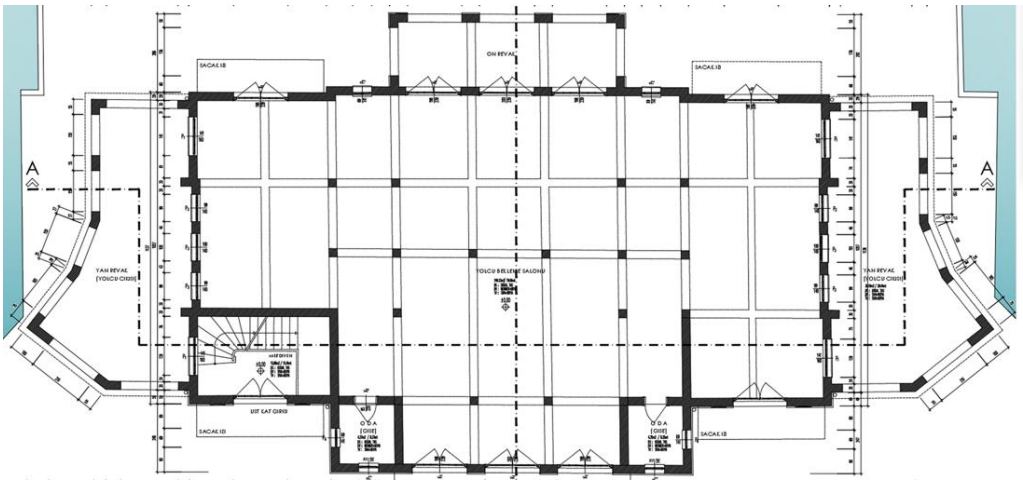
- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

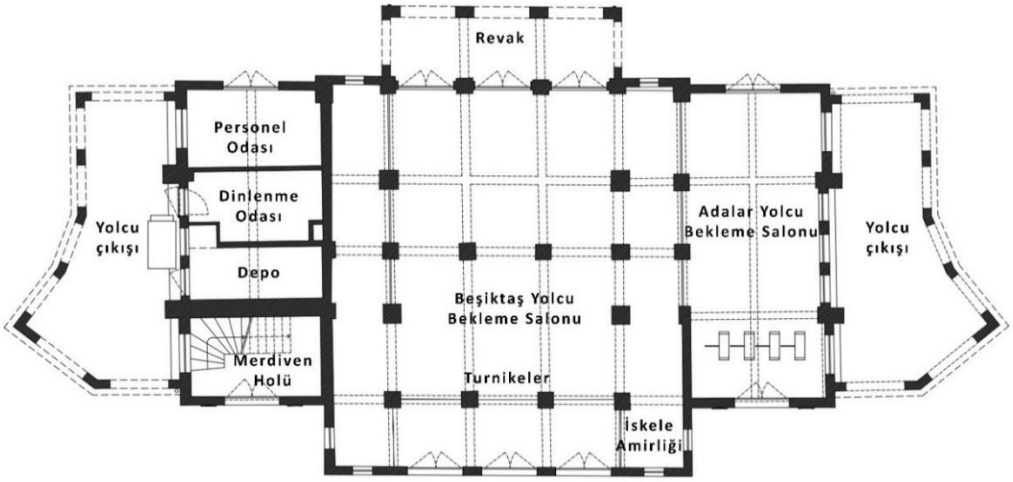
Kadıköy İskelesi iki katlı olup dikdörtgen plan şeması göstermektedir. İskele binasının zemin katı, restitüsyon projesinde olduğu gibi (Şekil 3.22), güncel halinde de üç bölüme ayrılmış biçimdedir. Kara cephesinde orta kısım dikdörtgen çıkıntı yapmaktadır. Buradan yapıya giriş sağlanmakta olup, Beşiktaş'a giden vapurlar için yolcu bekleme salonuna erişim yapılmaktadır (Şekil 3.24). Bekleme salonunun sol tarafında üst kata çıkışı sağlayan merdiven, depo, dinlenme odası ve personel odası tasarlanmıştır. Sağ tarafında ise Adalara giden vapurlar için yolcu bekleme salonu vardır. İskelenin iki yanında ve deniz cephesi önünde revaklar yapılmıştır. Bunlardan sol tarafında olanından yolcu çıkışı sağlanmakta olup, sağ tarafında olanında biletmatikler yer almaktadır (Şekil 3.23).

İskelenin üst katı kafe, kütüphane ve çalışma alanı olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.26). Restitüsyon projesi birinci kat planı Şekil 3.25'te gösterilmiştir. Kat tavanları kalemişi süslemelerle bezenmiştir (Şekil 3.27). Revakların üstünde iki yanda ve deniz yönünde birbiriyle bağlantısı olmayan teraslar vardır.

İskelenin restitüsyon projesi kat planları incelendiğinde ve güncel kat planlarıyla karşılaştırıldığında, özgün plan şemasının korunduğu görülmektedir.

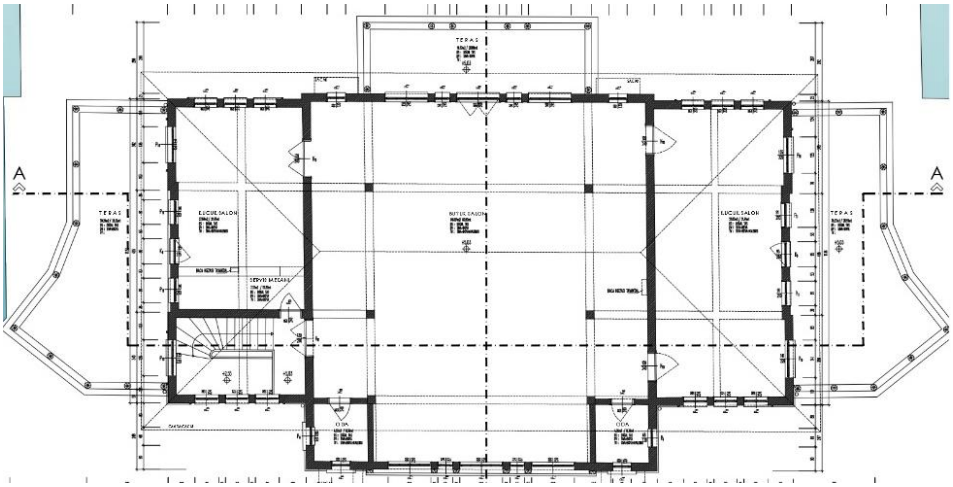


Şekil 3. 22 İskele zemin kat planı, restitüsyon projesi (5 nolu KVKBKM)

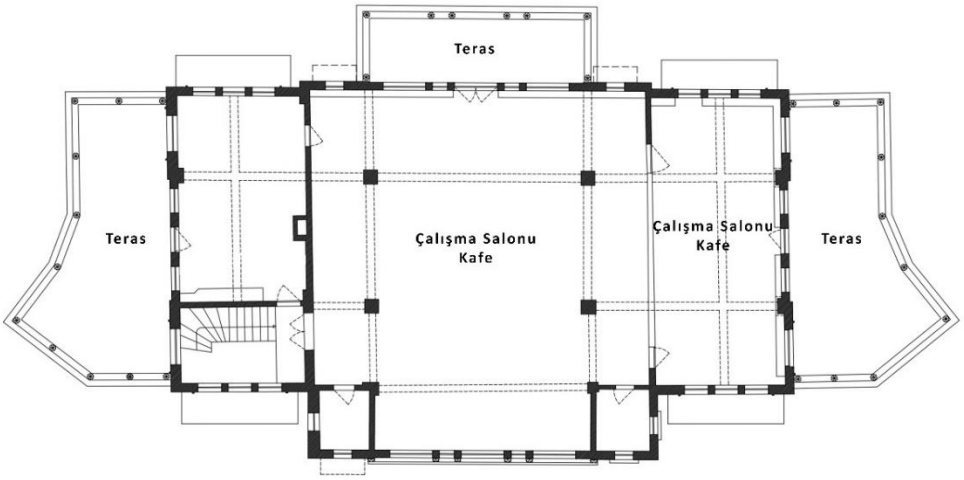


Şekil 3. 23 Kadıköy İskelesi güncel zemin kat planı (Eken, 2023)

Şekil 3. 24 Kadıköy İskelesi zemin kat yolcu bekleme salonu (Eken, 2023)



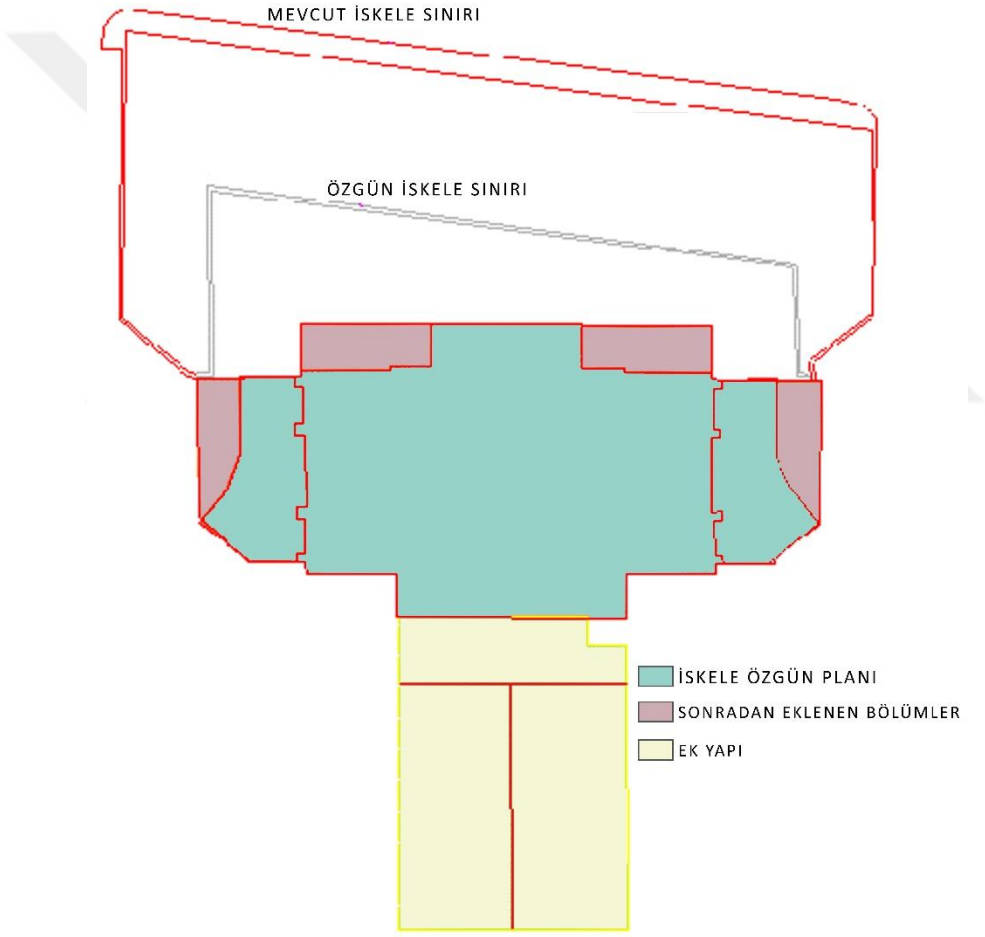
Şekil 3. 25 İskele birinci kat planı, restitüsyon projesi (5 nolu KVKBKM)



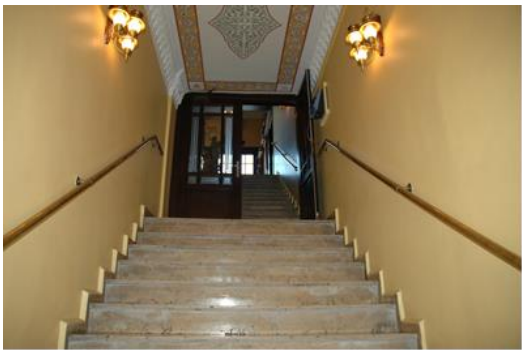
Şekil 3. 26 Kadıköy İskelesi birinci kat planı güncel hali (Eken, 2023)

Şekil 3. 27 Kadıköy iskelesi birinci kat iç mekan (Eken, 2023)

İskele 1959 ve 1984-86 yılları arasında kapsamlı onarımlar geçirmiştir. 1959 yılında yapılan onarımda yan cephelerde yer alan revaklar yıkılmış, deniz cephesindeki revaklı bölüm kapatılarak iç mekana katılmıştır. Bu sırada, revaklı bölümün sağ ve solundaki cephe aynı düzende denize doğru uzatılarak deniz cephesi büyütülmüştür (Şekil 3.147). 1984-86 yılları arasında gerçekleştirilen onarımda ise yan cephelerdeki revaklar özgün halinden farklı ölçülerde ve özellikte yenileri yapılmıştır (İstanbul V Nolu KVKBKM Arşivi). 2004 tarihli rölöve çizimlerinde iskele önünde yolcu bekleme salonu işlevinde kullanılan ek yapı yapıldığı görülmektedir. İskelenin özgün plan şeması ve zaman içerisinde yapılan ekler Şekil 3.28'de gösterilmiştir.



Şekil 3. 28 Kadıköy İskelesi özgün plan şeması ve eklentiler (Eken, 2023)



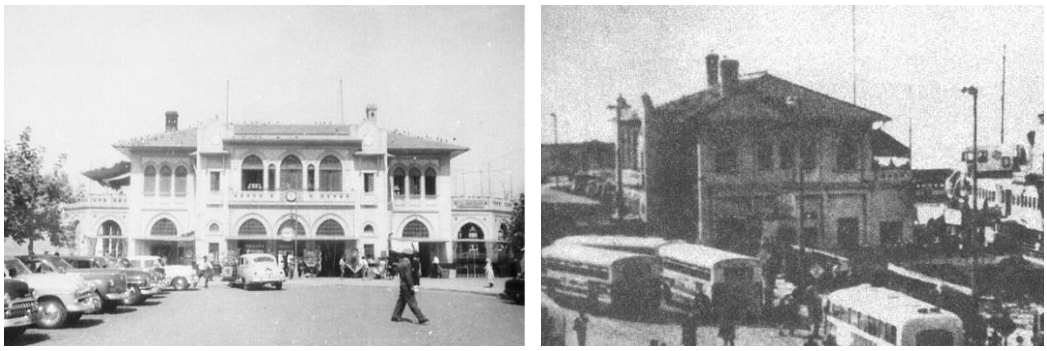
Şekil 3. 29 Kadıköy İskelesi restorasyon öncesi, üst kattaki restorana çıkış merdiveni (Restorasyon raporu, İstanbul 5 Nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi, 2006)

İskelenin üst katı bir dönem restoran olarak kullanılmış, giriş cephesinde sağ tarafta üst kata çıkan bir merdiven eklenmiştir (Şekil 3.29) ve (Şekil 3.30). Bu sırada cephede yer alan pencere kapıya dönüştürülmüştür.

Şekil 3. 30 Kadıköy İskelesi restorasyon öncesi zemin ve birinci kat iç mekan (Restorasyon raporu, İstanbul 5 Nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi, 2006)

Cephe Özellikleri

İskelenin kara cephesinde, dikdörtgen formun çıkma yaptığı kısımda üçlü sivri kemer grubunun altında üç adet ahşap çift kanatlı kapı vardır. Kapıların iki yanında ahşap giyotin pencereler tasarlanmıştır. Giyotin pencerelerin üzerinde sivri kemerli küçük pencereler yer almaktadır. Üst katta yine üç adet sivri kemerin altında ahşap çift kanatlı pencere, bu pencerelerin ortasında üzeri kemerli küçük ahşap pencereler yapılmıştır. Pencerelerin üzerinde yer alan saçak betonarmedir. Bu pencere grubunun sağ ve solunda üzeri sivri kemerli, ahşap giyotin pencereler bulunmaktadır. Sivri kemerlerin içerisi çini panolarla bezenmiştir. Kemerlerin üzerinde iki köşede Denizcilik İşletmeleri amblemi yapılmıştır. Bu kısımlarda yapı duvarı parapet duvarı olarak yukarı uzanmaktadır (Şekil 3.31).

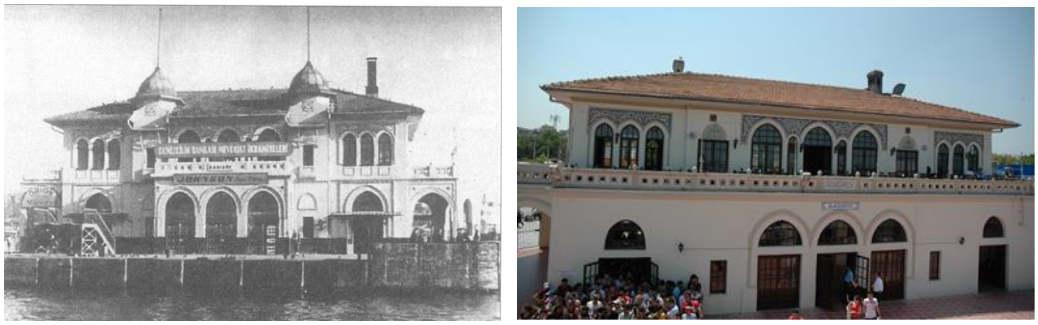


Şekil 3. 31 Kadıköy İskelesi özgün kara cephesi, solda (5 nolu KVKBKM) yan revaklar ve süs kubbesi kaldırılmış hali sağda, 1960 yılı (5 nolu KVKBKM)

1959 yılında yapılan onarımlarda yapının özgün halinde var olan süs kubbeleri de kaldırılmıştır. 1960 yılına ait fotoğrafta süs kubbelerinin ve yan cephedeki revağın olmadığı görülmektedir (Şekil 3.33). Restitüsyona göre hazırlanan ve 2004 yılında kurulda onaylanan restorasyon projesi doğrultusunda tamamlanan uygulamalar sonucu yapı özgün haline getirilmiş, yapılan ekler temizlenmiş, sonradan eklenen merdiven kaldırılmış, süs kubbeleri ile revaklar özgün detay ve malzemede yeniden yapılmış aynı zamanda taşıyıcı elemanları güçlendirilmiştir (Şekil 3.32).

Şekil 3. 32 Kadıköy İskelesi restorasyon öncesi kara cephesi, solda (5 nolu KVKBKM, 2006) güncel hali sağda (Eken, 2023)

İskelenin deniz cephesinde 4 adet ayağa oturan sivri kemerli revak yapılmıştır. Revağın üstü, birinci katta teras olarak kullanılmaktadır. Kara cephesinde olduğu üzeri kemer ve çini panolarla bezenmiş üçlü giyotin pencereler bullunmaktadır. Çatıda bulunan üzeri kurşun kaplı iki adet süs kubbesi deniz cephesinden görülmektedir (Şekil 3.34).



Şekil 3. 33 Kadıköy İskelesi deniz cephesi özgün hali solda (5 nolu KVKBKM) restorasyon öncesi hali sağda (Restorasyon raporu, 5 nolu KVKBKM, 2006)

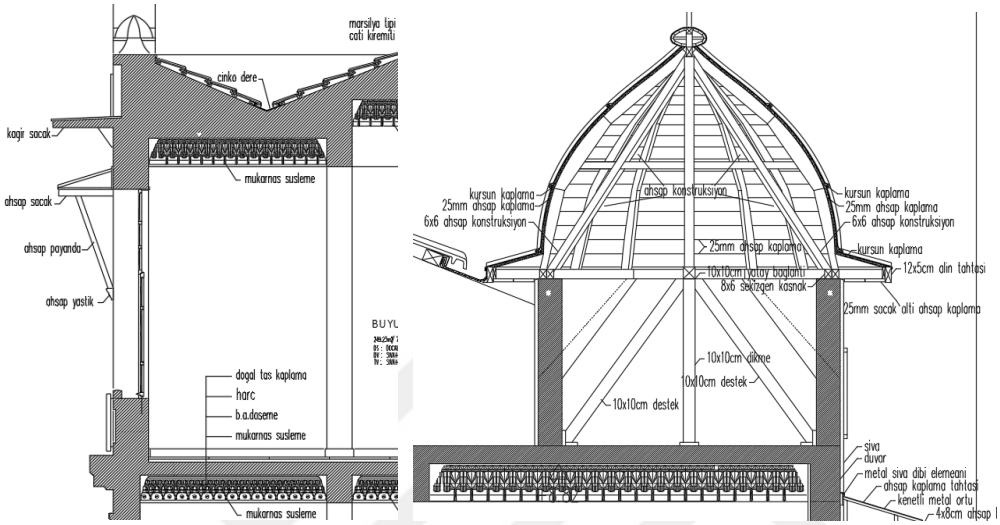
Şekil 3. 34 Kadıköy İskelesi deniz cephesi günümüz (Eken, 2023)

2015 yılında tamamlanan restorasyonda, iskelenin yan cephelerinde yer alan revaklar özgün haline göre yeniden yapılmıştır. Kara tarafından bakıldığında sol tarafta olan revaktan yolcu çıkışı sağlanmakta, sağ tarafta olan revakta ise biletmatikler yer almaktadır. Revekların üzerindeki korkuluklar betonarmedir. Birinci katta revakların üzeri balkon olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.35).

Şekil 3. 35 Kadıköy İskelesi sol yan cephe özgün hali solda (5 nolu KVKBKM) güncel hali sağda (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele binasının dış duvarları kagir tuğla malzeme ve betonarme ile karma olarak yapılmıştır. Cepheler kesme taş taklidi sıvayla sıvanmıştır. Revaklar betonarmedir. Yapı konstrüksiyonu betonarmeoluşmaktadır. Yeniden yapılan süs kubbelerinin taşıyıcı ahşap karkastır. Üzerleri kurşun kaplıdır (Şekil 3.36).

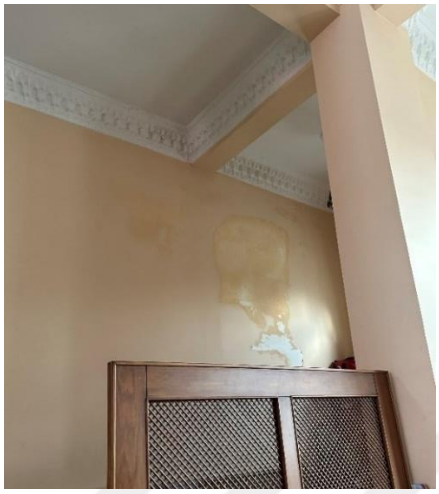


Şekil 3. 36 Kadıköy iskelesi sistem detayı solda, kubbe detayı sağda (5 nolu KVKBKM)

Gerçekleştirilen restorasyonda iskelenin taşıyıcı strüktürleri güçlendirilmiş, özgün kolon kesitleri büyütülmüştür. İskelenin güncel halinde dış cephe duvarlarında, revaklarda, balkon korkuluklarında, pencere altlarında kirlenmeler, kararmalar, yosunlanma, parça ve yüzey kopmaları görülmektedir. Revak ayaklarının bazılarında demirlerde paslanmalar mevcuttur (Şekil 3.37).

Şekil 3. 37 Kadıköy İskelesi dış cephelerinde ve revakta bozulmalar (Eken, 2023)

İç mekan duvarlarında sıva dökülmeleri ve neme bağlı kabarmalar görülmektedir (Şekil 3.38). İskele yakın zamanda restore edildiği ve taşıyıcıları güçlendirildiği için taşıyıcılık olarak iyi durumda olduğu düşünülmektedir.



Şekil 3. 38 Kadıköy İskelesi iç mekanda sıva dökülmesi (Eken, 2023)

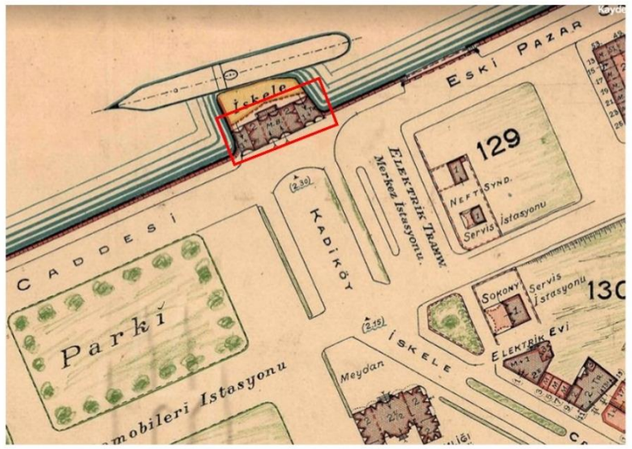
- **Tescil Bilgisi**

Kadıköy İskelesi, GEEAYK'nin 19.06.1981 tarihli kararı ile tescil edilmiş, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 23.09.1999 tarihli kararı ile koruma grubu I olarak belirlenmiştir. İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 19.07.2006 tarihli karari ile tescil edilen Kadıköy Meydanı Kentsel Sit Alanı içinde kalmaktadır (V Nolu KVKBKM Arşivi).

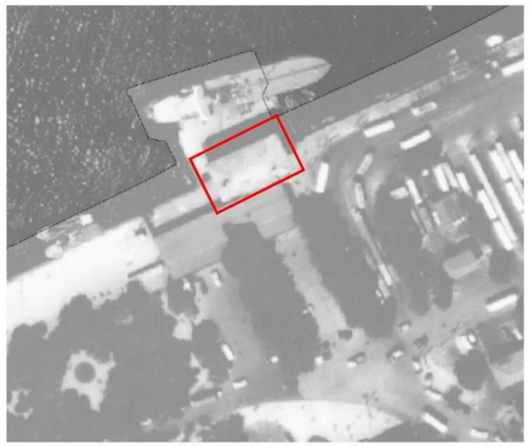
İskeleye ait eski fotoğraf ve haritalar (Şekil 3.39), 2004 tarihli rölöve çizimleri (Şekil 3.40), 2004 tarihli restitüsyon projesi (Şekil 3.41) ve 2004 tarihli restorasyon projesi (Şekil 3.42) sayfanın devamında gösterilmiştir.

İSTANBUL ANADOLU YAKASI İSKELE YAPILARININ İNCELENMESİ VE KORUMA KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

KADIKÖY İSKELESİ (1000/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**

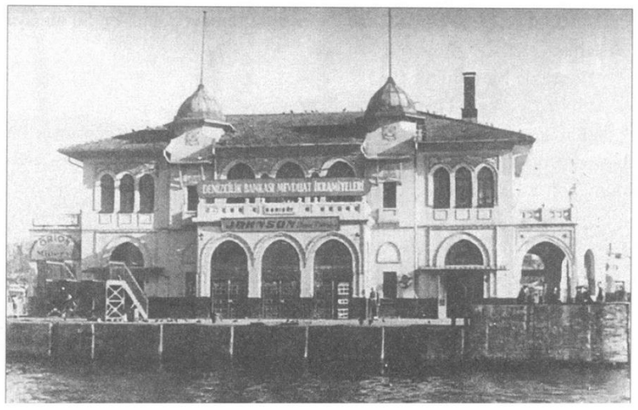


1930, Pervititch Haritalarında iskele binası
(Salt Araştırma Arşivi)



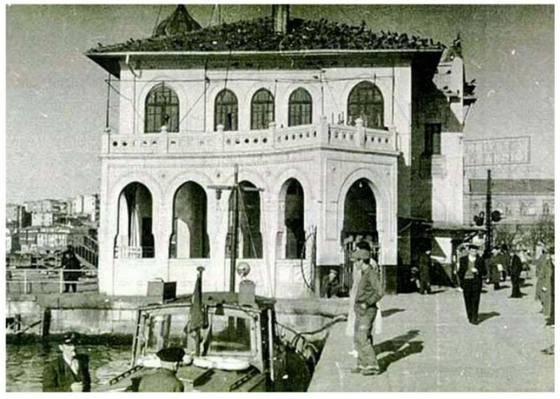
1966 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)



İskele binası deniz cephesi özgün hali
(Restitüsyon raporu, İstanbul V Numaralı KVKBK
Müdürlüğü arşivi)

İskele binası kara cephesi özgün hali
(Restitüsyon raporu, İstanbul V Numaralı KVKBK
Müdürlüğü arşivi)



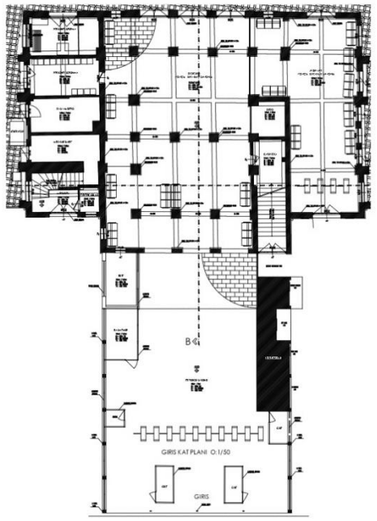
İskele binası sol yan cephe özgün hali
(Restitüsyon raporu, İstanbul V Numaralı KVKBK
Müdürlüğü arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

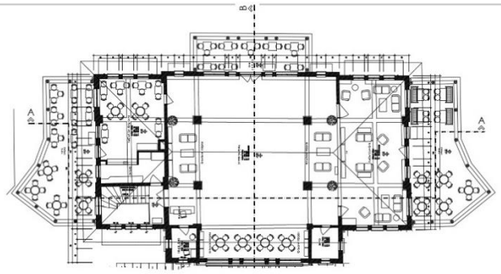
Şekil 3. 39 Kadıköy İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

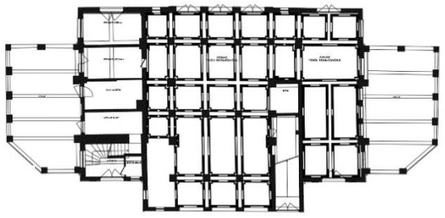
KADIKÖY İSKELESİ (1000/1) **2004 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**

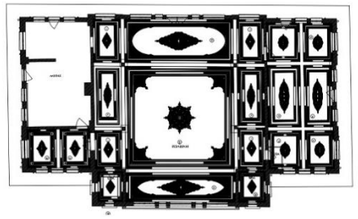


Zemin kat planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

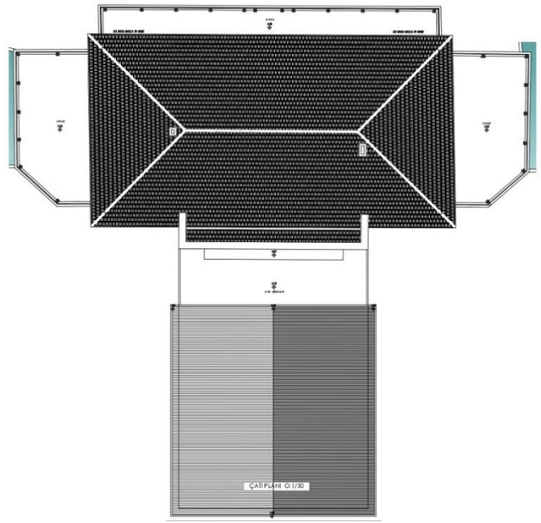


Birinci kat planı

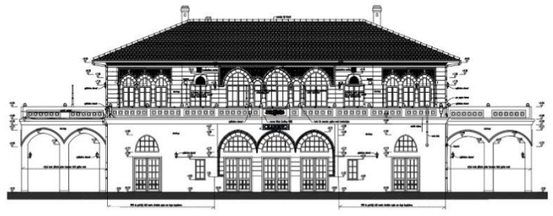




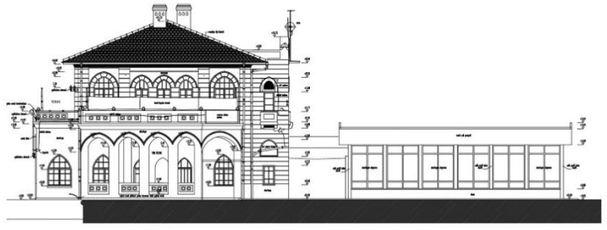
Zemin ve birinci kat tavan planları
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



Çatı planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



Deniz cephesi

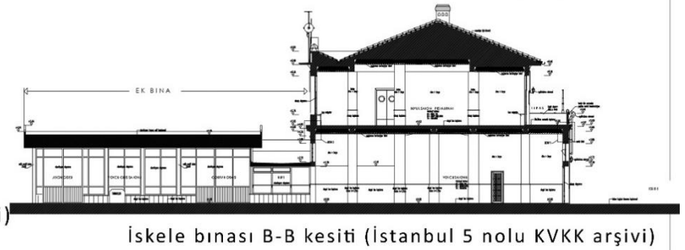


Sol yan cephe

İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası sağ yan cephe (İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

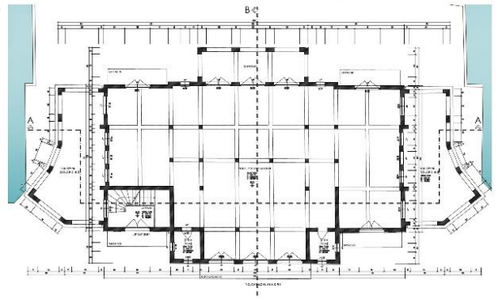


İskele bınası B-B kesiti (İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

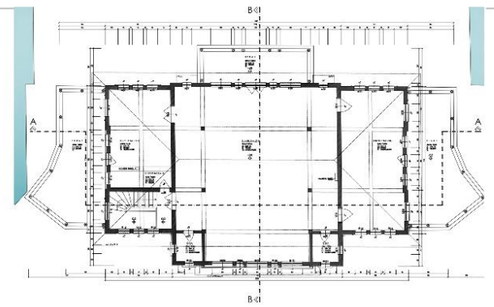
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 40 Kadıköy İskelesi, 2004 tarihli rölöve çizimleri (5 nolu KVKBKM)

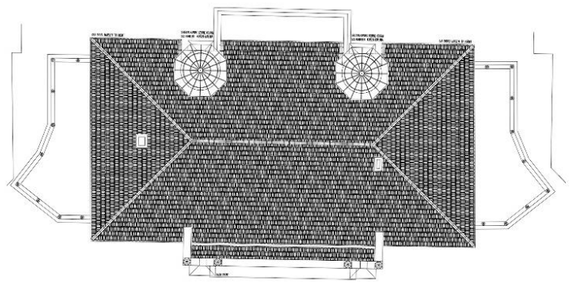
KADIKÖY İSKELESİ (1000/1) **RESTİTÜSYON PROJESİ**



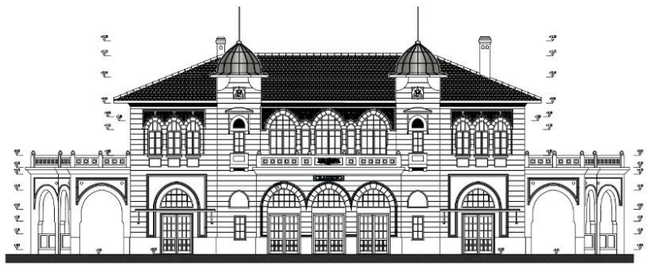
Zemin
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



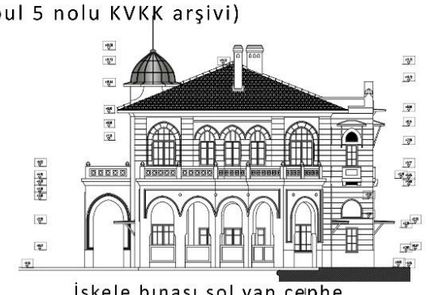
Birinci kat planı-tavan planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



Çatı planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



Deniz cephesi

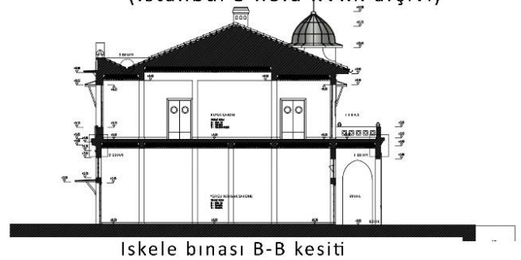


İskele binası sol yan cephe

İskele binası A-A kesiti
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

İskele binası kara cephesi
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

İskele binası sağ yan cephe
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



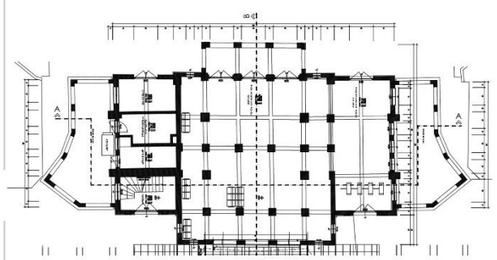
İskele binası B-B kesiti
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

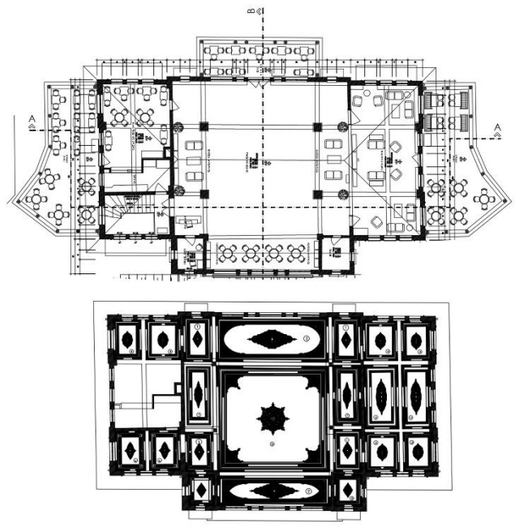
Şekil 3. 41 Kadıköy İskelesi, restitüsyon projesi (5 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

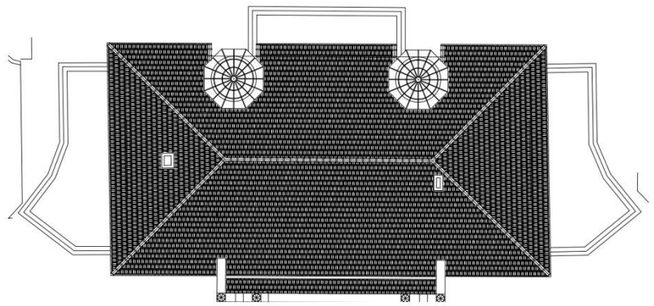
KADIKÖY İSKELESİ (1000/1) **2004 TARİHLİ RESTORASYON PROJESİ**



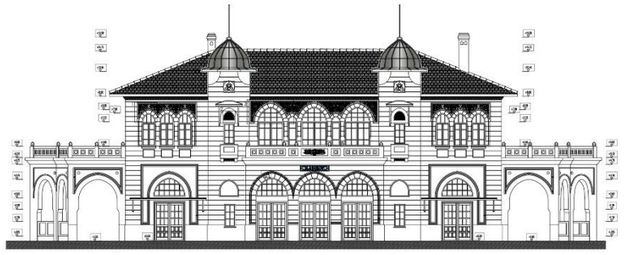
Zemin kat planı-tavan planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



Birinci kat planı-tavan planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

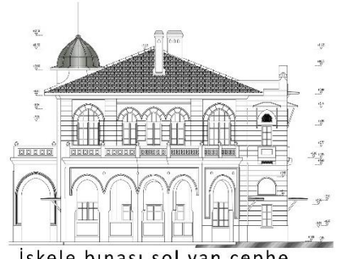


Çatı planı
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



Deniz cephesi

İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe

İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 5 nolu /KK arşivi)

İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

Üyesi Ömer Faruk Tuncer | YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı | Aralık 2023

Şekil 3. 42 Kadıköy İskelesi, 2004 tarihli restorasyon projesi (5 nolu KVKBKM)

3.1.1.3 Moda İskelesi

Moda İskelesi, Kadıköy ilçesinde, Moda Caddesi'nde, denize uzanan iskele yolunda, Ferit Tek Sokağı'nın karşısında konumlandırılmıştır. İskelenin yakınında, Moda Deniz Kulübü yer almaktadır. Kulüp binası ilk olarak 1910'lu yıllarda İngiliz Yat Kulübü olarak açılmış, 1935 yılında Atatürk'ün talimatı ile Moda Deniz Kulübü kurulmuş ve bu işlevde kullanılmıştır. Kulüp binası 2016 yılında restore edilmiş olup, günümüzde Moda Sahil Balıkçısı olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.43).

303 ada 1 parselde yer alan Moda İskelesi'ne Bostancı-Moda-Kadıköy-Kabataş arası sefer yapan vapurlar uğramaktadır.

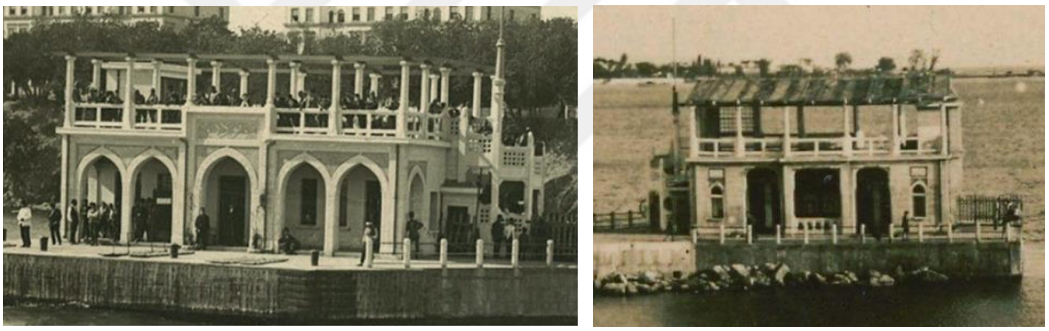
Şekil 3. 43 Moda İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Moda İskelesi, deniz cephesinde bulunan kitabesinde yer alan Osmanlıca "Moda 1335" ibaresine göre (Şekil 3.44) 1916-17 yıllarında Vedat Tek tarafından tasarlanıp inşa ettirilmiştir. Yapı 1986 yılında yolcu sayısının az olması sebebiyle hizmetten alınmıştır. İskele binası günümüze kadar İngiliz Yat Kulübü, sahil gazinosu ve restoran gibi çeşitli işlevlerde kullanılmıştır. 2015 yılında iskele tamamen kapatılmıştır. Yakın tarihte başlanan restorasyon çalışmaları 2022 yılında tamamlanmıştır. Yapı günümüzde hem iskele hem de kitap-kafe ve kütüphane işlevlerinde kullanılmaktadır.

Şekil 3. 44 Moda İskelesi deniz cephesinde yer alan kitabe (Eken, 2023)

Moda İskelesi başlangıçta tek katlı üzeri teras olarak kullanılacak ve pergolalı olacak şekilde inşa edilmiştir. Üst katta yer alan terasın üzeri kırma çatı ile örtülmüş, sonraki bir tarihte çatı kaldırılmıştır. İlk uygulamanın iskelenin mimarı Vedat Tek tarafından yapıldığı düşünülmektedir (Gümüş, 2021, s. 123). 1925 yılından önce çekilen bir fotoğrafta, terasta yer alan sütunların özgün tasarımında olduğu, terasın kullanıcılar tarafından seyir alanı olarak kullanıldığı görülmektedir (Şekil 3.45). Daha sonraki bir tarihte üst kat doğramalarla kapatılmıştır (Şekil 3.46).



Şekil 3. 45 Moda İskelesi deniz cephesi 1925 öncesi solda (İBB Atatürk Kitaplığı) ve 1925 sonrası sağda (İBB Atatürk Kitaplığı)

Şekil 3. 46 Üst katın kapatılmış hali, 1925 sonrası (İBB Atatürk Kitaplığı)

İskele 2015 yılında tamamen kullanıma kapatılmıştır. 2015 yılında hazırlanan rölöve projesi (Şekil 3.58) ve fotoğraflar incelendiğinde (Şekil 3.57), iskelenin deniz cephesinde bulunan revağın etrafının doğramalarla kapatılarak iç mekana katıldığı görülmektedir. Bu kısmın önüne çelik profil üzerine tente yapılarak oturma alanı elde edilmiştir. Gelen şikayetler üzerine profiler ve tente sökülmüştür. Sökülmesinin ardından cephede oluşan bozulmalar ve kapatılan revaklı bölüm 2017 yılında çekilmiş fotoğrafta görülmektedir (Şekil 3.47).

Şekil 3. 47 Deniz cephesine eklenen alan solda (5 Nolu KVKBKM) tente söküldükten sonra cephede oluşan tahribat sağda**,** 2015 (5 Nolu KVKBKM)

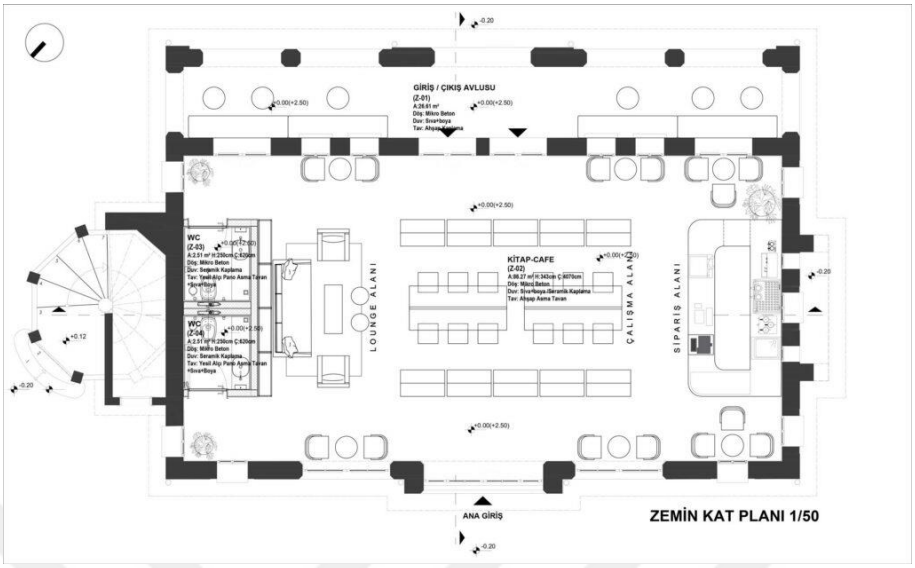
2022 yılında yapılan restorasyonla muhdes ekler kaldırılmış, yapıda bulunan hasarlar giderilmiş ve iskele özgün haline döndürülmüştür. Günümüzde kitap-kafe ve kütüphane olarak kullanılmaktadır. İskele işlevini sürdürse de vapur seferleri çok az sayıda yapıldığı için iskele iç mekanı diğer işlevlerine uyacak şekilde tasarlanmıştır.

- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

İki katlı iskele binasına uzun bir rıhtım ile ulaşılmaktadır. Restore edilen ve yeniden işlevlendirilen Moda İskelesi'nin zemin katı kitap-kafe ve çalışma alanı olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.48). Bu katın istenilen zamanlarda performans alanı olarak kullanılabilmesine uygun olacak şekilde bir altyapı planlaması yapılmıştır. Yapı simetrik dikdörtgen plana sahiptir. Bir kısa kenara wc'ler, diğer kısa kenara sipariş alanı yerleştirilmiş olup, orta alan çalışma salonu olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.49).

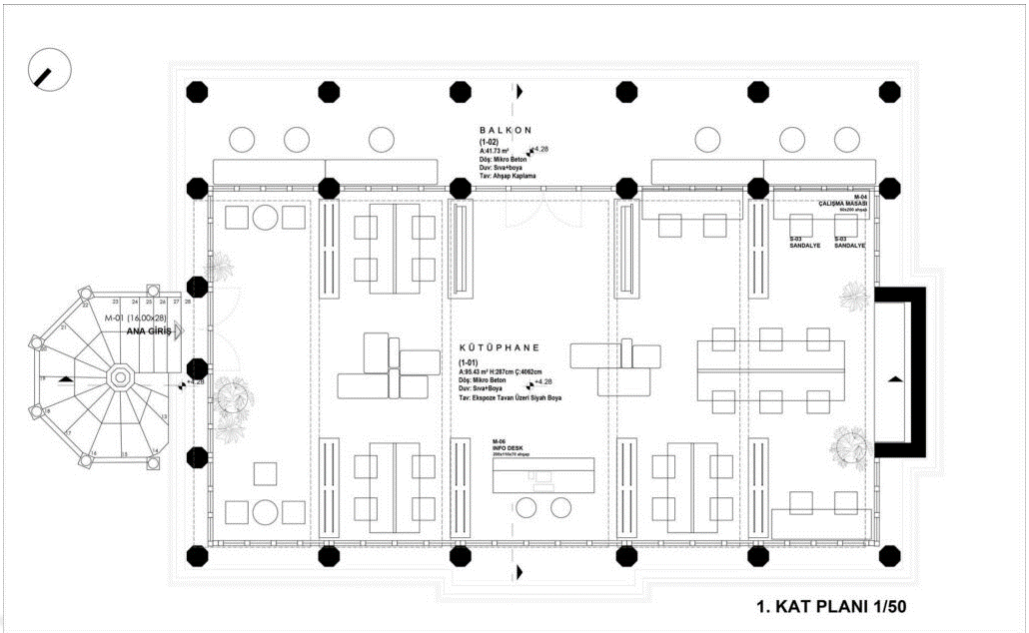
Deniz tarafında revaklı bir avlu ile iskele platformu vardır. Bu alan oturma alanı işlevindedir. Vapur saatlerinde yolcuların bekleme alanı olarak kullanılmaktadır.



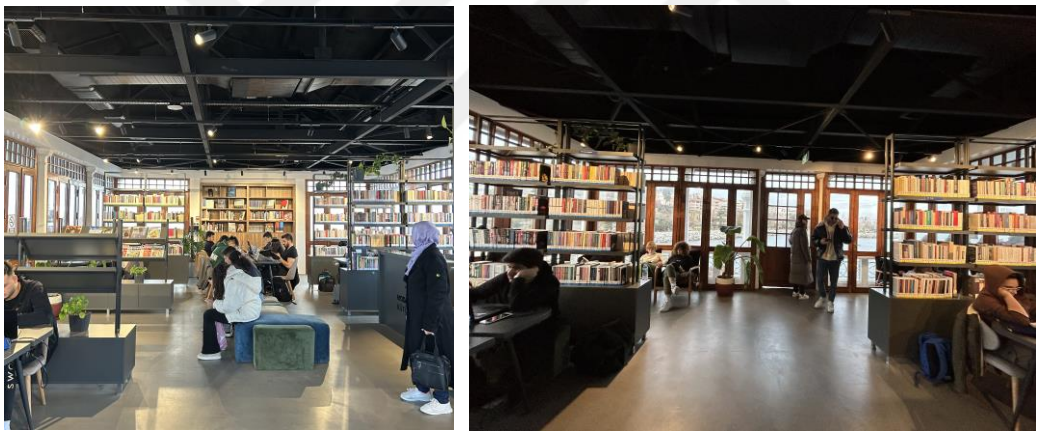
Şekil 3. 48 Moda İskelesi zemin kat planı (https://www.novos.studio/moda-i-skelesi)

Şekil 3. 49 Moda İskelesi zemin kat iç mekan (Eken, 2023)

İskelenin birinci katı kütüphane ve çalışma alanı işlevindedir (Şekil 3.50) ve (Şekil 3.51). Birinci katın deniz cephesinde teras yer almaktadır. Bu kata yapının dışında, yan cephesine bitişik şekilde bulunan mermer kaplı döner merdiven ile ulaşılmaktadır. Merdivenin altı depo olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3. 50 Moda İskelesi birinci kat planı (https://www.novos.studio/moda-i-skelesi)



Şekil 3. 51 Moda İskelesi birinci kat iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Neoklasik tarzda yapılan iskele binasının dört cephesi birbirinden farklı tasarıma sahiptir. Zemin kat cephe duvarları kesme taş ile yapılmıştır. Cephelerde bazı pencerelerin sivri kemerli alınlıklarının üzeri çini süslemeler ile bezenmiştir. Moda İskelesi'nin cephelerinde yer alan çini pano süslemeler, diğer kagir iskelelere göre oldukça sade ve küçük boyuttadır. Yapının kırma çatısı alaturka kiremit kaplamalıdır. Birinci kat cephelerinde, sekizgen formda, yüzeyleri sıvalı sütunlar arasında ahşap doğramalar bulunmaktadır. Birinci katın çevresi boyunca, yer yer sütunlara bağlanan korkuluk dönmektedir.

İskelenin giriş cephesinde 3 adet ahşap çift kanatlı kapı yer almaktadır. Ortada yer alan kapı yandakilerden daha geniş tutulmuştur. Kapıların iki tarafında birer adet ahşap çift kanatlı pencere yapılmıştır. Pencereler sivri kemerli alınlıklara sahiptir. Alınlıklar lacivert çini panolarla bezenmiştir. Çerçevenin içi dikdörtgen formda, turkuaz renkli çiniler ile bezenmiştir. Ortasında ise turkuaz renkli yuvarlak kilit taşı tasarlanmıştır. Alınlıkların üzerinde dışta lacivert, içte turkuaz renkte küçük çinilerle çerçevelenmiş dikdörtgen panolar tasarlanmıştır. Cephelerde zemin kat ile birinci kat seviyesini ayıran parapet betondur (Şekil 3.52).

Şekil 3. 52 Moda İskelesi giriş cephesi (Eken, 2023)

İskelenin deniz cephesinde 5 bölmeli bir revak yapılmıştır. Revağın kesme taştan yapılmış ayakları arasına sivri kemerler yerleştirilmiştir. Orta bölüm diğerlerinden daha geniş olup, iki ayak arasına oturtulan sivri kemerin tablası üzerinde kitabe yer almaktadır. Beyaz mermer üzerine oyma tekniği ile yapılmış dikdörtgen kitabenin kenarlarına bitkisel motifler bezenmiştir (Barışta, 1985). Ortasında Arap harfleriyle

“Moda 1335” yazmaktadır. Revağı oluşturan sivri kemer dizilerinin üzeri lacivert ve turkuaz renkte çini panolar ile süslenmiştir. Revağın arka bölümünde, ortada ve kenarlarda ahşap çift kanatlı kapı, bunların arasında iki adet ahşap çift kanatlı pencereler tasarlanmıştır. Cephenin bu kısmı sıvalıdır (Şekil 3.53).

Deniz cephesinin birinci katında, revağın üst bölümü balkon olarak kullanılmaktadır. Balkonun önünde sütunlar arasında korkuluklar yapılmıştır.

Şekil 3. 53 Moda İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023)

Giriş cephesine göre sol yan cephede, üst kata erişimi sağlayan beton korkuluklu, mermer kaplamalı merdiven yer almaktadır. Cephenin büyük bir bölümünü bu merdiven oluşturmaktadır. Merdivenin iki yanında ahşap çift kanatlı birer pencere tasarlanmıştır. Merdiven altı depo işlevinde kullanılmaktadır (Şekil 3.54).

Şekil 3. 54 Moda İskelesi yan cephe ve birinci kata çıkış merdiveni (Eken, 2023)

Şekil 3. 55 Moda İskelesi yan cephe ve revak bölümü (Eken, 2023)

İskelenin sağ yan cephesi diğer cephelere göre daha hareketli tutulmuştur. Zemin kat orta kısımda yapıdan dışarı taşan, kesme taştan derin bir sivri kemer gözü yer almaktadır. Sivri kemerin içerisine ortaya ahşap çift kanatlı kapı yerleştirilmiştir. Kapının iki yanında niş boşluğu dikkat çekmektedir. Bu boşluklarda önceden pencere yer aldığı düşünülmektedir. Kapının üzerinde sivri kemer formunda olacak şekilde küçük bir pencere ile yine sivri kemer formunda lacivert ve turkuaz renkte çini pano ile süslenmiştir. Sivri kemer gözünün kara tarafında bir adet ahşap çift

kanatlı kapı, deniz tarafında bir adet ahşap çift kanatlı pencere vardır. Bu cephedeki pencereler, sivri kemer alınlıklarla süslenmiştir. Sivri kemer alınlıkların üzeri çini panolarla süslenmiştir (Şekil 3.55).

Sivri kemer gözünün üzeri birinci katta da dışarı taşmaktadır ve üzerinde 3 adet ahşap pencere yapılmıştır (Şekil 3.56).

Şekil 3. 56 Moda İskelesi yan cephede bulunan sivri kemer gözü (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele binasının zemin kat duvarları kesme taştan yapılmıştır. Yapım tekniği yığma kagirdir. Birinci katta yer alan ahşap kapı ve pencereler sekizgen formdaki sıvalı yüzeyli sütunlar arasına yerleştirilmiştir. Birinci katın etrafında sütunlarla aynı şekilde sıvanmış, içleri oymalı korkuluklarla çevrelenmiştir. Yapının çatısı kırma çatıdır. Üzeri alaturka kiremit kaplıdır. İç mekanlarda döşeme mikro beton, duvarlar sıva+boya ve kimi yerlerde seramik kaplıdır. Zemin kat tavanı ahşap asma tavan, birinci kat tavanı ekspoze tavan üzeri siyah boyalıdır. Birinci kata erişimi sağlayan merdiven mermer kaplamalıdır. Etrafındaki korkuluk sıvalı beton malzemedendir.

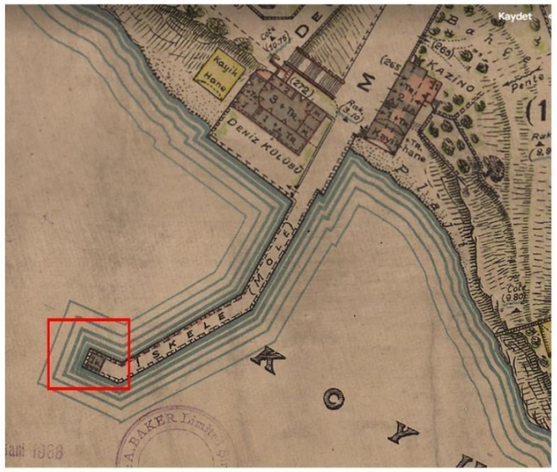
İskele güncel durumda iyi haldedir, bozulmalara rastlanmamıştır. Taşıyıcılığı iyi durumdadır.

- **Tescil Bilgisi**

Moda İskelesi, GEEAYK'nin 19.06.1981 tarihli kararı ile tescil edilmiş, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 02.03.2000 tarihli kararı ile koruma grubu I olarak belirlenmiştir. İskele mülkiyeti Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait iken 2005 yılında İBB'ye devredilmiştir (İstanbul V Nolu KVKBKM).

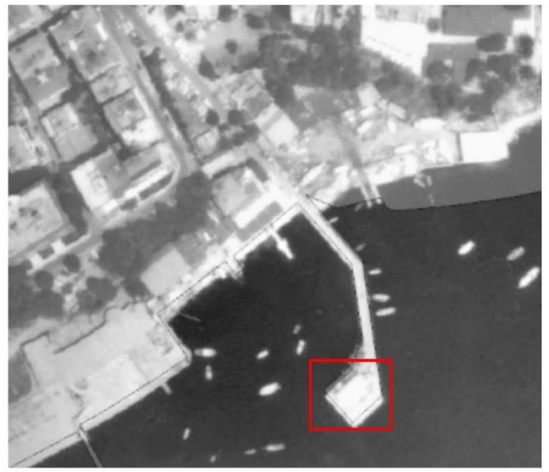
İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

MODA İSKELESİ (303/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



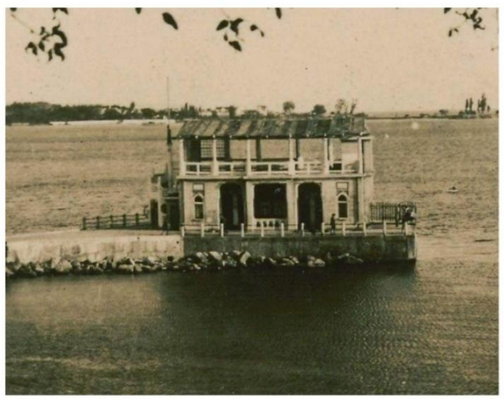
1930, Pervititch Haritalarında iskele binası
(Salt Araştırma Arşivi)

1966 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)



1982 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

İskele binası deniz cephesi, tek katlı üstü pergolalı
(1925 öncesi)
(İBB Atatürk Kitaplığı)



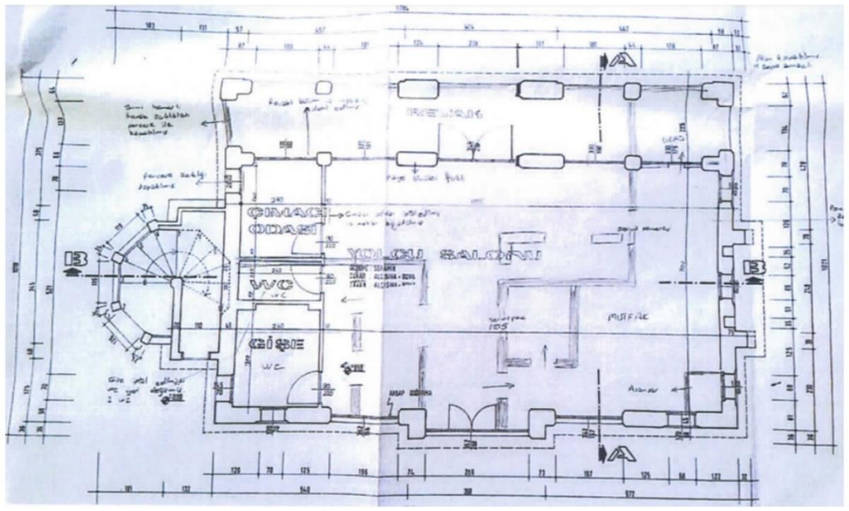
İskele binası, pergolanın üzeri kapatılmış
(1925 sonrası)
(İBB Atatürk Kitaplığı)

İskele binası, üst kat eklenmiş
(tarih bilinmiyor)
(İBB Atatürk Kitaplığı)

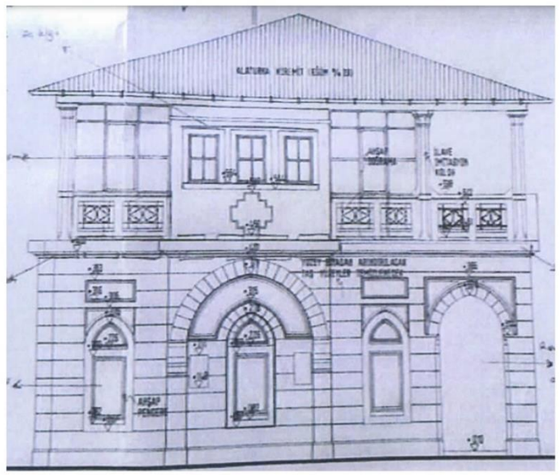
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 57 Moda İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

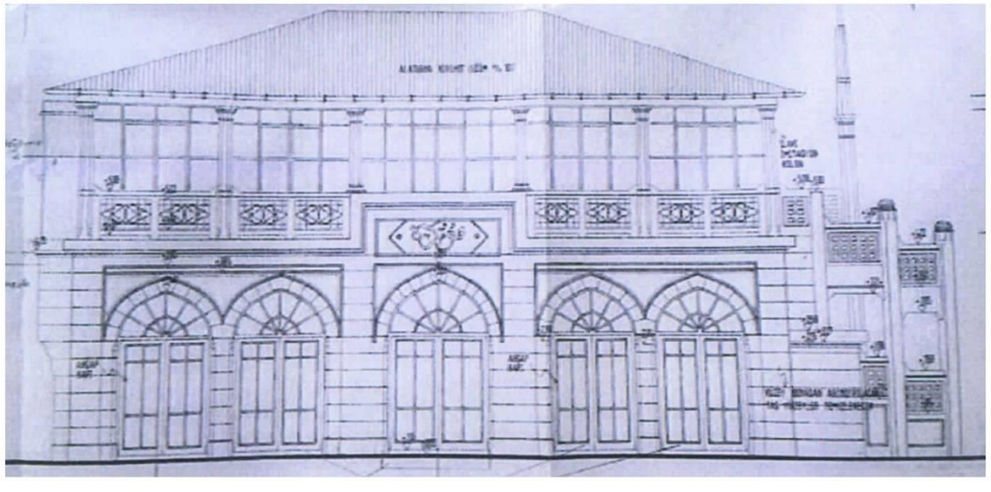
MODA İSKELESİ (303/1) **2015 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



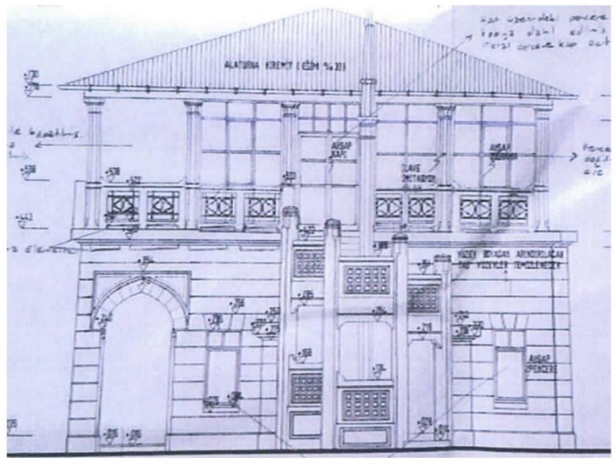
İskele bınası planı (İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

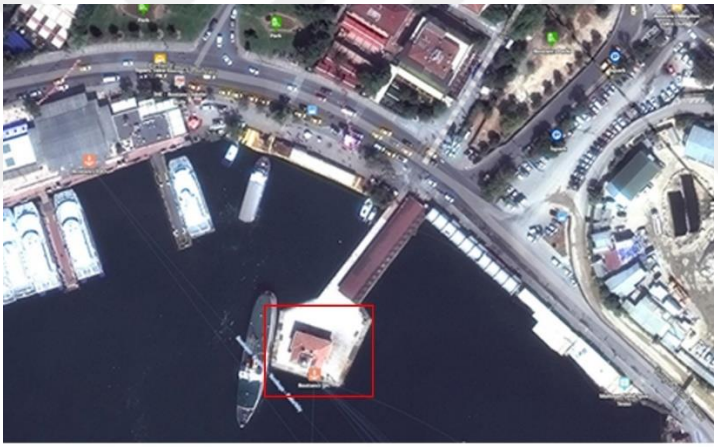
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 58 Moda İskelesi, 2015 tarihli rölöve çizimleri (5 nolu KVKBKM)

3.1.1.4 Bostancı İskelesi

Kadıköy ilçesi Bostancı Mahallesi'nde bulunan Bostancı İskelesi'ne Çetin Emeç Bulvarı üzerinden erişilmektedir. Tarihi iskele binasının yanında deniz otobüsü seferleri yapan İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) iskelesi bulunmaktadır (Şekil 3.59). İDO İskelesi'nden Bandırma, Avşa, Çınarcık ve Esenköy'e seferler düzenlenmektedir. 2023 yılında tarihi iskele binasının yakınında Bostancı Metro istasyonu açılmıştır. Metro seferleri Bostancı-Ümraniye arasında çalışmaktadır. İskele binasının çevresindeki metro, marmaray, İDO Terminali gibi ulaşım alternatiflerinin iskeleyle entegrasyonu ile ulaşım kolaylığı sağlanmaktadır.

416 ada 3 parselde yer alan Bostancı İskelesi'nden, Moda-Kadıköy-Kabataş seferi, Avcılar'a direkt sefer, Karaköy-Kabataş seferi, Adalar seferleri ile Mehtap Turu olarak adlandırılan, Anadolu Yakası ile Avrupa Yakası'nda çeşitli iskelelere uğrayan boğaz turu seferleri yapılmaktadır.



Şekil 3. 59 Bostancı İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Günümüzde Bostancı İskelesi'nin bulunduğu alanda önceleri antic liman yer aldığı bilinmektedir. İskele, 1912-1913 yıllarında limanın girişinde uzun bir taş iskelenin üzerinde inşa edilmiştir. Mimarı kesin olarak bilinmemektedir (Arıkan, 1998).

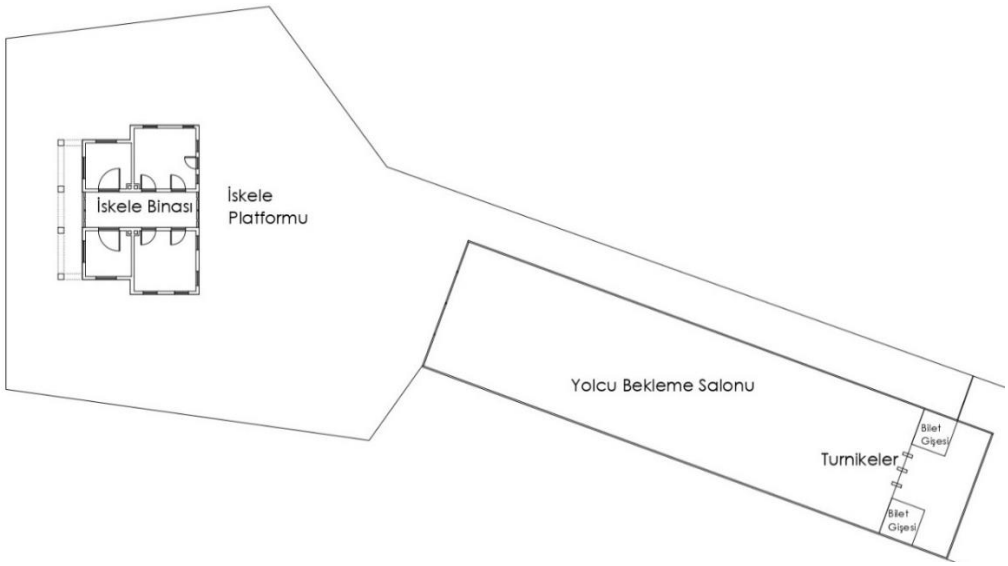
Kuruldan elde edilen 1978 tarihli fotoğraflarda (Şekil 3.60), iskelenin cephelerinin beyaz renkte sıvandığı, kurşun kaplı süs kubbesinde, demir payandalarda hasarlar olduğu görülmektedir. İskele 2006 yılında kapsamlı bir restorasyon çalışması geçirmiştir.

Şekil 3. 60 Bostancı İskelesi deniz ve kara cephesi, 1978 (5 nolu KVKBKM)

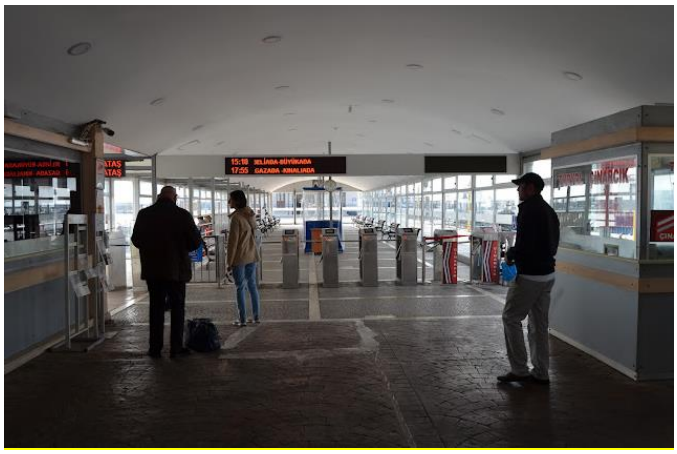
- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

Bostancı İskelesi'ne Çetin Emeç Bulvarı üzerinde bulunan üzeri sundurmalı camekanlı bir alandan erişilmektedir. İskele binası tek katlı ve simetrik planlıdır. Dikdörtgen küçük bir holün iki yanına yerleştirilmiş mahallerden oluşmaktadır. Bu mahaller yolcu bekleme salonları, memur odaları, gişe, depo olarak tasarlanmış olup, günümüzde iskelede çalışan görevlilerin konakladığı ve diğer mahallerin depo alanı, memur odaları olarak değerlendilen bir işlevde kullanılmaktadır (Şekil 3.61). Vapur seferlerini kullanacak yolcular iskele binasına girememektedir. İskelenin kara tarafında bulunan üzeri sundurmalı alan yolcu bekleme salonu olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.62). Yapının deniz tarafında, dört ayaklı bir revak bölümü yapılmıştır.



Şekil 3. 61 Bostancı İskelesi planı (Eken, 2023)



Şekil 3. 62 Bostancı İskelesi turnikeler ve bekleme alanı (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

İskelenin cepheleri kesme taş biçiminde sıvanmıştır. Çatısı kırma çatı olup çatı saçağı bütün cephelerde dışa taşmaktadır. Cephelerdeki metal payandalar çatı saçağını taşımaktadır. Metal payandalar cephelere kabaralarla tutturulmuştur. Çatının üzerinde kurşun kaplı süs kubbesi ile tuğla bacalar üzerinde kuş evleri yapılmıştır (Şekil 3.66). Çatı parapeti betondur. Yapının bütün cepheleri saçak altlarında ve pencerelerin alt hizasına yakın bir yükseklikte çini panolar ile süslenmiştir. Lacivert ve turkuaz zemin üzerinde beyaz, yeşil, kırmızı ve lacivert renklerde bitkisel motifler barındıran Kütahya çinileri yapının çevresini dolaşmaktadır.

Kara cephesi deniz cephesine göre daha uzundur. Cephenin ortasında giriş kapısı vardır. Kapı ve üzerinde yer alan topal pencere, çatı saçağı altında bulunan çini kaplama hizasına kadar uzanmaktadır. Kapının sol tarafında iki adet ahşap çift kanatlı pencere, sağ tarafında ise küçük bir gişe penceresi, tek kanatlı ahşap bir kapı ile çift kanatlı ahşap bir pencere tasarlanmıştır. Cephedeki kapı ve pencerelerin üzerinde Bursa kemerli kafa pencereleri yer almaktadır (Şekil 3.63).

Şekil 3. 63 Bostancı İskelesi kara cephesi (Eken, 2023)

İskelenin deniz cephesi simetrik tasarlanmıştır. Ortada geniş bir ahşap çift kanatlı kapı, üzerinde topal pencere, kapının iki yanında birer adet ahşap çift kanatlı pencere bulunmaktadır. Bu cehpe önünde yer alan revak ile zenginleştirilmiştir. Deniz cephesinde yuvarlak, yan cephelerde sivri kemerler ile oluşturulan revak 4 adet ayak üzerine oturmaktadır. Ayakların üzerinde sarkıt ve rozetler ile süslenmiştir. Revak kemerleri kırmızı ve beyaz renkli mozaik taş blokları ile oluşturulmuştur. Kemerlerin üzeri lacivert, turkuaz ve beyaz renkte bitkisel motifler barındıran çini panolar ile kaplanmıştır (Şekil 3.64).

Çatıda yer alan üzeri kurşun kaplı ve kasnaklı süs kubbesi deniz cephesinde daha net okunmaktadır. Kubbenin altında, revaklı bölümün üzerinde orta kısımda çini pano içinde Osmanlıca “Bostancı 1331” (1912) yazan bir kitabe vardır.

Şekil 3. 64 Bostancı İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023)

Sağ ve sol yan cepheler benzer özellikler göstermektedir. İki cephenin de kara tarafından bir kısmı öne doğru taşmaktadır. Sol yan cephede bu bölümde küçük bir wc penceresi ve büyük ahşap çift kanatlı bir pencere yer alırken, sağ yan cephede bu bölümde iki adet aynı boyutta ahşap çift kanatlı pencere yapılmıştır (Şekil 3.65). Cephelerin deniz tarafında ise daha geniş ahşap çift kanatlı bir pencere tasarlanmıştır. Pencerelerin üzerinde Bursa kemerli kafa pencereleri yer almaktadır. Yan cepheler deniz tarafında revaklarla genişletilmiştir. Bu kısımlarda revak sivri kemerlidir.

Şekil 3. 65 Bostancı İskelesi sol yan cephe (Eken, 2023)

Şekil 3. 66 Bostancı İskelesi kubbesi ve kuş evi
(https://twitter.com/Seda_Ozen/status/1392799101109129220)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele binası yığma kagir yapım tekniğinde yapılmıştır. Cepheleri kesme taş görünümünde sıvanmıştır. Çatısı kırma çatı olup üzeri alaturka kiremit kaplıdır. Çatıda bulunan süs kubbesinin üzeri kurşun kaplıdır. Revağın ayakların yüzeyleri, çatı saçakları alçı sıvalıdır. İskelenin platformu ve platform kazıkları betonarmedir.

Günümüzde iskele cephe duvarları sıvasında, revaklarda, denizliklerde, saçaklarda çatlamalar, yüzey ve parça kopmaları, dökülmeler, kararma ve kirlenmeler görülmektedir. Cephelerde kullanılan çini panolarda kayıplar görülmektedir (Şekil 3.67). Çatı saçağını taşıyan metal payandalarda renk solması görülmektedir. Metal payandalarda, saçak altlarında ve kemer altlarında bulunan motifler görünürlüğünü kaybetmektedir. Ahşap kapı ve pencereler deforme olmuş durumdadır.

Şekil 3. 67 Bostancı İskelesi cephelerinde bozulmalar (Eken, 2023)

- **Tescil Bilgisi**

Bostancı İskelesi, II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları İstanbul Bölge Kurulu'nun 28.02.2001 tarihli kararı ile I. grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir (İstanbul V Nolu KVKBKM).

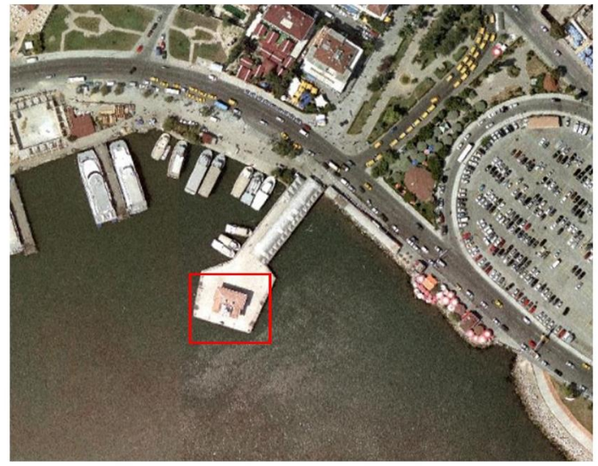
Şekil 3.68'de iskeleye ait eski harita ve fotoğraflar, Şekil 3.69'da 1982 tarihli rölöve çizimleri verilmiştir.

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

BOSTANCI İSKELESİ (416/3) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR** **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**

1970 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)



2006 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

İskele binası deniz cephesi (1978)
(İstanbul 5 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

İskele binası kara cephesi (1978)
(İstanbul 5 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

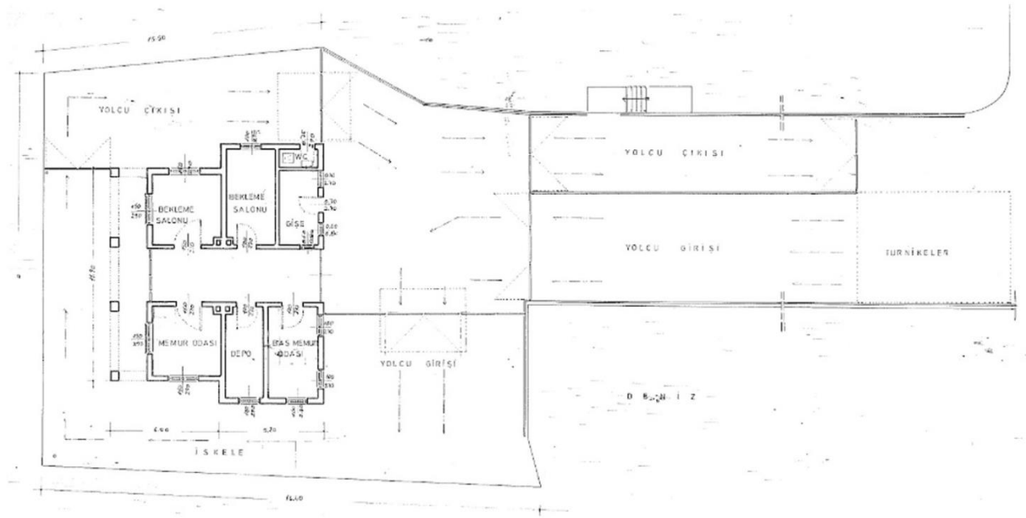
İskele binası saçak altı (1978)
(İstanbul 5 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

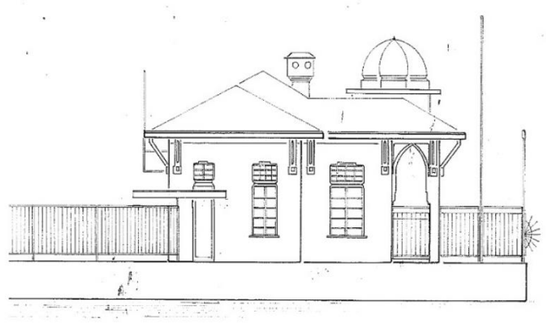
Şekil 3. 68 Bostancı İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

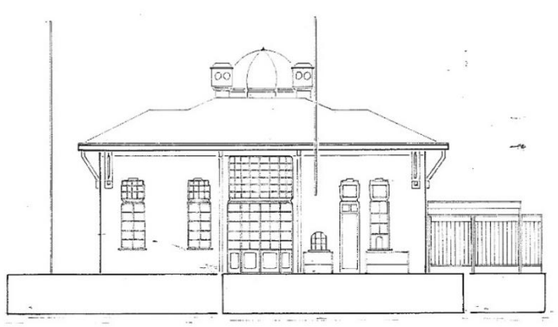
BOSTANCI İSKELESİ (416/3) **1982 TARİHLİ RÖLÖVE PROJESİ**



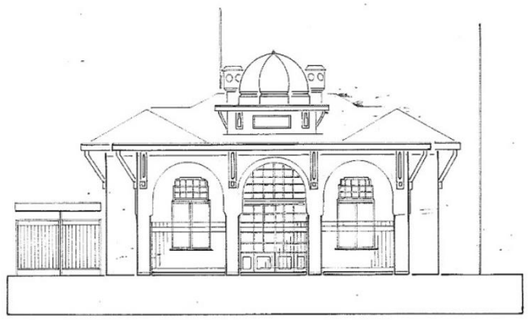
İskele bınası planı (İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



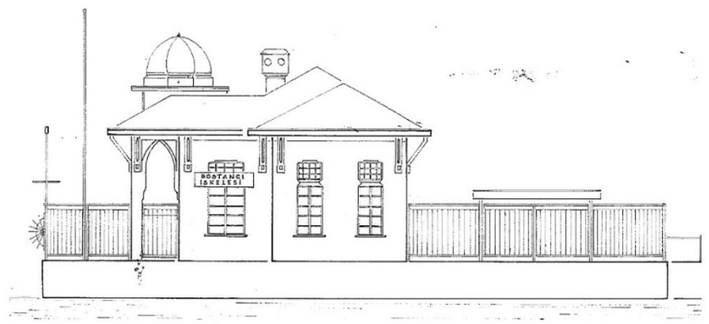
İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 5 nolu KVKK arşivi)

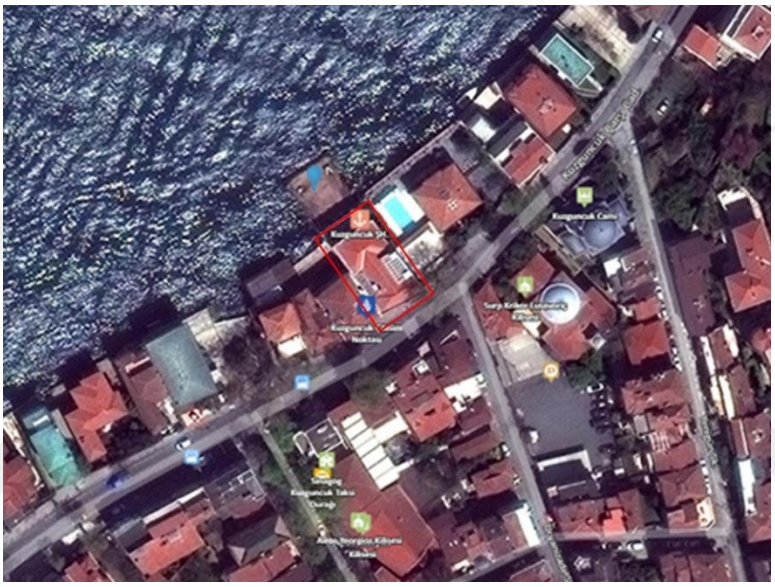
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 69 Bostancı İskelesi, 1982 tarihli rölöve çizimleri (5 nolu KVKBKM)

3.1.1.5 Kuzguncuk İskelesi

Kuzguncuk İskelesi, Paşa Limanı Caddesi'nde yer almaktadır. İskelenin yakınındaki önemli yapılar 1861 tarihli Surp Krikor Lusavoriç Kilisesi ve Kuzguncuk Cami'dir. İskelenin önünde meydan bulunmamaktadır. Çevrenin tarihi dokusunu koruması sebebiyle ziyaretçi yoğunluğuna uğramaktadır (Şekil 3.70).

578 ada 19 parselde yer alan Kuzguncuk İskelesi'ne Boğaz Hattında sefer yapan vapurlar, sabah ve akşam mesai saatlarine göre düzenlenmiş saatlerde uğramaktadır.



Şekil 3. 70 Kuzguncuk İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Hatları)

- **Tarihçe**

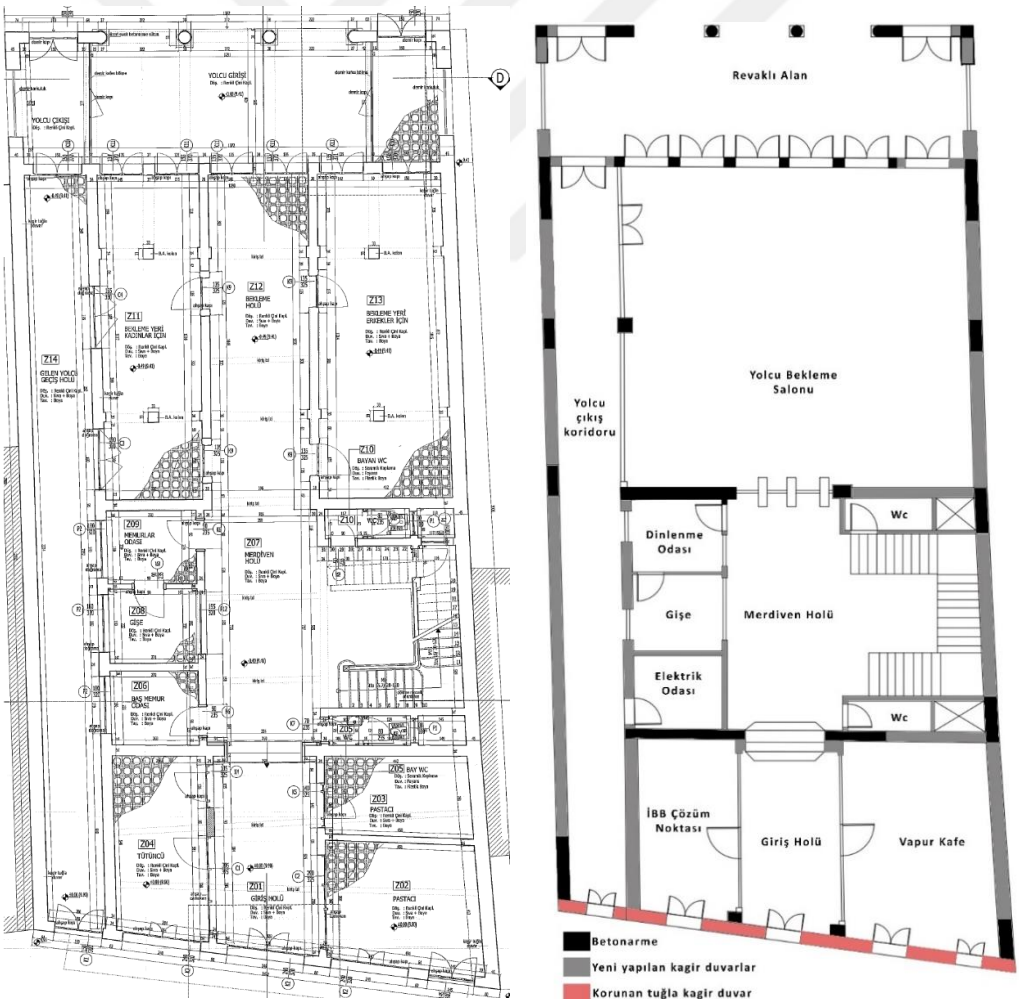
Kuzguncuk İskelesi'nin, 20. yy'ın başlarında, iki katlı, kagir ve betonarme olarak karma konstrüksiyon sisteminde olacak şekilde, mimar Ali Talat Bey'e inşa ettirildiği söylenilmektedir ancak kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır. İskele neoklasik tarzda yapılmıştır. Zamanının gereksinimi nedeniyle iki katlı inşa edilen binanın betoranme konstrüksiyonu zaman içinde kullanılamaz duruma gelmiştir. (Arıkan, 1994, s. 204). İskele 2014 yılında restore edilmiştir. 2014 yılında tamamlanan restorasyonda, projeye uygun şekilde yol cephesi korunmuş, kalanı özgün haline uyacak şekilde yeniden yapılmıştır.

- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

İskele fonksiyonu korunarak, genel plan kurgusunda iskele fonksiyonu için gerekli mahaller oluşturulmuştur. Yapının geri kalanını tarihi ve kültürel kimliğiyle Kuzguncuk yaşamına katmak amacıyla bir kültür merkezi planlanmıştır.

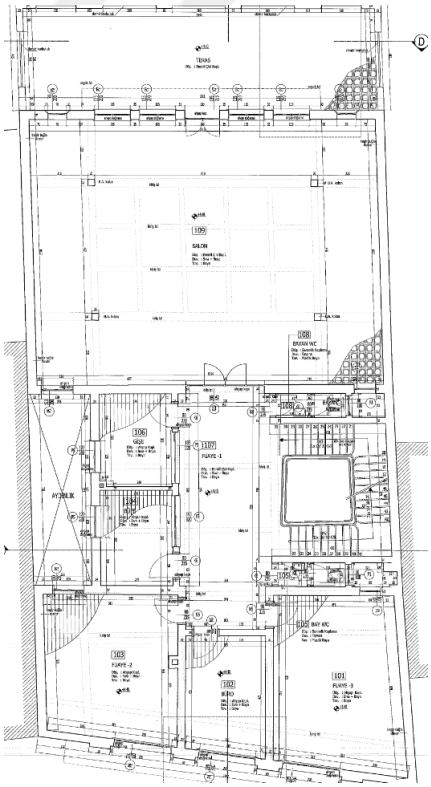
İskele binası iki katlı, dikdörtgen planlıdır. Özgün halinde iskelenin zemin katında (Şekil 3.71) dükkanlar, memur odaları, bilet gişesi, wc, giriş holü ve kadınlar ile erkekler için ayrı bekleme salonları bulunmakta iken, günümüzde zemin katta, girişin sağında Vapur Kafe, wc ile üç kollu merdiven, solunda ise memur odaları, elektrik odası, dinlenme odası ve bilet gişesi tasarlanmıştır (Şekil 3.71). Giriş holünün sonundan yolcu bekleme salonuna geçiş yapılmaktadır (Şekil 3.72). Kara tarafından bakıldığında yapının en solunda yolcu çıkış koridoru yapılmıştır.



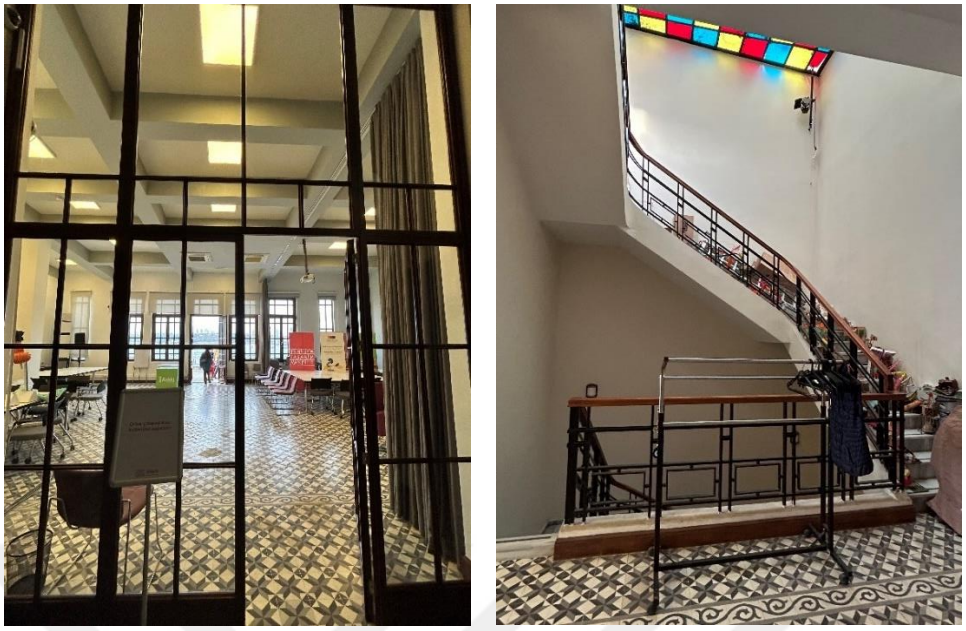
Şekil 3. 71 İskele özgün zemin kat planı restitüsyon projesi solda (6 nolu KVKBKM) iskele güncel kat planı sağda (Eken, 2023)

Şekil 3. 72 Kuzguncuk iskelesi zemin kat (Eken, 2023)

Binanın birinci katı özgün halinde ofis ve fuaye alanları olarak kullanılırken (Şekil 3.73), günümüzde Türkiye Tasarım Vakfı tarafından kullanılmaktadır. Birinci kat tasarım kütüphanesi, ortak çalışma alanı, mutfak ve ofis işlevindedir (Şekil 3.74). Ortak çalışma alanında, deniz tarafına bakan teras bulunmaktadır. Merdiven birinci katta da devam ederek teras çatıya erişimi sağlamaktadır. Merdiven holünün üstünde aydınlık tasarlanmıştır.



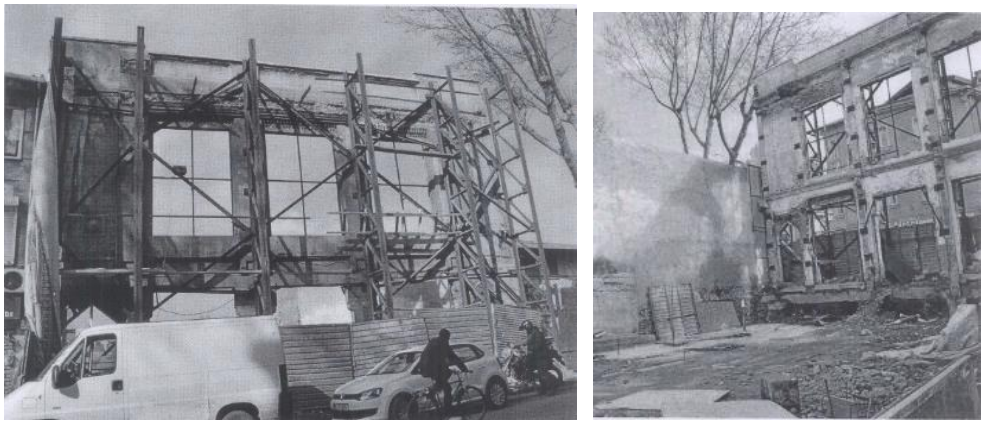
Şekil 3. 73 İskele özgün birinci kat planı (6 nolu KVKBKM)



Şekil 3. 74 Kuzguncuk iskelesi birinci kat (Eken, 2023)

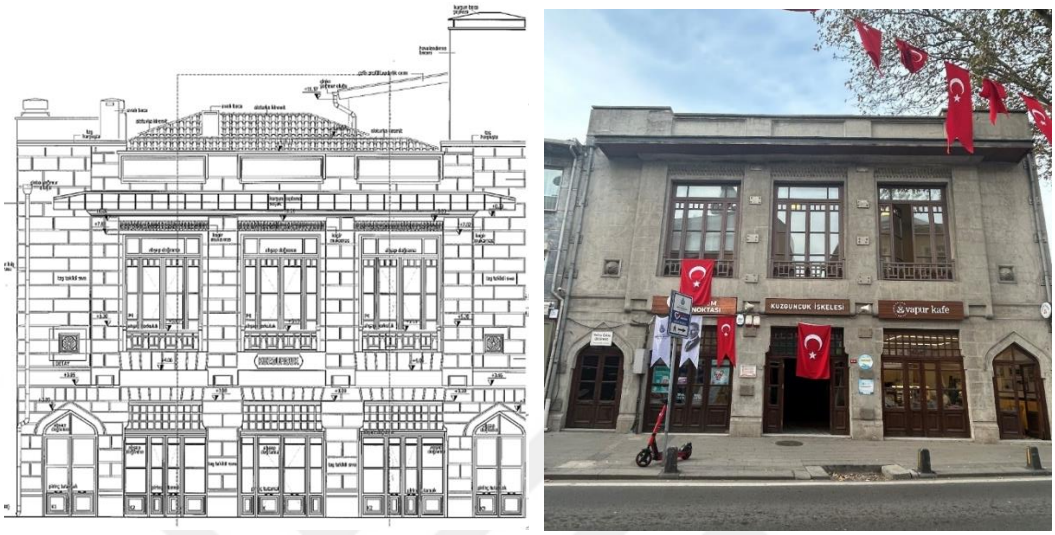
Cephe Özellikleri

Mimar Ali Talat Bey tarafından inşa edilen iskele binasının betonarme taşıyıcısı zaman içinde yıpranmış ve taşıyıcılığı azalmıştır. Cephe duvarları özgün halinden oldukça uzaklaştırılmıştır. Bu sebeple 2009 yılında iskelenin yıkılıp yeniden yapılması önerilmiştir. Ancak yol cephesindeki kesme taş görünümlü sıva yapılmış yığma tuğla kagir duvarın nitelikli özellikte ve sağlam olması, duvar üzerinde özgün süslemelerin olması sebebiyle bu duvarın yıkılmadan korunarak (Şekil 3.75) kalanının yeniden yapılması üzerine restorasyon projesi hazırlanmıştır.



Şekil 3. 75 Kuzguncuk İskelesi, restorasyon sırasında korunan ön cephe (İstanbul VI Numaralı KVKK Bölge Müdürlüğü Arşivi)

İskelenin cadde tarafındaki korunan özgün kara cephesi taş taklidi sıva ile sıvanmıştır. Zemin katta 5 adet ahşap kapı vardır. Üst katta kat yüksekliği kadar ahşap pencereler yer almaktadır. Birinci kat üst seviyesindeki saçak beton malzemedendir (Şekil 3.76).



Şekil 3. 76 İskelenin korunan özgün kara cephesi, restitüsyon projesi solda (6 nolu KVKBKM) iskele kara cephesi güncel hali sağda (Eken, 2023)

İskelenin eski fotoğrafları incelendiğinde, deniz cephesindeki revak ve parapet duvarlarının tamamen kaldırıldığı, cephenin sıvandığı ve özgün halinden tamamen uzaklaştırıldığı görülmektedir (Şekil 3.77).

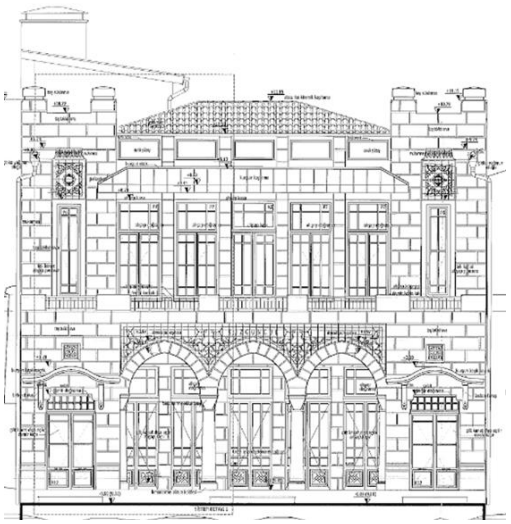
Şekil 3. 77 Kuzguncuk İskelesi restorasyon öncesi deniz cephesi, revak kaldırılmış hali solda (6 nolu KVKBKM) ve parapet duvarları kaldırılmış hali sağda (6 nolu KVKBKM)

Restorasyon sonrası deniz cephesi özgün haline (Şekil 3.79) döndürülmüştür. Kara cephesinde olduğu gibi taş taklidi sıva yapılmıştır. Bekleme salonunun kuzey batısında, ortasında 3 adet, yanlarında birer adet penci kemerlerin bulunduğu bir

revak tasarlanmıştır. Revağın kemerleri, üzerinde betonarme sütun başlarının yer aldığı betonarme sütunlara oturmakta, sütunların zemine bastığı kısımlardaki kaideler betonarmedir. Deniz yönünde yer alan kemerlerin her iki yanında ise yolcu giriş ve çıkışlarının sağlandığı demir kapılar vardır. Kapıların üzerindeki saçaklar kurşun kaplıdır. Saçakların üzerine yol cephesinde görülen yuvarlak rozetler eklenmiştir. Kapıların üzeri, birinci kat kotunda yer alan dar pencerelerin üzerinde, ön cephe pencerelerinde olduğu gibi mukarnas motifleri ile bezenmiştir. Revağın deniz yönünde yer alan 3 kemerinin bulunduğu bölüm, ortalarında demir kapıların yer aldığı demir kafesli bölümler ile kapıların bulunduğu bölümlerden ayrılmıştır (Şekil 3.78).

Deniz cephesinde, yolcu bekleme salonunun üst katında ise demir doğramalı sabit pencerelerin ve bunların ortasında demir kapının bulunduğu alan ortak çalışma alanı işlevinde kullanılmaktadır. Demir kapıdan terasa çıkış yapılmaktadır. Terasın etrafında aralarında demir korkulukların yer aldığı parapet duvarı dönmektedir. Parapetler iki yanda simetrik olarak yükselmektedir ve üst kotlarda kademelendirilmiştir. Üzerinde taş süslemeler yapılmıştır. Parapet ve revağın üzerinde yer alan saçak, terasa doğru çıkma yapmaktadır. Cephe çini süslemeler ile bezenmiştir. Deniz cephesinde, özgün halinde binanın sağ ve solunda bulunan ancak yok olmuş iki adet bayrak direği çelikten yerleştirilmiştir.

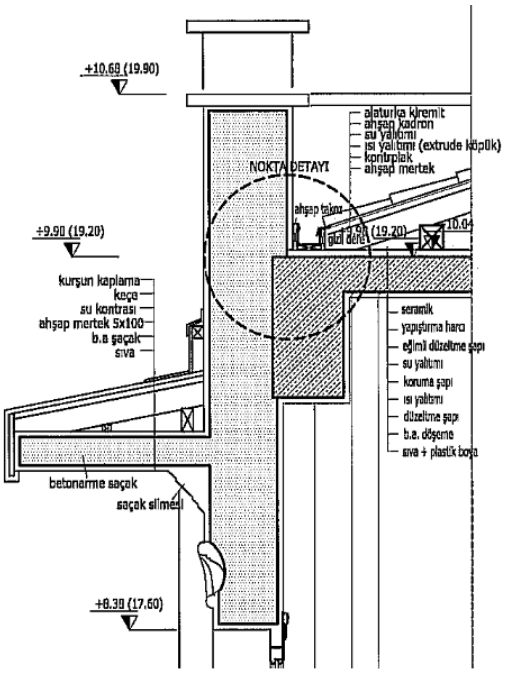
Şekil 3. 78 İskele deniz cephesi özgün hali solda (6 nolu KVKBKM) iskele deniz cephesi güncel hali sağda
(https://www.sehirhatlari.istanbul/tr/iskeleler/kuzguncuk-153)



Şekil 3. 79 Kuzguncuk İskelesi deniz cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele binasında zemin kat ve normal kata ek olarak merdiven boşluğunun üst kısmında bir kule yer almaktadır. Kulenin üzerinde çelik konstrüksiyonlu bir aydınlık penceresi tasarlanmıştır. Yapının özgün hali korunan kara cephesi karma duvarı hariç yapı taşıyıcıları betonarmedir (Şekil 3.80). Birinci katta merdiven ve aydınlığın etrafındaki duvarlar taşıyıcı olup, ön tarafa iki, arka tarafa altı adet kolon ile X ve Y yönünde kirişler yapılarak kaset döşeme haline getirilmiştir.



Şekil 3. 80 Kuzguncuk İskelesi sistem detayı (6 nolu KVKBKM)

Restorasyon sırasında, zamanla sökülen ahşap kırma çatı restitüsyonuna uygun olacak şekilde yeniden yapılmış, üzeri alaturka kiremitle örtülmüştür. Kırma çatının yaslandığı parapet duvarlarının dip kısımlarında gizli çinko dere oluşturulmuştur. İskelenin deniz ve yol cephelerinde ikinci katın üst seviyesinde bulunan saçakların ve deniz cephesinde alt katta yer alan sundurmanın üzeri kurşunla kaplanmıştır.

Restorasyonda özgün malzeme ve yapım teknikleri kullanılmış, günümüz standartları ve deprem yönetmelikleri kapsamında kesit seçimi yapılmıştır. İskelenin ahşap kazıklar üzerine oturan platformu da betonarme olarak değiştirilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM).

2018 yılında, KUDEB tarafından iskelenin cephelerinde kirlenmeler, yoğun nemden dolayı iç mekan tavan ve duvarlarda boya ve sıva kabarmaları, yer döşemelerinde yosunlaşmalar meydana geldiği tespit edilmiştir. Bu kapsamda iç mekanlarda sıva tamiri ve boya işleri, ahşap kapı ve pencere doğramalarının onarımları, yer döşeme tamirleri ve dere, oluk ve çatı aktarımı yapılmıştır (İstanbul VI Nolu KVKBKM).

Günümüzde iskelenin taş taklidi sıvalı cephelerinde kararma ve kirlenme mevcuttur. Saçaklarında yosunlanmalar görülmektedir. İç mekanlarda gözlemlenen bozulma bulunmamaktadır. İskele taşıyıcıları 2014 yılında yenilendiği için taşıyıcılık sorunu olmadığı düşünülmektedir.

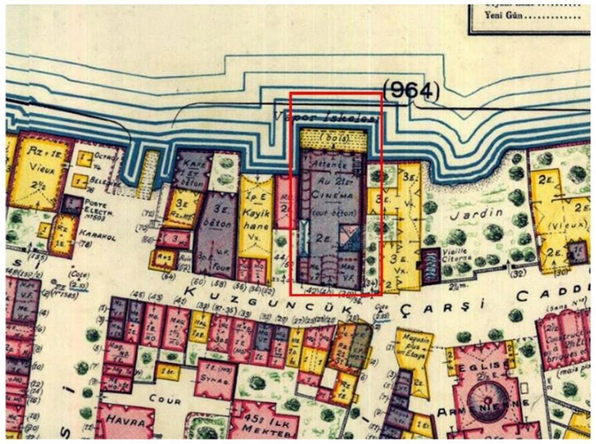
- **Tescil Bilgisi**

Kuzguncuk İskelesi, GEEAYK'nın 24.06.1983 tarihli kararı ile korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiş, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 09.12.2009 tarihli kararında koruma grubu II. Grup olarak belirlenmiştir. İskele Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesinde kalmaktadır (İstanbul VI Numaralı KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.81'de iskeleye ait eski fotoğraflar ve çizimler, Şekil 3.82'de 2009 yılına ait rölöve çizimleri, Şekil 3.83'te restitüsyon projesi ve Şekil 3.84'te 2012 yılında çizilmiş restorasyon projesi verilmiştir.

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

KUZGUNCUK İSKELESİ (578/19) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



1930, Pervititch Haritalarında iskele binası
(Salt Araştırma Arşivi)

1966 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

İskele binası deniz cephesi özgün hali
(tarih bilinmiyor) (İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

İskele binası deniz cephesi, revak kaldırılmış
(tarih bilinmiyor)
(https://www.eskiistanbul.net/391/kuzguncuk-iskelesi)

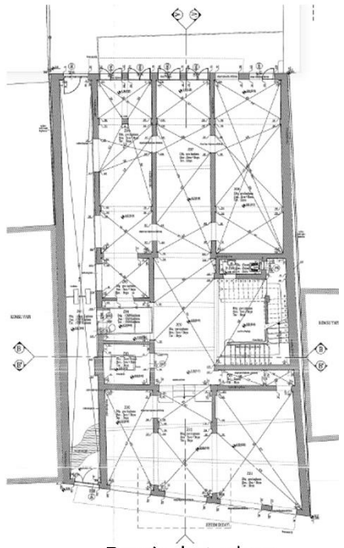
İskele binası deniz cephesi,
revak ve parapet kaldırılmış (2009)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

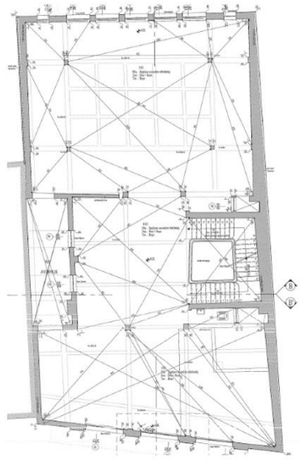
Şekil 3. 81 Kuzguncuk İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

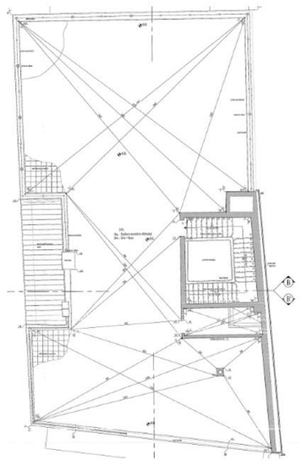
KUZGUNCUK İSKELESİ (578/19) **2009 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



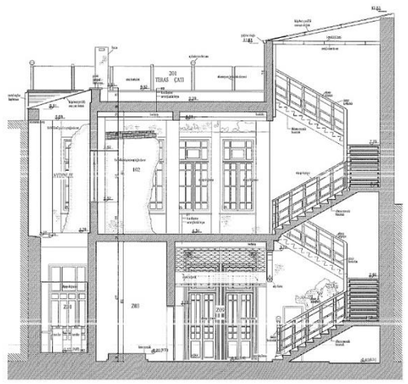
Zemin kat planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



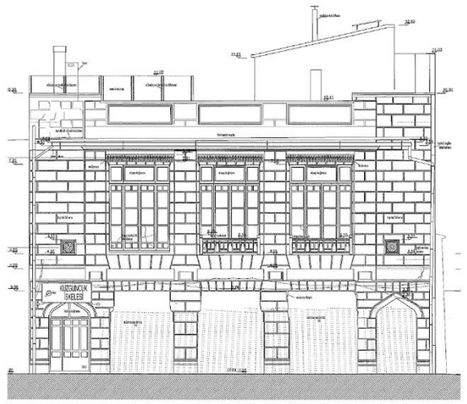
Birinci kat planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



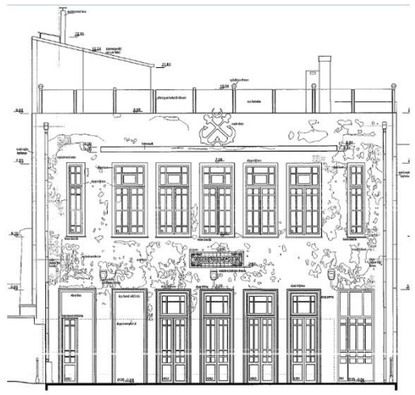
Teras katı planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



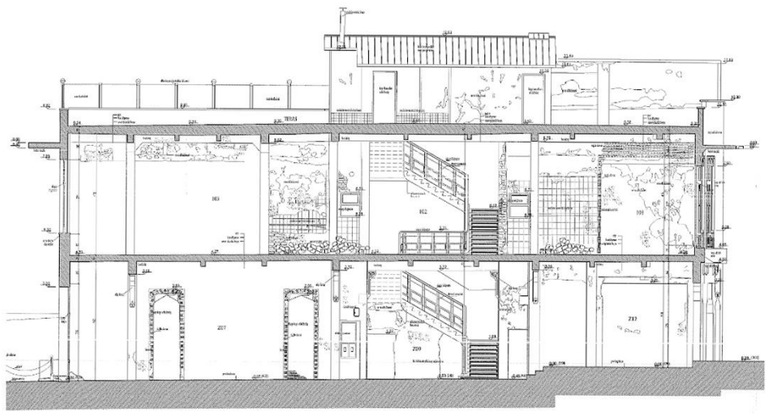
İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



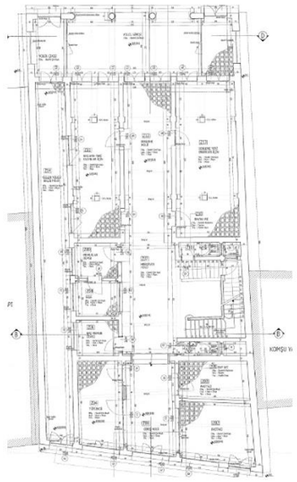
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

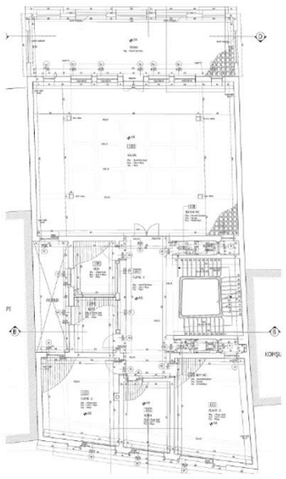
Şekil 3. 82 Kuzguncuk İskelesi, 2009 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI TARİHİ İSKELE YAPILARININ İNCELENMESİ VE KORUMA KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

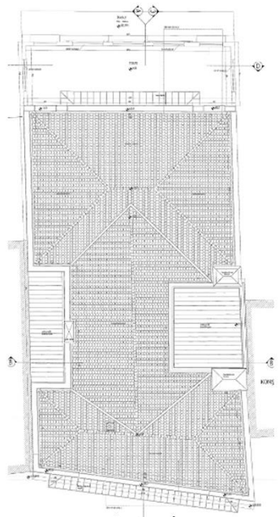
KUZGUNCUK İSKELESİ (578/19) **RESTİTÜSYON PROJESİ**



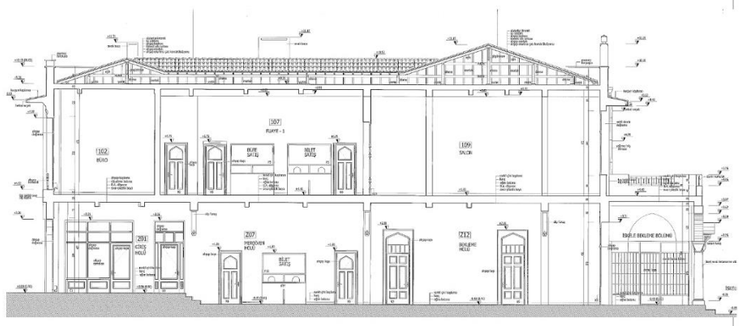
Zemin kat planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



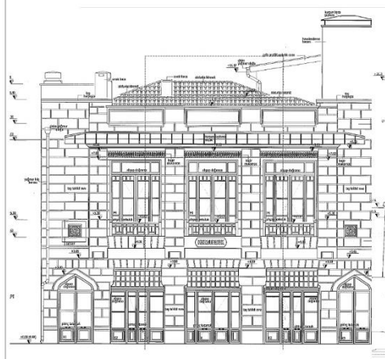
Birinci kat planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



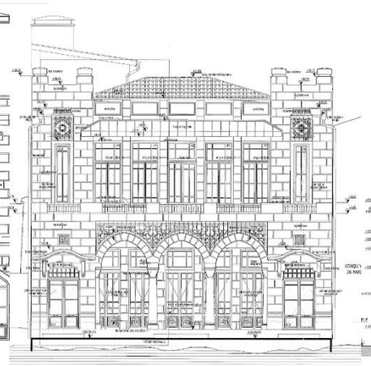
Çatı planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



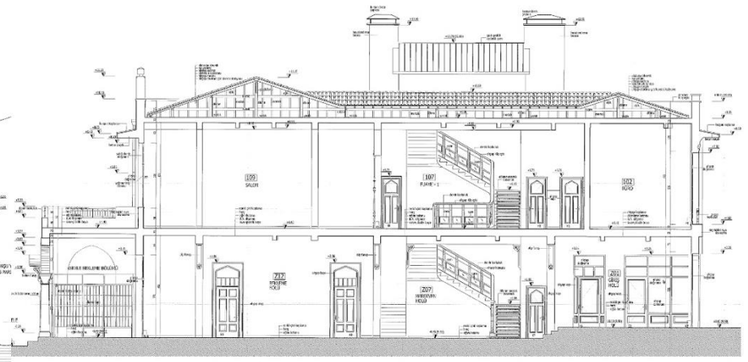
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



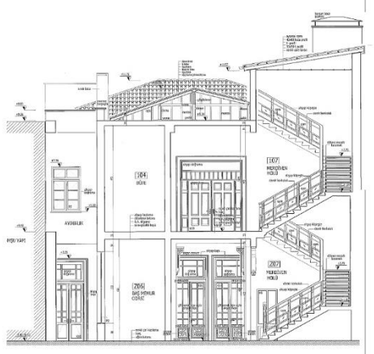
İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası C-C kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



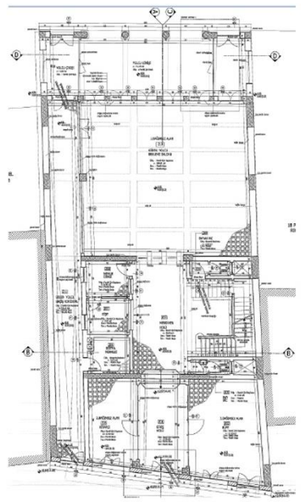
İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

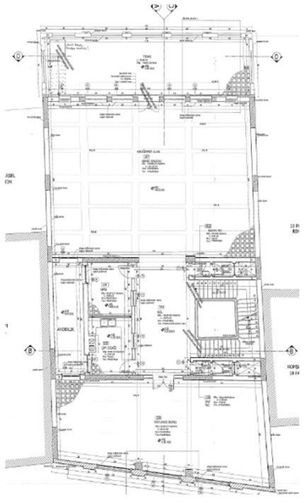
Şekil 3. 83 Kuzguncuk İskelesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

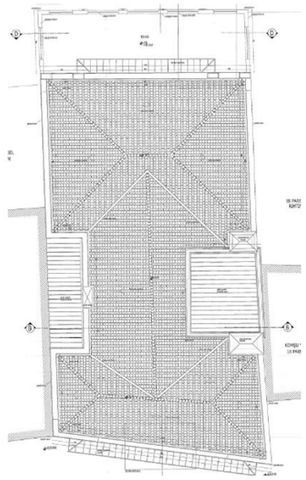
KUZGUNCUK İSKELESİ (578/19) **2012 TARİHLİ RESTORASYON PROJESİ**



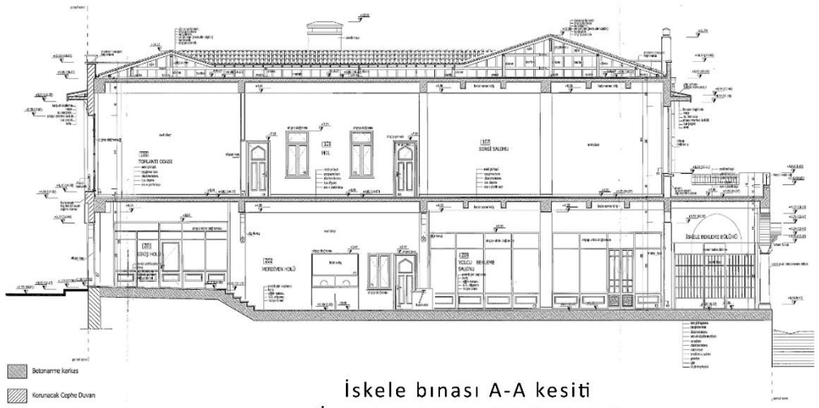
Zemin kat planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



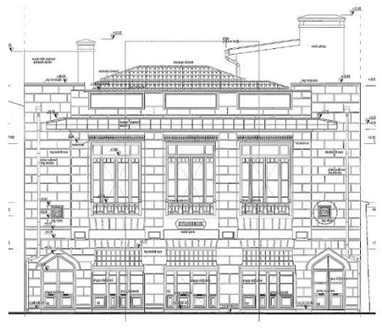
Birinci kat planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



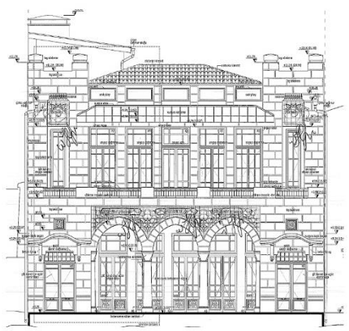
Çatı planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



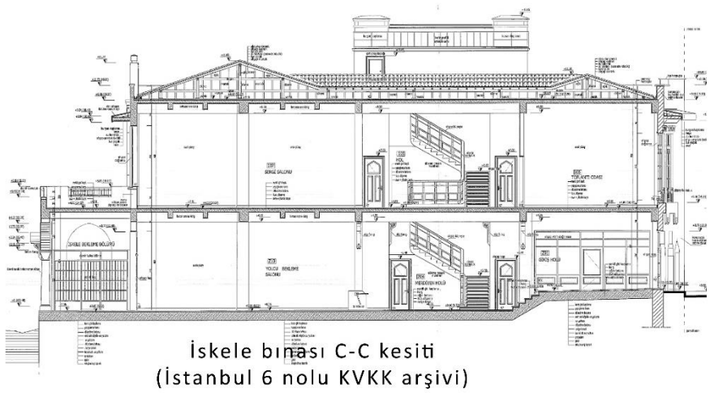
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



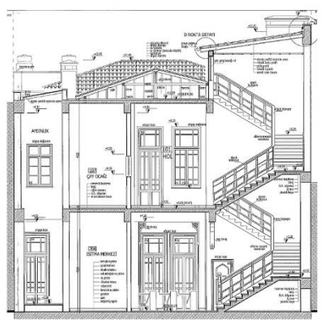
İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası C-C kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 84 Kuzguncuk İskelesi, 2012 tarihli restorasyon projesi (6 nolu KVKBKM)

3.1.2 Yeniden Yapılan İskele Yapıları

Anadolu Yakası'nda özgün hali korunamayıp, yıkılmış ve yeniden yapılmış olan 11 adet iskele yer almaktadır. Özgün hallerinde ahşap veya kagir olarak yapılan yapılmış olan bu iskeleler yangın, nem, bakımsızlık, hatalı onarımlar gibi nedenlerle günümüze ulaşamamıştır. Tamamı betonarme veya çelik karkas yapım tekniğinde yeniden yapılmıştır. Cepheleri ahşap kaplanmıştır. Özgün plan şeması ve cephe düzeni yeni iskelelerde büyük oranda korunmaya çalışılmıştır.

Özgün hali ahşap konstrüksiyonlu olan 8 adet iskele bulunmaktadır. Bunlardan Anadolu Kavağı İskelesi, Kandilli İskelesi ve Salacak İskelesi olmak üzere 3 tanesi betonarme olarak yeniden yapılmıştır. Paşabahçe İskelesi, Çubuklu İskelesi, Kanlıca İskelesi, Anadolu Hisarı İskelesi ve Çengelköy İskelesi olmak üzere 5 adedi çelik karkas sistemde yeniden yapılmıştır.

Beykoz İskelesi özgün halinde kagir yığma iken, yeniden yapılan Beykoz İskelesi özgün iskeleden tamamen farklı bir tasarımda betonarme olarak yapılmıştır. Yeni yapılan iskele ahşap cephe kaplamalı iskelelerle benzer özellikler göstermektedir.

Beylerbeyi İskelesi'nin özgün halinde kagir yığma olduğu ve betonarme olarak yeniden yapıldığı söylenmektedir fakat bu veriyle ilgili net bir bilgiye ulaşılamamıştır. İstanbul 6 numaralı KVKBKM arşivinden elde edilen restitüsyon projesine göre iskele, klasik ahşap konstrüksiyonlu Boğaziçi iskelelerine uygun plan şeması ve cephe düzeni göstermektedir.

İlk yapılan Üsküdar İskelesi kagir yığma ve iki katlı olup, sonraki bir tarihte ahşap olarak yeni bir tasarımda yapılmıştır. Günümüzde kullanılan iskele ise iki iskeleden de farklı bir tasarımda ve betonarme olarak yapılmıştır.

3.1.2.1 Anadolu Kavağı İskelesi

Anadolu Kavağı İskelesi'ne erişim Macar Tarabya Caddesi'ne bağlanan Yalı Çıkmazı Sokak üzerinden sağlanmaktadır (Şekil 3.85). Anadolu Kavağı iskele meydanı çevresindeki yapılar balıkçılar ve kafeler gibi ticari işlevlerde kullanılmaktadır. Meydana uzak konumda ise cami ve çeşme vardır. İskeleye kara ulaşımı Macar Tarabya Caddesi üzerinde hareket eden otobüsler ile sağlanabilmektedir.

429 ada 1 parselde yer alan Anadolu Kavağı İskelesi, Anadolu Yakası'nda vapurların yanaştığı en uzak iskeledir. Anadolu Hisarı İskelesi'nden, Sarıyer ve Rumeli Kavağı İskelelerine giden sefer ile, kıyı boyunca bulunan iskelelere uğrayarak Üsküdar İskelesine giden sefer düzenlenmektedir. Ayrıca Avrupa Yakasında çeşitli iskeleler arasında sefer yapan Boğaz Hattının belirli saatlerdeki vapurları uğramaktadır.

Şekil 3. 85 Anadolu Kavağı İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Anadolu Kavağı'ndaki ilk iskele ve vapur yanaşma platformu ahşaptan olup, ihtiyacı karşılayamaması ve zaman içerisinde yıpranması sebebiyle eski iskele yıkılmıştır. İskele 1987 yılında yapım tekniği değiştirilerek yeniden yapılmıştır. İskele ve platformu betonarme kazık sisteminde, eski iskeleden büyük olacak şekilde yeniden yapılmıştır. İskele 21 metre uzunluğunda vapur yanaşma platformuna sahiptir. Sudan yüksekliği 1.3 metre, iskele önü derinliği 5.5 metredir (Tutel, 2008, s. 136).

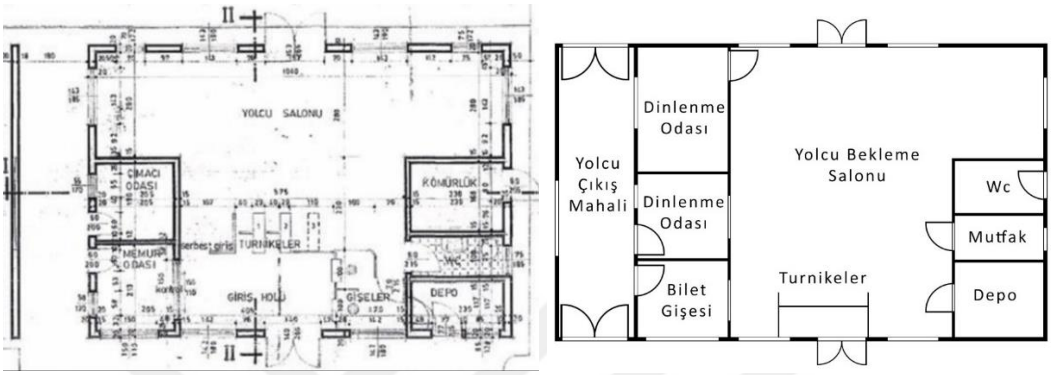
- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

İskeleye erişim Yalı Çıkmazı Sokak üzerinden sağlanmaktadır. Yeniden yapılan yapı klasik ahşap iskele mimari özelliklerine sahiptir. İskele dikdörtgen planlı, kırma çatılı vet tek katlıdır. İç kısmında, bekleme salonu ortada, salonun sol tarafında bilet gişesi ve iki adet memur odası, sağ tarafında ise depo, muftak ve wc dizilmiş biçimdedir (Şekil 3.86). Yolcu çıkış mahali kara tarafından bakılınca sol tarafta yer almaktadır. İç mekanda duvarlar dikey yönde beyaz ahşaplarla

kaplanmıştır (Şekil 3.87). Tavanları ahşap pasalıdır. Zeminde ise karo mozaik döşenmiştir.

Özgün iskele planı ile yeni yapılan iskele güncel planı karşılaştırıldığında (Şekil 3.86), iskele yeniden yapılırken özgün plan şemasının ve ölçülerinin değiştirildiği görülmektedir. Özgün halinde T biçiminde olan yolcu bekleme salonunun bir tarafı kapatılarak bir mahal daha elde edilmiştir.



Şekil 3. 86 İskele özgün planı solda (6 nolu KVKBKM) ve yeni yapılan iskele plan şeması sağda (Eken, 2023)

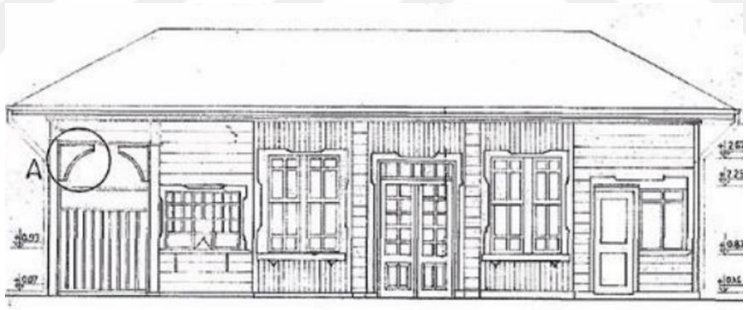
Şekil 3. 87 Anadolu Kavağı İskelesi iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

İskelenin tüm cepheleri kahverengi ahşap ile kaplıdır. İskelenin kara ve deniz cephelerinde ortada ahşap çift kanatlı kapı, kapının iki yanında ahşap giyotin pencereler vardır. Kapı ve pencerelerin üstünde renkli kafa pencereleri yapılmıştır ve sivri kemerlidir. Pencereler dıştan ahşap ile çerçevelenmiştir. yolcu çıkış mahali kara tarafına göre soldadır. Bu mahalin yanında küçük bir bilet gişesi penceresi yer almaktadır.

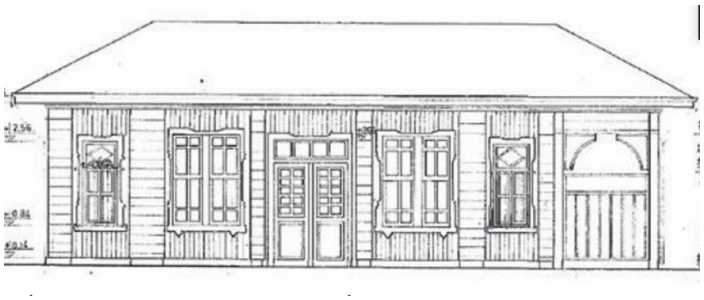
İlk yapılan iskelenin özgün cephesi ile yeni yapılan iskelenin cephesi karşılaştırıldığında (Şekil 3.88); cephe ahşap kaplaması renginin değiştiştirildiği görülmektedir. Pencerelerin özgün halinde üzerlerinde sivri kemerli bölümün olmadığı, bunların yeniden yapım sırasında eklendiği görülmüştür (Şekil 3.90). Pencere ve kapı ölçüleri korunmuştur (Şekil 3.91). Eski fotoğraflarda ve cephe çiziminde kara cephesinin sağ tarafında depo mahalinin kapısı ve penceresi olduğu görülmektedir (Şekil 3.89). Günümüzde kara cephesinde, bu mahalin kapı ve penceresi bulunmamaktadır.

Şekil 3. 88 Özgün iskele kara cephesi solda, (İstanbul VI Nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 89 Özgün iskele kara cephesi (İstanbul VI Nolu KVKBKM)

Şekil 3. 90 Özgün iskele deniz cephesi solda, (İstanbul VI Nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 91 Özgün iskele deniz cephesi (İstanbul VI Nolu KVKBKM)

İskelenin kara tarafına göre sağ yan cephesinde ortada bir adet tek kanatlı kapı, bir yanında tekli giyotin pencere ve üzerinde yarım sivri kemer yapılmıştır. Kapının diğer yanında ikili giyotin pencere yer almaktadır. Sol yan cephede ise yolcu mahalinin deniz tarafındaki ahşap kaplı duvarı üzerinde, ahşap sabit doğramalarla bölünmüş bir pencere vardır (Şekil 3.92).

Şekil 3. 92 Anadolu Kavağı İskelesi, sağ ve sol yan cephe (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele betonarme yapım tekniğinde yapılmıştır. Tüm cepheleri ahşap kaplamalıdır. Yapının üst örtüsü alaturka kiremit kaplı kırma çatıdır. Kapı ve pencereler, iç duvar kaplamaları ahşaptır. Tavan ahşap kaplama üzeri sıvalı ve ahşap pasalıdır. İskelenin vapur yanaşma yeri ve platformun kazıkları betonarme olarak yapılmıştır.

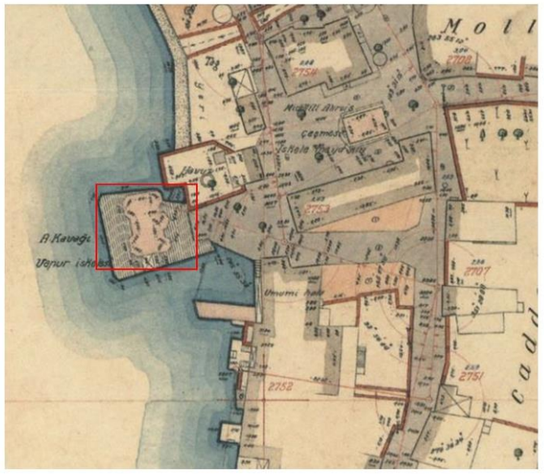
Anadolu Kavağı İskelesi 1987 yılında betonarme konstrüksiyonlu olarak yeniden yapılmıştır. Bu sebeple taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir. Dış cephe ve saçak altı ahşap kaplamalarında yer yer soyulmalar görülmekle birlikte iyi durumdadır. Kapı ve pencere malzemeleri, tavan ve duvar ahşap kaplamalarının da iyi durumda olduğu gözlemlenmiştir.

- **Tescil Bilgisi**

Anadolu Kavağı İskelesi'nin tescil tarihine ulaşılamamıştır. İskele, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK) tarafından ilan edilen "Boğaziçi Doğal Ve Tarihi Sit Alanı" içersinde yer almaktadır. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir.

İskelenin, İstanbul VI Numaralı KVKBKM'nden ulaşılan eski fotoğrafları (Şekil 3.93) ve çizimleri (Şekil 3.94) incelenmiştir.

ANADOLU KAVAĞI İSKELESİ (429/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**

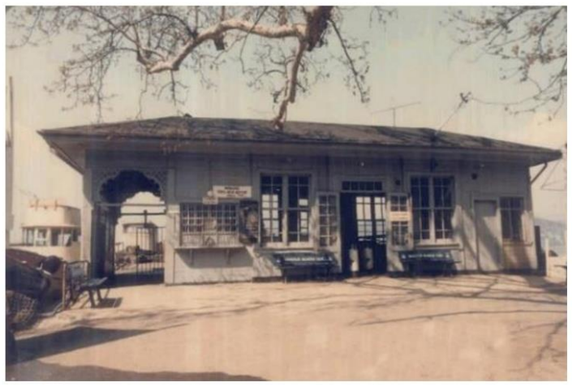


1938, Anadolu Ciheti Haritalarında iskele binası
(Dağdelen, 2008)

1970 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, iskele binası yok
(İBB Şehir Haritaları)

İskele bınası deniz cephesi (1975-1985)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü



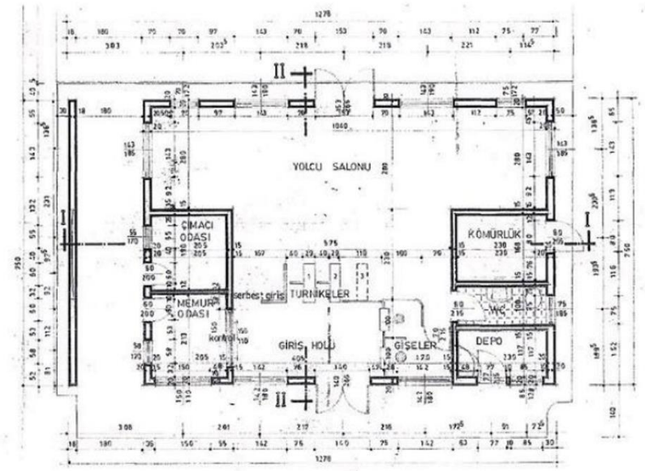
İskele bınası kara cephesi (1975-1985)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

İskele bınası deniz cephesi (1959)
(https://beykozdanizler.blogspot.com/2012/05/anadolukavagi-vapur-iskelesi-1959.html)

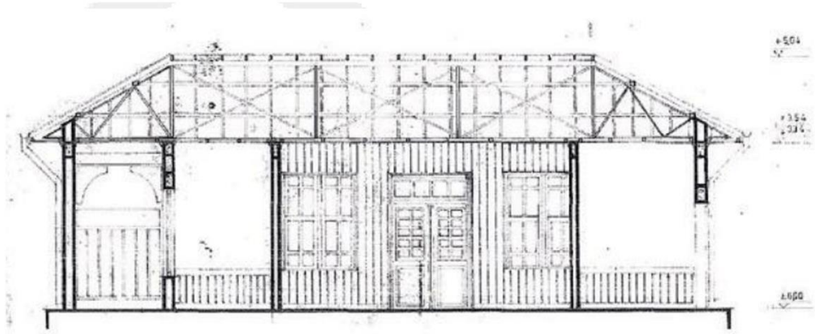
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 93 Anadolu Kavağı İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 20223)

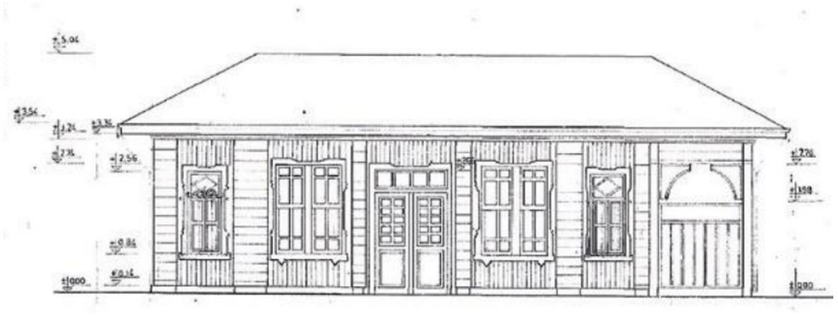
İSTANBUL ANADOLU YAKASI TARİHİ İSKELE YAPILARININ İNCELENMESİ VE KORUMA KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ		
ANADOLU KAVAĞI İSKELESİ (429/1)		**TARİH BİLİNMİYOR**



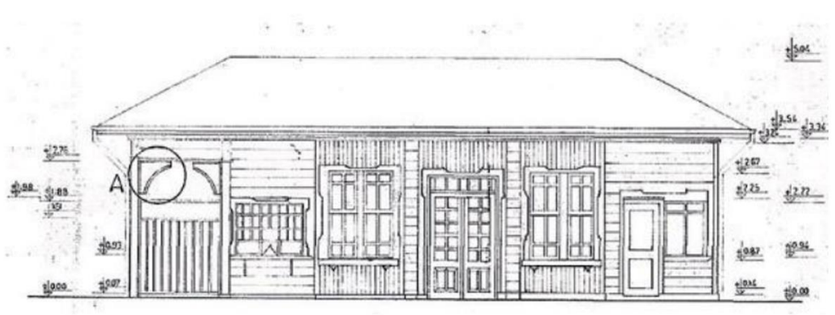
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası boy kesit (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı

Şekil 3. 94 Anadolu Kavağı İskelesi özgün haline ait çizimler, tarih bilinmiyor (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.2 Beykoz İskelesi

İskeleye Fevzi Paşa Caddesi üzerinden erişim sağlanmaktadır. Konum itibariyle 2. Köprüye yakın olması sebebiyle cadde genişlemiştir. İskelenin küçük bir meydanı vardır. Çevrede kafe, restoran, dükkan gibi ticari işletmeler ve konutlar çoğunluktadır (Şekil 3.95).

Merkez Mahallesi 359 ada 17 parselde yer alan Beykoz İskelesi'ne, Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hattı ve Beykoz-Sarıyer arası sefer yapan hattın vapurları uğramaktadır. Ayrıca Anadolu Yakası'nda kıyı boyunca Beykoz, Paşabahçe, Çubuklu, Kanlıca, Anadolu Hisarı, Çengelköy, Beylerbeyi ve Üsküdar İskeleleri, Avrupa Yakasında Rumelikavağı, Sarıyer, Büyükdere, İstinye, Emirgan, Bebek, Arnavutköy, Ortaköy, Beşiktaş, Kabataş ve Eminönü İskeleleri arasında sefer yapan Boğaz Hattının belirli saatlerdeki vapurları uğramaktadır.

Şekil 3. 95 Beykoz İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Köydeki ilk iskele, Şirket-i Hayriye'de inşaat işlerinden sorumlu Kirkor Kalfa tarafından 1851 yılında yapılmıştır. Bu iskelenin ardından 1903 yılında yeni bir iskele inşa edilmiştir. Yıllarca kullanılan bu iskele kullanılamaz hale gelmiş, 1989'da Beykoz Belediyesi tarafından özgün Beykoz İskelesi'nden tamamen farklı mimari özelliklerde yeni bir iskele binası inşa edilmiştir (Tutel, 2008, s. 130).

Kuruldan elde edilen Denizcilik İşletmeleri'ne ait belgelerde yer alan bilgiye göre, eski kagir iskele binası 1987 yılında yol çalışmaları esnasında yıkılmıştır. 1986

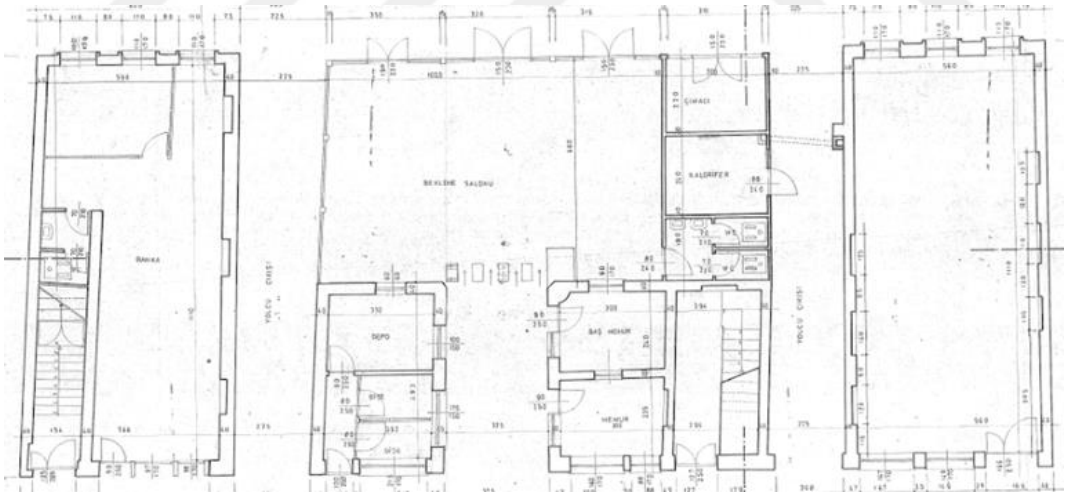
yılında iskele yapısı için restorasyon projesi hazırlanmıştır. Ancak restorasyon projesi hayata geçirilmemiş, bu iskele yıkılmış ve özgün halinden tamamen farklı bir biçimde hazırlanan 1987 tarihli yeniden yapım projesine göre betonarme olarak yapılmıştır. Yeniden yapılan iskele plan şeması, cephe düzeni, kat sayısı, kütle oranı, yapım tekniği ve malzemesi özellikleri bakımından önceki kagir iskeleden tamamen farklıdır. Yapının özgün hali korunamamıştır.

- **Mimari Özellikler**

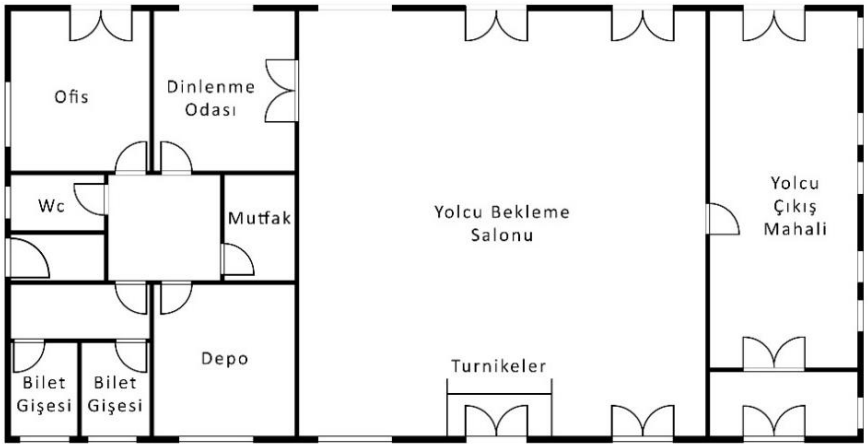
Plan Özellikleri

1989 yılında yıkılan iskele yerine yapılan yeni iskele, özgün Beykoz iskelesi ile benzer özellikler göstermemektedir. Şehir Hatlarının inşa ettiği klasik iskele tipinde olan iskele, dikdörtgen planlı ve tek katlıdır (Şekil 3.97). Ortada yolcu bekleme salonu, kara tarafına göre solda memur odaları, sağ tarafta yolcu çıkış mahali vardır (Şekil 3.98). Yolcu çıkış mahali bina dışında açıktadır.

Özgün iskele ise 2 katlı olup; zemin katında ortada iskele, yolcu çıkış mahallerinin yanı banka ve dükkan işlevlerinde kullanılmaktadır (Şekil 3.96). Birinci kat ise bankaya ait işlevlerde kullanılmaktadır (Şekil 3.99).

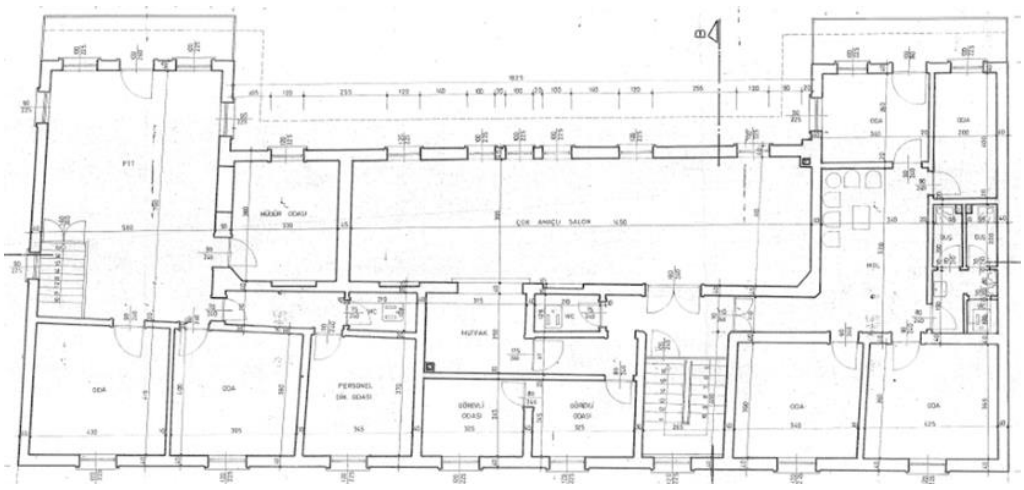


Şekil 3. 96 Özgün Beykoz iskelesi zemin kat planı (6 Nolu KVKBKM)



Şekil 3. 97 Yeni yapılan Beykoz İskelesi plan şeması (Eken, 2023)

Şekil 3. 98 Özgün Beykoz İskelesi iç mekan solda (6 Nolu KVKBKM) yeni yapılan Beykoz İskelesi iç mekan sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 99 Özgün Beykoz İskelesi birinci kat planı (6 Nolu KVKBKM)

Cephe Özellikleri

Yapının tüm cepheleri ahşap kaplamalıdır. Kara cephesi üzerinde en solda iki adet bilet gişesi penceresi, yanında iki adet ahşap giyotin pencere vardır. Pencerelerin yanında üç adet ahşap çift kanatlı kapı dizilmiştir (Şekil 3.100). Deniz cephesi dört adet ahşap kapı ile iki adet ahşap giyotin pencereden oluşmaktadır (Şekil 3.102). Kapılar, üzerlerinde sivri kemer formunda, dört bölmeli ışıklık pencerelerine sahiptir. Giyotin pencerelerin üzerinde teklilerde yarım sivri kemer, çiftlilerde tam sivri kemer formunda pervazlar yer almaktadır. Çatı saçağı tüm cephelerde dışarı taşmaktadır. Çatıda bir adet tuğla baca yapılmıştır.

Kurul arşivinde yer alan belgelere bakılarak eski Beykoz İskelesinin 2 katlı olduğu, yapının kara cephesinde bir kısmının Denizcilik Bankası olarak kullanıldığı görülmektadir. Yapının pencereleri giyotin penceredir (Şekil 3.101). Çatısı kırma çatıdır. Ayrıca iskele kazıkları ve yanaşma yeri ahşaptır.

Şekil 3. 100 Özgün Beykoz İskelesi kara cephesi solda (6 Nolu KVKBKM) yeni yapılan Beykoz İskelesi kara cephesi sağda (Eken, 2023)

Şekil 3. 101 Özgün İskele kara cephesi, restorasyon projesi (6 Nolu KVKBKM)

Eski iskelenin deniz cephesi üst katlarının sağ ve sol taraflarda çıkma oluşturduğu görülmektedir (Şekil 3.103). Fotoğraflarda iskele binasının deniz cephesinin bir

yanında zemin katta ahşap bir ek olduğu, diğer yanda birinci katın ise posta-telgraf işlevinde kullanıldığı görülmektedir (Şekil 3.102).

Şekil 3. 102 Beykoz İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023)

Şekil 3. 103 Özgün İskele deniz cephesi, restorasyon projesi (6 Nolu KVKBKM)

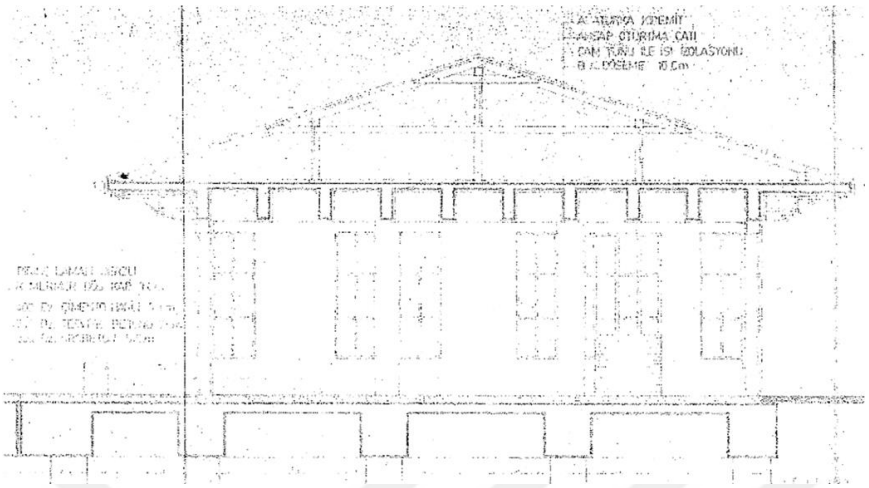
İskelenin yan cephelerinde üzeri yarım kemerli giyotin pencereler yer almaktadır (Şekil 3.104).

Şekil 3. 104 Beykoz İskelesi sağ yan cephe (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele betonarme yapım tekniğinde yapılmıştır (Şekil 3.105). Tavan döşemesi betonarme kaset döşemedir. Cepheleri ahşap kaplıdır. Çatısı 4 yöne eğimli kırma

çatı olup, üzeri alaturka kiremit kaplıdır. İskelenin vapur yanaşma yeri ve platformun kazıkları betonarme olarak yapılmıştır.



Şekil 3. 105 Yeni yapılan Beykoz İskelesi sistem kesiti (6 Nolu KVKBKM)

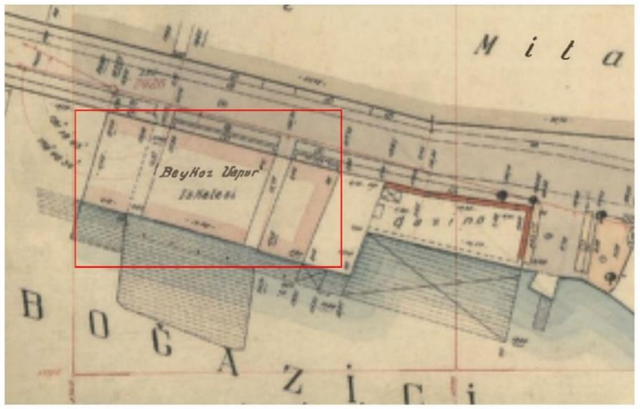
Beykoz İskelesi 1989 yılında yeniden yapılması sebebiyle taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir. Dış cephe ve saçak altı ahşap kaplamalarında yer yer soyulmalar görülmekle birlikte iyi durumdadır. Kapı ve pencere malzemeleri, tavan ve duvar ahşap kaplamaların da iyi durumda olduğu gözlemlenmiştir.

- **Tescil Bilgisi**

Beykoz İskelesi GEEAYK'nin 14.12.1974 gün, 8172 sayılı kararıyla ilan edilen Boğaziçi Sit Alanı içinde yer almaktadır. Anılan kurulun 10.10.1970 tarihli kararı ile 2. Grup Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlığı olarak tescillenmiştir. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, Kurul kararlarına uyulması, yapılacak uygulamalar öncesi ilgili Koruma Bölge Kurulu'ndan izin alınması, özgün işlevi dışında herhangi bir işlevde kullanılmaması, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan izni alınmadan kiralama, devir, satış vb. işlemlerin yapılmaması koşuluyla, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.106'da Eski Beykoz İskelesi'ne ait eski harita ve fotoğraflar, Şekil 3.107'de günümüzdeki iskelenin yapımı için hazırlanan 1987 tarihli yeniden yapım projesi ve Şekil 3.108'de eski iskele için hazırlanmış 1986 tarihli restorasyon projesi verilmiştir.

BEYKOZ İSKELESİ (359/17) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**

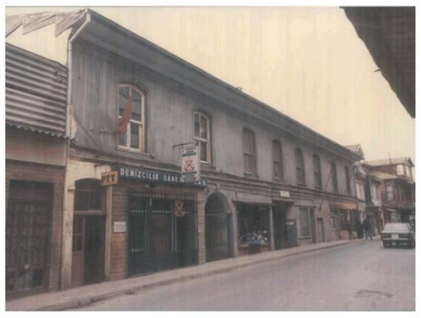


1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski iskele binası
(Dağdelen, 2008)

1966 tarihli hava fotoğrafı, eski iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, eski iskele binası
(İBB Şehir Haritaları)

İskele bınası deniz cephesi (1970'ler)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü



İskele bınası kara cephesi (1970'ler)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

İskele bınası iç mekan
(İstanbul 6 nolu KVKBK
Müdürlüğü arşivi)

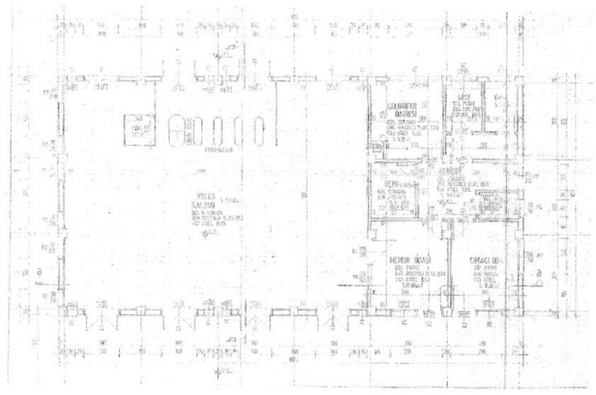
İskele bınası yolcu çıkış mahali
(İstanbul 6 nolu KVKBK
Müdürlüğü arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

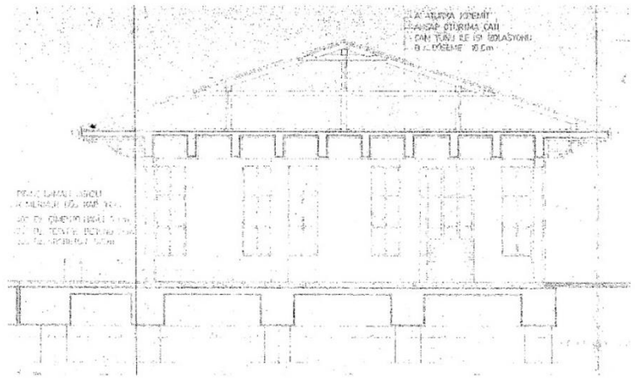
Şekil 3. 106 Eski Beykoz İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

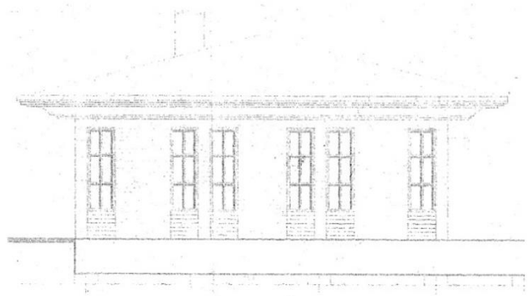
BEYKOZ İSKELESİ (359/17) **1987 TARİHLİ YENİDEN YAPIM PROJESİ**



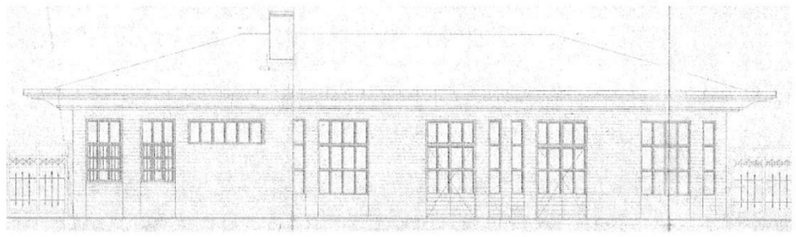
İskele bınası zemin kat planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



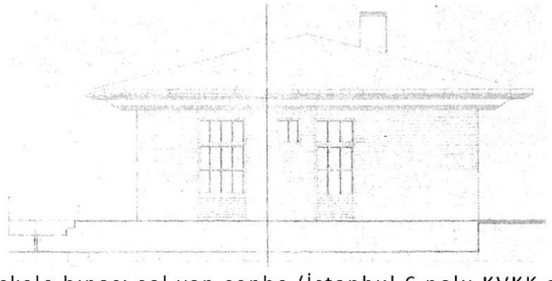
İskele bınası en kesit (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



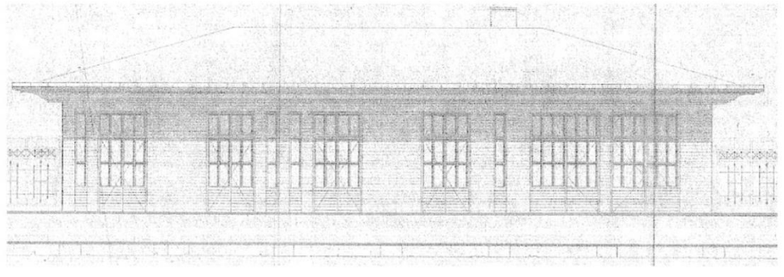
İskele bınası sağ yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası yol cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

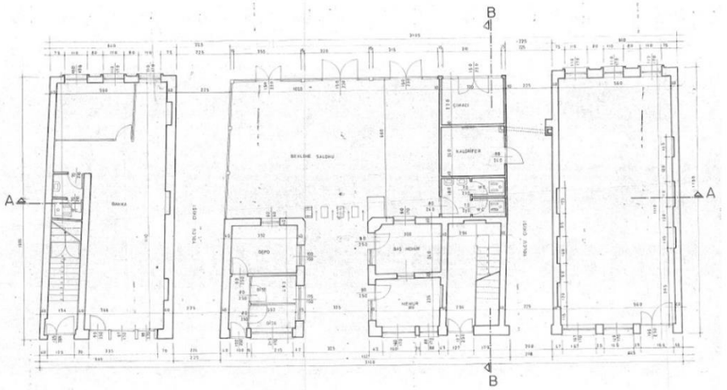
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 107 Beykoz İskelesi, 1987 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM)

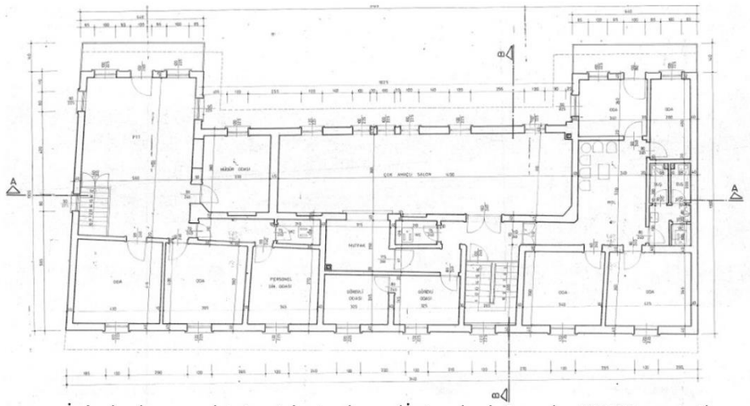
İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

BEYKOZ İSKELESİ (359/17)

ESKİ İSKELE 1986 TARİHLİ RESTORASYON PROJESİ



İskele bınası zemin kat planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası birinci kat planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası A-A kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası yol cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası B-B kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 108 Eski Beykoz İskelesi, 1986 tarihli restorasyon projesi (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.3 Paşabahçe İskelesi

Paşabahçe İskelesi'ne Yalı Erguvanı Çıkmazı üzerinden ulaşılmaktadır. İskelenin geniş bir meydanı vardır. Meydanda oturma elemanları, park, kafe, çeşme yer almaktadır. İskeleye yakın konumda kafe, restoran, dükkan gibi ticari işlevler yoğunlaşmıştır (Şekil 3.109).

250 ada 1 parselde yer alan Paşabahçe İskelesi'ne Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hat ile Anadolu Yakası'nda kıyı boyunca Beykoz, Paşabahçe, Çubuklu, Kanlıca, Anadolu Hisarı, Çengelköy, Beylerbeyi ve Üsküdar İskeleleri, Avrupa Yakasında Rumelikavağı, Sarıyer, Büyükdere, İstinye, Emirgan, Bebek, Arnavutköy, Ortaköy, Beşiktaş, Kabataş ve Eminönü İskeleleri arasında sefer yapan Boğaz Hattının belirli saatlerdeki vapurları uğramaktadır.

Şekil 3. 109 Paşabahçe İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

İlk inşa edilen ahşap iskele zaman içinde kullanılamaz hale gelince, 1989'da bu iskelenin 100 metre güneyinde yeni bir iskele yapısı inşa edilmiştir. İskele 22 metre uzunluğunda vapur yanaşma yerine sahiptir (Tutel, 2008, s. 126). Eski iskele binası ise restore edilmiş ve bir süre boyunca restoran olarak kullanılmıştır. Günümüzde kullanıma kapalıdır.

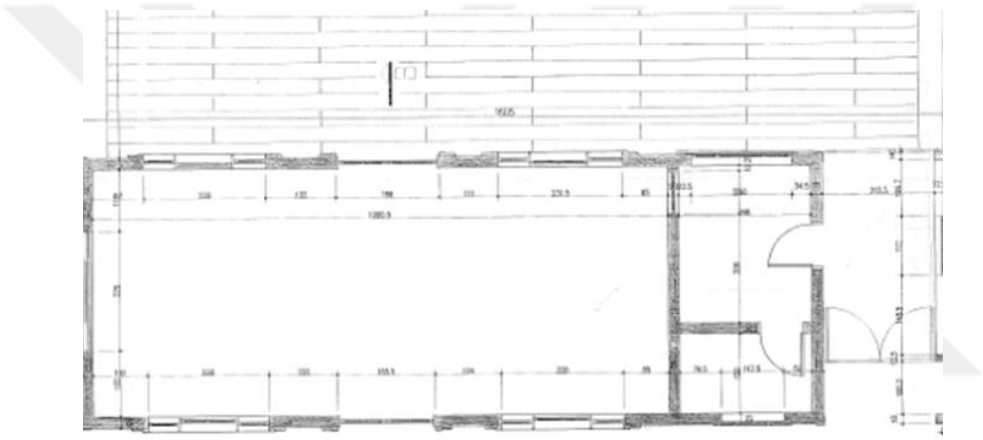
Eski iskele binasının taşıyıcısı ahşap karkas iken, yeni inşa edilen iskele binasının taşıyıcısı çelik kiriş ve kolonlardan oluşturulan karkas sistemdir.

- **Mimari Özellikler**

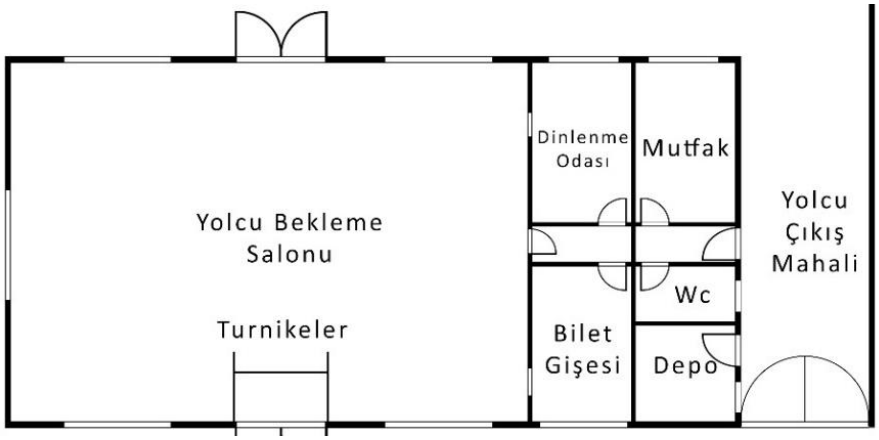
Plan Özellikleri

İskele binası Şirket-i Hayriye'nin inşa ettiği klasik ahşap iskele tipinde olup, dikdörtgen planlıdır (Şekil 3.111). İskeleye kara tarafından bakıldığında, solda yolcu bekleme salonu, sağda gişe ve personel odaları tasarlanmıştır (Şekil 3.1122). Yolcu çıkış yeri sağdadır.

Yeni yapılan iskelenin plan şeması özgün iskele planı (Şekil 3.110) ile karşılaştırıldığında özgün planın değiştirildiği, yolcu bekleme salonunun sağ tarafındaki memurların kullandığı mahal sayısının artırıldığı görülmektedir. İskelenin ölçüleri büyütülmüştür.



Şekil 3. 110 Özgün Paşabahçe İskelesi planı, restitüsyon projesi (6 Nolu KVKBKM)



Şekil 3. 111 Yeni yapılan Paşabahçe İskelesi plan şeması (Eken, 2023)

Şekil 3. 112 Paşabahçe İskelesi iç mekan (Eken, 2023)

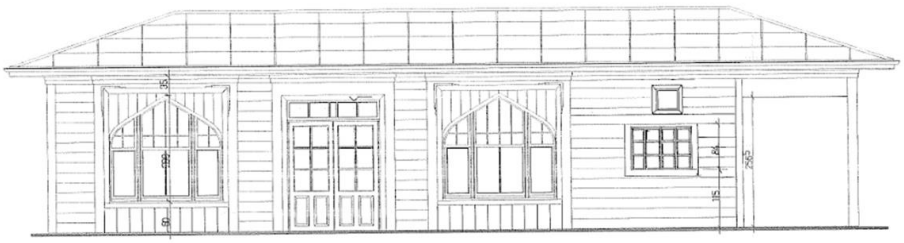
Cephe Özellikleri

Özgün Paşabahçe İskelesi'nin eski fotoğrafları ve restitüsyon projesi incelenip, yeni yapılan iskele ile karşılaştırıldığında; cephe özelliklerinin değiştirildiği, kenarının yaklaşık bir metre, kısa kenarının ise yaklaşık üç metre büyütüldüğü görülmektedir (Şekil 3.113). Özgün halinde yapının çatısının, yolcu çıkış mahalinin üzerini kapatacak şekilde uzandığı görülmektedir (Şekil 3.114). İskele yenilenirken yolcu çıkış mahalinin üzeri tamamen açık olacak şekilde yapılmıştır.

Paşabahçe İskelesi'nin tüm cepheleri beyza renkte ahşap ile kaplanmıştır. Yapının Marsilya kiremiti kaplı çatısı dört cepheden de dışarı taşarak saçak oluşturmaktadır. Kara cephesinde iki adet sivri kemerli ahşap kanatlı pencere, bir adet bilet gişesi penceresi yapılmıştır. Giriş kapısı ahşap çift kanatlıdır.

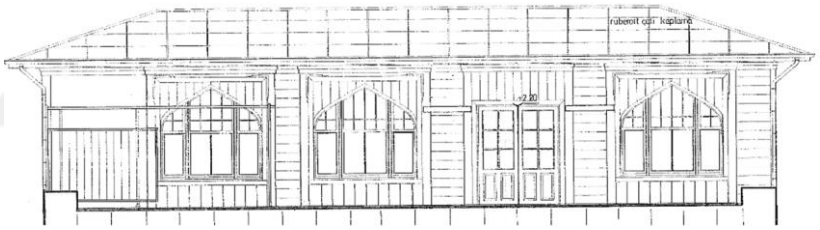
Şekil 3. 113 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)

İskelenin deniz cephesinde iki adet sivri kemerli ahşap pencere, iki adet kemersiz ahşap pencere vardır (Şekil 3.115).



Şekil 3. 114 Özgün iskele kara cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

Şekil 3. 115 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi (Eken, 2023)



Şekil 3. 116 Özgün iskele deniz cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

Yolcu çıkış mahali deniz tarafına göre solda yer almaktadır. Sağ yan cephesinde ise iki adet kapı ve tuvalet penceresi bulunmaktadır (Şekil 3.117)

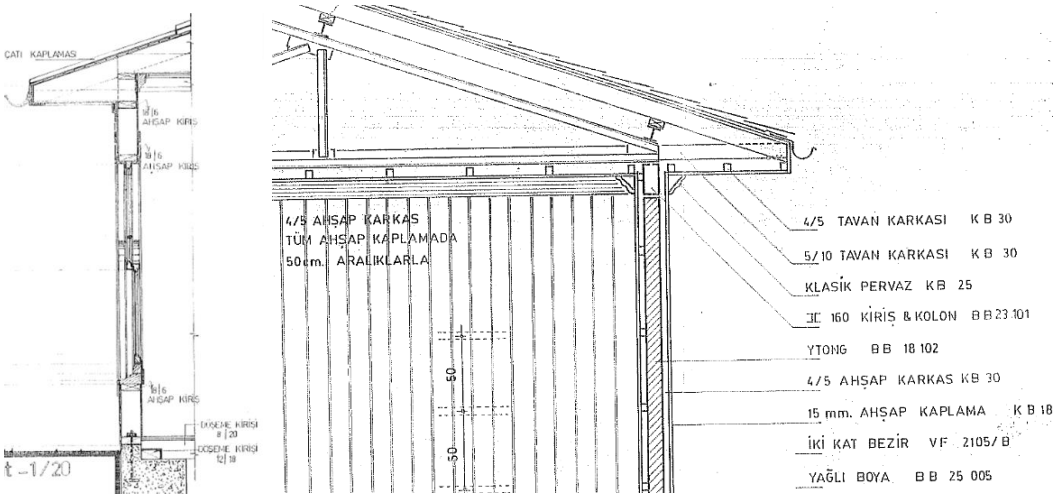
Şekil 3. 117 Paşabahçe İskelesi sağ yan cephe ve yolcu çıkış mahali (Eken, 2023)

Şekil 3. 118 Eski Paşabahçe İskelesi (Eken, 2023)

Eski iskele binası kullanılamaz hale gelince yıkılmış ve yeniden yapılmış, bir süre kafe ve dernek işlevlerinde kullanılmıştır. Günümüzde yapı kullanılmamaktadır (Şekil 3.119).

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Özgün iskelenin taşıyıcısı ahşap karkas iken, yeni yapılan iskele çelik karkas sistem ile kurulmuştur. Duvarlarda çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır (Şekil 3.118). Çatısı ahşap kırma çatı olup, Marsilya kiremiti ile kaplıdır. İskele platformu ve kazıkları betonarme olarak inşa edilmiştir. İskelenin duvarları içten ahşap kaplamalıdır. Tavanı ahşap kaplama üzeri sıvalı ve ahşap pasalıdır.



Şekil 3. 119 Özgün iskele sistem detayı solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele sistem detayı sağda (6 nolu KVKBKM)

İskele 1989 yılında çelik karkas taşıyıcılı olarak yeniden yapıldığı için taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir. Dış cephe ve saçak altı ahşap kaplamalarında yer yer soyulmalar, boyada kirlenmeler görülmekle birlikte iyi durumdadır. Kapı ve pencere malzemeleri, tavan ve duvar ahşap kaplamaların da iyi durumda olduğu gözlemlenmiştir.

- **Tescil Bilgisi**

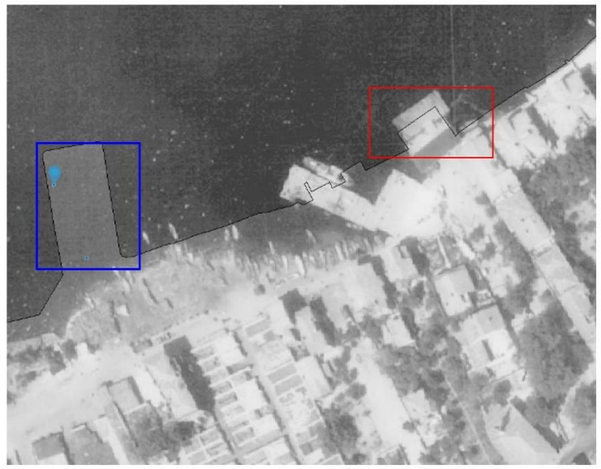
Paşabahçe İskelesi Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır. 30.12.1998 tarihinde İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından, koruma grubu II. Grup olarak tescillenmesine karar verilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.120'te özgün iskelenin eski fotoğrafları ve haritaları, Şekil 3.121'de özgün iskeleye ait 1998 tarihli rölöve projesi, Şekil 3.122'de 1998 tarihli kurul onaylı restitüsyon projesi ve Şekil 3.123'te 1991 tarihli kurul onaylı yeniden yapım projesi verilmiştir.

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

PAŞABAHÇE İSKELESİ (250/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**

1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski iskele binası (Dağdelen, 2008)



1966 tarihli hava fotoğrafı, sağda eski iskele, solda yeniden yapılan iskelenin yeri (İBB Şehir Haritaları)

2006 tarihli hava fotoğrafı, sağda eski iskele, solda yeniden yapılan iskele (İBB Şehir Haritaları)

Eski ahşap skele bınası deniz cephesi (1960'ların başı) (Tutel, 2008)

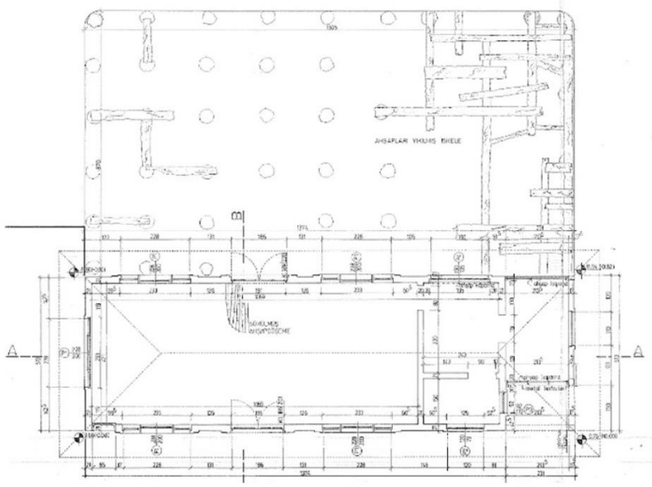
Eski ahşap iskele binası (2009) İstanbul 6 Numaralı KVKBK Müdürlüğü arşivi

Eski ahşap iskele bınası, restorasyon sonrası güncel hali (Eken, 2024)

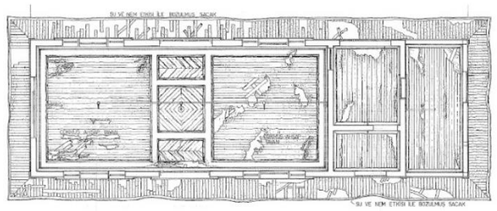
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 120 Eski Paşabahçe İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

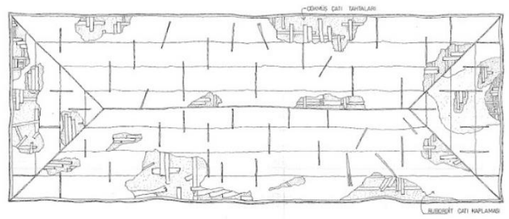
PAŞABAHÇE İSKELESİ (250/1) **1998 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



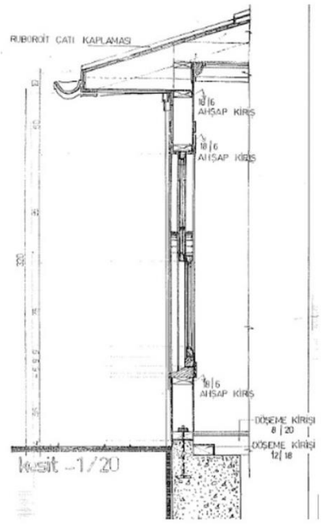
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



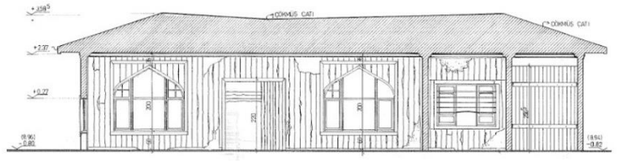
İskele bınası tavan planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



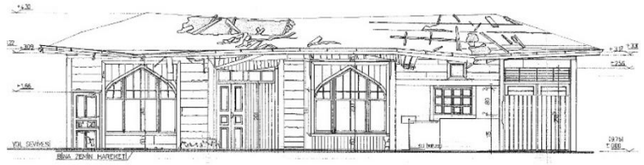
İskele bınası çatı planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



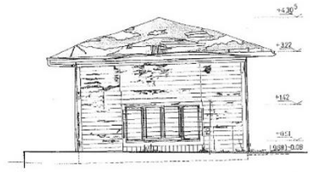
İskele bınası sistem kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



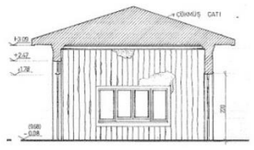
İskele bınası A-A kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



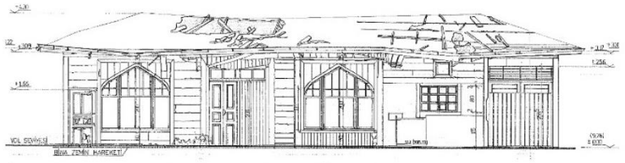
İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



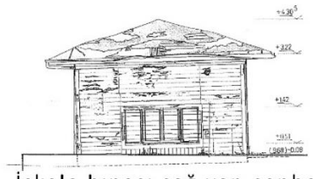
İskele bınası sol yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası B-B kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



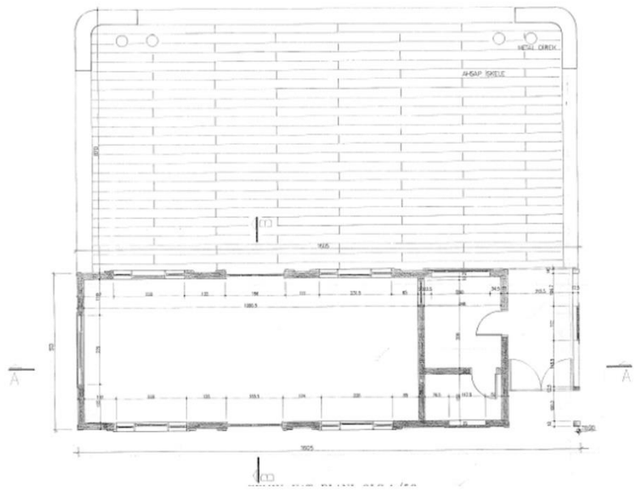
İskele bınası sağ yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

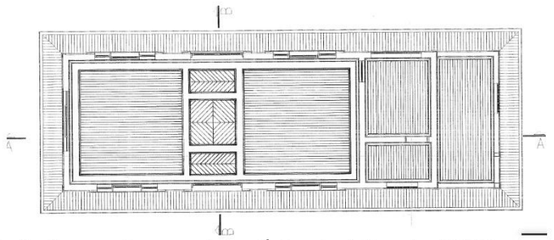
Şekil 3. 121 Paşabahçe İskelesi 1998 tarihli rölöve projesi (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

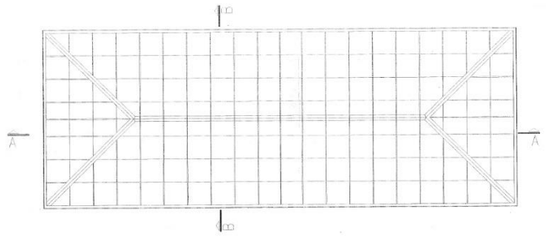
PAŞABAHÇE İSKELESİ (250/1) **RESTİTÜSYON PROJESİ**



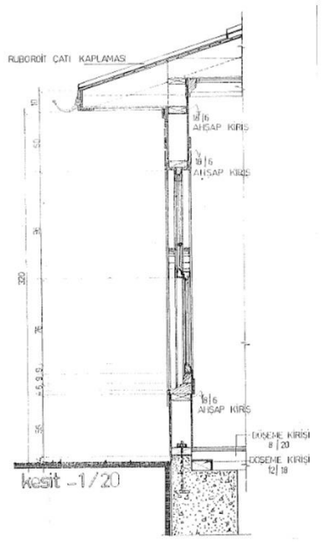
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



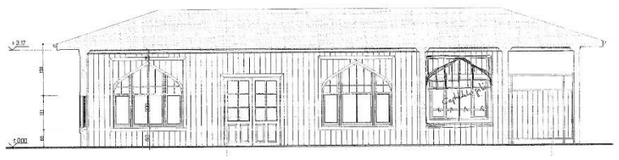
İskele bınası tavan planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



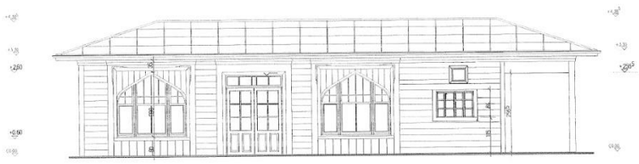
İskele bınası çatı planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



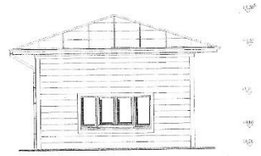
İskele bınası sistem kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



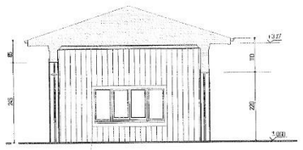
İskele bınası A-A kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



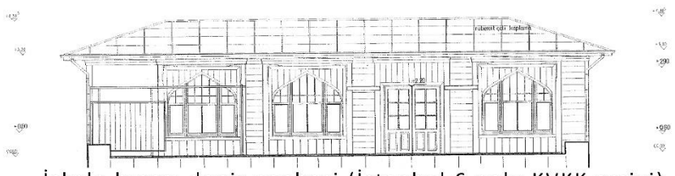
İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası B-B kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



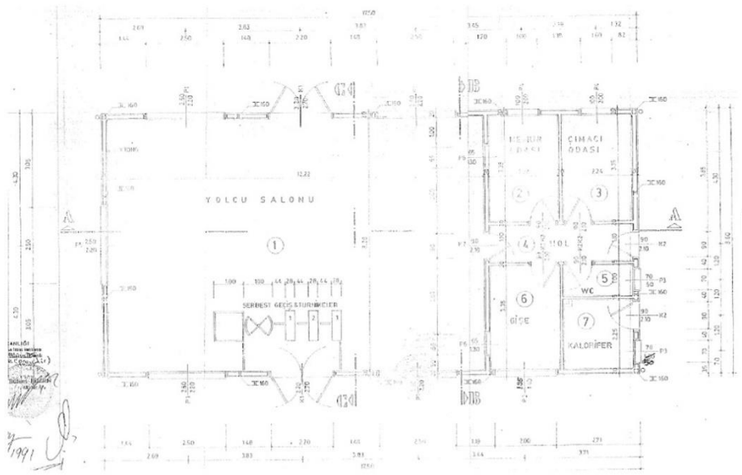
İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası sağ yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

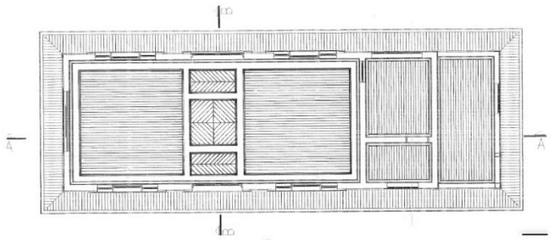
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 122 Paşabahçe İskelesi 1998 tarihli restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

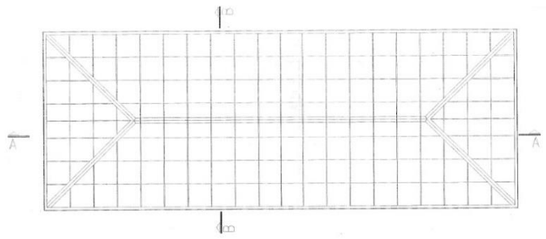
PAŞABAHÇE İSKELESİ (250/1) **1991 TARİHLİ YENİDEN YAPIM PROJESİ**



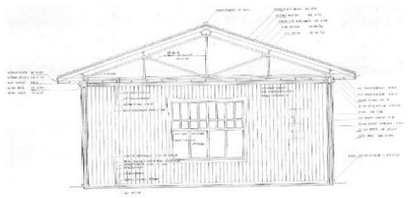
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası tavan planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

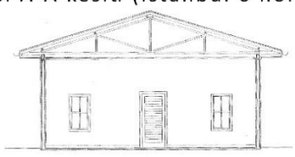


İskele bınası çatı planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

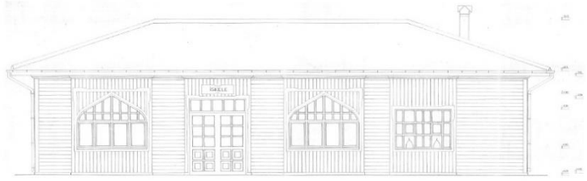


İskele bınası C-C kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası A-A kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

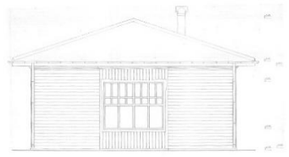


İskele bınası B-B kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

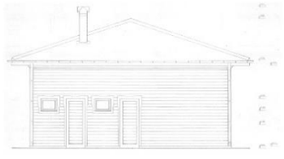


İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

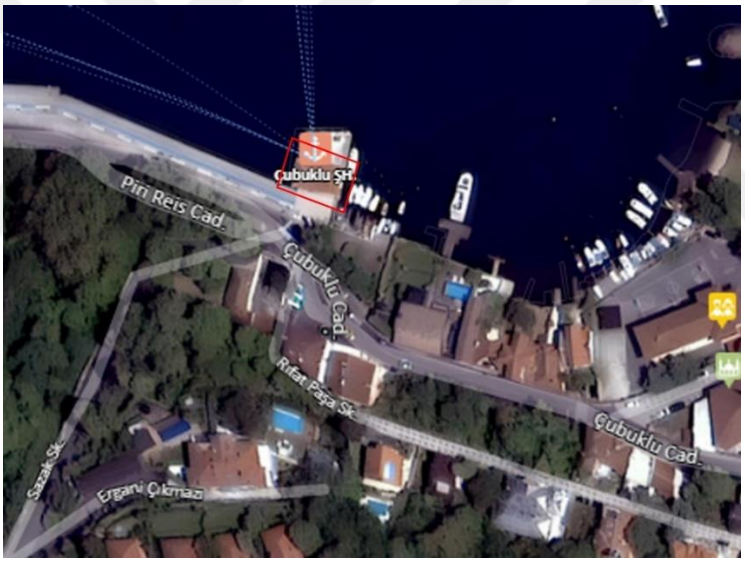
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 123 Paşabahçe İskelesi 1998 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.4 Çubuklu İskelesi

Çubuklu İskelesi, Piri Reis Caddesi ile Çubuklu Caddesi'nin kesişiminde sahil yolu üzerinde konumlanmıştır. Hidiv Kasrı Korusu'na yakın bir konumdadır. İskelenin yanında bir park yer almaktadır. Çevrede daha çok konutlar vardır (Şekil 3.124).

156 ada 1 parselde yer alan Çubuklu İskelesi'ne Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hat ile Anadolu Yakası'nda kıyı boyunca Beykoz, Paşabahçe, Çubuklu, Kanlıca, Anadolu Hisarı, Çengelköy, Beylerbeyi ve Üsküdar İskeleleri, Avrupa Yakasında Rumelikavağı, Sarıyer, Büyükdere, İstinye, Emirgan, Bebek, Arnavutköy, Ortaköy, Beşiktaş, Kabataş ve Eminönü İskeleleri arasında sefer yapan Boğaz Hattının belirli saatlerdeki vapurları uğramaktadır. Çubuklu İskelesi'nin ilerisinde bulunan feribot iskelesinden İstinye'ye arabalı vapur hattı yapılmaktadır.



Şekil 3. 124 Çubuklu İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

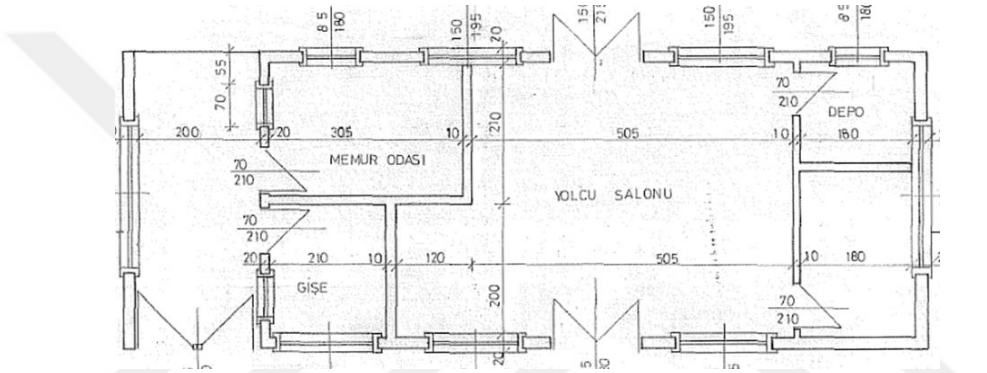
Çubuklu'da ilk iskele 1912 yılında inşa edilmiş, zaman içinde bakımsız kalması sebebiyle yıkılmıştır. 1989-1990 yıllarında çelik karkas taşıyıcılı olarak yeni bir iskele inşa edilmiştir. İskele 17 metre uzunluğunda vapur yanaşma yerine sahiptir (Tutel, 2008, s. 124).

- **Mimari Özellikler**

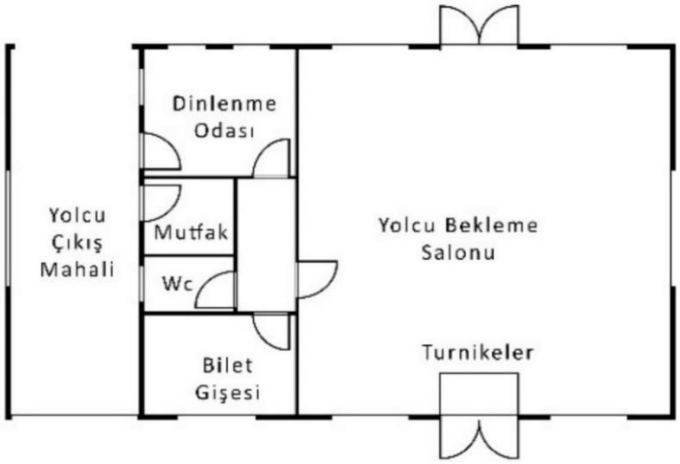
Plan Özellikleri

İskele binası tek katlı ve dikdörtgen planlıdır. Karadan bakınca solda yolcu çıkış sundurması bulunmaktadır (Şekil 3.126). Zemin döşemeleri mozaik, tavan döşemeleri ahşap kaplıdır (Şekil 3.127).

Yapıya ait 1990 tarihli Kurul onaylı rölöve planı (Şekil 3.125) ve günümüzdeki mevcut plan şeması karşılaştırıldığında, yapı yeniden yapılırken özgün haline göre ölçülerinin büyütüldüğü görülmektedir. Kısa ve uzun kenarlar arasındaki oran değiştirildiği için kütle özgünlüğü korunmamıştır. 1990 tarihli rölöve planında orta kısımda yolcu bekleme salonu, iki kenarında memurlara ait mahaller bulunmaktayken, günümüzde kara tarafına göre sol tarafta memurlara ait mahaller, sağ tarafta yolcu bekleme salonu yapılmıştır.



Şekil 3. 125 Özgün Çubuklu İskelesi 1990 tarihli rölöve planı (6 nolu KVKBKM)



Şekil 3. 126 Yeni yapılan Çubuklu İskelesi plan şeması (Eken, 2023)

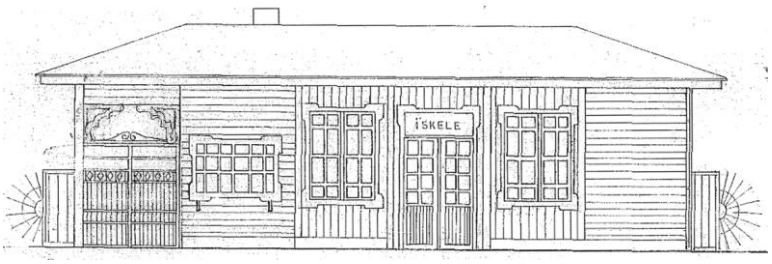
Şekil 3. 127 Çubuklu İskelesi, iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Özgün Çubuklu İskelesi yıkıldıktan sonra yeniden yapılan iskele binasının ölçüleri değiştirildiği için cephe oranları da kısmen değişmiştir (Şekil 3.129). Yeni yapılan iskelenin cepheleri beyaz renkte ahşap kaplamalıdır. Pencerelerin etrafında çerçeve biçiminde, kapının ve yolcu çıkış mahalinin etrafını dolanarak zeminde devam eden ve cephenin köşelerine ulaşacak şekilde lacivert renkte ahşap kaplama ile cepheler vurgulanmştır. Yapının çatısı alaturka kiramit kaplı olup, tüm cephelerden dışarı taşarak saçak oluşturmaktadır.

Kara cephesinde çift kanatlı ahşap yolcu giriş kapısının iki yanında ahşap çift kanatlı pencereler yapılmıştır. Yolcu çıkış mahali, kara tarafından bakıldığında sol taraftadır. Çıkış mahalinin yanında, cephedeki diğer pencerelere göre daha kısa yüksekliğe sahip bilet gişesi penceresi vardır (Şekil 3.128).

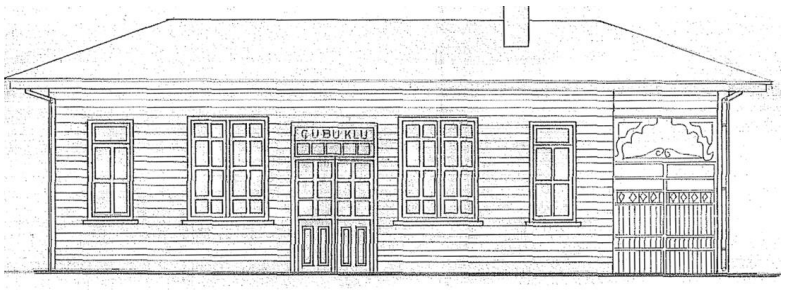
Şekil 3. 128 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 129 Özgün iskele kara cephesi 1990 tarihli rölöve (6 nolu KVKBKM)

İskele yeniden yapılırken deniz cephesinde, özgün cepheden farklı olarak fazladan pencere açılmıştır (Şekil 3.130) ve (Şekil 3.131). Deniz cephesinde ön cephede olduğu gibi, pencerelerin, yolcu çıkış kapısının ve mahalinin etrafı lacivert renkte ahşap çerçevelenmiştir. Ahşap çift kanatlı yolcu çıkış kapısının iki yanında birer adet ahşap çift kanatlı pencereler yapılmıştır. Deniz tarafından bakıldığında yolcu çıkış mahalinin sol tarafında iki adet küçük ahşap çift kanatlı yer almaktadır (Şekil 3.132). Kara tarafından bakıldığında solda olan yolcu çıkış mahalinin duvarında bir adet ahşap sabit doğramalarla bölünmüş ahşap pencere vardır (Şekil 3.132).

Şekil 3. 130 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)

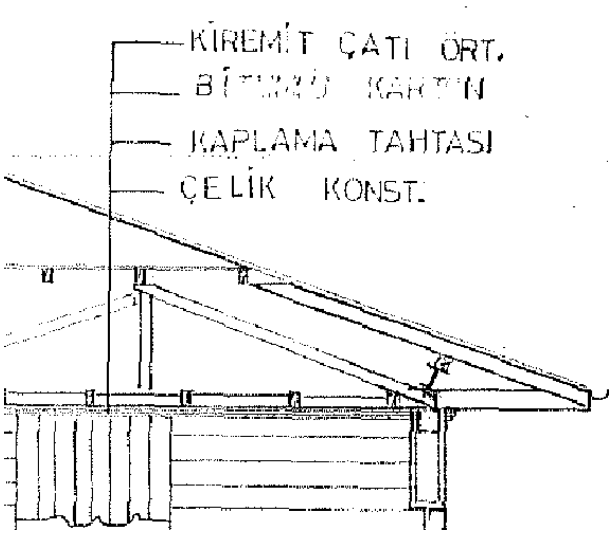


Şekil 3. 131 Özgün iskele deniz cephesi 1990 tarihli rölöve (6 nolu KVKBKM)

Şekil 3. 132 Çubuklu İskelesi, yolcu çıkış mahali ve sol yan cephe (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

1912 yılında inşa edilen eski iskele ahşap karkas sistemde iken, 1990 yılında onaylanan avan projeye göre inşa edilen yeni iskele çelik karkas sistemdedir. Duvarlarda çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır. Çatısı kırma çatı olup, alaturka kiremit ile kaplıdır. İskele platformu ve kazıkları betonarme olarak yeniden yapılmıştır (Şekil 3.133).



Şekil 3. 133 Çubuklu İskelesi sistem detayı (6 Nolu KVKBKM Arşivi)

İskele 1989-1990 yıllarında çelik karkas taşıyıcılı olarak yeniden yapıldığı için taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir. Günümüzde dış cephe kaplama boyasında yer yer kirlenmeler olduğu görülmektedir. İç duvarlar, pencere ve kapı doğramaları iyi durumdadır.

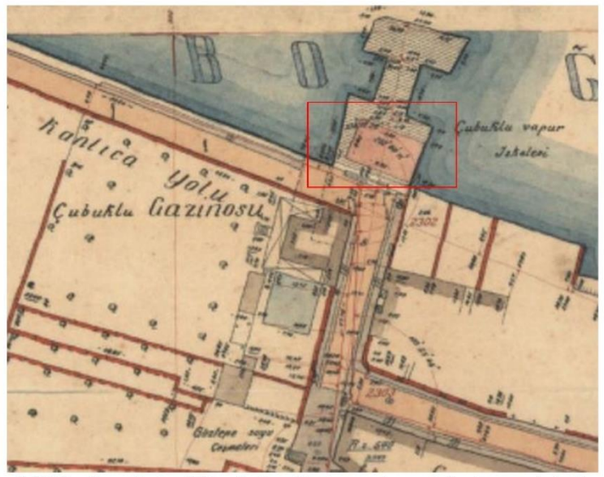
- **Tescil Bilgisi**

Çubuklu İskelesi Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır. 05.06.1990 tarihinde İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından, koruma grubu II. Grup olarak tescillenmesine karar verilmiştir. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

2020 yılında İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı / Koruma Uygulama ve Denetim Müdürlüğü (KUDEB) tarafından Onarım Görüş Belgesi hazırlanmıştır. Yapılan incelemelerde dış cephe boyasında dökülmeler, ahşap elemanlarda (cephe kaplamaları, pencere ve kapı doğramaları) yer yer çürümeler, iskele iç mekan boyalarında kirlenmeler olduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda ahşap kısımlarda basit onarımlar yapılmıştır (İstanbul VI Numaralı KVKK Bölge Müdürlüğü Arşivi).

Şekil 3.134'te eski özgün iskeleye ait eski fotoğraf ve haritalar, Şekil 3.135'te eski özgün iskele için çizilmiş 1992 tarihli rölöve çizimleri, ve Şekil 3.136'da yeni yapılacak iskele için hazırlanmış 1990 tarihli avan proje verilmiştir.

ÇUBUKLU İSKELESİ (156/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



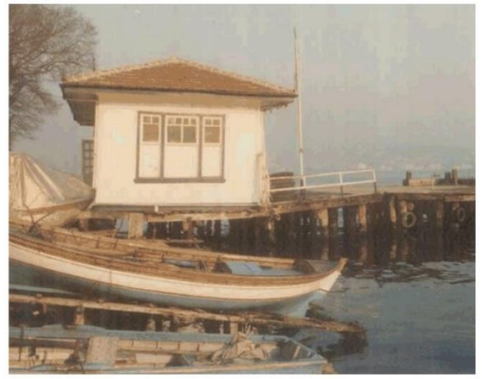
1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski ahşap iskele
(Dağdelen, 2008)

1970 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

Eski iskele deniz cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Eski iskele kara cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)



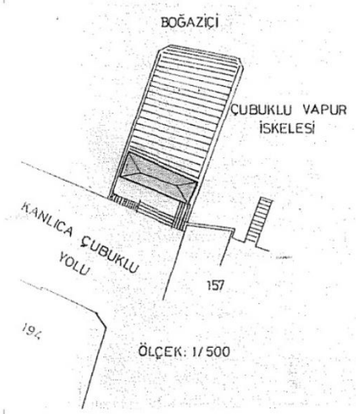
Eski iskele yan cephe (tarih bilinmiyor)
İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

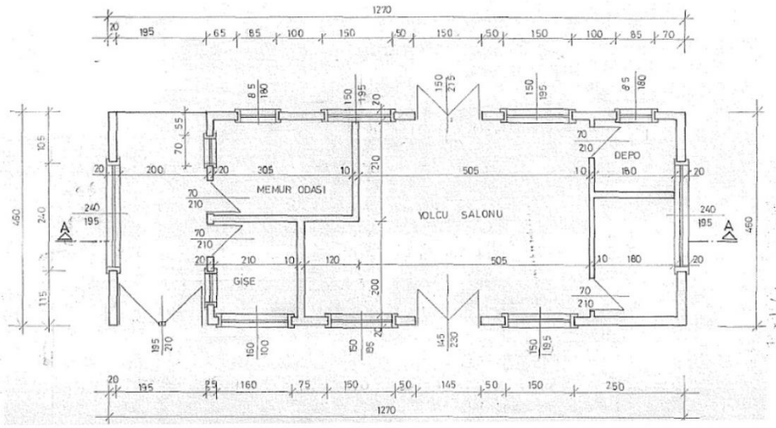
Şekil 3. 134 Çubuklu İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

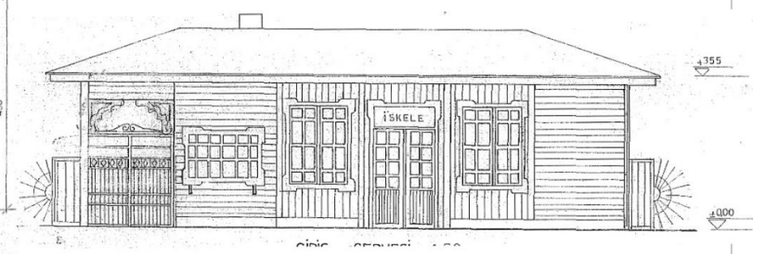
ÇUBUKLU İSKELESİ (156/1) **1990 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



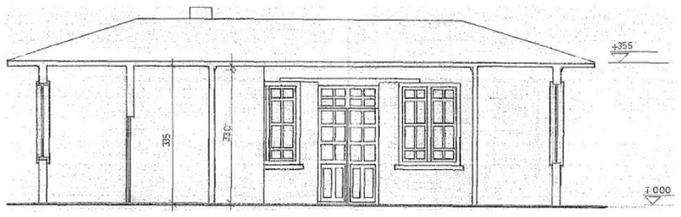
İskele bınası vaziyet planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



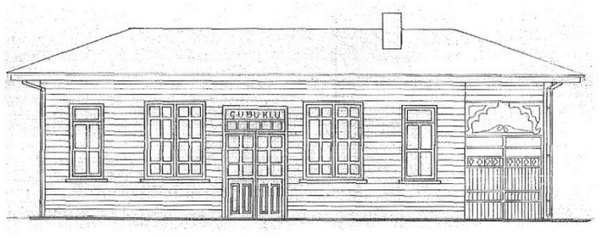
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



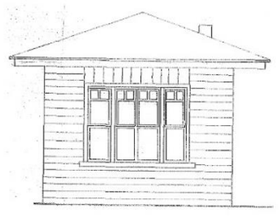
İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası A-A kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



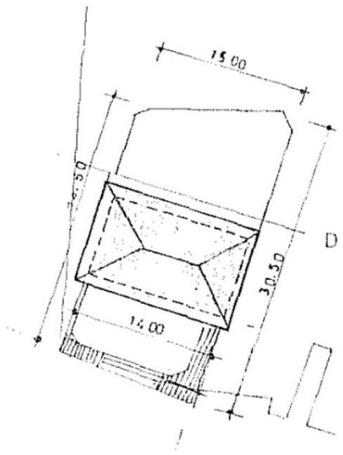
İskele bınası sağ yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

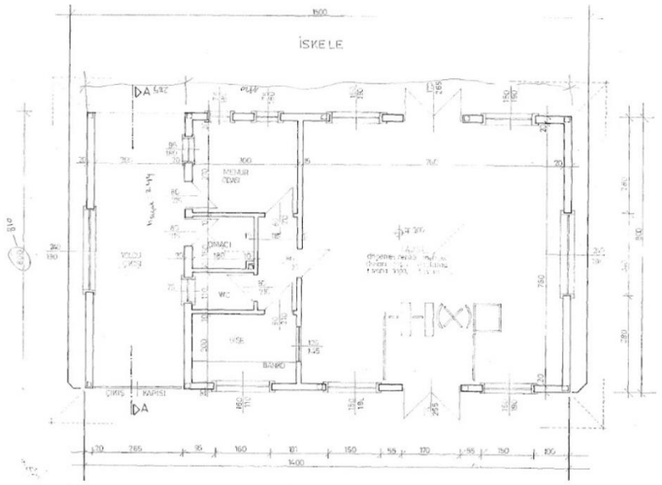
Şekil 3. 135 Çubuklu İskelesi, 1992 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

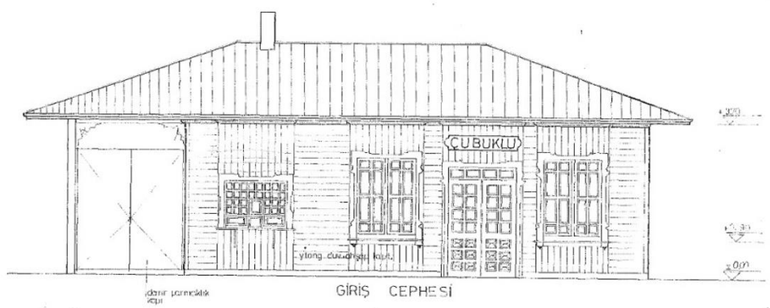
ÇUBUKLU İSKELESİ (156/1) **1990 TARİHLİ AVAN PROJE**



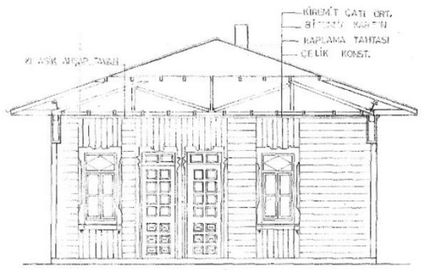
İskele bınası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



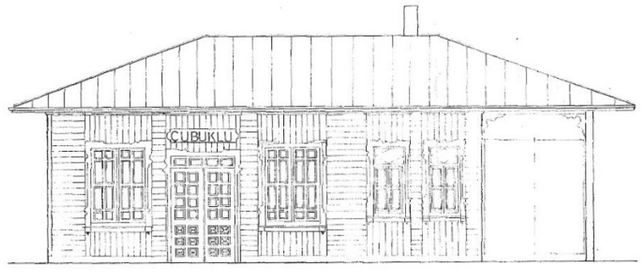
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



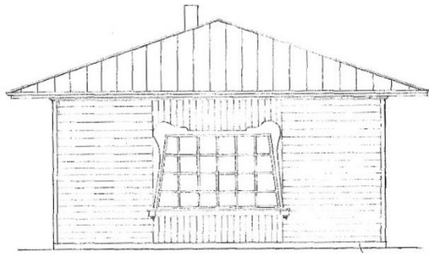
İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası A-A kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 136 Çubuklu İskelesi, 1990 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.5 Kanlıca İskelesi

Kanlıca İskelesi'ne Barış Manço Caddesi üzerinden erişim sağlanmaktadır. İskele meydanı oldukça büyüktür. Meydandaki önemli yapılar 1560'ta inşa edilen İskender Paşa Cami, 1571'te inşa edilen Ahmet Paşa Türbesi ve Gazi İskender Türbesi'dir. Ayrıca bank, çeşme, kafeler, kayıklar için çekek alanı da yer almaktadır. Çevrede ticari işlevde kullanılan yapılar çoğunluktadır (Şekil 3.137).

Beykoz ilçesi, 113 ada 1 parselde yer alan Kanlıca İskelesi'ne Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hat, Bebek-Emirgan hattı, Çengelköy-İstinye hattı ile Boğaz Hattında sefer yapan vapurlar belirli saatlerde uğramaktadır. İskelenin yanında küçük bir kayık limanı bulunmaktadır.

Şekil 3. 137 Kanlıca İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

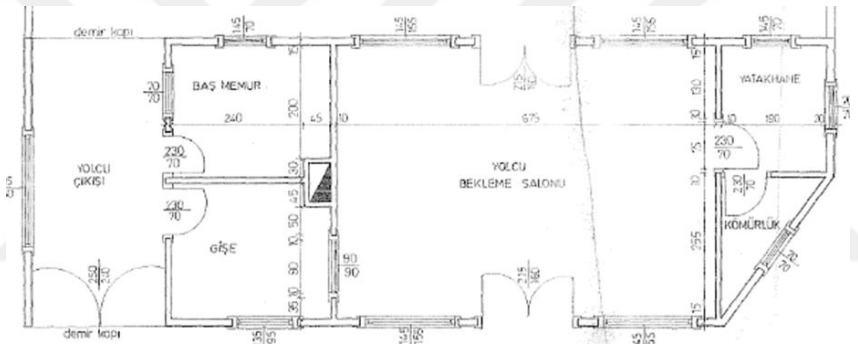
İlk inşa edlien ahşap iskele, Hoca Yahya Efendi Yalısı'nın önünde yer almaktaydı. 1894'te bu iskele iki katlı olup, üst katının gazino olarak kiraya verilmekteymiş. 1914 yılında yeni bir iskele inşa edilmiştir. Bu iskele kullanılamaz hale gelince 1990 yılında yeniden yapılmıştır. İskele 17 metre uzunluğunda vapur yanaşma yerine sahiptir (Tutel, 2008, s. 120).

- **Mimari Özellikler**

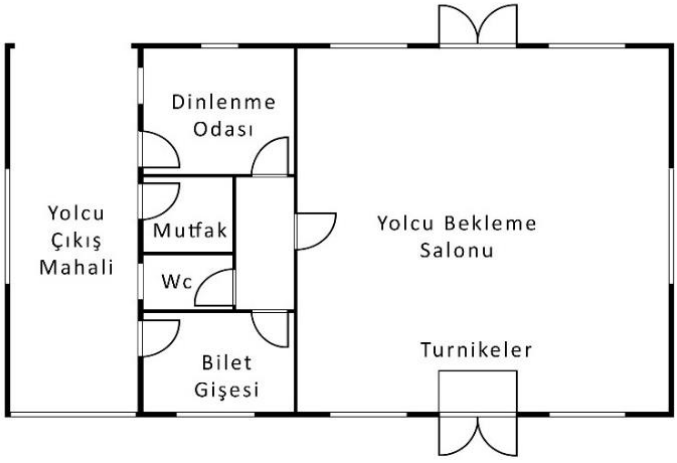
Plan Özellikleri

İskele dikdörtgen plan şemasına sahiptir (Şekil 3.139). Kara tarafından bakıldığında sağda bekleme salonu, solda memur odaları yer almaktadır (Şekil 3.140). Yolcu çıkış mahali solda açık biçimdedir.

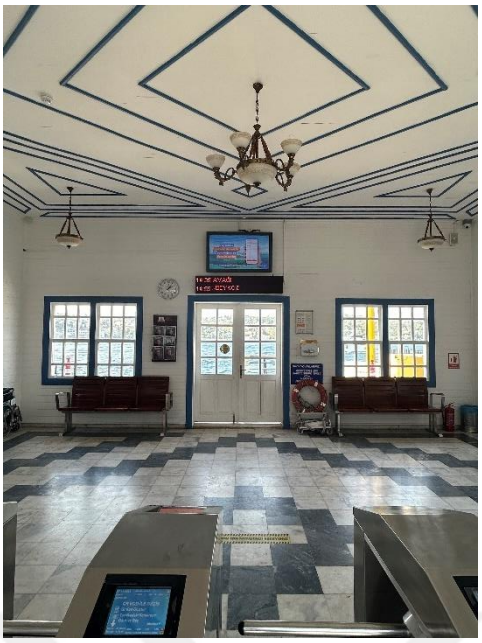
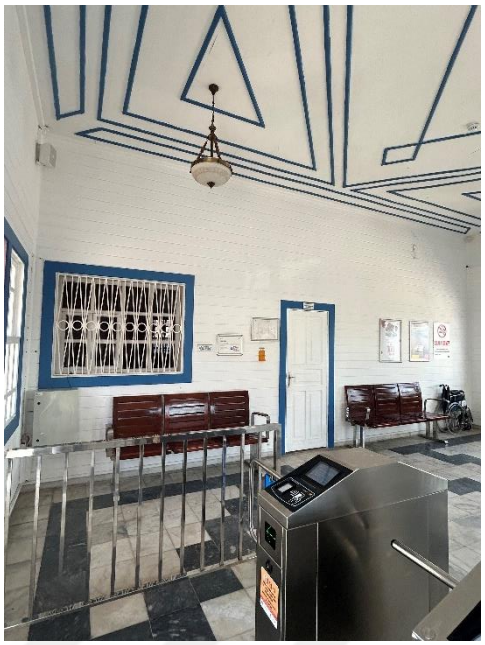
1989'da İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından onaylanılan yeniden yapım projesine göre inşa edilen iskele özgün halinden farklı mimari özelliklere sahiptir. İskelenin kısa kenar ölçüleri büyütülmüş ve özgün kütle oranı kaybolmuştur. İskelenin eski fotoğraflarında ve 1989 tarihli rölövesinde (Şekil 3.138) karadan bakılınca sağ köşe genişleyerek açılmakta iken yeniden yapılırken düz olarak yapılmıştır. Bu kısımdaki memurlara ait odalar kaldırılmıştır.



Şekil 3. 138 Özgün Kanlıca iskelesi planı, 1989 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM)



Şekil 3. 139 Yeni yapılan Kanlıca İskelesi plan şeması (Eken, 2023)

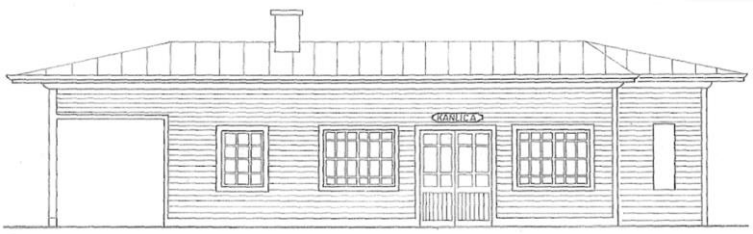



Şekil 3. 140 Kanlıca İskelesi iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Özgün iskele yapısının kara cephesinde açılma mevcutken (Şekil 3.142), iskele yeniden yapılırken düz olarak yapılmıştır (Şekil 3.141). Özgün cephe düzeni değiştirilmiştir. Yeni yapılan iskelenin bütün cepheleri ahşap kaplamalıdır. Kara cephesinde, ortada ahşap çift kanatlı kapı, iki yanında ahşap giyotin pencere yapılmıştır. Cephenin sol tarafında yolcu çıkış mahali kapısı yer almaktadır. Buranın yanında bilet satışı sağlanan ahşap pencere vardır.

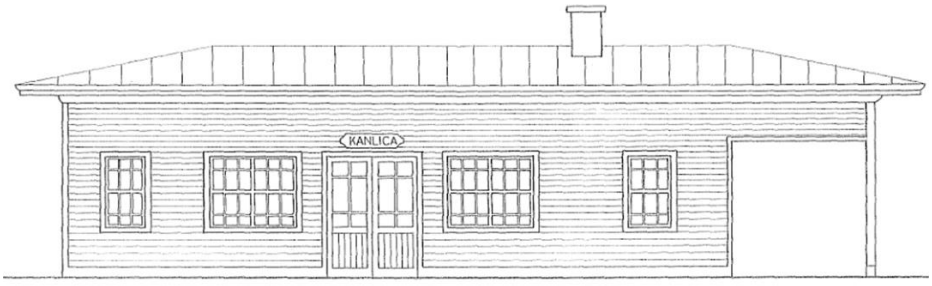
Şekil 3. 141 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 142 Özgün iskele kara cephesi 1989 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM)

İskele yeniden yapılırken, özgün iskelenin deniz cephesinde bulunan bir adet pencere yapılmamıştır (Şekil 3.144). Cephe düzeni kısmen değiştirilmiştir. Deniz cephesinde kara cephesinde olduğu gibi ahşap çift kanatlı kapı ile ahşap giyotin pencereler yer almaktadır (Şekil 3.143).

Şekil 3. 143 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)

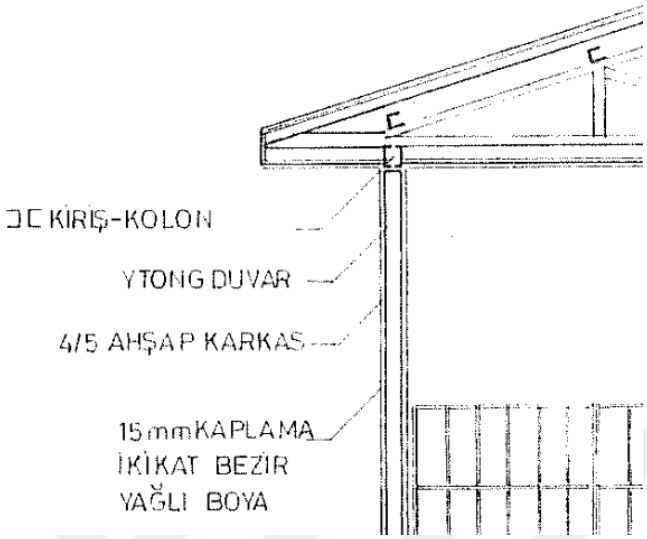


Şekil 3. 144 Özgün iskele deniz cephesi 1989 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Özgün iskele yapısı ahşap karkas sistemde inşa edilmişken, yeni yapılan iskele taşıyıcısı çelik karkas sistemdir. Duvarlarda çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır (Şekil 3.145). Çatısı kırma çatı olup

Marsilya kiremit kaplıdır. İskelenin vapur yanaşma yeri ve platformun kazıkları betonarme olarak yapılmıştır. Yapının iç duvarları ahşap kaplı, tavanı sıva üzerine ahşap çıtalıdır.



Şekil 3. 145 Kanlıca İskelesi sistem detayı (6 Nolu KVKBKM Arşivi)

2020 yılında KUDEB tarafından Onarım Görüş Belgesi hazırlanmıştır. Yapılan incelemelerde dış cephe boyasında dökülmeler, ahşap elemanlarda (cephe kaplamaları, çatı saçakları, pencere ve kapı doğramaları) yer yer çürümeler ve parça kopmaları olduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda ahşap kısımlarda basit onarımlar yapılmıştır (6 Numaralı KVKBKM Arşivi).

Şekil 3. 146 Dış cephe ve saçak altı ahşap kaplamasında bozulmalar (Eken, 2023)

Günümüzde dış cephe ve saçak altı kaplama boyasında yer yer kirlenmeler, çatlaklar ve parça kopmaları olduğu görülmektedir. Dış duvarlarda özellikle zemine yakın kotlarda kirlenme ve kopmaların daha yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 3.146). İç duvarlar, pencere ve kapı doğramaları iyi durumdadır. İskele 1990 yılında çelik karkas taşıyıcılı olarak yeniden yapıldığı için taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir.

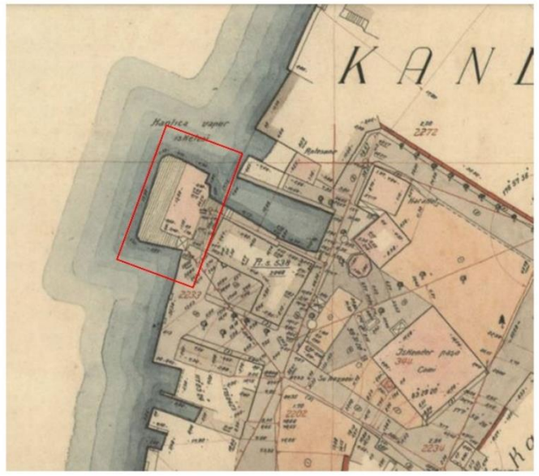
- **Tescil Bilgisi**

Kanlıca İskelesi Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır. 30.06.1989 tarihinde İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından, koruma grubu II. Grup olarak tescillenmesine karar verilmiştir. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.147'de özgün Kanlıca İskelesi'ne ait eski fotoğraf ve çizimler, Şekil 3.148'de özgün iskeleye ait 1989 tarihli rölöve çizimleri ve Şekil 3.149'da yeni iskele yapımı için hazırlanmış 1989 tarihli yeniden yapım proje çizimlerine yer verilmiştir.

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

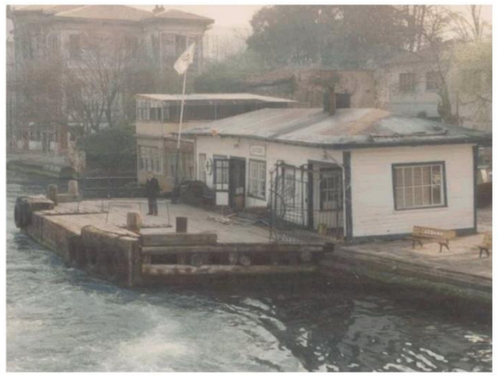
KANLICA İSKELESİ (113/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski ahşap iskele
(Dağdelen, 2008)

1966 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)



Eski iskele deniz cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Eski iskele kara cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

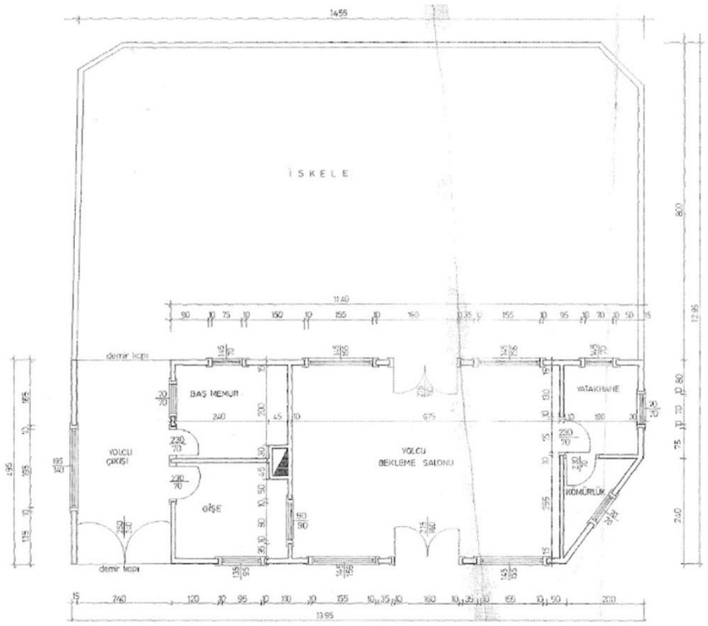
Eski iskele yolcu çıkış mahali (tarih bilinmiyor)
İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

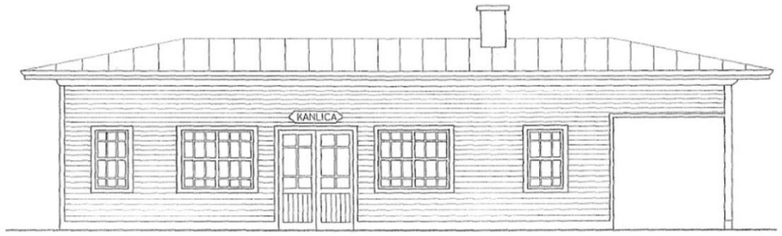
Şekil 3. 147 Kanlıca İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

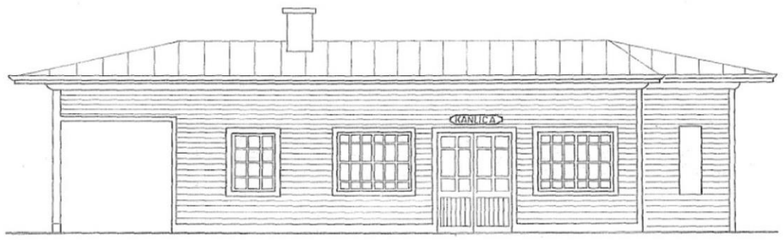
KANLICA İSKELESİ (113/1) **1989 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



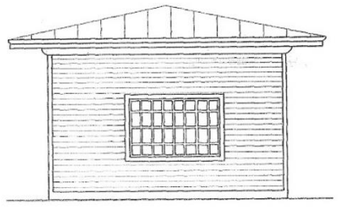
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

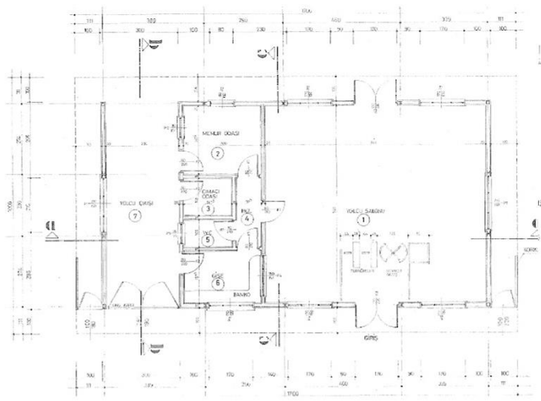


İskele bınası sol yan cephe (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

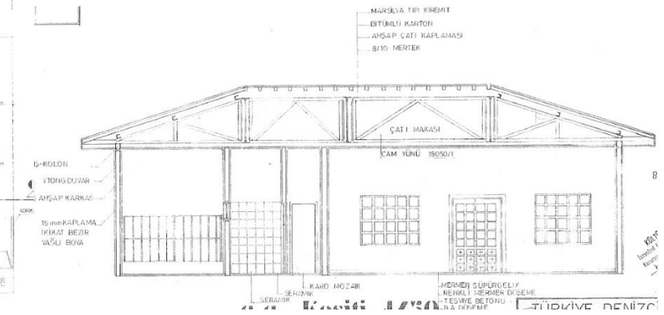
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 148 Kanlıca İskelesi, 1989 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM)

KANLICA İSKELESİ (113/1) **1989 TARİHLİ YENİDEN YAPIM PROJESİ**



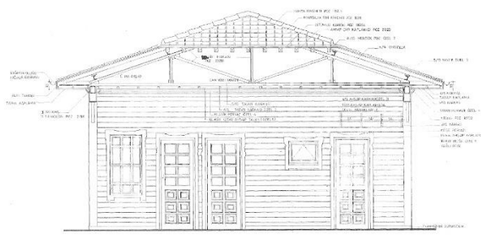
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



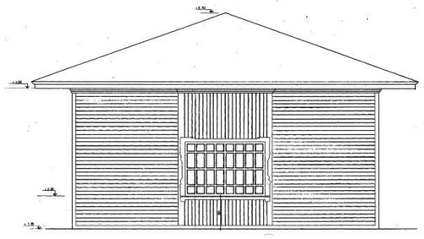
İskele bınası a-a kesiti (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası b-b kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 149 Kanlıca İskelesi, 1989 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.6 Anadolu Hisarı İskelesi

Anadolu Hisarı İskelesi Körfez Caddesi üzerinde yer almaktadır. İskelenin önünde küçük bir Meydan vardır. Çevrede yalı, villa ve diğer konutlar ile ticari işletmeler yoğun olan kullanımlardır (Şekil 3.150).

63 ada 1 parselde yer alan Anadolu Hisarı İskelesi'ne Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hat, Bebek-Emirgan hattı, Çengelköy-İstinye hattı, Aşiyan-Anadolu Hisarı-Küçüksu hattı ile Boğaz Hattında sefer yapan vapurlar belirli saatlerde uğramaktadır.

Şekil 3. 150 Anadolu Hisarı İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

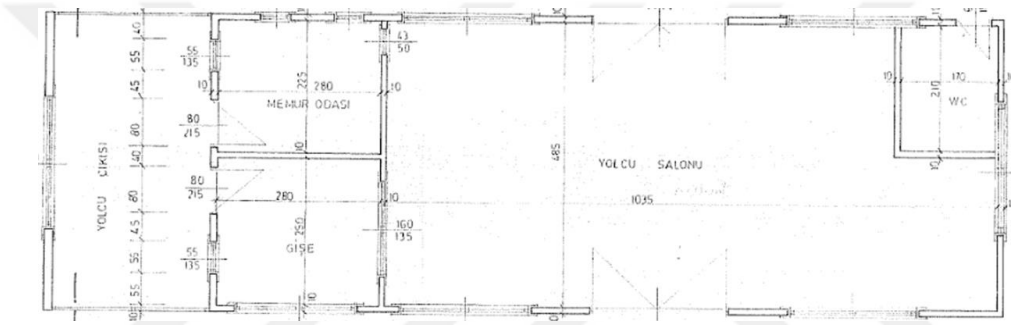
Anadolu Hisarı iskelesi, önceleri kıyıda devam eden yalıların başında, Hisarönü'nde bulunmaktaydı. 1905'te yıkılarak yeni bir ahşap iskele yapısı inşa edilmiştir. Uzun seneler vapur çalıştırılan iskele binası yıkılmış, 1989 yılında yeni bir iskele inşa edilmiştir. İBB'ye devrinden sonra iskele, 2006 yılında kapsamlı onarım geçirmitir. İskele 17 metre uzunluğunda vapur yanaşma yerine sahiptir (Tutel, 2008, s. 118).

- **Mimari Özellikler**

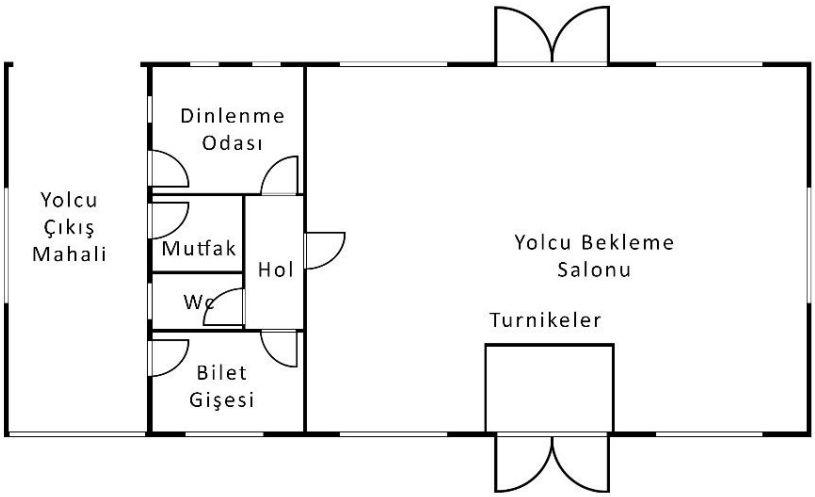
Plan Özellikleri

1988 tarihli rölöve planı (Şekil 3.151), güncel plan şeması (Şekil 3.152) ile karşılaştırıldığında iskele yeniden inşa edilirken kısa kenar ölçülerinin büyütüldüğü anlaşılmaktadır. Bu sebeple özgün kütle oranı değişmiştir.

Yeni yapılan dikdörtgen planlı iskelenin sol tarafında bilet gişesi, memur odası, bilet gişesi gibi mekanlar dizilmiştir (Şekil 3.153). Kara cephesindeki giriş kapısından, sağ taraftaki yolcu bekleme salonuna giriş yapılmaktadır. Yolcu çıkış mahali yapının solunda açık şekildedir. İskelenin çatısı yolcu çıkış mahalinin üzerini kapatmaktadır.



Şekil 3. 151 Özgün Anadolu Hisarı İskelesi planı, 1988 tarihli rölöve (6 nolu KVKBKM)



Şekil 3. 152 Yeni yapılan Anadolu Hisarı İskelesi, plan şeması (Eken, 2023)

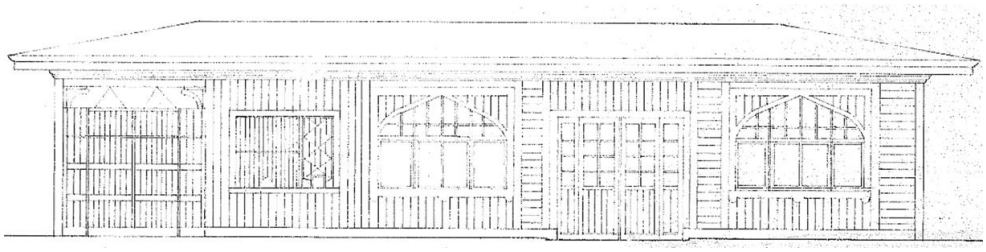
Şekil 3. 153 Anadolu Hisarı İskelesi, iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Yeni yapılan iskelede, doluluk boşluk oranları korunduğu için özgün cephe düzeni (Şekil 3.155) ve (Şekil 3.157) büyük oranda okunabilmektedir.

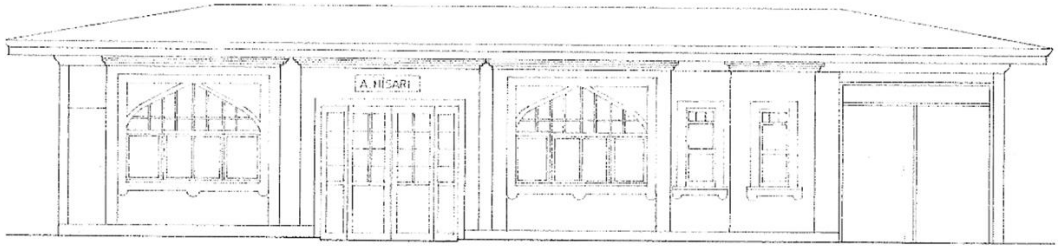
Yeni yapılan iskelenin cepheleri ahşap kaplamalıdır. Kara ve deniz cephesi benzer özellikler göstermektedir. Ortada ahşap çift kanatlı kapı, kapının iki yanında ahşap kanatlı pencereler vardır (Şekil 3.154). Yan cephelerde bir adet ahşap çift kanatlı pencere yer almaktadır. Alaturka kiremt kaplı çatının saçağı tüm cephelerden taşmaktadır (Şekil 3.156).

Şekil 3. 154 Özgün iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 155 Özgün Anadolu Hisarı İskelesi kara cephesi, 1988 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM)

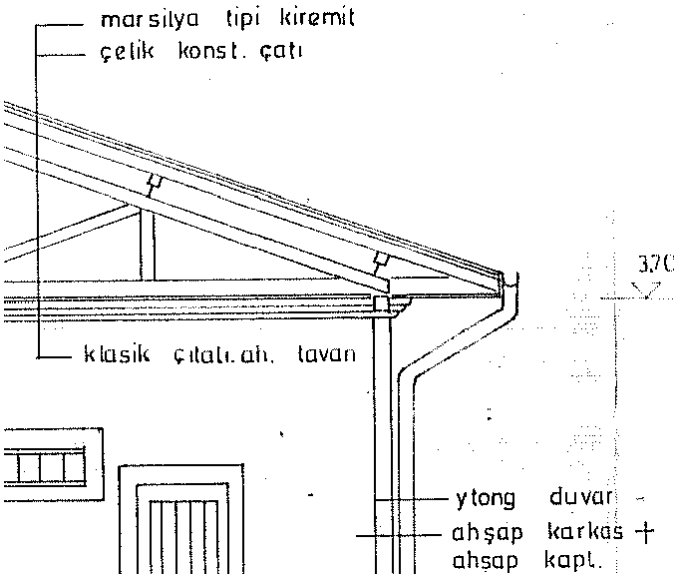
Şekil 3. 156 Özgün iskele deniz cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)



Şekil 3. 157 Özgün iskele deniz cephesi, 1988 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Ögün Anadolu Hisarı iskelesi'nin taşıyıcısı ahşap karkas iken, yeni inşa edilen iskele özgün halinden farklı olarak çelik karkas taşıyıcılıdır. Duvarlarda çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır (Şekil 3.158). Çatısı kırma çatı olup Marsilya kiremit kaplıdır. İskelenin vapur yanaşma yeri ve platformun kazıkları betonarme olarak yapılmıştır. Yapının iç duvarları ahşap kaplı, tavanı sıva üzerine ahşap çıtalıdır.



Şekil 3. 158 Anadolu Hisarı İskelesi sistem detayı (İstanbul VI Nolu KVKBKM)

2020 yılında KUDEB tarafından Onarım Görüş Belgesi hazırlanmıştır. Yapılan incelemelerde dış cephe boyasında dökülmeler, ahşap elemanlarda (cephe kaplamaları, çatı saçakları, pencere ve kapı doğramaları) yer yer çürümeler ve parça kopmaları olduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda ahşap kısımlarda basit onarımlar yapılmıştır (İstanbul VI Numaralı KVKK Bölge Müdürlüğü Arşivi).

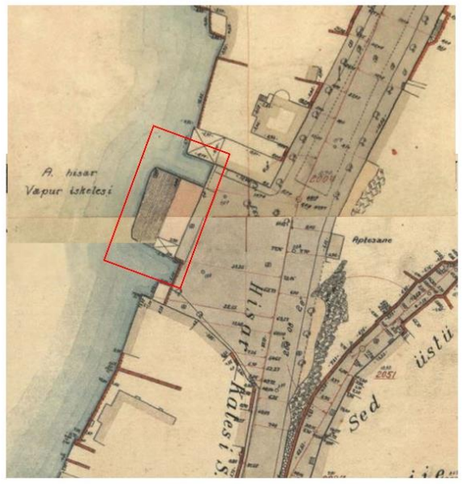
Günümüzde dış cephe ve saçak altı kaplama boyasında yer yer soyulma, dökülme ve kirlenmeler görülmektedir. İç duvarlar, pencere ve kapı doğramaları iyi durumdadır. İskele 1989 yılında çelik karkas taşıyıcılı olarak yeniden yapıldığı için taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir.

- **Tescil Bilgisi**

Anadolu Hisarı İskelesi Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır. İskelenin tescil bilgisine rastlanmamıştır. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir.

Şekil 3.159'da özgün iskeleye ait eski harita ve fotoğraflar, Şekil 3.160'ta özgün iskelenin 1988 tarihinde çizilmiş rölöve çizimleri, Şekil 3.161'de iskelenin yeniden inşası için hazırlanmış 1988 tarihli avan projeye yer verilmiştir.

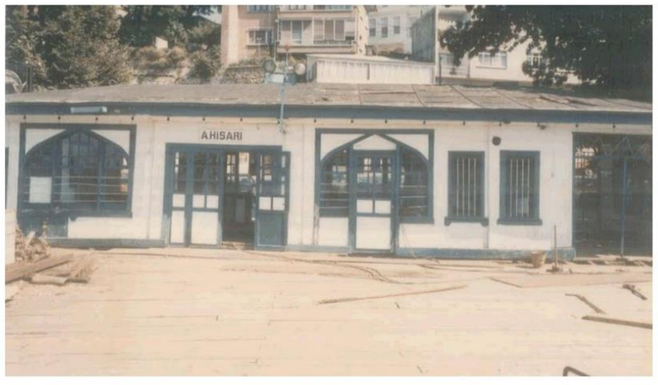
ANADOLU HİSARI İSKELESİ (63/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



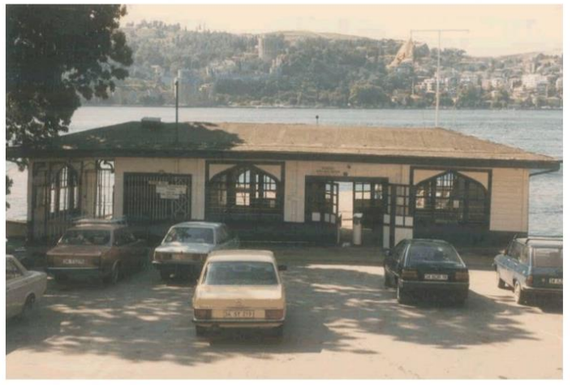
1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski ahşap iskele
(Dağdelen, 2008)

1966 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)



Eski iskele deniz cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)



Eski iskele kara cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

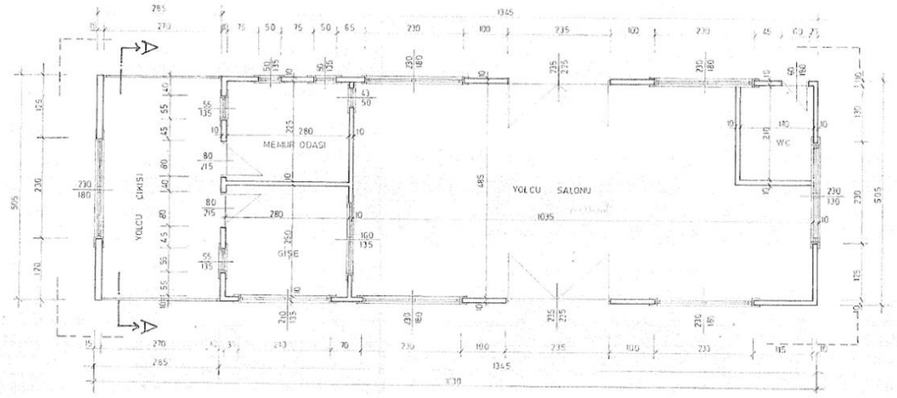
Eski iskele iç mekan (tarih bilinmiyor)
İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

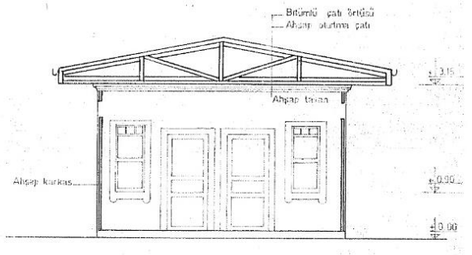
Şekil 3. 159 Anadolu Hisarı İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

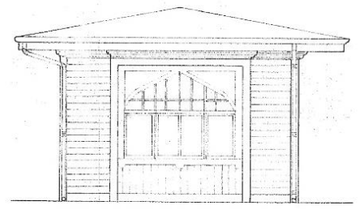
ANADOLU HİSARI İSKELESİ (63/1) **1988 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



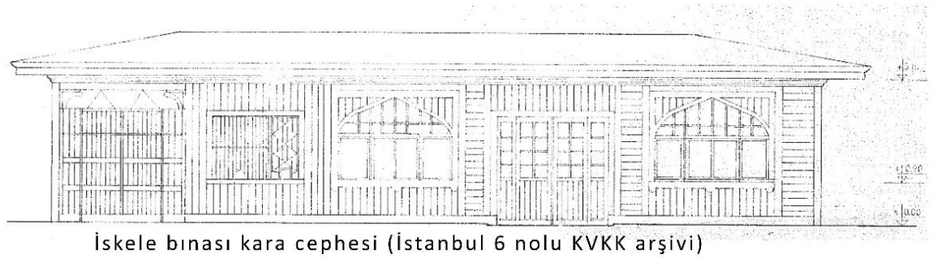
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



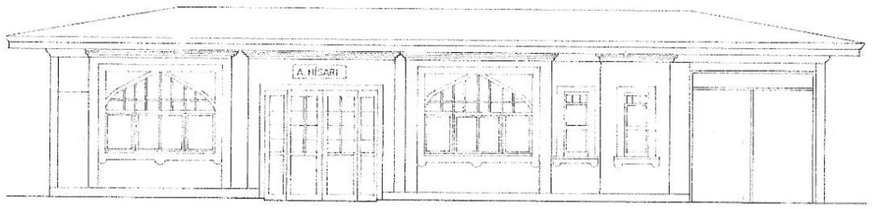
İskele bınası a-a kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



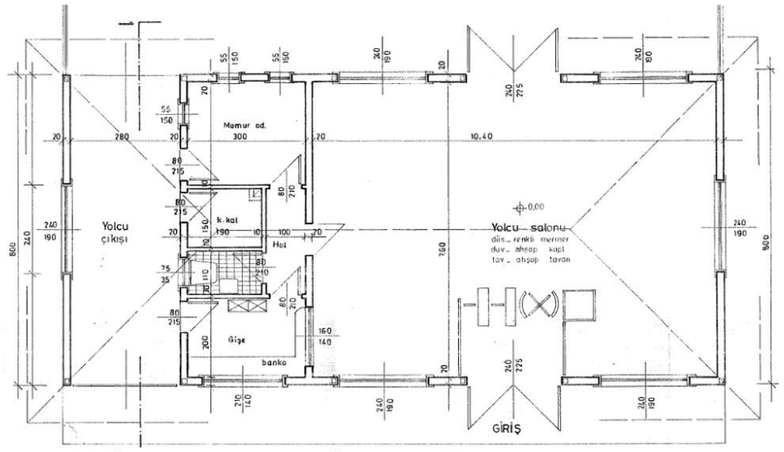
İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

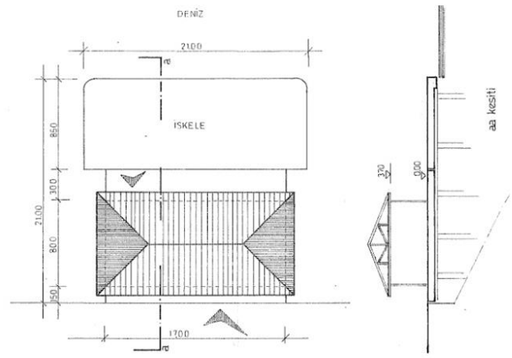
Şekil 3. 160 Anadolu Hisarı İskelesi, 1988 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

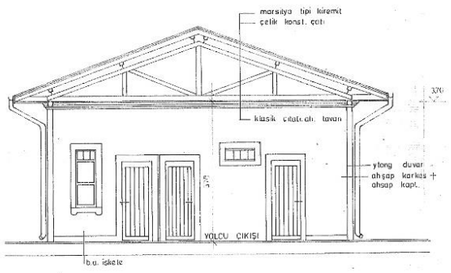
ANADOLU HİSARI İSKELESİ (63/1) **1988 TARİHLİ AVAN PROJE**



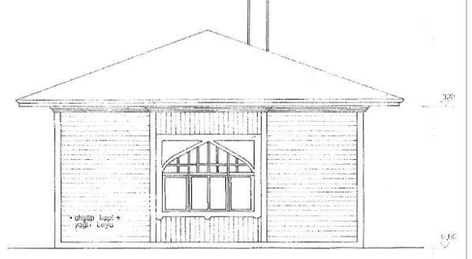
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



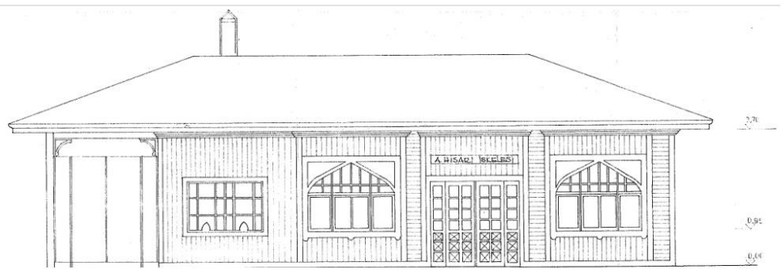
İskele bınası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası a-a kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası deniz cephesi (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 161 Anadolu Hisarı İskelesi, 1988 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.7 Kandilli İskelesi

Kandilli İskelesi'ne Kandilli Caddesi'nden dar bir sokak üzerinden ulaşılmaktadır. İskelenin önünde küçük bir meydanı vardır. Meydanda bir çeşme vardır. Meydan yanında Kandilli parkı yer almaktadır. Çevrede ticari işletmeler, yalı, villa ve konutlar çoğunluktadır. İskele, Cemile Sultan Korusu'na çok yakın bir konumdadır (Şekil 3.162).

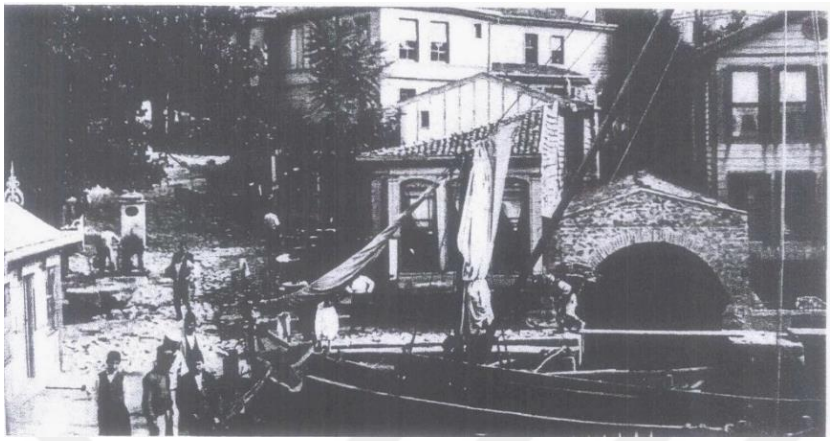
1187 ada 1 parselde yer alan Kandilli İskelesi'ne Çengelköy-İstinye hattı ile Boğaz Hattında sefer yapan vapurlar belirli saatlerde uğramaktadır.

Şekil 3. 162 Kandilli İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Kandilli'de köyün ilk iskelesi Şirketi-i Hayriye tarafından Mustafa Paşa Yalısı'nın üst tarafındaki sıra dükkanların önünde inşa edilmiştir. Bu iskele 1916 yılında yanarak kullanılamaz hale gelmiş ve yıkılarak yerine yeni bir iskele inşa edilmiştir. İkinci iskele ise 1978'de Liberya'ya ait Methodic adlı bir geminin çarpması sebebiyle kullanılamaz hale gelmiştir (Arıkan, 1994, s. 203). Bunun üzerine üçüncü kez iskele inşa edilmiştir. İskele 21 metre uzunluğunda vapur yanaşma yerine sahiptir (Tutel, 2008, s. 110). Yeni yapılan iskele özgün iskeleye göre farklı mimari özellikler göstermektedir.

İstanbul VI Numaralı KVKK Bölge Kurulu Müdürlüğü arşivinden elde edilen belgelere göre, eski iskele binasının yanında tarihi kayıkhane kemeri ver almaktaydı (Şekil 3.163). Yeni iskele inşa edilirken bu kemer de yıkılmıştır.



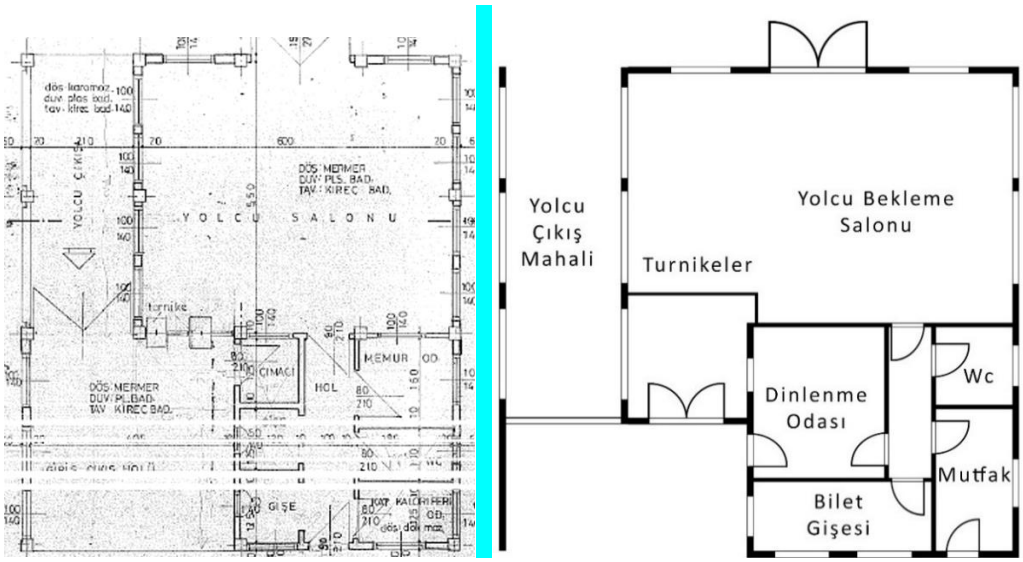
Şekil 3. 163 Eski Kandilli İskelesi yanında tarihi kayıkhane kemeri (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi)

- **Mimari Özellikler**

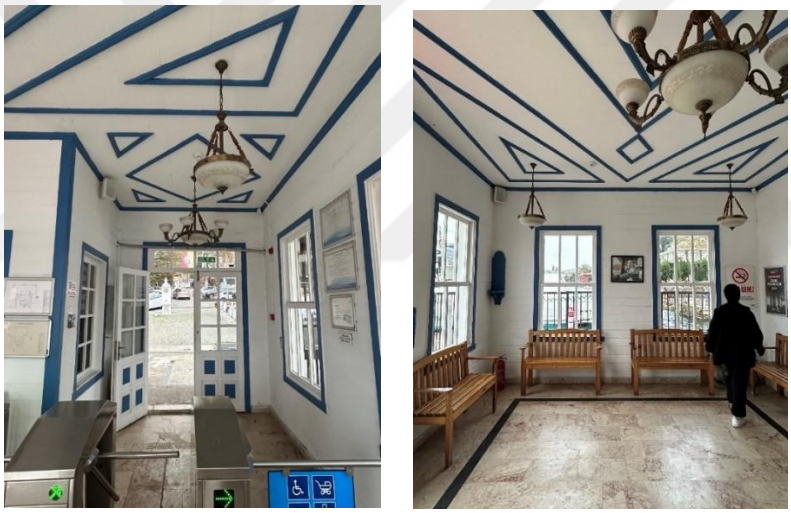
Plan Özellikleri

Özgün iskele binası gemi çarpmasıyla yıkılmasından sonra, Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları İstanbul Bölge Kurulunun 10.4.1987 tarihli kararıyla onaylana, proje doğrultusunda inşa edilen yeni iskelede, onaylı projeye göre farklılıklar mevcuttur. Turnikelerin olduğu kısımda kapalı alan ve ölçüler büyütülmüştür. Mahallerde değişiklikler yapılmıştır (Şekil 3.164).

Kandilli İskele binası, Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı klasik iskele planına göre bazı farklılıklar göstermektedir. İskele formu kareye daha yakındır. Kara cephesinde öne çıkan bölümde bilet gişesi, dinlenme odası, mutfak ve wc yer almaktadır. Orta bölümde ise yolcu bekleme salonu vardır (Şekil 3.165). Yolcu çıkış mahali solda, sundurmanın altındadır.



Şekil 3. 164 Yeni yapılacak iskele planı, 1987 tarihli avan proje solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele plan şeması sağda (Eken, 2023)

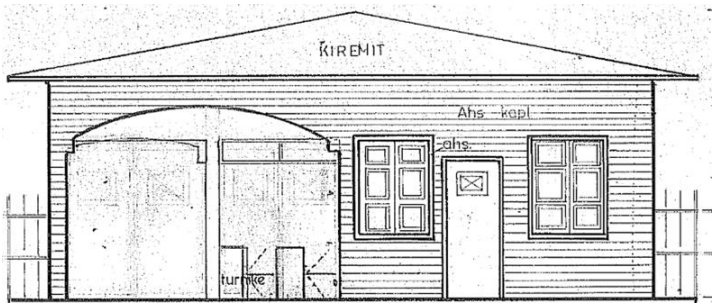


Şekil 3. 165 Kandilli İskelesi iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Yeni yapılan iskele cepheleri, özgün iskele cephelerinden (Şekil 3.168) farklı özellikler göstermektedir. Kara cephesinde kapı ve pencerelerin yeri değiştirilmiştir.

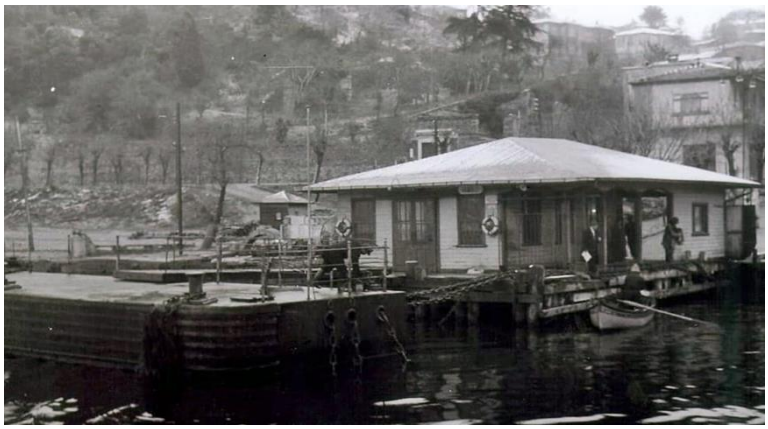
İskelenin kara cephesinde, giriş kapısı ve yolcu çıkış mahalinin olduğu kısım cephenin sağ tarafına göre geriye çekilmiş durumdadır (Şekil 3.166). Kapının sağ tarafında iki adet ahşap giyotin pencere vardır. Pencere ve kapıların etrafı ile cephelerin köşeleri mavi renk ile çerçevelenerek boyanmıştır. Yolcu çıkış mahalinin kapısı demirdir (Şekil 3.167).



Şekil 3. 166 Yeni yapılacak iskele kara cephesi , 1987 tarihli avan proje solda (6 nolu KVKBKM)

Şekil 3. 167 Kandilli İskelesi kara cephesi (Eken, 2023)

Deniz cephesinde ahşap çift kanatlı yolcu çıkış kapısı ile, kapının iki yanında ahşap giyotin pencere tasarlanmıştır. Denizden bakıldığında sağ tarafta bulunan yolcu çıkış mahalinin üstü dairesel kemer olarak yapılmıştır (Şekil 3.169).

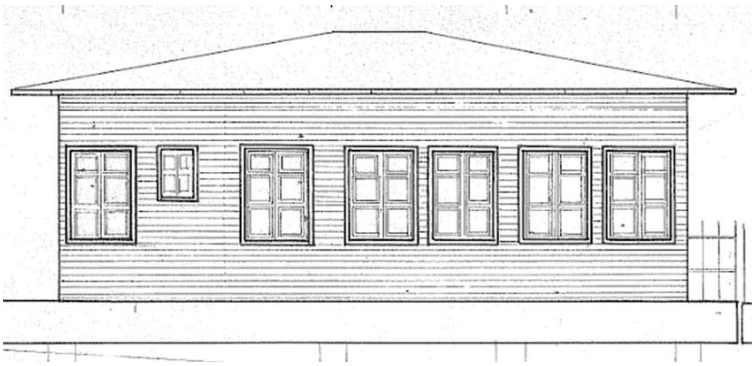


Şekil 3. 168 Özgün Kandilli İskelesi deniz cephesi, tarih bilinmiyor (Sosyal medya grubu)

Şekil 3. 169 Kandilli İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023)

Yeni yapılan iskele yan cepheleri pencerelerinde, 1987 tarihli avan projeye (Şekil 3.171) göre farklılıklar göstermektedir. Kara cephesine göre sol tarafta bulunan yolcu çıkış mahalinin deniz tarafındaki duvarında üç adet açıklık bırakılmıştır. Sağ yan cephede ise iki adet ahşap giyotin penceresi ile iki adet kanatlı küçük pencere yer almaktadır (Şekil 3.170).

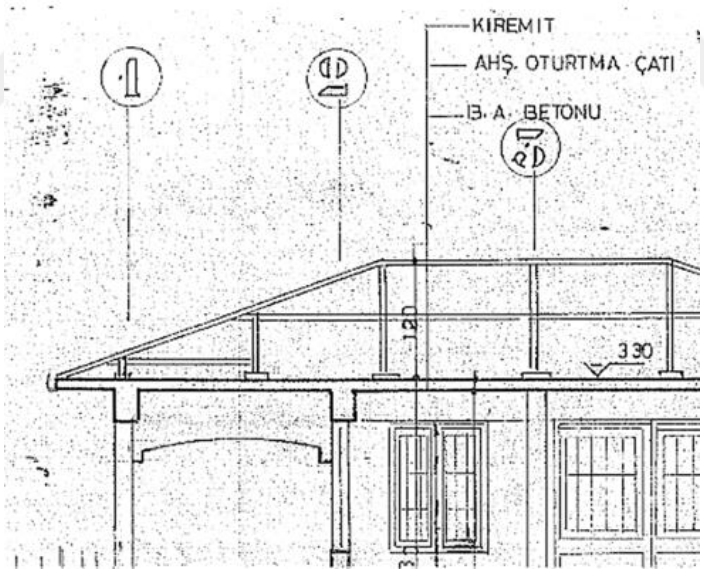
Şekil 3. 170 Kandilli İskelesi yan cepheler (Eken, 2023)



Şekil 3. 171 Kandilli İskelesi, sağ yan cephe, 1987 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Özgün iskele ahşap karkas sistemde inşa edilmişken, yeni yapılan iskele betonarme karkas yapım tekniğinde yapılmıştır (Şekil 3.172). Cepheler ahşap kaplamalıdır. Çatısı kırma çatı olup alaturka kiremit kaplıdır. İskelenin vapur yanaşma yeri ve platformun kazıkları betonarme olarak yapılmıştır.



Şekil 3. 172 Kandilli İskelesi sistem detayı (İstanbul VI Nolu KVKBKM)

2020 yılında KUDEB tarafından bakım onarım raporu hazırlanmış, binanın iç ve dış cephe boyasında dökülmeler, ahşap elemanlarda (cephe kaplamaları, pencere ve kapı doğramaları) yer yer çürümeler meydana geldiği tespit edilmiştir. Gözlemlenen sorunlara yönelik basit onarımlar yapılmıştır (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Günümüzde dış cephe ve saçak altı ahşap kaplama boyasında, ahşap kapı ve pencere doğramalarında yer yer soyulma, dökülme ve kirlenmeler görülmektedir. Metal pencere korkuluklarında yer yer paslanma gözlemlenmiştir. İç duvarlar, tavan ve döşeme iyi durumdadır.

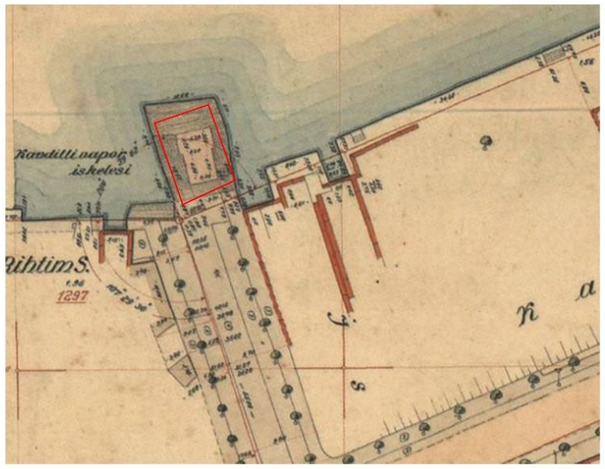
- **Tescil Bilgisi**

Kandilli İskelesi Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır, 12.08.2014 tarihinde tescillenmiştir. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.173'te özgün iskeleye ait eski fotoğraf ve çizimler, Şekil 3.174'te ise yeni iskele inşası içi çizilmiş 1987 tarihli avan projeye yer verilmiştir.

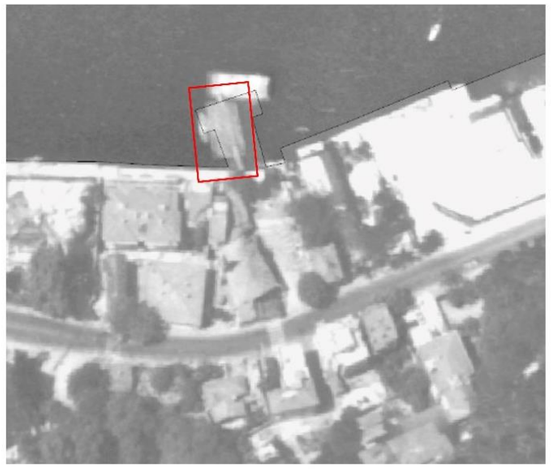
İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

KANDİLLİ İSKELESİ (1187/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski ahşap iskele
(Dağdelen, 2008)

1966 tarihli hava fotoğrafi, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)



1982 tarihli hava fotoğrafi, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

Eski iskele deniz cephesi (tarih bilinmiyor)
(https://tr.pinterest.com/pin/602004675160110974/)

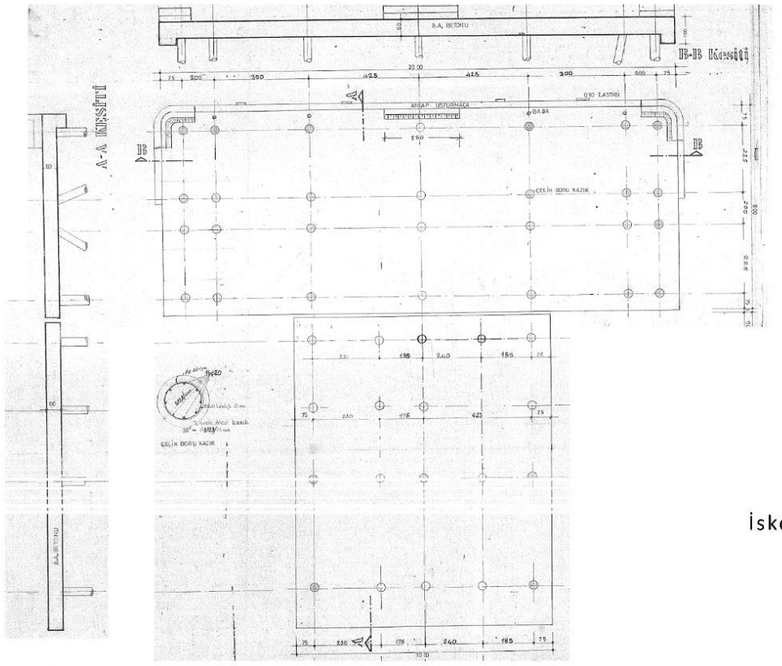
Eski iskele (tarih bilinmiyor)
(https://www.facebook.com/EskiZamanlardaIstanbulunEnGuzel Fotograflari/photos/a.161199323963736/489102630764657/?paipv=0&eav=AfbG_HTahHL8xHWo1gLQdflYthNU7W4iDroEzpqR q0SGtvJq_bTRaaU63vIXXcC1Ke8&_rdr)

Eski iskele solda, sağ tarafta tarihi kayıkhane kemeri
(tarih bilinmiyor) (Nadir Kitap web sitesi)

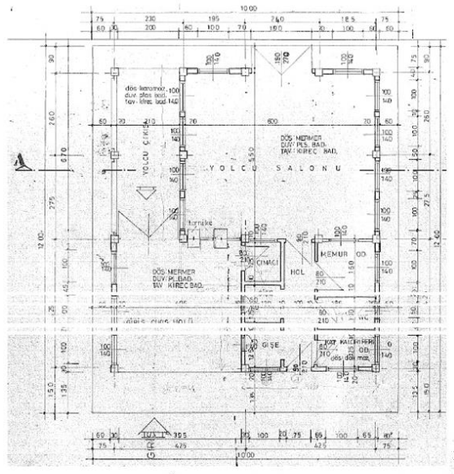
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 173 Kandilli İskelesi, eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

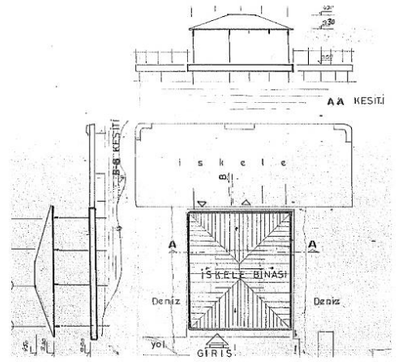
KANDİLLİ İSKELESİ (1187/1) **1987 TARİHLİ AVAN PROJE**



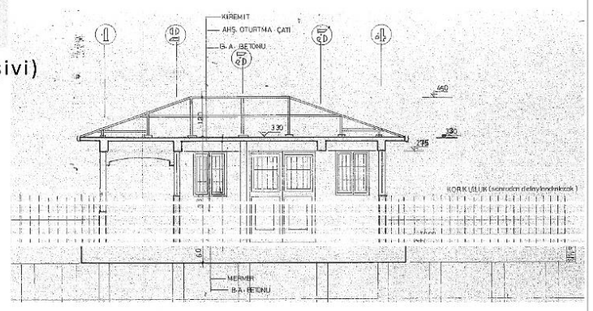
İskele kalıp planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



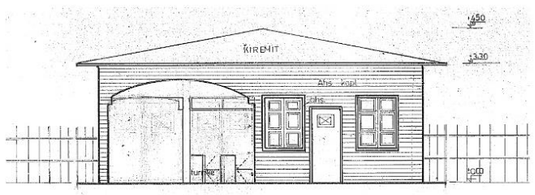
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



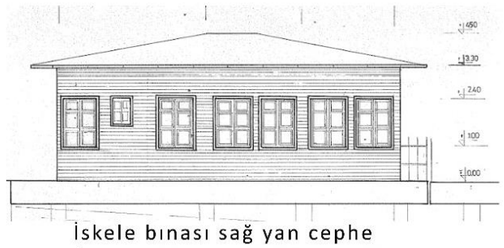
İskele bınası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



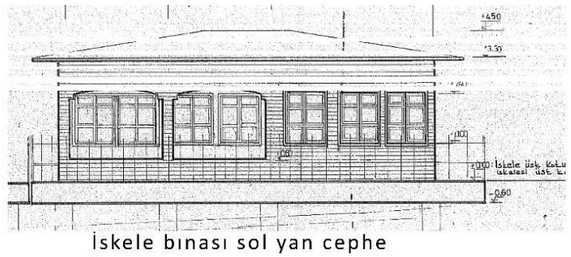
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 174 Kandilli İskelesi, 1987 tarihli avan proje (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.8 Çengelköy İskelesi

Çengelköy İskelesi'ne, Kuleli Caddesi'nde geçilen dar bir sokaktan erişim sağlanmaktadır. İskele meydanı yan taraftadır. Meydana yakın konumda bulunan önemli yapılar; 1823 tarihli Hamdullah Paşa Cami ile 1861 tarihli Rum Ortadoks Aya Yorgi Kilisesi'dir. Çevrede yalı, villa, konut ile kafe ve restoran gibi ticari işletmeler çoğunluktadır (Şekil 3.175).

842 ada 35 parselde yer alan Çengelköy İskelesi'ne Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hat, Çengelköy-İstinye hattı, Çengelköy-Kabataş hattı ile Boğaz Hattında sefer yapan vapurlar belirli saatlerde uğramaktadır.

Şekil 3. 175 Çengelköy İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

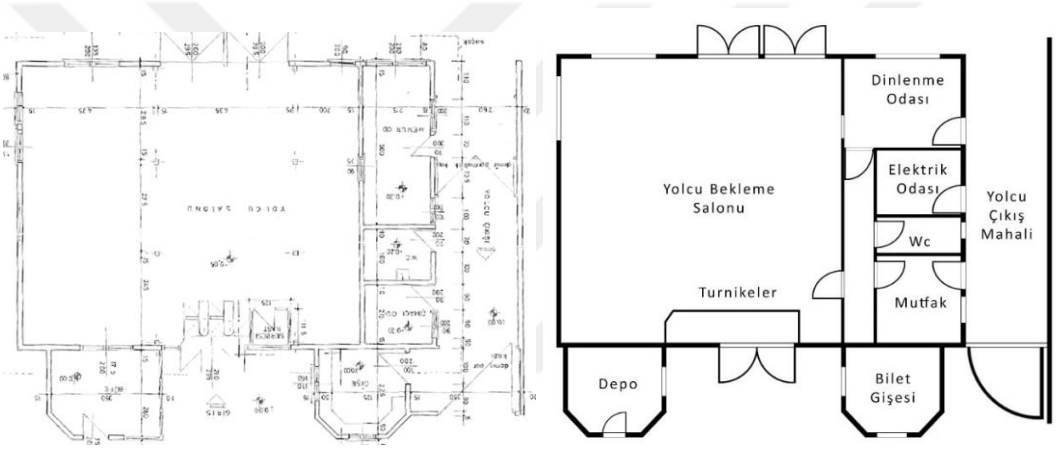
Çengelköy'deki ilk iskele, eski kayık iskelesinin olduğu yerde ahşap olarak ve diğer Boğaz iskelelerinden değişik bir tarzda inşa edilmiştir. 1894 yılında iskelenin yer aldığı arsa Şirket-i Hayriye tarafından satın alınmış ve vapur yanaşma yeri iki sıra daha kazık çakılmasıyla genişletilmiştir. 1990 yılında iskele yeniden yapılmıştır. İskele 17 metre uzunluğunda vapur yanaşma yerine sahiptir (Tutel, 2008, s. 104).

- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

Çengelköy İskelesi plan şeması olarak diğer iskelelerden farklılık göstermektedir. Kare forma yakın plana sahiptir. Kara yönünde, ön cephenin iki tarafında birer kule yapılmıştır (Şekil 3.176). Bu kuleler önden bakıldığında beşgen formdadır. Kulelerin ortasında yer alan kapıdan iskeleye girilmektedir. Sol tarafta odalar bulunmakta, kalanı tamamen yolcu salonu olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.177).

Özgün iskelenin 1987 tarihli Kurul onaylı rölöve çizimleri, güncel plan şeması ile karşılaştırıldığında özgün plan şemasının ve ölçülerinin değiştirildiği görülmektedir.



Şekil 3. 176 Özgün iskele planı, 1987 tarihli rölöve çizimi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele plan şeması (Eken, 2023)

Şekil 3. 177 Çengelköy İskelesi iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Yeniden inşa edilen iskele binası, özgün iskele cephelerine (Şekil 3.179) ve (Şekil 3.181) göre bazı ölçüleri farklı olarak inşa edilmiştir.

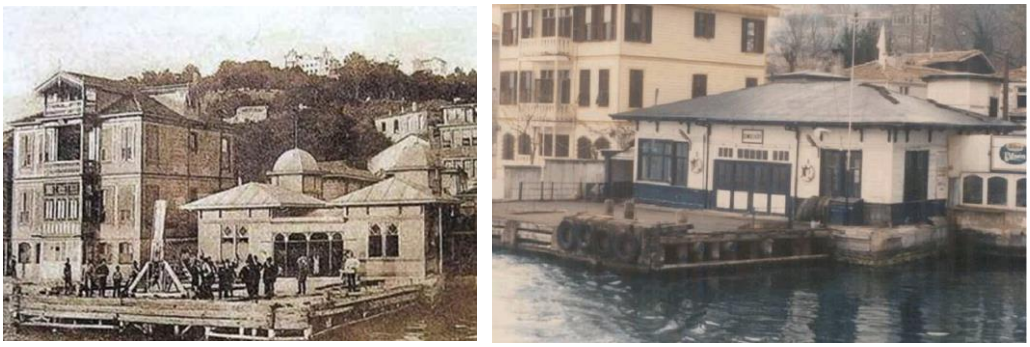
Yeni yapılan iskelenin tüm cepheleri beyaz renkte ahşap ile kaplıdır. İskele pencereleri ahşap kanatlıdır. Pencere ve kapıların etrafı lacivert renkte ahşap pervazla çerçevelenmiştir. Yapının çatısı alaturka kiremit kaplıdır. Kara cephesinde, cephenin iki tarafında kule yer almaktadır. Kuleler iskele yapısından öne çıkmakta ve iki katlıdır. Kulenin ortasındaki giriş kapısı ahşap çift kanatlıdır (Şekil 3.178).

Şekil 3. 178 İlk yapılan iskele kara cephesi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele kara cephesi sağda (Eken, 2023)

Şekil 3. 179 İlk yapılan iskele kara cephesi 1987 tarihli rölöve çizimi (6 nolu KVKBKM)

1900'lü yıllara ait olduğu bilinen denizden çekilmiş fotoğrafta (Şekil 3.180) iskele çatısının iki ayrı kırma çatıdan oluştuğu görülmektedir. Ayrıca kara cephesinde bulunan kulelerin üzerinde kubbe yer almaktadır. 1980'li yıllarda çekilmiş olan fotoğrafta ise çatının tek bir kırma çatıya dönüştürüldüğü ve kulelerin kubbelerinin kaldırıldığı görülmektedir.

Yeniden inşa edilen iskelenin çatısı tek bir çatı olup, kulelerin üzerinde kubbe bulunmamaktadır.

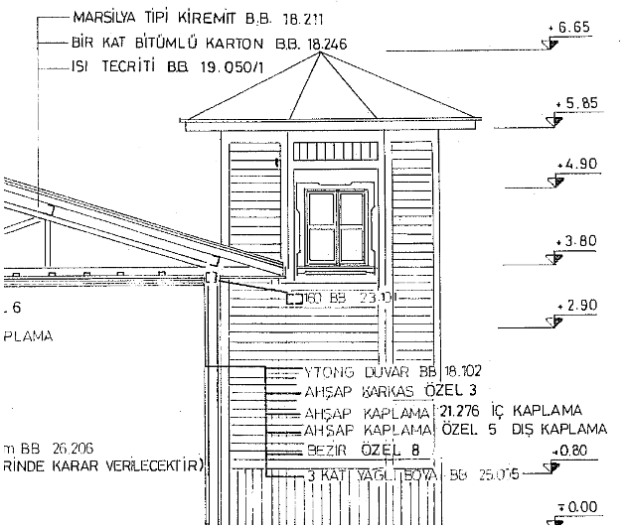


Şekil 3. 180 Çengelköy iskelesi özgün hali solda (6 nolu KVKBKM) çatısı değiştirilmiş hali sağda (6 nolu KVKBKM)

Şekil 3. 181 İlk yapılan iskele deniz cephesi 1987 tarihli rölöve çizimi solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele deniz cephesi sağda (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Özgün Çengelköy İskelesi'nin taşıyıcı sistemi ahşap karkas sistemdir. 1989 yılında İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından onaylanılan yeniden yapım projesine göre inşa edilen yeni iskele, özgün halinden farklı olarak çelik karkas taşıyıcılıdır. Duvarlarda çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır (Şekil 3.182). Çatısı kırma çatı olup Marsilya kiremit kaplıdır. İskelenin vapur yanaşma yeri ve platformun kazıkları betonarme olarak yapılmıştır.



Şekil 3. 182 Çengelköy İskelesi sistem detayı (İstanbul VI Nolu KVKBKM)

2020 yılında KUDEB tarafından Onarım Görüş Belgesi hazırlanmıştır. Yapılan incelemelerde dış cephe boyasında dökülmeler, ahşap elemanlarda (cephe kaplamaları, pencere ve kapı doğramaları) yer yer çürümeler olduğu tespit edilmiştir. İskele yangına uğramış, yanan kısımlar tamir edilmiştir. Bu doğrultuda ahşap kısımlarda basit onarımlar yapılmıştır (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Günümüzde dış cephe ve saçak altı ahşap kaplama boyasında, pencere denizliklerinde yer yer kirlenmeler, çatlaklar ve dökülmeler olduğu görülmektedir. Cephe kaplamasında özellikle zemine yakın kotlarda kirlenme ve kopmaların daha yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 3.183). İskele 1990 yılında çelik karkas taşıyıcılı olarak yeniden yapıldığı için taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir.

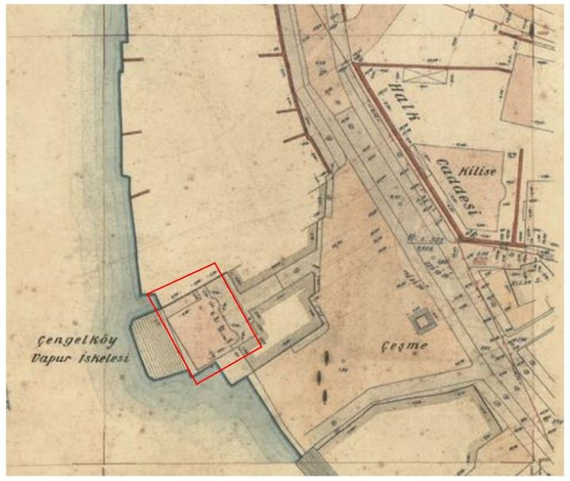
Şekil 3. 183 Çengelköy İskelesi ahşap cephe kaplamasında görülen bozulmalar (Eken, 2023)

- **Tescil Bilgisi**

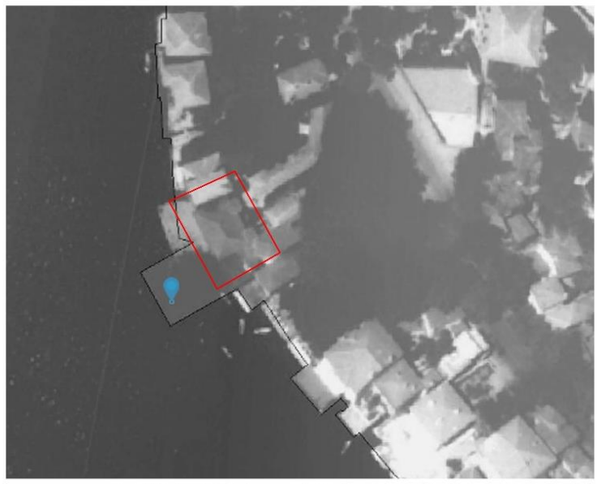
Çengelköy İskelesi, Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır. 12.03.1977 tarihinde Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu tarafından, koruma grubu II. Grup olarak tescillenmesine karar verilmiştir. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.184'te özgün Çengelköy İskelesi'ne ait eski harita ve fotoğraflar, Şekil 3.185'te 1987 tarihli rölöve çizimleri, Şekil 3.186'da ise yeni yapılacak iskele için hazırlanan 1989 yeniden yapım projesine yer verilmiştir.

ÇENGELKÖY İSKELESİ (842/35) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski ahşap iskele
(Dağdelen, 2008)

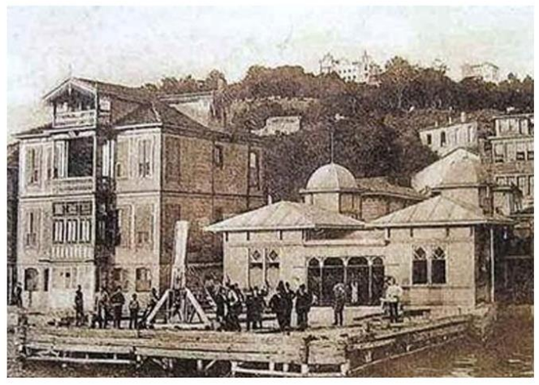


1966 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

1982 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)

Eski iskele deniz cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Eski iskele kara cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)



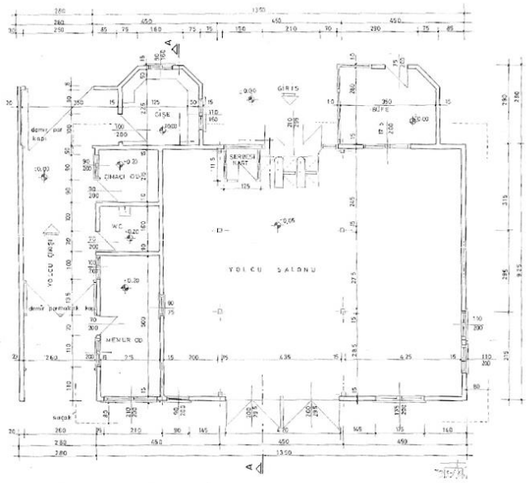
Eski iskele deniz cephesi (tarih bilinmiyor)
(Salt Araştırma arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

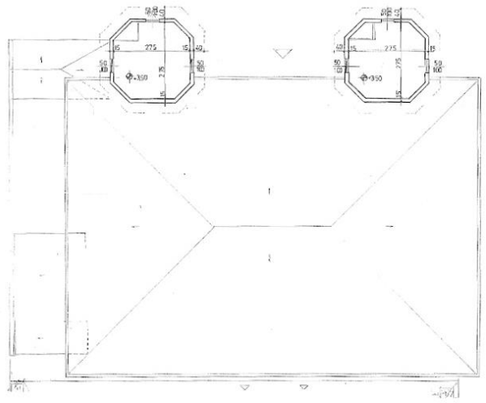
Şekil 3. 184 Çengelköy İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

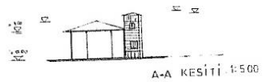
ÇENGELKÖY İSKELESİ (842/35) **1987 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**

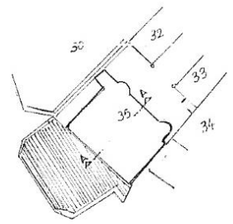


İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

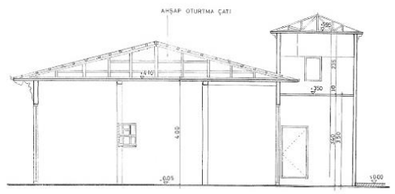


Kule planı, +3.50 kotu (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



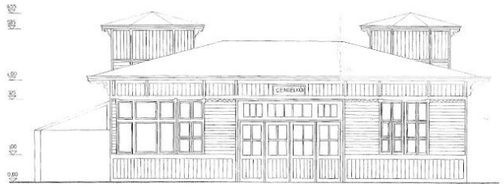


İskele bınası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



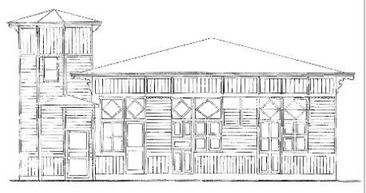
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

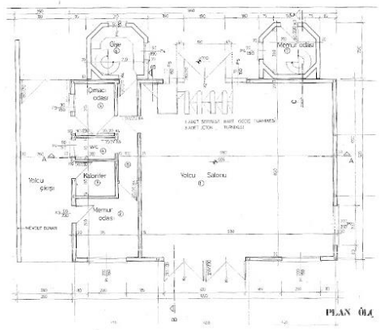


İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

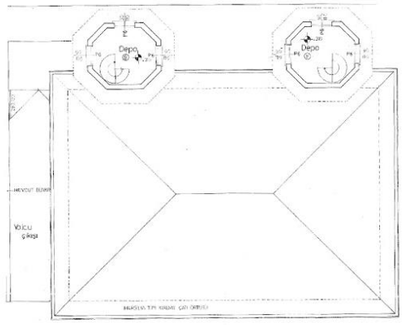
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 185 Çengelköy İskelesi 1987 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM)

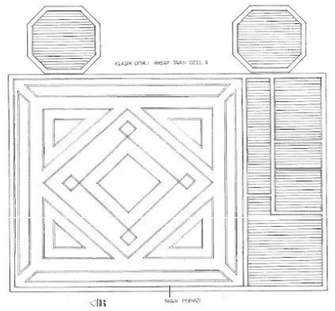
ÇENGELKÖY İSKELESİ (842/35) **1989 TARİHLİ YENİDEN YAPIM PROJESİ**



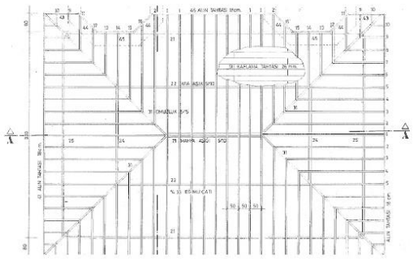
İskele bınası planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



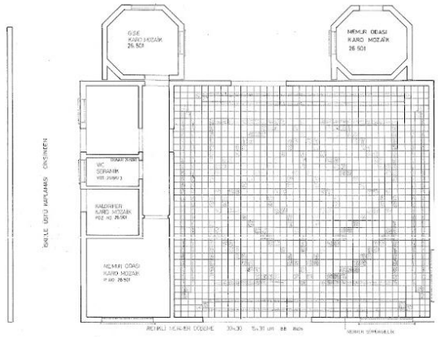
Kule planı, +3.50 kotu
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



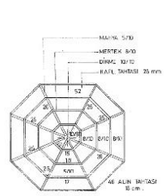
İskele bınası tavan planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



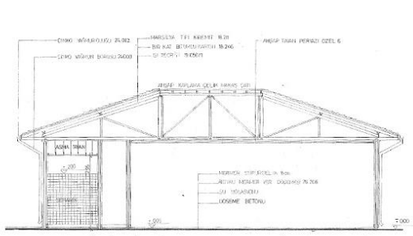
İskele bınası çatı konstrüksiyon planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



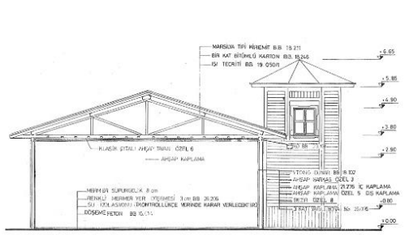
İskele bınası döşeme planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



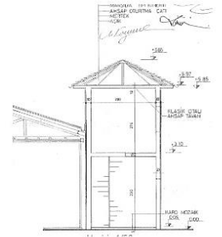
Kule çatı planı
(İstanbul 6 nolu
KVKK arşivi)



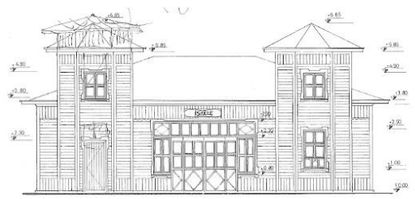
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



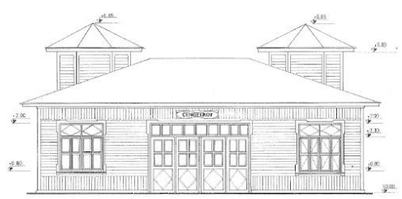
İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



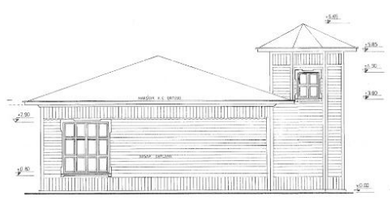
İskele bınası C-C kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 186 Çengelköy İskelesi 1989 tarihli yeniden yapım projesi (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.9 Beylerbeyi İskelesi

İskeleye yayalaştırılmış durumdaki Beylerbeyi İskele Sokak'tan ulaşılmaktadır. Önünde küçük bir meydanı vardır. Meydan çevresinde 1778 tarihli Beylerbeyi Cami, medrese, muvakkithane ve hamam gibi tarihi mekanlar ile kafe ve restorason gibi ticari işletmeler yoğun ziyaretçi akışına sebep olmaktadır. İskele 1. Köprüye çok yakın bir konumdadır. İskelenin üst tarafında, köprüye bağlanan Yalıboyu Caddesi yer almaktadır (Şekil 3.187).

781 ada 1 parselde yer alan Beylerbeyi İskelesi'ne, Anadolu Kavağı-Üsküdar arasında sefer yapan hattı ile Boğaz Hattında sefer yapan vapurlar belirli saatlerde uğramaktadır.

Şekil 3. 187 Beylerbeyi İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

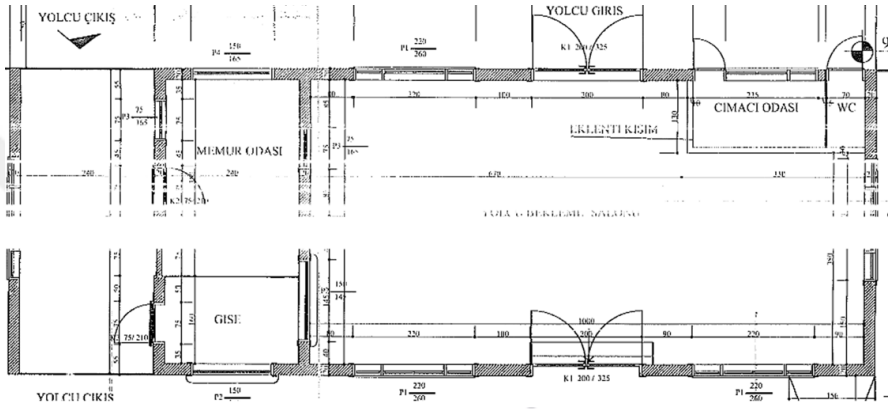
Beylerbeyi'nde, Meydanönü denen yerde inşa edilen ilk ahşap iskele, 1894'teki büyük depremde oldukça hasar aldığı için 1898'de Kemal Ağa adlı kalfa tarafından yeniden yapılmıştır. Bu iskele, kıyıdaki iskele meydanından ulaşılan neoklasik tarzda bir bina idi (Arıkan, 1994, s. 204). Yıllarca hizmet veren bina 2002'de kapatıldıktan sonra yeniden inşa edilmiştir. Vapur yanaşma yeri betonarme ve kazıkları çelik olacak şekilde yenilenerek 2006'da tekrar hizmete açılmıştır. İskele 15 metre uzunluğunda vapur yanaşma platformuna sahiptir (Tutel, 2008, s. 100).

- **Mimari Özellikler**

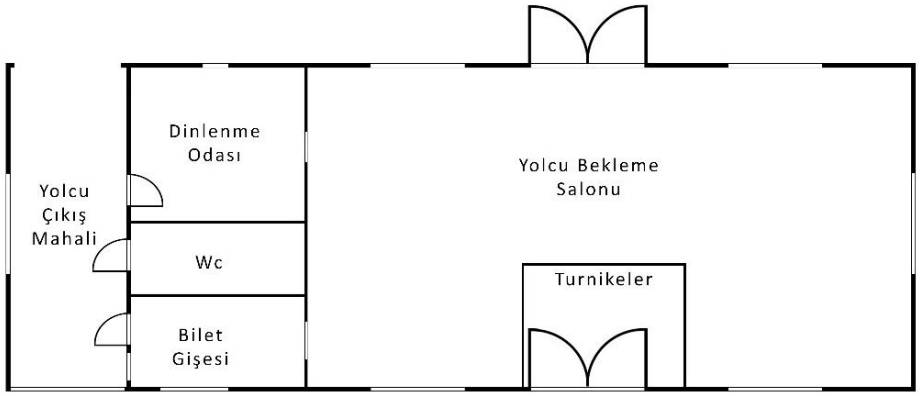
Plan Özellikleri

Beylerbeyi İskelesi yeniden yapılırken iskelenin kısa kenarı özgün proje (Şekil 3.188) ölçülerine göre büyütülmüştür.

Yeni yapılan iskele binası tek katlı, dikdörtgen plan şeması göstermektedir (Şekil 3.189). Yolcu girişinin sol tarafındaki mahaller gişe, wc ve memur dinlenme odası işlevindedir (Şekil 3.190). Sağ tarafta ise yolcu bekleme salonu yer almaktadır. yolcu Yolcu çıkış mahali karadan bakıldığında sol taraftadır.



Şekil 3. 188 Özgün Beylerbeyi İskelesi planı, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)



Şekil 3. 189 Yeni yapılan Beylerbeyi İskelesi plan şeması (Eken, 2023)

Şekil 3. 190 Özgün iskele iç mekan solda (6 nolu KVKBKM) yeni yapılan iskele iç mekan sağda (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Restitüsyon projesi kara (Şekil 3.191) ve deniz cepheleri (Şekil 3.193) incelendiğinde; iskele yeniden yapılırken kara ve deniz cephesinin özgün ölçülerde ve düzende olacak şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır.

Kara cephesinde lacivert sivri kemerli iki adet ahşap dört kanatlı pencere, bu pencerelerin ortasında lacivert sivri kemerli çift kanatlı ahşap kapı vardır. Kapı ve pencerelerin bulunduğu kısımlarda ahşap kaplama cephenin kalanının aksine dikey olarak yapılmıştır. Cephenin en solundaki yolcu çıkış mahalinin kapısı demirdir. Çıkış mahalin yanındaki bilet gişesinde bulunan ahşap pencere cephedeki diğer pencerelerden farklı boyutta ve kemersizdir.Yalnızca etrafında lacivert dikdörtgen çerçeve yapılmıştır. Ahşap kayıtlarla dikdörtgen parçalara ayrılmış durumdadır (Şekil 3.192).

Şekil 3. 191 Özgün Beylerbeyi İskelesi kara cephesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

Şekil 3. 192 Yeniden yapılan Beylerbeyi İskelesi kara cephesi (Eken, 2023)

İskelenin deniz cephesinde iki adet üzeri sivri kemerli, ahşap dört kanatlı pencere ile bir adet ahşap giyotin pencere vardır. Ortada bulunan çift kanatlı kapıdan iskeleye erişim sağlanmaktadır. Kapının üzeri sivri kemerlidir. Pencere ve kapıların bulunduğu yerlerde ahşap cephe kaplaması dikey olarak yapılmıştır. Yolcu çıkış mahali denizden bakıldığında en sağdadır (Şekil 3.194).

Şekil 3. 193 Özgün Beylerbeyi İskelesi deniz cephesi restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

Şekil 3. 194 Yeniden yapılan Beylerbeyi İskelesi deniz cephesi (Eken, 2023)

Kara tarafından bakıldığında sağ yan cephede bir adet üzeri sivri kemerli ahşap dört kanatlı pencere yapılmıştır (Şekil 3.195). Sol yan cephesinde ise yolcu çıkış mahaline bakan bir adet giyotin pencere ile gişe ve memur odasının dışarıya açılan kapıları bulunmaktadır. Çıkış mahalinin yan duvarında bir adet üzeri sivri kemerli ahşap dört kanatlı pencere vardır. Mahalin üzeri ahşap ile kaplanmıştır.

Şekil 3. 195 Yeniden yapılan Beylerbeyi İskelesi yan cepheleri (Eken, 2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

2003 yılında İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından onaylanılan restorasyon projesi raporunda, iskelenin özgün halinde kagir duvarlı olduğu ve kagir olarak yenileneceği yazılmıştır. Ancak Beylerbeyi İskelesi Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı klasik ahşap Boğaziçi iskeleleri'ne benzemektedir. Bu şekilde plan ve cephe kurgusu gösterip kagir olan iskeleye rastlanmamıştır. Çeşitli kaynaklarda iskelenin betonarme yapım tekniğinde yapıldığı söylenmektedir. Cepheler ahşap kaplamalıdır. Çatısı kırma çatı olup Marsilya kiremit kaplıdır. İskelenin vapur yanaşma platformu betonarme, platformun kazıkları çelik boru kazık sisteminde yapılmıştır.

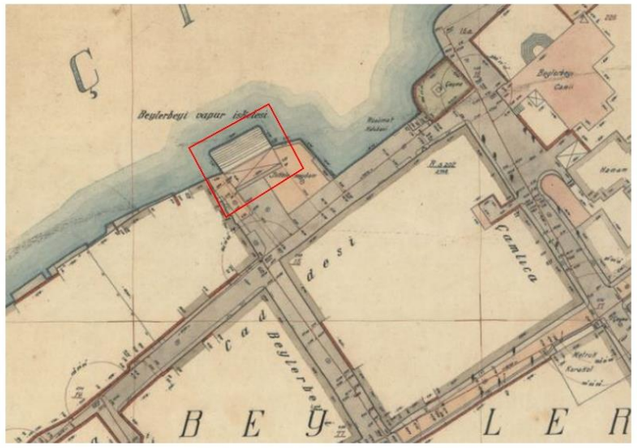
Günümüzde dış cephe ve saçak altı ahşap kaplama boyasında yer yer kirlenmeler görülmektedir. İskele 2000'lerin ortasında yeniden yapıldığı için taşıyıcılığında sorun olmadığı düşünülmektedir.

- **Tescil Bilgisi**

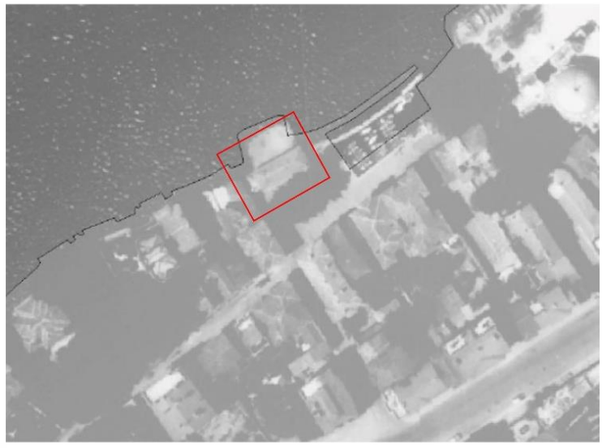
Beylerbeyi İskelesi Boğaziçi Sit Alanı Öngörünüm Bölgesi'nde kalmaktadır. 30.01.2004 tarihinde Kurul tarafından, koruma grubu II. Grup olarak tescillenmesine karar verilmiştir. TDİ Genel Müdürlüğü'ne ait olan iskele, 2005 yılında İBB Başkanlığı'na devredilmiştir (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

Şekil 3.196'da özgün Beylerbeyi İskelesi'ne ait eski harita ve fotoğraflar, Şekil 3.197'de 2004 tarihli rölöve çizimleri, Şekil 3.198'de restitüsyon projesi, Şekil 3.199'da 2003 yılında hazırlanan restorasyon projesine yer verilmiştir.

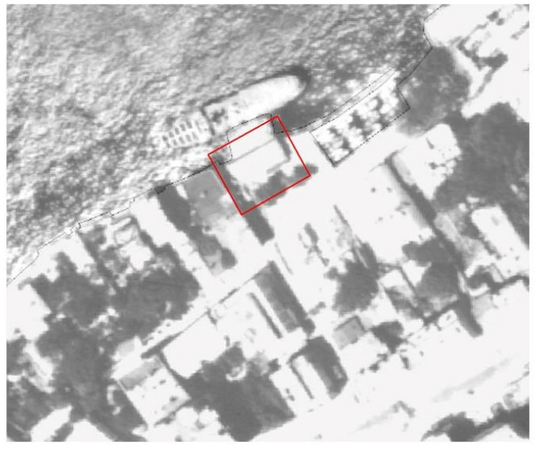
BEYLERBEYİ İSKELESİ (781/1) **ESKİ HARİTA VE FOTOĞRAFLAR**



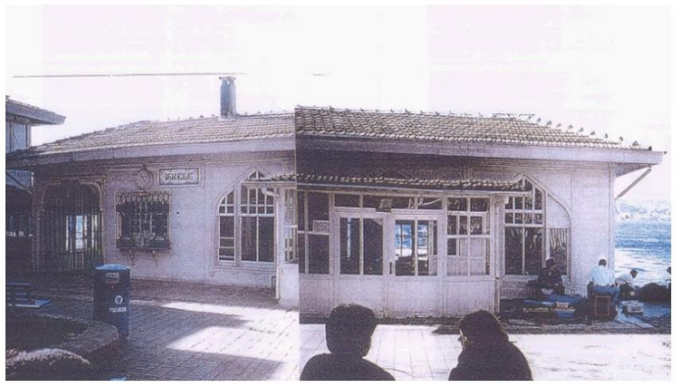
1938, Anadolu Ciheti Haritalarında eski ahşap iskele
(Dağdelen, 2008)



1966 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)



1982 tarihli hava fotoğrafı, eski ahşap iskele
(İBB Şehir Haritaları)



Eski iskele kara cephesi (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

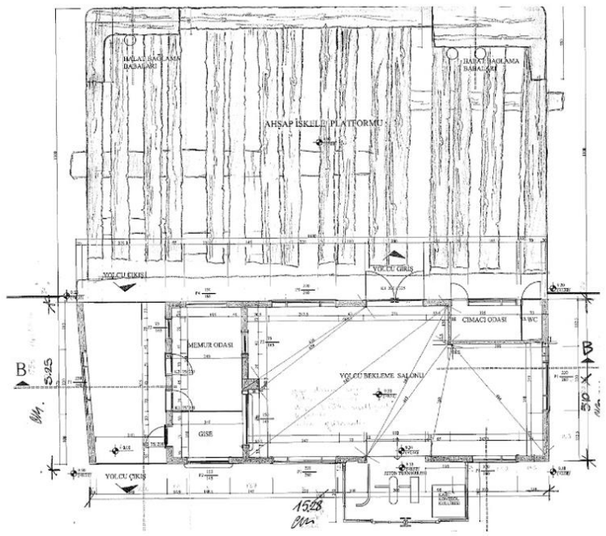
Eski iskele sağ yan cephe (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

Eski iskele iç mekan (tarih bilinmiyor)
(İstanbul 6 nolu KVKBK Müdürlüğü arşivi)

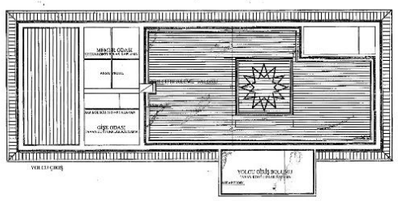
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 196 Beylerbeyi İskelesi eski harita ve fotoğraflar (Eken, 2023)

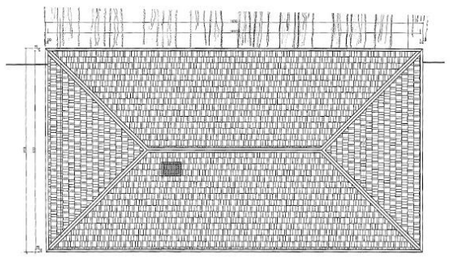
BEYLERBEYİ İSKELESİ (781/1) **2004 TARİHLİ RÖLÖVE ÇİZİMLERİ**



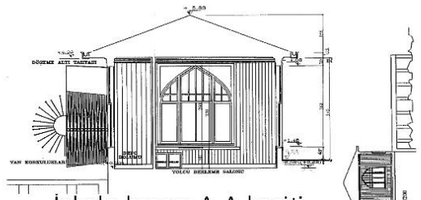
İskele binası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



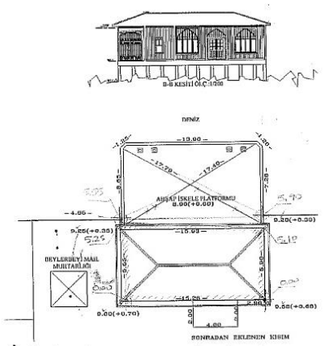
Tavan planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



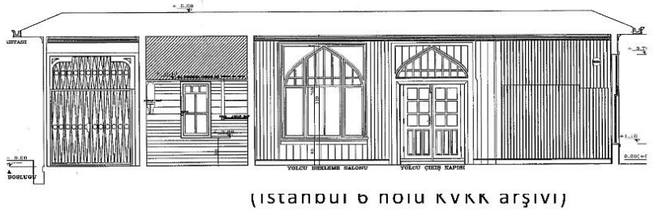
Çatı planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



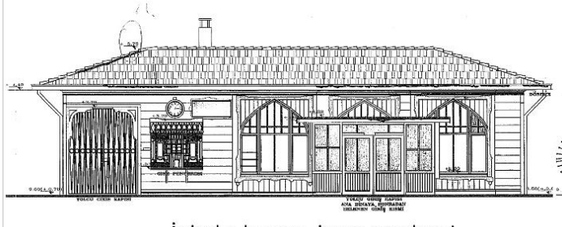
İskele binası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele binası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

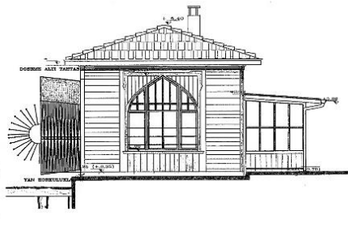


(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

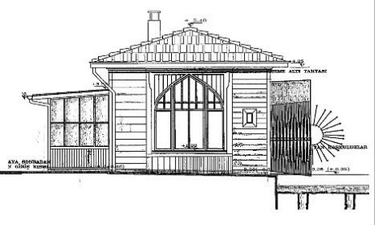


İskele binası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

İskele binası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele binası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



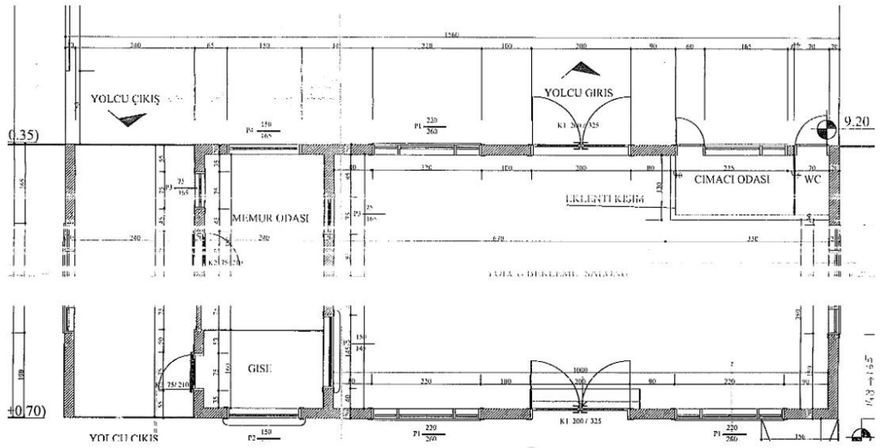
İskele binası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

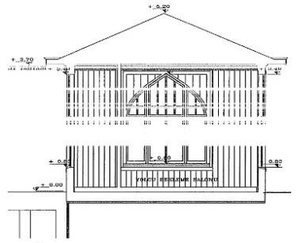
Şekil 3. 197 Beylerbeyi İskelesi, 2004 tarihli rölöve çizimleri (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'NDAKİ TARİHİ İSKELE YAPILARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ VE KORUMA SORUNLARI

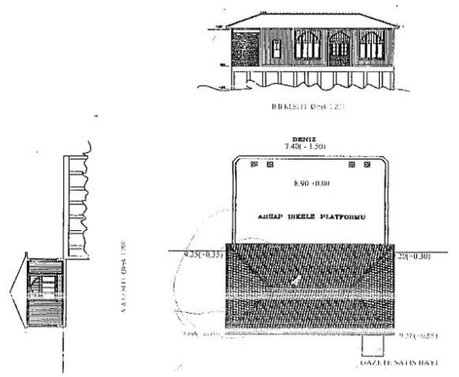
BEYLERBEYİ İSKELESİ (781/1) **RESTİTÜSYON PROJESİ**



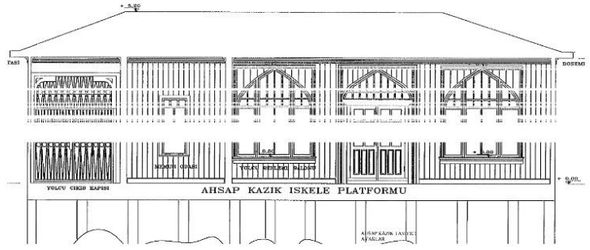
İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



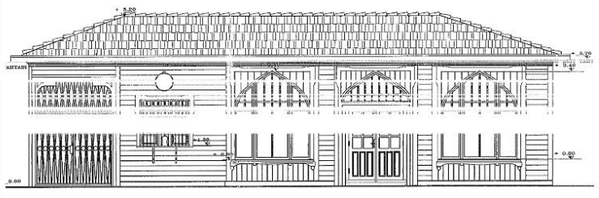
İskele bınası en kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



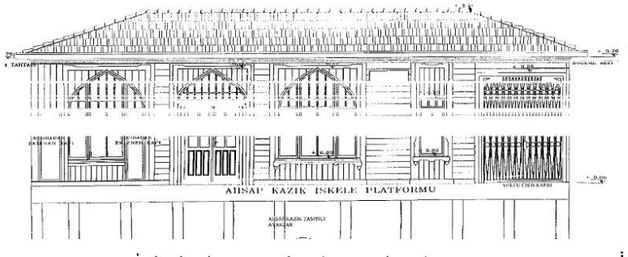
İskele bınası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



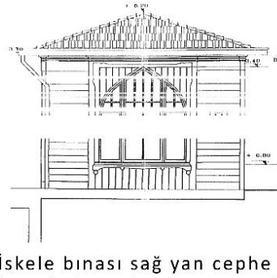
İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



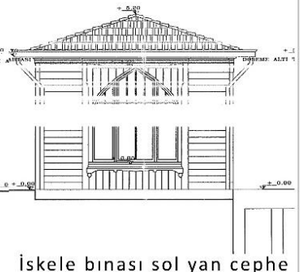
İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



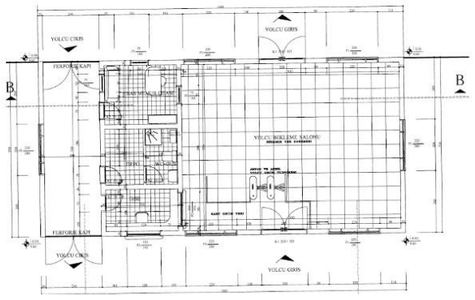
İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

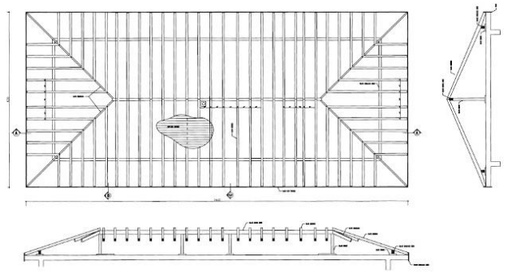
Şekil 3. 198 Beylerbeyi İskelesi, restitüsyon projesi (6 nolu KVKBKM)

İSTANBUL ANADOLU YAKASI İSKELE YAPILARININ İNCELENMESİ VE KORUMA KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

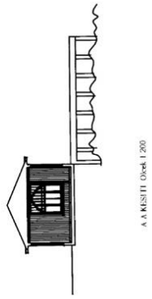
BEYLERBEYİ İSKELESİ (781/1) **2003 TARİHLİ RESTORASYON PROJESİ**

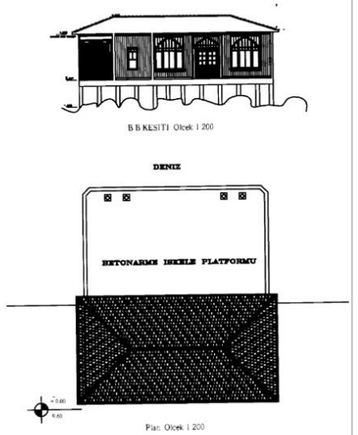


İskele bınası planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

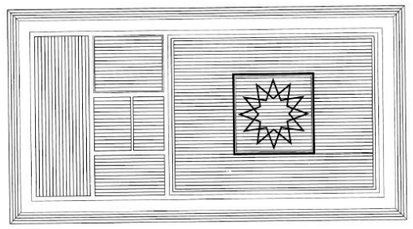


Çatı konstrüksiyon planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

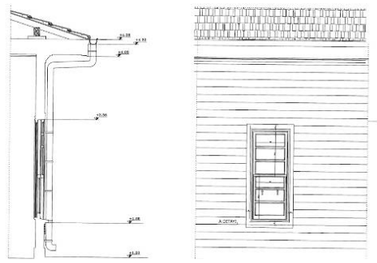




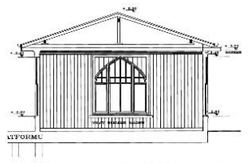
İskele bınası vaziyet planı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



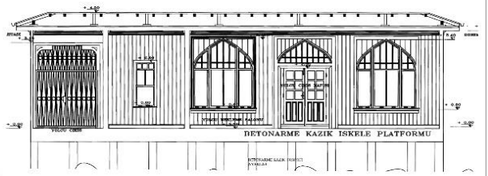
İskele tavan planı (İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



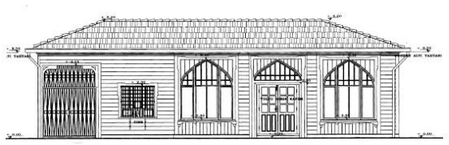
Sistem detayı
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



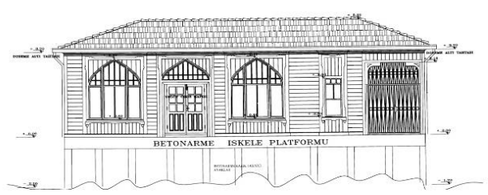
İskele bınası A-A kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



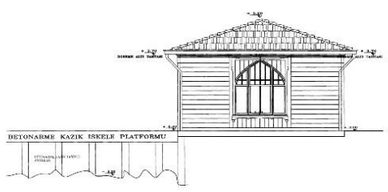
İskele bınası B-B kesiti
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



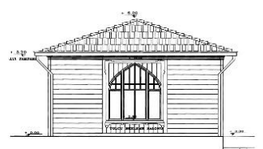
İskele bınası kara cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası deniz cephesi
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sağ yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)



İskele bınası sol yan cephe
(İstanbul 6 nolu KVKK arşivi)

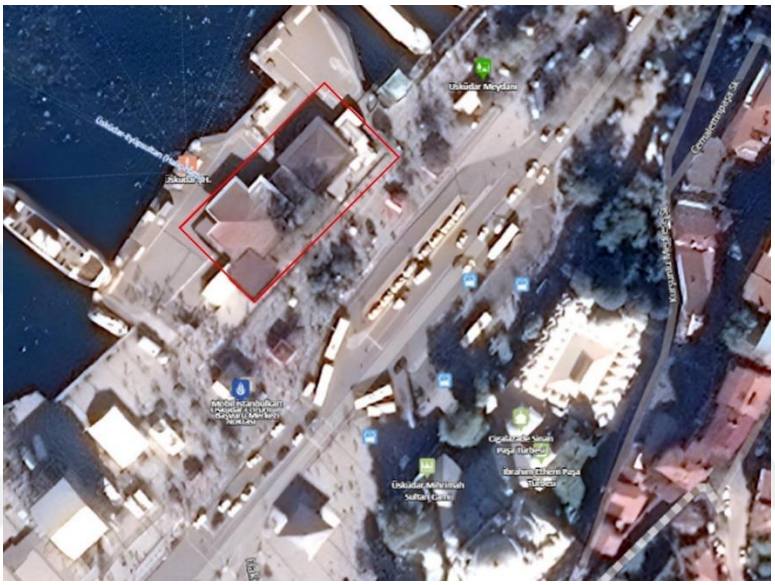
Hazırlayan: Beyza Selin Eken	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Tuncer	YTÜ FBE Rölöve Restorasyon Lisansüstü Programı	Aralık 2023

Şekil 3. 199 Beylerbeyi İskelesi, 2003 tarihli restorasyon projesi (6 nolu KVKBKM)

3.1.2.10 Üsküdar İskelesi

Üsküdar İskelesi, ilçe merkezinde, Paşa Limanı Caddesi üzerinde oldukça işlek bir konumda yer almaktadır. Yakın çevresindeki yapılar Üsküdar Meydanı, Mihrimah Sultan Cami, Çeşmesi, III. Ahmet Çeşmesi gibi anıtsal yapılardır (Şekil 3.200).

511 ada 1 parselde bulunan iskeleden Karaköy-Eminönü Hattı, Ortaköy-Kadıköy Hattı, Haliç Hattı, Boğaz Hattı, Rumelikavağı Hattı ve Aşiyan Hattında sefer yapan vapurlar kalkmaktadır.



Şekil 3. 200 Üsküdar İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

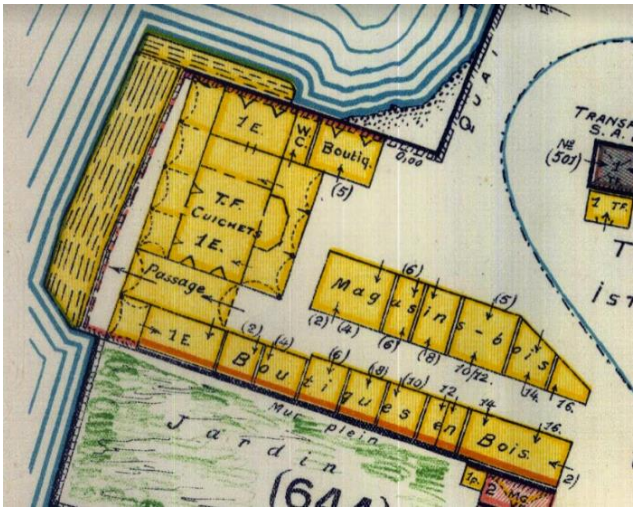
- **Tarihçe**

Üsküdar'ın ilk iskelesinin yapım tarihi bilinmemekte olup, 1760 yılında Hassa Baş Mimarı Mehmet Tahir Ağa tarafından tamir edildiği bilinmektedir. Bu iskele 1904 yılında yıkılmış, Sultan II. Abdülhamid tarafından Şirket-i Hayriye'ye yenisi yaptırılmıştır (Arıkan, 1994, s. 204).

1904 yılında yıkılan ilk iskele fotoğrafı incelendiğinde iki katlı büyük bir kısımla, yanda tek katlı bir kısımdan oluştuğu görülmektedir (Şekil 3.201). Şekil 3.202'de solda eski kervansaray binası, Mihrimah Sultan Cami, önünde Üsküdar İskelesi ve sağında da itfaiye binası görülmektedir (Haskan, 2001, s. 1491). Neoklasik tarzda yapılan iskelenin mimarının Ali Talat Bey olduğu söylenmektedir. İskele hakkında detaylı bilgiye ulaşılamamıştır.

Şekil 3. 201 1904 yılında yıkılan Üsküdar İskelesi (Haskan, 2001)

Şekil 3. 202 Üsküdar sahilden görünümü ve 1904 yılında yıkılan Üsküdar İskelesi (Haskan, 2001)



Şekil 3. 203 1933 Tarihli Pervititch haritasında 1904 yılında yapılan Üsküdar İskelesi (Salt Araştırma Arşivi)

Pervititch Haritasında (Şekil 3.203) ve 1950 yılında çekilen meydan fotoğrafında (Şekil 3.204) görülen iskele, Üsküdar'ın ikinci iskelesidir. Kırma çatılı, tek katlı ahşap iskelenin önünde sıra dükkanlar dizilmiştir.

Şekil 3. 204 1904 yılında yapılan iskele, 1950 ((Haskan, 2001)

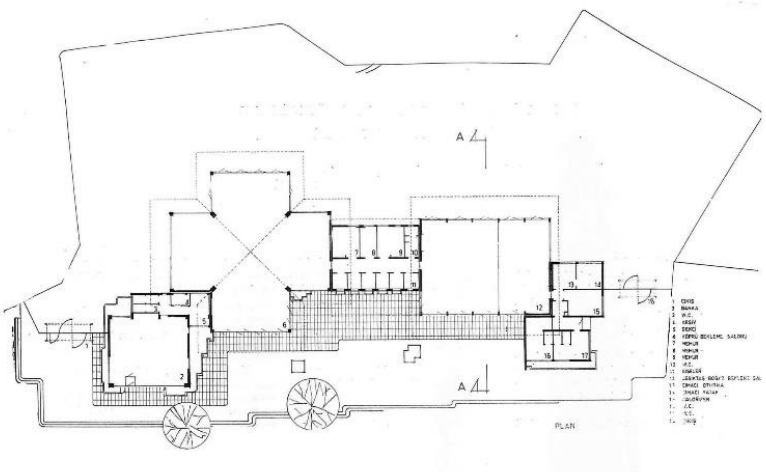
Günümüzde kullanılmakta olan iskele 1965 yılında Türkiye Denizcilik Bankası tarafından inşa edilmiştir. Mimarı Orhan Şahinler'dir. Bu iskele maddi olanaksızlıklar nedeniyle projelendirildiği gibi yapılamamıştır.

- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

İskele iki adet tek katlı yolcu salonu ile aralarında ve yanlarda bulunan tek katlı yapılardan oluşmaktadır (Şekil 3.205). Yolcu salonlarından biri Eminönü-Karaköy Hattı için, diğeri Haliç-Boğaz Hattı için kullanılmaktadır. Salonların ortasında ve yanlarında bankamatikler konumlandırılmıştır.

Son zamanlarda yapılan müdahaleler sonucu yapı özgün halinden uzaklaşmıştır. Tasarımda banka olarak planlanan yapıya tuvalet, arşiv ve bekçi mahalleri eklenerek büyütülmüş ve yolcu salonu işlevinde kullanılmaya başlanmıştır (Kılınç ve Gülen, 2018, s. 75). Yolcu girişlerinin yanına, gişe ve idari bölümleri iptal edilerek eklenen bankamatikler iskelenin iki cephesini kapatmaktadır.



Şekil 3. 205 Üsküdar İskelesi planı (https://www.arkitera.com/proje/uskudar-vapur-iskelesi/)

Cephe Özellikleri

Orhan Şahinler'in hazırladığı projede, cepheler ağırlıklı olarak çatı saçağına kadar uzanan düşey, şeffaf, ince doğramalar olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.207). Denizden bakıldığında iskelenin arkasında yer alan Mihrimah Sultan Camii'nin revak saçağıyla uyumlu olacak şekilde tasarlanan saçağıyla ön plana çıkacak şekilde planlanmıştır (Şekil 3.206). Ancak uygulamanın tam olarak projeye uygun yapılmaması, sonradan yapılan değişimler sonucu özgün tasarım günümüzde okunamamaktadır.

Yere kadar uzanan doğramalar değiştirilmiş, bazı bölümler duvarlarla kapatılmıştır. Günümüzde çatı altına yerleştirilen büyük tabelalar iç mekandan dış kısma uzanmakta olan kirişlerini kapatmakta ve tasarımıda düşünülen sürekliliği koparmaktadır (Kılınç ve Gülen, 2018, s. 76).

Şekil 3. 206 1965 yılında yapılan Üsküdar İskelesi, deniz cephesi özgün tasarım (https://www.arkitera.com/proje/uskudar-vapur-iskelesi/)

Şekil 3. 207 1965 yılında yapılan Üsküdar İskelesi, kara cephesi özgün tasarım (https://www.arkitera.com/proje/uskudar-vapur-iskelesi/)

Kara cephesinin önüne eklenen gazete bayi, büfe, bankamatikler, büyük tabelalar, doğramaları örten kepenkler cepheyi okunamaz hale getirmektedir (Şekil 3.208). Bekleme salonları ayrı birimler olarak algılanmaktadır.

Şekil 3. 208 Üsküdar İskelesi yol cephesi (Eken, 2023)

İskelenin deniz cephesinde çatı saçağı ön plana çıkmaktadır. Büyük ve parçalı saçak altında, yolcu bekleme salonlarının açıldığı kapılar yer almaktadır (Şekil 3.209).

Şekil 3. 209 Üsküdar İskelesi deniz cephesi
(https://www.sehirhatlari.istanbul/tr/iskeleler/uskudar-28)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

İskele döşemesi, kolon ve kirişleri betonarmedir. Cepheler sıvalı ve ahşap geniş bölmeli doğramalardan oluşmaktadır. Vapur yanaşma yeri betonarmedir.

- **Tescil Bilgisi**

Üsküdar İskelesi, İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 29.03.2006 tarihli kararı ile, bir dönemin mimari özelliğini göstermesi ve literatüre geçerek mimari eğitim alanında örnek oluşturması nedeniyle tescillenmiştir. Aynı kurulun 08.01.2003 tarihli kararıyla Boğaziçi Sit Alanının

korunması gerekli silüetinin sürekliliğinin sağlanması açısından belirlenen Etkileme Geçiş Alanında bulunmaktadır (İstanbul VI Nolu KVKBKM Arşivi).

3.1.2.11 Salacak İskelesi

Salacak İskelesi, Üsküdar-Harem Sahil Yolu üzerinde yer almaktadır. Kız Kulesi'ne yakın bir konumdadır. Çevrede ticari işletmeler ve konutlar çoğunluktadır (Şekil 3.210).

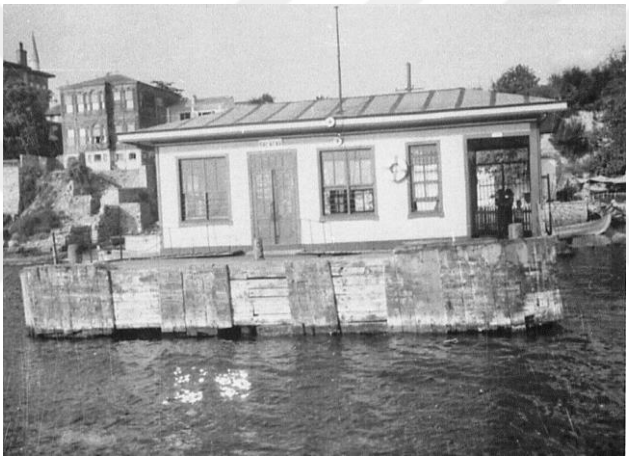
Şekil 3. 210 Salacak İskelesi hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

- **Tarihçe**

Salacak'ta ilk iskele, Şirket-i Hayriye tarafından inşa edilmiştir. Salacak, Boğaz'ın dışında yer almasına rağmen, vapurların uğradığı bir iskeleydi (Tutel, 2008, s. 146). 1954 yılında yaşanan bir lodos fırtınasında iskele büyük hasar görmüş ve yıkılmıştır. Yıkılan iskele yerine yenisi yapılmıştır.

1913-1914 yıllarında hazırlanan Alman Mavileri Haritaları'nda Salacak İskelesi'nin, denize uzanan bir ahşap iskele üzerinde yer aldığı, uzun kenarının denize paralel olduğu görülmektedir (Şekil 3.211). 1950 yıllarında çekilmiş iskele fotoğrafı, haritadaki çizimle aynı yönü göstermektedir (Şekil 3.212). İskelenin, Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı ahşap iskelelere benzer tipte olduğu görülmektedir. Denizden bakıldığında iskelenin sağ tarafında yolcu çıkış mahali vardır. Cepheler ahşap kaplamalıdır. Çatısı kırma çatıdır.

Şekil 3. 211 1913-14 tarihli Alman Mavileri Haritaları, özgün Salacak İskelesi (Dağdelen, 2006)



Şekil 3. 212 Özgün Salacak İskelesi yıkılmadan önce, 1950'ler (https://www.facebook.com/photo/?fbid=10226457214349941&set=gm.7488343654530077&idorvanity=824316890932820)

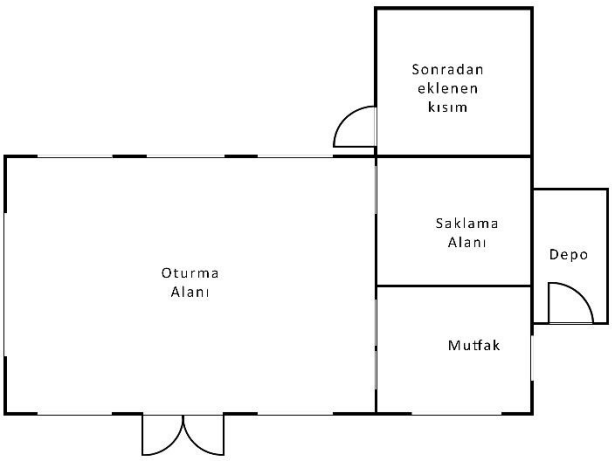
1954 yılından sonra yapılan iskele ise uzun kenarı denize dik olacak şekilde yapılmıştır. 1970'lerde çekilmiş fotoğraflarında iskelenin, ahşap iskelenin bitişiğinde, betonarme platform üzerine oturduğu görülmektedir (Şekil 3.213). İskele 1970'lere kadar kullanılmış, sonrasında vapurlar bu iskeleye uğramayı bırakmıştır. Denizde yapılan dolgu çalışmasıyla kıyı çizgisinin değişmesi sonucu günümüzde iskelenin kıyıyla bağlantısı kopmuş, iç kesimde kalmış durumdadır. İskele 1980'li yılların sonundan itibaren Salacak Sahili Güzelleştirme ve Balıkçıları Koruma Derneği Lokali olarak kullanılmaktadır (İBB Kültür Sanat Web Sitesi, 2023).

Şekil 3. 213 1954 yılından sonra yapılan Salacak İskelesi, 1970'li yıllar (https://kultursanat.istanbul/salacak-iskelesi/)

- **Mimari Özellikler**

Plan Özellikleri

İlk inşa edilen Salacak İskelesi'nin planı bilinmediği için özgün plan ile günümüzdeki iskele yapısı planı karşılaştırılamamıştır. Yıkılmadan önce denizden çekilmiş fotoğrafına bakıldığında, sağ tarafta yolcu çıkış mahalinin yer aldığı görülmektedir. Yeni yapılan iskele binasının yolcu çıkış mahali bulunmamaktadır. İskele günümüzde dernek lokali olarak kullanılmaktadır. İskelenin yolcu bekleme salonu olan kısmı günümüzde oturma alanı işlevindedir (Şekil 3.214). Bu alana açılan iki küçük odadan biri saklama alanı, biri mutfak olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.215). İskelenin giriş cephesinin arkasına sonradan bir mahal eklenmiştir.



Şekil 3. 214 Salacak İskelesi plan şeması (Eken, 2023)

Şekil 3. 215 Salacak İskelesi iç mekan (Eken, 2023)

Cephe Özellikleri

Salacak İskelesi'nin cepheleri beyaz renkte ahşap kaplamalıdır. Çatısı Marsilya kiremit ile kaplıdır. Sahil yolunun yapılması ve yol kotunun yükselmesi ile iskele yol kotunun aşağısında kalmıştır. Yapıya yol kotundan merdivenlerle inilerek erişilmektedir.

Giriş cephesinde iki adet giyotin pencere ortasında kapı vardır. Cephede sabit doğramalı pencerenin olduğu kısmın üzeri tente ile kapatılmıştır. Arka cephesinde 3 adet giyotin pencere yapılmıştır. Pencerelerin bir kısmı bahçe kotunun aşağısındadır. Yapının arka tarafındaki ek yapı bu cepheye yapışıktır (Şekil 3.216).

Şekil 3. 216 Salacak İskele yapısı giriş cephesi ve arka cephesi (Eken, 2023)

İskelenin yol tarafındaki yan cephesinde bir adet ahşap giyotin pencere vardır. Pencerenin alt kotu yol kotuyla aynı hizadadır. Diğer yan cephesine ise sonradan küçük bir depo alanı eklenmiştir (Şekil 3.217).

Şekil 3. 217 Salacak İskele yapısı yan cepheler (Eken,2023)

- **Yapım Tekniği ve Malzemesi**

Eski iskelenin taşıyıcısı ahşap karkas, vapur yanaşma platformu ve kazıkları ahşap iken yeni yapılan iskelenin platform ve kazıkları betonarme olarak yapılmıştır. Yeni Salacak İskelesi'nin cepheleri ahşap kaplı olup, taşıyıcısı hakkında bilgiye ulaşılamamıştır. Çatısı marsilya kiremit kaplıdır. İç duvarlar ve tavan ahşap kaplamalıdır.

- **Tescil Bilgisi**

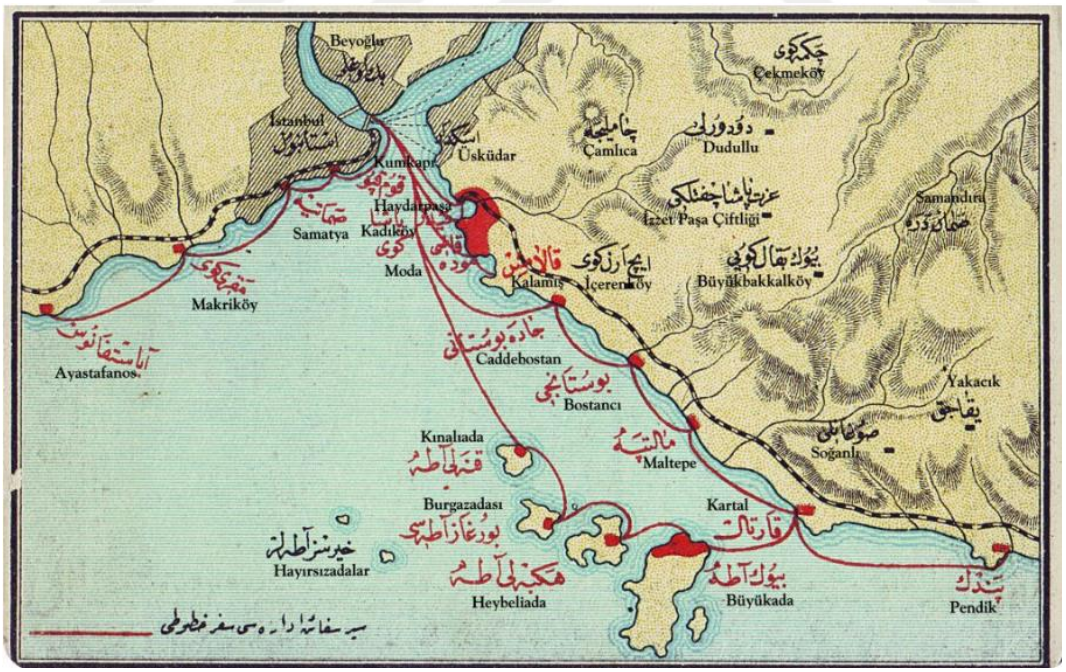
İskelenin tescil kararı ile ilgili bir bilgi bulunamamıştır.

3.2 Günümüzde Mevcut Olmayan İskele Yapıları

Bu bölümde Anadolu Yakası'nda inşa edilmiş fakat zaman içerisinde yolcu sayısının azalması ve artık kullanılmaması, nem, su, bakımsızlık, niteliksiz onarımlar gibi çeşitli sebepler sonucu yıkılmış ve tamamen yok olmuş iskeleler anlatılmıştır.

Anadolu Yakası'nda, Kadıköy'den Bostancı yönüne doğru yerleşim alanları gelişmiş durumda değildi. 1871 yılında ilk kez banliyö treninin çalışmaya başlamasıyla Kızıltoprak, Feneryolu, Erenköy, Suadiye, Bostancı tarafları zaman içinde gelişerek yerleşim yeri halini almıştır. Böylece bu hatta iskeleler açılarak vapurlar çalıştırılmaya başlanmıştır (Koraltürk, 2010, s. 93).

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1928 yılı Marmara hattını gösteren haritasında, Anadolu Yakası'nda günümüzde bulunmayan Kalamış, Caddebostan, Maltepe, Kartal ve Pendik İskeleleri'nin yer aldığı görülmektedir (Şekil 3.218). Günümüzde Maltepe, Kartal ve Pendik'te İDO terminallerinden vapur çalıştırılmaktadır. Bu iskelelerin dışında, Marmara hattında haritada yer almayan ve günümüzde bulunmayan Fenerbahçe ve Suadiye İskelesi vardır.



Şekil 3. 218 Seyr-i Sefain İdaresi sefer haritası (Koraltürk, 2010)

3.2.1 Vaniköy İskelesi

Şekil 3. 219 Anadolu Ciheti Haritası, Vaniköy İskelesi (Dağdelen, 2008)

Vaniköy İskelesi, Vani Mehmet Efendi Camii'nin hemen önünde yer almaktaydı. Yapım tarihi bilinmemekle birlikte, 1930 tarihli Anadolu Ciheti Haritası'nda iskelenin bulunması, iskelenin bu tarihten önce yapıldığını göstermektedir (Şekil 3.219). İskeleye son vapurlar 1982 yılında uğramış, yolcu sayısı giderek azalmıştır. İskele tamamen terk edilince bir süre sonra yıktırılmıştır (Tutel,2008, s. 108). İskelenin eski fotoğraflarına bakıldığında, Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı tipik dikdörtgen planlı, ahşap konstrüksiyonlu ve ahşap cephe kaplamalı bir iskele olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 3.220).

Şekil 3. 220 Eski Vaniköy İskelesi (Salt Araştırma Arşivi)

3.2.2 Küçüksu İskelesi

Küçüksu İskelesi, Boğaziçi'ndeki diğer iskelelerinden çok daha sonra inşa edilmiştir. İskelenin bulunduğu yer önceleri balıkçıların kayıklarla balık tuttuğu bir

alan olup, 1930'lu yılların başında Şirket-i Hayriye tarafından iskele inşa edilmiştir. (Tutel, 2008, s. 116).

İskele Küçüksu Kasrı'nın hemen yanında yer almaktaydı. İskeleye son vapur 1980 yılında uğramış, bu tarihten sonra iskele binası çayhane olarak hizmet vermeye başlamıştır. 1981 yılında yayımlanmış bir gazete haberine göre (Şekil 3.221), iskeleye uğrayan vapurların uskurlarının denizde oluşturduğu sarsıntı ve akıntılarının Küçüksu Kasrı'nı tehdit etmesi sebebiyle iskele kapatılmış ve halk tarafından plaj olarak kullanılmaya başlamıştır (Emlak Kulisi Web Sitesi, 2023).

2007 yılında İDO tarafından Beşiktaş-Küçüksu arasında çalıştırılmaya başlayan yolcu motorları için yeni bir iskele yaptırılmıştır.

Göksu Kasrı'nın denize kaymaması için Küçüksu iskelesi kapatıldı

PINAR TURENÇ

Göksu ile Küçüksu derelerinin arasında I. Mahmut zamanında yaptırılan kasr, görkemli güzelliği ile tüm dikkatleri çekiyor. Eski Eserler ve Anıtlar Kurulu tarafından kasrın emniyetinin sağlanması için bir dizi önlemler önerildiği.

(YALÇIN ÇINAR)

Şekil 3. 221 Eski Küçüksu İskelesi'nin kapatılma sebebini gösteren gazete haberi(https://emlakkulisi.com/1981-yilinda-kucuksu-iskelesi-kapatilmis/339820)

1930'lu yılların başında hazırlanmış Anadolu Ciheti Haritası incelendiğinde, Küçüksu Kasrı yanında yer aldığı bilinen Küçüksu İskelesi'nin henüz inşa edilmemiş olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 3.222). 1946 yılı İBB Şehir Haritası incelendiğinde ise iskelenin bu tarihte var olduğu görülmektedir (Şekil 3.223). İskelenin ahşap konstrüksiyonlu ve ahşap cephe kaplamalı olduğu bilinmektedir.

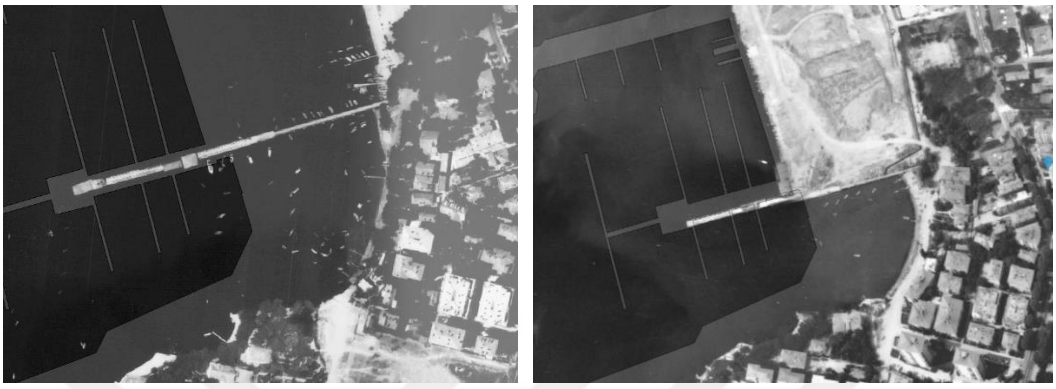
Şekil 3. 222 Anadolu Ciheti Haritası, Küçüksu Kasrı (Dağdelen, 2008)

Şekil 3. 223 Küçüksu İskelesi, 1946 tarihli hava fotoğrafı (İBB Şehir Haritası)

3.2.3 Kalamış İskelesi

Kalamış İskelesi, taş bloklara oturan ahşap bir iskelenin sonunda bulunmaktaydı. Bu uzun iskelenin 19. yüzyılın başından itibaren burada olduğu bilinmektedir. Denizin sığlaşması sebebiyle zaman içerisinde iskeleye kagir ve ahşap eklentiler yapılmış, kagir olan orta kısmında bekleme salonu olan iskele binası inşa edilmiştir (Şekil 3.225). Kagir bölümün başlangıcında sandalla gelip giden yolcular için merdivenler yapılmıştır. Vapur yanaşma yeri ahşap kazıkların üzerine ahşap platform ile oluşturulmuştur. 1950'li yılların sonunda iskeleye vapurlar uğramamaya başlamış ve iskele kapatılmıştır. Bir süre kahve olarak kullanılmıştır. Bilinmeyen bir tarihte yıkılmıştır (Tutel, 2008, s. 174).

1966 tarihli İBB Şehir Haritası'nda uzun ahşap ve kagir iskelenin ortasında, kırma çatılı iskele binası görülmektedir. 1982 tarihli haritalarda kıyının doldurulduğu ve sahil yolunun açılmasıyla iskele binasının yıkıldığı anlaşılmaktadır (Şekil 3.224). İskeleye ait fotoğraflar incelendiğinde iskelenin ahşap kaplamalı ufak bir iskele olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 3. 224 Kalamış İskelesi, 1966-1982 tarihli İBB Şehir Haritası (https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/)

Şekil 3. 225 Kalamış İskelesi (https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/emre-musazlioglu/kalamis-iskelesi)

3.2.4 Fenerbahçe İskelesi

Eskiden Fenerbahçe'de bir vapur iskelesi olduğu, bu iskelenin Bizans'tan kaldığı düşünülen bir dalgakıran kalıntısının üstünde yer alan bir iskele olduğu söylenmektedir. Kadıköy'ün yakın tarihini anlatan Dr. Müfit Ekdal "Bir Fenerbaçe Vardı" adlı kitabında mendireğin üstünün ahşapla döşenmiş, önünde de vapurların kolayca yanaşabilmeleri için bir duba bağlanmış olduğunu ve 1910 yılında

Köprü'den kalkan vapurların Moda ve Kalamış'tan sonra Fenerbahçe'ye uğradığını yazmıştır (Tutel, 2008, s. 175). Ancak Fenerbahçe'de bir iskele binasının var olduğuna dair bir bilgiye rastlanmamıştır.

3.2.5 Caddebostan İskelesi

Caddebostan İskelesi de Kalamış İskelesi gibi kıyıdan denize doğru uzanan uzun bir iskelenin üzerinde yer almaktaydı (Tutel, 2008, s. 176). 1960 yılına ait olduğu belirtilen fotoğrafta, Caddebostan İskelesi'nin diğer iskelelerden farklı mimari özelliklerde olduğu görülmektedir (Şekil 3.226). İskele binası 2 katlıdır. Sağ ve sol yanlarında tek katlı ek yapı gibi duran bölümler yapılmıştır. İskele, 1980'li yıllarda kıyının doldurulması ve sahil yolu açılması sonucu yok olmuştur.

Şekil 3. 226 Caddebostan İskelesi (Tutel, 2008)

3.2.6 Suadiye İskelesi

1910 yılında kurulan Seyr-i Sefain İdaresi'nin Köprü'den kalkan vapurları Moda, Kalamış ve Fenerbahçe'ye gitmekteydi. Daha sonraki yıllarda Caddebostan, Suadiye, Maltepe'ye de seferler başlamıştır. Suadiye İskelesi, Kalamış'ta olduğu gibi denize doğru uzanan bir iskeleydi. İskelenin ortasında küçük bir bekleme salonu bulunmaktaydı (Şekil 3.227). İskele 1950'li yılların sonunda kullanım dışı kalmış, 1980'li yılların sonunda da sahil yolunun açılması ile ortadan kaldırılmıştır (Tutel, 2008, s. 178).

Şekil 3. 227 Suadiye İskelesi (Tutel, 2008)
https://i.pinimg.com/originals/9b/f1/74/9bf174c6d7f1e8a1d16ea74aa276d2c5.jpg)

4
İSKELE YAPILARININ KORUMA SORUNLARI VE ÖNERİLERİ

Bu bölümde; İstanbul'un Anadolu Yakası'nda bulunan, günümüze ulaşmış tarihi yolcu iskelelerinin güncel durumları ve geçirdikleri müdahaleler detaylı olarak incelenmiştir. Üçüncü bölümde olduğu gibi özgün halini koruyan iskeleler ve yeniden yapılan iskeleler olarak ikiye ayrılmıştır. Özgünlüğünü koruyan iskeleler için korunmuşluk durumları ile ilgilili tespitler yapılmıştır. Yeniden yapılan iskelelerin ise özgün iskelelere ve projelerine ne kadar uygun yapıldığı incelenmiştir. Yapıların bozulma nedenleri tespit edilerek koruma önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

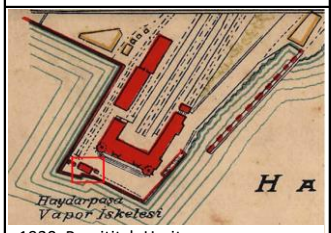
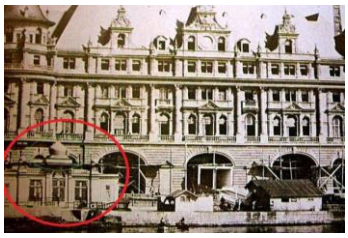
4.1 Günümüzde Mevcut Olan İskele Yapılarının Kataloğu

Günümüze ulaşmış olan iskelelerin koruma sorunlarını, özgün halini koruyan iskelelerin korunmuşluk durumlarını ve yeniden yapılan iskelelerin özgün projelere uyumluluklarını araştırmak ve özet bilgi halinde sunmak amacıyla iki grup katalog oluşturulmuştur.

Kataloglarda ilk bölümde iskelelerin yapım yılları, adresleri, özgün ve mevcut işlevleri, tescil tarihleri, plan özellikleri, cephe özellikleri, yapım tekniği ve malzemesi hakkında bilgi verilmiş, ulaşılabilen eski haritalar, hava fotoğrafları, özgün halini koruyan iskelelerin eski fotoğrafları ve güncel fotoğraflarına, yeniden yapılan iskelelerin ise özgün hallerinin fotoğrafları ve güncel fotoğraflarına yer verilmiştir. İkinci bölümde ise iskelelerin bozulma nedenleri, geçirdikleri müdahaleler incelendikten sonra, özgün halini koruyan iskeleler için korunmuşluk durumları, yeniden yapılan iskeleler için özgün projelere uygunluk durumları incelenmiştir.

İskelelerde en çok rastlanan bozulma nedenleri; uzun süreli doğal etkenler ve insanların neden olduğu hasarlar olup, katalogda ikiye ayrılarak her bir iskele özelinde incelenmiştir.

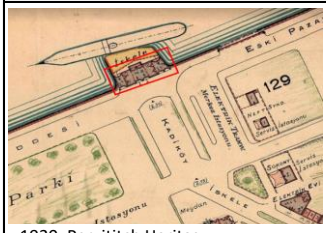
İskelelerin geçirdiği müdahaleler; çoğunlukla yeniden yapım olup, iskeleler bu bağlamda plan, cephe, kütle, malzeme ve yapım sistemlerinde geçirdikleri müdahaleler üzerinden özetlenmiştir.

ANADOLU Y. ÖZGÜN HALİNİ KORUYAN İSKELELER KATALOĞU HAYDARPAŞA İSKELESİ					KATALOG NO: 1
YAPIM YILI: 1915-18		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 240	PARSEL: 2	Rasimpaşa, Kadıköy	İskele	İskele	11.02.1978
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgenden meydana gelen üniteler önünde sekizgen form yanlarda iki adet salon, ortada bir adet salon Ortadaki salon daha yüksek		Kesme taş duvarlar Kurşun kaplı çatıda kuş evleri Çini süslemeler, mukarnas Basık, sivri, Bursa kemerli kapı ve giyotin pencereler		Yığma kagir yapım tekniği Kesme taş duvarlar Ahşap konstrüksiyonlu çatı	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAF		GÜNCEL FOTOĞRAF	
 1930, Pervititch Haritası					
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER		GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:		
	Dış cephede taş yüzeylerinde renk değişimi, kirlenmeler			Özgün halinde yapıda bulunan soğan kubbe kaldırılmış, yapı geniş saçaklı bir kırma çatı ile örtülmüştür. 2015 yılında restorasyonu yapılmıştır.	
	İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR				
	Yapının geçirdiği niteliksiz onarımlar				
KORUNMUŞLUK DURUMU:	PLAN DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış		KORUNMUŞLUK DURUMU:	CEPHE DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış	
	Özgün plan şeması okunabilir durumdadır.			Yapının çatısında bulunan soğan kubbe kaldırılıp kırma çatı ile örtülmüştür. Özgün cephe düzeni büyük oranda okunabilmektedir.	
	KÜTLE: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış			MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış	
	Özgün kütle oranları ve biçimlenişi korunmuştur.			Yapının taşıyıcı sistemini oluşturan yığma duvarlar, ahşap elemanlar korunmuştur.	
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü			GENEL KORUNMUŞLUK DURUMU (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış	
	Yapının taşıyıcılık sorunu olmadığı düşünülmektedir.			Yapı plan ve cephe düzeni, kütle biçimlenişi, malzeme ve yapım tekniği bakımından özgün halini büyük oranda korumaktadır.	

Şekil 4. 1 Haydarpaşa İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU Y. ÖZGÜN HALİNİ KORUYAN İSKELELER KATALOĞU		KADIKÖY İSKELESİ			KATALOG NO: 2
YAPIM YILI: 1926		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 301	PARSEL: 1	Rıhtım Cd. Caferağa Mah	İskele	İskele+Kafe+ Çalışma Alanı	19.06.1981

MİMARİ ÖZELLİKLER		
PLAN ÖZELLİKLERİ:	CEPHE ÖZELLİKLERİ:	YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:
İki katlı, dikdörtgen planlı Yol cephesinde dikdörtgen çıkıntılı Yan cephelerde ve deniz cephesinde revaklar Revakların üzerinde teraslar	Cepheleri kesme taş taklidi sıvalı Sivri kemerli, tekli ya da üçlü pencere ve kapılar Sivri kemerlerin tablalarında çini panolar Çatıda süs kubbeleri	Dış duvarlar yığma kagir tuğla malzeme Kolon, kiriş ve döşemeleri betonarme Revaklar betonarme

HAVA FOTOĞRAFI	ESKİ FOTOĞRAFLAR	GÜNCEL FOTOĞRAFLAR
		
1930, Pervititch Haritası	Deniz Cephesi, Özgün Hali	Deniz Cephesi
	Kara Cephesi, Özgün Hali	Kara Cephesi

BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Sıvalı yüzeylerde çatlak, dökülme, kirlenme Metal elemanlarda paslanma Ahşap malzemelerde soyulma İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının geçirdiği niteliksiz onarımlar, muhdes eklentiler, özgün mimari elemanlarının kaldırılması	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	1959'da yapının özgün halinde var olan kubbeler kaldırılmıştır. 2017 yılında Koruma Kurulu'ndan izin alınmadan restorasyon çalışmalarına başlanmış, iskele önüne çelik konstrüksiyonlu ek yapı yapılmıştır. Deniz yönündeki revağın iki tarafı doldurularak ayak sayısı artırılmış, yolcu salonları uzatılmıştır. 2022 yılında tamamlanan restorasyonda yapı özgün haline getirilmiş, süs kubbeleri ile revaklar özgün detay ve malzemede yeniden yapılmış aynı zamanda taşıyıcı elemanları güçlendirilmiştir.
KORUNMUŞLUK DURUMU:	PLAN DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Geçirdiği restorasyon sonrası iskele özgün plan şemasına döndürülmüştür. KÜTLE: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Geçirdiği restorasyon sonrası özgün kütle oranları ve biçimlenişi korunmuştur.	KORUNMUŞLUK DURUMU:	CEPHE DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Geçirdiği restorasyon sonrası iskele özgün cephe düzenine getirilmiştir. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Yapı malzemelerinde paslanma, çürüme, çatlak, sıva dökülmesi gibi fiziksel bozulmalar olmakla birlikte özgün yapım tekniği ve malzemelerini büyük oranda korumaktadır.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü		GENEL KORUNMUŞLUK DURUMU (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış
	Yapı taşıyıcı elemanları 2022 yılında güçlendirildiği için taşıyıcılık durumunun iyi olduğu düşünülmektedir.		Yapı plan ve cephe düzeni, kütle biçimlenişi, malzeme ve yapım tekniği bakımından özgün halini büyük oranda korumaktadır.

Şekil 4. 2 Kadıköy İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU Y. ÖZGÜN HALİNİ KORUYAN İSKELELER KATALOĞU MODA İSKELESİ					KATALOG NO: 3
YAPIM YILI: 1916-17		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 303	PARSEL: 1	Moda Cd. Caferağa Mah.	İskele	İskele+Kafe+ Çalışma Alanı	19.06.1981

MİMARİ ÖZELLİKLER		
PLAN ÖZELLİKLERİ:	CEPHE ÖZELLİKLERİ:	YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:
İki katlı, dikdörtgen planlı Yol cephesinde dikdörtgen çıkıntılı Yan cephelerde ve deniz cephesinde revaklar Revakların üzerinde teraslar	Teras katında sütunlar Doğu cephesinde üst kata çıkan profilasyonlu, sütunlu merdiven Deniz cephesinde revak Sivri ve basık kemerler, kemer tablasında kitabe, çiniler	Yığma kagir yapım tekniği Kesme taş cephe duvarları Beton sütunlar

HAVA FOTOĞRAFI	ESKİ FOTOĞRAFLAR	GÜNCEL FOTOĞRAFLAR
 1930, Pervititch Haritası	 1925 Öncesi	
	 1925 Sonrası	

BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER 1937 yılında gerçekleşen lodos fırtınasında aldığı hasarlar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapıya niteliksiz kısımların eklenmesi Niteliksiz eklerin kaldırılması sırasında ortaya çıkan hasarlar	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	Tek katlı olarak tasarlanmış olup, kat üstündeki teras kırma çatı ile kapatılarak yeni bir kat oluşturulmuştur. Ön cepheye bir kapı açılarak, sonradan eklemelerle yeni mahaller oluşturulmuştur. 2022 yılında yapılan restorasyonda muhdes mahaller ve ekler yapıdan uzaklaştırılmıştır. Dönem eki olan üst kat özgün haline getirilmiştir.
KORUNMUŞLUK DURUMU:	PLAN DÜZENİ: ( ) Korunmuş (X) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Yapı kafe ve çalışma alanı olarak kullanılmaktadır. Belirli saatlerde vapur seferi yapıldığı için plan şeması kafe işlevine uygun olacak şekilde düzenlenmiştir. KÜTLE: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Geçirdiği restorasyon sonrası özgün kütle oranları ve biçimlenişi korunmuştur.	KORUNMUŞLUK DURUMU:	CEPHE DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Geçirdiği restorasyon sonrası iskele özgün cephe düzenine getirilmiştir. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Korunmuş (X) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Yapının özgün malzeme ve yapım tekniği korunmuştur, iyi durumdadır.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü		GENEL KORUNMUŞLUK DURUMU (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış
	Yapının taşıyıcılık sorunu bulunmamaktadır.		Yapı plan ve cephe düzeni, kütle biçimlenişi, malzeme ve yapım tekniği bakımından özgün halini büyük oranda korumaktadır.

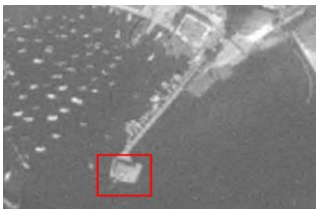
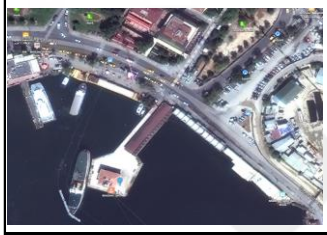
Şekil 4. 3 Moda İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU Y. ÖZGÜN HALİNİ KORUYAN İSKELELER KATALOĞU	BOSTANCI İSKELESİ	KATALOG NO: 4

YAPIM YILI: 1912-13	ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 416 PARSEL: 3	Çetin Emeç Bulvarı	İskele	İskele	28.02.2001

MİMARİ ÖZELLİKLER

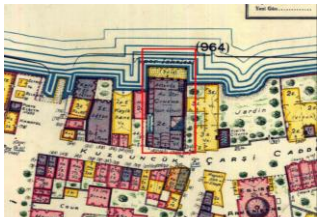
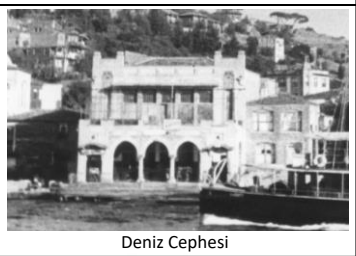
PLAN ÖZELLİKLERİ:	CEPHE ÖZELLİKLERİ:	YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:
Hol etrafında sıralanmış dört oda Deniz yönündeki odalar simetrik Giriş cephesi yönündeki odalarda asimetrik plan şeması	Kemerli revaklar üzerine oturan saçak Konsollarla desteklenmiş kasnaklı kurşun kaplı kubbe Bursa kemerli pencereler Çini süslemeler Kesme taş görünümünde sıva	Tek katlı yığma kagir yapım tekniği Betonarme iskele platformu Alaturka kiremit kaplı kırma çatı

HAVA FOTOĞRAFI	ESKİ FOTOĞRAFLAR	GÜNCEL FOTOĞRAFLAR
 1970, Hava Fotoğrafı	 1978	
	 1978	

BOZULMA NEDENLERİ:		GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	
	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER		1978 yılına ait fotoğraflar incelendiğinde yapı cephelerinin o tarihte düz sıvalı olduğu görülmektedir. Günümüzde yapı, iskele memurları tarafından yatakhane ve ofis olarak kullanılmaktadır. 2006 yılında restorasyon gerçekleştirilmiştir.
	Cephe duvarları ve revak sütunları, saçak altı gibi sıvalı yüzeylerde çatlama, yüzey kaybı, parça kaybı, kirlenme Çini panolarda yüzey kaybı Metal payandalarda boya atması Ahşap kapı ve pencerelerde soyulma		
	İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR		
	Niteliksiz onarımlar		

KORUNMUŞLUK DURUMU:		KORUNMUŞLUK DURUMU:	
	PLAN DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış		CEPHE DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış
	Özgün plan şeması korunmuştur.		Özgün cephe düzeni korunmuştur.
	KÜTLE: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış		MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Korunmuş (X) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış
	Geçirdiği restorasyon sonrası özgün kütle oranları ve biçimlenişi korunmuştur.		Yapının özgün yapım tekniği korunmuştur, yapı elemanlarında ve malzemelerinde fiziksel bozulmalar görülmektedir.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü		GENEL KORUNMUŞLUK DURUMU (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış
	Yapının taşıyıcılık sorunu olmadığı düşünülmektedir.		Yapı plan ve cephe düzeni, kütle biçimlenişi, malzeme ve yapım tekniği bakımından özgün halini büyük oranda korumaktadır.

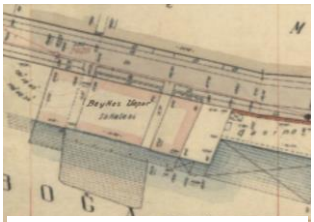
Şekil 4. 4 Bostancı İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU Y. ÖZGÜN HALİNİ KORUYAN İSKELELER KATALOĞU KUZGUNCUK İSKELESİ					KATALOG NO: 5
YAPIM YILI: 20. yüzyıl başları		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 478	PARSEL: 19	Paşalimanı Cad. Kuzguncuk Mah.	İskele	İskele+ Tasarım Vakfı	24.06.1983
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgen planlı, zemin kat ve normal kata ek olarak merdiven üzerinde yükselen bir kule Birinci katta teras		Kesme taş taklidi sıva, çini panolar Teras çatı Deniz cephesinde ortada 3 adet, yanlarda birer kemerlerin bulunduğu revak, iki yanda simetrik yükselen parapetler Betonarme sütun ve kaideler		Yarı kagir yarı betonarme Dış duvarları dolu tuğla İç duvarlar delikli tuğla Betonarme kolon kiriş, kaset döşeme	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAFLAR		GÜNCEL FOTOĞRAFLAR	
 1930, Pervititch Haritası		 Deniz Cephesi		 Deniz Cephesi	
		 Kara Cephesi		 Kara Cephesi	
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Cephelerde kirlenmeler Betonarme parapette yosunlaşmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının geçirdiği niteliksiz onarımlar Özgün yapı elemanlarının değiştirilmesi	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	Bilinmeyen bir tarihte deniz cephesinde revaklar ve parapet duvarı kaldırılmış, cephe sıvanmıştır. Kara cephesindeki kapılar kapatılmıştır. 2014 yılında tamamlanan restorasyonla yapı özgün haline getirilmiştir. Özgün halinde yapıda merdiven ve aydınlığın etrafındaki duvarlar dışındaki tüm iç duvarlar kaldırılmış ve ön ve arka tarafta kolonlar oluşturularak geniş bir hacim elde edilmiştir. Yapının kara cephesi korunarak geri kalan kısmı aslına göre tamamen yeniden yapılmıştır.		
KORUNMUŞLUK DURUMU:	PLAN DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Özgün plan şeması korunmuştur. KÜTLE: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Özgün kütle oranları ve biçimlenişi korunmuştur.	KORUNMUŞLUK DURUMU:	CEPHE DÜZENİ: (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Özgün cephe düzeni korunmuştur. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Özgün yapım tekniği ve malzemeler kullanılarak ön cephe hariç yeniden yapılmıştır.		
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.		GENEL KORUNMUŞLUK DURUMU (X) Korunmuş ( ) Az Korunmuş ( ) Korunamamamış Yapı geçirdiği restorasyonlar sonucunda özgün halini büyük oranda korumaktadır.		

Şekil 4. 5 Kuzguncuk İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		ANADOLU KAVAĞI İSKELESİ			KATALOG NO: 1
YAPIM YILI: 1987 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 429	PARSEL: 1	Anadolu Kav. Beykoz	İskele	İskele	Bilinmiyor
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgen planlı Yolcu çıkış mahali solda açık		Ahşap cephe kaplaması Kemerli ahşap giyotin pencereler Kırma çatılı		Betonarme üzerine ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı Tavan ahşap kaplamalı	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAF		GÜNCEL FOTOĞRAF	
 1914, Anadolu Ciheti Haritası		 Eski ahşap iskele, 1959			
		 Eski iskele (1975-1985)			
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün yapı elemanları ve sistemi tamamen değiştirilmiştir.	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	1987 yılında eski ahşap konstrüksiyonlu iskelenin yıkılmasından sonra yerine betonarme üzeri ahşap kaplamalı iskele yapılmıştır. Yeni iskelenin platformu da betonarmedir.		
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz İskele yeniden yapılırken özgün plan şeması değiştirilmiştir. KÜTLE: (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz İskele özgün kütle oranı büyük oranda okunabilmektedir.	ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz Deniz cephesinde yolcu çıkış mahalinin üst kısmında değişiklik yapılmıştır. Pencerelerin üzerindeki kemerler yeniden yapılırken eklenmiştir. Büyük oranda uyumludur. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.		
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.		

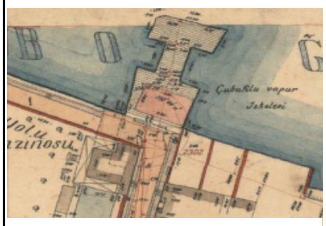
Şekil 4. 6 Anadolu Kavağı İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		BEYKOZ İSKELESİ			KATALOG NO : 2
YAPIM YILI: 1989 / Yeniden yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 359	PARSEL: 17	Fevzi Paşa Cd. Beykoz	İskele	İskele	10.10.1970
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgen planlı Tek katlı Yolu çıkış mahali bina dışında açık şekilde		Ahşap cephe kaplaması Kemerli ahşap giyotin pencere ve kapılar Kırma çatılı Saçak altında seramik panolar		Betonarme üzerine ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı Kaset döşeme	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAF		GÜNCEL FOTOĞRAF	
 1914, Anadolu Ciheti Haritası		 Eski kagir iskele, 1970'ler			
		 Eski kagir iskele, 1970'ler			
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün plan ve cephe düzeni, yapı elemanları ve sistemi tamamen değiştirilmiştir.		GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	1987 yılında yol çalışmaları sırasında eski kagir iskele yıkılmıştır. 1989 yılında yerine tamamen farklı plan şemasında betonarme üzeri ahşap kaplamalı iskele yapılmıştır. 2002 yılında cephenin ahşap kaplaması değiştirilmiştir.	
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün iskeleden tamamen farklı plan şeması kullanılmıştır. KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün kütle biçimlenişi tamamen kaybolmuştur.		ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün iskeleden tamamen farklı cephe düzeni kullanılmıştır. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile değiştirilmiştir.	
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.			GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.	

Şekil 4. 7 Beykoz İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		PAŞABAHÇE İSKELESİ			KATALOG NO : 3
YAPIM YILI: 1989 / Yeniden yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 250	PARSEL: 1	Paşabahçe İskele Cd.	İskele	İskele	30.12.1998
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgen planlı Tek katlı Yolu çıkış mahali bina dışında açık şekilde		Ahşap cephe kaplaması Sivri kemerli ahşap pencere ve kapılar Marsilya kiremit kaplı kırma çatı		Çelik karkas taşıyıcılı Dış cephe duvarlarında ahşap karkas, ytong ve ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAF		GÜNCEL FOTOĞRAF	
 1914, Anadolu Ciheti Haritası		 Eski ahşap iskele, 1960'lar			
		 Eski ahşap iskele			
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER		GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:		
	Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar			1989 yılında eski ahşap iskelenin 100 metre kadar güneyinde yeni bir iskele binası inşa edilmiştir. Eski iskele bir süre restoran olarak kullanılmış, günümüzde kullanım dışıdır.	
	İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR				
	Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün yapı elemanları ve sistemi değiştirilmiştir.				
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz		ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz	
	İskele yeniden yapılırken özgün plan şeması ve ölçüleri değiştirilmiştir.			Deniz cephesi ve sağ yan cephedeki bazı pencereler özgün halinden farklı yapılmıştır.	
	KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz			MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz	
	İskelenin uzun ve kısa kenarları büyütülmüştür. Özgün kütle oranı büyük oranda okunamamaktadır.			Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.	
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü			GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz	
	Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.			Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.	

Şekil 4. 8 Paşabahçe İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		ÇUBUKLU İSKELESİ			KATALOG NO : 4
YAPIM YILI: 1991 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 156	PARSEL: 1	Piri Reis Cd. Beykoz	İskele	İskele	14.12.1974
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgen planlı Tek katlı Yolu çıkış mahali bina dışında açık şekilde		Ahşap cephe kaplaması Ahşap doğramalı pencere ve kapıların etrafında mavi renkli ahşap çerçeveler Kırma çatılı		Çelik karkas taşıyıcılı Dış cephe duvarlarında ahşap karkas, ytong ve ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAF		GÜNCEL FOTOĞRAF	
 1914, Anadolu Ciheti Haritası		 Eski ahşap iskele			

BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün plan ve cephe düzeni, yapı elemanları ve sistemi kısmen değiştirilmiştir.	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	1989 yılında çelik karkas sistem, ytong duvarlar ve ahşap kaplamalı olarak yeniden yapılmıştır. Yeni iskelenin platformu ve kazıkları betonarmedir.
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yolcu bekleme salonu yanlarındaki mahallerde değişiklikler yapılmıştır. Yapı büyütülmüştür. KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapının büyütülmesiyle özgün kütle oranı değişime uğramıştır.	ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı ölçüleri büyütülmüş, cephelere fazladan pencereler eklenmiştir. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.

Şekil 4. 9 Çubuklu İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		KANLICA İSKELESİ			KATALOG NO: 5
YAPIM YILI: 1990 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 113	PARSEL: 1	Barış Manço Cd Beykoz	İskele	İskele	30.06.1989
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Dikdörtgen planlı Tek katlı Yolu çıkış mahali bina dışında açık şekilde		Ahşap cephe kaplaması Ahşap giyotin pencere ve ahşap kapılar Kırma çatılı		Çelik karkas taşıyıcılı Dış cephe duvarlarında ahşap karkas, ytong ve ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı Tavan ahşap üzeri sıvalı, ahşap çıtalı	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAFLAR		GÜNCEL FOTOĞRAFLAR	
 1914, Anadolu Ciheti Haritası		 Eski ahşap iskele			
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün plan ve cephe düzeni, yapı elemanları ve sistemi kısmen değiştirilmiştir.	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	1990 yılında çelik karkas taşıyıcılı ve ahşap kaplamalı olarak yeniden yapılmıştır. Yeni iskelenin platformu betonarmedir.		
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yolcu bekleme salonu yanlarındaki mahallerde değişiklikler yapılmıştır. Yapı kısa kenar ölçüsü büyütülmüş, kısa ve uzun kenar arasındaki oran değiştirilmiştir. KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün kütle oranı değişime uğramıştır. Özgün halinde karadan bakılınca sağ köşe genişleyerek açılmakta iken yeniden yapılırken düz olarak yapılmıştır.	ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı kısa kenar ölçüsü büyütülmüştür. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.		
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.		

Şekil 4. 10 Kanlıca İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		ANADOLU HİSARI İSKELESİ			KATALOG NO: 6
YAPIM YILI: 1989 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 63	PARSEL: 1	Körfez Cd. Beykoz	İskele	İskele	Bilinmiyor

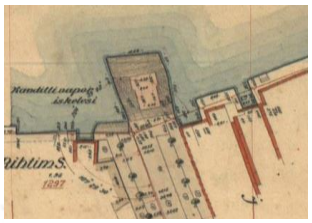
MİMARİ ÖZELLİKLER		
PLAN ÖZELLİKLERİ:	CEPHE ÖZELLİKLERİ:	YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:
Dikdörtgen planlı Tek katlı Yolcu çıkış mahali solda açık	Ahşap cephe kaplaması Kemerli ahşap kanatlı pencereler Marsilya kiremit kaplı kırma çatı	Çelik karkas taşıyıcılı Dış cephe duvarlarında ahşap karkas, ytong ve ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı Tavan sıva üzeri ahşap pasalı

HAVA FOTOĞRAFI	ESKİ FOTOĞRAFLAR	GÜNCEL FOTOĞRAFLAR
 1914, Anadolu Ciheti Haritası	 Eski ahşap iskele	
	 Eski ahşap iskele	

BOZULMA NEDENLERİ:		GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	
	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER		
	Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar		1989 yılında çelik karkas sistem, ytong duvarlar ve ahşap kaplamalı olarak yeniden yapılmıştır. Yeni iskelenin platformu ve kazıkları betonarmedir.
	İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR		
	Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün yapı elemanları ve sistemi kısmen değiştirilmiştir.		

ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK		KORUNMUŞLUK DURUMU:	
	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz		CEPHE DÜZENİ: (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz
	Yolcu bekleme salonu yanlarındaki mahallerde değişiklikler yapılmış, kısa kenar ölçüsü büyütülmüştür.		Yeni yapılan iskelede, doluluk boşluk oranları korunduğu için özgün cephe düzeni büyük oranda okunabilmektedir.
	KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz		MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz
	Yapı kısa kenarları büyütülmüştür, bu sebeple kütle oranı değişmiştir.		Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz
	Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur. Yüzeysel bozulmalar mevcuttur.		Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.

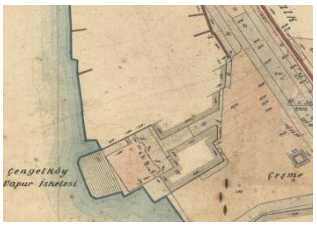
Şekil 4. 11 Anadolu Hisarı İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		KANDİLLİ İSKELESİ			KATALOG NO: 7
YAPIM YILI: 1978 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 1187	PARSEL: 1	Kandilli İskele Sk.	İskele	İskele	12.08.2014
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
Kare forma daha yakın Tek katlı Yolu çıkış mahali solda		Ahşap cephe kaplaması Ahşap giyotin pencere ve ahşap kapılar Ahşap kiremit kaplı krma çatı Giriş kapısının olduğu kısım cephede geriye çekilmiştir		Betonarme üzerine ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı Tavanı sıva üzeri ahşap pasalı	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAFLAR		GÜNCEL FOTOĞRAFLAR	
 1914, Anadolu Ciheti Haritası		 Eski ahşap iskele			
		 Eski ahşap iskele			
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün yapı elemanları ve sistemi tamamen değiştirilmiştir.	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	Eski ahşap iskele 1978'de Liberya bandıralı Methodic adlı bir geminin çarpması sonucu kullanılamaz hale gelince betonarme olarak yeni iskele yapılmıştır. Yeniden yapım sırasında iskelenin yanında bulunan tarihi kayıkhane kemeri yıkılmıştır.		
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Onaylı avan projesine göre turnikelerin olduğu kısımda kapalı alan büyütülmüştür. KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün kütle oranlarına uyulmamıştır.	ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Onaylı avan projeye göre kontur ve cephelerde farklılıklar mevcuttur. Ön cephede pencere ve kapı yeri değiştirilmiştir. Yan cephelerdeki pencerelerde farklılıklar görülmektedir. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.		
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.		

Şekil 4. 12 Kandilli İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		ÇENGELKÖY İSKELESİ			KATALOG NO: 8
YAPIM YILI: 1978 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 842	PARSEL: 35	Kuleli Cd.	İskele	İskele	12.03.1977

MİMARİ ÖZELLİKLER		
PLAN ÖZELLİKLERİ:	CEPHE ÖZELLİKLERİ:	YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:
Dikdörtgen formda, kara cephesinde kenarlarda kuleler İskele tek katlı, kuleler iki katlı Yolu çıkış mahali sağda, kulenin yanında	Ahşap cephe kaplaması Ahşap kanatlı pencere ve ahşap kapılar Kara cephesinde iki kenarda iki katlı kuleler	Çelik karkas taşıyıcılı Dış cephe duvarlarında ahşap karkas, ytong ve ahşap kaplama Betonarme iskele platformu İç duvarlar ahşap kaplamalı Tavanı ahşap üzeri sıvalı, ahşap çıtalı

HAVA FOTOĞRAFI	ESKİ FOTOĞRAFLAR	GÜNCEL FOTOĞRAFLAR
 1914, Anadolu Ciheti Haritası	 Eski ahşap iskele	
	 Eski ahşap iskele	

BOZULMA NEDENLERİ:		GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	
	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER		1990 yılında çelik karkas sistem, ytong duvarlar ve ahşap kaplamalı olarak yeniden yapılmıştır. Yeni iskelenin platformu betonarmedir.
	Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar		
	İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR		
	Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün yapı elemanları ve sistemi kısmen değiştirilmiştir.		

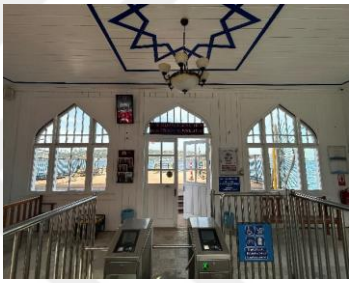
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK		ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	
	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz		CEPHE DÜZENİ: (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz
	Özgün plan şeması ve ölçülerinde değişiklikler yapılmıştır.		Özgün cephe düzeni büyük oranda okunmaktadır.
	KÜTLE: (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz		MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz
	Özgün kütle oranları büyük oranda okunmaktadır.		Taşıyıcıları ahşap yerine çelik karkas olarak yeniden yapılmıştır. Duvarlarda ytong ve ahşap karkas kullanılmıştır. Döşemesi betonarmedir. Bu sebeple orta olarak değerlendirilmiştir.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz
	Yapının taşıyıcılık sorunu yoktur.		Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.

Şekil 4. 13 Çengelköy İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		BEYLERBEYİ İSKELESİ			KATALOG NO: 9
YAPIM YILI: 2006 / Yeniden Yapım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 781	PARSEL: 1	Beylerbeyi İskele Cad.	İskele	İskele	30.01.2004

MİMARİ ÖZELLİKLER

PLAN ÖZELLİKLERİ:	CEPHE ÖZELLİKLERİ:	YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:
Dikdörtgen planlı Tek katlı Yolu çıkış mahali bina dışında açık şekilde	Ahşap cephe kaplaması Sivri kemerli ahşap pencere ve ahşap kapılar Kırma çatılı	Betonarme iskele platformu Çelik iskele kazıkları İç duvarlar ahşap kaplamalı Tavanı ahşap kaplamalı

HAVA FOTOĞRAFI	ESKİ FOTOĞRAFLAR	GÜNCEL FOTOĞRAFLAR
 1914, Anadolu Ciheti Haritası	 Eski iskele	
	 Eski iskele	

BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Yapının yıkılıp yeniden yapılması *Özgün yapı elemanları ve sistemi tamamen değiştirilmiştir.	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	İstanbul VI Numaralı KVKBKM arşivinden elde edilen restorasyon raporunda, iskelenin özgün halinde kagir olduğu ve yeni yapılacak iskelenin de kagir olarak yapılacağı yazılmıştır. Ancak bu veriyle ilgili net bir bilgiye ulaşılamamıştır. Eski iskele kullanılamaz hale gelince 2004-2006 yılarında ahşap kaplamalı olarak yeniden yapılmıştır. Yeni iskelenin platformu betonarmedir.
ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapı kısa kenar ölçüleri büyütülmüştür. KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Ölçülerde değişiklik yapılmıştır.	ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz Yeni yapılan iskelede doluluk/boşluk oranları özgün haline büyük oranda uymaktadır. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün yapım tekniği ve malzemeler yeniden yapım ile tamamen değiştirilmiştir.
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: (X) İyi ( ) Orta ( ) Kötü		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz
	Yapı 2006 yılında yeniden yapıldığı için taşıyıcılık sorunu olmadığı düşünülmektedir.		Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.

Şekil 4. 14 Beylerbeyi İskelesi (Eken, 2023)

ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU		ÜSKÜDAR İSKELESİ			KATALOG NO : 10
YAPIM YILI: 1965 / Yeni Tasarım		ADRES	ÖZGÜN İŞLEV	MEVCUT İŞLEV	TESCİL TARİHİ
ADA: 511	PARSEL: 1	Paşa Limanı Cad.	İskele	İskele	29.03.2006
MİMARİ ÖZELLİKLER					
PLAN ÖZELLİKLERİ:		CEPHE ÖZELLİKLERİ:		YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:	
İki adet tek katlı yolcu salonu Yanlarında tek katlı yapılar Salonların ortasında ve yanlarda bankamatikler		Cepheler sıvalı Deniz cephesinde büyük bir saçak, ahşap doğramalar Kara cephesinde büyük tabelalar, ahşap doğramalar		Betonarme kolon, kiriş ve döşemeler Vapur yanaşma yeri betonarme	
HAVA FOTOĞRAFI		ESKİ FOTOĞRAFLAR		GÜNCEL FOTOĞRAFLAR	
 1933 Tarihli Pervititch haritasında 1904 yılında yapılan Üsküdar İskelesi		 Özgün tasarım			
		 Özgün tasarım			
BOZULMA NEDENLERİ:	UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER Cephe, duvar ve tavan sıvalarında çatlama, yüzey kayıpları İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR Uygulamanın tasarıma uygun yapılmaması Tasarımdaki doğramalarla oluşturulan şeffaflığın dolu yüzeylerle değiştirilmesi Cephelere eklenen tabela, kepenk, büfe gibi unsurlarla cephelerin algılanamaması	GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:	İlk inşa edilen iki katlı, neoklasik tarzdaki Üsküdar İskelesi 1904'te yıkılmıştır. 1904'te yeni bir iskele yapılmıştır. Günümüzde kullanılan iskele 1965 tarihinde Orhan Şahinler tarafından, farklı bir tasarımda inşa edilmiştir.		
ÖZGÜN TASARIMA UYUMLULUK	PLAN DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Yapılan müdahaleler sonucu özgün tasarımdaki plan şemasındaki işlevler değiştirilmiş, yeni mahaller yapılarak yapı genişletilmiştir. KÜTLE: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Kütle özgünlüğü okunamamaktadır.	ÖZGÜN TASARIMA UYUMLULUK	CEPHE DÜZENİ: ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Özgün tasarıma göre farklı cephe uygulanmıştır, büyük tabelalalar sebebiyle günümüzde cepheler algılanamamaktadır. MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ (X) Uyumlu ( ) Uyumsuz Özgün tasarıma uygun yapım tekniği ve malzeme kullanılmıştır.		
	YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU: ( ) İyi (X) Orta ( ) Kötü Yapının betonarme taşıyıcılarında yüzeysel bozulmalar görülmektedir.		GENEL UYUMLULUK DURUMU ( ) Uyumlu (X) Uyumsuz Tasarıma tam olarak uyulmaması, sonradan yapılan müdahaleler sonucu iskele özgün tasarıma tam olarak uymamaktadır.		

Şekil 4. 15 Üsküdar İskelesi (Eken, 2023)

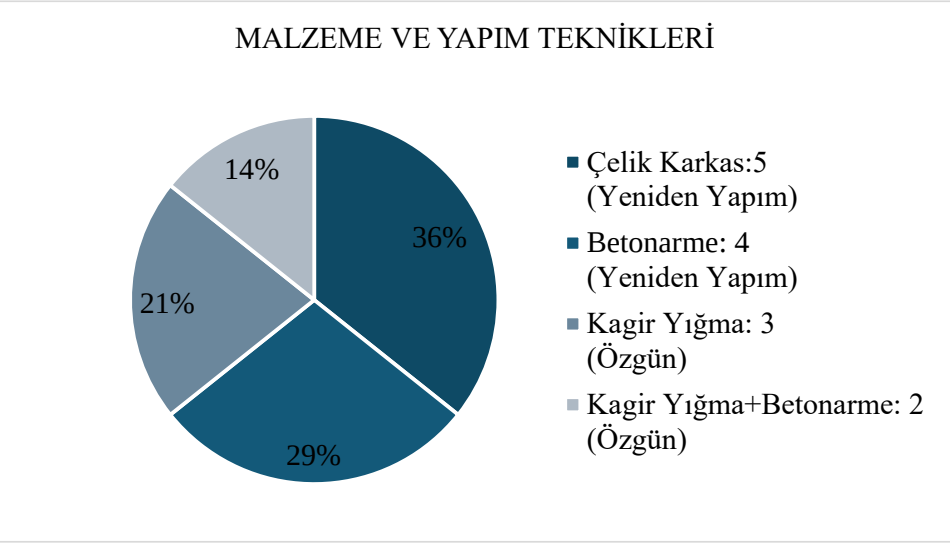
<table>
<tr><td colspan="3">ANADOLU YAKASI YENİDEN YAPILAN İSKELELER KATALOĞU</td><td colspan="2">SALACAK İSKELESİ</td><td>KATALOG NO: 11</td></tr>
<tr><td colspan="2">YAPIM YILI: 1954 sonrası / Yeniden yapım</td><td>ADRES</td><td>ÖZGÜN İŞLEV</td><td>MEVCUT İŞLEV</td><td>TESCİL TARİHİ</td></tr>
<tr><td>ADA: 353</td><td>PARSEL: 30</td><td>Üsküdar-Harem Sahil Yolu</td><td>İskele</td><td>Dernek Lokali</td><td>Bilinmiyor</td></tr>
<tr><td colspan="6">MİMARİ ÖZELLİKLER</td></tr>
<tr><td colspan="2">PLAN ÖZELLİKLERİ:</td><td colspan="2">CEPHE ÖZELLİKLERİ:</td><td colspan="2">YAPIM TEKNİĞİ VE MALZEME:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Tek katlı dikdörtgen
Arkada ek kısım
Girişte oturma alanı
Küçü bir mutfak, saklama alanı</td><td colspan="2">Cepheler beyaz renkte ahşap kaplı
Ahşap giyotin pencere ve kapılar
Alaturka kiremit kaplı çatı</td><td colspan="2">Taşıyıcı bilgisine ulaşılamamıştır
Çatı konstrüksiyonu ahşap
İç duvarlar ve tavan ahşap kaplamalı</td></tr>
<tr><td colspan="2">HAVA FOTOĞRAFI</td><td colspan="2">ESKİ FOTOĞRAFLAR</td><td colspan="2">GÜNCEL FOTOĞRAFLAR</td></tr>
<tr><td colspan="2">
1914, Alman Mavileri Haritaları, Eski Salacak İskelesi</td><td colspan="2">
Eski iskele, 1950'ler</td><td colspan="2"> </td></tr>
<tr><td colspan="2"> </td><td colspan="2">
1954 yılından sonra yapılan Salacak İskelesi, 1970'ler</td><td colspan="2"> </td></tr>
<tr><td rowspan="4">BOZULMA NEDENLERİ:</td><td colspan="2">UZUN SÜRELİ DOĞAL ETKENLER</td><td rowspan="4">GEÇİRDİĞİ MÜDAHALELER:</td><td colspan="2" rowspan="4">Şirket-i Hayriye'nin yaptırdığı ilk ahşap iskelenin yapım tarihi bilinmemektedir. 1954 yılında lodos fırtınasında yıkılmıştır.
Günümüzde kullanılan iskele 1954'ten sonra yapılmıştır. İskele işlevini yitirmiştir, 1980'li yıllardan itibaren Salacak Sahili Güzelleştirme ve Balıkçıları Koruma Derneği Lokali olarak kullanılmaktadır.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Denizden gelen su etkisiyle ahşap iskele ve platform yapı elemanlarında bozulmalar</td></tr>
<tr><td colspan="2">İNSANLARIN NEDEN OLDUĞU HASARLAR</td></tr>
<tr><td colspan="2">Yapının yıkılıp yeniden yapılması
İşlev değişikliği sebebiyle planda yapılan değişiklikler</td></tr>
<tr><td rowspan="4">ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK</td><td>PLAN DÜZENİ:
( ) Uyumlu (X) Uyumsuz</td><td rowspan="4">İskele yeniden işlevlendirilirken plan şemasında değişiklikler yapılmıştır. Özgün iskele planına ulaşılamamıştır.</td><td rowspan="4">ÖZGÜN PROJEYE UYUMLULUK</td><td>CEPHE DÜZENİ:
( ) Uyumlu (X) Uyumsuz</td><td rowspan="4">Yapının projesine erişilememiştir. Özgün iskele yapısı ve yeniden yapılan iskele yapısı fotoğrafları arasında karşılaştırma yapılmıştır.
Özgün cephe düzeni büyük oranda değiştirilmiştir. Yeni inşa edilen iskelenin yolcu çıkış mahali bulunmamaktadır.</td></tr>
<tr><td>KÜTLE:
( ) Uyumlu (X) Uyumsuz</td><td>MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ
( ) Uyumlu (X) Uyumsuz</td></tr>
<tr><td colspan="2">Özgün kütle oranları ve biçimlenişi kısmen değiştirilmiştir.</td><td colspan="2">Özgün malzeme ve yapım tekniği tamamen değiştirilmiştir.</td></tr>
<tr><td>YAPININ TAŞIYICILIK DURUMU:
( ) İyi (X) Orta ( ) Kötü</td><td></td><td>GENEL UYUMLULUK DURUMU
( ) Uyumlu (X) Uyumsuz</td></tr>
<tr><td colspan="2">Yapı yakın tarihte onarım geçirmediği ve yapım tarihinden itibaren uzun zaman geçtiği için taşıyıcılık durumunun orta olduğu düşünülmektedir.</td><td colspan="2">Yapı yeniden yapılırken yapım tekniğinin tamamen değiştirilmesi, özgün plan ve cephe özelliklerine uyulmaması sebebiyle uyumsuz olarak değerlendirilmiştir.</td></tr>
</table>

Şekil 4. 16 Salacak İskelesi (Eken, 2023)

4.2 Taşıyıcılık Durumları

Bu bölümde, öncelikli olarak Anadolu Yakası'nda bulunan ve günümüze ulaşan 16 adet tarihi iskelenin tamamının malzeme ve yapım teknikleri analizi yapılmış, ardından bu iskelelerin taşıyıcılık durumları değerlendirilmiştir.

Bu iskelelerden dokuz adedi özgün halinde ahşap karkas taşıyıcılı iken yeniden yapılırken yapım tekniği ve malzemesi değiştirilmiştir. Bunlardan dört adedi (Anadolu Kavağı İskelesi, Kandilli İskelesi, Üsküdar İskelesi ve Salacak İskelesi) betonarme konstrüksiyonlu olarak yapılmıştır. Beş adedi (Paşabahçe İskelesi, Çubuklu İskelesi, Kanlıca İskelesi, Anadolu Hisarı İskelesi ve Çengelköy İskelesi) çelik karkas taşıyıcılıdır. Duvarlarında çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır. Bir adedi (Beykoz İskelesi) özgün halinde kagir iken yeniden yapılırken betonarme olarak inşa edilmiştir. Üç adedinin (Haydarpaşa İskelesi, Moda İskelesi ve Bostancı İskelesi) taşıyıcı duvarları kagir yığma (tuğla ve kesme taş malzeme) ve kalan iki adedinin (Kuzguncuk İskelesi ve Kadıköy İskelesi,) taşıyıcı duvarlarının karma sistemde (kagir ve betonarme), döşemelerinin ise betonarme olduğu anlaşılmıştır (Şekil 4.17).

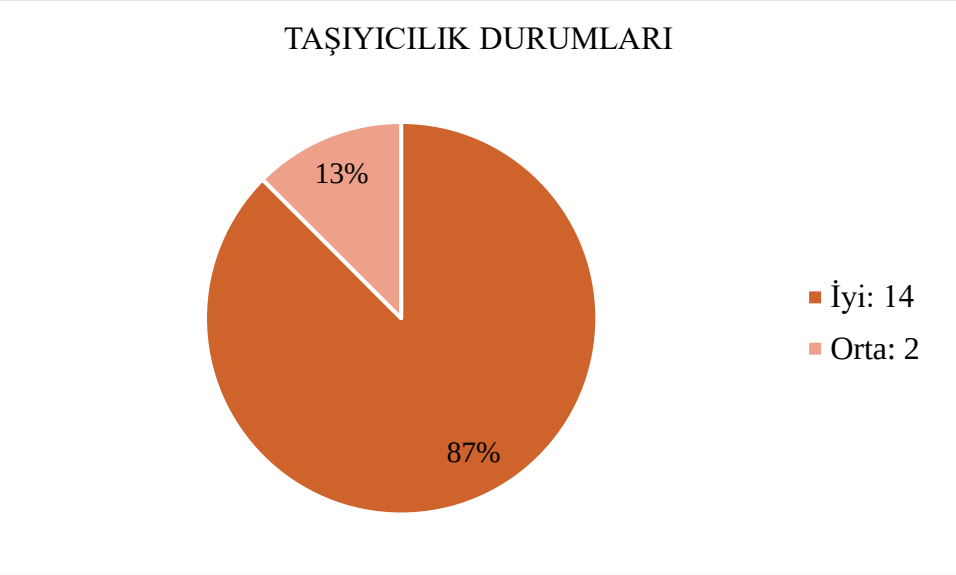


Şekil 4. 17 Günümüze ulaşan iskele yapılarının malzeme ve yapım teknikleri (Eken, 2023)

İskeleler taşıyıcılık durumları açısından incelendiğinde, özgün halinde ahşap karkas konstrüksiyonlu olan iskeleler yapıldıkları tarihten itibaren uzun bir süreç geçirmiş, bu süreç içerisinde rutubet, nem, yağmur gibi doğal etkenler, kullanıcı sayısının

azalması sonucu kapanarak bakımsız kalması gibi nedenlerle hasarlara uğramış ve yapıların ahşap konstrüksiyonları kullanılamaz hale gelmiştir. Bu sebeple özgün yapım tekniği ahşap karkas ve kagir yığma olan iskelelerden 4 adedi betonarme olarak yeniden yapılmıştır. 5 adedi ise ahşap karkas yerine çelik karkas kullanılarak yeniden yapılmıştır. Çelik karkas taşıyıcılı iskelelerde duvarlar çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılarak yapılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır Bu iskelelerin yeniden yapımları genellikle 1980-1990 yılları arasında gerçekleştirilmiş olup, taşıyıcılık durumları iyi olarak değerlendirilmiştir. İskelelerin cepheleri ahşap kaplamalı, iç mekanları ise sıvalı olduğu için taşıyıcılık durumları hakkında detaylı bilgi edinilememekle birlikte iyi olduğu düşünülmektedir. Salacak ve Üsküdar İskelesi 1960'lı yıllarda yapılması ve yapı elemanlarında bozulmalar görümesi sebebiyle taşıyıcılık durumları orta olarak değerlendirilmiştir.

Taşıyıcı duvarları kagir olup, döşemeleri betonarme olan Kuzguncuk İskelesi, Kadıköy İskelesi ve Moda İskelesi günümüze yakın dönemde restorasyon geçirmiş ve taşıyıcıları güçlendirilmiştir. Bu sebeple taşıyıcılık durumları iyi olarak değerlendirilmiştir. Taşıyıcı duvarları kagir olan ve tek katlı olan Haydarpaşa İskelesi ile Bostancı İskeleleri'nin dışarıdan yapılan gözlemler sonucu taşıyıcılık sorunlarının olmadığı düşünülmektedir. Bu sebeple taşıyıcılık durumları iyi olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4.18).



Şekil 4. 18 Günümüze ulaşan iskele yapılarının taşıyıcılık durumları (Eken, 2023)

4.3 Özgün Halini Koruyan İskelelerin Korunmuşluk Durumları

Anadolu Yakası'nda yer alan Haydarpaşa İskelesi (Şekil 4.1), Kadıköy İskelesi (Şekil 4.2), Moda İskelesi (Şekil 4.3) ve Bostancı İskelesi (Şekil 4.4) zaman içinde çeşitli müdahaleler, onarımlar ve restorasyon geçirmiş olsa da özgün yapılar yıkılmadan korunmuştur. Yakın tarihlerde geçirdikleri restorasyonlarla özgün hallerini büyük oranda korumaktadırlar. Kuzguncuk İskelesi (Şekil 4.5) de özgün kara cephesinin korunup, yapının kalanının özgün haline uygun olacak şekilde rekonstrüksiyon yapılması sebebiyle bu grup içinde değerlendirilmiştir.

İskelelerin geçirdiği müdahaleler sonucu plan düzeni, cephe düzeni, kütle, malzeme ve yapım tekniği kapsamında korunmuşluğu göz önünde bulundurularak, bu başlıkların her biri için 'korunmuş', 'az korunmuş' veya 'korunamamış' olarak değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre;

'Korunmuş' olarak değerlendirilen iskeleler;

Plan düzeni: Özgün plan şemasını koruyan iskeleler,

Cephe düzeni: Özgün cephe düzenini koruyan iskeleler,

Kütle biçimlenişi: Özgün kütle biçimlenişini koruyan iskeleler,

Malzeme ve yapım tekniği: Özgün malzeme ve yapım tekniklerini koruyan iskelelerdir.

'Az Korunmuş' olarak değerlendirilen iskeleler;

Plan düzeni: İskelelerde mahal değişikliği veya özgün ölçülerde ufak değişiklikler geçirmiş olsa da özgün plan şeması büyük ölçüde anlaşılabilen iskeleler,

Cephe düzeni: Cephelerinde kapı, pencere değişiklikleri, süslemelerde değişiklikler gibi müdahaleler geçirmiş olmasına rağmen özgün cephe düzeni büyük ölçüde anlaşılabilen iskeleler,

Kütle biçimlenişi: Yapının kütlesinde ufak büyüme veya küçülme ile oransal değişiklikler olsa da özgün kütle oranı anlaşılabilen iskeleler,

Malzeme ve yapım tekniği; Genel strüktüründe özgün yapım tekniklerini koruyan fakat yapı elemanlarında yapım teknikleri ve malzemesi değişiklikleri olan iskelelerdir.

'Korunamamış' olarak değerlendirilen iskeleler;

Plan düzeni; Yapılan müdahaleler sonucu özgün plan şemasını kaybetmiş iskeleler,

Cephe düzeni; Geçirdiği müdahaleler sonucu özgün cephe düzenini tamamen kaybetmiş iskeleler,

Kütle biçimlenişi: Yapı oranlarının, doluluk-boşluk oranlarının tamamen değiştirilmesi, kat değişikliği gibi müdahaleler sonucu özgün kütle oranları anlaşılamayan iskeleler,

Malzeme ve yapım tekniği: Yapım tekniği tamamıyla değiştirilmiş iskelelerdir.

Genel korunmuşluk durumunda ise, plan düzeni, cephe düzeni, kütle oranları, malzeme ve yapım tekniği kapsamında yapılan değerlendirmeler sonucu dört kriter bakımından da özgünlüğünü koruyan iskeleler **'korunmuş'**, plan düzeni, cephe düzeni ve kütle oranını korumasına rağmen yapım tekniği ve malzemesi değiştirilen iskeleler **'az korunmuş'**, dört kriterin tamamı değiştirilmiş ve özgünlüğünü tamamen kaybetmiş olan iskeleler **'korunamamış'** olarak değerlendirilmiştir.

İskelelerin taşıyıcılık durumlarında da korunmuşluk durumunda olduğu gibi değerlendirilme yapılmış ve kataloglara işlenmiştir. Herhangi bir taşıyıcılık sorunu olmayıp yalnızca yüzeysel ve fiziksel bozulmalar olanlar **'korunmuş'**, yapı elemanlarında malzeme kaybı olan iskeleler **'az korunmuş'**, taşıyıcılıkları sorunlu olan iskeleler **'korunamamış'** olarak değerlendirilmiştir.

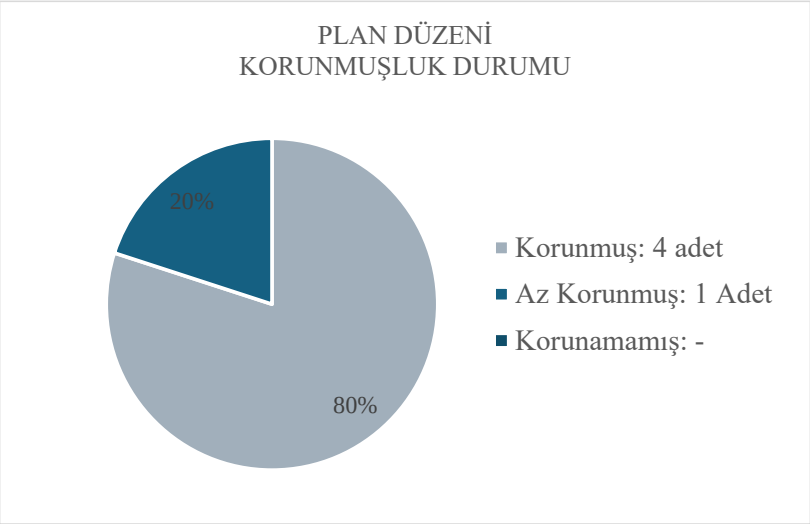
Anadolu Yakası'nda yer alan Haydarpaşa İskelesi, Kadıköy İskelesi, Moda İskelesi ve Bostancı İskelesi zaman içinde çeşitli müdahaleler, onarımlar ve restorasyon geçirmiş olsa da özgün yapılar yıkılmadan korunmuştur. Yakın tarihlerde geçirdikleri restorasyonlarla özgün hallerini büyük oranda korumaktadırlar. Kuzguncuk İskelesi de özgün kara cephesinin korunup, yapının kalanının özgün haline uygun olacak şekilde rekonstrüksiyon yapılması sebebiyle bu grup içinde değerlendirilmiştir.

Bu bölümde Anadolu Yakası'nda yer alan özgün halini koruyan 5 adet iskelenin korunmuşluk durumları; plan düzeni korunmuşluk durumları, cephe düzeni korunmuşluk durumları, kütle korunmuşluk durumları, malzeme ve yapım tekniği korunmuşluk durumları, işlev özgünlük durumları ve tescil durumları açısından değerlendirilerek analiz grafikleri yapılmıştır. Bu verilerden elde edilen sonuçlar doğrultusunda genel korunmuşluk durumları belirlenmiştir.

İskelelerin plan düzeni korunmuşluk durumları incelendiğinde (Şekil 4.19);

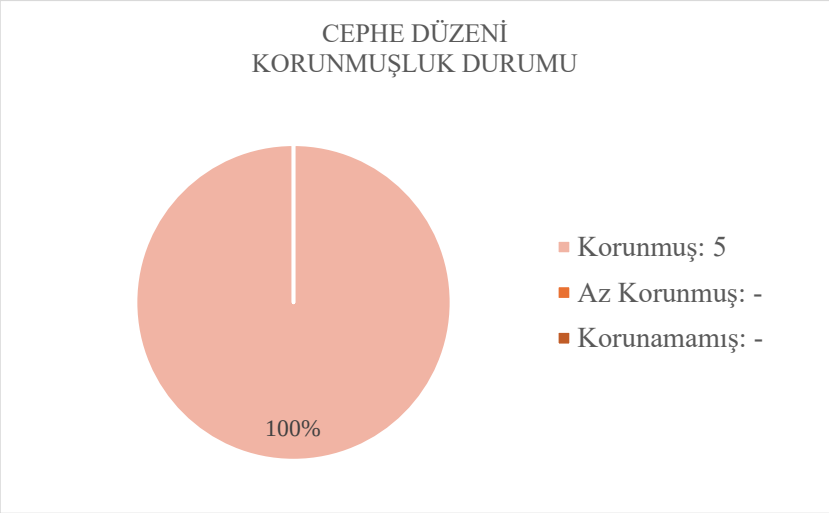
Kagir-betonarme sistemde inşa edilmiş olan Kuzguncuk İskelesi ve Kadıköy İskelesi ile kagir olarak inşa edilmiş olan Haydarpaşa İskelesi ve Bostancı İskelesi özgün plan şemasını büyük oranda koruduğu için **korunmuş** olarak değerlendirilmiştir.

Moda İskelesi'nin ise yeniden işlevlendirilirken iskele fonksiyonuna değil, kafe ve çalışma alanları fonksiyonuna öncelik verilmesi sebebiyle özgün plan şemasını kısmen yitirmiş olduğu görülmüş, bu sebeple **az korunmuş** olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 4. 19 Özgün halini koruyan iskele yapılarının plan düzeni korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)

Cephe düzenleri korunmuşluk durumları incelendiğinde (Şekil 4.20); beş iskele de çeşitli müdahalelerle cephe düzenlerinde değişikliklere uğrasalar da, yapılan restorasyonlar sonucu özgün cephe düzenlerine kavuşmuştur. Bu sebeple cephe düzeni korunmuşluk durumları **korunmuş** olarak değerlendirilmiştir.



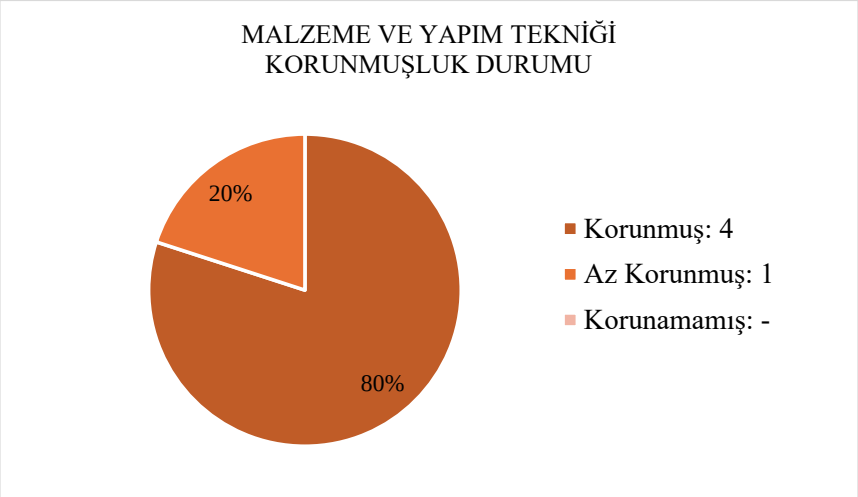
Şekil 4. 20 Özgün halini koruyan iskele yapılarının cephe düzeni korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)

Kütle korunmuşluk durumları değerlendirildiğinde (Şekil 4.21) iskelelerin tamamının kütle biçimlerini koruduğu görülmektedir.

Şekil 4. 21 Özgün halini koruyan iskele yapılarının kütle korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)

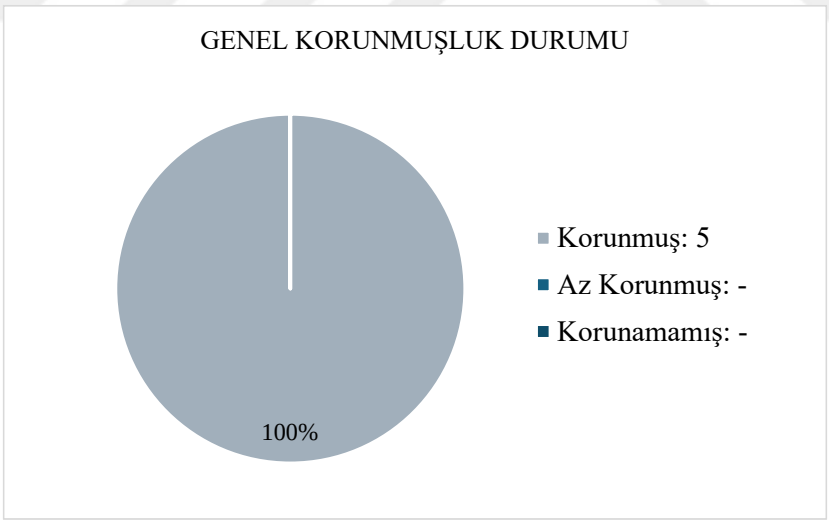
İskeleler malzeme ve yapım teknikleri korunmuşluk kapsamında incelendiğinde (Şekil 4.22); Haydarpaşa İskelesi, Kadıköy İskelesi, Moda İskelesi ve Kuzguncuk İskelesi'nin özgün yapım sistemlerini ve malzemelerini büyük oranda koruduğu görülmüş bu sebeple korunmuşluk durumu **korunmuş** olarak nitelendirilmiştir.

Bostancı İskelesi ise yapı elemanlarında fiziksel bozulmalar olması sebebiyle **az korunmuş** olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 4. 22 Özgün halini koruyan iskele yapılarının malzeme ve yapım tekniği korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)

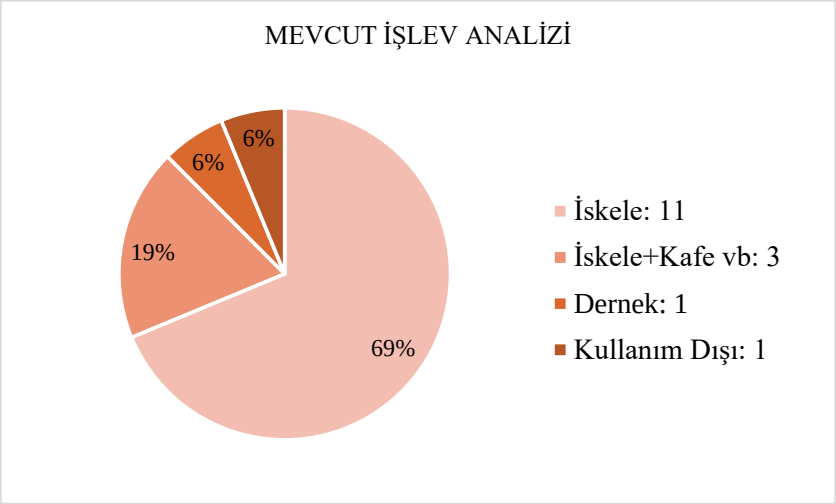
İskele binaları plan, cephe, kütle biçimlenişi, malzeme ve yapım teknikleri kapsamında korunmuşlukları değerlendirilmiş, bu analizlere doğrultusunda genel korunmuşluk durumları tespit edilmiştir (Şekil 4.23). Bu kriterlere göre özgün halini büyük oranda koruyan beş adet iskelenin tamamı da **korunmuş** olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 4. 23 Günümüze ulaşan iskele yapılarının genel korunmuşluk durumu analizi (Eken, 2023)

Anadolu Yakası'ndaki on bir adet iskelenin yalnızca iskele işlevinde kullanıldığı, üç adet iskelenin (Kuzguncuk İskelesi, Kadıköy İskelesi ve Moda İskelesi) iskele işleviyle beraber çalışma alanı, kütüphane, kafe gibi ekstra işlevlerle iki işlevde birden kullanılmaya devam ettiği, bir adet iskelenin (Salacak İskelesi) iskele

işlevini sürdürmeyip dernek olarak kullanıldığı, bir adet iskelenin (Haydarpaşa İskelesi) tamamen kullanıma kapalı olduğu görülmüştür (Şekil 4.24).



Şekil 4. 24 Günümüze ulaşan iskele yapılarının işlev analizi (Eken, 2023)

4.4 Yeniden Yapılan İskele Yapılarının Özgün Projelere Uyumluluk Durumu

Anadolu Kavağı İskelesi (Şekil 4.6), Beykoz İskelesi (Şekil 4.7), Paşabahçe İskelesi (Şekil 4.8), Çubuklu İskelesi (Şekil 4.9), Kanlıca İskelesi (Şekil 4.10), Anadolu Hisarı İskelesi (Şekil 4.11), Kandilli İskelesi (Şekil 4.12), Çengelköy İskelesi (Şekil 4.13), Beylerbeyi İskelesi (Şekil 4.14), Üsküdar İskelesi (Şekil 4.15) ve Salacak İskelesi (Şekil 4.16) olmak üzere toplam 11 adet iskele çeşitli tarihlerde yıkılmış, sonraki bir dönemde yeniden yapılmıştır. Bu iskelelerin özgün hallerini anlamak amacıyla, ulaşılabilen restitüsyon, restorasyon, yeniden yapım projeleri ve rölöve çizimleri incelenmiştir. Daha sonra yeniden yapılan iskelelerin özgün projelerine uyumlulukları değerlendirilmiştir.

'Uyumlu' olarak değerlendirilen iskeleler;

Plan düzeni: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumlu olacak şekilde yapılan, özgün plan şemasına ve ölçülere uyumlu olan iskeleler

Cephe düzeni: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumlu olacak şekilde yapılan, özgün cephe düzenine büyük oranda uyumlu olan iskeleler,

Kütle biçimlenişi: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumlu olacak şekilde yapılan, özgün halini yansıtan projesindeki kütle oranlarına büyük oranda uyumlu olan iskeleler

Malzeme ve yapım tekniği: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumlu olacak şekilde yapılan, özgün malzeme ve yapım tekniklerine uyumlu olan iskeleler

'Uyumsuz' olarak değerlendirilen iskeleler;

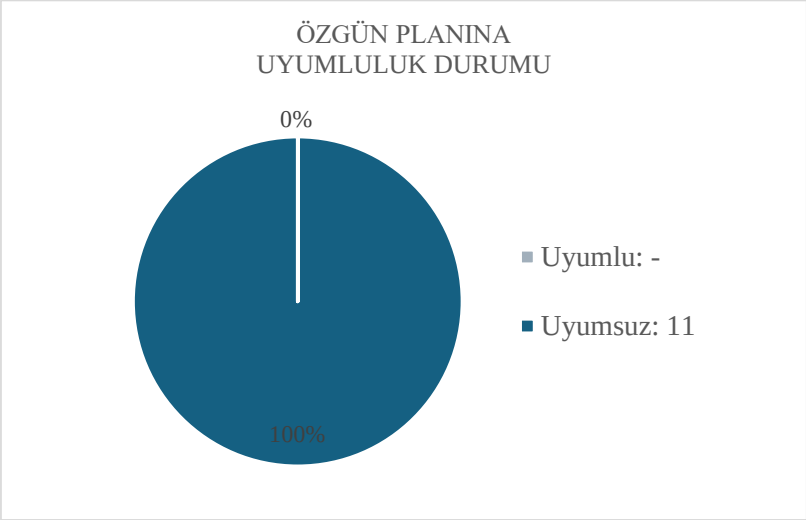
Plan düzeni: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumsuz olacak şekilde yapılan, plan şemasına ve ölçülere uymayan iskeleler

Cephe düzeni: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumsuz olacak şekilde yapılan, özgün cephe düzenine uymayan iskeleler,

Kütle biçimlenişi: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumsuz olacak şekilde yapılan, özgün halini yansıtan projesindeki kütle oranlarına büyük oranda uymayan iskeleler

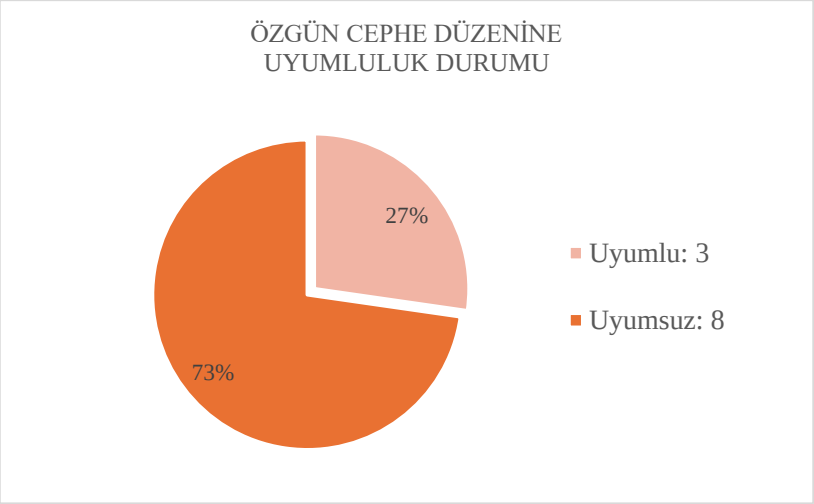
Malzeme ve yapım tekniği: Yeniden yapılırken, özgün iskelenin projesine uyumsuz olacak şekilde yapılan, özgün malzeme ve yapım tekniklerine uymayan iskelelerdir.

11 adet iskelenin özgün projelerindeki planlarına uyumlulukları incelendiğinde (Şekil 4.25); tamamında da şema ve ölçü değişikliği yapıldığı, özgün haline uyulmadığı görülmektedir.



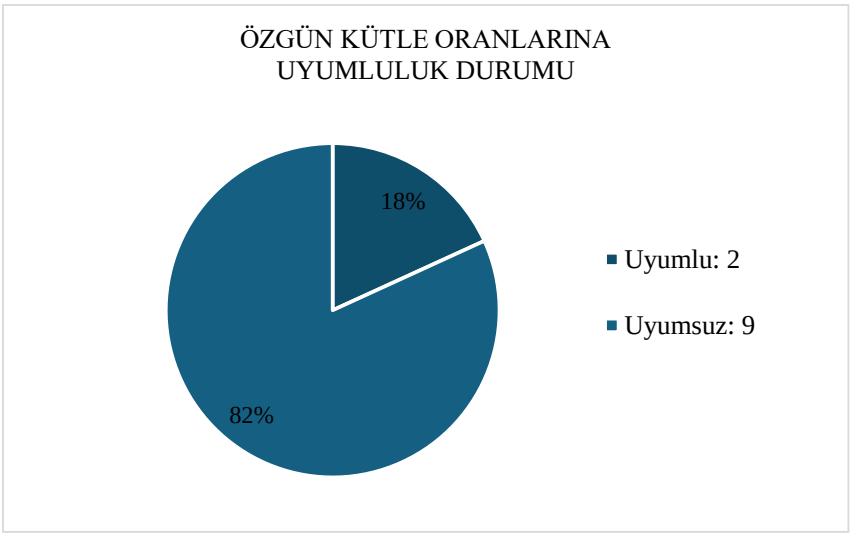
Şekil 4. 25 Yeniden yapılan iskelelerin özgün planlarına uyumluluk durumu

İskelelerin özgün projelerindeki cephe düzenlerine uyumlulukları incelendiğinde (Şekil 4.26); Anadolu Kavağı İskelesi, Anadolu Hisarı İskelesi ve Çengelköy İskelesi olmak üzere toplam 3 adedinde özgün cephe özelliklerine büyük oranda **uyumlu** olduğu anlaşılmaktadır. Kalan 8 adet iskele özgün projelerindeki cephe düzenine **uyumsuz** olarak yeniden yapılmıştır.



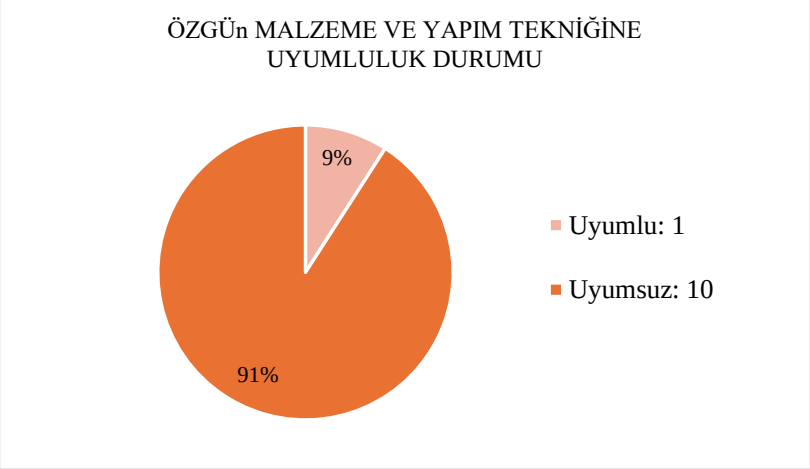
Şekil 4. 26 Yeniden yapılan iskelelerin özgün cephelerine uyumluluk durumu

İskelelerin özgün projelerindeki kütle oranlarına uyumlulukları incelendiğinde (Şekil 4.27); Anadolu Kavağı İskelesi ve Çengelköy İskelesi olmak üzere iki adedi yeniden yapılırken özgün kütle oranlarına büyük oranda **uyumlu** olarak yapılmıştır. Kalan 9 adedinde ise ölçülerin değişmesiyle özgün külte oranlarına uyulmamıştır.



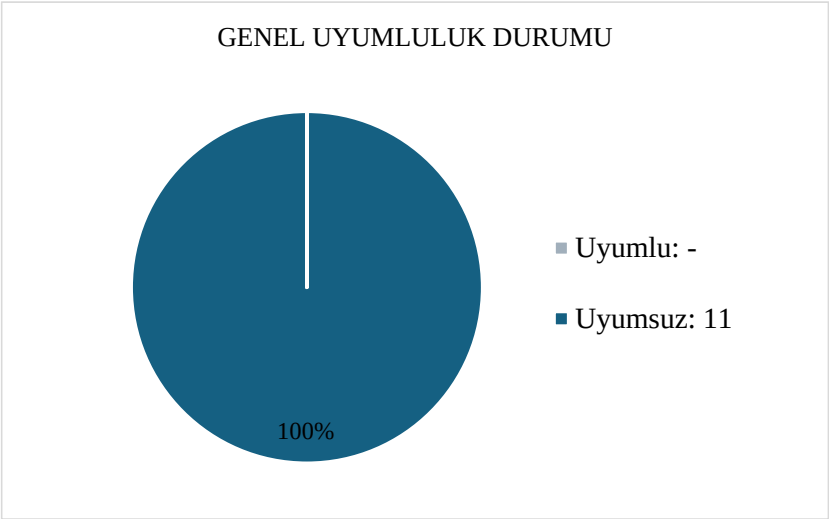
Şekil 4. 27 Yeniden yapılan iskelelerin özgün kütle oranlarına uyumluluk durumu

Yeniden yapılan 10 adet iskele özgün halinde ahşap karkas veya kagir yığma teknikte yapılmışken; yeniden yapılırken betonarme veya çelik konstrüksiyonda yeniden yapılmıştır ve özgün malzeme ve yapım tekniğine **uyumsuzdur.** Üsküdar İskelesi için ise 1965 yılında daha önce yapılmış olan ahşap iskelelerden farklı olacak şekilde bir tasarım yapılmıştır. Yeni iskele projesinde betonarme olarak tasarlanmış, uygulamada projeye uyulmuştur (Şekil 4.28).



Şekil 4. 28 Yeniden yapılan iskelelerin özgün malzeme ve yapım tekniklerine uyumluluk durumu

Yeniden yapılan 11 adet iskelenin özgün projelerindeki plan, cephe, kütle, malzeme ve yapım tekniklerine uyumluluklarına göre genel uyumluluk durumları değerlendirilmiştir (Şekil 4.29); iskelelerin tamamının da özgün projelerine **uyumsuz** olduğu anlaşılmıştır.



Şekil 4. 29 Yeniden yapılan iskelelerin genel uyumluluk durumu

4.5 Bozulma Nedenleri

Ahunbay (2017, s. 38-45), kültür varlıklarında bozulmalara neden olan dış etkenleri üç ana başlığa ayırmıştır. Bunlar; uzun süreli doğal etkenler, insanların neden olduğu hasarlar ve doğal afetlerdir. İskele yapılarını tehdit eden ve bozulmasına neden olan unsurlar incelendiğinde; bunların çoğunlukla uzun süreli doğal etkenler ve insanların neden olduğu hasarlar kaynaklı olduğu görülmektedir. Doğal afetlerden olan depremler ve rüzgar kaynaklı lodos gibi fırtınalar iskele yapıları için büyük bir tehdit oluşturmaktadır.

Uzun Süreli Doğal Etkenler

Deniz ulaşımının durakları olan iskeleler, deniz kıyısında inşa edildikleri için su, dalga ve neme çok fazla maruz kalmaktadır. İskele platformlarını taşıyan ahşap, çelik ve betonarme kazıklar tamamen denizin içindedir ve bu sebeple deniz suyundan en çok etkilenen bölümlerdir. Uzun süre boyunca su ve nem, rüzgar, hava kirliliği, sıcaklık değişimi, mantar, böcekler ve bakteriler gibi doğal etkilere maruz kalan iskeleler çeşitli bozulmalara uğramaktadır. Bu bozulmalar, iskele yapılarında kullanılan ahşap, taş, tuğla, çelik gibi malzemelerde farklı formlarda olabilmektedir. Çeşitli malzeme ve yapı elemanlarında görülen bozulmalar;

- Ahşap yapı elemanlarında sehim
- Ahşap malzemede rutubet, çürüme, bitkilenme, mantar, böceklenme, kirlilik, renk değişimi
- Kagir yüzeylerde tuz, çiçeklenme, kabuk, kirlilik, renk değişimi, kararma, aşınma
- Ahşap ve kagir malzemelerde yüzey ve parça kayıpları
- Boyalı ahşap cephe kaplamasında soyulma
- Derz boşalması
- Sıvalı yüzeylerde dökülmeler, kılcal / yapısal çatlaklar, yüzeyden ayrılma, neme bağlı kabarma, ayrışma, renk değişmi, yüzey kirliliği
- Metal elemanlarda korozyon ve paslanma

olarak sıralanabilmektedir.

İnsanların Neden Oldukları Hasarlar

İskelelerde insanların neden olduğu hasarlar bakımsızlık ve terk, kötü kullanım ve niteliksiz onarımlar-ekler, yeniden yapım, işlev değişikliği ve yangınlar olarak sıralanabilmektedir.

Bakımsızlık ve Terk: İstanbul'da kent içi ulaşımında zaman içerisinde kara ulaşımının ve raylı ulaşım araçlarının ön plana çıkmasıyla, deniz ulaşımı önem kaybetmiştir. Vapurları kullanan insan sayısı azaldığı için sefer sayılarında azaltmaya gidilmiş ve bu sebeple bazı iskeleler işlevsiz kalarak terk edilmeye, bakımsız kalmaya başlamıştır. Günümüzde bazı iskelelerden günde yalnızca sabah, öğle ve akşam vakitlerinde birkaç sefer uğramakta ve iskeleleri kullanan yolcu sayısı giderek azalmaktadır.

Kötü Kullanım ve Niteliksiz Onarım - Ek: İskele yapıları yapıldıkları tarihlerden itibaren çeşitli müdahaleler ve onarımlar geçirmişlerdir. Bunların bazıları sonucu iskelelerin özgün plan düzeni, cephe düzeni, kütle biçimi, yapı elemanları, yapım teknikleri ve malzemeleri değişikliğe uğramıştır.

İskelelere günümüz fonksiyonlarını karşılamak ve konfor koşullarına uyarlamak amacıyla bazı niteliksiz ekler eklenmiştir. Bu ekler; dış cephelere eklenen elektrik kablolar,ı klima üniteleri, ses aygıtları, anten vb. ögeler olup, iskelelere hasar vermekte ve özgünlüklerini de bozmakta, çirkin bir görüntü oluşturarak yapıların okunulabilirliğini azaltmaktadır.

Yeniden Yapım

Anadolu Kavağı İskelesi, Beykoz İskelesi, Paşabahçe İskelesi, Çubuklu İskelesi, Kanlıca İskelesi, Anadolu Hisarı İskelesi, Kandilli İskelesi, Çengelköy İskelesi, Beylerbeyi İskelesi, Üsküdar İskelesi ve Salacak İskelesi olmak üzere toplam 11 adet iskele çeşitli tarihlerde yıkılmıştır. Yıkılan iskelelerin yerine yapılan yeni iskelelerde, yapım teknikleri ve malzemeleri tamamen değiştirilmiştir. Özgün iskelelerin restitüsyon projeleri, yeniden yapılan iskelelerin uygulama projeleri ve günümüzdeki durumlarıyla karşılaştırıldığında; özgün plan şeması ve cephe özelliklerine uymadığı görülmektedir. İskelelerin yeniden yapım faaliyetleri, iskelelerin özgünlüklerinin yitirilmesine sebep olmuştur. Rekonstrüksiyonun, yapının özgünlüğüne verdiği zarara ve hangi durumlarda yapılmasının uygun

olacağına korumayla ilgili tüzüklerde değinilmiştir. Bunlar Şekil 4.30'da gösterilmiştir.

Şekil 4. 30 Tüzüklerde rekonstrüksiyon (Eken, B. S., 2023)

Koruma ile ilgili tüzüklerde belirtildiği gibi; yeniden yapım ancak özel durumlar olduğunda, yapıların yıkılmadan yaşatılamayacağı, kapsamlı onarımların yetersiz kalacağı ve yaşatılmasının tek yolunun rekonstrüksiyon olduğu durumlarda başvurulması gereken bir yöntemdir. Bu sebeple yapıların yeniden yapımı zorunlu olmadıkça yapılmamalı, özgün özellikleriyle korunmaya çalışılmalıdır. Bir yapı yeniden yapılacağında, özgün haline dair proje, belge, fotoğraflarla ilgili kapsamlı bir araştırma yapılmalı; alandaki mevcut izler kazı yapılarak bulunup belgelenmelidir. Bu sayede yapının özgün mimari dili, biçim ve teknik özellikleri anlaşılarak, buna uygun rekonstrüksiyon yapılabilir (Ahunbay, 2017, s. 32-37).

İşlev Değişikliği: Bazı iskeleler yolcu sayısı azlığı nedeniyle zaman içerisinde iskele işlevini yitirmiş, farklı işlevde kullanılmaya başlamıştır. Bazı iskelelere ise iskele işleviyle birlikte, özgün hallerinde bulunmayan başka fonksiyonlar da yüklenmiştir. Bu değişiklikler sırasında iskelelerin yeni yüklenen işlevlere yanıt

verebilmesi amacıyla özgün plan cephesinde veya cephe düzeninde değişikliğe gidildiği durumlar olmuştur.

Yangın: İskelelerdeki bozulma nedenlerinden biri de yangındır. Ahşap strüktürlü ve cephe kaplamalı olan iskelelerin bazıları geçmişte yangınlar geçirerek büyük hasarlar almıştır.

4.6 Koruma Önerileri

İskele yapıları, yapıldıkları dönemin yapım tekniklerini, mimari anlayışını, neoklasik mimari üslubunu yansıtmalarıyla İstanbul'un önemli kültür varlıkları arasında yer almaktadır. Bu bölümde, iskele kültür varlıklarının korunarak gelecek nesillere aktarılabilmesi için alınabilecek koruma önerileri sunulmuştur. Bu kapsamda, öncelikle iskele yapılarının her biri özelinde, bozulmalarına neden olan etkenler detaylıca tespit edilmelidir. Tespit edilen sorunlar doğrultusunda öneriler geliştirilmelidir. Bu öneriler, koruma ile ilgili hazırlanan uluslararası tüzüklerde yer alan kriterlere uygun olmalıdır.

- **Onarım Kriterlerinin Belirlenmesi**

İskele binalarının özgünlüklerine en çok zarar veren ve bozulmalarına neden olan etkenler niteliksiz onarımlar, müdahaleler ve rekonstrüksiyon uygulamalarıdır. Bu uygulamalar sırasında yapılarda çeşitli işlevleri karşılamak, kapalı alanları büyütmek, güçlendirme yapmak gibi amaçlarla duvar açma-kapatmalar, revak bölümlerinin kapatılması gibi özgünlüğü bozan ve yapıya zarar veren niteliksiz onarımlar yapılmıştır. Özgün hali ahşap strüktürlü olan iskeleler zaman içinde geçirdikleri çeşitli bozulmalar sonucu, özgün hali korunarak restorasyon yapılmak yerine yapım tekniği değiştirilerek betonarme veya çelik karkas strüktürlü olarak yapılmıştır. İskele yapılarının özgünlüklerine zarar veren müdahalelerden kaçınmak amacıyla, kültür varlıklarının korunması için yapılacak onarımlarla ilgili tüzüklerde belirtilen kriterlerden bazıları örnek olarak verilmiştir (Şekil 4.31).

Şekil 4. 31 Tüzüklerde yer alan onarımla ilgili maddeler

İskele yapılarının korunmaları için, yapılacak olan müdahalelerde, yukarıda belirtilen tüzüklerde bildirildiği gibi öncelikli olarak özgün yapım tekniği, malzeme ve yöntemler kullanılması, mümkün olmadığı durumlarda çağdaş yöntemlerin kulanılması gerekmektedir. Yapılan müdahaleler mümkün ölçütte geri dönüşebilir olmalı, gelecekte yapılacak olan koruma çalışmalarını engellememelidir. İskeleler yalnızca yapım teknikleri ve malzemeleriyle değil, özgün tavan ve duvar bezemeleri, cephe süslemeleri, kaplama malzemeleri, kapı ve pencereler, payandalar, çıkmalar, revaklar gibi mimari elemanlarının her biriyle korunmalıdır.

Yapılacak her müdahale öncesi mevcut durum çizim ve fotoğraflarla belgelendirilmelidir. Yapılacak olan uygulamalar konunun uzmanları tarafından işbirliği içinde projelendirilmeli ve raporlandırılmalıdır.

İskele binalarının korunması için öncelikli olarak, yapıları olabildiği en özgün halleriyle korumak ve en az müdahale etmek gerekmektedir. Ahşap iskele

binalarında çokça görülen "yıkıp yeniden yapma" yapıların özgünlüklerini, zamanın izlerini yok etmektedir. Bu sebeple gerekli koşullar oluşmadıkça yeniden yapılmaması gerekmektedir. Ancak, yapı ancak özgün ve mevcut taşıyıcı sistemi kurtarılamaz hale geldiğinde, özgün yapım tekniklerinin yetersiz kaldığı durumlarda uygulamanması gerekmektedir.

Günümüzde betonarme veya çelik karkas sistemli olarak yeniden yapılmış durumdaki iskelelerin ileri bir tarihte kullanılamaz hale geldiği ve yıkılması gerekli durumlar söz konusu olduğu halde, bu iskelelerin özgün hallerine ait projeler incelenmelidir. İskeleler, özgün yapım tekniği ve malzemeleri günümüze uyarlanarak, özellikle deniz ve yağmur sularından dolayı oluşabilecek bozulmalara ve sorunlara karşı önlemler alınarak özgün projelerine uygun rekonstrüksiyonları yapılmalıdır.

Yapıldığı tarihlerden itibaren birçok müdahale geçirmiş ve bazı dönemlerde özgünlüğü zarar görmüş olan kagir iskele binaları son dönemlerde yapılan restorasyonlarla niteliksiz eklerinden arındırılmaya, özgün hallerine kavuşturulmaya başlamıştır. Bu iskelelerde de gerekli durumlarda yapılacak olan onarımlar, tüzüklerde belirtilen kriterlere uygun olarak yapılmalıdır.

Bazılarının taşıyıcı dış duvarlarında ve sıvalarında çatlaklar, yüzey kopmaları görülmektedir. Bu bozulmalar, duvar dokusu bozulmadan, taş ve tuğla malzemelerde görülen çatlak ve kayıplar uygun yöntemlerle onarılmalıdır.

- **İşlev Sürdürülebilirliği**

1931 Atina Tüzüğü (Carta del Restauro) madde 4'te, "Yaşayan, yani ayakta duran anıtlara, yalnızca özgün işlevinden çok uzak olmayan ve binada gerekli uyarlamaların önemli hasara neden olmayacak şekilde yapılabileceği yeni kullanımlar verilmesi kabul edilebilir." denilmektedir.

Tüzükte belirtildiği gibi, iskeleler mümkün olduğu sürece özgün işlevini sürdürmelidir. Özgün işlevinin sürdürülemediği ve yeni bir işlev verileceği durumlarda, yapılara zarar vermeden korunmasına katkıda bulunacak ve kullanıcıları açısından en uygun olacak işlev verilmelidir.

Günümüzde İstanbul'da bulunan tarihi iskele binalarının birçoğu özgün işlevini sürdürmektedir. Ancak kent içi ulaşımda büyük çoğunlukla kara ulaşımı ve raylı ulaşım araçları kullanılması sebebiyle çoğu iskeleden yapılan sefer sayısı giderek

azalmaktadır. Kimi iskelelerde yalnızca sabahları işe gidiş ve akşamları işten çıkış saatlerine göre düzenlenmiş seferler yapılmaktadır. Bu iskelelerin kullanımları da yolcu sayısının azalmasıyla birlikte azalmıştır.

İskelelerin tamamen terk edilerek işlevini yitirmemesi, bakımsız kalmaması amacıyla deniz ulaşımına daha çok ağırlık verilmelidir. Bu amaçla sefer sayıları artırılmalıdır. Karşı yakada en yakın mesafede bulunan iskeleler ile arasında direkt seferler düzenlenmelidir. İskelelere yakın konumda bulunan diğer ulaşım araçları ile vapur seferleri arasında entegrasyon sağlanmalıdır. Vapur sefer saatlerine göre düzenlenmiş olan otobüsler konulmalıdır.

Kagir iskelelerden olan Moda İskelesi, Kadıköy İskelesi ve Kuzguncuk İskelesi iskele işleviyle birlikte kafe, çalışma alanı, kütüphane, konferans alanı gibi ikinci birer işlev taşımaktadır. Bu iskeleler özgün hallerinde de dernek, lokal gibi ikinci işleve sahipti. Bu kapsamda çok işlevli olma özelliklerini sürdürebiliyor olmaları ve ikinci işlevleri sayesinde insanları yapıya çekiyor olmaları, bulundukları alan içerisinde odak noktası haline gelmeleri önemlidir.

İskelelerde bulunan ikinci işlevlerin gerekliliklerini yerine getirebilmek amacıyla yapıya verilebilecek zararlardan, özgünlüğü bozan uygulamalardan, niteliksiz eklerden kaçınılmalıdır.

Anadolu Yakası'nda iskele işlevini tamamen yitirmiş olan ve başka bir işlevde kullanılan iskele yalnızca bir adettir. Salacak İskelesi, günümüzde dernek lokali olarak kullanılmaktadır. Günümüzde mevcut olan işlevinin yapıya zarar vermediği, özgünlüğünü bozmadığı sürece kültürel işlevde kullanılması ve halkın erişimine açık olması yapının sürdürülebilirliğine katkıda bulunacaktır. İhtiyaç duyulması halinde, gerekli düzenlemelerin yapılarak iskelenin yeniden işleve geçirilmesi ve vapur seferlerinin düzenlenmesi önerilmektedir.

İskelelerde kısaca iskelelerin tarihçelerinin, özgün hallerinin anlatıldığı, geçmişten günümüze değişmlerinin gösterildiği tanıtım levhaları yapılması insanların yapılara olan ilgisini ve bilgisini artıracaktır.

- **Periyodik Bakım, Onarım ve Kontrol**

1931 tarihli Atina Tüzüğü (Carta del Restauro) madde 1'de; "Her şeyden önce, anıta, çökme ve aşınmalardan ötürü kaybettiği dayanıklılığı ve zamana karşı

direnme gücünü yeniden kazandırmaya yönelik sürekli bakım ve sağlamlaştırma çabalarına önem verilmesi gerekir.” denilmektedir.

İskeleler zaman içinde doğanın çeşitli etkilerine maruz kalmaktadır. Kullanımı ve yolcu sayısı azalan iskelelerde, maruz kalınan etkiler sonucu oluşan bozulmaların denetim altına alınması zorlaşmaktadır. Bu süreç de iskelelerin bozulmalarını hızlandırmaktadır. Süreci yavaşlatmak ve ileride ortaya çıkabilecek büyük sorunları, onarım masraflarını önlemek amacıyla periyodik bakım ve kontroller yapılarak uygun onarımlar yapılmalıdır.

Doğal afetlerden olan depremlerin, iskele binalarında yıkıcı etkiler bırakması olası bir sonuçtur. İstanbul ilinin aktif bir fay hattı üzerinde yer alması, iskele yapıları için büyük bir risk teşkil etmektedir. İskelelerin olası depremleri en az hasarla atlatması için periyodik bakım ve onarımları sağlanmalı, koruyucu önlemler alınmalıdır.

5
DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

İstanbul kentinde deniz ulaşımı, coğrafi konumunun elverişli olması sebebiyle geçmişten itibaren önemli bir yer tutmuştur ve boğazın iki yakası arasında deniz vasıtasıyla ulaşım sağlanmıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar deniz ulaşımında kayıklar kullanılmaktaydı. Bu dönemde deniz ulaşımı saray mensubu ve padişahların kullandığı saltanat kayıkları, yalı sahiplerinin, tanınmış zengin kişilerin özel kayıkları, esnaf ve halkın kullandığı pazar kayıkları ile sağlanmaktaydı.

II. Mahmud döneminde, 1828 yılında İngiltere'den ilk buharlı gemi satın alınmış ve "Swift" adı verilmiştir. Bu tarihten itibaren kent içi deniz ulaşımında buharlı gemiler daha çok kullanılmaya başlanmış, kayık kullanımı zaman içinde toplu taşıma işlevini yitirmiştir.

Vapur seferlerinin düzenli yapılması ve sistemli hale bürünmesi için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bunlardan ilki 1843 yılında İngiliz ve Ruslar tarafından oluşturulan Fevaid-i Osmaniye adlı buharlı gemi işletilmesidir. Deniz ulaşımı işletmesini yerel bir firmanın yetkisi altına almak ve artan ulaşım talebini karşılamak amacıyla 1851'de Şirket-i Hayriye kurulmuştur. 1856 yılında, Haliç'te çalıştırılmak ve Şirket-i Hayriye'nin faaliyet alanına girmemek koşuluyla vapur işletmek üzere Haliç Vapurları Şirketi kurulmuştur. Cumhuriyet Dönemine gelindiğinde bütün işletmeler Denizcilik Bankası tarafından satın alınmış ve tek bir çatı altında toplanmıştır. 2005 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesinde bulunan Şehir Hatları İşletmesi, iskelelerle birlikte İstanbul Büyükşehir Belediyesi' ne devredilmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde, deniz ulaşımının kayıklarla sağlandığı dönemlerde İstanbul'da iskele binaları bulunmamaktaydı. Bu dönemde iskeleler suya uzanmış ahşap iskeleler biçimindeydi. Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısında iskele binaları da inşa edilmeye başlanmıştır. İlk başta

yalnızca ahşap iskeleler yapılmıştır. 20. yüzyılın başlarında daha fazla iskele inşa edilmeye başlanmıştır. Bu dönemde ahşap iskelelerle birlikte kagir iskeleler de yapılmıştır. Ahşap iskeleler genellikle iskele işlevi dışında bir işlev taşımazken, kagir iskeleler iskele işleviyle birlikte dernek, dükkan, lokal gibi ikinci bir işlev taşımaktaydı. İskele binalarının önünde yer alan vapur yanaşma yerleri çoğunlukla denize uzanan ahşap kazıklar üzerine oturtulmuş ahşap platformlardan oluşmaktaydı. Hem ahşap hem de kagir iskelelerde büyük oranda aynı işlevsel şema ve mimari özellikler görülmektedir. İskeleler yapıldıkları dönemin mimari anlayışı olan Neoklasik tarzda inşa edilmiştir.

Ahşap iskeleler genellikle dikdörtgen formda ve tek katlı inşa edilmiştir. Kagir iskeleler ise tek veya çift katlı olabilmekte ve planları çeşitlilik göstermektedir. Plan şemaları incelendiğinde ahşap iskeleler ile kagir iskelelerin zemin katı benzer bir şema göstermektedir. Bu şemada yolcu bekleme salonları, yolcu giriş-çıkış mahalleri, memur odaları, bilet satış gişesi, çımacı odası, wc gibi bölümler tasarlanmıştır. Kagir iskelelerin ikinci katında ise sahip oldukları ikinci işleve uygun plan şeması görülmektedir.

Ahşap karkas sistemde inşa edilen iskelelerin cepheleri de ahşap kaplamalıdır. Cephelerde çoğunlukla sivri kemerli ahşap giyotin pencereler, kapılar görülmektedir. Bazılarında süsleme olarak çiniler kullanılmıştır.

Kagir iskelelerin iki katlı olanları, taşıyıcı duvarları kesme taş veya tuğla iken döşemeleri betonarme olarak yapılmıştır. Bazılarının cepheleri kesme taş görünümü verecek şekilde sıvanmıştır. Cepheleri, Neoklasik mimariyi yansıtacak şekilde yoğun süslemelerle bezenmiştir. Mukarnas, çini, alçı, çıkma, revak ve kemerler gibi unsurlarla iskeleler zenginleştirilmiştir.

Çalışma kapsamında, Anadolu Yakası'nda yer alan, çoğınluğu 20. yüzyılın başlarında inşa edilmiş olan ve günümüze ulaşan iskele yapıları incelenmiştir. İncelenen iskelelerden Anadolu Kavağı İskelesi, Paşabahçe İskelesi, Çubuklu İskelesi, Kanlıca İskelesi, Anadolu Hisarı İskelesi, Kandilli İskelesi, Çengelköy İskelesi, Üsküdar İskelesi ve Salacak İskelesi ahşap konstrüksiyonlu ve ahşap cepheli olarak inşa edilmiştir. Ancak bu yapılar çeşitli tarihlerde yıkılmıştır. Yıkılan iskeleler, plan ve cephe özellikleri özgün halleriyle benzer olacak şekilde, yapım tekniği betonarme veya çelik karkas sistemli olarak yeniden yapılmıştır. Çelik

karkas sisteminde inşa edilen iskelelerin duvarlarında çelik karkasın arasında dolgu malzemesi olarak ytong kullanılmıştır. Ytongların üzerine ahşap kaplama altı tahtası çakılarak üzeri ahşap kaplanmıştır. Beylerbeyi İskelesi'nin, İstanbul 6 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü arşivinden elde edilen restitüsyon ve restorasyon projelerinde, iskelenin özgün halinde kagir yığma olduğu ve restorasyonu yapılırken de özgün haline uygun şekilde yapılacağı belirtilmiştir. Ancak restorasyon projesinde yapım tekniği ve malzemesini gösteren bir çizim bulunmamıştır. İskelenin yeniden inşa edilirken hangi yapım tekniği ve malzeme ile yapıldığı bilgisine ulaşılamamıştır. Özgün hali ahşap olan Üsküdar İskelesi de yıkılan iskeleler arasında olup, yeni bir tasarımda başka bir iskele inşa edilmiştir. Bu iskeleler Salacak İskelesi hariç, iskele işlevini sürdürmektedir. Salacak İskelesi günümüzde iskele işlevinde değil, dernek lokali olarak kullanılmaktadır.

İskelelerin özgün halleriyle korunamaması, özgün hallerine uymayacak şekilde yapılması; özgünlüklerinin ve tarihin izlerinin kaybolmasına sebep olmuştur.

Beykoz İskelesi, Kuzguncuk İskelesi, Haydarpaşa İskelesi, Kadıköy İskelesi, Moda İskelesi ve Bostancı İskelesi ise Anadolu Yakası'nda kagir olarak inşa edilen iskelelerdir. Bunlardan Haydarpaşa İskelesi, Kadıköy İskelesi, Moda İskelesi ve Bostancı İskelesi, çeşitli müdahaleleler, onarımlar ve restorasyonlar geçirmiş, günümüzde özgün hallerini korumaktadırlar. Kuzguncuk, Kadıköy ve Moda İskeleleri, iskele işlevleriyle beraber kütüphane, çalışma alanı ve kafe gibi fonksiyonlar da barındırmaktadır.

Kuzguncuk İskelesi'nin betonarme döşeme, kolon ve kirişleri zaman içinde kullanılamaz duruma gelmiştir. Yapının özgün ve iyi nitelikte olan kesme taştan yapılmış kara cephesi korunmuş, kalan kısımları özgün yapım teknikleri ve malzemesi kullanılarak yeniden yapılmıştır.

Özgün halinde kagir yığma olan Beykoz İskelesi ise 1987 yılında yol çalışmaları sırasında yıkılmış ve özgün mimari özelliklerinden uzak, klasik bir Boğaziçi ahşap iskelesi görünümünde olacak şekilde yeniden yapılmıştır. Yeniden yapılan iskelenin konstrüksiyonu betonarmedir.

Çalışma kapsamında yukarıda bahsedilen Anadolu Yakası'nda yer alan 16 adet iskeleye yönelik literatür araştırması, çeşitli kütüphane ve kurumlarının arşivlerinin

taranması yapılarak eski fotoğraf, belge, projeler incelenmiş ve özgün halleri, geçirdikleri müdahaleler, değişimler hakkında bilgi edinilmeye çalışılmıştır. Her bir iskele yerinde incelenerek yapıların güncel durumları, özgünlük durumları tespit edilmiştir. Bu bilgileri içerecek şekilde her bir iskele için katalog oluşturulmuştur.

İskelelerin taşıyıcılık durumları, korunmuşluk durumları ve bozulma nedenlerini anlamak ve öneriler geliştirmek amacıyla çeşitli analizler yapılmıştır. Taşıyıcılık durumu analizinde, iskelelerin yapım teknikleri ve malzemeleri incelenmiş, taşıyıcılıklarında sorun olup olmadığı tespit edilmiştir.

Özgün halini koruyan iskeleler için korunmuşluk durumu analizi yapılmıştır. Korunmuşluk durumu analizinde iskelelerin plan düzenleri, cephe düzenleri, kütle biçimlenişleri, malzeme ve yapım teknikleri ve işlevleri açısından değerlendirilmiş, bu kriterlerin özgün hallerine göre değişimleri incelenmiştir.

Yeniden yapılan iskeleler için ise özgün projelerine uyumluluk annalizi yapılmıştır. Plan, cephe, kütle, malzeme ve yapım teknikleri açısından özgün hallerini yansıtan projelere ne kadar uyumlu olacak şekilde yapıldıkları incelenmiştir.

Günümüze ulaşan iskelelerde en çok rastlanan bozulma nedenlerinin uzun süreli doğal etkenler ve insanların neden olduğu hasarlar olduğu anlaşılmıştır. İskeleler deniz kıyısında inşa edildikleri için deniz suyu, dalga ve neme maruz kalmaktadır. Uzun süre su, nem, rüzgar gibi doğal etkenlere maruz kalan iskelelerin yapı elemanlarında, taşıyıcılarında ve malzemelerinde çaşitli bozulmalar görülmektedir. Bunlar ahşap ve kagir malzemelerde çürüme, bitkilenme, renk değişimi, kararma, kirlilik, yüzey ve parça kayıpları, sıvalı yüzeylerde dökülmeler, çatlaklar, kabarma, derz boşalması, metal elemanlarda korozyon ve paslanma gibi bozulmalardır.

İskelelerin bozulmasında ve özgünlüklerini yitirmesindeki en büyük faktör ise insanların neden olduğu faktörlerdir. İstanbul kent içi ulaşımında kara ulaşımı ve raylı ulaşım araçlarının rolünün artmasıyla, deniz ulaşımı önem kaybetmiştir. Yolcu sayısı azaldığı için vapur sefer sayıları azaltılmış bu sebeple de iskeleler işlevsiz kalarak terk edilmeye, bakımsız kalmaya başlamıştır. Bugün bazı iskelelerde, günün yalnızca iş giriş ve çıkış saatlerine göre ayarlanmış vapur seferleri yapılmaktadır. Bazı iskeleler artık iskele olarak kullanılmamakta, başka işlevlerde kullanılmaktadır. Yapıların yeni işleve uymasını sağlamak amacıyla özgünlüklerine zarar verildiği durumlar görülmektedir.

İskelelere günümüz konfor koşullarına uyarlamak amacıyla bazı niteliksiz ekler yapılması da iskeleleri bozan etkenlerdendir. Bunlar dış cephelere eklenen elektrik kabloları, anten, klima üniteleri, ses aygıtları vb. ögeler olup kötü bir görüntü oluşturmakta ve yapıların algılanmasını zorlaştırmaktadır.

Yeniden yapım (rekonstrüksiyon) iskelelerin özgünlüklerinin tamamen kaybolmasına sebep olmuştur. İskeleler özgün halleriyle korunamamış, çeşitli gerekçelerle yıkılmıştır. Yıkılan iskeleler yeniden yapılırken yapım tekniği değiştirilmiş, ahşap yerine betonarme veya çelik karkas sistemde inşa edilmiştir. Bu iskeleler, özgün cephe düzeni ve plan düzenini kısmen yansıtmalarına rağmen yapım teknikleri tamamen değiştirilmiştir. Anadolu Yakası'nda Beykoz İskelesi hariç kagir iskeleler günümüze gelene kadar özgünlüklerini bozacak çeşitli müdahaleler geçirseler de, yakın tarihlerde yapılan restorasyonlar sonucu özgünlüklerini büyük oranda korumaktadır.

İstanbul'da yer alan vapur iskeleleri yalnızca yolculuk yapılmasını sağlayan duraklar olmayıp, aynı zamanda yer aldıkları çevrelerde, etrafında çeşitli fonksiyonların toplanmasını sağlayarak, kullanıcılarının uğrak bir noktası haline gelmiş, günlük yaşamlarında önemli bir yer tutmuş ve sosyal, kültürel merkezler oluşturmuşlardır. Aynı zamanda yüz yıldan fazla bir geçmişe sahip iskeleler, yapıldıkları dönemin mimarlık anlayışını yansıtmakta, İstanbul'un kentsel kimliğine ve hafızasına katkı sağlamaktadır. Bu sebeple günümüzde var olan iskele kültür miras yapılarını koruyarak gelecek nesillere aktarmak gerekmektedir.

Bu amaçla, gerekli durumlar olduğunda iskelelere yapılacak müdahaleler özgün niteliklerine zarar vermeden, mümkün olduğunca geri dönüştürülebilir şekilde yapılmalıdır. İleride oluşabilecek büyük boyutlu ve maaliyetli zararları engellemek amacıyla iskelelerin periyodik bakım ve kontrolleri yapılmalıdır.

Betonarme veya çelik karkas sistemli olarak yeniden yapılan, özgün hali ahşap konstrüksiyonlu olan iskelelerin taşıyıcıları, betonarmenin ömrünün kısıtlı olması sebebiyle risk altındadır. Bu iskelelerin tamamen kullanılamaz hale gelmesi durumunda, özgün yapım tekniği olan ahşap karkas sisteminde ve günümüz koşullarına uygun olacak şekilde rekonstrüksiyon yapılması önerilmektedir.

İskelelerin işlevlerinin devamlılığı sağlanmalıdır. Yolcuların, diğer ulaşım araçlarını tercih etmesi ve vapur seferlerinin azalması sebebiyle kullanımı azalan

iskelelerde, vapur kullanımını teşvik edecek adımlar atılmalıdır. Bu amaç doğrultusunda iskeleler ile, karşı yakada en yakın konumda bulunan iskeleler arasında direkt seferler düzenlenmesi faydalı olacaktır. Kullanıcıların kolayca erişimini sağlamak amacıyla iskele binalarına yakın konumda bulunan diğer ulaşım araçları ile vapur seferleri arasında entegrasyon sağlanmalıdır. Vapur sefer saatlerine göre otobüsler düzenlenmelidir. Kişisel araç kullanarak iskelelere erişim sağlayacak kullanıcılar için, iskeleler yakınında otopark düzenlenmesi de düşünülebilir.

KAYNAKÇA

Ahunbay, Z. (2017). *Tarihi çevre koruma ve restorasyon*. YEM Yayın. (Orijinal yayın tarihi 1996)

Ahunbay, Z. (2017). Yeniden yapım (rekonstrüksiyon) için koşullar. *Dört Aylık Mimarlık Kültürü Dergisi*, (60), 32-37.

Arıkan, M. (1994). İskeleler. *Dünden bugüne İstanbul* (4), 198-206. Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın.

Barışta, H. Ö. (1985). İstanbul son imparatorluk dönemi yapılarında süs kubbesi ile taçlandırılmış iskele binalar. *Vakıflar Dergisi*, (19), 285-294.

Barışta, H. Ö. (1994). Haydarpaşa İskelesi. *Dünden bugüne İstanbul* (4), 30-31. Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın.

Başar, N. (2007). *Büyükdere vapur iskelesi restorasyon projesi* [Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Polen-İTÜ Akademik Açık Arşiv. https://polen.itu.edu.tr/items/1253f7d2-6fc0-4f00-8b74-0fae75bad9f2

Batur, A. (2003). *M. Vedad Tek, kimliğinin izinde bir mimar*. Yapı Kredi Yayınları.

Çamcı, B., Yaman, Ş., Zafer, C. (1994). *Türk deniz ticareti ve türk denizcilik işletmeleri tarihçesi I*, TDİ Kültür Yayınları.

Dağdelen, İ. (2006). *Alman mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı öncesi İstanbul haritaları* (1). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü.

Dağdelen, İ. (2008). *İstanbul - Anadolu Ciheti haritaları.* İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü.

Dağgülü, İ. B. (1986). *İstanbul büyük kent modelinde deniz ulaşımı etüdü ve modern su üstü ulaşım araçları için yanaşma birimlerinin tasarlanması* [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. Yıldız Teknik Üniversitesi Merkez Kütüphanesi. http://yordam.ktp.yildiz.edu.tr/yordam/?dil=0&p=1&q=0011404&alan=kuneDemirbasKN_str

Emlak Kulisi (2015). *1981 yılında Küçüksu İskelesi kapatılmış.* 2023 tarihinde https://emlakkulisi.com.tr/1981-yilinda-kucuksu-iskelesi-kapatilmis/339820 adresinden alındı

Ertuğ, N. (2015). Klasik dönem Osmanlı İstanbul'unda deniz ulaşımı, *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* (6), 414-435.

Gülen, M. ve Kılınç, M. (2018). Orhan Şahinler'in Türkiye modern mimarlığına bıraktığı iki miras: İstanbul Ticaret Odası binası ve Üsküdar Vapur İskelesi. *MİMAR.İST* (62), 70-77.

Gümüş, M. D. (2021). Birinci dünya savaşında mimarlık yapmak: vedad (tek) bey'in harbiye nezareti'ne bağlı çalışmaları. *Sanat Tarihi Yıllığı,* (30), 111-143.

Haskan, M. N. (2001). *Yüzyıllar boyunca Üsküdar* (1). Üsküdar Belediyesi, Üsküdar Araştırmaları Merkezi.

İBB Kültür Sanat. (t.y.). *Salacak İskelesi*. 2023 tarihinde https://kultursanat.istanbul/salacak-iskelesi/ adresinden alındı

ICOMOS. (1931). *Atina tüzüğü.* 2023 tarihinde http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0660878001536681682.pdf adresinden alındı

ICOMOS. (1964). *Venedik tüzüğü.* 2023 tarihinde http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0243603001536681730.pdf adresinden alındı

ICOMOS. (2003). *Mimari mirasın analizi, korunması ve strüktürel restorasyonu için ilkeler.* 2023 tarihinde http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0033791001536913477.pdf adresinden alındı

İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi. (2022). İstanbul

İstanbul VI Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi. (2022). İstanbul

Koraltürk, M. (2010). *İstanbul'da deniz ulaşımı*. Varlık Yayınları.

Mazak, M. (1998). *Eski İstanbul'da deniz ulaşımı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Otobüsleri A.Ş.

Müftüler, E. (2005). *Boğaziçi iskelelerindeki işlevsel değişimin mekansal etkileri* [Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Polen-İTÜ Akademik Açık Arşiv. https://polen.itu.edu.tr/items/b768de3b-02ba-4381-80b1-cbce34d233ff

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi

Tutel, E. (1994). Deniz Ulaşımı. *Dünden bugüne İstanbul* (3), 30-33. Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın.

Tutel, E. (2008). *İskeleler şehri İstanbul*. İDO Yayınları.

Yazıcıoğlu, M. L. (1984). *Boğaziçi kıyı yapıları tarihsel biçimlenişleri çağdaş biçimlenişlerinde temel ilkeler önerisi* [Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. (Tez No: 514564)

TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirileri

1. Eken, B.S., Tuncer, Ö.F. (2023). Tarihi iskele binalarının incelenmesi ve koruma sorunları üzerine bir araştırma: Kadıköy İskelesi örneği. *9. Uluslararası Mimarlık ve Tasarım Kongresi Bildiri Kitabı* (s.534). İstanbul.