



Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası / “Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binası Projesi” Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma

A Study of the Original Drawings of the Hejaz Railway Headquarters Building

Türkan İRGİN UZUN,¹ Mahmoud Zein El ABİDİN²

ÖZ

Hilafetin son büyük projesi olarak kabul edilen Hicaz Demiryolu, Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yy'ın ikinci yarısında gerçekleştirdiği önemli projelerden biridir. Bu konuda yerli, yabancı çeşitli araştırmacılar tarafından kitap, makale ve tezler yazılmıştır. Ancak bölge için inşası düşünülen Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binası Projesi hiç gündeme gelmemiştir. Vakıflar Genel Müdürlüğü arşivinde yer alan özgün çizimlere ve 6000'e yakın BOA belgelerinin taranmasının ardından, Hicaz hattı ve Müdiriyyeti ile ilgili tarihsel ve siyasal gelişmeler ele alınarak “Hicaz Müdiriyyet-i Umumiye Binası Projesi” makalede konu edinilmiştir. İmparatorluğun desteklediği ve Milli Mimari döneminin özelliklerini yansıtan yüksek nitelikli bu projenin plan ve cephe özellikleri, kapsamlı olarak ilk defa gün ışığına çıkarılarak çizimlerdeki mimari yaklaşım karşılaştırmalı değerlendirmelerle ortaya konulmuştur. Makalenin asıl amacı, Evkaf Ser mimarı Kemaleddin Bey yönetiminde tasarlanan, İnşaat ve Tamirat Müdür ve Mimarı Ali Talat Bey'in onayladığı ve Mukbil Kemal'in mimar olarak görev aldığı “Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binâsı Projesi” olarak adlandırılan çizimlerin incelenmesiyle alana yeni bir açılım sağlamak ve yeni araştırma ve değerlendirmelere ışık tutmaktır.

Anahtar sözcükler: II Abdülhamit dönemi mimarisi; Ali Talat Bey; Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası; Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binâsı projesi; Milli Mimari; Mimar Kemaleddin Bey; Mimarlık Tarihi; Mukbil Kemal; Osmanlı mimarisi.

ABSTRACT

The Hejaz Railway, considered the last major project of the Caliphate, was an important project of the Ottoman Empire in the second half of the 19th century. Books, articles and theses were written about the project by numerous domestic and foreign researchers, but the “Hicaz Railway Müdiriyyet-i Umumiyyesi Project,” which was meant to serve and strengthen the region, was never truly completed. This study is a review of the original drawings found in the archives of the General Directorate of Foundations and some 6000 BOA documents, as well as the historical and political developments related to the project. The plan and facade features of this high-quality project supported by the empire and reflecting the style of the national architect have been introduced for the first time in detail with evaluations of the architectural approach. The aim of this article was to provide new insight and information to researchers on the work of architects Kemaleddin, Ali Talat and Mukbil Kemal.

Keywords: Abdul Hamid II period architecture; Ali Talat Bey; Hejaz Railway headquarters building; the Hejaz Railway Müdiriyyet-i Umûmiyye Building Project; national architecture; architect Kemaleddin Bey; architectural history; Mukbil Kemal; Ottoman architecture.

¹Maltepe Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul

²Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul

Başvuru tarihi: 27 Nisan 2016 - Kabul tarihi: 21 Eylül 2017

İletişim: Türkan İRGİN UZUN. e-posta: turkanuzun72@gmail.com

© 2017 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2017 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Osmanlı Devleti'nin sınırları çeşitli dönemlere göre değişkenlik göstermektedir. Bu sınır değişikliklerinin en önemlilerinden biri, İslamın kutsal topraklarının sorumluluğunun Osmanlılara geçtiği Mercidabık Meydan savaşında gerçekleşmiştir.¹ Halep'in kuzeyinde, Yavuz Sultan Selim ile Memluk Sultanı'nı karşı karşıya getiren savaş, 1516'da Sultan Selim'in zaferi ile sonuçlanmıştır. Bu zaferin ardından Halep, Hama, Humus, Şam, Mekke ve Medine Memluk idaresinden çıkıp Osmanlı İmparatorluğu idaresine girmiş ve Yavuz Selim Hâdim-ül-Haremeyn-iş-Şerifeyn lakabını almıştır. Osmanlı hanedanı bu tarihten sonra Memluk topraklarının hâkimi, Hicaz, Mekke ve Medîne'nin de hâdimi olmuştur.² Kutsal toprakların sorumluluğunu üstlenen Osmanlı padişahlarının önemli görevlerinden biri, Suriye Ürdün ve Arabistan çöllerinden geçen hacıların güvenli bir şekilde Mekke ve Medine'ye ulaşmalarını sağlamak idi. Bu görev Osmanlı padişahı tarafından Şam Emirine verilmiş idi.³ Emirlik idaresi bu güç yolculuğu kolaylaştıracak teknik, lojistik ve güvenlik koşullarını sağlayan önlemler almış olsada, bölgenin kurak iklim koşulları, 50 gün süren bu yolculuğu güçleştirmekte idi.

Osmanlı Devleti Endüstri Devrimi sonrası yeni ulaşım aracı olarak ortaya çıkan buharlı tren kullanımına kayıtsız kalmamış ve Anadolu topraklarında ilk demiryolu bağlantısını kurmak için çeşitli çalışmalar başlatmıştır.⁴ İmparatorluk topraklarındaki ilk demiryolu hattı⁵ 1851 yılında İngilizlerin imtiyaz hakkını almasının ardından inşasına başlanan 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire demiryolu hattıdır.⁶ İzmir-Aydın arasında Anadolu topraklarında yapılacak ilk demiryolu hattı inşaat imtiyazını ise yine İngilizler 1856 yılında almıştır. İmparatorluğun Avrupa toprakları üzerinde gerçekleşen ilk demiryolu hattı ise, 1860 tarihli Çernavoda (Boğazköy)-Köstence ve 1866 Rusçuk-Varna hatlarıdır.⁷ Tüm bu projeler arasında, esas büyük proje, ilk olarak Anadolu'da başlayan ve İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan Anadolu-Bağdat demiryolu hattı, devamında ise Avrupa'dan başlayıp İstanbul'a, oradan da Hicaz'a uzanan, sonrasında Basra körfezine dek gidecek olan, Sultan II. Abdülhamid Han'ın büyük "**Hicaz Demiryolu Projesi**"dir.

1870-1888 yılları arasında tamamlanan 1279 km'lik Rumeli demiryolları hattı⁸ ile Berlin, Viyana, Paris gibi Avrupa'nın önemli kentleri İstanbul'a bağlanır.⁹ Projenin

ikinci etabı olarak tanımlanabilecek Kudüs, Mekke, Medine gibi kutsal kentlerin İstanbul'a bağlanmasıyla, İstanbul'u merkez alan, Asya-Avrupa'yı ve Hicaz'ı birleştiren bir demiryolu ağının tamamlanması projenin temel hedefidir.

Hicaz Demiryolu'nun inşaa amacı, kamuoyuna aylar süren hac yolculuğunun kolaylaştırılması olarak açıklanmıştı. Saatte 40 km hızla gidecek olan tren, 50 gün süren hac yolculuğunu, gidiş-dönüş sekiz güne indirecekti.¹⁰ Açıklanmayan diğer sebepler ise askeri ve siyasi içerikli idi. II Abdülhamit hakimi olduğu doğu topraklarının siyasi ve askeri yönlerden kolay ulaşılabilir olması, herhangi bir savaş veya iç karışıklıkta bölgeye asker sevk edebilmesi, veya bölgeden İstanbul'a petrol ve askeri mühimmat taşımak gibi ilave gerekçelerle Hicaz Demiryolu projesini gerçekleştirmek üzere çalışmaları başlattı. Hicaz Demiryolu hattının başlangıç ve inşaa ile ilgili bilgilere Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) belgelerinden ulaşılabilir. Sultan II. Abdülhamit Hicaz Demiryolu iradesini 2 Mayıs 1900 tarihinde yayınladı.¹¹ Bu iradesiyle Hicaz demiryoluyla ilgili tüm muameleleri ve inşaat işlerini yürütmek üzere bir Komisyonu Âli kurulduğu bildirilmektedir.¹² İstanbul merkezli olan bu komisyona¹³ ilerleyen zamanlarda demiryoluna ait işlerin artması nedeniyle Şam, Beyrut, Hayfa komisyonları eklenir. 1908 yılına ait bir BOA belgesinden anlaşıldığına göre Komisyon-i Ali lağvedilmiş ve Demiryolu inşaat işlemleri Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti'nce yürütülmüştür.¹⁴ 25 Nisan 1912'de Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umumiyesinin Sadaret makamından irtibatının kesilerek önce Harbiye Nezareti'ne¹⁵ 9 Ekim 1912'de tekrar Sadaret'e bağlanmıştır. 11 Ocak 1913'te yayınlanan muvakkat bir kararname ile Sadaret'ten alınıp Evkaf Nezareti'ne ilhak edildi. Umumiye'nin Evkaf'a bağlanması sürecine denk gelen dönemde Müdiriyyet binası Evkaf Nezaretin'de çizilerek 1915'te projelendirilmiştir.

7 Ekim 1916'de çıkarılan bir başka kararname ile 1. Dünya Savaşına bağlı olarak değişen askeri ve siyasi ortam nedeniyle, Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umumiyesi Evkaf Nezareti'nden ayrılarak Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır.¹⁶ 1917'de Müdiriyyet, Evkaf Nezareti'nden ayrılarak bütünüyle Harbiye Nezareti'ne bağlanır.¹⁷ Harbiye Nezareti, Hicaz Demiryolu ile Askeri Demiryollar ve Limanlar İdareleri'ni birleştirerek "Hicaz ve Askeri Demiryollar ve Limanlar" namıyla bir Müdiriyyet-i Umumiye teşkil eder. Bu suretle büt-

¹ Gülsoy, U. 1994.

² Uzunçarşılı, 1999, s. 282-283.

³ İsmail, 1977, s. 33.

⁴ Gülsoy, 1994.

⁵ Hat 1856 senesinde hizmete girmiştir. Anadolu topraklarında yapılacak ilk demiryolu olan İzmir - Aydın demiryolu hattı inşaat imtiyazını yine İngilizler 1856 yılında almıştır İmparatorluğun Avrupa toprakları üzerinde gerçekleşen ilk demiryolu ise, 1860 tarihli Çernavoda-Köstence ve 1866 tarihli Rusçuk-Varna hat-

larıdır. İngiliz şirketleri ile yaşanan çeşitli anlaşmazlıklar sonrasında Rumeli Demiryolları imtiyazı, 1869 tarihinde Brüksel'de bankerlik yapan, Macar asıllı Baron Hirsch'e verilmiştir. (Özgün, 2000).

⁶ Gülsoy, 1994.

⁷ Özgün, 2000.

⁸ Vahdettin, 1993.

⁹ Bu hat pekçok roman ve filme konu olan "Şark Ekspresi" olarak ünlenen demiryolu hattıdır.

¹⁰ Öztürk, 2016.

¹¹ Gülsoy, 2010.

¹² Atalar, 1993, s. 43-90.

¹³ Padişahın başkanlığındaki komisyonda Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Nafia Nazırı Zihni Paşa, Maliye eski Nazırı Tevfik Paşa, İzzet Paşa ile Bahriye İmalat Komisyonu Reisi Hüsnü Paşa ve Serkatip Tahsin Paşa yer almıştır. Daha sonra Sadrazam Mehmed Ferit Paşa da komisyona katılmıştır.

¹⁴ Tarih: 19/B /1326 (Hicri) Dosya No: 1281 Gömlek No :31 Fon Kodu: DH. MKT.

¹⁵ Fon Numarası: BEO Dosya: 4032 Gömlek: 302353, Belge Tarihi: H-08-05-1330.

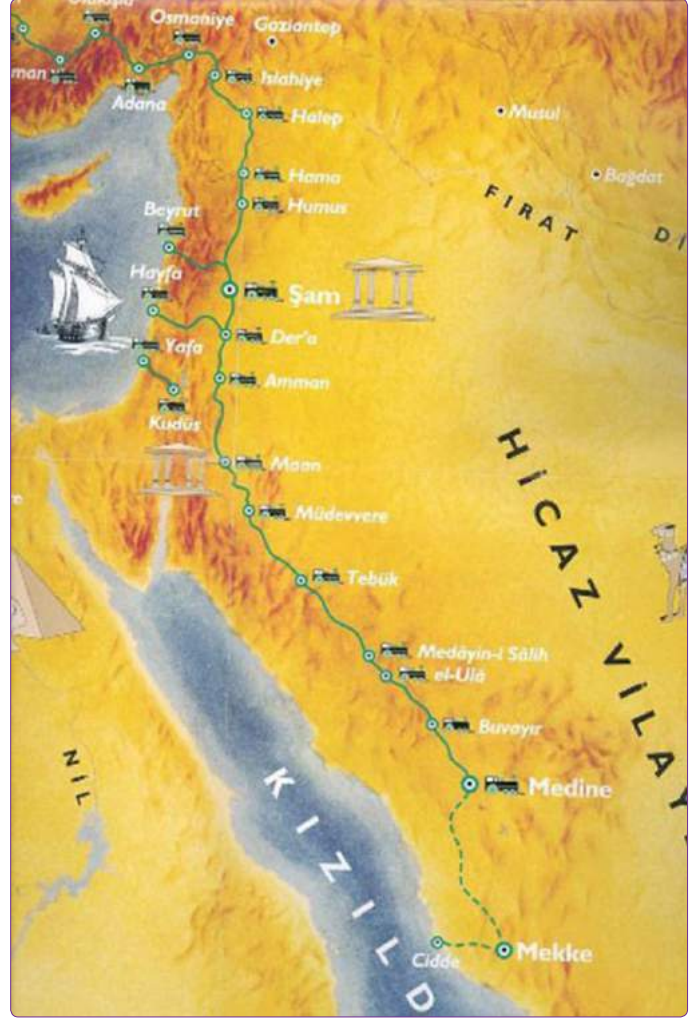
¹⁶ Fon Kodu: MV 245, Dosya no: Gömlek No: 46 Belge Tarihi: H-06-12-1334.

¹⁷ Takvim-i Vekâyi, No: 2824, 16 Mart 1333/16 Mart 1917, s. 2.'den aktaran: Çetin, E. (2010), s. 112.

çeleri ve işletmeleri de dâhil olmak üzere her iki demiryolu idaresi birleştirilmiş olur.¹⁸ I. Dünya Savaşı sonrası Hicaz demiryolu hattı ile ilgili inşaat işlerinin yürütülmesini ve hatların korunmasını sağlayan “Hicaz ve Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdiriyyet-i Umumiyesi”nin 1919’da lağvedildiği ve idare etmekte olduğu inşaat ile hatların korunması ve işletilmesi hususlarının Nafia Nezareti’ne devredildiği, BOA’da bulunan iki adet kararname layihısından anlaşılmaktadır.¹⁹

Hicaz; Şam ve Medine kentleri arasında yer alan coğrafyayı tarifler. Demiryolu Şam’dan başlar ve birinci ana durak Şam’dır. Şam-ı Şerif kentinin coğrafi önemi büyüktür. Şam-ı Şerif, 16. yy dan beri İslam medeniyetlerinin kutsal görevini tamamlayabilmeleri için yola çıkan hac kervanlarının ilk toplanma yeridir. Hac kafilelerinin konaklama imkânlarından yararlanması için Sinan’ın yapmış olduğu Süleymaniye Külliyesinin de Kanuni tarafından burada yaptırılmış olması Şam’ın Osmanlı İmparatorluğu tarafından önemsendiğinin kanıtıdır.²⁰ Bu hat üzerindeki mimari yapılar, duraklar ve hizmet binaları da bu büyük projenin kapsamındadır.²¹ Ayrıca Hicaz demiryolu üzerindeki telgraf hattının oluşumu da bu büyük proje ile bağlantılıdır.²²

BOA, Hatt-ı Hümâyün tasnifindeki belgenin²³ ayrıntılı açıklamasından kervanların sadece hac görevini yerine getirmek üzere yola çıkmadığı, 16. yy’dan beri İstanbul Osmanlı sarayından Kabe-i Şerif örtüsünü yenilemek, halka ve çeşitli devlet kademesindeki görevlilere, hediye ve yardımlar sunmak üzere Surre-i Humayun adı verilen bir kervanın da Şam üzerinden hac yoluna çıktığı anlaşılmaktadır.²⁴ Osmanlı pâdişâhları tarafından her yıl hac mevsiminde Haremeyn-i Şerîfeyn ahâlisine “Surre” denilen hediyeler götürmekte idi. Mukaddes yerlerde bulunan müslümanlara, hac yollarının emniyetini sağlayan Mekke şeriflerine ve Hicaz bölgesinde yaşayan şeyhlere gönderilen para ve değerli eşyaları²⁵ götüreren topluluğa ve takdim törenine de “Surre Alayı” denirdi. BOA’da H 1253/M 1837 yılına ait²⁶ ve Surre Emîni tarafından kaleme alınan gidiş dönüş yolculuk masraf defterindeki bilgilere göre İstanbul Sarayından yola çıkan kervan, önce Kartal’a gelerek Gebze mevkiine varışla İstanbul’dan çıkış yapar. Kervanın Mekke-i Mükerrreme’ye dek toplam 55 menzile uğradığı, bu duraklardan İznik, Konya, Adana ve Antakya’da ikişer gün, Şam’da 31 gün;



Şekil 1. Hat haritası.²⁸

Mekke’de 19 gün kalındığı Şam’da Ramazan ayını geçirmek üzere uzun kalındığı, Mekke’de ise, Hac görevinin yerine getirilmesi için kalındığı anlaşılmaktadır.²⁷

Hattın geçtiği Ülkeler, Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan toplam uzunluğu 1464 km’dir. Hacıların ilk toplanma yeri olan Şam ilk durak, Ürdün’ün başkenti Amman ikinci büyük durak, diğer büyük duraklar, Tebuk, Mede-in Salih ve Medine’dir (Şekil 1). Hicaz Demiryolu hattının Şam’dan Mekke’ye dek varışı hedeflemişse de demiryolu Mekke’ye kadar uzatılmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nun 1914’te patlak veren I. Dünya Savaşı içinde hazırlıksız bir şekilde bulunması gibi askeri nedenlerin yanı sıra ekonomik ve siyasi nedenlerle proje Medine’de son bulur.

Hicaz Demiryolu’nun maliyeti 4 milyon lira olarak hesaplanmıştır.²⁹ Başta halifenin kendisi 2.5 milyon altın bağışla-

¹⁸ Takvim-i Vekâyi, no: 2822, 14 Mart 1333/14 Mart 1917, s. 1.’den aktaran: Çetin, E. (2010), s. 112.

¹⁹ BOA, 22 C 1337 (Hicri), Dosya no: 250, Gömlek No: 73, Fon kodu: MV.

²⁰ Kuran, 1988.

²¹ Hülagü, 2008.

²² Hicaz-Mekke hattı için R.D’Aranco’nun 1900 yılında anıtsal bir sütun tasarladığı koleksiyonlardaki çizimlerden anlaşılmaktadır. Bu anıt, projeyi başlatan Abdülhamit’e atfedilmiştir. (D’Aranco, 1900, GA-

MUD koleksiyonu).

²³ BOA, Hatt-ı Hümâyün tasnifi, 48. 306/B’de, 1253/1837 yılı.

²⁴ Atalar, 1993

²⁵ Surre-i Hümâyün Alayının 1253/1837 yılına ait Mekke’ye gidiş, dönüş ve yolculuk masraflarını içeren defterde hediye ve masrafları detaylıca belirtilmiştir. (Atalar, 1993, s. 43-90).

²⁶ BOA, Hatt-ı Hümâyün tasnifi, 48. 306/B’de, 1253/1837 yılı.

²⁷ Atalar, 1998.

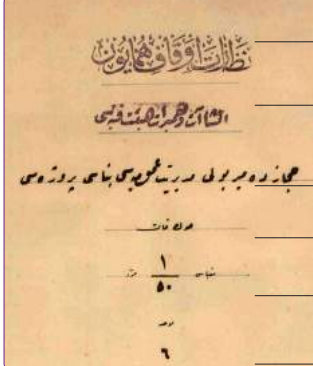
²⁸ <http://www.kevserdenizi.com/78622-hilafetin-son-buyuk-projesi.html>

²⁹ Osmanlı Devleti’nde demiryolunun yaygınlaştığı ve demiryolu yatırımının en çok yapıldığı dönem, II. Abdülhamid devridir. 1889- 1898 döneminde, 5350 km’lik demiryolu inşası için izin verilmiştir.

mak suretiyle büyük bir kampanya başlatır. 1901 yılına ait BOA belgesi, Hicaz Demiryolu masraflarına tahsis edilmek üzere Hicaz’a gönderilecek mecidiye listesine ilişkin belge rastlanan en erken tarihli belgedir.³⁰ Mısır Hidivi, İran Şahı, Haydarabat Nizamı, bugünkü Pakistan’ı oluşturan Hint müslümanları, Seylan³¹ Müslümanları, Afganistan, Fas, Muskat, Kırım olmak üzere çeşitli Ülkeler büyük maddi bağışlarda bulunmuşlardır.

Kaynakların çoğunda yardımların Müslüman Ülkelerden yapıldığı vurgulanmakta ise de BOA’da ki bazı belgelerin varlığı batılı Devlet ve kuruluşların da katılım ve desteğini göstermektedir. Bunlardan biri, 1901 tarihli BOA belgesidir. Belge içeriği “Elde edilecek geliri Hicaz Demiryolu masrafları için bağışlanmak üzere Tepebaşı Tiyatrosu’nda Perapalas Oteli direktörü tarafından, İtalyanlar’a oyun oynattırılacağı’na dairdir.³² Dış kaynaklı yardımlara ilişkin bir diğer belge, 7 Ağustos 1901 tarihinde toplanan 10.000 İngiliz lirasının Cidde Vali Kaymakamlığı’na gönderildiğine ilişkindir.³³ Demiryolu’na ait tüm bağış ve giderler “Hicaz ve Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdiriyyet-i Umumiyesi” kayıtlarında düzenli olarak belgelenmekte idi³⁴ ayrıca yardımların tek elde toplanması için, “Hicaz Şimendifer Hattı İanesi” kurulmuştur.³⁵

Hicaz demiryolu hattı için bir yandan yardımlar toplanırken öte yandan istasyon binalarının inşası ile ilgili çalışmaların sürdüğü tahrir defterinden anlaşılmaktadır. Bu çalışma belgelerinden biri “Hindistan’da Heldevani kasabası vücuhundan³⁶ Hafız Abdürrahim Han’ın Mekke veya Medine’de bir mevkif salonu³⁷ yaptırmak istediğinden bir istasyon binası resim ve keşfinin Suriye’ye gönderildiğine dair” Hicaz Demiryolu Komisyonu’nun tahriridir.³⁸ 17 Nisan 1906 tarihli bir diğer belge “Hamidiye-Hicaz Demiryolu için Şam’ın uygun bir bölgesinde bir istasyon binası ile bir ticari eşya anbarı inşası içindir.³⁹ Bir diğer BOA belgesinde “bu binalar için Şam’da istimlak edilecek arsa ve haneler hakkında bir İrade-i Seniye’nin tebliği edildiği⁴⁰ anlaşılmaktadır.

	“Nezâret-i Evkâf-ı Hümâyûn
	İnşaat ve Ta’mirât Hey’et-i Fenniyyesi”
	Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binası Projesi
	Çizimin adı:
	Mikyas: 1/50 metro
	Levha No:

Şekil 2. Özgün Levhalarda sol üst köşe yazılardan bir örnek, Kurum adı, Proje Başlığı, Çizim adı, Ölçek ve Levha noyu gösterir bölüm.

Hicaz hattı 27 Ağustos 1908 tarihinde ilk trenin Şamdan hareketiyle açıldı. Hat, 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan resmi törenle bütünüyle işletmeye açıldı. Hicaz Demiryolu hattı üzerinde toplam 96 adet Gar Binası inşa edilmiştir. Demiryolunun Şam, Amman, Tebuk ve Medine kent merkezinde dört büyük Gar binası bulunmaktadır. Bu binalara ek olarak vagon bakım atölyeleri, depo gibi ek binaları bulunmaktadır. Bazı istasyonlarda postaneler ve telgraf merkezleri kurulmuştur. Yapı grupları ve adetleri şu şekildedir; Lokomotif vagon tamiri ve bakımı atölyesi: 5 adet, kagir köprü ve menfez: 2.666 adet, Su Deposu: 37 adet, Tünel: 9 adet, Gölet: 7 adet, demir köprü: 7 adet, Maan’da 1 otel ve 1 hastahane, Tebuk’de 1 hastahane, 1 adet Cami.⁴¹

“Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binası” için hazırlanan paftalar, çizim ve mekansal okumalar bu makalenin ana konusunu oluşturmaktadır. Vakıflar Genel Müdürlüğü arşivinde bulunan proje, toplam 9 adet olmak üzere, 6 adet plan, 1 kesit ve 2 cephe çiziminden oluşmaktadır. Proje kalın sarı dokulu karton çizim levhaları üzerine çini mürekkebi ile çizilmiştir. Her levhanın başında sol üst bölümde yer alan Osmanlıca “Nezâret-i Evkâf-ı Hümâyûn, İnşaat ve Ta’mirât Hey’et-i Fenniyyesi”, “**Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binası Projesi**” başlığı açıkça okunabilmektedir. Çizim adları, Bodrum kat, Zemin Katı, Birinci Kat, İkinci Kat, Son kat, yüzün [Ön] Görünüş, Yan Taraf Cebhesi ve Makta’-ı Şâkulî [dikey kesit] şeklinde belirtilmiştir. Ölçek tüm paftalarda Mikyâs 1/50 metro olarak yazılmıştır. Tüm levhalarda sol köşedeki yazı grubunun son satırında Levha (panel) nosu her bir paftada, 1’den 9’a kadar net olarak okunmaktadır (Şekil 2).

Sol alt satırdaki yazı grubunda “İnşaat ve Ta’mirât Hey’et-i Fenniyyesi”, Bir alt satırda “Ser mimar” onayı ile “Müdür” onayını ifade eden, İnşaat ve Ta’mirât Müdür (imza) ve Ser_Mi’mârı (imza), yazılmıştır. Soldaki imza, İnşaat ve Ta’mirât Ser_Mi’mârı Mimar Kemaleddin’in im-

³⁰ Tarih: 01/S/1319 (Hicri) Dosya No: 1662 Gömlek No :124643 Fon Kodu: BEO.

³¹ Tarih: 13/R/1319 (Hicri) Dosya No: 1696 Gömlek No: 127175 Fon Kodu: BEO.

³² Tarih: 10/Ca/1319 (Hicri) Dosya No: 29 Gömlek No: 42 Fon Kodu: Y.PRK.ZB..

³³ Tarih: 21/Ra/1319 (Hicri) Dosya No: 1686 Gömlek No: 126412 Fon Kodu: BEO. Hicaz Demiryolu ianesi olarak on bin İngiliz lirasının Cidde Vali Kaymakamlığı’na gönderildiği (Dersaadet).

³⁴ Bu kayıtlar Nizamât Bütçe başlıklı H.1335 ve H.1336, (1916-1917) BOA dosyalarında bulunmaktadır. Tarih: 14/Ca/1335 (Hicri) Dosya No: 87 Gömlek No: 33 Fon Kodu: İ..DUİT , Tarih: 28/Ca/1335 (Hicri) Dosya No: 112 Gömlek No: 7 Fon Kodu: İ..DUİT , Tarih: 28/Ca/1335 (Hicri) Dosya No: 112 Gömlek No: 8 Fon Kodu: İ..DUİT.

³⁵ BOA 20 R 1319 (Hicri), Dosya No: 2519, Gömlek No: 21, Fon Kodu: DH.MKT.

³⁶ Vücuhundan: ileri gelenlerinden.

³⁷ İstasyon binası salonu.

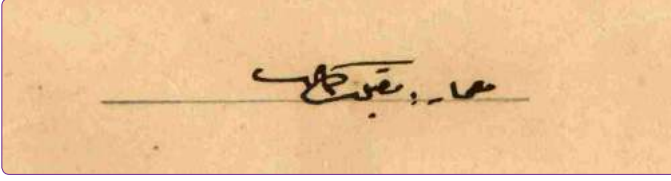
³⁸ Belge 10 Ekim 1901 tarihlidir. 26/Ca/1319 (Hicri) Dosya No: 220 Gömlek No: 174 Fon Kodu: Y. MTV.

³⁹ 22/S/1324 (Hicri) (17 Nisan 1906) Dosya No: 140 Gömlek No: 1324 Fon Kodu: İ. HUS.

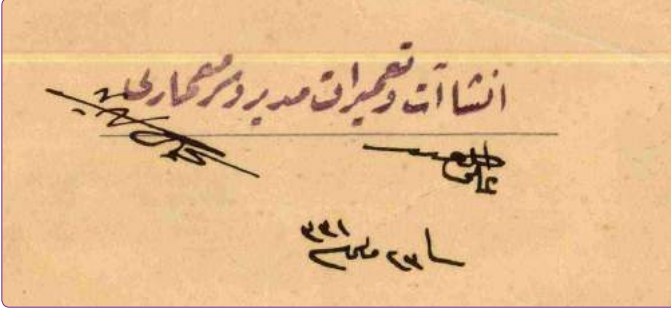
⁴⁰ Tarih: 23/S/1324 (Hicri) (18 Nisan 1906) Dosya No: 2808 Gömlek No: 210579 Fon Kodu: BEO (Maliye, Harbiye, Defter-i Hakani, Dahiliye).

⁴¹ Abidin, 2011.

⁴² Bu imzanın daha önceki deşifresi için bkz. Doç. Dr. Nuran K. Pilehvarian, “Bezm-i Alem Valide Sultan Yapıları” basılmamış doçentlik çalışması, 1996, Mimarlık ve Sanat Tarihi Kuramı B.D., Y.Ü., İstanbul.



Şekil 3. Paftanın sağ köşesindeki imza mimar Mukbil Kemal.



Şekil 4. İnşaat ve Ta'mirat müdür ve Ser Mi'marı üst başlığında; Soldaki imza mimar Kemaleddin, Sağdaki imza Ali Tal'at ve ortada Tarih: 23 Mayıs sene 331.

zasıdır.⁴² Bu imzaya IV. Vakıf Han özgün paftalarında da rastlamaktayız.⁴³ Sağdaki imza ise dönemin Mühendishane Mektebi hocası Ali Tal'at Bey dir. Projeyi çizen isim ise sağ alt köşede imzası bulunan ve her bir paftada net olarak okunan "mimar: Mukbil Kemal" dir (Şekil 3). Son satırda ise Hicri tarih "Fî 23 Mâyis sene 331", yazılıdır (Şekil 4). 5 Haziran 1915 senesine denk gelen bu tarih Mukbil Kemal'in 1911-1917 yılları arasında⁴⁴ Mimar Kemaleddin Bey'in Sermimarlığı döneminde Evkaf Nezaretinde "Anadolu Mintka-i Vakfiyesi"nde çalıştığı⁴⁵ bilgisi ile örtüşmektedir.

"Hicaz Müdiriyyet-i Umumiye Binası" projesinin Mimar Kemaleddin'in "Nezâret-i Evkâf-ı Hümâyûn İnşaat ve Ta'mirât Hey'et-i Fenniyyesi Ser mimarı" olduğu⁴⁶ ve Ali Tal'at Bey'inde "Nezâret-i Evkâf-ı Hümâyûn, İnşaat ve Ta'mirât Hey'et-i Fenniyyesi Müdürü" olduğu dönem çizildiği, Mukbil Kemal'in ise teknik çizimleri hazırlayan "mimar" olarak projede görev aldığı anlaşılmaktadır.

⁴³ Uzun, 2008, s. 118.

⁴⁴ Aynı yıllarda 1913'te Mukbil Kemal'in "Türk Bilgi Derneği ve Bilgi Mecmuasında" (Polat, 2011) "Memalik-i Osmaniye'de Âsâr-ı Atika ve Nefise-i İslâmiye Hırsızlığı" başlıklı bir yazısı yayınlamıştır. Yazı derginin Ekim Kasım 1913 yılında yayınlanan 5 numaralı sayısında, sf: 535-539 arasında yayınlamıştır. (Kemal 1329'dan aktaran; Ünalın, 2009, s. 60). Mukbil Kemal'e göre konuya gösterilen kayıtsızlık, "bir caminin çinilerinin güpe gündüz sökülüp götürülmesine olanak tanıyacak kadar eserlerin denetimsiz bırakılması, ya da yönetim eliyle yapılan tahripkar imar faaliyetlerinin müsebbibidir". (Cephaneçigül, 2009, s. 67) der. Makalede Osmanlı topraklarında vuku bulan eser hırsızlığından ötürü kaybolan mimari eserlerimizin önemine değinerek, "İslam sanatı" olarak adlandırdığı kitabelerin, çinilerin, ahşap ve taş oymacılığı örneklerinin çalınarak başka memleketlere götürülmesinden duyduğu rahatsızlığı dile getirir. Mukbil Kemal'e ilişkin metnin geçtiği, derginin içeriğine ilişkin geniş bilgi için bknz: <https://www.turkyurdu.com.tr/yazar-yazi.php?id=1447>.

⁴⁵ (Cengizkan, 2003, s. 112-119).

⁴⁶ Mimar Kemaleddin 1911'de Evkaf Nezareti İnşaat ve Tamirat Müdürlüğü başmimarlığına atanmıştır. (Yücel, 1998, 231-240).

Mekânsal Okumalar

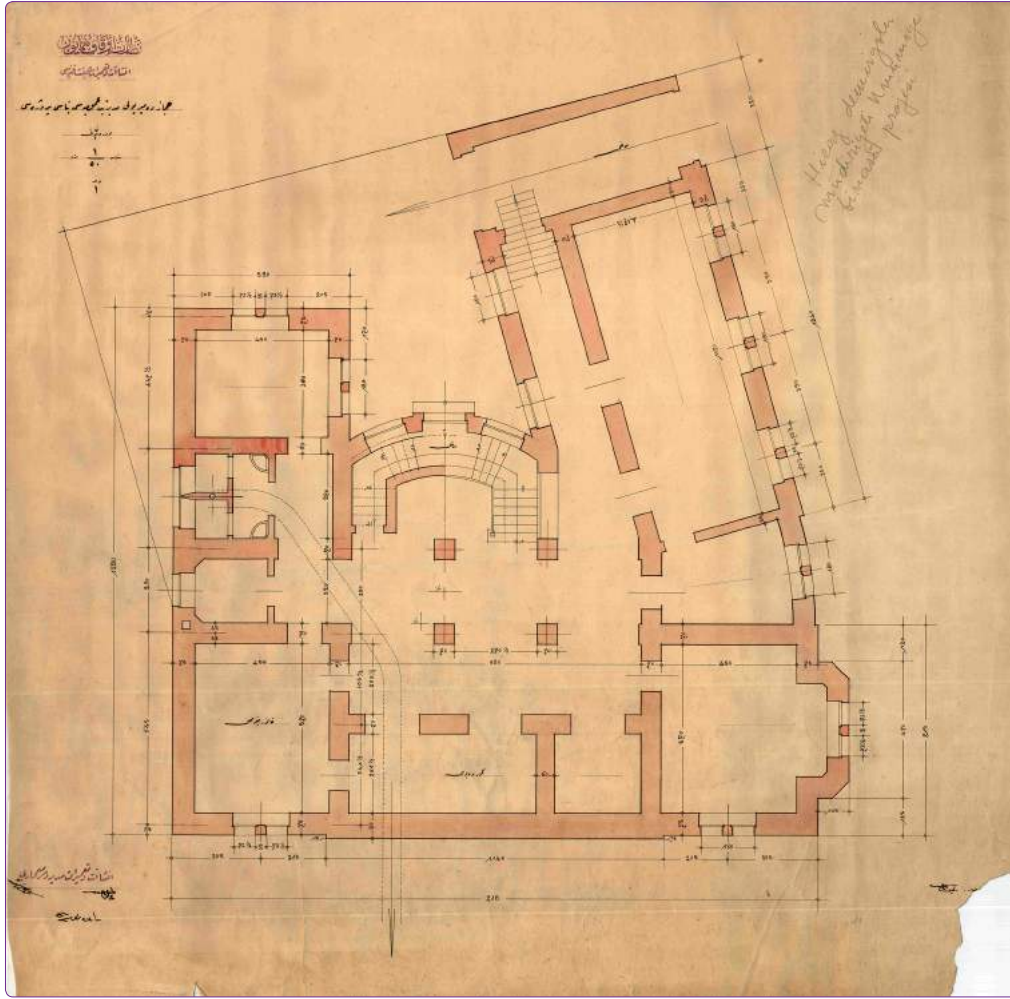
Bina bodrum kat dahil 6 kat planına sahiptir. Bodrum kat planında merdiven aksı karşılığına gelen açıklıklarda 6 adet 70x70 cm boyutunda kare kolon bulunmaktadır. Bu kolonlar zeminden üçüncü kata kadar 50x50 cm'dir. Son katta plan geri çekildiğinden ana merdiven ve bu bölümdeki kolonlar son katta yer almamaktadır (Şekil 11). Oda bölücü duvarları 35 cm'dir. Duvar ölçüleri 60 ila 75 cm arasında değişmektedir. Bodrum katta noktalı çizgi ile işlenmiş ıslak hacim bölümünden çıkan kanalizasyon atık su hattının giriş yönünde ön cephedeki büyük kömür deposunun altından geçerek tramvay caddesine bağlandığı görülmektedir.

Tüm kat planlarında ön cephenin sağındaki kare oda bitiminden arka cephe yönüne doğru sağdan sola uzanan yaklaşık 60 derece eğimli bir duvar bulunur. Bu duvar boyunca iki ayrı kapıdan girilen 10.70 mt x 4.175 mt boyutlarında ince uzun bir mekan ve küçük bir oda bulunur. Bu odaların önünde 212.5 cm eninde bir koridor bulunmaktadır. Odalara birbirinin içinden geçilen bir kapı bulunmaktadır. Bu koridorun devamında arka cephe yönüne doğru 12 basamak ile çıkılarak cadde kotuna ulaşan düz bir merdiven bulunmaktadır. Bu merdivenin ulaştığı 320 cm eninde duvarla çevrili bir sahanlıklı geçiş koridoru bulunur (Şekil 5). Bodrum katta arka cepheden ana merdivenin orta aksından girilen bir servis girişi verilmiştir. Merdivenin arka cepheye bakan duvarında üç adet pencere açıklığı bulunmaktadır (Şekil 5).

Özgün bodrum kat planındaki okumalara göre, ön cepheye bakan oda grubunda sol köşedeki 455x570 cm ölçüsündeki mekan "**Kalorifer Mahali**"dir, merdiven aksı karşılığına denk gelen ortadaki ince uzun oda ve yanındaki kare formlu küçük oda "**kömür deposu**"dur. Kalorifer Mahalli ve kömür deposunun bulunuşu yapının ısıtma sisteminin döneminin son teknolojisine göre donatıldığını ortaya koymaktadır.

Sağ kanattaki eğimli duvar izinde ön ve sağ cepheye doğru çıkımları olan bir büyük oda yanında bir küçük oda bulunmaktadır. Bu mekanların adları yazılı değildir. Kömür deposunun sağ ve sol köşelerinde yer alan bu odaların yatay ölçüsü 455 düşey ölçüsü 570 cm'dir. Bu odalar binanın ön cephesinde ana girişin yanında sağ ve sol köşelerde yer alırlar. Bu simetrik odaların tramvay caddesine bakan birer adet 180 cm pencere açıklığı bulunur. Pencereler, ortasında 35 cm orta boşluklu duvar olan ikili pencere şeklindedir. Kare formundaki pencere önlerinde beş dilimli lokmalı demir parmaklık bulunmaktadır. Sağ köşedeki kare mekanda 75 cm'lik sağ yan cephe duvarında 105 cm'lik ikili düzende yarım sekizgen bir pencere çıkması yapılmıştır (Şekil 5).

Zemin katta giriş ve asansör hariç hiçbir mekan ismi yazılı değildir. Zemin kat planında oda kapılarının ölçüsü 110x240 cm'dir. Zemin katta ortadaki merdivenin taşıyıcı duvarları 50 cm merdiven aksı karşılığındaki kolonlar 50x50



Şekil 5. Bodrum Kat planı.

cm dir. Yanlardaki taşıyıcı duvar içlerinde dikdörtgen kolonların taramaları plan çiziminde net okunmaktadır. Zemin kat kolon boyutları taşıyıcı duvar kalınlıkları ve kesitlerde görülen döşeme - duvar - kolon ilişkisi erken dönem betonarme yapılarının planlarında görülen karma taşıyıcı sistem özelliklerini yansıtır.⁴⁷ Taşıyıcı sisteme ilişkin başka bir bilgi ve ölçüye rastlanmamıştır.

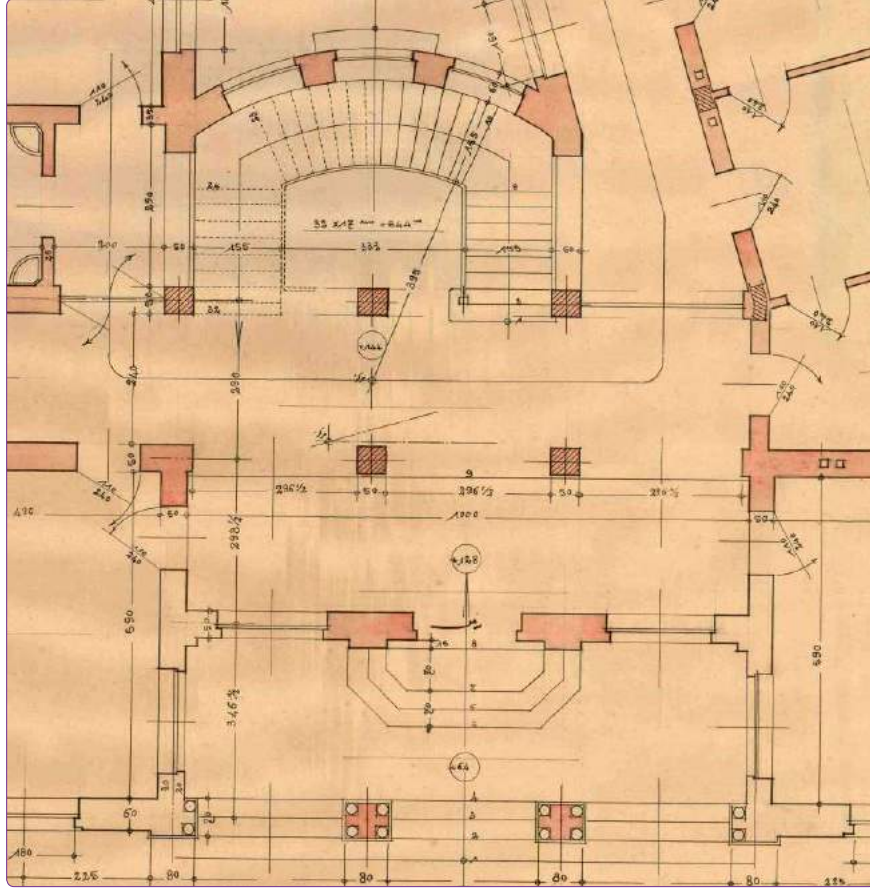
Zemin kat cadde girişi merdiven aksında 80x70 cm boyunda dört adet taşıyıcı vardır. Bu taşıyıcıların ortadakilerin dört köşesinde yanlardakinin ise iki köşesinde daire kesitli 30 cm çapında silindirik formlu sütunçeler bulunmaktadır. Ön cephede ana giriş Bu dört taşıyıcının arasındaki orta aksadır ve geri çekilmiş portikolu geniş bir ön sahanlığa dört büyük basamakla girilir. Bu ön sahanlıktan sonra köşelerden ilave dört basamaklı bir portikodan geçilerek toplam sekiz basamaklı bir merdivenle binaya girilmektedir. Bu son dört basamak köşelerden 45 derece pahlanmıştır ve ölçüsü ortadaki iki taşıyıcı arasından geçilecek şekilde küçültülmüştür (Şekil 6).

⁴⁷ Uzun, 2008.

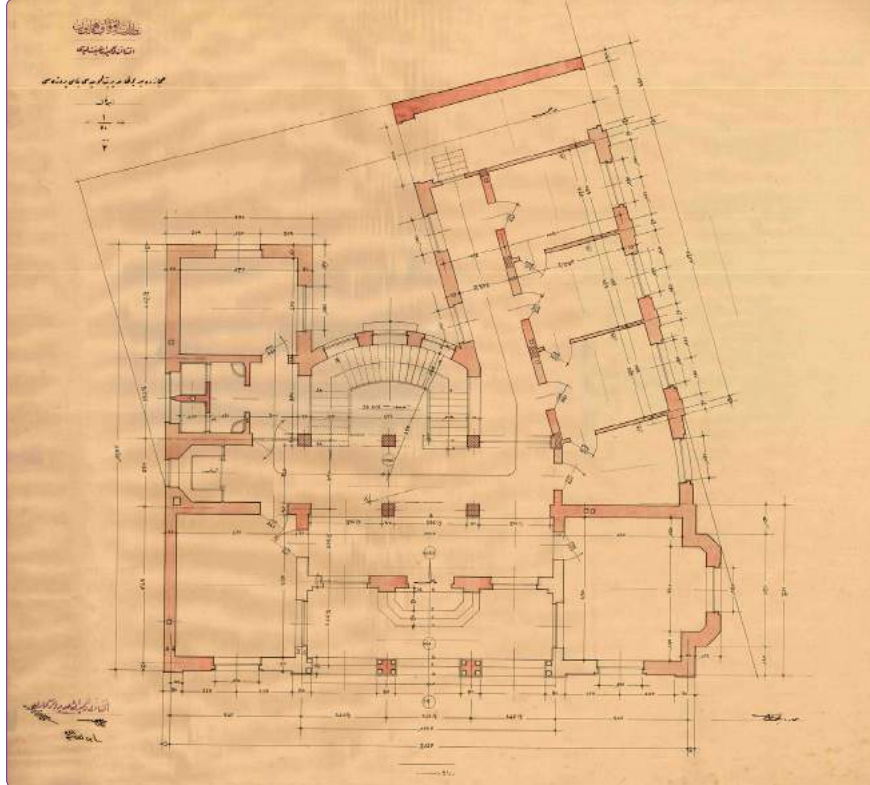
Ana merdiven, köşelerde sahanlığı bulunan simetrik ters U biçimindedir. Merdiven kol genişliği 155 cm orta kova boşluğu 333 cm. dir. Bodrum kat merdiveni 21 basamakla zemin kata ulaşmaktadır. Bodrum merdivenin sağ, sol ve ortada olmak üzere üç ara sahanlığı vardır. Merdivenin orta aksındaki kova boşluğu basık yay biçimlidir bu yay merkezinin yarıçap ölçüsü 395 cm. dir (Şekil 6). Ana merdiven son kata ulaşmaz. Asansör ise bodrum ve son kata ulaşmaz. Bu katlara ulaşmak için asansör boşluğunda, üçüncü kattan dördüncü kata çıkışı sağlayan ince uzun formlu bir kat merdiveni çözülmüştür.

Zeminden birinci kata 32 adet basamakla ulaşılmaktadır. İlk iki basamağın geniş tutulması merdiven başlangıcını belirgin hale getirmiştir. 32 basamak 17 cm lik riht ile 5.44 mt kotuna ulaşmaktadır. Bu yüksek kot kullanımı Şam ve Medine’deki büyük gar cephelerinde görülmez (Şekil 7).

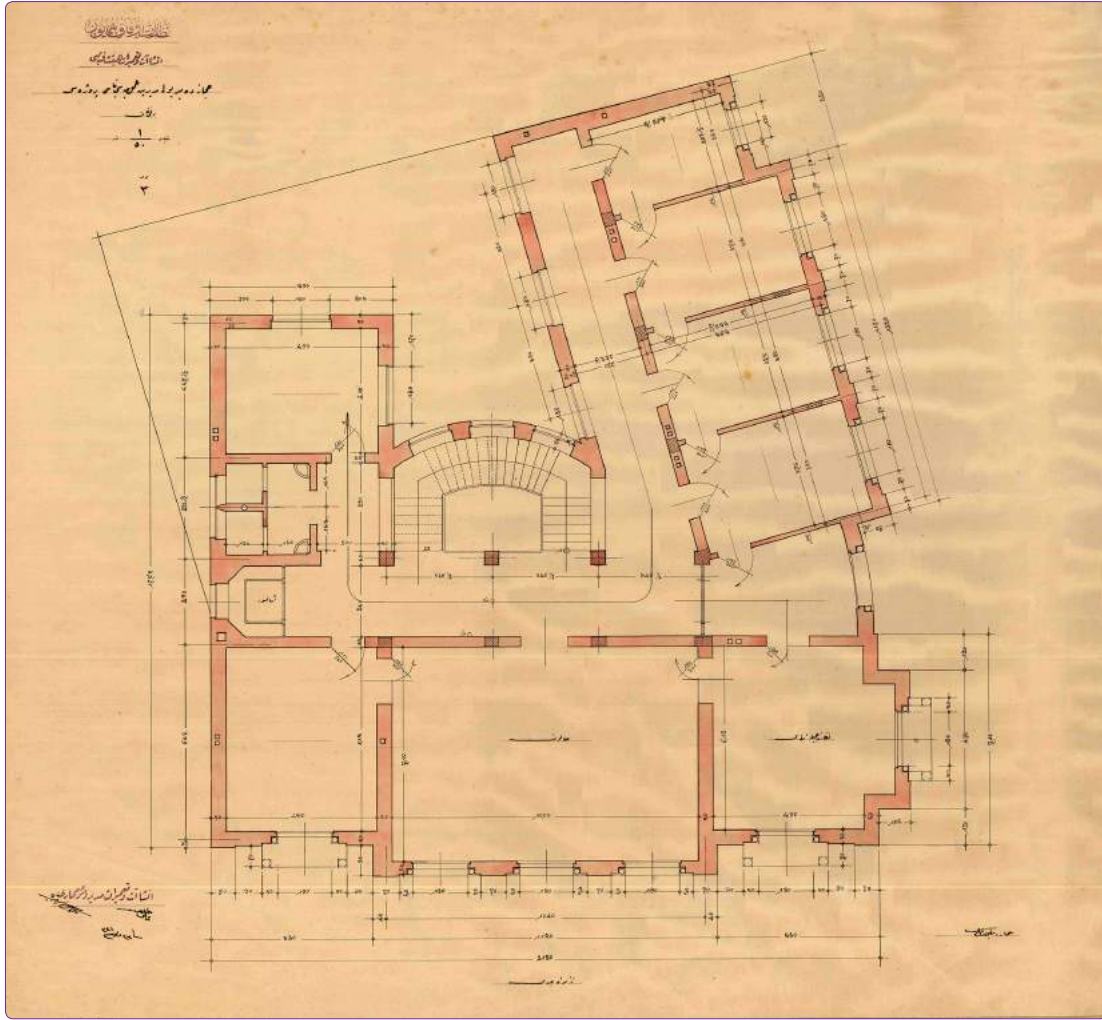
Planın sol tarafında dış ölçüsü 590x1780 cm olan bölünmüş üç ayrı mekan vardır. Bu bölüm tüm katlarda “oda - çekirdek - oda” düzeni ile tekrar eder. Üst sol köşede 450x300 cm bir “oda”, orta bölümde “asansör ve ıslak ha-



Şekil 6. Zemin kat caddeden Ana Giriş ve Merdiven.



Şekil 7. Zemin Kat Planı.



Şekil 8. Birinci kat planı.

cim” sol alt köşede 570x455 cm’lik bir “oda” bulunmaktadır. 220 cm lik bir boşlukta asansör, 280 cm lik bir açıklıktan geçilen iki adet köşe lavabo çözülmüştür. Küçük bir kapı girişi ile 145x120 cm ölçüsünde tuvalet bölümüne girilmektedir. Islak hacim birimi bodrumdan son kata kadar tüm katlarda tekrar etmektedir. Dördüncü kat olan son katta asansör ve ıslak hacim mekanı işlev değişikliğine uğrayarak, asansör / “film banyo odasına”, ıslak hacim /“karanlık oda” ya dönüşür.

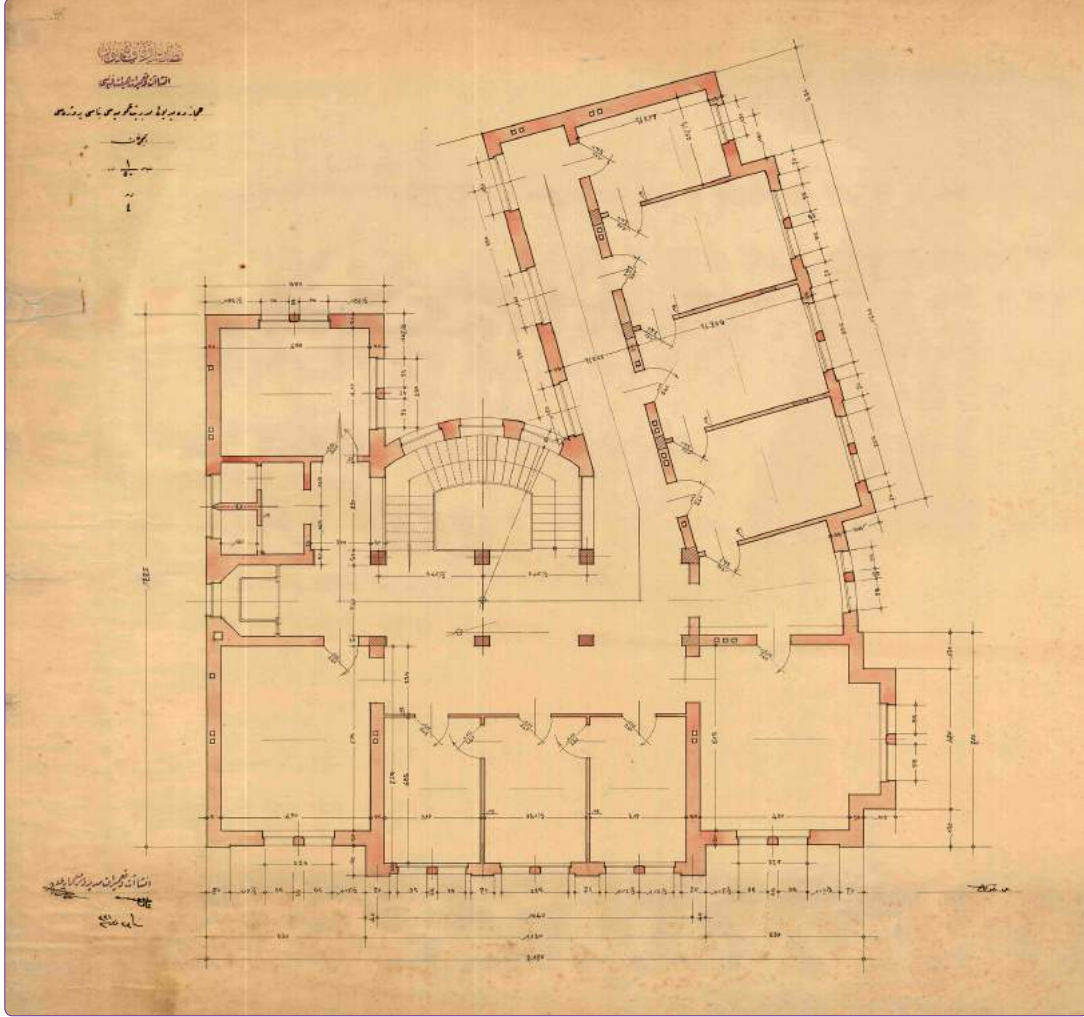
Birinci kat planında, ön cepheye bakan üç mekan bulunmaktadır. Bu mekanlardan ortadaki büyük oda “salon” sağ köşedeki oda “**Nezaret-i Celile Odası**” olarak adlandırılmıştır, sol mekan adı yazılı değildir. Toplantı odası olarak kullanıldığı düşünülen “salon” 10 mt eninde 7.10 mt. boyundadır. Salonun ön cephe duvarında 90 cm’lik çıkma yapılarak mekanın cephedeki algısı öne çıkarılmıştır. Nezaret-i Celile: “**Yüksek Bakan**” anlamındadır.⁴⁸ Nezaret-i Celile ön cephede 615x490 cm ölçüsünde, ön cephe yönünde 120 cm, sağ cephe yönünde 105 cm çıkıntı yapılarak çizilmiştir.

⁴⁸ Kelime çözümlemesi için Sn. Yrd. Doç. Dr. Hamit Pilehvarian’a içten teşekkürlerimle.

Odanın önünde 70 cm çıkma yapan 280 eninde bir balkon bulunmaktadır. Bakanlık makamının cephe algısını vurgulamak amacıyla eklenen balkon, zemin ve üst katlarda bulunmaz. Son kat planında balkon çıkması yapılmaksızın 4x4 mt ölçüsünde kare mekana dönüşen bu oda son kat planında isimsizdir ve 35 cm lik dış duvarı vardır.

Birinci kat planında ön cepheye denk gelen yolda “tramvay cephesi” yazılıdır. Buna göre binanın tramvay hattı üzerinde konumlanan kent merkezindeki bir parsel için planlandığı anlaşılmaktadır. Müdüriyyet Binasının, İmparatorluğun İdari binalarının yoğun olarak bulunduğu İstanbul tarihi yarımada içinde planlanmış olduğu düşünülebilir (Şekil 8). Tramvay caddesi yazısı haricinde, projenin konumlanacağı bölge hakkında başka bir bilgiye rastlanmamıştır.

Üst kata çıktıkça giriş aksı üzerindeki üç odanın duvarları son kata kadar incelererek 35 cm lik bölücü duvara dönüşmüştür. Sağ bölümde açılı aks üzerine oturan yan bölümde yanyana sıralı dört oda bulunmaktadır. Bu odaların herbirinin önünde 110x240 cm ölçüsünde oda kapısı ve bu dört odadan birbirinin içine açılan yine 110x240 cm iç kapılar



Şekil 9. İkinci kat planı.

bulunmaktadır. Açılı hat ön cepheye doğru kıvrılarak giriş cephesi duvarları ile birleşerek ön cephe mekanlarını oluşturmaktadır. Bu odalara da içerden açılan sıralı kapılardan geçilmektedir (Şekil 9). İkinci katta hiçbir mekan adı yazılı değildir.

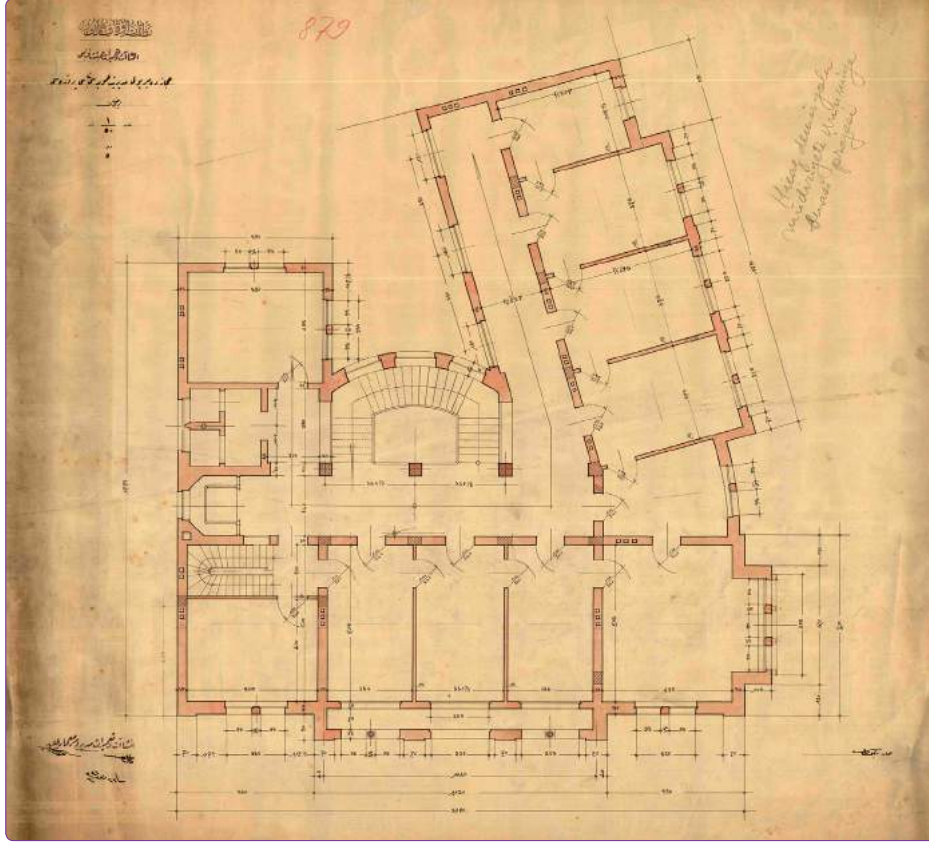
Üçüncü katta ana merdivenin sol yanına denk gelen koridor üç mekandan oluşmaktadır. Ortada ıslak hacimler asansör ve son kata çıkan ince uzun merdiven yer almaktadır. Üst ve alt uçlarda kareye yakın birer oda bulunmaktadır. Üçüncü katta mekan ismi yazılı değildir (Şekil 10).

Üçüncü katın üstündeki son katta sol üst köşede koridor boyunca sıralı üç oda bulunmaktadır. Bu odalardan sol üst baştaki oda **"Fotoğrafhane"**, ortadaki oda **"karanlık oda"** ve en alttaki merdiven duvarı ile bitişik küçük oda ise **"banyo odası"** olarak adlandırılmıştır. Ön yan ve arka cephelerde yer alan açık alanların tamamı teras olarak bırakılmıştır. Geçiş alanlarında koridor bulunur. Ön cepheye bakan bu mekanlardan sağ ve sol kenarlarındaki açık teras önleri Lotus palmetli parapetle çevrilidir. Ortadaki mekan **"oda"** olarak adlandırılmıştır ancak odanın işlevi tanımlanmamış-

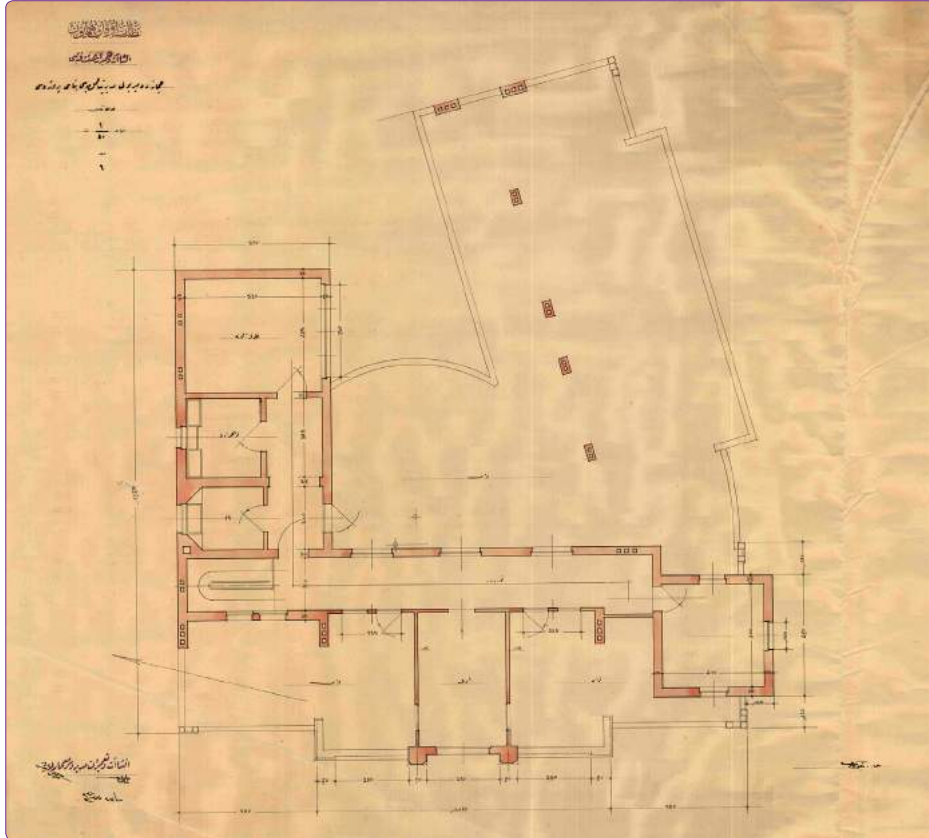
tr. Son katta terasların ortasında kalan bu kapalı orta "oda" önünde yükselen taç bitimli tepelik, ana cepheyi ve giriş aksını vurgulamak üzere yükseltilmiştir. (Şekil 11). Planda ve cepheden okunabilen 14 adet baca klasik dönem Osmanlı medreselerinde mekan içinde görülen küçük baca birimlerinin bir benzeridir. Son kat planında üçlü ve ikili baca grupları duvar içlerinde net olarak görülmektedir. Bu bacaların cephede yükselerek dekoratif bir birim olmanın yanısıra mekanların iç çeperlerini cepheden belirleyici kılan rolleri de vardır (Şekil 11).

Ön cephede zemin katta giriş orta aksta görülen üçlü çinili kemer dizisi ana girişi belirler. Giriş aksı, yükselen bir taç bitimli tepelikle son katta da vurgulanmıştır. Bu orta aks boyunca yükselen tepeliğin köşelerinde küçük kuleler vardır (Şekil 12).

Cephe pencere düzeni her katta farklı görünümündedir. Katlarda alternatifli olarak sivri kemerli ve düz pencereler kullanılmıştır. Ana girişteki üçlemenin tekrarı birinci katta ölçüsü daralarak devam eder. İkinci katta her bir pencere açıklığı ikili pencereye dönüşmüştür. Birinci katta her ke-



Şekil 10. Üçüncü kat planı.



Şekil 11. Son kat planı (4. kat) ve ince merdiven.



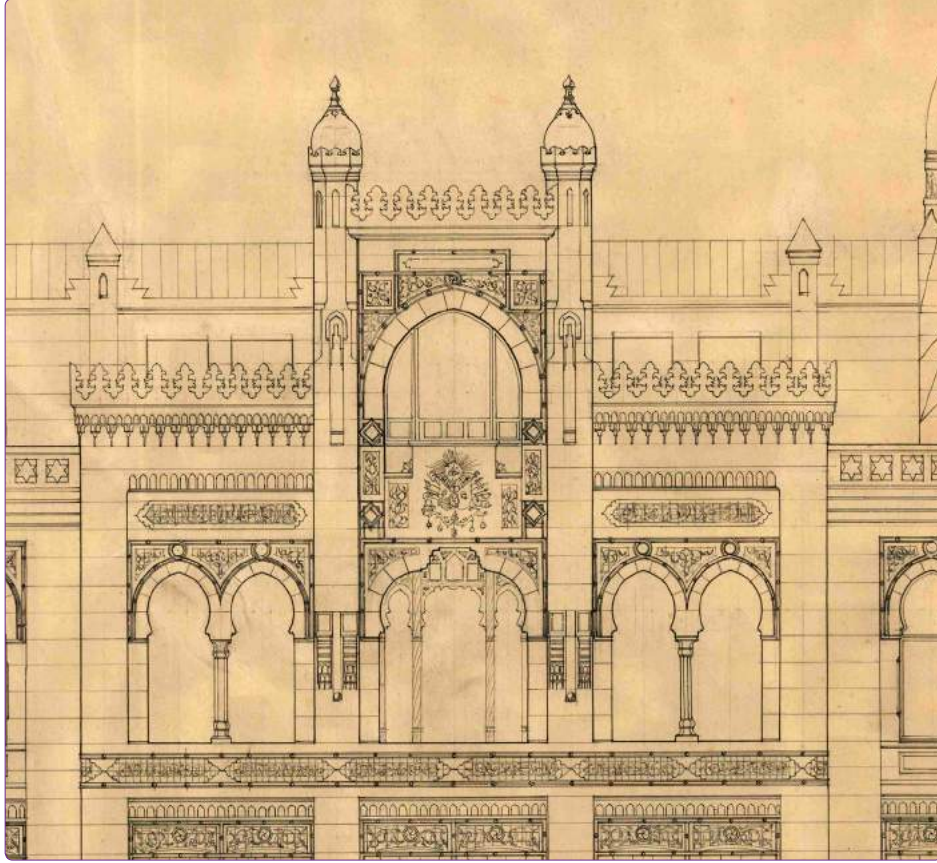
Şekil 12. Ön Cephe.

mer pencereyi belirlerken üçüncü katta alt kat pencere ölçüsü korunarak atnalı kemerli ikili pencere düzenine geçilmiştir. Birinci kat pencerelerinin sağ ve solunda mukarnas başlıklı ince sütunçeler vardır. İkinci ve üçüncü katta yer alan ikili pencere dizisinin ortası yaklaşık 70 cm lik bir duvar ile bölünmüştür. İkinci kat pencere üstleri geniş bir dikdörtgen levha ile bitirilmiştir. Çizimdeki karolajdan anlaşıldığına göre bu dörtgen panonun içi çinilerden oluşmaktadır. Ortalarında çarkıfelek motifi bulunan bitkisel süslemeli bu çini panoların üzerinde mukarnas benzeri bir silme bulunmaktadır. Orta bölümde kat silmesi gibi kullanılan-yine büyük ihtimalle- çini panolar yer almaktadır. Üçüncü kat pencere düzeninde at nalı kemer bitişli pencere düzeni ikili pencere düzeni şeklindedir. Pencere açıklıkları planda okunduğu üzere 150, 180 ve 280 cm. aralığında katlara göre değişmektedir.

Cephede Milli Mimari döneminin mimari özelliklerinin neredeyse tamamı görülmektedir. Cephe bitimlerinde mukarnas silmeler, yüksek parapet bitişli çatı kat silmeleri, taçlanarak yükselen köşeler, orta akstaki taç kapı yükselişi ve değişen pencere düzen özellikleriyle Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası, atnalı kemerlerin kullanımı Endülüs-Emevilerinde görülen Fas İslam mimarisinde sıkça görülen mudejar üslubundan izler taşımaktadır.⁴⁹ Özellikle atnalı kemerler üst kat pencere düzeninde baskındır. Giriş aksının düşey izinin son kata dek uzatılarak kemerli bitiş formu ile taçlandırılması ön cepheyi görkemli kılmaktadır.

Ön cephede yer alan Osmanlı arması İmparatorluğun önemli Kamusal yapılarında rastlanır ön cephede net olarak görünen bu arma Hicaz hattı için tasarlanan Genel Mü-

⁴⁹ Urfaloğlu, Süslü, 2008.



Şekil 13. Ön Cephede son katta yükselen ince kuleler ve Osmanlı padişah arması.

dürlük binasının Kamusal bir yapı oluşu hususuna kesinlik getirmektedir (Şekil 13). Arma üstünde yer alan bölümün her iki yanında yükselen kulelerin üstü bir kubbe ile örtülüdür. Bu kuleler 1905'lere tarihlenen Mısır Apartmanı cephe bitiminde de görülmektedir (Şekil 14).

Son katta teraslar köşelerde babaları olan yıldız boşluklu parapet korkuluklar ile çevrilmiştir (Şekil 12). Milli Mimari Döneminde masif balkon korkuluklarında sıkça görülen yıldız desenli boşluklar, Elhamra Pasajı, (Şekil 15) Kadıköy Beşiktaş iskele binası deniz cephesi teras balkonlarında ve Mimar Kemaleddin'in Vakıf Han binalarında görülmektedir.

Köşe parselde tasarlandığı anlaşılan yapının ön ve sağ yan cephe köşe birleşiminde yükselen bir kubbe bulunur. Kubbe bitimli bu bölüm tüm kat planlarında sağ köşede yer alan tek odalı mekandır. Kubbe ile yükselen bu mekan birinci kat planında sözü edilen “Nezaret-i Celile” odasıdır. Bu da Osmanlı saraylarındaki yönetim birimi ve Sultan'ın varlığını simgeleyen adalet kulelerinin vurgulanması benzeri bir tasarım ilkesidir. Ayrıca kubbe biçimlenişi Memluk dönemi Kahiresindeki kubbe mimarisi ile benzerlik göstermektedir. Kubbe örtüsü tanımlı olmamakla beraber, dönem mimarisinde görülen kubbe üst örtülerinde olduğu gibi kurşun veya taş ile kaplanacağını düşündürmektedir. Kubbede bir sancak asılıdır. Sancağın asılı olduğu direğin kotu binanın



Şekil 14. Mısır Apartmanı.⁵⁰

en üst kotudur. Ancak düşey kesit paftasında ve cephe paf-talarının hiçbirinde kot yazılı değildir.

⁵⁰ http://www.haberkultur.net/HD2616_misir-apartmani-akif-muzesi-olsun.html



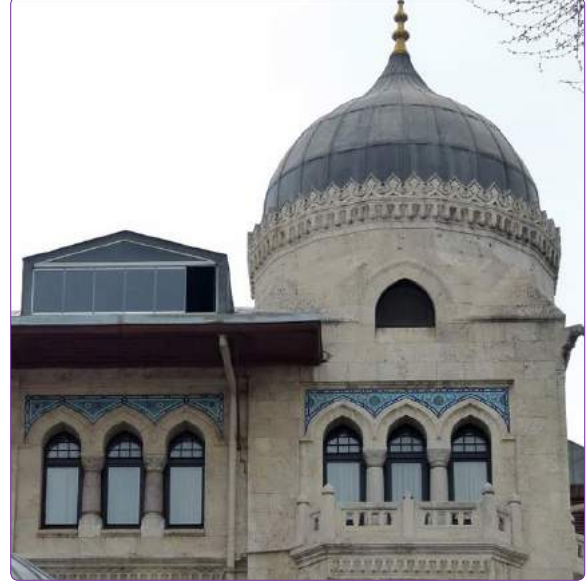
Şekil 15. Elhamra Pasajı.⁵¹

Kubbe formu tipik bir Milli Mimari üslup ögesidir. Özellikle Mimar Kemaleddin'in Vakıf Han binaları cephe tasarımında çeşitli büyüklüklerde kubbeler karşımıza çıkmaktadır. IV. Vakıf Han köşe kubbeleri bunlara bir örnektir (Şekil 16). Kubbenin köşede bulunuyor olması binanın ön ve yan cephesinin kesişen iki önemli yol aksına hakim olduğunu düşündürmektedir.

Kubbedeki tekli uzun pencere, at nalı kemerle bitirilmiştir. Bu pencerenin iki yanında taş üstünde şemse motifler vardır. Kubbe kasnağına geçişte -çizimdeki karolaja göre renkleri tanımlı olmayan - büyük ihtimalle çini malzemeli bir kuşak kullanılmıştır. Kubbeye geçişte 7'li 8'liler görülmektedir. Cephede Milli Mimarlık yapılarının pek çoğunda örneğin en bilinen örneklerinden olan "Liman Han", "Sirkeci Büyük Postahane" binaları pencere üstlerinde veya giriş kapısı kemerlerinin üstlerinde kullanılan çini panoların bu cephede de kullanıldığı görülmektedir.⁵²

Sağ yan cephe çiziminde, sağ alt köşede bulunan dökme demir kapı, bu cephenin giriş kapısıdır. Bu giriş kapısının üstünde bulunan atnalı kemerli ikiz pencere birinci kat silmesi hizasına kadar uzanır. Yapının üst örtüsü, cephe bitiş parapet silmeleri ön cephe ile aynı özellikler gösterir. Ön cephedeki orta bölümün yükseltilmesi ve bu üçlü oda grubunun cephe algısının öne çıkarılması benzeri tasarım ilkesi sağ yan cephede de uygulanmıştır.

Parselden kaynaklanan eğri bölüm, yan cephenin üst bitiminde yaklaşık 80 cm yükseltilerek belirginleştirilmiştir. Planda sıralı üçlü oda olan bu bölüm, cephedeki üç adet pencere dizisi ile ve yükseltilmiş oluşu ile cephe algısında öne çıkarılmıştır. Cephe en üst noktası 2 kademeli çatı sil-



Şekil 16. IV. Vakıf Han köşe kubbesi bitişi.⁵³

mesi ile bitirilmiştir. Yükselen cephe dilimine ait silme bölümünün alt kademesinde bir dizi mukarnas sırası, üstünde ise palmetli lotuslar dizisi bulunmaktadır. Bu bölüm cephenin bitiş silmesidir.

Cephede iki katta silme görülmektedir. İlki, bodrum kat üstü, zemin kat başlangıcında yaklaşık 10 cm yüksekliğinde dört kademeli bir profilden oluşmuş bir silme detaydır. İkincisi zemin kat üstü, birinci kat başlangıcındadır ve benzer profillidir. Cephede soldaki odanın 3. kattan son kata geçişini sağlayan kotta kule alt sınırını belirleyen bir kat silmesi vardır. Bu silme, geride kalan cephe yüzeyinin çatı bitimi ile aynı hizadadır ve tüm cephe boyunca bina çevresinde teras parapeti olarak dönerek devam eder. Diğer katlarda kat silmesi bulunmamaktadır (Şekil 17). Sol yan cephenin özgün çizim levhası bulunmamakla beraber plan çizimine göre wc birimine ait iki adet pencere ve asansör birimine ait bir pencere olmak üzere üç pencere açıklığı bulunmaktadır. Sol cephede, bu üç pencereden başka pencere açıklığı bırakılmamıştır.

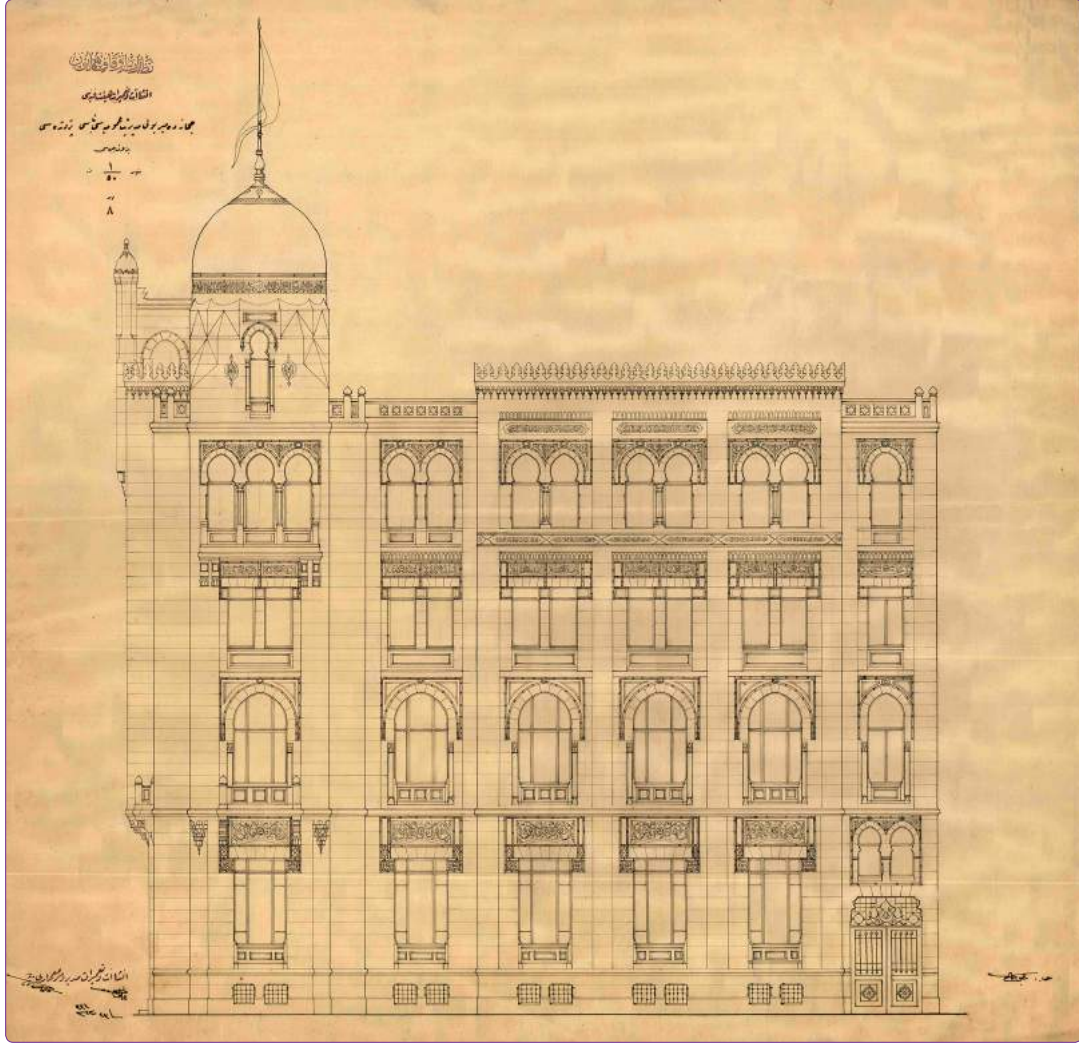
Düşey kesitte, caddeden binaya girişi sağlayan merdivenli geçiş ve yan duvarda çini bir pano görülmektedir. Bu yan duvarda, okunaklı olmayan fakat inşaat tamamlandığında burada üzerinde, Osmanlıca harfler ile yazılmış bir yazı grubunu içeren dekoratif bir çini pano bulunacağı anlaşılan bir kitabe bulunmaktadır. Bu panonun yanlarında mukarnaslı sütunlar görülmektedir. Düşey kesitte karşı duvarda asılı bir tablo dikkat çekmektedir. Tablo daki karalama köprü üzerindeki raylarda giden trenin ve çevresinin resmedildiği bir panodur.

Kesitte ahşap, metal ve duvar malzemesi ayrımları net olarak görülmektedir. Ana merdivende ahşap küpeşteli ve

⁵¹ <http://walkingistanbul.com/EserDetay.aspx?mk=3730&lang=tr>

⁵² Şözen, 1998.

⁵³ <http://www.panoramio.com/photo/88822878>.



Şekil 17. Yan cephe.

ince demir parmaklıklı bir korkuluk bulunur. Asansöre geçiş bölümü, dökme metal korkulukla ayrılmıştır. Mukarnaslı ve sütunçeli süslü taşıyıcı kolon ve duvar elamanlarına karşın, merdiven ve asansör metal aksamlar süsten arınmış sade görünümlüdürler. Kesitte oda kapıları iki kanatlıdır ve kapı üstünde çarkifelek motifi görülmektedir.

Kesitte kolonlar, sarkan girişler ve döşeme kalınlıkları net olarak görülmektedir ancak kesit paftasında 2.20 cm lik bodrum kat kapı ölçüsü haricinde hiçbir ölçü yazılı değildir (Şekil 18). Kesitte ve planda yer alan kolonlar ve duvar biçimlenişleri döneminin belirgin yapı teknolojisi özelliklerini yansıtmaktadır. Orta holde bulunan kolonlar ve duvar içlerindeki kolonların taranmış olmaları dönemin ilk betonarme yapı örneklerinden olan IV. Vakıf Han plan ve taşıyıcı sistem tekniği ile benzerlikler göstermektedir.⁵⁴ Bodrum kattaki 70x70 cm kolonların 50x50 cm'e düşürülerek üst katlarda devam edişi, kesitlerdeki kalın döşeme kaplamaları, kalın taşıyıcı duvarlar, yapının b.a bir taşıyıcı sistemi

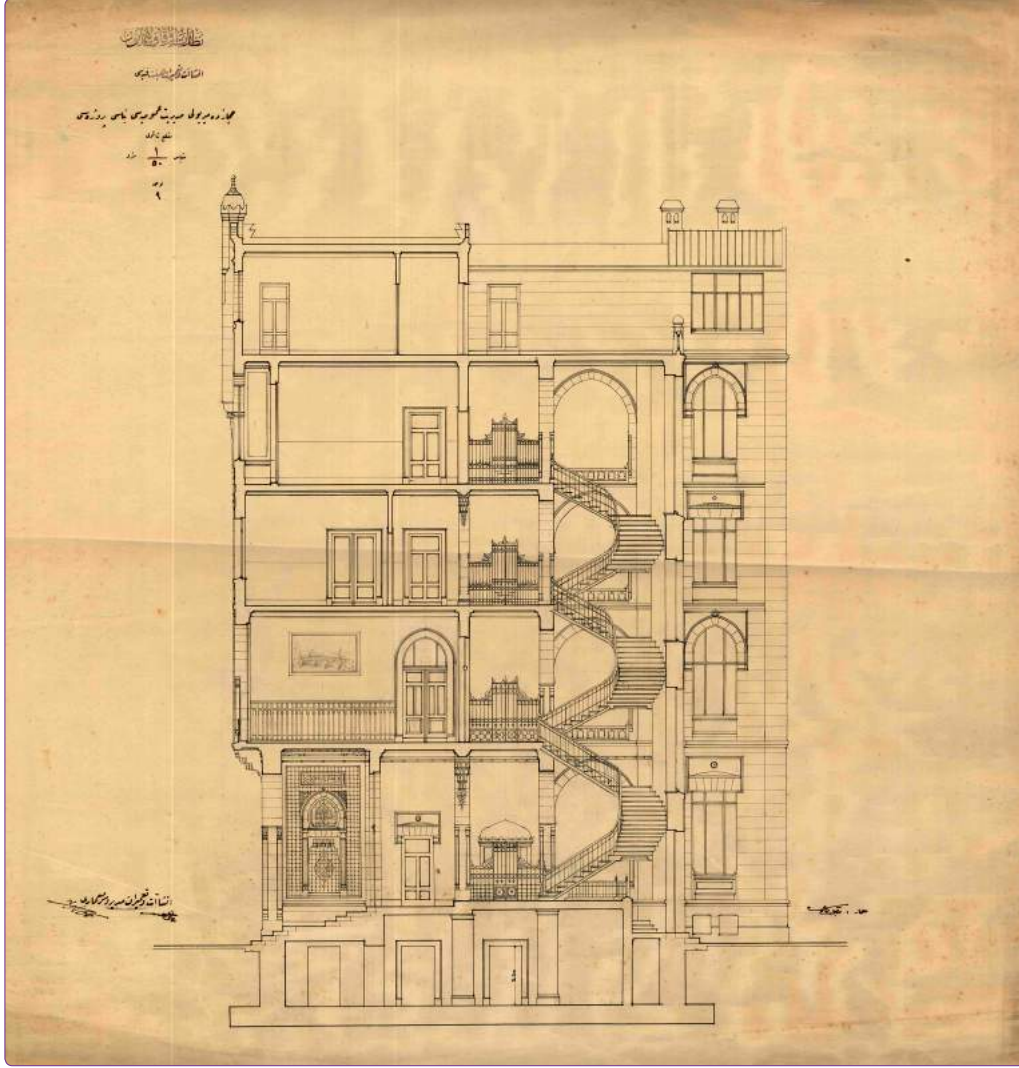
olabileceğine dair yapısal bulgular taşıs da projeye ait bir statik projesi bulunmadığından binanın yapım sistemine ait net bulgular saptanamamıştır.

Diğer Gar Binaları ile Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası Karşılaştırmalı Okuma

Şam'daki ilk tren istasyonu Hicaz Demiryolunun ilk Gar Binasıdır. Şam garının mimarı Fernando de Aranda adında İspanyol bir mimardır. Medine tren istasyonu ise Hicaz demiryolunun son durağıdır. Projenin amacı kutsal ziyaretini tamamlayacak Hacıları Mekke'ye ulaştırmak olduğundan hedeflenen son durak Mekke idi ancak proje yarım kaldığından ötürü Mekke Garı inşa edilememiştir. Bu yüzden Medine son durak, mevcut Gar binası ise inşa edilmiş son gar binasıdır. Medine Gar Binası mimarı kesin olarak bilinmemekle beraber üslup ve dönemsel özellikleriyle Sirkeci ve Şam Garı ile benzer özellikler göstermektedir (Şekil 19, Şekil 21).

Ara durak gar binaları tipik dikdörtgen formlu binalardır. Cephelerde bölgesel malzeme farklılıklarından ötürü farklı

⁵⁴ Uzun, 2008.



Şekil 18. Düşey kesit.

taş dokular görülmektedir. Özellikle Medine'ye yaklaştıkça yapı cephelerinde bazalt taş örüldüğü görülür.⁵⁵

Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası plan şeması ve cephe ayrıntıları açısından kendine özgü yapısal özellikler taşır. Bu özelliklerden biri kat adedidir. Sirkeci, Şam ve Medine⁵⁶ Gar Binalarının yanı sıra, demiryolu hattı üzerindeki su deposu, bakım atölyesi hastane, cami gibi farklı işlevlere sahip diğer binalar iki katlı çözülmüş iken Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası bodrum kat dahil altı kat planlı çizilmiştir.

Öte yandan cephede Gotik üslup benzeri pencere düzeni Sirkeci tren garı ile benzerlik göstermektedir. Binanın ön ve yan cepheleri, lotus palmet çarkıfelek formlar, geniş ve uzun atnalı kemerli pencere üstleri ve plasterlarla bezenen süslü Oryantalist cephe üslubuna sahiptir. Alman

mimar Jachmund'un 1890'da tamamladığı İstanbul Sirkeci Garı cephesi "S" ve "C" formları ile Barok izler taşırken Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası Milli Mimari üslup özelliklerinin neredeyse tamamını gösterir. Giriş aksı boyunca yükselerek son kata uzanan simetrik kuleler, tıpkı Sirkeci Gar girişinin yanlarında yükselen kulelerle benzerlik göstermekte ve giriş aksını belirleyici kılmaktadır. Sirkeci Garı kuleleri cephe ile aynı kotta biterken, Hicaz Müdiriyyet-i cephesi kuleleri orta aksta yükselerek bina kotunun üstünde adeta bir taç kapı bitimi ile girişi vurgular.

1911 Kemaleddin tasarımı olan Edirne Tren Garı ana giriş aksı yanlarında yükselen iki büyük kule görülmekle birlikte cephede geniş saçaklı çatılar belirgin bir şekilde öne çıkmaktadır. Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük binası çatı saçakları bina dış yüzeyinde taşma yapmaz. Geri çekilmiş teras üstleri düz çatı olarak bırakılmıştır. Haydarpaşa gar binasının cephesinde iki köşede anıtsal kuleler yer almakta

⁵⁵ Abidin, 2011.

⁵⁶ Medine Garı iki katlı tasarlanmış ancak açılışa yetişmeyince tek kat olarak hizmete girmiş ve bir yıl sonra ikinci kat tamamlanmıştır.



Şekil 19. Şam Tren Garı ön cephesi.



Şekil 21. Sirkeci Garı ön cephe.⁵⁸



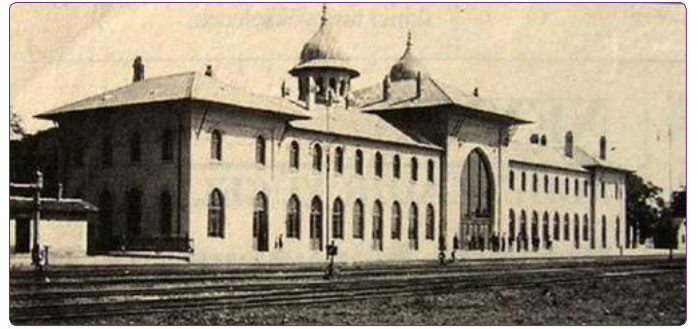
Şekil 20. Medine Tren İstasyonu.⁵⁷

iken Ankara Gazi Gar binası, Edirne Karaağaç Garı giriş kapısının iki yanında kuleler bulunmaktadır (Şekil 22).

Sonuç

BOA’da bulunan 6000 civarındaki belge taranmış ve binaya ilişkin sadece H.1328/1910 M. tarihli belgede “Donanma İane-i Milliye Cemiyeti’nin Hicaz Demiryolu Müdiriyyeti binasına nakil olduğuna dair yayınlanan Meclis-i Vükela kararına” rastlanmıştır. Belgelerde Binaya ilişkin veya projenin inşa edileceği kente dair bilgiye de rastlanmamıştır. Ancak zamanla artan ihtiyaçlar doğrultusunda Hicaz Demiryolları Genel Müdürlüğüne ait yeni bir binaya taşınması gerekliliğinden ötürü makale konusu projelerinin gündeme gelerek çizildiği düşünülebilir. 1919’da “Hicaz ve Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdiriyyet-i Umumiyesi” lağvedildiğinden ötürü artık Demiryolları Genel Müdürlüğü Binasına ihtiyaç kalmadığından inşa edilmemiş veya edildi ise de Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umumiyesi olarak hizmet vermediği düşünülebilir.

İnşa edilip edilmediği tam olarak netlik kazanmayan bu projeye ait dokuz özgün çizim levhasına göre mimari bir okuma yapılabilmektedir. Proje, dönemin Nezâret-i Evkâf-ı Hümâyûn İnşaat ve Ta’mirât Hey’et-i Fenniyesi Ser mimarı Kemaleddin’in, İnşaat ve Ta’mirât Müdiri Ali Tal’at ve mimar Mukbil Kemal’in imzalarını taşıması ile önemli olduğu



Şekil 22. Edirne Karaağaç Tren İstasyonu.⁵⁹

gibi; Üç kıtaya yayılmış Osmanlı ve İslam mimarlığının izlerini ustalıkla biraraya getirmesi ile de öne çıkmaktadır.

Osmanlı’nın son yılları ile Cumhuriyet’in ilk yıllarındaki çalışmalar içinde eğer uygulansa idi, belkide Memluklardan Endülüs Emevileri’ne, Anadolu Selçuklular’dan Klasik Osmanlı Dönemi’ne kadar -mukarnas şeridi, çini panolar, 7’li 8’li geçişler, taçkapı, kubbe, atnalı kemerler gibi- dönemin özelliklerini ve ayırıcı elemanlarının birarada kullanıldığı yüksek nitelikli bir bina olacağı düşünülmektedir. Dönem mimarisi ile üslupsal benzerlikler göstermesi, Cephe biçimlenişi, özgün U formu, köşe parsele uygun yerleşimi, fotoğrafhane, banyo odası, yüksek Bakan Odası gibi özgün fonksiyonlara ait mekanlara sahip olması, Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umumiye Binasını Hicaz hattı üzerindeki diğer yapılardan farklı kılmaktadır. Projenin konumlanacağı kente dair bir bilgiye rastlanmamıştır ancak İmparatorluğun yönetim binalarının İstanbul merkezli olmasından ötürü Genel Müdürlük Binasının İstanbul’da inşa edilmek üzere projelendirildiği düşünülmektedir.

Osmanlı Yönetim yapıları ile üslupsal benzerlikler gösteren Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umumiye Binası kendine özgü fonksiyon çözümleri ile ayrıcalık gösteren bir “**Kemaleddin**” projesidir. Ayrıca, paftaların üzerindeki tüm yazılı

⁵⁷ <https://bpakman.wordpress.com/dunya/orta-dogu/suudi-arabistan/ziya-ret/madain-salih/hicaz-demiryolu/medine-osmanli-tren-istasyonu/>

⁵⁸ <http://www.degisti.com/index.php/archives/6594>

⁵⁹ <http://www.halilibrahimtunali.net/index.php/1938-16-kasim-20-kasim>

bilgilerin ve çizimlerin günümüze dek ulaşabilmesi **mimar Kemaleddin'in, Ali Tal'at Bey'in ve Mukbil Kemal'in** bu projede yer aldığına ortaya konması ve II. Abdülhamit Han'ın büyük projesinin bir parçası oluşu ile **"Hicaz Demiryolu Müdüriyet-i Umumiye Binası projesi"** Mimarlık Tarihi ortamına ışık tutacak nitelikte bilgiler içermektedir.

Teşekkür

Osmanlıca yazıların transcriptleri ile bana tarifsiz güven veren Epigraf, İsmail Günay Paksoy'a teşekkürlerimi sunarım.

Kaynaklar

- Abidin, (2011), Mahmoud Z.E, "Suudi Arabistanda Ayakta Kalan Osmanlı Eserleri Seçme Örnekler", T.C. Dış İşleri Bakanlığı Yayınları. Ankara. www.ottomanarch.
- Atalar, M., (1993). "Hac Yolu Güzergahı ve Masrafı (Kara Yolu, 1253/1837)." Ank. Üniv. Rektörlüğü Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi OTAM Dergisi 4.04, s.43-90 Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi İslâm Tarihi A.B.D.
- Atalar M., (1988) "Türkler'in Kabe'ye Yaptıkları Hizmetler", Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, 1988, c. XXX, sayı:, s. 287-292.
- Başar, M.E., / Erdoğan H. A., (2009), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Tren Garları", Selçuk Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, c.24, s.3. sf:29-43, Konya.
- Cengizkan, A., (2003), "Mukbil Kemal Taş (1891-?) - Bir Geçiş Dönemi Mimarı", Arredamento Mimarlık, sayı:100+63, 112-119.
- Cephanecigül, V. G. (2009), Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemlerinde Mimarlık Tarihi İlgisi ve Türk Eksenli Milliyetçilik (1873-1930), doktora tezi, yöneten: Prof.Dr. G.Akın,, İTÜ F.B.E., Mimarlık Tarihi Prog. İst.
- Çetin, Emrah, (2010), "Türk Basınına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918)", History Studies, International Journal of History", Ortadoğu Özel Sayısı, s:99-115.
- "Demiryolcu", (1993), DDY dergisi, Sayı 8, Ekim.
- Fatih, A.,(2008), "912 Numaralı 1723-1724 (H. 1136)Tarihli Surre Defterinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi", yl.tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Afyon.
- Gülsoy, U. (1994) "Hicaz Demiryolu kutsal proje", yayınlayan: Muhittin Salih Eren, Eren yayınevi, İstanbul.
- Gülsoy, U. (2010), "Kutsal Proje Orta Doğu'da Osmanlı Demiryolları", Timaş yay., 1. Baskı, Kasım, İstanbul.
- Gülsoy U.- Ochsenwald, W., "Hicaz Demiryolu", İslam Ansiklopedisi, cilt: 17; sayfa:444.
- Özyüksel, M., Hicaz Demiryolu, yazının yayındaki adresihttps://www.tarihtarih.com/?Syf=26&Syz=351937.
- Hicaz Albümü, (1999), "Fotoğraflarla Kutsal Topraklar", Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- Hülagü, M., (2008), "Hicaz Demiryolu bir umudun inşası", Yitik

- Hazine Yayınları, 1. baskı.
- "Kardelen", (1994-1995), Demiryolu Meslek Okulu Mez. Der. Yayını, sayı (6-7- 8-9-10).
- Kemal, M., (1329), "Memalik-i Osmaniye"de Asar-ı Atika ve Nefise-i İslamiye Hırsızlığı", Bilgi Mecmuası, no:5, s. 535-539.
- Kuran,A.,(1988), " Mimar Sinan'ın Külliyesi, Mimar Başı Koca Sinan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri", Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul s. 167-173.
- Numan, İ, (?), "Hicaz Demiryolu İstasyon Binalarının Fonksiyon Ve Mahiyetleri Hakkında", Ortadoğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslararası Bilgi Şöleni, s. 449-455.
- "Osmanlı Belgelerinde Surre Alayları", (2010), Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın No: 116.
- Özgün Y., M. (2000), "Hicaz Demiryolu", Tarih Vakfı Yurt Yay.No: 105, Ekim 2000, İst.
- Özgün, Y., M, (1988), "Osmanlı – Alman ilişkilerinin Gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", Arba yay.20, Tarih / Anı dizisi:3.
- Öztürk S., "Hicaz Demiryolu", tam metin adresi: <http://www.akintarih.com/turktarihi/osmanli/hicazdemiryolu.html>.
- Pilehvarian,K.N. (1996),"Bezm-i Alem Valide Sultan Yapıları" başlımamış doçentlik çalışması, Mimarlık ve Sanat Tarihi Kuramı B.D.,Y.Ü, İstanbul.
- Polat, N. H. (2011). "II. Meşrutiyet Devrinde Türkçü Yayın Organları", Türk Yurdu Dergisi, Sayı: 284, yıl: 100, Cilt: 31, Nisan.
- Sözen, M. (1998.), "Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı", İş Bankası yay.İstanbul.
- Yılmaz, Ö. F. (2011) "Osmanlı'da Ulaşım Hicaz Demiryolu Projesi", Çamlıca Basım-Yay., İst.
- Yücel, E. (1998), "Vakıflarda Onarım Çalışmalarını Yürüten Mimarlar " Vakıflar Dergisi, 27, sf. 231-240.
- Talay,A., (1995), "Eserleriyle ve Hizmetleriyle Sultan Abdülhamid". Risale Yay., Şubat 95, İst.
- Urfalıoğlu, N., Süslü, Ö.R., (2007), "Toledo'da Bir Yapının Düşündürttükleri", Yapı Dergisi, sayı:308, s:38-45, Temmuz, İstanbul.
- Uzunçarşılı, İ. H., (1999),"Osmanlı Tarihi", C.I.IV, Türk Tarih Kurumu yayınları, s. 282-283.
- Uzun, T. (2008), "Geç Osmanlı -Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlık Pratiği'nde Bilgi ve Yapım TeknolojileriDeğişimi: Erken Betonarme İstanbul Örnekleri: 1906-1930", Y.T.Ü., F.B.E, Mim. Tarihi ve Kuramı, İstanbul.
- Ünalın, Çetin, (2009), "Mimar ve Mühendisler tarafından II.Meşrutiyet Döneminde İstanbul'da yayımlanmış iki dergi: Genie Civil Ottoman (1910) ve Zeitschrift Fur Technik und Industrie in der Turkei (1916), Osmanlı Bilimi Araştırmaları, X/2, s:60-96, İstanbul.
- Vahdettin, E, (2008),"Osmanlıda Ulaşım": Çamlıca Yayınları, İstanbul.
- Vahdettin, E. (1993), "Rumeli Demiryolları", Eren yayıncılık, İstanbul.
- İnternet sitelerine son erişim: Kasım 2017.