



Hennebique Betonarme Yapı Üretim Teknolojisinin Galata Limanı'ndaki İzleri

The Hennebique Reinforced-Concrete Construction System Traces in Galata Port

Uzay YERGÜN, Banu ÇELEBİOĞLU

EXTENDED ABSTRACT

In the 1850s, the modernism movement and the consequent changes in architecture that influenced the whole world had an impact on the Ottoman Empire. In this period, not only the external trade deficit of the Ottoman Empire increased, but also the control of European capital over the Ottoman economy kept growing. In addition, western companies and entrepreneurs had contributed to the public works in Istanbul. In this context, the first quay in Istanbul was constructed in 1895 by a French entrepreneur, Marius Mitchel, on the shore between Karaköy and Tophane in Galata region. Galata Customs Building (1907-1911) was constructed for the customs of Istanbul port followed by Çinili Quay Khan (1910-1911) and Central Quay Khan (1912-1914), which were constructed in accordance with the office functions of this period. However, within the Galata-port project started in 2016, the buildings on the dock began to be transformed into hotel buildings. The plan schemes of the Khan buildings were changed according to the new design and the facades of the Custom building changed their functions by leaving them in a dictation of decor. In this context, the production technologies that reflect the authenticity of the period have also been erased from the memory of the city and history of architecture. Port buildings have lost their original values significantly due to reasons such as misuse, unqualified additions, improper repairs, function change and finally the preference of reconstruction in terms of intervention. The purpose of this study is to reveal these deteriorations and changes and to document and examine the original values of the structures. On-site observations and detailed measurements of the port buildings, examination of their surveys, and analytical analyzes were conducted through scanning archive documents (e.g., maps, photographs, documents), journals, books and articles related to the subject in question. The transformation of the traditional Ottoman commercial life starting with the westernization period has led to the construction of modern western commercial buildings in Istanbul since the mid-19th century. Port buildings formed the silhouette of the Istanbul port in the early years of the 20th century were built using Western design schemes for sea transport and commercial activities, as well as modern construction technologies of the period. The construction of the buildings built with early reinforced concrete production technologies adds a distinct value to these structures in terms of being a few examples documenting the structural history and development process of Ottoman architecture. Today, within the scope of the Galataport project, the construction history, functions, plan schemes and construction systems of the original buildings in the port area, which will be used as hotel, office, port, food and beverage service and shopping areas, which are described as "tourism complex", have been evaluated and examined in terms of contemporary conservation methods. The commercial buildings of the Port were the modern and pioneer buildings of their period because of their architectural features, building materials and "Hennebique" construction technology, which is different from the traditional construction systems of Ottoman architecture. François Hennebique was a French engineer who patented his pioneering reinforced-concrete construction system in 1892. Between 1902 and 1913, around 70 structures, including also the port buildings, were built using the Hennebique system in Turkey. With the Galataport project aiming to renovate Istanbul Port, the buildings are facing the threat of losing their original construction technologies with so-called "restoration" interventions that will only preserve their mass, height and façade design. Buildings such as Central Quay Khan and Galata Customs Building should be preserved and rehabilitated with their original construction material and technique, not only because of their architectural value, but also for their characteristics reflecting the industrial and technological level of their period. Otherwise, it will unfortunately be an inevitable result that the vivid examples of the early period of the "Hennebique" reinforced concrete structural system in Istanbul may become a story of the past that can only be found in the written literature. In this study the formation process of the Galata Port was examined and the original construction systems of the port buildings, which are one of the first Hennebique reinforced concrete structures built in Istanbul were defined.

Keywords: Galata port; Hennebique; Istanbul; late Ottoman architecture; reinforced-concrete construction.

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Restorasyon Anabilim Dalı, İstanbul

Başvuru tarihi: 18 Nisan 2020 - Kabul tarihi: 16 Eylül 2020

İletişim: Banu ÇELEBİOĞLU. e-posta: banu_celebi@yahoo.com

© 2020 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2020 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

ÖZ

1850'li yıllardan itibaren bütün dünyayı saran modernleşme hareketlerinden ve mimarlık alanındaki değişimden Osmanlı Devleti de etkilenmiştir. Osmanlı Devleti'nin dış ticaret açığının büyüdüğü ve Avrupa sermayesinin Osmanlı ekonomisi ve maliyesi üzerindeki dominasyonunun arttığı bu dönemde, Batılı şirketler ve kişiler imtiyazlı olarak İstanbul'un imarına katkıda bulunmuşlardır. Bu bağlamda, bir liman kenti olan İstanbul'da ilk rıhtım inşası 1895 yılında Fransız bir girişimci olan Marius Mitchel tarafından Galata bölgesinde, Karaköy-Tophane arasında yer alan kıyı şeridinde gerçekleştirilmiştir. 1907 yılında Mitchel'in işi bırakması ve şirkete Osmanlı Bankası'nın ortak olmasıyla İstanbul limanı üzerine gümrük işleri için Galata Rüsumat Binası (1907-1911), dönemin ofis işlevlerine uygun olarak da Çinili Rıhtım Han (1910-1911) ve Merkez Rıhtım Han (1912-1914) yaptırılmıştır. On dokuzuncu yüzyıl mimarlık anlayışından XX. yüzyıla geçiş döneminin ürünleri olan Galata Rüsumat Binası, Çinili ve Merkez Rıhtım Hanlar mimari biçimlenmeleri, işlevleri ve özellikle inşa edildikleri "Hennebique" yapım teknolojisi ile dönemin modern ve öncü yapılarıdır. Fransız mühendis François Hennebique'in 1892 yılında patentini aldığı yapım sistemiyle, 1902-1913 yılları arasında, Türkiye'de içinde rıhtım yapılarının da yer aldığı yaklaşık 70 uygulama yapılmıştır. Ancak 2016 yılında başlayan Galataport Projesi kapsamında rıhtımdaki yapılar otel binalarına dönüştürülmeye başlanmıştır. Han yapılarının plan şemaları yeni işleve göre değiştirilmiş, gümrük binasının cephe duvarları dekor olarak kullanılarak iç mekânlar tamamen yıkılmıştır. Bu bağlamda, dönemin özgünlüğünü yansıtan üretim teknolojileri de kentin hafızasından ve mimarlık tarihinden silinmiştir. Bu makalede, Galata Rıhtım Han'ının oluşum süreci irdelenerek, İstanbul'da inşa edilen ilk "Hennebique" betonarme yapılardan olan Galata Rüsumat Binası, Çinili ve Merkez Rıhtım Hanların özgün konstrüksiyon sistemleri tanımlanmıştır.

Anahtar sözcükler: Betonarme; Galata limanı; Hennebique; İstanbul; Osmanlı mimarlığı.

Giriş

On sekizinci yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Osmanlı Devleti'nde Avrupa uygarlığına yönelik bir açılım başlamış ve bu Batılılaşma olgusu, Tanzimat dönemiyle birlikte devlet ve toplum yapısında köklü bir modernleşme hareketine dönüşmüştür. Değişimin simgesel görüntüsünü ise İstanbul'a kazandırılmak istenen Batılı bir başkent imajı oluşturmaktadır. Ancak hedeflenen imaj ile ahşap yapılardan meydana gelen geleneksel kent dokusunun oluşturduğu çelişki, kentsel ve mimari yapıda köklü bir değişimi gerektirmiştir. Bu nedenle uygulamaya yönelik ilk adımlar Tanzimat reformları doğrultusunda, çağdaş devlet ve toplum yapısının gereksinim duyduğu yönetim, eğitim, sağlık, ulaşım ve kamu düzenine ait yeni yapı türlerinin, Avrupa mimarlığının tasarım kalıplarının yanı sıra dönemin modern yapı malzemesi ve yapı üretim teknolojileri kullanılarak inşa edilmesine karar verilmesiyle atılmıştır. Bunun nedeni Osmanlı Devleti'nin, Avrupa toplumlarının yaşadığı "Aydınlanma Hareketi" ve sonrası "Endüstri Devrimi" sürecine devlet ve toplum yapısının iç dinamikleri ve muhafazakâr yapısı gereği katılmaması ve Batı endüstrisine bağımlı yaşamak zorunda kalmasıdır. Osmanlı mimarlığının XIX. yüzyılın ilk yıllarından sonraki tarihsel gelişim sürecinde ise, Avrupa endüstrisinin ürettiği fabrikasyon tuğla, çelik putrel ve beton gibi yapı malzemeleri ve bu malzemelerle şekillenen çelik iskelet, fer-beton (fer-ro-concrete) ve betonarme (ciment-armé) iskelet gibi yapım teknolojileri etken olmuştur (Yergün, 2002).

İstanbul Limanı Galata Rıhtımı ve Yapılarının Tarihsel Süreci

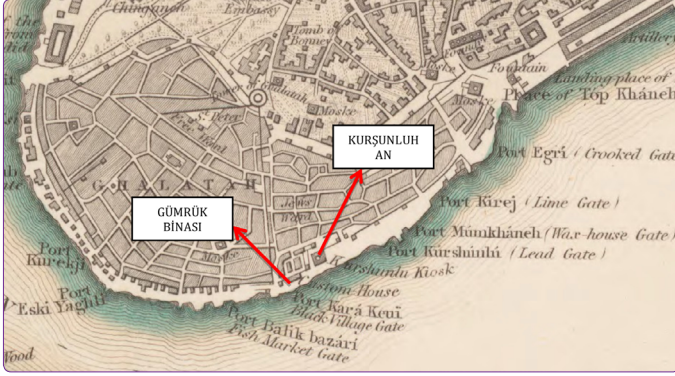
1838 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasında imzalanan Ticaret Antlaşması ve bunu takip eden Tanzimat Fermanı (1839), geleneksel Osmanlı kentsel yapısında

önemli değişimleri de beraberinde getirmiş, bu etkiler öncelikle liman kentlerinde hissedilmiştir. Bu durum ticaret anlaşmalarına bağlı olarak Osmanlı İmparatorluğunun serbest ekonomiye geçmesiyle doğrudan ilişkilidir.

On dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreği öncesinde de önemli bir liman bölgesi olan Galata, bu gelişmelerle birlikte Avrupalı tüccarların faaliyet gösterdiği başlıca merkezlerden biri haline gelmiştir. Galata'nın üst kesimini oluşturan ve buradaki konsoloslukların da etkisiyle yabancı nüfusu barındıran Pera ise İstanbul'un Avrupalı yönünü oluşturmuştur. Yabancı nüfusun ihtiyaç ve talepleri, İstanbul'da modern şehircilik hamlelerinin bu bölgede başlamasına etki etmiştir. Galata ve Pera'nın hızla gelişmesi, bölgeye hızlı ve kolay bir ulaşım ağının kurulmasını gerekli kılmıştır. Bu bağlamda Haliç'in iki kıyısını bağlayan Unkapanı ile Azapkapı arasındaki 1836 tarihli köprü dışında, Galata ile Eminönü arasındaki ilk Galata köprüsü 1845 yılında inşa edilmiştir. Kent içi ulaşımında kullanılan tramvay hattının Cadde-i Kebir ile bağlantısının olmaması ise 1875 yılında hizmete giren bir tünelle çözüme kavuşturulmuştur.

Tüm bunların yanı sıra Galata'nın artan ticaret kapasitesini karşılayabilecek yeterli liman tesislerinin olmaması, burada ticaret yapan Avrupalılar için önemli bir sorun oluşturmuştur. Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan liman bölgesini de kapsayan kıyı şeridinde ise eski ahşap rıhtımlar, dükkanlar, hanlar ve depolar bulunuyordu (Şekil 1).

İstanbul-Tarihi Yarımada ile Beyoğlu bölgelerini birbirinden ayıran bir deniz girintisi olan, eski adıyla "Altın Boynuz" yeni adıyla "Haliç", İstanbul'da sık sık fırtınaya çeviren güney ve kuzey rüzgârlarından, iki yanında yükselen tepelerle büyük ölçüde korunmuştur. Konumunun yanı sıra yaklaşık 700 m genişliği ve 45 m'ye yaklaşan derinliği nedeniyle Haliç, önce Bizans İmparatorluğu sonrasında Osmanlı İmparatorluğunun denizcilik merkezi olmuştur. On dokuzuncu



Şekil 1. 1853 tarihli Konstantinopolis haritası, (George Cox, Londra, Harvard Harita Koleksiyonu).

yüzyıla kadarki süreçte var olan gemi türleri ve boyutları için ideal bir liman konumunda olduğundan gemiler Haliç'e demir attıklarında, yükleme ve boşaltma için doğrudan kıyıya da yanaşabiliyorlardı. Haliç'in her iki yakasında da kıyılar dik bir yamaç oluşturarak derinleştiğinden, daha sonraki yüzyılların büyük ticaret gemileri için bile malları basit kalaslar üzerinden gemiden doğruca kıyıya taşıyabilme imkânının olması, dönemin diğer limanlarına göre önemli bir fark yaratmaktaydı (Müller-Wiener, 1998).

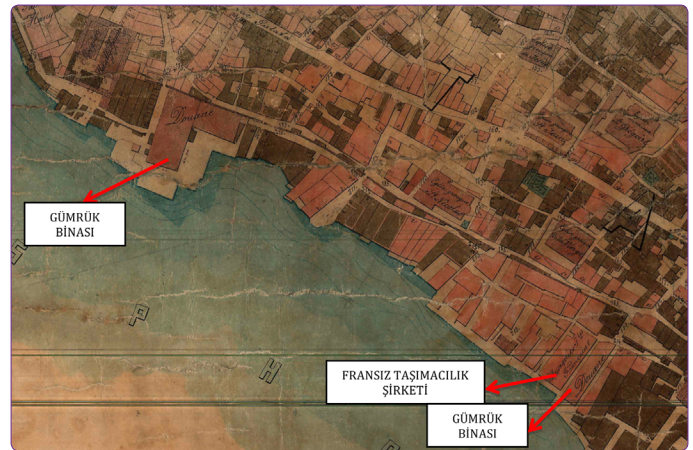
Endüstri devrimi sonucundaki teknolojik gelişmelere koşut olarak XIX. yüzyılın ortalarından itibaren denizcilik sektöründe ahşap ve yelkenli gemilerden, buhar gücü ile çalışan demir gövdeli gemilere geçilmiştir. Bu dönemde İstanbul limanında çeşitli büyüklükte aşağı yukarı 400-500 gemi barınıyordu, ancak rıhtım olmamasından dolayı her acentenin kendi gemisini bağlamak için bir şamandırası ve karaya aktarma yapan kayıkçı takımı bulunmaktaydı (Müller-Wiener, 1998). Modern bir rıhtımın eksikliği, ilk Kırım Savaşı (1854) sırasında hissedilmiştir. Osmanlı Devleti'ne yardım için gelen İngiliz ve Fransız gemilerinin limana yanaşamaması, yeni rıhtım ve liman tesislerine olan ihtiyacı gündeme getirmiştir. Bu yöndeki girişimler ise ancak XIX. yüzyılın sonlarında hayata geçebilmiştir.

On dokuzuncu yüzyıla tarihlenen haritalar incelendiğinde rıhtımda çeşitli dönemlerde gümrük yapılarının inşa edildiği anlaşılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde İstanbul'da Eminönü'nden sonra ikinci gümrük yeri olan Galata'da XIX. yüzyıla kadar gümrük binası olarak kullanılan Kurşunlu Han'ın üst katı (Müller-Wiener, 1998) 1820'li yıllarda Gümrük Emini binası olarak düzenlenmiş (Genim, 2006), yeni gümrük binası da bu hanın doğusunda inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1998). On dokuzuncu yüzyılın başlarından itibaren ağırlıklı olarak Fransız, İngiliz ve İtalyan tüccarların faaliyet gösterdiği ve bu ülkelerden gelen malların depolandığı Galata'da artan ihtiyacı karşılayacak yeni gümrük yapıları ve depoları da oluşturulmaya başlanmıştır. 1858-1860 tarihli G. D'Ostoya Haritası'nda Galata Rıhtımı'nın henüz doldurulmadığı ancak Haliç ve Tophane

yönlerinde iki ayrı gümrük (douane) yapısının ve Fransız Taşımacılık Şirketi'ne (Messageries Française) ait bir binanın olduğu görülmektedir (Şekil 2).

On dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde, artan ticaret potansiyelinin yanı sıra ulaşım amaçlı düzenli gemi seferlerinin de başlamasıyla birlikte gemilerin yanaşabileceği rıhtımların yapılması ve eskimiş liman tesislerinin modernleştirilmesi gündeme gelmiştir. İlk aşamada teknik detayların çözüme ulaşmamış olması nedeniyle çeşitli proje teklifleri kabul görmemiştir. İstanbul limanına ilişkin ilk proje 1872-1874 yılları arasında Karaköy ve Pera arasında inşa edilen Tünel ile adını duyuran Fransız mühendis E.H. Gavand'a aittir. 1870-1873 yıllarında kurulan demiryolu hattı ile bağlantılı Sirkeci'deki bu limanın yapımı dolgu konusundaki riskler nedeniyle işlerlik kazanamamıştır. Fransız mühendis L. Barret'e ait ikinci proje devlet yönetiminin "Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe" adlı Şirkete yaptığı taahhütler sonucu ortaya çıkmıştır. Bu şirket Sirkeci'deki demiryolu hattını ve Sirkeci Garı'nı kurmuş ve burada gar ile birlikte rıhtım tesisleri ve depolar yapılacağı sözünü almıştır (Müller-Wiener, 1998). İngiliz konsolosu Wrench'in raporuna göre İstanbul'da rıhtım ve diğer ilgili yapıların inşası için İngiliz Firması George Crawley&Co ve İzmir Rıhtımı müteahhitleri Dussaud Frères de teklif vermiştir (Hastaoglu-Martinidis, 2011).

İstanbul limanının inşası için ilk somut adım olarak, 1857 yılında deniz fenerleri yapım ve kullanım hakkını almış olan Fransız asıllı girişimci "Michel Paşa" unvanlı Marius Mitchel ile 23 Kasım 1879 yılında imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır (CDA, Y.A.Res., 5/59, 1297/1880). Haliç'in Marmara denizi ile birleştiği bölgede, karşılıklı iki yakada Tophane ile Azapkapı ve Sirkeci ile Unkapanı arasında boydan boya uzanan rıhtımlar yapılması, mevcut kıyı çizgisinin önünde hayli geniş alanlara dolgu yapılmasını ve ayrıca yeni kazanılan bu alanda gümrük ve sıhhiye işlevli yeni yapıların inşası öngörülmüyordu (Şekil 3). Bu sözleşme karşılığında şirket, denizin



Şekil 2. Galata Rıhtımı'nın dolgu yapılmadan önceki kıyı şeridini ve yapıları gösteren 1858-1860 tarihli harita. (G. D'Ostoya Haritası, pafta no: 5692, Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).



Şekil 3. Galata Rıhtımı'nın dolgu öncesi kıyı şeridini ve dolgu önerisi sınırını gösteren 1881 tarihli vaziyet planı "Quais et Entrepôts de Constantinople, Concession de S.E. Michel Pacha, Plan d'Ensemble Des Travaux à Exécuter, Dressé Par l'Ingénieur Soussigné, Constantinople 23 Mai 1881, Ing. M. Ciugriu" (İstanbul'un Rıhtımları ve Antrepoları, S.E. Michel Paşa'nın İmtiyazı, Uygulanacak Çalışmalara Ait Vaziyet Planı, 23 Mayıs 1881 tarihinde aşağıda ismi geçen mühendis tarafından imzalanmıştır, Mühendis M. Ciugriu) (Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi, PLK: 181).

doldurulmasıyla kazanılan bölümler de dahil olmak üzere 30.000 m²'lik limanın 70 yıllığına kullanım haklarını alacak ve imtiyaz süresince Haliç'teki köprülerin işletmesi de bu şirkete verilecekti (Bilge, 1949).

Siyasi nedenlerden dolayı hükümetin köprüleri kiralamak istememesi, şirketin Haliç vapurlarını işletme talebi ile ortaya çıkan anlaşmazlık ve tabanı çamurlu bir tabakaya sahip denizde inşaat yapmanın zorlukları gibi nedenlerle mali destek sağlayacak yatırımcı bulunamadığından, rıhtım yapım işi 11 yıl boyunca sonuçlanamamıştır. Bu süre sonunda, 10 Kasım 1890 tarihinde Marius Mitchel ile Osmanlı Hükümeti arasında imtiyaz şartlarının revize edildiği yeni bir sözleşme imzalanmıştır (CDA, A.DVN.MKL, 32/18, 1308/1890). Sözleşmeye göre, Galata ve Eminönü Rıhtım inşaat çalışmaları iki yıl içinde başlayacak ve sekiz yıl içinde tamamlanacaktır. Bununla birlikte 14 yıl sonunda gümrük ve sıhhiye binaları, dok ve antrepo inşaatlarının bitirilmesi karşılığında imtiyaz süresi 85 yıla çıkartılmıştır (Müller-Wiener, 1998).

Marius Mitchel, Fransız bankalarından sağladığı destekle 6 Ekim 1891 tarihinde "Société Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople/İstanbul (Der'i Saadet) Rıhtım, Dok ve Antrepoları Osmanlı Anonim Şirketi"ni kurmuştur (Bilge, 1949). Kurucuları arasında M. J. Obuare ve M. Kasky isimlerinin de bulunduğu şirketin Galata, Saint Pierre Han'da merkez ofisi (Siège Social), Paris'te (Bureaux) 9, Rue Louis le Grand (CDA, Y. MTV. 132/215, 1313/1895) ve 4, Rue de Séze (CDA, DH. MKT. 564/16, 1320/1902) adreslerine kayıtlı şubeleri bulunuyordu.

Galata rıhtımlarının inşası, 1892 yılında M. Duparchy ve M. Diricq idaresinde başlamıştır (Bilge, 1949). 35 m derin-

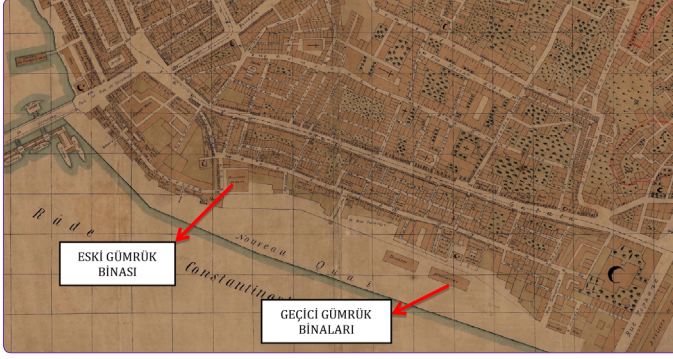
likteki deniz tabanının yük taşımaya elverişsiz olması nedeniyle inşaat süreci, önce moloz taş dolgu yapılmasıyla başlamıştır. Dolgunun üzerine rıhtım kenarında yaklaşık 50 cm genişliğindeki kesme taşlar olmak üzere beton bloklar ile 15 x 20 cm'lik granit paket taşlar yerleştirilmiştir (Müller-Wiener, 1998). Olumsuz hava şartları, mülkiyet hakkı konusunda yaşanan uyuşmazlıklar, zemin oturmasına bağlı çökmeler ve özellikle 10 Temmuz 1894 depremi hasarlarına rağmen çalışmalar devam etmiş ve toplam 758 m uzunluğundaki Galata Rıhtımı Eylül 1895 tarihinde hizmete girmiştir. Hat seferi yapan vapurlar rıhtıma enine yanaşırken yaklaşık on adet gemi de arkadan (kıçtan) yanaşabiliyordu (Şekil 4). Dolgular için yaklaşık 560.000 m³ kırma taş, rıhtım duvarları için 35.024 m³ kesme taş blokları kullanılmış ve toplam maliyet 28.448.550 frank meblağa ulaşmıştır (Giordano, 1933).

Rıhtımın inşaatının tamamlandığı yıla ait 1895 tarihli Huber Haritası'nda Haliç'e yakın olan yapının "Ancienne Douane" (Eski gümrük) olarak tanımlandığı, yeni dolgu alanında Tophane'ye doğru dikdörtgen şeklinde iki kütlelinin ise "douanes provisoires" (geçici gümrükler) olarak belirtildiği görülmektedir (Şekil 5).

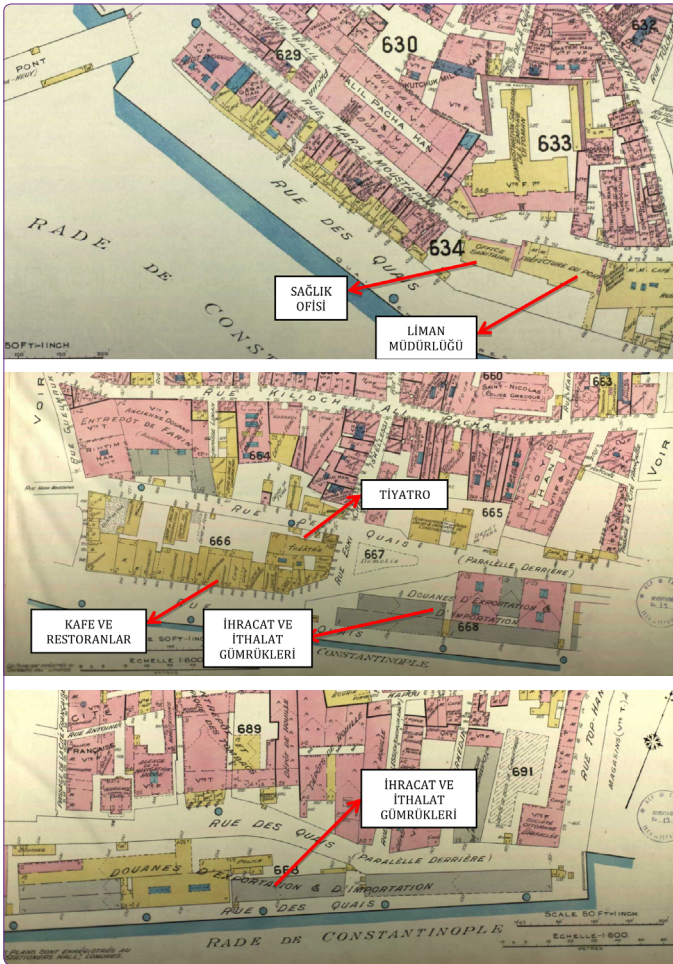
1905 tarihli Goad Haritası'nda ise dolgu alan üzerindeki yapılaşmanın arttığı gözlenmektedir. Haliç'e yakın konumda "office sanitaire" (sağlık ofisi), "Préfecture du port" (liman müdürlüğü), Tophane'ye yakın ise "douanes d'exportation & d'importation" (ihracat ve ithalat gümrükleri) vardır. İki yapı grubu arasında ise kafe ve restoranlar dizilidir (Şekil 6). 1895 ve 1905 tarihli haritalar arasındaki 10 yıllık süreçte ortaya çıkan farklılık, rıhtımın inşasından sonra Galata'daki çeşitli gümrük birimlerinin limanda bir araya getirilmiş olabileceğini de düşündürmektedir. Ayrıca bunların bir kısmının, rıhtım imtiyaz şirketinin yaptığı geçici depolama yerleri olması da mümkündür (Müller-Wiener, 1998).



Şekil 4. Galata Rıhtımı'nın dolgu sonrası durumunu gösteren 1890'lara ait Sébah&Joallier fotoğrafı (www.sebahjoallier.com).



Şekil 5. Galata Rıhtımı'nın dolgu sonrası durumunu ve gümrük yapılarını gösteren 1895 tarihli harita (Huber Haritaları, pafta no: 05319-5, Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).



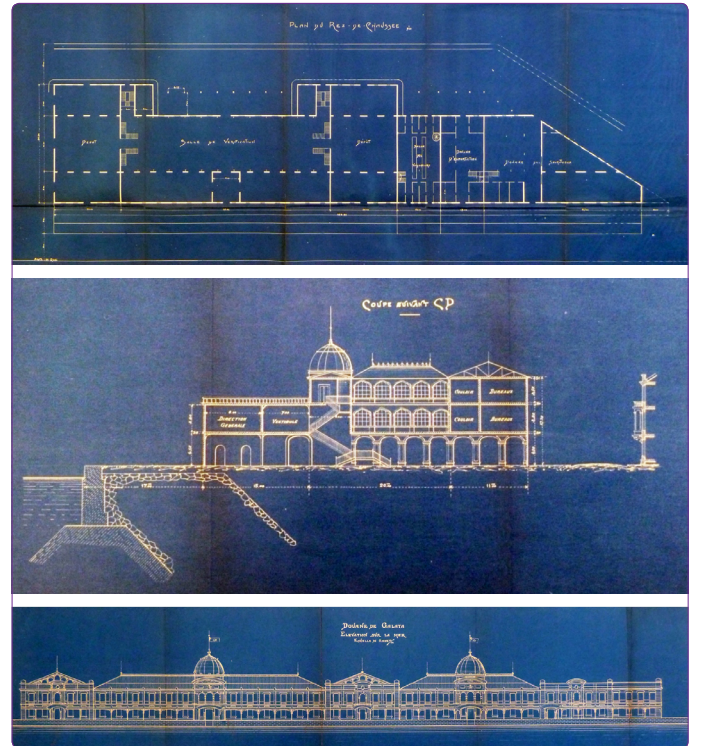
Şekil 6. 1905 tarihli Goad haritaları (Plan d'assurance de Constantinople Pera&Galata No: 28-29-29, Salt Araştırma Arşivi).

Galata Rıhtımı Liman Yapıları Rüsumat (Gümrük) Binası

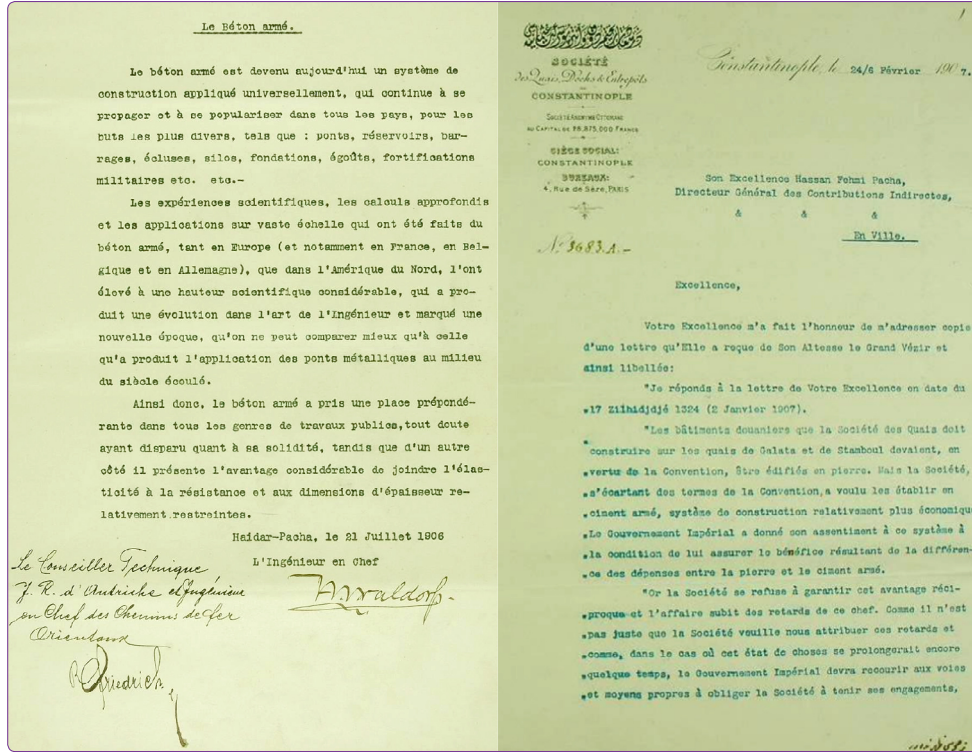
10 Kasım 1890 tarihinde yapılan imtiyaz sözleşmesi gereğince şirket, limana gelen malların gümrükleme işlemlerine yönelik bir yapı projesi hazırlayarak 1906 yılında hükümetin onayına sunmuştur. Rüsumat (Gümrük) Binasına ait bu tasarım Mühendis S. Saboureux tarafından yapılmıştır (Has-

taoglu-Martinidis, 2011) (Şekil 7). Fakat önerilen yapının sözleşme hükmünde belirtildiği gibi taştıyla malzeme kullanılarak yığma kâgir yapım sistemi yerine dönemin modern yapım tekniği "ciment-arme" (betonarme) inşa edilmek istenmesi, hükümet ile şirket arasında anlaşmazlık konusu olmuştur. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivlerinde yer alan 1906 tarihli Osmanlıca belgeye göre, inceleme yapmak üzere bir komisyon kurulmuştur (CDA, 1324 Dosya no: 114). Ayrıca 21 Temmuz 1906 ve 2 Şubat 1907 tarihli belgelerden; şirket yetkilerinin Sadrazam Hasan Fehmi Paşa'ya betonarme teknolojisinin avantajlı yanlarını anlattığı, buna karşın Paşa'nın şirketten bu konuda güvence istediği ve değişiklikten doğacak maliyet farkının da devlete iade edilmesi gerektiği konusunda karşılıklı yazışmalar olduğu görülmektedir (CDA, 14/3/191, Dosya No: 34R450) (Şekil 8).

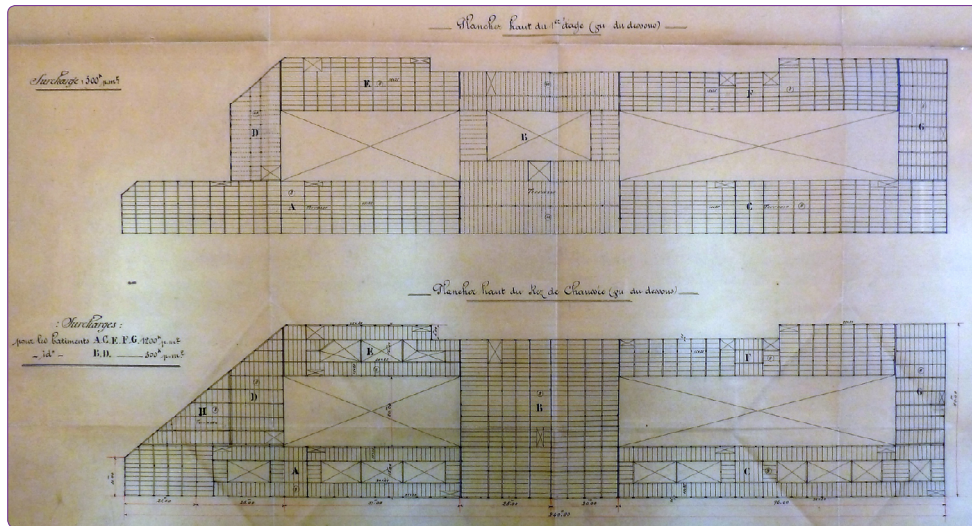
Şirket, Rüsumat (Gümrük) Binasının "ciment-arme" olarak yapılması ile ilgili müzakereleri sonuca ulaştırabilmek için gelecekte bu revizyondan dolayı doğacak tüm zararların sorumluluğunu üstüne almak zorunda kalmış (Bilge, 1949) ve 16 Mart 1907 tarihinde yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Mühendis S. Saboureux'nün Rüsumat (Gümrük) Binasına ait tasarım projesi hükümetin onayına sunulmuş olmasına rağmen, Şirket ile Hükümet arasındaki betonarme tekniği üzerine müzakereler sürerken bu tasarım değişmiş olmalıdır. Çünkü günümüzde mevcut olan Rüsumat (Gümrük) Binası, Mühendis S. Saboureux'ye ait projelerdeki tasarım ile mimari açıdan örtüşmemektedir. Başbakanlık



Şekil 7. Galata Gümrük Binasına ait Mühendis S. Saboureux tarafından tasarlanmış fakat uygulanmamış proje (Hastaoglu-Martinidis, 2011: 94).



Şekil 8. Galata Gümrük Binasına ait Mühendis S. Saboureaux tarafından tasarlanmış fakat uygulanmamış proje (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 94).

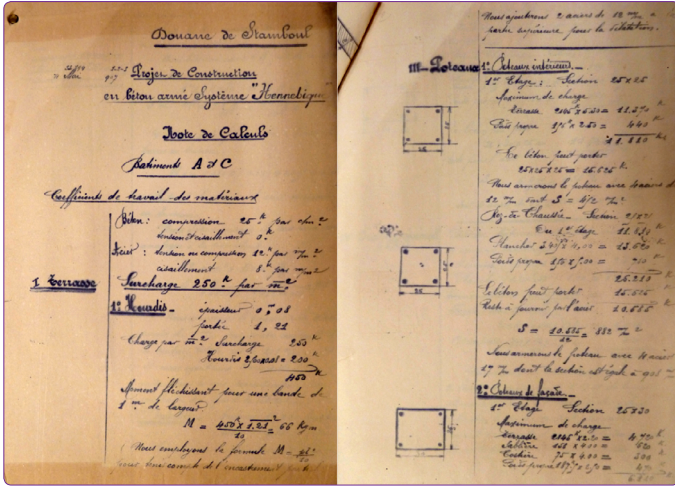


Şekil 9. 07 Mayıs 1907 tarihli Rüsumat (Gümrük) Binasına ait "İstanbul Gümrüğü, Hennebique Sistem Betonarme Konstrüksiyon Projesi ve Hesap Notları" çizim paftaları (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi).

Osmanlı Arşivinde, 07 Mayıs 1907 tarihli "İstanbul Gümrüğü, Hennebique Sistem Betonarme Konstrüksiyon Projesi ve Hesap Notları" adlı bir dosyaya ulaşılmıştır. Bu dosyada yer alan zemin ve birinci katlardaki kolon ve kirişleri gösteren planlar günümüzdeki mevcut yapının mimari tasarımı ile birebir örtüşmektedir (Şekil 9). Ek olarak verilen hesap notları ve açıklamalardan Galata Rüsumat (Gümrük) Binasının "Hennebique Betonarme Konstrüksiyon"¹ sisteminde inşa edildiği olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 10). Bu belgeler

doğrultusunda 07 Mayıs 1907 tarihinden sonra inşasına başlanmış olması gereken yapı, 7000 m² alana inşa edilen

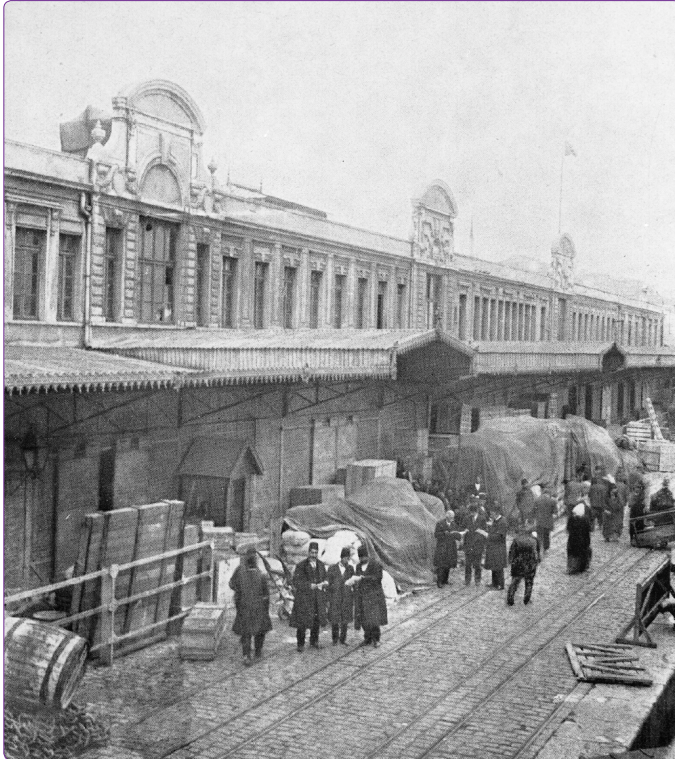
¹ "Hennebique Betonarme Konstrüksiyon", Fransız mühendis François Hennebique tarafından teknik anlamda keşfedilmiş ve 7 Ağustos 1893 tarihinde ticari olarak patentlenmiştir. Hennebique, taşıyıcı elemanlarda köşelere yerleştirildiği demir donatılarla uygun yerleştirme düzenini ön görmüş, eğilebilen ve birbirine bağlanabilen "etriere" ismini verdiği bir tür kenet kullanarak (Giedion, 1943) demir donatıları birbirine bağlamış ve kesme kuvveti etkilerini azaltmayı başarmıştır. Monolitik (tek parça) mafsallı yönteminin kurgulanmasıyla günümüzdeki anlamda betonarme çerçeve yapılması mümkün olmuştur (Erpi, 1996).



Şekil 10. 07 Mayıs 1907 tarihli Rüşumat (Gümrük) Binasına ait "İstanbul Gümrüğü, Hennebique Sistem Betonarme Konstrüksiyon Projesi ve Hesap Notları" statik hesapları (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi).

ve 1.272.797 frank meblağa mal olmuş ve 1911 yılında tamamlanmıştır (Bilge, 1949) (Şekil 11).

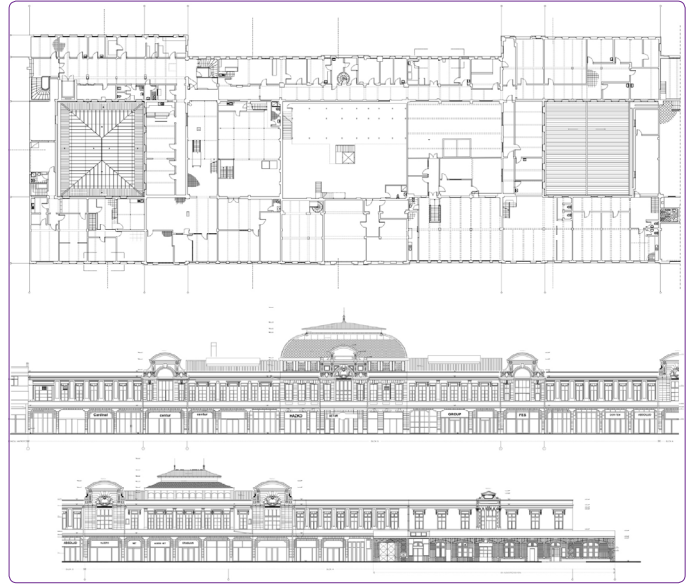
Rüşumat (Gümrük) Binası, zemin kat üzerine bir normal kat olmak üzere iki kat olarak inşa edilmiştir. Doğu-batı aksında uzanan yaklaşık 35 x 110 m boyutlarında oldukça uzun bir kütleyle sahip olan yapı, aksiyal simetrik düzende ve merkezde konumlanan iç avlulu bir plan şemasına sahiptir. Plan ve cephe düzeni açısından incelendiğinde üç ana bölüme ayrılan yapı, taşıyıcı sistem düzeninde çok



Şekil 11. Galata Rüşumat Binası, 20. yy. ilk çeyreği (Alman Arkeoloji Enstitüsü, no: R. 26470).

sayıda derzle (dilatasyon) birbirinden ayrılmış 23 bloktan oluşmaktadır. Bu sistemin kurgulanma nedeni yapının büyük boyutlu kütlesi ve rıhtım ile cadde cepheleri boyunca konumlandırılmış olan mekânların orta bölümdeki iç avluya bağlantı sağlayan koridorlara açılacak şekilde tasarlanmış olmasıdır. Ayrıca kuzey-batı ve güneydoğu yönünde yapının her iki uç kısmında iç mekânların doğal ışık almasını sağlayacak şekilde tasarlanmış olan avlu genişliğindeki aydınlık boşlukları yer almaktadır (Şekil 12).

Tüm blokların taşıyıcı sistemleri "Hennebique Betonarme Konstrüksiyon" olarak tanımlanan betonarme çerçevelerden oluşmaktadır. Cephe tarafındaki kolonlar zemin katta 35 x 50 cm, üst katta 25 x 30 cm iç akslardaki kolonlar ise ağırlıklı olarak zemin katta 30 x 40 cm, üst katlarda ise 25 x 25 cm ölçülerindedir. Kolon köşelerinde takviye ve güvenlik amaçlı metal köşebentler yer almaktadır. Kat kirişleri genellikle 10 x 40 cm ya da 20 x 50 cm en kesit ölçülerindedir (Şekil 13). Plan şemasında görülen mekânsal boyut farklılıkları kolonların aks ölçülerine yansımıştır. Güneybatı-kuzeydoğu (uzun cephe) yönünde yaklaşık 460 cm'lik aks aralığı ritmik bir düzende tekrarlanırken, kuzeybatı-güneydoğu (kısa cep-



Şekil 12. Galata Rüşumat Binası- birinci kat taşıyıcı sistem ve kuzeybatı cephe röhlövesi (YTÜ Restorasyon Anabilim Dalı).



Şekil 13. Galata Rüşumat Binası, Hennebique Betonarme taşıyıcı sisteme ait kolon, kiriş ve döşeme düzenleri (Banu Çelebioğlu).

he) yönünde kolon aks aralıkları 290, 310, 325, 480 cm şeklinde farklı ölçülerden oluşturulmuştur. Buna bağlı olarak temel sisteminin, 20 x 50 cm en kesitli bağ kirişleri ile bağlı 40 x 80 cm en kesitli, tek doğrultuda sürekli kirişlerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Düşey (kolon) ve yatay (kiriş) taşıyıcıların birleşim köşe noktalarındaki kesme-eğilme dayanımı desteklemek amacıyla "guse" olarak tanımlanan üçgen formlu metal takviyeler kullanılmıştır. Mekânların üzerini örten döşeme sistemleri, yaklaşık kalınlıkları 15 cm olan betonarme plak şeklinde düzenlenmiştir. Beton plak döşemeler yaklaşık 20 x 12 cm ebatlarında ve yaklaşık 115 cm aks aralığı ile sıralanan tali kirişler ile desteklenmektedir (Şekil 13). Yapının tuğla malzeme ile inşa edilmiş taşıyıcı özelliği olmayan duvarları zemin ve birinci katta yaklaşık 25 cm kalınlığındadır.

Yapı kütesinin orta aksında yer alan ve cephe düzeninde özgün bir biçimlenişe sahip olan, rıhtım ve cadde ile giriş bağlantısının da sağlandığı yaklaşık 15 x 30 m ebatlarındaki mekân, dönemin gümrükleme işlevine uygun olarak ortak alan kullanımına yönelik bir iç avlu şeklinde tasarlanmıştır (Şekil 14). Bu mekânın üzeri beşik tonoz biçiminde çelik makaslı bir konstrüksiyon ile örtülüdür. Tonoz üzerinde yer alan cam örtülü çatı feneri ile mekân gün ışığı almaktadır. Putrel olarak tanımlanan çelik birim malzemelerin üzerinde "Anzin" damgası bulunmaktadır. Çelik putrellerin Fransa'da yer alan "Usine d'Anzin"den (Anzin Fabrikası) ithal edildikleri tespit edilmiştir. 1834 yılında kurulmuş bir demir döküm fabrikası olan "Usine d'Anzin" 1843 yılından itibaren demiryolları için ray üretmiş, 1849 yılında "Usine de Denain" (Denain Fabrikası) ile birleşmiştir (Centre des Archives du Monde du Travail, 2003/018) (Şekil 15).

Rüsumat (Gümrük) Binasının cepheleri Batı mimarlığının farklı üsluplarını barındıran dönemin eklektik mimari anlayışıyla oluşturulmuştur. Yapının güneydoğu (deniz) ve kuzey-batı (cadde) cephelerinde beş adet frontonun bulunduğu bir mimari düzen bulunmaktadır. Pencereler üçerli modüler halinde kurgulanmıştır. Frontonlara rastlayan cephe bölümlerinde pencerelerin daha geniş açıklıklı ve yüksek yapılması ayrıca bu bölümün ana kitleden öne çıkarılmasıyla uzun cephelere hareket kazandırmıştır. Yatay



Şekil 15. Galata Rüsumat Binası orta mekan (Banu Çelebioğlu).



Şekil 16. Galata Rüsumat Binası kuzeybatı cephesi (Banu Çelebioğlu).

saçakların ve dikey plastırların cepheyi eşit ve aksiyal yüzeylere bölmeleriyle Rönesans ve Neoklasik cephe anlayışı görülmektedir. Yapının zemin kat cephesi taş taklidi kabartma sıvalı, üst kat cephesi ise düz sıvalıdır (Şekil 16).

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte limanların devlet tarafından satın alınmasıyla gümrük işlevini sürdüren yapı, limanın Haydarpaşa'ya taşınması sonrasında bir süre Paket Postanesi olarak kullanılmıştır. Son olarak Denizcilik İşletmeleri mülkiyetinde gümrüksüz satış mağazaları, Denizcilik İşletmeleri Hastanesi, Denizcilik İşletmelerine ait hizmet ve idari bürolar tarafından kullanılan yapı, limanın "Galataport"² adıyla yenilenmesi için yap-işlet-devret sistemi



Şekil 14. Galata Rüsumat Binası, orta mekan güneydoğu (deniz) cephe görünüşü (Banu Çelebioğlu).

² Galataport Projesi, müellifi tarafından "uluslararası bir liman terminali bağlamında, konaklama ve ofis tesislerinin yanı sıra dünyaca ünlü markaları barındıran alışveriş merkezi, özel restoran zincirleri ve kafeleri ile yerli-yabancı turistler ve İstanbullular için yeni bir yaşam alanı" olarak sunulmaktadır. "Kent'in tarihi anıtlarının orijinaline sadık kalınarak yenileceği" de vurgulanmıştır (www.galataport.com). Proje kapsamında liman alanında "tu-rizm kompleksi" olarak nitelendirilen otel, ofis, liman, yeme-içme ve alışveriş mekânları oluşturulacaktır. Salıpazarı Limanı İhalesi'ni (Galataport Projesi) kazanan ortaklık tarafından, Şubat 2014 tarihinde liman sahasında faaliyetlere başlanmıştır. Projenin bitiş tarihi ile ilgili kesin bir bilgi bulunmamakta, inşaat süreci makalenin yazıldığı Ağustos 2020 tarihinde halen devam etmektedir.

kapsamında ihale edilerek 2005 yılında boşaltılmış, 2017 yılında ise söz konusu proje kapsamındaki restorasyon uygulaması sırasında sadece dış beden duvarları ayakta kalacak şekilde yıkılmıştır.

Çinili Rıhtım ve Merkez Rıhtım Han

İstanbul limanı rıhtımlarının inşasını gerçekleştiren Marius Mitchell'in çeşitli nedenlerden dolayı işi tamamlamadan bırakmasıyla 1907 yılında Der'î Saadet Rıhtım Dok ve Antrepoları Şirketi'ne Osmanlı Bankası ortak olmuştur. Banka, Londra'da bir işadamı olan Rothshild'in de desteğiyle rıhtımlar şirketinin yönetimini üstlenmiştir. Yeni bir anlaşmaya göre çalışmalarını sürdürmeye başlayan şirket, Galata rıhtımı üzerinde gemi acenteleri ve gümrük firmaları tarafından büro/ofis olarak kullanılmak üzere 1910-1911 tarihinde 733.000 frank maliyete Çinili Rıhtım Han'ı (Şekil 17), 1912-1914 tarihinde 834.000 frank maliyete Merkez Rıhtım Han'ı (Şekil 18) inşa ettirmiştir (Bilge, 1949).

Çinili Rıhtım Han dört katlı, Merkez Rıhtım Han altı katlı olarak Galata Rıhtımı dolgu alanı üzerine denize paralel şekilde konumlanmıştır. İnşa edildiği dönemde Osmanlı ticaret yaşamı için farklı ve yeni bir işlev olan büro/ofis kullanımına uygun olarak tasarlanmış yapılarıdır.

Merkez Rıhtım Hanı, yaklaşık 30 x 30 m boyutlarında ve kare planlı olarak tanımlamak mümkündür. Yapının normal kat planı, dış cepheye bakan odalar ve bunların arkasında mekânları çevreleyen koridor, merkezde yine bu koridora açılan servis mekânları, düşey sirkülasyonu sağlayan "U"

biçimli bir merdiven ve asansörlerin oluşturduğu bir çekirdekten oluşmaktadır. Merdiven ve asansör mahallinin önüne ve arkasına yerleştirilen üzeri camekânlı aydınlıklar birinci kat seviyesinden itibaren başlamakta ve koridorlar ile çekirdek içinde yer alan mahallerin ışık almasını sağlamaktadır (Şekil 19).

Çinili Rıhtım Han ise yaklaşık 26 x 31 m boyutları ile dik-dörtgen formudur. Yapı, ortada yer alan aydınlık hacmi etrafındaki odalara iki ayrı çekirdekle ulaşımı sağlayacak biçimde planlanmıştır. Özgün tasarımında plan merkezinde aydınlık mekânı, bu mekân etrafında servis mekânları ve bu mekânların dışında ise dış cephelere konumlandırılan odalara ulaşımı sağlayan sürekli bir koridor yer almaktadır. Han planının esnek bir kullanım düşünülerek tasarlanmış olduğu görülmektedir. İki giriş cephesi doğrultusunda kurgulanmış olan ara girişlemeler bu yönde yerleştirilecek bölücü duvarlar ve gerekli koridor geçişleri düşünülerek yerleştirilmiştir. Yapının 1930 yılındaki durumunu gösteren fotoğrafta beşinci katın bulunmadığı görülmektedir. Beşinci kat yapıya özgün tasarım sonrasında eklenmiş, ancak bir dönem eki olarak kabul görülerek korunmuştur (Şekil 20).

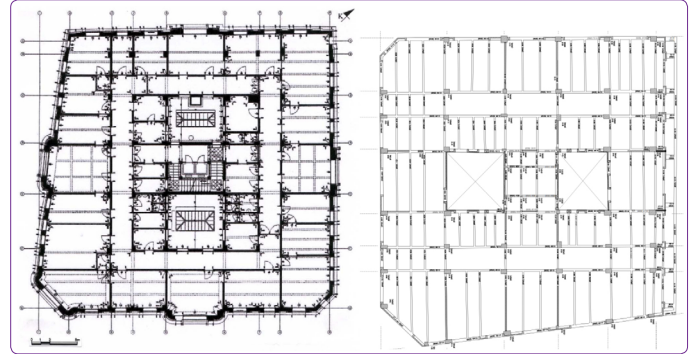
Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han, inceleme ve saptamalardan anlaşıldığı üzere "Hennebique" taşıyıcı sistem kurgusu ile inşa edilmiş betonarme çerçeve ve perde duvarlardan oluşturulmuştur. Hanlar taşıyıcı sistem



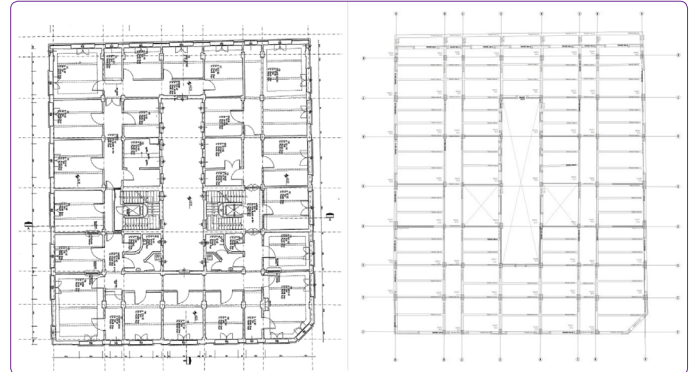
Şekil 17. Merkez Rıhtım Han / 20 yy ilk çeyreği (Osmanlı Bankası Arşivi).



Şekil 18. Çinili Rıhtım Han / 20 yy ilk çeyreği (www.gtb.gov.tr).



Şekil 19. Merkez Rıhtım Han, ikinci kat ve taşıyıcı sistem rölövesi (YTÜ Restorasyon Anabilim Dalı ve Ots İnşaat).



Şekil 20. Çinili Rıhtım Han, ikinci kat ve taşıyıcı sistem rölövesi (Integro Mimarlık ve Ots İnşaat).

açısından birbirine tamamen benzer olup taşıyıcı eleman boyutlandırmasında farklılık göstermektedir. Merkez Rıhtım Han'da, "Hennebique" tekniğinde kurgulanmış ana taşıyıcıların güneybatı-kuzeydoğu yönünde yedi, kuzeybatı-güneydoğu yönünde ise sekiz aks üzerine karşılıklı yerleştirilmesi ile betonarme iskelet strüktür oluşturulmuştur (Şekil 19). Çinili Rıhtım Han'da ise yine "Hennebique" tekniğinde kurgulanmış ana taşıyıcıların güneybatı-kuzeydoğu ve kuzeybatı-güneydoğu yönlerinde sekiz aks üzerine karşılıklı yerleştirilmesi ile betonarme iskelet strüktür oluşturulmuştur (Şekil 20). Aks aralıklarının, plan şemalarındaki mekânsal tasarımların bağlamına göre değişen ölçülerde olduğu görülmektedir.

Her iki yapıda da orta bölümdeki aydınlık galerisi çevresi ve dış cepheleri ince cidarlı beton perde olarak tasarlanmıştır. Buna ek olarak, yine iki yapıda da denize paralel doğrultuda simetrik olarak yerleştirilmiş yine ince cidarlı beton perdeler bulunmaktadır. Kolon en kesit ölçüleri her iki yapı için kat seviyelerinde ve kat düzlemi içinde farklılıklar göstermektedir. Çinili Rıhtım Han'da merdiven kovaları çevresinde 20 x 30 cm, Merkez Rıhtım Han'da ise 15 x

15 cm boyutlarında ince kolonlar yer almaktadır. Yine her iki yapıda olmak üzere kolon en kesitleri üst katlara doğru azalmaktadır. Fakat kolon boyuna donatılarında süreklilik olmadığından kolonlar sadece düşey yükleri karşılayabilmektedir. Taşıyıcı sistemin ana çerçeve kirişleri Çinili Rıhtım Han'da genellikle 25 x 75 cm, tali kirişler ise 15 x 30 cm boyutlarındadır. Merkez Rıhtım Han'da ise ana çerçeve kirişleri 25 x 45 cm, tali kirişler ise 15 x 40 cm'dir. Gümrük Binasında olduğu gibi düşey ve yatay taşıyıcıların birleşim noktalarında "guse" olarak tanımlanan 45 derece eğim ile yerleştirilmiş metal takviyeler yer almaktadır. Her iki yapıda döşeme kalınlıkları yaklaşık 10-12 cm olarak tespit edilmiştir. Beton plak kat döşemeleri "Hennebique" tekniğindeki tali kirişler tarafından desteklenmektedir. Söz konusu tali kirişler dış cephelere konumlanmış mekânlarda güneybatı-kuzeydoğu yönünde, mekâna göre yaklaşık 110-145 cm mesafede bir yerleştirilmiştir. Merkez Rıhtım Han'da güneybatı-kuzeydoğu yönünde her iki cephe merkezinde çıkma yapan mekânlarda tali kirişler her iki yönde de (kaset döşeme) yerleştirilmişlerdir (Şekil 21, 22). Yapıların taşıyıcı özelliği olmayan duvarları zemin katta yaklaşık 45-50 cm,



Şekil 21. Merkez Rıhtım Han, "Hennebique" betonarme taşıyıcı sisteme ait kolon, kiriş ve döşeme düzenleri (Uzay Yergün).



Şekil 22. Çinili Rıhtım Han, "Hennebique" betonarme taşıyıcı sisteme ait kolon, kiriş ve döşeme düzenleri (Uzay Yergün).

üst katlarda yaklaşık 35-40 cm olmak üzere tuğla malzeme ile inşa edilmiştir.

Geç dönem Art Nouveau akımı etkisinde biçimlenmiş yapıların eklektik cephelerinde simetri içinde asimetri görülmektedir. Bütün cepheler düşeyde ve yatayda modüler olarak düzenlenmiştir. Zemin kat ve birinci katta geniş pencereci dükkân görünümü, diğer katlarda ise Fransız pencereci büro görünümü algılanmaktadır. Beşinci kat mansard çatı anlayışında yukarıya doğru yükseldikçe daralan formu ve çeşitli tonlardaki mavi renk çini kaplı dış duvarları ile farklılaşmaktadır. Bütün cephelere ikinci kattan itibaren dışa doğru küçük bir çıkma yaparak öne çıkan orta modül hâkim olmakta, pencere düzenine göre oluşan yan modüller daha geride kalmaktadır. Genelde sıvalı olan cephelerde zemin kat ve birinci kat seviyesinde kesme taş taklidi siva yapılmış, pencere üstlerinde mavi ve turuncu renkli çiniler kullanılmıştır. Cephelerde çimentolu harç ile kilit taşları, volütler, Dorik sütun görünümünde yivli plastırlar, gül yaprakları, lale motifleri, akant yapraklarından oluşan süslemeler uygulanmış, makara motifli ve gül rozet bezemeli konsollar, demir korkuluklar kullanılmıştır (Şekil 23-25).



Şekil 23. Çinili Rıhtım Han, güneydoğu cephesi (Uzay Yergün).



Şekil 24. Çinili Rıhtım Han, güneydoğu ve güneybatı cephesi (Uzay Yergün).



Şekil 25. Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han'ın Boğaz'dan görünüşü (Banu Çelebioğlu).

Değerlendirme ve Sonuç

Batılılaşma dönemi olarak adlandırılan süreç ile birlikte Osmanlı'nın geleneksel ticaret yapısındaki değişim XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Batı kaynaklı modern ticaret yapılarının İstanbul kent dokusunda yer almasına etken olmuştur. Deniz yoluyla ithal ve ihraç edilen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı Rüşumat (Gümrük) Binası, sigorta ve denizcilik firmalarının yer aldığı çok katlı ofis yapıları Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han İstanbul limanı için inşa edilmiş ticaret fonksiyonlu yapılardır. Yirminci yüzyılın ilk yıllarında İstanbul limanı silüetini meydana getiren söz konusu bu yapılar deniz yolu ulaşım ve ticarete yönelik faaliyetler için Batı kaynaklı tasarım şemalarının yanı sıra dönemin modern yapı teknolojileri kullanılarak inşa edilmiştir.

Endüstri devrimi sonrası yaşanan teknolojik gelişmelere koşut olarak Batı ülkelerinde üretilen fabrikasyon tuğla, çelik ve beton gibi yapı malzemeleri ve bu malzemeler ile kurgulanan yapı üretim teknolojileri kısa bir süreçte Osmanlı mimarlığında yer almıştır. Yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul limanına inşa edilen yapıların erken betonarme yapı üretim teknolojileriyle inşa edilmesi, Osmanlı mimarlığının strüktürel tarihi ve gelişim sürecini belgeleyen öncü ve sayılı birkaç örnek olması açısından bu yapılara ayrı bir değer yüklemektedir.

Ancak İstanbul limanının günümüzde yenilenmesini öngören "Galataport" adlı proje kapsamında söz konusu tarihi yapılar, restorasyon olarak adlandırılan uygulamalar çerçevesinde sadece kütle, gabari ve cephe düzenleri korunarak özgün yapı teknolojilerinin değiştirilmesi tehdidi ile karşı karşıya kalmışlardır. Oysa geçmiş nesillerin yaşam biçimleri, estetik anlayışı, yapı ve süsleme sanatında ulaştıkları düzey ve bunun gibi birçok önemli bilgi ancak kültürel mirasımızı oluşturan kültür varlıklarının bir belge olarak korunmasıyla mümkün olabilmektedir. Liman yapılarını oluşturan kültür varlıklarının sahip olduğu değerler arasında teknik/teknolojik değer kültür varlığının tasarımındaki anlayışı, teknik, yapısal özelliklerini, dönemin ulaştığı düzeyi ve o dönem işçiliğinin kalitesini kapsar (Madran ve Özgönül, 2005). Yirminci yüzyılın başlarına ait mimarlık kül-

türü bu yapıları özgün bir belge kimliğiyle korumayı, başka bir deyişle, en az müdahale ile korumayı gerektirirken, şu anda Rüşumat (Gümrük) Binası sadece dış beden duvarları ayakta tutularak tamamen yıkılmış durumdadır. Çünkü kendine özgü strüktürel sorunları olan erken betonarme taşıyıcı sistemlerin hasar tespiti ve restorasyonu günümüz Türkiye'sinde en az uygulanan koruma biçimi olmaya devam etmektedir. Maalesef yapım sistemi ve malzemenin güncelliğini koruması nedeniyle sıradan, günümüz deprem yönetmeliğine göre niteliksiz/dayanaksız ve güncel olanın eskimesine dair algı nedeniyle de köhne olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda strüktürel hasarlara bağlı nedenlerle güçlendirme yerine yıkım ve yeniden yapım (rekonstrüksiyon)³ tercih edilmektedir. Ancak yeniden yapımın (re-konstrüksiyon) korumada etik bir sorunu tarif ettiğini unutmamak gerekir.

Yıkım, Rüşumat (Gümrük) Binasının yaşanmışlığa dair tarihsel ve mimari değerleri ile birlikte döneminin endüstriyel ortamı ve teknolojik düzeyini yansıtan özgün yapı malzemesi ve strüktür tekniklerinin yitirilmesine etken olmuştur. Bu konudaki şansımız Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han'ın şimdilik aynı akıbete uğramamış olmasıdır. Yoksa "Hennebique" betonarme taşıyıcı sistemin İstanbul'daki erken dönem örneklerine ait yaşayan belge ve bilgilerin bu makalede olduğu gibi sadece yazılı literatürde kalması maalesef kaçınılmaz bir sonuç olacaktır.

Kaynaklar

- Ahunbay, Z. (2019). Kültür mirasını koruma ilke ve teknikleri. YEM Yayınları.
- Bilge, Z. (1949). İstanbul rıhtımları tarihçesi. Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası.
- Erpi, F. (1996). Mimari üzerine söyleşiler. Mimarlar Derneği, 4, 56-71.
- Genim, S. (2006). Konstantiniyye'den İstanbul'a: XIX. yüzyıl or-

- tarından XX. yüzyıla Boğaziçi'nin Rumeli Yakası fotoğrafları. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Giedion, S. (1943). Space, time and achitecture the growth of a new tradition. Cambridge the Harvard University Press.
- Giordano, A. (1933). The Port of Istanbul. Development and future possibilities. The Dockand Harbour Authority, 13, 101-110.
- Hastaouglu-Martinidis, W. (2011). The buildings of Istanbul Docks 1870-1910. New Entrepreneurial and Cartographic Data. ITU A/Z, 8/1, 85-99.
- Madran, E. Özgönül, N. (2005). Kültürel ve doğal değerlerin korunması. TMMOB Yayınları.
- Müller-Wiener, W. (1998). Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Omay, E. (2011). Rekonstrüksiyon: Neden? Arredamento Mimarlık, 243, 44.
- Yergün, U. (2002). Batılılaşma dönemi mimarisinde, yapım teknolojisindeki değişim ve gelişim (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Arşiv Belgeleri
- Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf Arşivi (No. R26470, R32254).
- Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi (Ocak 2020). G. D'Ostoya Haritası (No. 5962). <http://ataturkkitapligi.ibb.gov.tr/ataturkkitapligi/index.php>
- Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi (Ocak 2020). Huber Haritaları (No. 05319-5). <http://ataturkkitapligi.ibb.gov.tr/ataturkkitapligi/index.php>
- Harvard Harita Koleksiyonu (Mart 2020). 1853 tarihli Konstantinopolis Haritası (George Cox). <http://ids.lib.harvard.edu/ids/view/7878013?buttons=y>
- Salt Araştırma Arşivi (Mart 2020). Plan d'assurance de Constantinople Pera&Galata. (No. 28-29-30). <http://saltonline.org>
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi (Kasım 2019) Quais et Entrepots de Constantinople, Concession de S.E. Michel Pacha, Plan d'Ensemble Des Travaux a Exécuter (PLK. 181). İstanbul.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi. Galata Gümrük Binası ve Antrepoların betonarme konstrüksiyonu hakkında yazışmalar, İstanbul Gümrüğü Hennebique Sistem Betonarme Konstrüksiyon Projesi ve Hesap Notları (No. 34R450).

³ Rekonstrüksiyon, büyük ölçüde hasar görmüş ya da tümüyle yok olmuş bir yapının ya da kentsel bütünün "yeniden inşa" edilmesiyle tanımlanan bir uygulama biçimidir (Omay, 2011, s.44). Ancak özel durumlarda kabul edilen müdahale şeklinde, kent silüeti, çevre dokusunun bütünlüğü, simge değeri açısından vazgeçilmez olan tarihi binalar doğal etkenlerle veya kasıtlı saldırılarla yıkıldığında, yitirilen yapıyı canlandırma istekleri rekonstrüksiyona yönlendirmektedir (Ahunbay, 2019, s.36). Venedik Tüzüğü'nün 15. maddesinde ye-niden yapım işlerinden vazgeçilmesi vurgulanmış, yalnızca arkeolojik alanlarda anastilosise izin verilebileceği belirtilmiştir.