

## HAYDARPAŞA GARI VE YANGINI

Haydarpaşa Garı; İstanbul'un simgesi ve giriş kapısıdır. Avrupa'nın son ucunu Anadolu'dan gözetleyen, coşkulu kavuşmaların, hüznü ayrılıkların durağıdır. Bizans imparatorlarının dinlenme sarayının bulunduğu bu bölge, Osmanlılar zamanında bağ ve bahçelerle kaplı bir çayırık olarak kalmış, saray atlarının beslenme yeri, aynı zamanda ordunun Anadolu seferleri için toplanma yeri olarak kullanılmıştır. İstanbul-İzmit demiryolu hattının 1873 yılında açılmasından sonra bölgenin önemi artmıştır. Bölgeye, Selimiye Kışlası'nın yapımında (18) büyük emeği geçen Padişah III.Selim'in paşalarından Haydar Paşa'nın adı verilmiştir. İstanbul-Bağdat Demiryolu'nun Alman firmalarına verilmesinden sonra, 23 Mart 1889'da Haydarpaşa Garı'nın yapımı da Almanlara verilmiştir. Almanlar, İstanbul'dan Bağdat'a kadar gidecek demiryolunun başlangıç noktasına görkemli bir bina yaparak, tren yoluna verdikleri önemi vurgulamak isterler. Otto Ritter ve Helmuth Conu isimli iki Alman mimar, Haydarpaşa Garı'nın projesini hazırlar ve 30 Mayıs 1906 yılında başlanan inşaatın kontrol mühendisliğini üstlenirler. Tren garının büyük yolcu salonu, 19 Ağustos 1908'de hizmete girer, fakat 1909 senesi başlarında bir yangın geçirir ve onarılarak garın tamamı 22 Ekim 1909 günü hizmete açılır.

Orta Avrupa Barok mimarlığı ile Alman Rönesansı ve yeni-klasik üsluplardan alınmış öğelerin kaynaştırıldığı bir bakışla tasarlanan gar binası, 21 metre uzunlu-





1917 Patlama ve yangın



1917 Patlama ve yangın sonrası

ğunda 1100 adet (bazı kaynaklara göre 1700 adet) meşe kazık üzerine oturtulmuştur. Bu kazıklar, 20 m yüksekliğinde buharlı şahmerdanlarla çakılarak denizle aynı seviyeye getirildikten sonra üzerine beton dökülmüş ve düz bir zemin elde edilmiştir.

Denizden kazanılan arazinin genişliği 70 hektar olup derinliği 8 m'dir. Temeline Hereke'den getirilen pembe granit, cephesine de Lefke civarından getirilen açık nefli, işlenmesi kolay, hava tesirlerine dayanıklı bir taş kullanılmıştır.

Haydarpaşa Garı, yapımının tamamlanmasından dokuz yıl sonra, birinci Dünya Savaşı sırasında, 6 Eylül 1917 günü saat 16:30'da büyük bir sabotaja uğrar. Yedi saniye ara ile meydana gelen iki büyük patlama sonunda gar binasının büyük bir bölümü yanar ve harabeye döner. Patlamanın şiddeti çok fazladır. Avrupa yakasında bile birçok evin camları kırılır. Herkeste bir telaş ve merak başlar. Halk paniktedir. Binanın görkemli kuleleri toz bulutları arasında kaybolur. Sadece duvarları ayakta kalır. Bunun yanı sıra liman tesisleri, ambarlar, personel binaları da yerle bir olur. Peronlarda içi asker dolu trenler, cephane sandıklarından fırlayan mermilerle delik deşik olur, içindekilerle birlikte yanar.

İstasyonda, Yıldırım Ordularına gönderilmek üzere olan asker, silah, erzak ve cephane dolu bir trenle, yolcu dolu bir banliyö treni yanar. Tamamen dolu olan banliyö treni ve bir tabur asker, feci şekilde yanarak can verir. Bu durum, Suriye ve Irak'taki Türk-Alman Cephesi'ni olumsuz yönde etkiler.

İttihat ve Terakki Hükümeti, gazetelere sansür koyduğu için olayın gerçek yüzü ve ölü sayısı bilinmez. Ölü sayısının bini aştığı söylenir ama bu rakam hiçbir zaman ne doğrulanır ne de yalanlanır. Halk arasında, İngiliz savaş uçaklarının bombaladığı, denizaltıdan top ateşine tutulduğu, Alman Ordusu içine sızan Fransız ajanlarının sobataj yaptığı şeklinde türlü dedikodular yayılır.

Yapılan soruşturmada, Anadolu'ya sevk edilmek üzere gar binasında depolanan cephanelerin sevki sırasında, 35 tonluk sabit vinci kullanan bir Ermeni vatandaşının, mavnalardan aldığı cephane sandıklarını kasten yere düşürdüğü, patlayan cephane sandığının diğerlerini de tutuşturduğu, faciyanın büyümesine



2010 Çatı yangını



2010 Çatı yangını

yol açtığı iddia edilmiştir. İlk patlamanın vincin olduğu kısımda meydana gelmiş olması ve bazı görgü tanıklarının ifadelerinin, bu kararı güçlendirir özellikle olduğu belirtilmiştir.

Patlamanın olduğu yıllarda Birinci Dünya Savaşı'nın olduğu ve savaştan sonra Yeni Türkiye Cumhuriyeti birçok konu ile birden ilgilendiğinden, garın onarımı ikinci planda kalır. Yangından 13 yıl sonra, 1930'larda başlayan çalışmayla, sadece daha önce sivri uçgen kesitli olan çatı, kırıklı olarak değiştirilmiş ve tamamen aslına uygun olarak onarılmıştır.

Haydarpaşa Limanı diğer bir riski, 15 Kasım 1979'da Independenta adlı petrol tankerindeki patlama sırasında yaşamıştır. Haydarpaşa önlerinde karaya oturduktan sonra devam eden patlamalarda, garın renkli vitrayları parçalanmıştır.

Tarihi Haydarpaşa Tren Garı'nda, 28 Kasım 2010 günü saat 15.30 sıralarında çatıda meydana gelen yangında, çatının büyük bölümü ve dördüncü katın bazı bölümleri zarar görmüştür. Çatı kısmında iyileştirme çalışmaları sırasında çıkan yangın, hızla büyümüş ve İstanbul'un birçok bölgesinden görünür olmuştur. Başta, Üsküdar ve Kadıköy itfaiye ekipleri olmak üzere birçok itfaiye istasyonu söndürme çalışmalarına katılmış, söndürme römorkörleri de denizden destek vermiştir.

Haydarpaşa Garı çatısında yapılan yalıtım çalışmaları sırasında, bir ihmal sonucu yangının başladığı sanılmaktadır. Tarihi yapılarda yangınlar, daha çok restorasyon sırasında veya çatı katlarında meydana gelmektedir. Ne yazık ki bu yangın da, restorasyon sırasında çatı arasında başlamıştır.

Yangından sonra, yangına müdahale şekli tartışılmış, bazı kişi ve kurumlarca havadan müdahale edilmesi gerektiği, yanlış müdahale edildiği iddia edilmiştir.

Oysa, Haydarpaşa Garı gibi binalardaki çatı yangınlarına, havadan mü-

dahale edilmesi birçok tehlikeyi beraberinde getirir. Uçak veya helikopterin taşıdığı suyun, orman yangınlarında olduğu gibi geniş bir alana değil, sadece yanan çatı üzerine akması gerektiğinden, büyük su kütlesi bağdadi yapıdaki binalarda lokal çökmelere sebep olabilir. Yanan büyük ahşap kirişler, suyun darbe etkisi ile parçalanarak alt katlara düşebilir ve alt katlarda yangını başlatabilir.



Diğer taraftan, yangının kaynağı helikopterden görülemeyeceği için söndürme suyu yangının kaynağına değil alevlere sıkılmış olur ve yangının söndürülmesine önemli bir katkısı olmaz. Su, yangın kaynağına ulaşmadan buharlaşarak kaybolur ve yanmayan kısımları ıslatır.

Yangını söndüren suyun miktarından önce sürekliliği önemlidir. Ahşap yangınına havadan atılan su kesintili olacağından yangını söndürmede etkili olmaz. Alevler azalarak sönüyormuş gibi görünür ama çok kısa süre sonra yeniden genişler. Ayrıca, helikopterden boşaltılan su, aşağıda yangını söndürmeye çalışan itfaiye personelinin üzerine gelir ve çalışmaları engeller.

Şimdiye kadar, orman yangınları hariç, havadan helikopterle su atılarak yangının söndürüldüğünü görmedim. Bina yangınlarına havadan müdahale, sadece söndürme yapıldığını sanan halka güven vermeyi sağlar. Özellikle, Japonya’da gittiğim yangınlarda, helikopterlerin bina üzerinde seyrederek merkeze bilgi aktardığını ve yangının itfaiye merkezine canlı yayın yaptığını gördüm. Helikopterin görevi, bina yangınlarına su ile müdahale etmek değil, kurtarma, taşıma ve bilgi aktarımının sağlanmasıdır.

Restorasyon çalışmalarına başlamadan önce riskler değerlendirilmediği ve çalışmalar kontrol altında tutulmadığı için tedbirsizlikle oluşan yangın, tarihi yapıya büyük zarar vermiştir.

Restorasyon çalışmaları sırasında yeterli yangın önlemlerinin alınmamasının eksikliği bu yangında bir kez daha görülmüştür.

### **Kaynaklar**

[1] Haskan, Mehmet Nermi; “Yüzyıllar Boyunca Üsküdar”, s.1473, Üsküdar Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2001.

- [2] Kabacalı, Alpay; “Geçmişten Günümüze İstanbul”, s.207, Denizbank Yayınları:10 , İstanbul, 2003.
- [3] Ebuzziya Tevfik; “Yeni Osmanlılar Tarihi”,Hürriyet Yayınları, İstanbul, 1973.
- [4] Lütfi Simavi,Başmabeyinci; “Osmanlı Sarayının Son Günleri”, Hürriyet Yayınları, İstanbul.
- [5] Sarıöz, Perihan; “Bir Zamanlar İstanbul”, s.237, İdea İletişim Hizmetleri, İstanbul.
- [6] İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı, İstanbul, 1994.