

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/  
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-  
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or  
master thesis is available at the main library of the  
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

# KOPFBAHNHOF HAYDARPAŞA

und das unglückliche Dach

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/  
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-  
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or  
master thesis is available at the main library of the  
Vienna University of Technology.

Diplomarbeit

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN  
Vienna University of Technology

## KOPFBAHNHOF HAYDARPAŞA und das unglückliche Dach

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Univ/Prof. Dr. lic.phil. Nott Caviezel  
E251 / 2 Fachbereich Denkmalpflege und Bauen im Bestand

Eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von  
Can Serifoglu  
0727649

Wien, im Oktober 2016





# INHALTSVERZEICHNIS

|                                                                                 |           |                                                                              |            |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1. VORWORT</b>                                                               | <b>6</b>  | <b>4. BAUGESCHICHTE DES BAHNHOFES</b>                                        | <b>79</b>  |
| <b>2. HAYDARPAŞA ALS STADTGEBIET</b>                                            | <b>11</b> | 4.1 Katastrophen im Bahnhof Haydarpaşa                                       | 82         |
| 2.1 Lage                                                                        | 13        | 4.1.1 Explosion 1917                                                         | 82         |
| 2.2 Geschichte                                                                  | 15        | 4.1.2 Öltanker Explosion 1979                                                | 84         |
| 2.3 Bauten der Umgebung                                                         | 17        | 4.1.3 Brand 2010                                                             | 84         |
| 2.3.1 Selimiye Kışlası (Selimiye Kaserne)                                       | 18        | 4.2 Heutiger Zustand                                                         | 86         |
| 2.3.2 Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane<br>(Medizinische Fakultät)                      | 19        | <b>5. DENKMALPFLEGERISCHES KONZEPT</b>                                       | <b>91</b>  |
| 2.3.3 GATA (Militärisches Krankenhaus)                                          | 20        | 5.1 Denkmalpflegerische Würdigung                                            | 92         |
| 2.3.4 Hafen Haydarpaşa                                                          | 21        | 5.2 (Um)nutzung des Haydarpaşa Bahnhofs                                      | 97         |
| 2.3.4.1 Der Damm und die Gedenksäule                                            | 22        | 5.2.1 Marmaray Projekt & seine Auswirkungen                                  | 99         |
| 2.3.4.2 Silos                                                                   | 22        | 5.2.2 Überlegungen zur (Um)nutzung                                           | 101        |
| 2.3.5 Pier                                                                      | 23        | 5.4 Denkmalpflegerisches Konzept                                             | 110        |
| <b>3. KOPFBAHNHOF HAYDARPAŞA</b>                                                | <b>27</b> | 5.4.1 Bauschäden                                                             | 112        |
| 3.1 Architekturgeschichtlicher Kontext                                          | 29        | 5.4.2 Notwendige Erhaltungsmaßnahmen                                         | 122        |
| 3.1.1 Beziehungen zwischen dem Osmanischen<br>Reich & dem Deutschen Kaiserreich | 29        | <b>6. WAS SOLL AUS DEM DACH WERDEN ?</b>                                     | <b>127</b> |
| 3.1.2 Schienen zur Weltmacht: Bagdadbahn                                        | 30        | 6.1 Rekonstruktion & Wiederaufbau in der<br>Architekturgeschichte            | 129        |
| 3.1.3 Fremde Architekten in Istanbul: Hellmuth<br>Cuno & Otto Ritter            | 32        | 6.2 Rekonstruktionsakten in der Türkei                                       | 132        |
| 3.2 Baubeschreibung                                                             | 34        | 6.3 Das neue Dach : Wie und Warum ?                                          | 135        |
| 3.2.1 Der erste Bahnhof                                                         | 34        | 6.3.1 Rekonstruktion der Dachform von 1908                                   | 137        |
| 3.2.2 Der zweite Bahnhof: Kopfbahnhof<br>Haydarpaşa                             | 36        | 6.3.2 Wiederaufbau des Daches von 1932                                       | 143        |
| 3.3 Architekturhistorischer Verortung                                           | 70        | 6.3.3 Ein neues Dach: Wiederaufbau in zeitgenössischer<br>Architektursprache | 151        |
|                                                                                 |           | <b>7. CONCLUSIO</b>                                                          | <b>153</b> |
|                                                                                 |           | <b>8. ANHANG</b>                                                             | <b>156</b> |
|                                                                                 |           | 8.1 Quellenverzeichnis                                                       | 156        |
|                                                                                 |           | 8.2 Abbildungszeichnis                                                       | 159        |

# I. VORWORT

Istanbul, die wahrscheinlich bekannteste Stadt der Türkei, war dank ihrer besonderen geographischen Lage auf zwei Kontinenten, wodurch sie Europa und Asien miteinander verbindet, seit jeher ein bevorzugter Siedlungsort. Im Verlauf der Geschichte diente die Stadt großen Staaten wie Rom, Byzanz und dem osmanischem Reich als Hauptstadt und wurde in ihrer Jahrtausende währenden Geschichte mit prachtvollen Bauten geschmückt. Natürlich haben die attraktiven topografischen Merkmale Istanbul bei der Wahl des Bauplatzes eine wesentliche Rolle gespielt und dazu beigetragen, der Stadt einen individuellen Charakter zu verschaffen und eine Kulturlandschaft zu gestalten.

Die Silhouette der historischen Halbinsel im europäischen Teil der Stadt, deren Bauwerke heute anerkannte Wahrzeichen Istanbul und aus denkmalpflegerischer Sicht schützenswert sind, stellt eigentlich eine Einheit dar, die im Zeitverlauf sehr viele Veränderungen erfahren hat. Sie hat bis zu unserer Zeit überdauert und trägt die Zeichen verschiedener Zeitabschnitte unterschiedlicher Kulturen der Vergangenheit Istanbul. Auf der asiatischen Seite der Stadt steht dieser historisch wertvollen Halbinsel nur das historische Bahnhofsgebäude von Haydarpaşa herausfordernd gegenüber. Das einzigartige Bahnhofsgebäude, das Anfang des 20. Jahrhunderts von deutschen Architekten im historischen Stadtteil Haydarpaşa am Ufer des Marmarameeres entworfen wurde, wurde mit der Zeit als Symbol für die Beziehungen zwischen Deutschland und der Türkei aufgefasst. Das Gebäude ist nicht zuletzt wegen seiner deutschen, eklektizistischen Architektur des 19. Jahrhunderts, (die es in unsere Zeit projiziert), oder der deutsch-osmanischen Beziehungen der damaligen Zeit, eine Quelle der Erinnerung, sondern auch wegen vieler Unglücksfälle, die es mit der Zeit erfahren musste.

Das heute als historisches Bauwerk ersten Grades erachtete Gebäude wurde im ersten Weltkrieg schwer beschädigt, musste in den 1900er Jahren Zeuge und Opfer eines großen Tankerunglücks am Bosphorus werden und verlor bei einem Feuer im Jahr 2010 sein Dach. Schließlich musste es 2014, wegen einer geplanten Bahnstrecke für Nahverkehrszüge, die unter dem Bosphorus verlaufen soll, seine Funktion als Bahnhofsgebäude einbüßen. Ungeachtet der bereits verstrichenen Jahre und hitziger Diskussionen darum, was mit dem Gebäude und seinem zerstörten Dach geschehen soll, ist seine Zukunft noch ungewiss.

Nach eingehender Recherche stellte sich heraus, dass es sowohl in der deutschen als auch in der türkischen Literatur an umfangreichen Werken über das Bahnhofsgebäude mangelt. Dies war bestimmend für den ersten Zweck dieser Arbeit. Das Ziel dieser Untersuchung ist nicht, ein Projekt für eine neue Funktionalität des Bahnhofsgebäudes oder eine neue Konstruktion für das verbrannte Dach zu entwerfen, sondern es geht vielmehr darum, den Lesern die Geschichte des Bahnhofs von der Vergangenheit bis in die Gegenwart und die Werte, die er widerspiegelt, zu vermitteln. Außerdem wird der aktuelle bauliche Zustand einschließlich seiner Beschädigungen behandelt. Nicht zuletzt sollen - anhand von Vergleichen mit ähnlichen Beispielen - verschiedene Möglichkeiten erörtert werden, wie aus denkmalpflegerischer Sicht mit dem zerstörten Dach umgegangen werden sollte.

# I. MOTIVATION

Istanbul, presumably the most famous city in Turkey, has been always been a preferred site of settlement, thanks to its exceptional geographical location, through which it connects Europe and Asia. Through the course of history the city served as the capital for great states like the Roman, Greek and the Ottoman Empires and has been adorned with many magnificent buildings in its thousands of years. Naturally, Istanbul's attractive topographical characteristics have played an important role in the selection of building sites and have contributed to the formation of the city's unique character and shaping its cultural landscape.

The silhouette of the historical peninsula in the European part of the city, the structures of which are Istanbul's recognized landmarks and from a monumental preservation point of view worth protecting, represent a collectivity that has experienced many changes over the course of time. It has survived until the present and bears the signs of different eras and diverse cultures of Istanbul's past. From the Asian side of the city, this precious historical peninsula is confronted only by the historical train station building of Haydarpaşa. The unique train station building that has been designed by German architects for the shores of the Marmara Sea, would over time would become a symbol of the Turkish-German relationships. The building is a source of recollection, not only due to its eclectic, German architecture of the 19th century, which projects in our time, or the German-Ottoman relations of the time, but also due to the many misfortunes it had to endure over time.

The building which is considered a first grade historical landmark today, has been heavily damaged during World War I, has been a witness and a victim to a massive tanker accident on the Bosphorus in the 1900s, and lost its roof in a fire in year 2010. Finally in 2014, it lost its function as

a train station as a result of the planned rail tracks for commuter trains that are to run under the Bosphorus. Despite the years that have gone by and the hot discussions on what is to happen with the building and the damaged roof, its future remains unclear.

Extensive research on the topic points out to a lack of comprehensive studies both in German - as well as in Turkish - literature on the station building. This has been decisive for the first aim of this thesis. The purpose of this study is neither to come up with a new function for the station building, nor to design a new construction for the burnt roof, but to convey the reader the history of the station from the past until present, and the values it reflects. Furthermore, the current structural state of the building, together with its damages will be discussed. In addition, by means of comparison to similar examples, several possibilities on how to manage the damaged roof from a monumental preservation point of view will be argued.



Abb. 1  
1930 von Pervititch angefertigten  
Karte der asiatische Seite Istanbuls





# HAYDAR PAŞA ACIBADEM-GAZHANE

## INDEX GENERAL

DU PLAN IMMOBILIER LEVE SUR BASE  
DE LA TRIANGULATION OFFICIELLE

PAR JACQ. PERVITITCH  
Geom.-Topographe  
(Tous droits d'Auteur réservés)

*J. Pervititch*

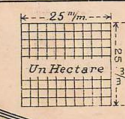
ECHELLE 1 : 4000 (Chaque Millim. = 4 Mètres)



Les grands Nos. encerclés sont ceux des Planches analytiques.  
Les petits Nos. (17) déterminent la position des Ilôts.  
Les Chiffres rouges donnent la Cote hypsométrique. (Eq.=5m.)

Kâğıtlık ve Matbaacılık Anonim Şirketi

Edition 1930



PLANCHE

2

### LISTE ALPHABETIQUE DES RUES

FIGURANT SUR CETTE PLANCHE

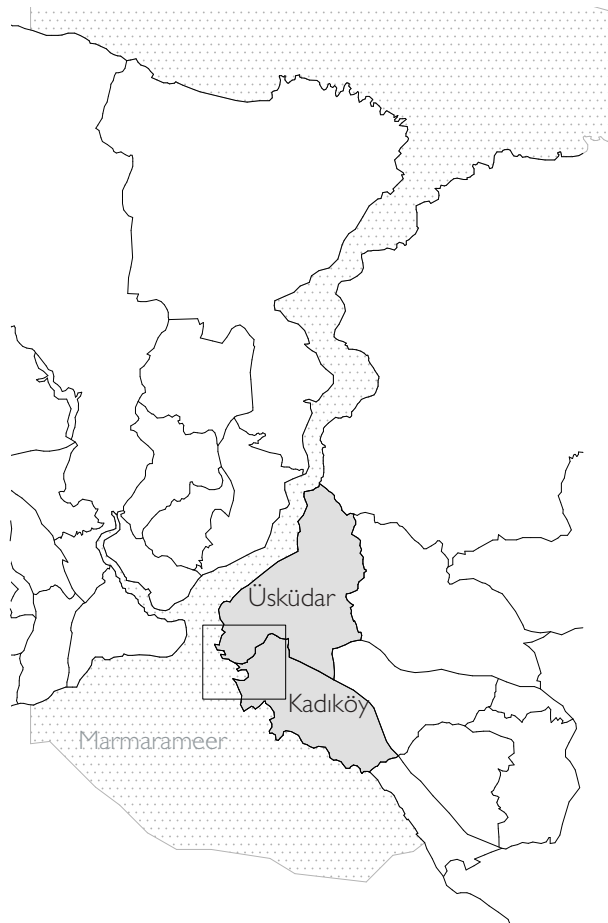
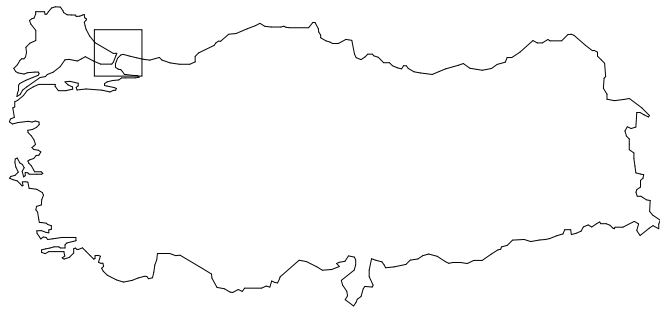
| RUES                      | Planch. | Ilôts      | RUES                     | Planch. | Ilôts   |
|---------------------------|---------|------------|--------------------------|---------|---------|
| Acı hadem Caddesi         | 39 41   | 290-331    | Kadir bey                | 41      | 330-304 |
| Adalet                    | 30      | 311-314    | Kahtancıoğlu Caddesi     | 48 42   | 379-336 |
| Ahmet bey                 | 34      | 259-260    | Kayış                    | 37      | 277-279 |
| Alif bey                  | 31      | 260-261    | Karaca-Ahmet Mezarı      | 49      | —       |
| Ali bey                   | 39      | 293-294    | » » » Cadd.              | 49      | 383     |
| Assaf bey                 | 38      | 285-287    | Karakol-hane             | 35      | 266-272 |
| Ayritli Çeşmesi           | 37      | 283        | Kırsal Effendi           | 48      | 382     |
| Ayritli Çeşme Caddesi     | 36 37   | 273-281    | Kızlar Ağası             | 30 38   | 231-290 |
| Ayritli Çeşme Mezarı Sok. | 38      | 286        | Köta on Kudere           | 41      | 331-322 |
| Aziye                     | 32 33   | 247-256    | Kudat Tarası             | 40      | 316-315 |
| Bagdat Caddesi            | 37 38   | 283-286    | Kurtali-Dere Caddesi     | 29 40   | 225-249 |
| Barber bağı               | 40      | 321-305    | Kuşu-Yolu                | 43 48   | 346-380 |
| Borlu-kavak               | 41      | 321-326    | Kavak-Iskele Caddesi     | 49      | 385     |
| Cami bağı                 | 48      | 381-382    | Mandra                   | 33      | 256-257 |
| Çayr boyu                 | 34 37   | 259-282    | Mehmet Effendi           | 41      | 328-304 |
| Cimetière Latin           | 40      | 316        | Mehum Eff. Konakı        | 48      | 380     |
| » Arminien                | 41      | 322        | Masrı Camii              | 35 37   | 264-282 |
| » Grac                    | 40      | 316        | Muhtar bey               | 41      | 331-329 |
| » Israelite               | 41      | 322        | Mustafa bey Çikmazı      | 38      | 291-296 |
| Demir Yolu Atelyeri Sokak | 43      | 349        | Mustafa Eff.             | 41      | 322-323 |
| Duyku Yeni Sokak          | 40      | 302-321    | Musavval                 | 41      | 318-316 |
| Essat Paşa Sokak          | 42      | 333-334    | Nabih bey                | 39      | 300-297 |
| Fistikli                  | 30      | 234-280    | Nazif bey                | 38 29   | 289-225 |
| Fuad Bey                  | 48      | 379-380    | Nemilzade                | 33      | 238-257 |
| Gaz-Hane Caddesi          | 38      | 291-288    | Osmanlı MAHALLESİ        | 41      | 324-322 |
| Hacı Mehmet Effendi Sokak | 41      | 321-322    | Orta                     | 39      | 299-300 |
| Hamit                     | 39      | 296        | Russim-Paşa              | 39 40   | 300-306 |
| Harmanki Mezar. Arası     | 49      | (à droite) | Rühtim Iskele            | 34 36   | 259-277 |
| HAYDAR-PAŞA TRAMV. YOLU   | 44 49   | —          | Samy bey                 | 38      | 287-288 |
| » Karaboy Cadd.           | 44 33   | —          | Sarmalar                 | 43      | 347-345 |
| » Kırkay                  | 45      | 359-360    | Selye                    | 39      | 298-297 |
| » Çayrbay                 | 34 37   | 259-282    | Selam Assompt. COLLEGE   | 35      | 267     |
| Hikmet bey Konakı         | 38      | 291        | » Villac                 | 42      | 334     |
| Hikmet bey Sokakı         | 43      | 339-338    | Senay Arası              | 39 38   | 292-289 |
| Hikmet                    | 319     | 330        | Seyh Ahmet Deresi        | 44 48   | —       |
| Hikmet MAHALLESİ          | 40      | 310-314    | Uzun-Çayr                | 40      | 312-315 |
| Hürriyet Sokakı           | 40      | 310-311    | Uzun-Hafiz               | 35 6    | 271-272 |
| Ibrahim Ağa MAHALLESİ     | 43      | 345-344    | Yeldeğirmeni Bayr Sokakı | 35      | 265-270 |
| Ibrahim Ağa Camisi Sokakı | 43      | 343-344    | » Caddesi                | 34 35   | 262-269 |
| » Yeni                    | 43      | 343-344    | Düz Sok.                 | 34 7    | 262-279 |
| » Çeşme                   | 43      | 343-345    | Kalıve                   | 36 7    | 277-279 |
| İBRAHİM MAHALLESİ         | 40 41   | —          | Karakol                  | 35 6    | 266-272 |
| İbrahim Camisi Yokuşu     | 39      | 300-301    | » Tepe                   | 41      | 271-277 |
| » Bakıal Sok.             | 41      | 327-328    |                          |         |         |
| » Çeşme                   | 41      | 327-328    |                          |         |         |
| » Kuyu                    | 40      | 317-318    |                          |         |         |
| » Orta                    | 39      | 299-300    |                          |         |         |
| İsmayıl Hakki bey         | 38      | 284-287    |                          |         |         |

N.B. — En AVRIL 1930, les RUES, demeurent, toujours pourvues de leurs Planches indicatrices, les NOMS ci-dessus ont été fournis par les Autorités locales.  
Une Liste ultérieure donnera les NOMS DEFINITIFS, aussitôt les Planches apposées; noms que portera aussi chaque PLANCHE ANALYTIQUE.





## 2. HAYDARPAŞA ALS STADTGEBIET



Verortung des Stadtgebiets



## 2.1 Lage

Haydarpaşa befindet sich in Istanbul, in einer Stadt mit 14 Millionen Einwohnern, die 660 v. Chr. von Griechen im Nordwesten der heutigen Türkei auf Grund seiner strategisch günstigen Lage zwischen dem Schwarzen Meer und dem Marmara Meer unter dem Namen Byzantion gegründet wurde und in ihrer 2600 - jährigen Geschichte drei großen Weltreichen (dem Römischen, dem Byzantinischen und schließlich dem Osmanischen Reich) als Hauptstadt diente.<sup>1</sup> Aufgrund ihrer weltweit einzigartigen Transitlege zwischen den zwei Kontinenten Europa und Asien beheimatet die historische Stadt zahllose Kulturen, was Istanbul in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht zur wichtigsten und vielseitigsten Stadt des Landes macht.

Der Name des beeindruckenden Bahnhofs auf der asiatischen Seite Istanbul ist Haydarpaşa, wobei damit heute auch alle öffentlichen Flächen um den Haydarpaşa Bahnhof gemeint sind. Er liegt direkt am Ufer, wo das Schwarze Meer bzw. der Bosphorus auf das Marmara Meer treffen. Wie auch bei anderen Stadtgebieten in Istanbul ist es schwierig, konkrete Grenzlinien auszumachen. Haydarpaşa befindet sich im Norden des Gemeindegebiets Kadıköy und liegt gleichzeitig an der Grenze zum Stadtteil Escutari (dem heutigen Üsküdar).

### Städtebauliche Situation & Infrastruktur

Während heute, spricht man von Haydarpaşa, nur der Bahnhof und sein Umfeld in Betracht gezogen werden, umfasste früher die Wiese von Haydarpaşa ein Gebiet, das auch die Stadtteile Yeldeğirmeni, İbrahimaga und Acıbadem einschloss. Diese Zone ist fast vollständig durch Aufschüttungen entlang der Küste entstanden. Alle hier errichteten öffentlichen Gebäude sind als historisch bedeutende Bauten anzusehen. Der große

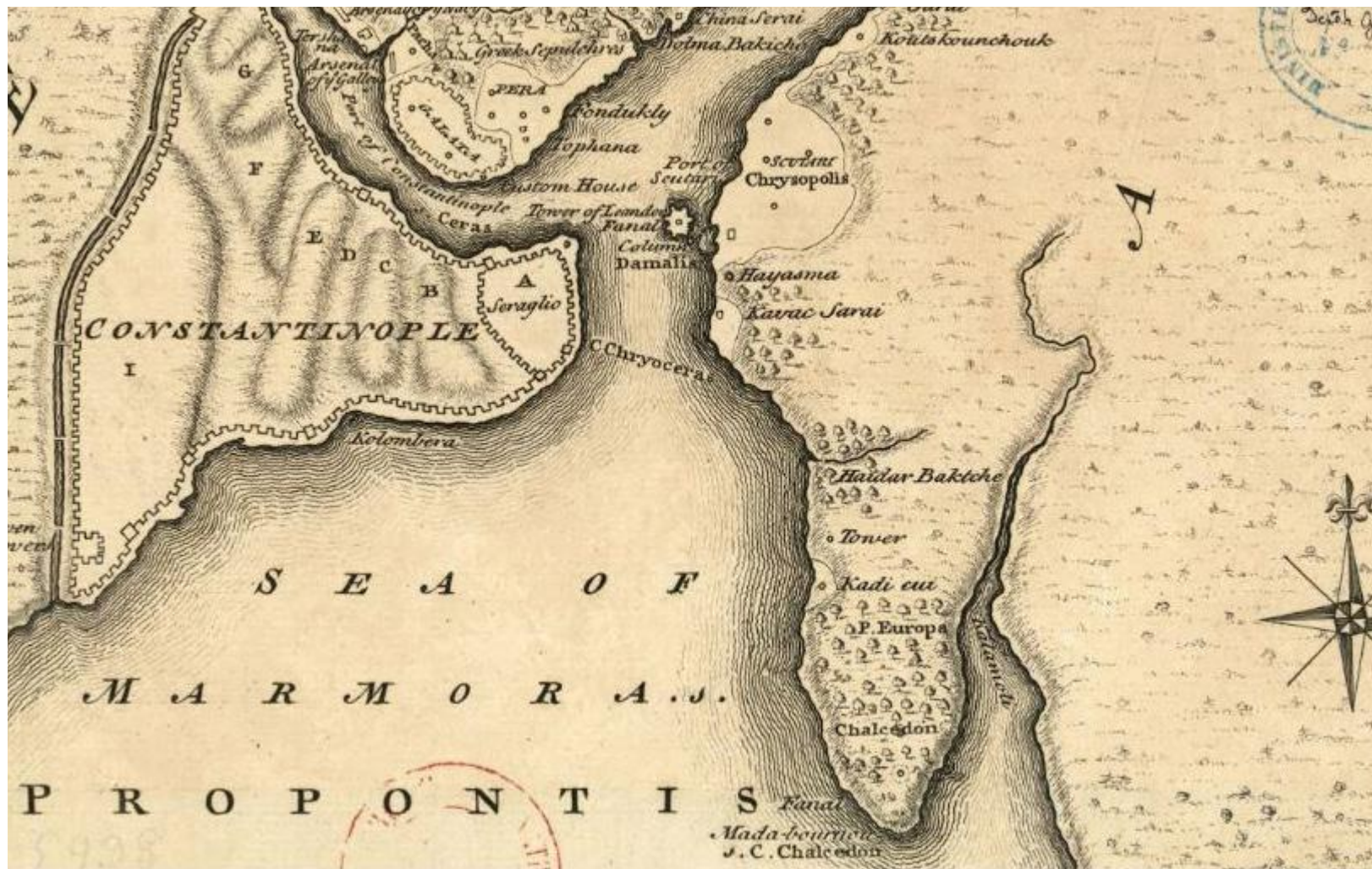
Busbahnhof in Harem, an der Küste zum Marmarmeer, der belebte Verkehrsknotenpunkt im Bezirk Koşuyolu und das Stadtzentrum Kadıköy, mit seinen vielen Wohnungen, Hotels und Arbeitsplätzen, machen dieses Gebiet zudem am stärksten erschlossenen und belebtesten Areal der anatolischen Seite Istanbul.<sup>2</sup>

Dieser Teil von Istanbul bietet sehr viele offene und freie Flächen am Meer, wovon die Mehrheit als Lagergelände genutzt wird. Das größte Problem dieser Region ist das Fehlen von Parks, Plätzen und ähnlichen, für das Volk frei zugänglichen Grünanlagen. Während der Großteil durch kontrollierte Ein- und Ausgänge für die Öffentlichkeit versperrt ist, kann nur der Platz am Meer vor dem Bahnhof Haydarpaşa als Freifläche bezeichnet werden.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> AKBULUT, M.Rıfat, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Band 4., İstanbul 1994, S.27.

<sup>2</sup> BİÇER,Selin, *Geçmişin Modern Mimarisi-1: Kadıköy*, in: <http://www.arkitera.com/haber/12480/gecmin-modern-mimarisi---1--kadikoy> (15.09.2016)

<sup>3</sup> FINDIKGİL,Meryem Müzeyyen, *19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği*, İstanbul 2002, S.125.



<

Abb. 2  
„Map of Thracian Bosphorus“  
von Thomas Jefferys  
(geb. 1719 - gest. 1771)

## 2.2 Geschichte

Haydarpaşa liegt in einer Landschaft, welche von den Römern um 250 v. Chr. Bithynien getauft wurde. Die Stadt Chalkedon (das heutige Kadıköy), die im kleinasiatischen Bithynien eine antike Hafenstadt war, galt zu dieser Zeit als „Stadt der Blinden“, da die Schönheit und Vorteile der Landzunge auf dem gegenüberliegenden Ufer (Constantinople) von ihren Bewohnern nicht erkannt worden war.<sup>4</sup> Die Stadtteile Chalkedon (Kadıköy) und Escutari, in der heute ein Drittel der Bevölkerung wohnt, waren ursprünglich eine eigenständige Stadt.

Der Ort ist weit über seine lokalen Grenzen hinaus bekannt. Es gibt kaum Familien in der Türkei, die keine Geschichten über den Bahnhof in Haydarpaşa zu erzählen haben. Dennoch ist es bis heute nicht ganz klar, woher der Name Haydarpaşa wirklich stammt, da der Ort in historischen Dokumenten immer unterschiedlich beschrieben wird. Während Evliya Çelebi (1611-1683), ein osmanischer Schriftsteller, den Ort in seinem berühmten Reisebuch „Seyahatnâme“ als Weingärten von Haydarpaşa beschreibt<sup>5</sup>, wird er von Thomas Jefferys (1719-1771), ein englischer Kartograf, in seiner Karte von Istanbul „Haidar Baktche“ (Haydar Garten) genannt.

Es wird heute von vielen Historikern angenommen, dass der Name ursprünglich vom großen Garten eines Großwesirs mit Namen Hadım Haydar Paşa stammt, der im 16. Jahrhundert als Architekt und Ingenieur in der Gemeinschaft eine respektierte Persönlichkeit war.<sup>6</sup>

Anderen Quellen zufolge erhielt der Ort seinen Namen von einem anderen Haydar Paşa, einem Großwesir von Selim III., der bei der Errichtung der Selimiye Kaserne in derselben Gegend eine große Rolle spielte. Ab dem 18. Jahrhundert wurde der Ort nur mehr „Haydarpaşa“ genannt,

obwohl er zuvor immer als „Haydarpaşa Garten“ bekannt war. Man kann nur vermuten, dass dies auf den Verlust des Grünraumes vor Ort zurückzuführen ist. Bekanntheit erlangte der Ort auch als ein Erholungsgebiet, wo die Pferde aus den Palästen in Frühlingszeiten auf die Wiesen gebracht wurden.<sup>7</sup> Neben seiner Funktion als Veranstaltungsort war er gleichzeitig auch ein Übungsplatz für Truppen. In der Gegend befanden sich Windmühlen, welche zur Ernährung der Truppen errichtet wurden. Die Überreste dieser Windmühlen wurden 1903 entfernt. Später wurden hier die ersten Mehrfamilienhäuser in Istanbul errichtet.<sup>8</sup>

Der bis zum 18. Jahrhundert nur von Türken und Griechen besiedelte Ort, wurde später auch von Armeniern bewohnt. Zu der Zeit war er umgeben von Landhäusern mit großen Gärten. Die charakteristischen Merkmale eines städtischen Lebens wurden erst unter der Herrschaft des Selim III. (1789-1807) sichtbar.<sup>9</sup> Die Karten des Helmuth von Moltke, einem Militärberater im osmanischen Reich, zeigen 1851 in Haydarpaşa eine spärliche Bebauung: Im Norden die Selimiye Kaserne, ein militärisches Krankenhaus und im Bereich des heutigen Bahnhofs einen Hafen sowie Wiesen. Wichtig ist hier zu erwähnen, dass der Ort zwischen 1853-1856 von den Briten als temporäre Unterkunft verwendet wurde. Es überrascht daher kaum, dass es heute im Süden des militärischen Krankenhauses in Haydarpaşa einen großen Friedhof für die britischen Soldaten gibt.<sup>10</sup>

<sup>4</sup> VERIGO, Klio, Rainer HACKENBERG, *Istanbul Zeit für das Beste*, München 2013, S.258.

<sup>5</sup> CELEBI, Evliya, *Seyahatnâme*, Istanbul 1996, S.206.

<sup>6</sup> AVCI, Mehmet, *Haydar Paşa'dan Haydarpaşa'ya*, in: Türk Edebiyatı Dergisi, Heft 461, 2012, S.44.

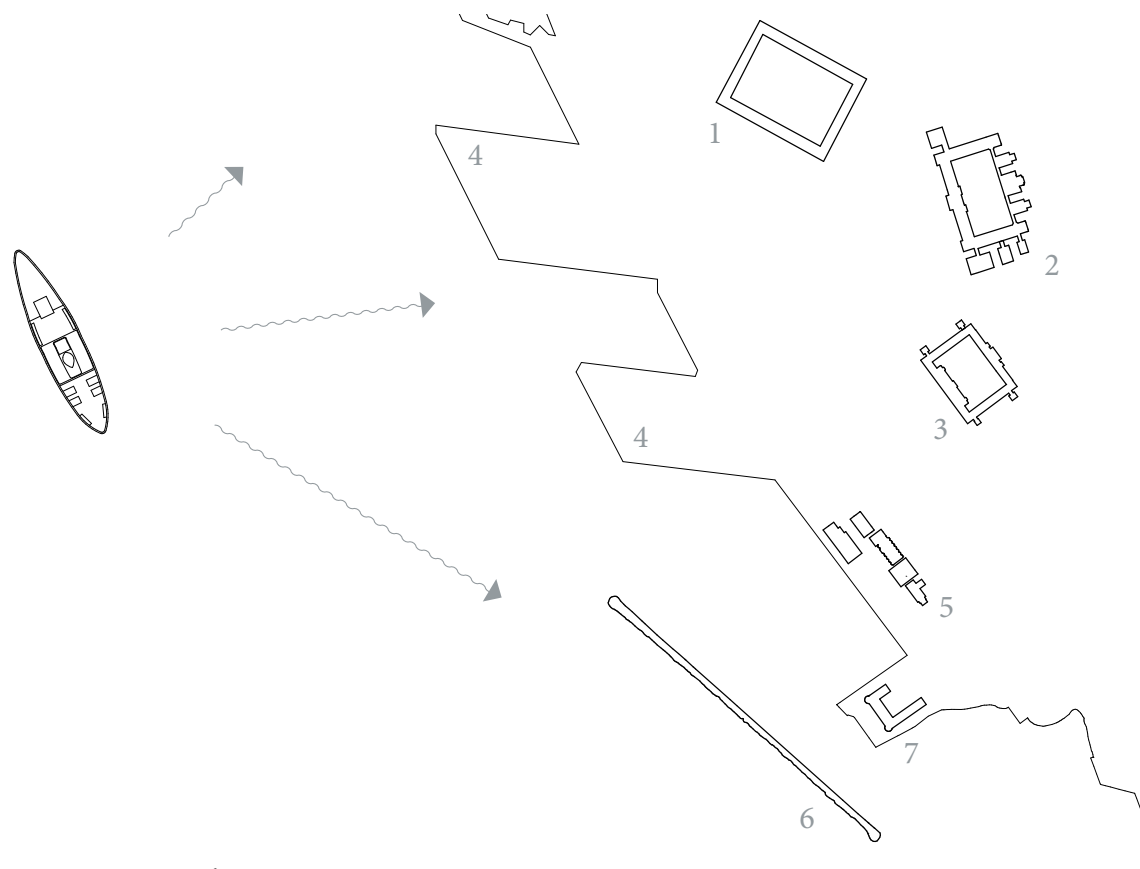
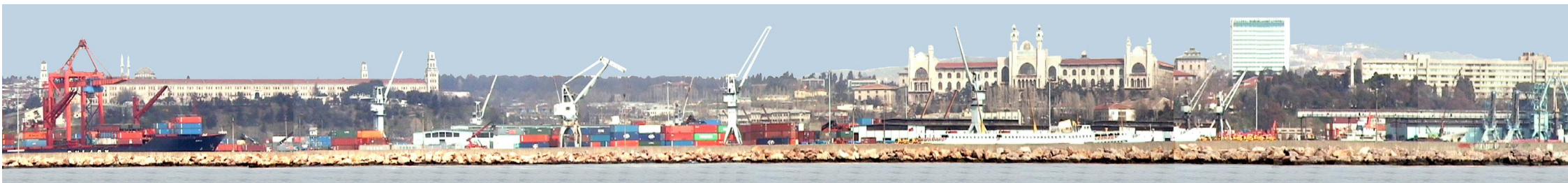
<sup>7</sup> AKBULUT, 1994, S.27.

<sup>8</sup> AKBULUT, 1994, S.332.

<sup>9</sup> AKBULUT, 1994, S.27.

<sup>10</sup> AKBULUT, 1994, S.332.





### Historische Bauten der Umgebung

links nach rechts:

- 1- Selimiye Kaserne
- 2- Medizinische Schule
- 3- Militärisches Krankenhaus
- 4- Der Hafen
- 5- Silos
- 6- Der Damm
- 7- Bahnhof Haydarpaşa

## 2.3 Bauten der Umgebung



Abb. 3  
Uferpanorama der asiatischen  
Seite Istanbul

Haydarpaşa war seit dem 16. Jahrhundert von Landhäusern und großen Gärten umgeben und behielt bis ins 18. Jahrhundert seinen ländlichen Charakter. Erst ab dem 19. Jahrhundert ist eine städtebauliche Entwicklung zu beobachten, welche eine starke Veränderung der Topografie vor Ort bewirkte. Mit der Errichtung von Nutzbauten wie der Kaserne, dem Krankenhaus, der Medizinschule, dem Bahnhof und dem Hafen begann der Ort langsam seinen Charakter als grüner Raum zu verlieren. Das Gebiet Haydarpaşa, das östlich des Bosphorus gegenüber dem Topkapı Palast als Balance zur historischen Halbinsel dient, gibt zusammen mit dem Bahnhof Haydarpaşa und dem dahinterliegenden Hafengelände, mit weiteren historischen Bauten wie der Kaserne Selimiye, dem Militärkrankenhaus, der Mektep-i Tıbbiye-i Şahane (die erste medizinische Fakultät der Türkei), eine Idee über den Reichtum der Region an historischen Ansammlungen.



## 2.3.1 Selimiye Kışlası (Selimiye Kaserne)



Ein wichtiger Teil der damaligen Bautätigkeit des osmanischen Reiches lag in der Errichtung von Nutzbauten, Palästen und militärischen Anlagen. 1792 begann die Neuorganisation der osmanischen Armee mit dem Namen “Neue Ordnung” (Nizam-i Cedid). Im Rahmen dieser militärischen Reform ließ Selim III. (reg. 1789-1807) südlich des anatolischen Stadtteils Üsküdar die riesenhafte, noch heute benutzte Selimiye Kaserne errichten.<sup>11</sup>

Das quadratische Gebäude mit seinem weitläufigen Hof wurde im Jahr 1800 mit einer Größe von 53.400 m<sup>2</sup> im Barockstil gebaut. Obwohl das aus einer Holzkonstruktion bestehende Bauwerk im Jahr 1807 bei einem Janitscharen Aufstand schwer beschädigt worden war, wurde es vom armenischen Krikor Balyan (1764-1831) unter Mahmud II. (reg. 1808-

1839) aus Stein nochmals errichtet (1828-1829). Die 7-geschossigen Türme, die sich an jeder Ecke der Kaserne befinden, wurden erst später unter Abdulmecid (reg.1839-1961) angefügt. Die Anlage wurde im Lauf der Jahre häufig umgenutzt, im Krimkrieg (1853-1856) von britischen Soldaten und im I. Weltkrieg wieder von der Osmanischen Armee verwendet. Nach dem Ausbruch des Krimkrieges leitete 1854 die weltberühmte Krankenschwester Florence Nightingale, Begründerin der modernen Krankenpflege, eine Gruppe von PflegerInnen, die verwundete britische Soldaten betreuten. Heute befindet sich in einem der Türme ein Museum mit Namen „Florence Nightingale Museum”.<sup>12</sup>

Die Kaserne wurde zwischen 1959-1963 als militärische Mittelschule verwendet, zuletzt 1963 restauriert und seit dem von der türkischen Armee als Hauptsitz verwendet.<sup>13</sup> Das Bauwerk ist ohne Zweifel eines der ersten Bauten, welches die traditionelle Ansicht der Stadt geändert hat. Mit dem Bau der Kaserne und der am selben Ort liegenden Selimiye Mahallesi, wurde die osmanische Städtebautradition sowohl in der Architektur als auch in der Anlage verlassen. Die Besonderheit ist nicht die eigentliche Kaserne, sondern das angrenzende Quartier. An jeder Ecke der rechteckigen Parzellen wurden Häuser platziert, die vorbildlichen Charakter hatten und die weitere Entwicklung des Quartiers bestimmen sollten.<sup>14</sup>

←

Abb. 4  
Selimiye Kaserne, Luftbild

<sup>11</sup> FAROHI, Suraiya, *Kultur und Alltag im Osmanischen Reich*, München 1995, S.257.

<sup>12</sup> AKSOY, Nurten Bengi, *Selimiye Kışlası'nın Hikâyesi ve Lambalı Kadın Florence Nightingale*, in: <http://listelist.com/selimiye-kislasi-florence-nightingale/> (15.09.2016)

<sup>13</sup> ÇİFTÇİ, Aynur, 19. *Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Mimari ve İstanbul'da İnşa Edilen Askeri Yapılar*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2004, S.83.

<sup>14</sup> KARA, Şenda, *Leitbilder und Handlungsgrundlagen des modernen Städtebaus in der Türkei*, Berlin 2004, S.50.

## 2.3.2 Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane (Medizinische Fakultät)



→

Abb. 5  
Medizinische Fakultät, Luftbild  
(2010)

jedoch auch der Meinung, dass es wegen seiner architektonischen Qualitäten mehr einem militärischen Gebäude ähnelte und gab sich große Mühe, dass das Bauwerk seine Funktion als medizinische Fakultät bestmöglich erfüllen würde.<sup>17</sup>

Der Übergang von der klassischen zur modernen westlichen Medizin im Osmanischen Reich begann am 14. März 1827 mit der Eröffnung der medizinischen Schule Tıphane ve Cerrahhane-i Amire.<sup>15</sup> Wegen dem Bedarf an Räumlichkeiten musste die Fakultät sich an verschiedenen Orten von Istanbul ansiedeln. Zuletzt bekam sie den Namen Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane und wurde in das beeindruckende Gebäude nördlich vom Militärischen Krankenhaus Haydarpaşa stationiert, das vom französischen Architekt Alexandre Vallaury (1850-1921) und dem Italiener Raimondo D'Aronco (1857-1932) entworfen wurde.<sup>16</sup>

Als Dr. Robert Rieder (1861-1913), der beim Aufbau des militärischen Krankenhauses Gülhane eine entscheidende Rolle spielte, das neue Gebäude 1898 zum ersten Mal sah, war er von der Lage begeistert. Er war

<sup>15</sup> Anon., *Tarihçe*, in: <https://tip.marmara.edu.tr/fakulte/tarihce> (15.09.2016)

<sup>16</sup> BATUR, Afife, *Mektebi Tıbbiye-i Şahane Binası*, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Band 5., İstanbul 1994, S.377.

<sup>17</sup> BERKER, Nadire, Selim, YALÇIN, *İmparatorluktan Cumhuriyete: Tıbbiye'nin ve Bir Tıbbiyelinin Öyküsü: Osman Cevdet Çubukçu'nun Yaşamı*, İstanbul 2003, S.68.

### 2.3.3 Militärisches Krankenhaus Haydarpasa (GATA)



Wiedereröffnung im Jahr 1940 wegen Reparaturarbeiten geschlossen. Seit 1985 gehört das historische Krankenhaus zur Militärmedizinischen Akademie Gülhane (GATA), die 1898 unter Abdulhamid II. (reg.1876-1909) in Istanbul gegründet wurde.<sup>21</sup> Das Gebäude dient auch heute noch zur Ausbildung von Medizinstudenten, welche dort ihren Beruf ausüben können.



Abb. 6  
Militärisches Krankenhaus  
Haydarpasa und seine  
Umgebung

Das Militärische Krankenhaus Haydarpasa wurde 1845 auf Befehl von Abdülmecid, dem 31. Sultan des osmanischen Reiches, für die Soldaten in der Selimiye Kaserne errichtet.<sup>18</sup> Während das rechteckige Bauwerk an drei Seiten drei Geschosse besitzt, gibt es an der Meerseite nur zwei Obergeschosse. Auf der Karte von Helmuth Moltke aus dem Jahr 1851 sind im Innenhof eine Moschee, ein Brunnen und ein Operationssaal zu sehen, die aber heute nicht mehr vorhanden sind.<sup>19</sup> Das Grundstück des Gebäudes wurde 1863 um einige Dunam<sup>20</sup> vergrößert. Während des Krieges zwischen den Russen und dem Osmanischen Reich konnte man hier 3000 Patienten gleichzeitig behandeln.

Das Gebäude diente bis 1933 als Krankenhaus und blieb bis zu seiner

<sup>18</sup> ÇİFTÇİ, 2004, S.200.

<sup>19</sup> YILDIRIM, Nuran, *Mekteb-i Tıbbiye-i Mülkiye, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Band.5, İstanbul 1994, S.29.

<sup>20</sup> Dunam ist ein Maß im Osmanischen Reich. Damit sollte die Fläche beschrieben werden, die ein Mann an einem Tag pflügen und Abends heimkehren kann. Heutzutage wird in der Türkei ein traditionelles Dunam von ca. 919 m<sup>2</sup> verwendet.

<sup>21</sup> ÇİFTÇİ, 2004, S.202.

## 2.3.4 Der Hafen Haydarpasa

→

Abb. 7  
Handelsdock und Behälter-  
Kräne (2016)



Der Hafen Haydarpasa, der sich auf der asiatischen Seite Istanbuls nördlich von Kadıköy befindet, ist der drittgrößte Hafen der Türkei und der größte Istanbuls. Im Süden der Anlegestelle, einem weitläufigen Komplex aus Silos, Be- und Entladestationen und sonstigen Einrichtungen, befindet sich der Bahnhof Haydarpasa und davor der Pier Haydarpasa.

Die Idee eines Hafens kam nach Inbetriebnahme des ersten Bahnhofs im Jahr 1872 auf, als die Menschen begannen, das Ufer als Hafen zu nutzen.<sup>22</sup> Dieser Bedarf bildete sich in den nachfolgenden Jahren stärker aus und so wurde am 23. März 1899 entschieden, an diesem Ufer einen Hafen zu errichten. Seine Grundsteinlegung erfolgte im Jahr 1902 und am 14. April 1903 wurde er offiziell in Betrieb genommen.

Am Südende des 302 m langen Hafens befand sich eine 151 m lange Kaizunge. Der Hafen, dessen Verbindung nach Anatolien parallel zum Bahnhof expandierte, wurde nach der Explosion im Jahr 1917 wiedererrichtet. Mit den Erweiterungsprojekten im Jahr 1953 wuchs seine Länge auf 650 m und mit der Zeit wurden weitere Einrichtungen, Kräne und Silos hinzugebaut.<sup>23</sup>

Betrachtet man die Schlüsselrolle des Hafens Haydarpasa im Hinblick auf die Vorbeugung von Unfällen auf dem Marmara Meer, das in jeglicher Hinsicht lebenswichtig ist, wird seine Bedeutung und sein Stellenwert ersichtlich.

Obwohl ein Teil der Gesellschaft denkt, dass der Hafen dem historischen Erscheinungsbild des asiatischen Teils Istanbuls schaden würde, nimmt er dennoch eine wichtige Rolle in der Geschichte des Landes ein, genauso wie die anderen historischen Gebäude, die ihn umgeben. Man darf die Relevanz des Hafens für das wirtschaftliche Leben, die Verteidigung und die Sicherheit Istanbuls nicht außer Acht lassen. Aus diesen und ähnlichen Gründen müssen die geplanten neuen Projekte in diesem Gebiet, die oben genannten Aspekte berücksichtigen und anstatt den Hafen abzuschaffen, alternative Projekte entwickeln, die das Gebiet um Kadıköy nicht weiter belasten.

<sup>22</sup> ATILGAN, Arif, *Haydarpasa*, İstanbul 2011, S.78.

<sup>23</sup> BABACAN, Birsen, *İstanbul'un Semtleri: Haydarpasa*, İstanbul 2003, S.21.



## 2.3.4.1 Der Damm und die Gedenksäule

Ein Hauptelement des Hafens ist der 1899 errichtete Hafendamm, auf dem zum 25. Jahrestag des Thronaufstiegs von Sultan Abdülhamid vom Architekten Vallaury eine Gedenksäule errichtet wurde.<sup>24</sup> Der Hafendamm hat eine Breite von 6,5 m, eine Länge von 595 m und befindet sich 400 m vom Ufer entfernt.

## 2.3.4.2 Silos

Die Silos, die sich vor dem berühmten Englischen Friedhof befinden, gehören zu den wichtigsten Gebäuden, die zusammen mit dem Hafen im Jahr 1903 gebaut wurden. Diese wurden zusammen mit den Lagerhäusern, dem Zollhaus, der Hafenpolizei, dem Stromkraftwerk, der Hafenverwaltung, dem Warteraum sowie anderen Gebäuden im neu gewonnenen Ufergebiet gebaut.

Auf alten Fotos sieht man hinter dem Stromkraftwerksgebäude etwas weiter weg den kleinsten von heute insgesamt vier Silos. Das Getreidesilo mit einer Kapazität von 5.000 t wurde von der Berliner Moniergesellschaft gebaut und 1902 in Betrieb genommen. Im Jahr 1907 wurde ein zweites Silo mit doppelter Kapazität errichtet.<sup>25</sup> Diese Gebäudegruppe wurde 1958 mit dem 34.000 t Silo der Toprak Mahsulleri Ofisi (Staatliches Amt für landwirtschaftliche Produkte) und dem Kältespeicher der Et ve Balık Kurumu (Staatliches Amt für Fisch- und Fleischprodukte) erweitert. Die Silos tragen die Beschriftung „T.M.O. Ofis Çiftçinin Kara Gün Dostudur“ (T.M.O. ist der Freund des Landwirts in harten Zeiten), womit das Ziel des Amtes verdeutlicht wird.<sup>26</sup>

Diese wichtigen Gebäude, die noch bis 2005 ihre Funktion erfüllten,

wurden schließlich im Zuge des Haydarpaşa Port Projekts geschlossen.<sup>27</sup> Das Projekt löste eine Debatte um die Umfunktionierung des Bahnhofs und seiner Umgebung zu einem Wirtschaftszentrum aus. Der Hafen Haydarpaşa sollte auch wegen visueller Umweltverschmutzung beseitigt und an seiner Stelle sieben Wolkenkratzer gebaut werden.

Die Stadtverwaltung von Kadıköy teilte im Jahr 2014 mit, dass sie -inspiriert von der Belebung der Silos mit Graffiti- ein ähnliches Projekt auch für die Silos der Toprak Mahsulleri Ofisi entwickelt haben, welches jedoch von der TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları- Staatliche Eisenbahngesellschaft der Republik Türkei) abgelehnt wurde.<sup>28</sup> In den Jahren danach zeigten Untersuchungen, dass der Zustand der Silos ziemlich heruntergekommen war. Bis heute wurde jedoch diesbezüglich trotz der von ihnen ausgehenden Gefahr nichts unternommen.



Abb. 8  
Silos und die Nebengebäude,  
Ausblick vom Schiff

<sup>24</sup> RIJAVEC, Corrado Ozan, *Mimari ve Çevre Düzenlemesi Yaklaşımları : Haydarpaşa ve Cerrahi, Uzmanlık Tezi*, Ankara 2008, S.36.

<sup>25</sup> DENICKE, *Der Hafen von Haidarpascha gegenüber Konstantinopel*, Zeitschrift für Bauwesen 53, Berlin 1903, S.478.

<sup>26</sup> ATILGAN, 2011, S.78.

<sup>27</sup> Im 2014 geplanten Haydarpaşa Port Projekt wurde vorgesehen, dass im Stadtgebiet Haydarpaşa sieben Wolkenkratzer errichtet werden. Auf Grund der großen Protesten wurde das Projekt abgesagt.

<sup>28</sup> DERYİŞ, Derya, *Trenlerden sonra Silolara Graffiti*, in: <http://www.aydinlikgazete.com/turkiye/trenlerden-sonra-silolara-graffiti-h76920.html> (15.09.2016)

## 2.3.5 Pier

Der Schiffsanlegeplatz, der sich direkt vor dem Bahnhof Haydarpaşa befindet, wurde gemäß einer Inschrift, die sich auf einer Fayence befindet, vom türkischen Architekten Vedat Tek gebaut und diente dazu, die Übersee-Verkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof Haydarpaşa und der europäischen Seite Istanbuls zu erleichtern.<sup>29</sup> Eine Tafel gibt das Datum 1334 (Angabe nach islamischem Kalender) zu erkennen und bekräftigt damit die Annahme, dass der Bau, der zahlreiche osmanische Bauelemente aufweist, zwischen 1915 und 1918 fertiggestellt gewesen sein muss und einer der letzten Werke der Osmanen war.<sup>30</sup>

Der Pier, der einen rechteckigen Grundriss aufweist, beherbergt einen großen und zwei kleinere Warteräume, die die abgehenden und ankommenden Passagiere voneinander trennen. In den mittleren, überdachten Gebäudeteil, der auf der Meerseite mit „Haydarpaşa“ und auf der Bahnhofseite mit „Iskele“ überschrieben ist, ist außerdem ein hölzerner achteckiger Zubau integriert, der einst als Fahrkartenschalter diente. Bevor die Schiffe, die von der europäischen Seite kamen, nach Kadıköy weiterfuhren, steuerten sie Haydarpaşa an. Seit 2014 ist der Anlegeplatz wegen Restaurierungsarbeiten geschlossen und aufgrund des Marmaray Projekts besteht keine Gewissheit, ob die Schiffe wieder in Haydarpaşa anlegen werden oder nicht.

### Zusammenfassung:

Diese historischen Bauten, die im 19. Jahrhundert - als der Stadtteil Haydarpaşa effektiv Teil des täglichen Lebens war - an der Tıbbiye Straße zwischen Üsküdar und Kadıköy entstanden, waren aber zu Zeiten ihrer Errichtung im Vergleich zu heute nicht vom Eisenbahngelände und von Kadıköy abgeschieden. Bevor die jetzige Straße mit Überführungen ge-

baut wurde, führte diese Straße am Englischen Friedhof vorbei, hinunter bis zum Eisenbahngelände und von dort aus über den Eisenbahnübergang zur Haydarpaşa Straße (heutige Rıhtım Straße), die sich am Ufer von Kadıköy befindet. Somit standen die o.g. Gebäude, jene, die zur Eisenbahn gehörten, und der Bahnhof in direktem Verhältnis zueinander.<sup>31</sup> Falls ein Projekt in Betracht gezogen werden soll, das den Bahnhof Haydarpaşa und das Hafengelände umfasst, müssten diese Gebäude im Rahmen der Schutzmaßnahmen zusammenhängend betrachtet werden. Denn die Gebäude, die in Haydarpaşa das Industrieerbe des 19. Jahrhunderts, welches sich im Zusammenhang mit der Eisenbahn entwickelte, verkörpern, stellen zugleich einen historischen Wert dar, der sich in mehr als einhundert Jahren bildete. In ihrer Gesamtheit formen sie die unverwechselbare Stadtsilhouette des asiatischen Teils Istanbuls.

→

Abb. 9  
Der Schiffsanlegeplatz vor  
dem Bahnhof, Ausblick vom  
Schiff:



<sup>29</sup> MAHİR, Hasan, *Yol Aşk, Türkiye'de 41 yolun hikayesi*, 2014 Konya, S.100.

<sup>30</sup> BARIŞTA, H.Örcün, *Haydarpaşa Iskelesi*, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1994, Band 4, S.30.

<sup>31</sup> RIJAVEC, 2008, S.16.









### 3. KOPFBAHNHOF HAYDARPAŞA



←

Abb. 11 (links)  
Sultan Abdülhamid II. im Schloss  
Balmoral (1867)

←

Abb. 12 (rechts)  
Kaiser Wilhelm II. fotografiert  
von T. H. Voigt (1912)

### 3.1 Architekturgeschichtlicher Kontext

#### 3.1.1 Beziehungen zwischen dem Osmanischen Reich & dem Deutschen Reich

Die viele Jahrhunderte alten Beziehungen zwischen Deutschland und der Türkei sind tief in der Geschichte der beiden Länder verwurzelt. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich zwischen dem Osmanischen und dem Deutschen Reich eine neue Qualität und Intensität der Zusammenarbeit.<sup>32</sup> Eine der wichtigsten Entwicklungen der jüngeren Geschichte ist die kontrollierende Einflussnahme Deutschlands seit den 1880ern auf die Führungskräfte des Osmanischen Reiches und nach und nach auf dessen natürliche Ressourcen. Die Beziehungen, die das osmanische Reich gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit Deutschland etablierte, gingen über das übliche bilaterale Verhältnis zweier Länder hinaus. Während sich die deutsche Industrie und Ideologie auf die Allianz mit dem Reich am Bosphorus stützen, nahmen sich die Protagonisten der Modernisierung der Türkei das deutsche Modell zum Vorbild, insbesondere auf militärischem Gebiet.<sup>33</sup>

Der Russisch-Osmanische Krieg (1877–1878), der wichtige Änderungen an der Außenpolitik des Osmanischen Reiches mit sich brachte, führte dazu, dass der Staat seine Verbündeten revidierte. Während England und Frankreich vor dem Krieg die Verfechter der territorialen Integrität des Osmanischen Reiches waren, änderten sie nach dem Krieg ihre politische Position, eroberten osmanische Territorien und begannen das Reich aufzuteilen. Demgegenüber versuchte der osmanische Sultan einen Verbündeten zu suchen, um ein Kräftegleichgewicht zu schaffen. Zur gleichen Zeit war die deutsche Regierung auf der Suche nach Rohstoffen für ihre gigantische Industrie und nach einem neuen Absatzmarkt für ihre Produkte, um sich von den USA unabhängig zu machen. Da man beides im Osmanischen Reich vorfand, versuchte man sich mit dem dortigen Sultan Abdülhamit II. zu verbünden. Auch der osmanische Sultan sah im deutschen Staat einen idealen Alliierten. Diese Beziehung entwickel-

te sich schließlich so schnell, dass sie zusammen gegen die Russen und Briten in den ersten Weltkrieg zogen.

Bei näherer Betrachtung ist zu sehen, dass sich die politischen Beziehungen insbesondere mit der Thronbesteigung Kaiser Wilhelm II. akzele-rierten. „Der Kaiser sah in einem Land, in dem alles mit persönlichen Beziehungen durchgesetzt werden konnte, gute Chancen für die deutsche Wirtschaft und besuchte im November des Jahres 1889 den Sultan Abdülmecid in Istanbul, um dem Sultan seine Hochachtung zu übermitteln.“<sup>34</sup> Das Jahr 1898 war für die türkisch-deutschen Beziehungen besonders wichtig. Am 18. Oktober 1898 startete Wilhelm II. die erste Etappe von Besuchen bei Abdulhamid II. in Istanbul, der sich zu einer Machtdemonstration entwickeln sollte. Mit dieser Begegnung sollte sich der deutsche Einfluss im Osmanischen Reich verstärken, die deutschen Investitionen und Auswanderungen ansteigen. Neben den Auswanderungen wuchs die Zahl der von Deutschen gegründeten Schulen, Krankenhäusern, Ausbildungs-, Gesundheits- und sozialen Einrichtungen. Außerdem erhielten deutsche Geologen und Archäologen die Erlaubnis, bei Ausgrabungen gefundene antike Schätze an das Berliner Museum zu schicken.<sup>35</sup> Die wichtigste Auswirkung des Besuchs von Wilhelm II. war die Erteilung der Sonderrechte zum Bau und Betrieb der Berlin-Bagdad-Eisenbahn an die Anadolu Demiryolları Kumpanyası, die von der Deutschen Bank gegründet wurde.<sup>36</sup>

<sup>32</sup> ECKART, Cuntz, *İki Dost Hükümdar*, İstanbul 2009, S.10.

<sup>33</sup> ORTAYLI, İlber, *İki Dost Hükümdar*, İstanbul 2009, S.11.

<sup>34</sup> EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul 1972, S.53.

<sup>35</sup> MCMEKIN, Sean, *Berlin Bağdat Demiryolu*, İstanbul, 2012, S.37.

<sup>36</sup> Anon., *II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ OSMANLI DIŞ POLİTİKASI*, in: <http://www.arsivbelge.com/yaz.php?sc=2800> (15.09.2016)



### 3.1.2 Schienen zur Weltmacht : Bagdad - Bahn

Ende des 19. Jahrhunderts begannen sich einige Industrie- und Bankriesen in Deutschland Gedanken zu machen, wie sie die Schätze der osmanischen Regionen ausbeuten könnten. Die vorhandenen Gebiete waren zu dieser Zeit unter englischen und insbesondere französischen Firmen aufgeteilt. Für diese neuen Akteure mussten Felder erschlossen werden, die bislang noch nicht ausgebeutet waren. Die Schätze Anatoliens und insbesondere Mesopotamiens waren für deutsche Anleger von großem Interesse. Um diese Gebiete zu erschließen, musste jedoch eine grundlegende Investition getätigt werden und somit entstand das Projekt über eine Eisenbahn bis nach Bagdad-Basra.<sup>37</sup>

Das Deutsche Reich plante auf diese Weise, über das unter seinem Einfluss stehende Osmanische Reich, zum Mittelmeer zu gelangen. So würde Deutschland durch die wirtschaftliche Belebung während des Baus und des Betriebs der Eisenbahn die osmanische Regierung an sich binden und bei einem möglichen Krieg gegen Russland und England die strategisch wichtigen Gebiete kontrollieren. Das im mittleren Osten zweifellos vorhandene Erdöl und die für die industrielle Produktion benötigten verschiedenen Mineralien (an erster Stelle Chrom) könnten über die Berlin-Bagdad-Eisenbahn problemlos nach Deutschland transportiert werden. Politiker sowie viele Industrielle und die Armee waren sich einig, dass die Eisenbahn, die sie als das technische Wunderwerk des Jahrhunderts betrachteten, die Lebensader Deutschlands werden würde. Wirtschaftliche Kreise und die Armee waren der festen Überzeugung, dass die Bagdad-Bahn verwirklicht werden würde.<sup>38</sup>

Die Berlin-Bagdad-Eisenbahn hatte für das Osmanische Reich eine sehr große Bedeutung, da es durch sie möglich wäre, die osmanische Armee in sehr kurzer Zeit in Problemregionen zu transportieren, dort Aufstände

zu unterdrücken und die zentrale Autorität zu stärken. Die landwirtschaftliche Produktion würde sich erhöhen und der Handel gestärkt werden. Der Staat könnte große Produktionsmärkte einfacher erreichen, so mehr produzieren und die Beziehungen mit Deutschland würden an Kontinuität gewinnen. Ende des 19. Jahrhunderts war der Bau der Bahn zwischen Berlin und der osmanischen Hauptstadt Konstantinopel bereits abgeschlossen und am 27. Juli 1903 wurde der Bau der Strecke nach Bagdad unter der Kontrolle der deutschen Firma Philipp Holzmann, die im Bau von Bahnstationen im osmanischen Reich eine wichtige Rolle spielte, aufgenommen. Aber aufgrund der innenpolitischen Probleme des Osmanischen Reiches, dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs und der Niederlage Deutschlands und des Osmanischen Reiches, konnte die Bahn zunächst nicht fertiggestellt werden. Diese Eisenbahnstrecke, deren Fertigstellung Jahrzehnte in Anspruch nahm und zum Bau des Bahnhofs Haydarpaşa führte, konnte erst 1930 abgeschlossen werden. Der erste Zug von Istanbul nach Bagdad fuhr im Jahr 1940.<sup>39</sup>

<sup>37</sup> ORTAYLI, İlber, *II. Abdülhamid Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanca Nüfusu*, Ankara 1981, S.73.

<sup>38</sup> YILDIRIM, İsmail, *Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış*, in: *Firat University Journal of Social Science*, Band 12, Elazığ 2002, S.316.

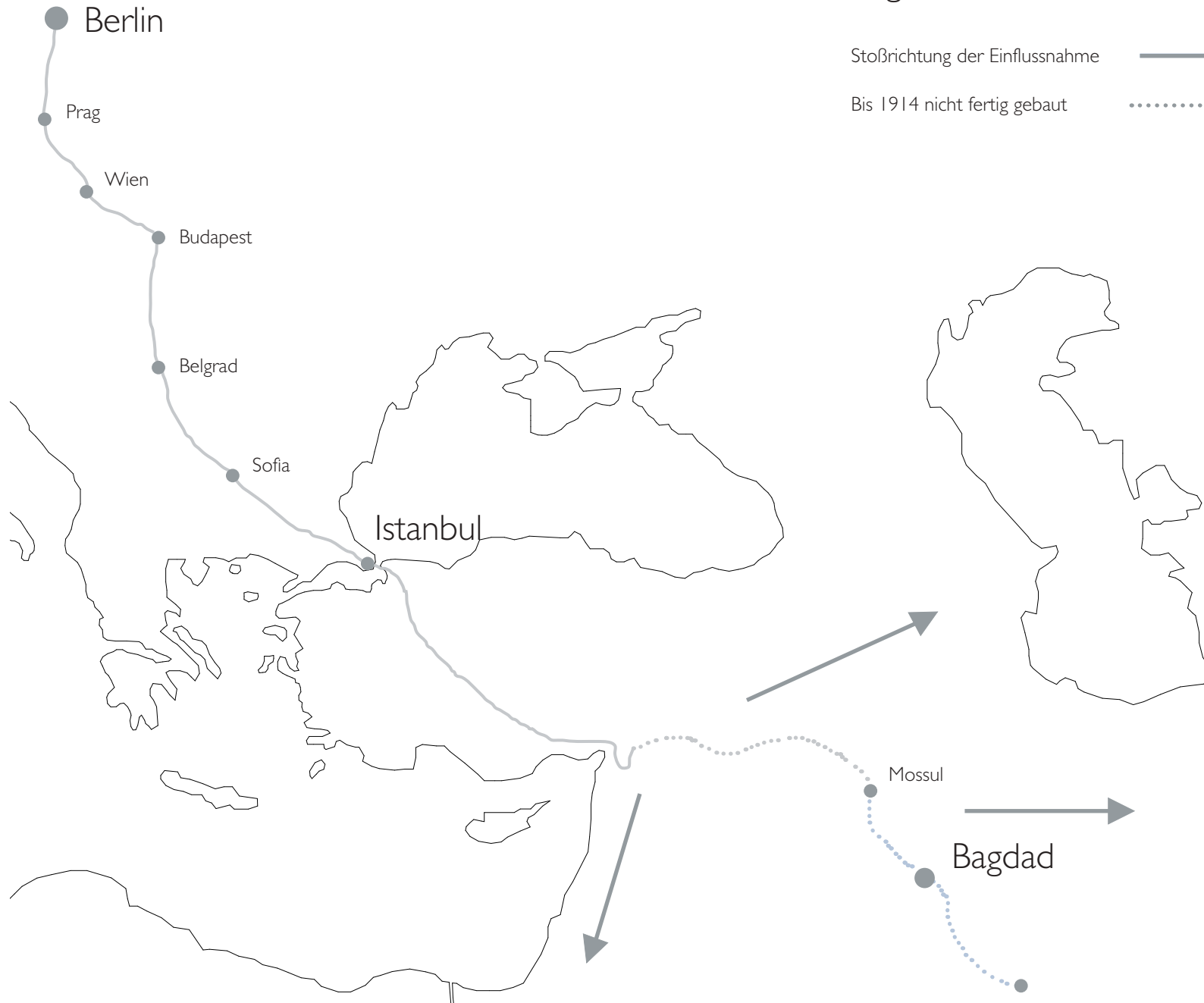
<sup>39</sup> ALBAYRAK, Mustafa, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat-Demiryolunun Yapımı*, Ankara 1995, S.38.

# Bagdadbahn

Stoßrichtung der Einflussnahme



Bis 1914 nicht fertig gebaut



### 3.1.3 Fremde Architekten in Istanbul : Hellmuth Cuno & Otto Ritter

Das Osmanische Reich, in dem die industrielle Revolution ihre Wirkung erst spät zeigte, war aufgrund der reichen Bodenschätze und der strategisch wichtigen geografischen Lage im Blickfeld der westlichen Staaten.

Ebenso begann aber auch das Osmanische Reich, das seinen territorialen Höhepunkt Anfang des 16. Jahrhunderts erreichte und nach einer langen Phase der Regungslosigkeit im 18. Jahrhundert an politischer Macht und zunehmend auch an Territorien zu verlieren begann, Interesse am Fortschritt und den Entwicklungen in Europa zu zeigen. Diese Bewunderung für den Westen brachte viele Veränderungen mit sich und spiegelte sich vor allem auch in der heimischen Architektur wider. Da die Merkmale der westlichen Baukunst bei den Osmanen sehr beliebt waren, hatten auch westliche Architekten keine Probleme, Arbeitgeber im Osmanischen Reich zu finden.<sup>40</sup>

Dies war jedoch nicht der einzige Grund, warum fremde Architekten im Osmanischen Reich häufig anzutreffen waren. Hassa Mimarlar Ocağı, eine Schule bzw. Organisation für Architekten, die für die Errichtung und Pflege der Gebäude im Osmanischen Reich verantwortlich war, war gleichzeitig auch für die Ausbildung des Personals zuständig. Da die Organisation aber ab Beginn des 19. Jahrhunderts an Qualität verloren hatte, mangelte es bald an Kreativität und innovativem Fortschrittsdenken. Dies hatte zur Folge, dass fast alle wichtigen Projekte von Architekten aus Europa oder Nicht-Muslimen (Armenier, Juden und Griechen) übernommen wurden, die ihre Ausbildung im Ausland abschlossen hatten. Aus diesem Grund ist es nicht verwunderlich, dass aus der Regierungszeit von Sultan Abdülhamid II., der sehr viel Wert auf Kultur, Kunst und Architektur legte, insbesondere Werke von fremden Architekten in der Stadt zu finden sind.

Ab dem 19. Jahrhundert änderte sich die Ansicht von Istanbul, die mit ihrem neuen Architekturstil nunmehr eine sich dem Westen öffnende Stadt darstellt, und anstelle von großen monumentalen Moscheebauten wurden Kasernen, Schlösser am Bosphorus, Schulgebäude und neue Verwaltungsgebäude gebaut. Zusammenfassend kann man sagen, dass sich die Veränderung in der Staatsverwaltung nach dem Tanzimat<sup>41</sup> auch in der Architektur der Stadt zeigte und eine wichtige Rolle in der Neugestaltung der Stadt spielte.

Die Lücken, die in dieser Periode der Neuordnung der Architekturlehre entstanden, begünstigten, dass fremde Architekten ihre Büros in Istanbul ohne Mühe eröffnen konnten.<sup>42</sup> Es wäre daher möglich, dass der Architekt des ersten Bahnhofsgebäudes, dessen Grundsteinlegung im Jahr 1872 stattfand, der Italiener Giovanni Battista Barborini war. Später, nachdem dieses erste Gebäude den Bedürfnissen nicht gerecht und der Entschluss zum Bau der Bagdad-Bahn gefasst wurde, musste ein neuer Bahnhof gebaut werden. Hierfür wurden die deutschen Architekten Otto Ritter und Helmuth Cuno von der 1849 gegründeten Firma Philipp Holzmann & Co. beauftragt, die sich schon mit verschiedenen Projekten in Istanbul einen Namen gemacht hatten.

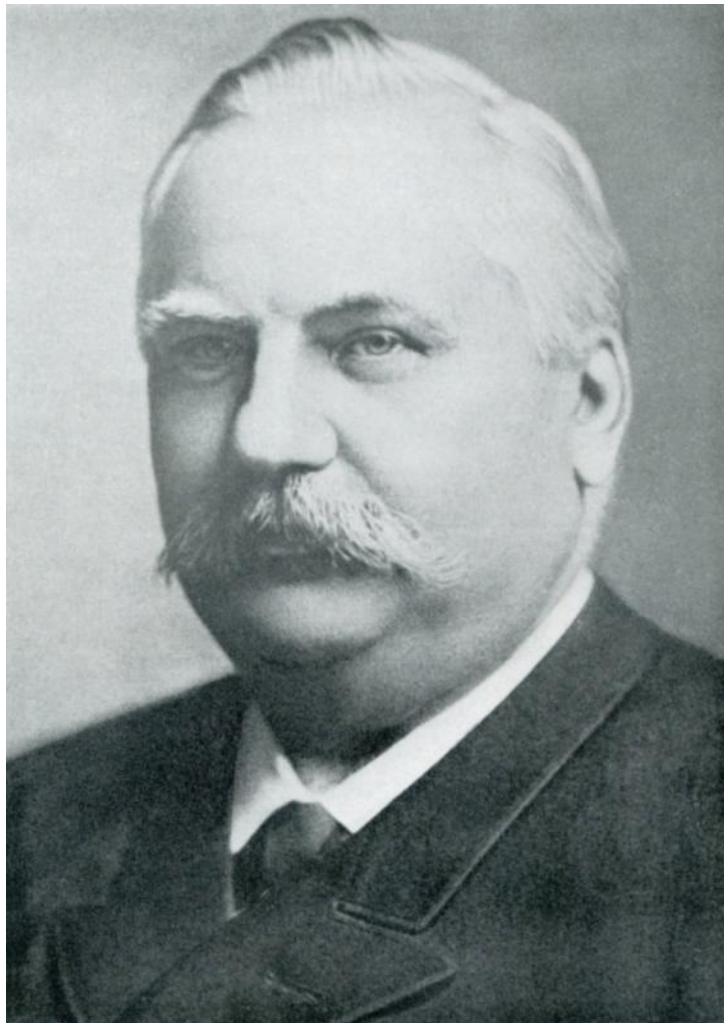
Helmuth Cuno, der Anfang 1900 schon seit acht Jahren in Istanbul lebte, war neben dem Bau des Bahnhofs auch an den damit verbundenen Eisenbahnprojekten und deren Umsetzung beteiligt. Des Weiteren war er auch für die Projektleitung der Erneuerung der Deutschen Protestantischen Kirche in Beyoğlu auf der europäischen Seite Istanbuls im Jahr 1911 zuständig. Zu dieser Zeit war Otto Ritter der Geschäftsleiter der Firma Philipp Holzmann und Co., aber in den Archiven sind keine weiteren Details über seine Person zu finden.<sup>43</sup>

<sup>40</sup> FINDIKGİL, Meryem Müzeyyen, *19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği*, İstanbul 2002, S.56.

<sup>41</sup> Unter Tanzimat wird die Modernisierung und Erneuerung des Osmanischen Reiches unter der Regierung von Abdülhamid II. ab 1839 verstanden. Das Wort bedeutet „Regelungen, Reformen“. Im Westen wird dies auch als die „Osmanische Reform“ bezeichnet.

<sup>42</sup> FINDIKGİL, 2002, S.60.

<sup>43</sup> FINDIKGİL, 2002, S.60.

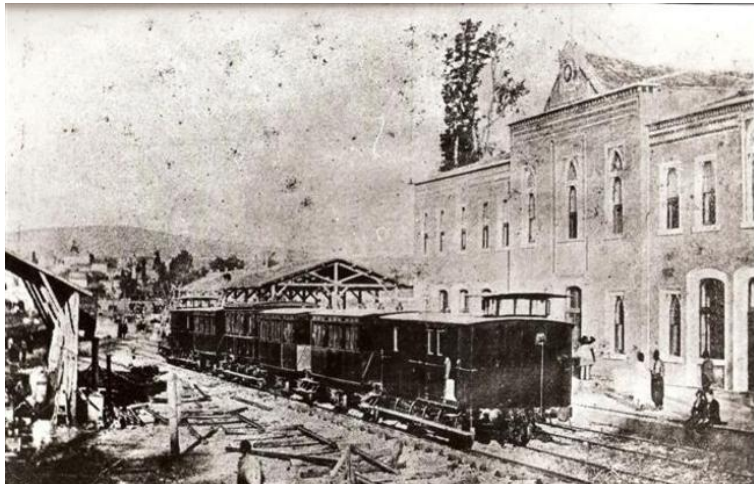


→

Abb. 13  
Phillip Holzmann, Porträt  
(geb. 1836 - gest. 1904)

## 3.2 Baubeschreibung

### 3.2.1 Der erste Bahnhof



Wie schon angesprochen, war der Architekt des ersten Bahnhofsgebäudes von Haydarpaşa, dessen Grundsteinlegung am 11. März 1872 stattfand, möglicherweise der italienische Architekt Giovanni Battista Barborini (siehe Kapitel 3.1.3). Im Vergleich zum heutigen Gebäude befand es sich damals etwas weiter im Landesinneren, wurde parallel zu den Gleisen gebaut, hatte eine Holzkonstruktion. Der Bahnhof, der den steigenden Bedürfnissen der Reisenden nicht gerecht werden konnte, wurde mehrmals saniert.

Das Gebäude wurde ursprünglich zweistöckig und im neoklassizistischen Stil gebaut. Auf alten Fotos ist jedoch ersichtlich, dass nach der Sanierung im mittleren Teil des Bahnhofsgebäudes ein zusätzliches Stockwerk errichtet und die Fassade verändert wurde.<sup>44</sup> Im Zentrum des blockartigen Konstrukts, befand sich das Areal für die Fahrgäste und an den



←

Abb. 14 (links)  
Das erste Bahnhofsgebäude in Haydarpaşa (1870s)

←

Abb. 15 (rechts)  
Bahnhofsgebäude Gebäude nach der Sanierung (1890)

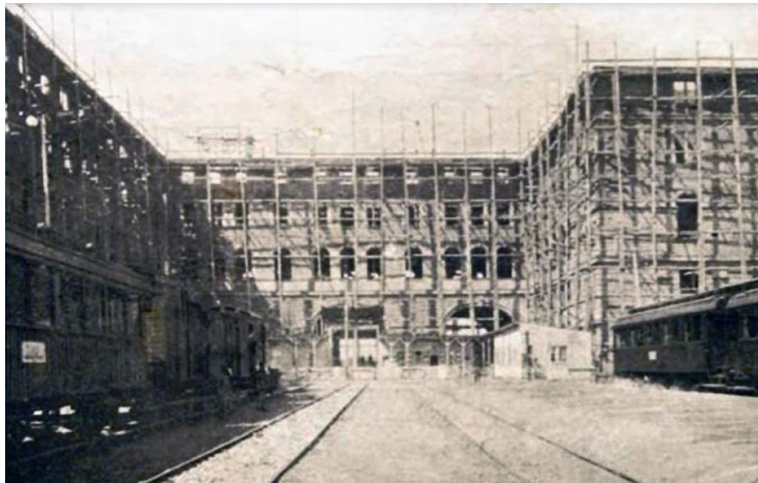
seitlichen Flügeln lagen die Zentralbüros und die Bedienstetenräume des Anadolu Demiryolu Şirketi (Anatolische Eisenbahn). Neben dem Stationsgebäude, welches auf der Ostseite der Gleise lag, bestand eine Anlegestelle und ein Lagergelände.

<sup>44</sup> ERKAN, Yonca Kösebay, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2007, S.58.





### 3.2.2 Der zweite Bahnhof : Kopfbahnhof Haydarpaşa



Aus diversen Quellen ist zu entnehmen, dass das erste Bahnhofsgebäude durch ein Erdbeben im Jahr 1894 irreparabel zerstört und zwischen 1894-1895 neu errichtet wurde. Doch aus Gründen wie der Vergrößerung des Hafens und des Ufers, der steigenden Bedürfnisse der Eisenbahn und der unerwartet hohen Zahl der Bahnreisenden, entstand mit der Zeit die Notwendigkeit nach dem Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes und weiteren Gebäuden für verschiedene Zwecke. Diesbezüglich sagte Sultan Abdülhamid II.:

*“Etliche Kilometer Eisenbahn ließ ich bauen im Land, das Ende der Stahlgleise in Haydarpaşa. Einen Hafen ließ ich bauen mit riesigen Gebäuden, dennoch sieht man sie nicht. Baut mir an der Stelle, an der die Gleise das Meer treffen ein Gebäude, dass wenn mein Volk das Gebäude sieht, sollen sie sagen, “Wenn man von diesem Gebäude einsteigt, kommt man bis nach Mekka ohne auszusteigen.”<sup>45</sup>*

Wie das neue Bahnhofsgebäude auszusehen hat, wurde 1905 vom Bauunternehmen Philipp Holzmann entschieden. Die deutschen Architekten Helmuth Cuno und Otto Ritter wurden damit beauftragt, ihren Vorschlag mit einigen kleinen Revisionen umzusetzen. Das fünfstöckige Bahnhofsgebäude, das 19. August 1908 eingeweiht wurde, hatte zu Beginn ein Volumen von 75.000 m<sup>3</sup> und eine Fläche von 2525 m<sup>2</sup>, die zusammen mit den heute überdachten Flächen eine Summe von 3836 m<sup>2</sup> erreicht.<sup>46</sup> Für die Errichtung des U-förmigen Bauwerkes wurden 2500 m<sup>3</sup> Sandstein, 13.000 m<sup>3</sup> Ziegel, 13.000 m<sup>3</sup> Beton, 1141 t Eisen, 520 m<sup>3</sup> Holz und 6200 m<sup>2</sup> Dachschiefer verwendet.<sup>47</sup>

Wie das neue Bahnhofsgebäude auszusehen hat, wurde 1905 vom Bauunternehmen Philipp Holzmann entschieden. Die deutschen Architekten Helmuth Cuno und Otto Ritter wurden damit beauftragt, ihren Vorschlag mit einigen kleinen Revisionen umzusetzen.

Die Fassade richtete sich gegen das Marmara Meer und das Gebäude hatte eine Nordwest- und Südost-Ausrichtung. Einer der Quellen, in denen wir die Informationen zum Plan finden, ist die im Eisenbahnmuseum in Istanbul befindliche Teilkarte mit der Aufschrift „Chemin de Fer d’Anatolie Nouvelle Gar de Haidar Pacha”.<sup>48</sup> Diese Pläne von 1906 zeigen ein Gebäude in “U”-Form mit verschiedenen langen Schenkeln, wobei die Schenkel in Richtung Bucht von Kadıköy im Südosten eine Länge von 79,45 m und der kurze Schenkel eine Länge von 42,40 m hat. Der hintere Hof hat die Maße 22,5 m x 40,5 m. Was mit den Originalzeichnungen des Bahnhofs passiert ist, ist unklar. Aber die Deutsche Bank hat im Frankfurter Archiv Zeichnungen, die vom Original kopiert sind und wodurch wir Informationen darüber erhalten, wo und wann das Bahnhofsgebäude entworfen wurde.<sup>49</sup>

←

Abb. 17  
Kopfbahnhof Haydarpaşa, Baustellenfoto (1906-1908)

<sup>45</sup> FINDIKGİL, 2002, S.288.

<sup>46</sup> ATILGAN, 2011, S.34.

<sup>47</sup> Anon., *Istanbul’un Kapısı: Haydarpaşa*, in: [http://unipuan.org/istanbulun-kapisi-haydarpasa\\_2055.html](http://unipuan.org/istanbulun-kapisi-haydarpasa_2055.html) (15.09.2016)

<sup>48</sup> ERKAN, Yonca Kösebay, *Haydarpaşa Tren Garı Diün, Bugün ve Yarın*, METU JFA, 2013, S.99.

<sup>49</sup> ERKAN, 2013, S.102.



→

Abb. 18  
Kopfbahnhof Haydarpaşa  
nach der Eröffnung im Jahr 1908



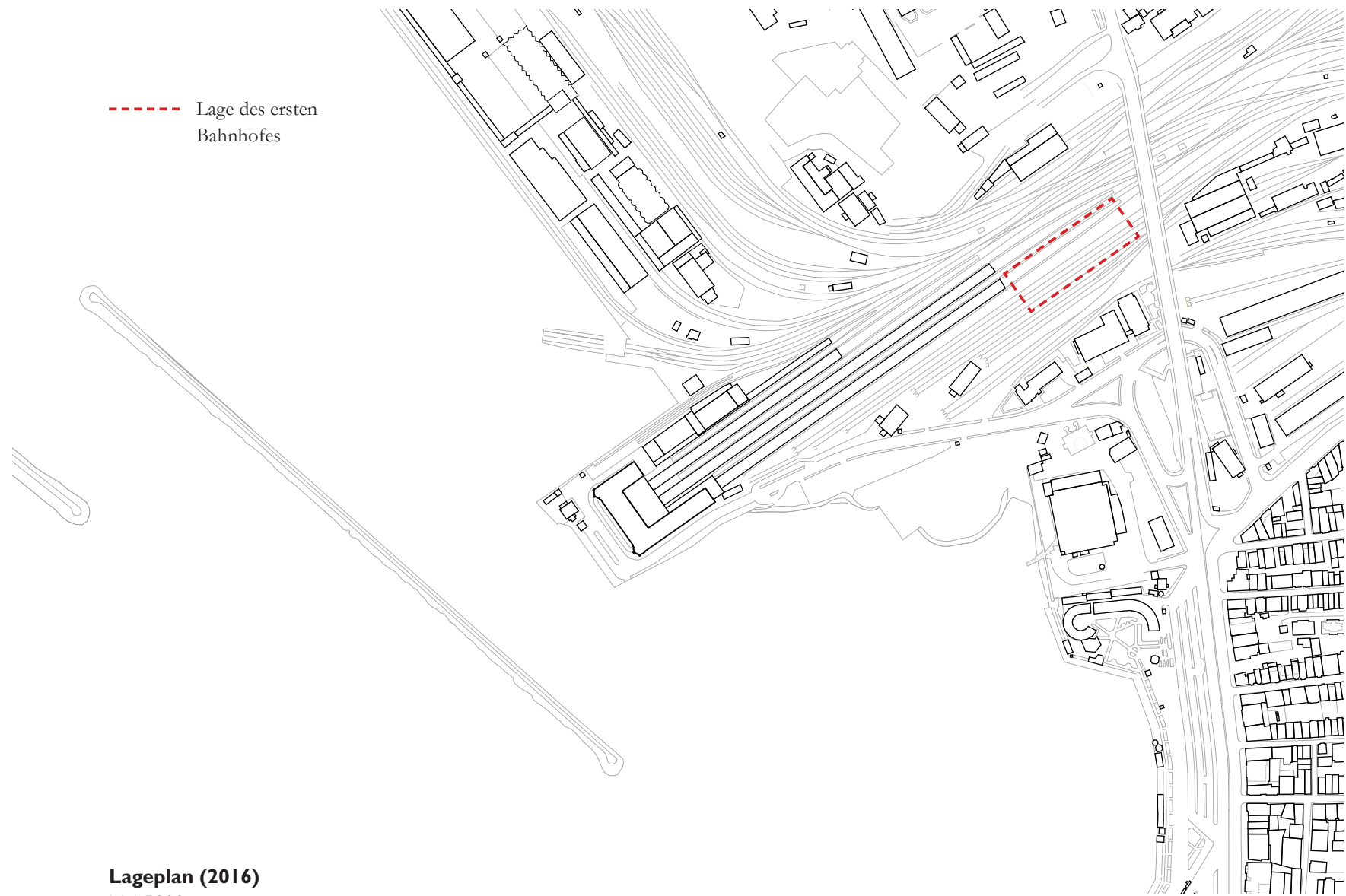


Abb. 19

Lageplan (1870-1900)

(Der erste Bahnhof und der Hafen

Haydarpaşa)





# Fassadengestaltung

Der berühmte Bahnhof verdankt seine prächtige Fassade deutschen Architekten. Sie beabsichtigten, dass der Bahnhof von außen als Tor nach Osten wahrgenommen würde. Gleichzeitig wollten sie die Einhaltung weitgehend europäischer Normen signalisieren.<sup>50</sup>

Die südwestlich auf das Meer ausgerichtete Hauptfassade, die im typisch deutschen Stil der Neorenaissance gehalten ist und eine Länge von 8,3 m hat, ist horizontal in drei verschieden hohe Zonen aufgeteilt und wird von zwei Ecktürmen flankiert.<sup>51</sup> Die Fensterausparungen wurden von den Architekten ebenfalls jeweils unterschiedlich und in ihrer Höhe variierend konstruiert. Diese horizontale Dreigliederung der Fassade gibt jedoch nicht die innere Struktur des Gebäudes wieder, sondern präsentiert vielmehr die verschiedenen Stile der Zonen, als ob sie unabhängig voneinander konstruiert worden wären. Das schmucklose Erdgeschoss beispielsweise wird von großen Korbbögen dominiert, die eine Konstruktion aus Fenstern und Türen überspannen und Elementen der osmanischen Architektur am nächsten sind. Darüber befindet sich der Piano nobile, der ornamental aufwendiger ausgestaltet und vertikal stärker geliedert ist. Die zahlreichen Pilaster und Säulen, die die dreifachen Bogen- und Festeröffnungen flankieren, sind mit Korinthischen Kapitellen und Akanthusblättern, die sich auch in den Dreiecksgiebeln wiederfinden, geschmückt und weisen eine Referenz zur klassisch antiken Architektur auf.

Eine Balustrade, die sich über die gesamte Front und die Ecktürme zieht, hebt die Belletage von der unteren Zone ab. Die Reihe aus viereckigen Fenstern, die sich auf gleicher Achse über der Reihe aus Türbögen erstreckt, taucht identisch in der dritten Fassadenzone wieder auf. Die Balustrade wiederholt sich dagegen lediglich in den beiden Ecktürmen.



←

Abb. 20  
Die südwestlich ausgerichtete Hauptfassade (2016)

Eine letzte verkröpfte Fensterreihe befindet sich auf Höhe des Daches, sie führt die vertikale Ordnung der Fenstergruppen aus den unteren Stockwerken fort und krönt die Hauptfassade.

Die runden Ecktürme, die die Hauptfassade seitlich begrenzen, unterstreichen den monumentalen Charakter des Bahnhofsgebäudes. Sie sind jeweils mit großen Eingangsportalen und reich verzierten Giebeln ausgestattet. Diese Art von Türmen gehört zu den charakteristischen Merkmalen insbesondere von Schloss- und Burgbauten im europäischen Mittelalter. Die obersten Stockwerke der Türme hatten in den Plänen wohl eine andere Ordnung, wurden aber anscheinend nach der Zerstörung im Jahr 1917 anders ausgelegt und umgesetzt.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> LANG, Peter, *Bilderwelten - Weltbilder*, Frankfurt am Main 2010, S.35.

<sup>51</sup> KÖSEBAY ERKAN, 2013, S.109.

<sup>52</sup> KÖSEBAY ERKAN, 2013, S.99.



Abb. 22

Der Dreieckgiebel über dem Eingang  
(verziert mit Akanthusblättern)



Abb. 21

Der Eckturm auf der rechten Seite des  
Haupttraktes, wo sich der Eingang zu  
den oberen Büros befindet (2016)



Die Fassadenordnungen des West und Ostflügels sind einander sehr ähnlich, unterscheiden sich jedoch durch Vorsprünge, die an Risalite erinnern und mit Fenstergiebeln ausgestattet sind, die Reliefs mit Mond und Sternen sowie Tuğras (Namenszüge des Sultans) enthalten, die den osmanischen Charakter unterstreichen. Die Vorsprünge sprengen die streng horizontale Gliederung der Fassade und betonen zusammen mit dem mittleren Teil - der aus 12 Fensterachsen besteht, die in jedem Stockwerk eine andere Form besitzen - erneut die vertikale Ordnung der Wand.



←

Abb. 23 (rechts)  
Der Vorsprung auf der Ostfassade  
(2016)

←

Abb. 24 (links)  
Die Außenfassade des langen  
Ostflügels mit Vorsprüngen  
(2016)



Abb. 25  
Relief auf der langen Ostfassade  
mit Mond, Stern und Namenszug  
des Sultans



Abb. 26  
Dreieckgiebel auf der Ostfassade  
mit dem Baudatum des Gebäudes



Abb. 27  
Die Außenfassade des Westflügels  
und die südwestliche Hauptfassade (2016)





Während die Außenfassade sehr imposant bewirkt, ist die Fassade zum Innenhof eher bescheiden. Die Anordnung der oberen Fensterachsen (der Innenfassade) spiegelt sich in der unteren Fassadenordnung wieder. Die prunkvolle Ausstattung der gekrönten Fenster des Dachgeschosses dient nur zur Stärkung des Effekts der Hauptfassade. Zuletzt muss als einer der charakterisierenden Merkmale des Bahnhofs noch die Uhr angesprochen werden, die sich an der Hauptfassade auf dem Dach des Bahnhofs befindet und mit der Zeit zu einem Symbol des Bahnhofs geworden ist. Die Uhr besteht aus einem runden Ziffernblatt, das mit einem Adlerflügel auf einem Rad geschmückt ist. Diese Figur, die die deutsche Bahn symbolisiert, wurde mit der Zeit stilisiert und ist auch zum Symbol der Türkischen Bahn geworden.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> ŞAH, Petek, *Haydarpaşa Garı*, in: <http://www.diplomatikgozlem.com/TR,14002/haydarpasa-gari.html> (16.09.2016)



←

Abb. 28 (links)  
Fassade, Innenhof  
(2016)

←

Abb. 29 (rechts)  
Die historische Uhr auf dem  
Dachbereich (2016)

# Konstruktion

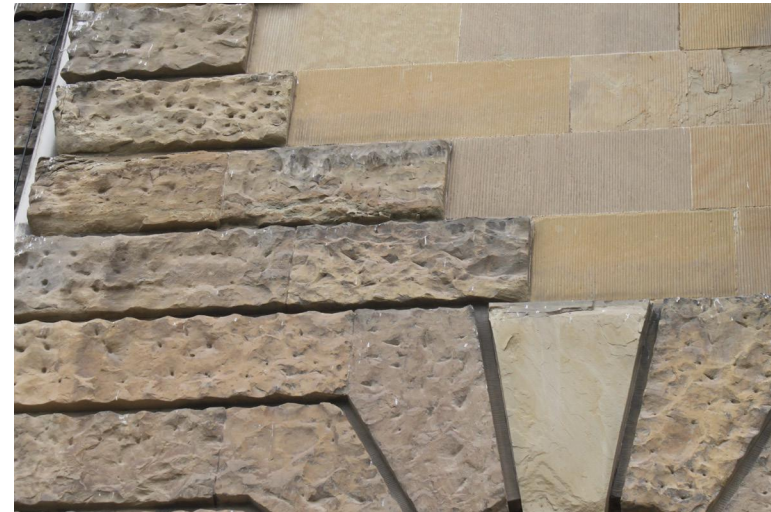
→

Abb. 30 (links)  
Kappensystem aus Backstein  
(1. Obergeschoss)



→

Abb. 31 (rechts)  
Keupersandsteine aus Lefke und  
Osmaneli



Es wird behauptet, dass das Fundament des fünfstöckigen Gebäudes auf 1.700 jeweils zwei Meter langen Pfeilern aus Eiche (mit einem Profil von 0,35 x 0,35 m), welche vom Wasser isoliert sind, errichtet wurde.<sup>54</sup> Im Bau wurden an verschiedenen Stellen Stahlträger verwendet, tragende und teilende Wände aus Ziegeln gefertigt. Stahlträger wurden ohne Schweißen mit Schrauben und Stiften verbunden und zwischen den Trägern wurden Ziegel eingesetzt.

Die Wände erreichen auf der Meerseite eine Stärke von 1,80 m und auf der Hofseite von 1,05 m.<sup>55</sup> Die Decke wurde als "Kappensystem" aus Backsteinen umgesetzt (einzige Ausnahme ist das Gewölbesystem im Turm an der Südostecke).

Die verwendeten Keupersandsteine stammen aus Lefke und Osmaneli.<sup>56</sup> Für die Fassaden des Bahnhofgebäudes wurde neben der Strecke der Anatolischen Bahn in Lefke ein neuer Steinbruch aufgemacht, der einen geeigneten Keupersandstein in grauem, ins Grünliche und Gelbliche spielenden Farbton lieferte.<sup>57</sup>

Die Fassade weist an der Höhe des ersten Stockes Bossenwerk auf, während die oberen Stockwerke mit gelbgrünem Splitt aus Lefke verkleidet sind. Dieses Gestein hat die Besonderheit, dass es eine mittlere Härte hat, einfach zu bearbeiten ist und gegen jegliche äußeren Einwirkungen beständig ist. Die Steine, die ihre Endform erringen, wurden von italienischen und deutschen Steinmetzen in Position gebracht.<sup>58</sup>

<sup>54</sup> MIRAL, Rauf, *İstanbul'da Haydarpaşa Semtinin ve Limanın Tarihi*, Tesisat Mecmuası 51-52 2007, S.229.

<sup>55</sup> ERKAN, 2013, S.104.

<sup>56</sup> Lefke ist eine Kleinstadt auf der Insel Zypern mit Ausblick auf die Bucht von Güzelyalı. Osmaneli befindet sich in der Provinz Bilecik im Süden des Marmara-Gebiets und auf der Strecke der Pilgeroute. Heut ist Osmaneli eine Stadt, die durch die Restaurierung von Beispielen osmanischer Häuser im Begriff ist, die Vergangenheit in die Gegenwart zu bringen.

<sup>57</sup> POHL, Manfred, *Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens : 1849-1999*, München 1999, S.105.

<sup>58</sup> ERK, Yunus Emre, *Son Tren de Kalkın: Tarihi Haydarpaşa Garı'nın 105 Yıllık Hikayesi*, in: <http://listelist.com/tarihi-haydarpaşa-garinin-hikayesi/> (16.09.2016)





An der Ost- und Westfassade sind diese Steine bis zum ersten Stockwerk geführt, darüber befindet sich teilweise einfaches Putzmaterial. Die Fassaden zum inneren Hof sind bis zum ersten Stockwerk mit Stein verkleidet und darüber bis auf die Fensteraussparungen verputzt.



Abb. 32  
Die Außenfassade der oberen Stockwerke (Ostflügel)



Abb. 33  
Außenfassade der Erdgeschosszone mit Bosenwerk und Splitt (Ostflügel)



→

Abb. 34  
Innenhof, Außenfassade des  
oberen Stockwerke (Okt. 2015)

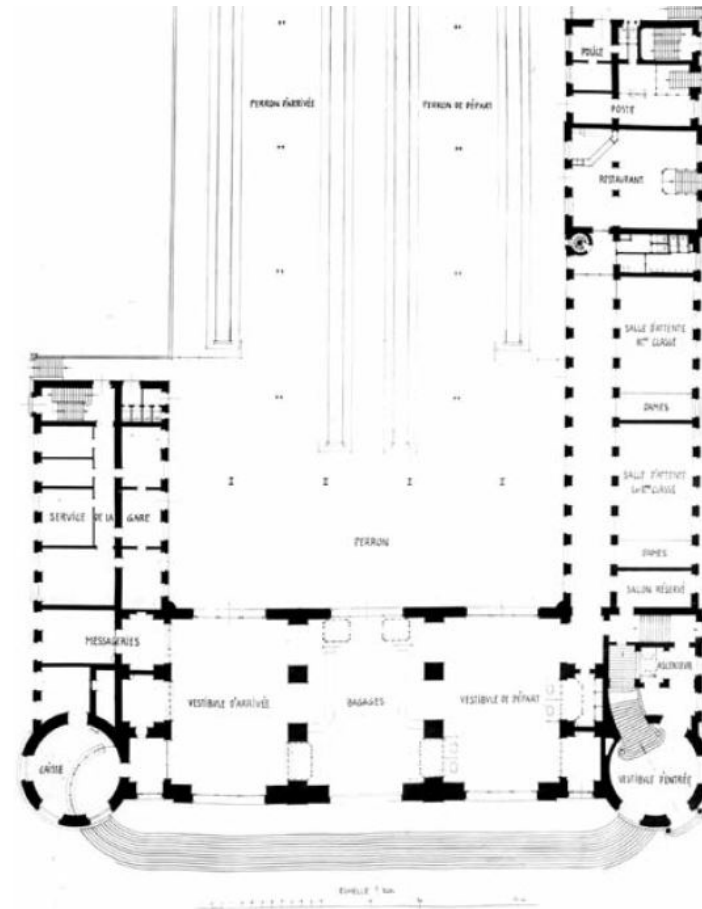




# Grundriss / Raumprogramm / Erschließung Erdgeschoss

Die Reisenden betreten den fünfstöckigen Bahnhof über die Treppen, die sich an der Südseite befinden und die gesamte Breite einnehmen. Wenn man das Gebäude über eine der drei Tore, die mit Treppen erhöht und mit Korbbögen verbunden sind, betritt, erreicht man einen 20x40 m großen, zwei Stockwerke hohen und mit steigenden halbrunden Bögen getragenen Raum.<sup>59</sup> Ein 17x40 m großer Warteraum öffnet sich zu den Gleisen. Die Decke und die Bögen sind mit Malereien geschmückt. An der Ost- und Westseite dieses Raumes befinden sich Büros, die Dienstleistungen für die Reisenden ausführen. Der lange Ostflügel beinhaltet die Wartesäle für Reisende der I. und II. Klasse, die nicht mehr benutzt werden, das berühmte Bahnhofrestaurant und die Post. Der Westflügel beherbergt sonstige Räume im Dienst der Reisenden und am Ende dieses Flügels die Toiletten, die auch von den Gleisen aus erreichbar sind. Des Weiteren befinden sich an den Enden der Flügel jeweils Treppen, um die Verbindung zu den oberen Geschossen zu erleichtern.

Der Eingang am Südturm führt zu den Verwaltungsräumen der TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları - Staatliche Eisenbahngesellschaft der Republik Türkei). Die mit rotem Teppich ausgelegte Marmor-Drehtreppe, die über diesen Eingang zu erreichen ist und zu den Verwaltungsräumen führt, umringt den Aufzug. Die Treppengeländer, die Quergewölbe, die die Treppe tragen und die großen Gemälde an den Wänden bewirken, dass der Eingang Pracht ausstrahlt. Im Halbgeschoss, besser gesagt an den Ost- und Westflügeln über dem Erdgeschoss, befinden sich Versammlungsräume.

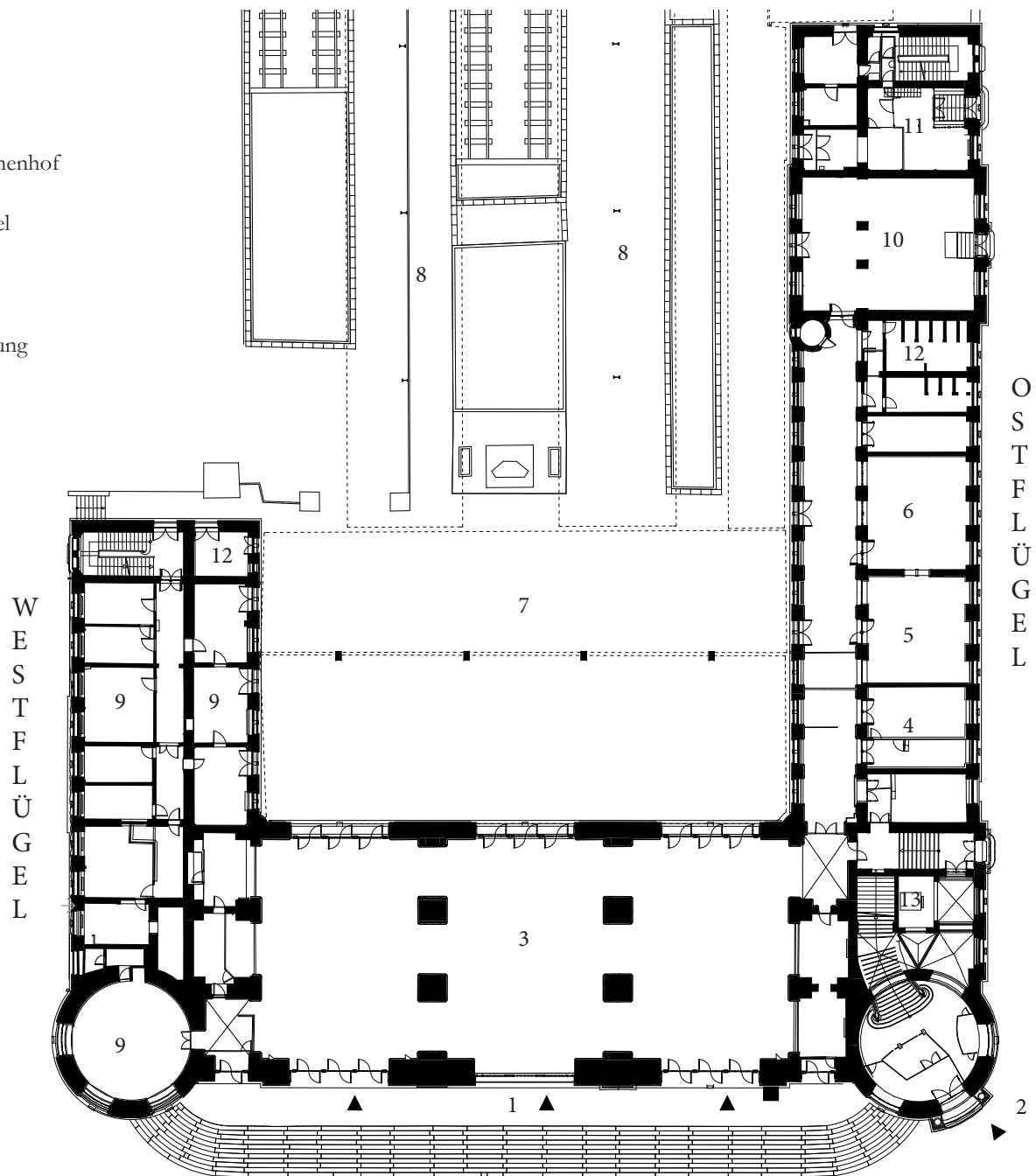


←

Abb. 35  
Grundriss EG (1909), SGI  
(Institut für Stadtgeschichte in  
Frankfurt)

<sup>59</sup> ERKAN, 2013, s.60.

- |                                          |                            |
|------------------------------------------|----------------------------|
| 1- Eingang für Reisende                  | 7- Der überdachte Innenhof |
| 2- Eingang am Südturm                    | 8- Gleise                  |
| 3- Der große Wartesaal                   | 9- Büros im Westflügel     |
| 4- Der damalige Wartesaal<br>des Sultans | 10- Restaurant             |
| 5- Wartesaal (Klasse I)                  | 11- Post                   |
| 6- Wartesaal (Klasse II)                 | 12- Toiletten              |
|                                          | 13- vertikale Erschließung |



**Grundriss Erdgeschoss**  
 (Archiv der Architektenkammer in Istanbul)  
 M 1:500



Abb. 36 (links oben)  
Die Treppen an der Südseite, die zum großen Warteraum führen

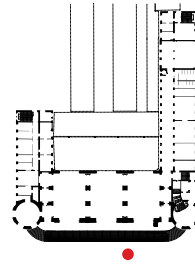


Abb. 37 (links unten)  
Der Warteraum im Erdgeschoss

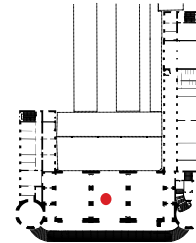


Abb. 38 (rechts unten)  
Blick vom Innenhof

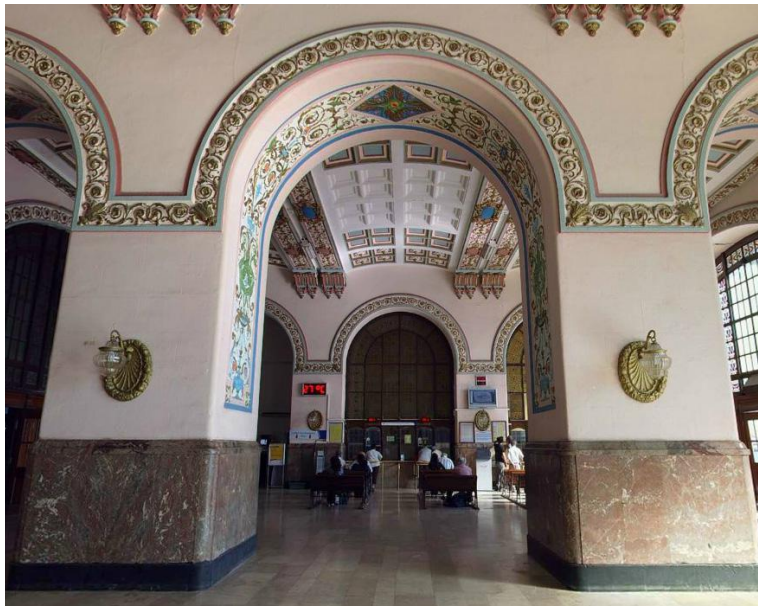
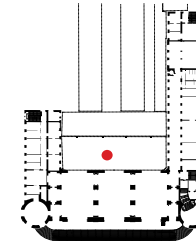






Abb. 39 (links oben)  
Eingang zu den Büros (Südturm)

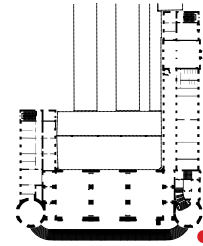


Abb. 40 (links unten)  
Marmortreppen gegenüber  
dem Eingang

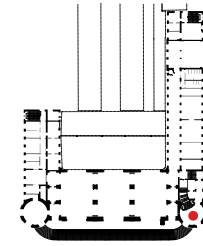
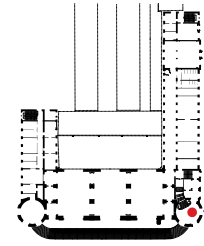


Abb. 41 (rechts unten)  
Rechts von den Treppen:  
der Gang zum Aufzug





## Mezzanin



Das Bauschema der langen und der kurzen Seite des zwischen dem ersten Stockwerk und dem Erdgeschoss befindlichen Mezzanins entspricht genau dem Bauschema der oberen Stockwerke, wobei sich im mittleren Bereich Erdgeschossräume befinden, die sich auf zwei Stockwerke erstrecken. Während interessanterweise in den Räumen im Westflügel Hängedecken zur Anwendung kommen, entschied man sich im Ostflügel für Putz und Anstrich, sodass die Bekleidung frei bleibt.

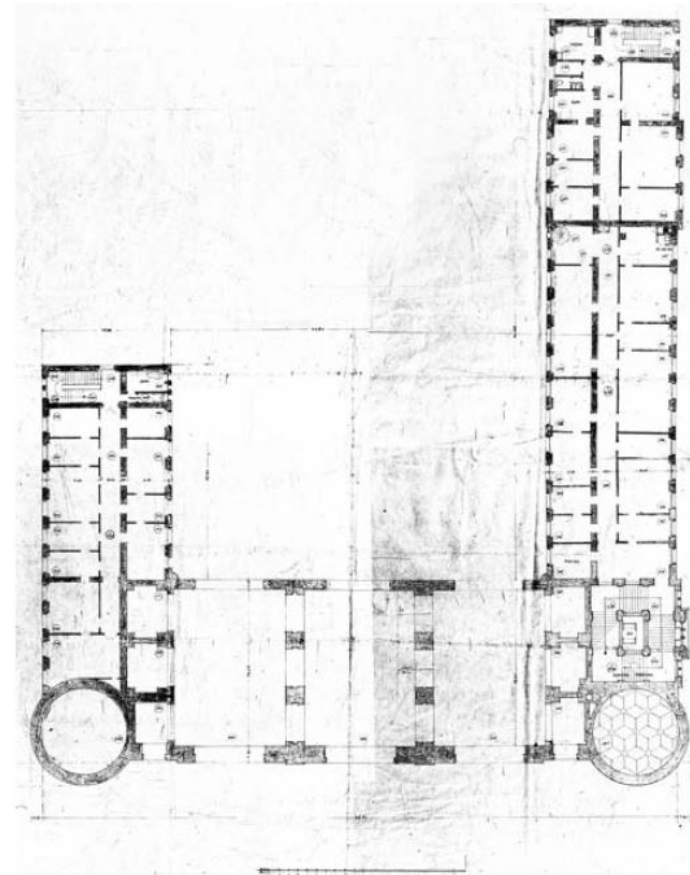


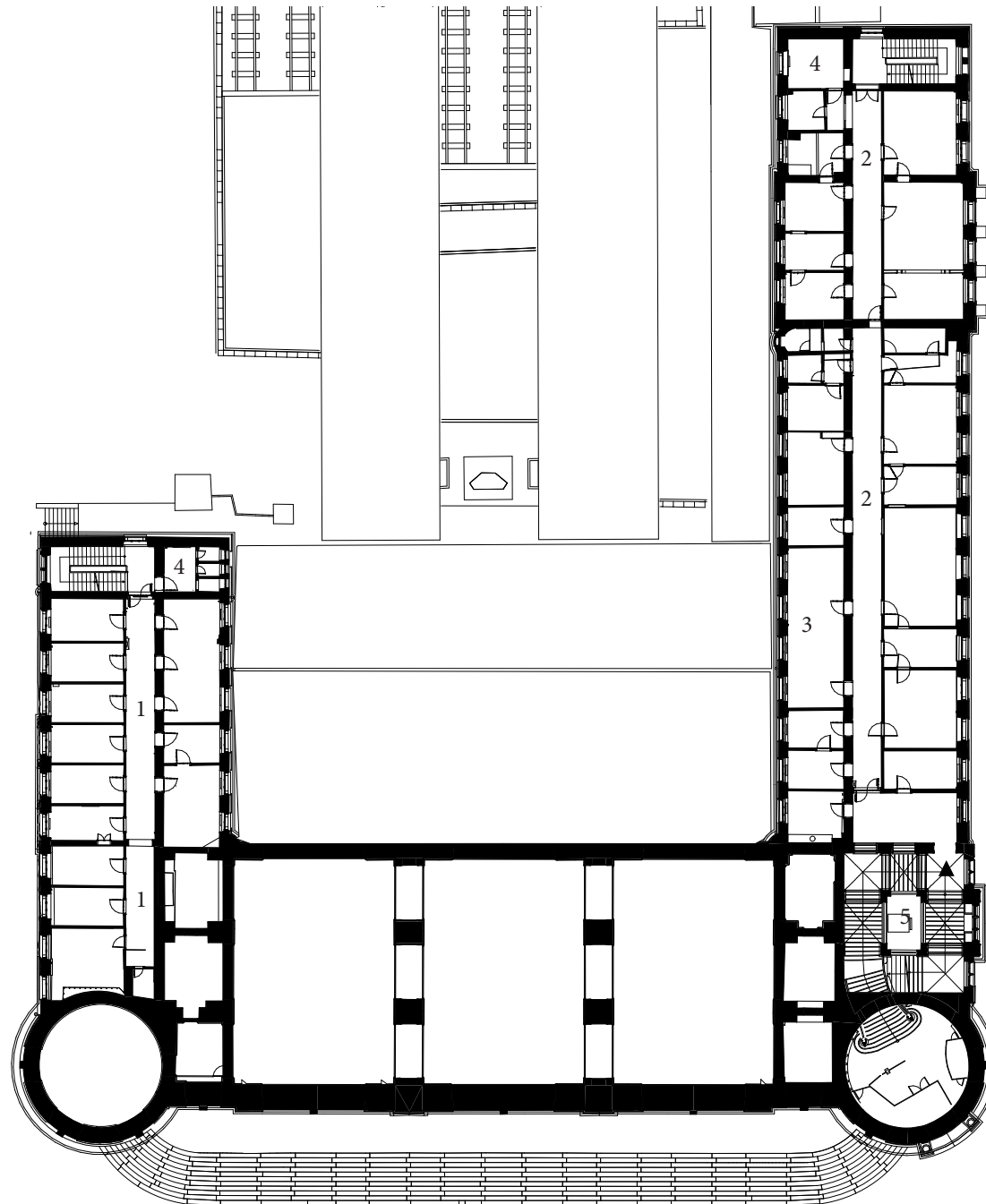
Abb. 42  
Etagenschild, Mezzanin



Abb. 43  
Grundriss Mezzanin (1909), SGI  
(Institut für Stadtgeschichte in  
Frankfurt)

- 1- Büros im Westflügel
- 2- Büros im Ostflügel
- 3- Bibliothek
- 4- Toiletten
- 5- vertikale Erschließung

→



# **Grundriss Mezzanin**

(Archiv der Architektenkammer in Istanbul)

M 1:500



Abb. 44  
Blick zum Mezzanin

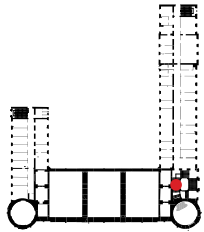


Abb. 45  
Der Gang (2.3 m breit) im  
Ostflügel, Mezzanin

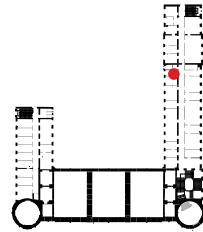






Abb. 46 (links)  
kleines Büro im Mezzanin

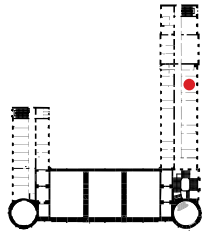
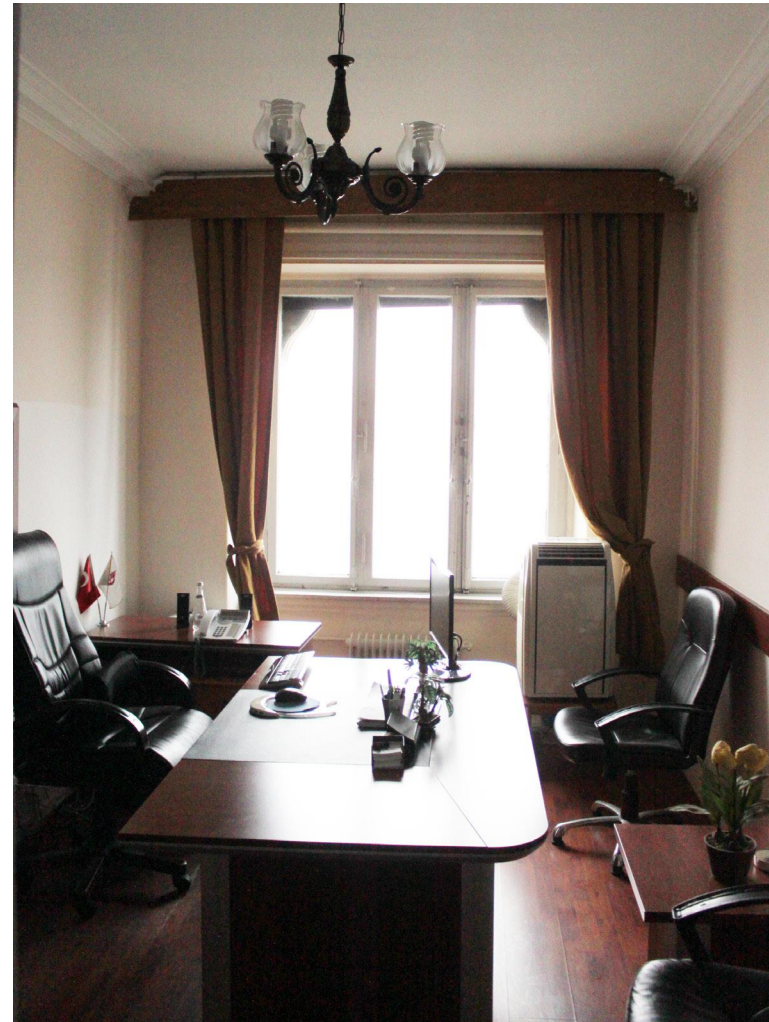
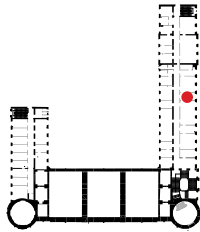


Abb. 47 (rechts)  
IT-Office im Mezzanin





# Obergeschoss



Die Grundrisse der ersten drei Stockwerke sind ähnlich strukturiert. Während sich im Südflügel am Korridor, der zwischen zwei tragenden Wänden in der Länge entsteht, an beiden Seiten in der Regel große Büros befinden, liegen an den Ost- und Westflügeln an beiden Seiten eines schmalen Korridors, ähnliche Büros und Archivräume, die jedoch kleinere Ausmaße haben.

Die Türme an der Südseite des Gebäudes verengen sich mit zunehmender Höhe und die darin befindlichen Zimmer, die als Büros von Direktoren verwendet werden, haben einen kreisförmigen Grundriss. Diese Räume schließen das Hauptgebäude an den Seiten ab und verbinden gleichzeitig die Flügel mit dem Hauptgebäude.

Das Dachgeschoss wird über eine Gusseisentreppe erreicht, die sich an der Nordecke befindet und vom Nordostflügel mit einer 22 cm starken Ziegelwand getrennt wird.

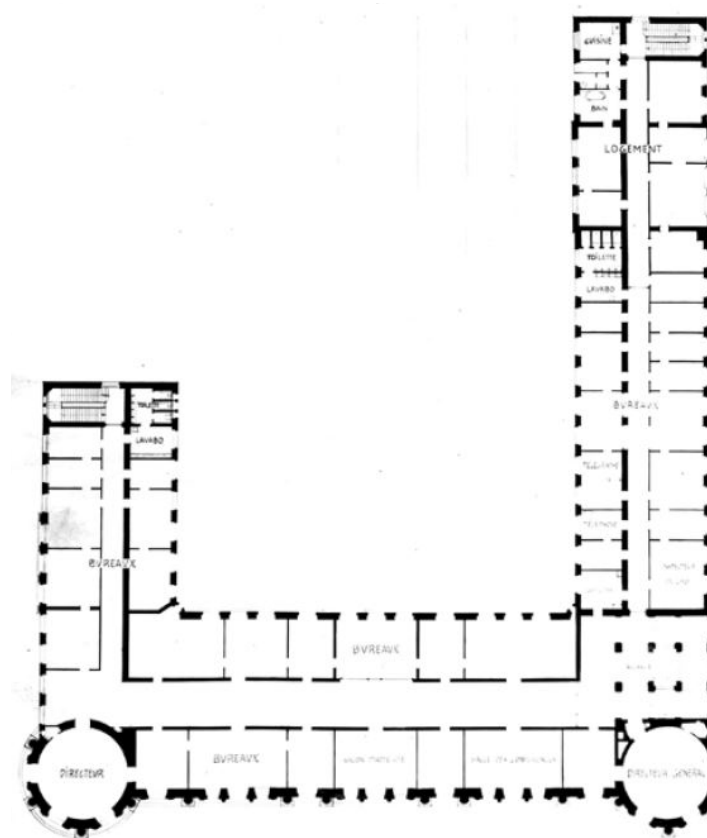
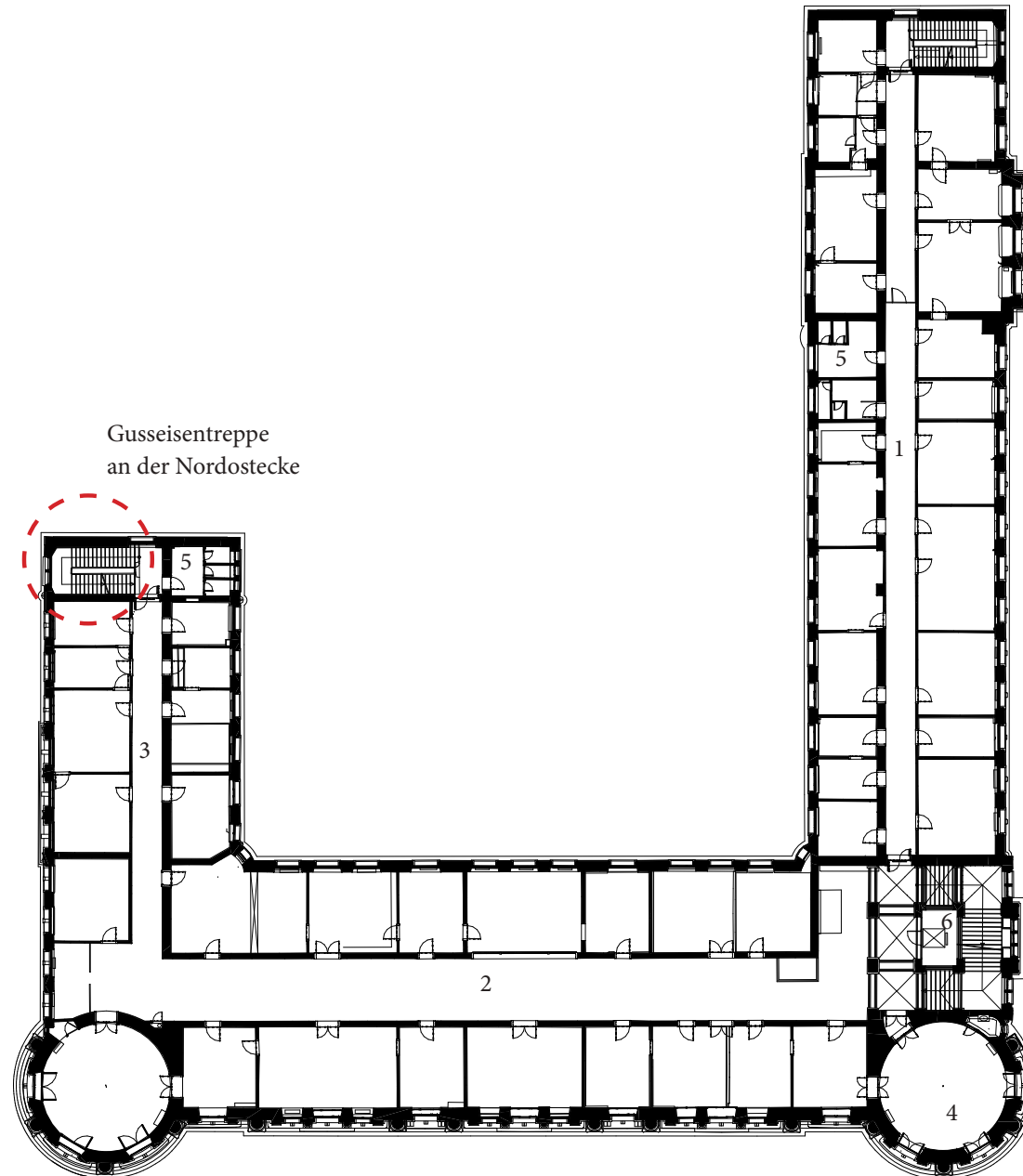


Abb. 48  
Der Gang im Hauptrakt, 3. OG



Abb. 49  
Grundriss 1. OG (1909), SGI  
(Institut für Stadtgeschichte in  
Frankfurt)

- 1- Büros im Ostflügel
- 2- Büros im Haupttrakt
- 3- Büros im Westflügel
- 4- Büro (Direktor)
- 5- Toiletten
- 6- vertikale Erschließung



**Grundriss 1. Obergeschoss (Regelgeschoss)**  
(Archiv der Architektenkammer in Istanbul)  
M 1:500



Abb. 50 (links)  
Der große Gang im Haupttrakt  
(1.OG), Decke mit Kappensystem

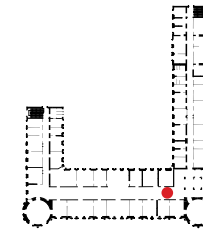


Abb. 51 (rechts oben)  
Der Gang im Ostflügel (1.OG)

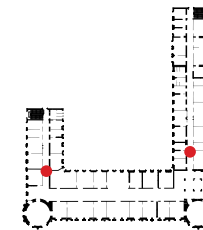


Abb. 52 (rechts unten)  
Der Gang im Westflügel (1.OG)





Abb. 53 (links oben & unten)  
Ein Büroraum im Südturm  
(1.OG)

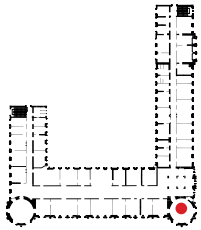


Abb. 54 (Mitte oben & unten)  
Kleines Büro im 1.OG

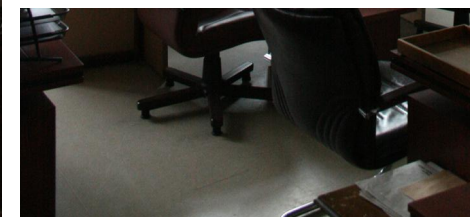
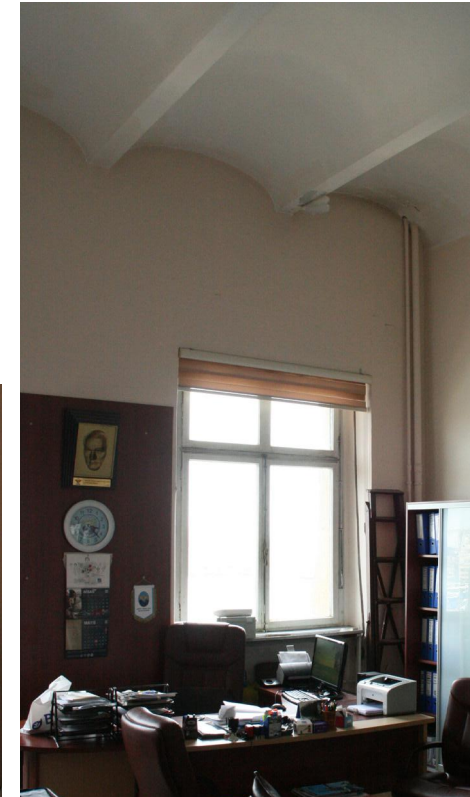
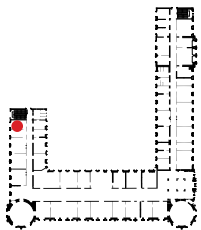
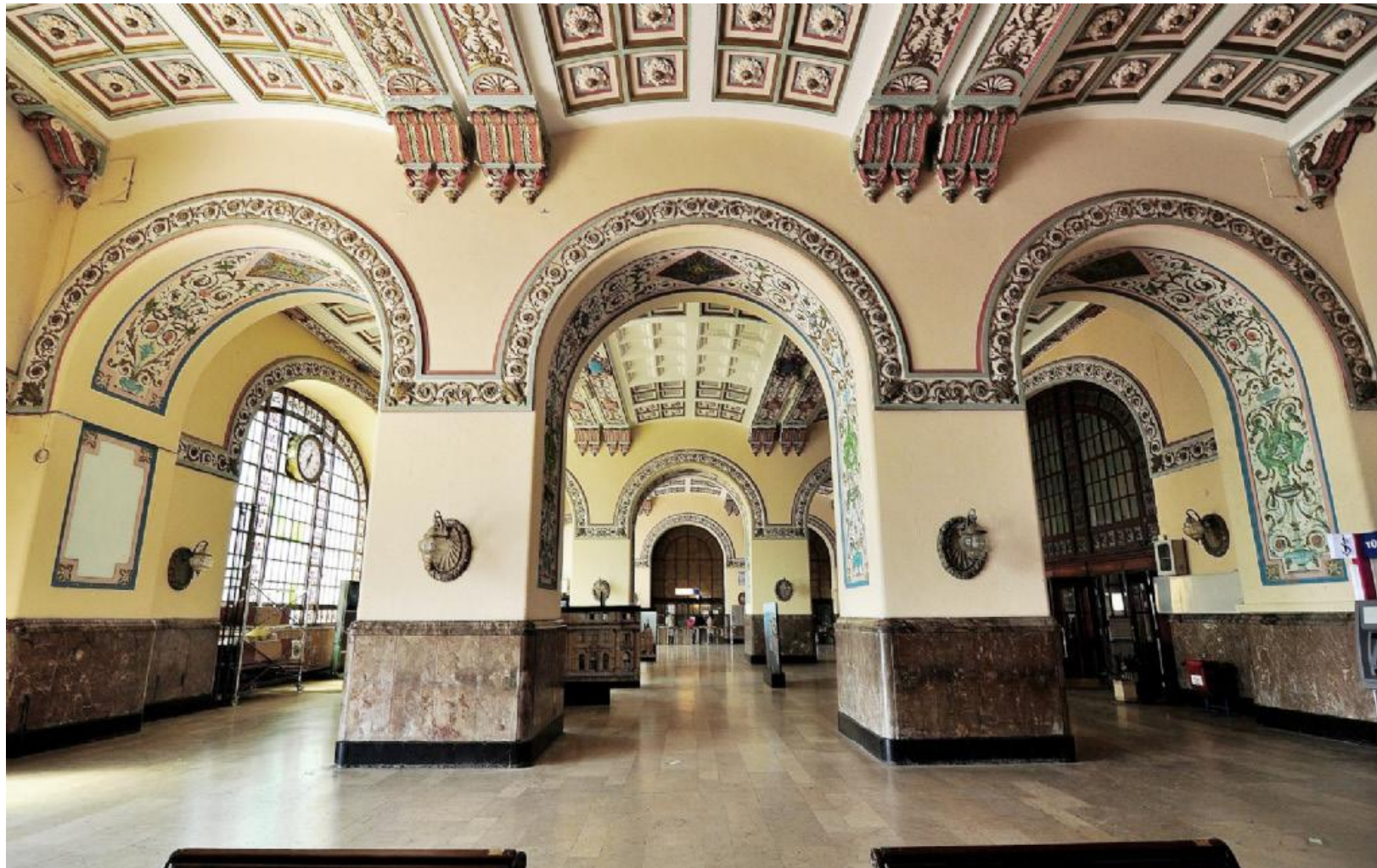


Abb. 55 (rechts oben & unten)  
Ein typischer Büroraum im 2. OG





←

Abb. 56  
Der prachtvolle Wartesaal  
im EG

# Ordnung der Innenräume und ihre Verzierungen

→

Abb. 57  
Deckenverzierung im Wartesaal,  
EG

Die Wartesäle sind zweifelsfrei die am meisten geschmückten und prunkvollsten Teile des Bahnhofs. Ihre Wände und die vier Bogenpfeiler sind bis zu einer Höhe von 1,5 m mit farbigem Granit verkleidet. Die Rundbögen der Pfeiler und die Decke weisen reiche Reliefverzierungen auf. Die bevorzugten Verzierungskompositionen zeigen hier Besonderheiten des Neobarock und Neoklassizismus. Die Bögen zwischen den Säulen fallen mit pflanzlichen Motiven im Arabesque-Stil auf und an der weiß verputzten Decke, befinden sich ebenfalls Kompositionen im Arabesque-Stil.

Im Südturm sind die inneren Wände des runden Raumes hinter dem Haupttor der Betriebsetagen mit Nischen bereichert, die durch Pflastern getrennt werden. Die Decke dieses Raumes ist mit einem neogotischen Netzgewölbe ausgestattet.<sup>60</sup> Genau gegenüber dem Eingang befindet sich eine breite Marmortreppe, die zu den Bürogeschossen führt und deren seitliche Wände im unteren Bereich und in den Gewölben grau bemalt sind und eine Mauerung imitieren.

Die oberen Büros und Räume sind schlicht gestaltet, nur die Decken wurden verziert. Von diesen ist nach der Explosion 1917 nur der „Permi Raum“ im Originalzustand erhalten geblieben. Die unteren Teile der Wände im Restaurant sind mit Fliesen verkleidet, die vom Meister Mehmet Emin gefertigt wurden und die letzten Fliesen dieser Qualität in Kütahya darstellen.<sup>61</sup>



<sup>60</sup> Eine ähnliche Decke ist im Fahnen Saal des Burgs Eltz und in der Kathedrale von Gloucester zu sehen.

<sup>61</sup> KOÇER, Şule, *Haydarpaşa Garhı Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmıř Demiryolu İstasyon Binaları*, Yayınlanmamıř Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1995, S.22.



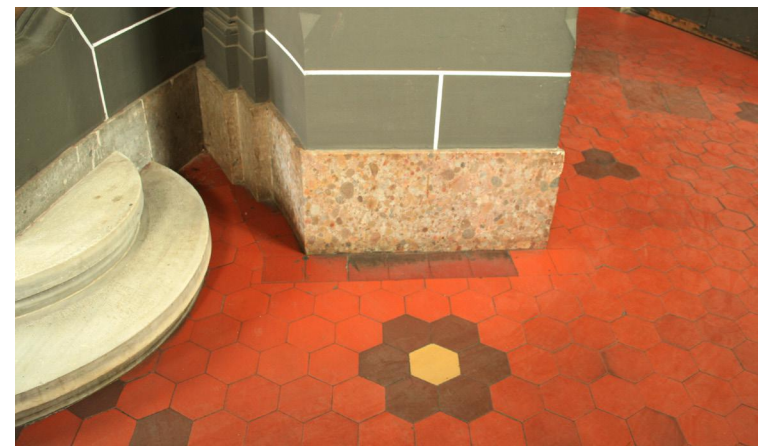


←

Abb. 58 (links)  
Marmortreppen gegenüber dem  
Eingang im Südturm, EG

←

Abb. 59 (rechts)  
Nischen im Eingangsbereich im  
Südturm, EG



←

Abb. 60  
Bodenbelag und Marmor-  
verkleidung im Eingangsbereich  
(Südturm), EG

→

Abb. 61  
Neogotisches Netzgewölbe im  
Südturm, EG







←

Abb. 62 (links oben)  
Deckenverzierung, Permi-Raum,  
1.OG

←

Abb. 63 (links unten)  
Seminarraum, Mezzanin

←

Abb. 64 (rechts)  
Bürofläche im Westturm, 3. OG



Abb. 65  
Das Restaurant "Mythos", 1909



Abb. 66  
Das Restaurant "Mythos" heute



## das heutige Dach

Das Bauwerk verfügt über ein dreiteiliges Mansarddach. Der mittlere Teil ist etwas höher als die seitlichen Teile, die ca. 7 m hoch sind. Für die Abdeckung des Dach- und Turmhelms aus Stahl- und Holzkonstruktion wurden 6200 m<sup>3</sup> Schieferverkleidung<sup>62</sup> verwendet. Beim Brand vom 28. November 2010 erlitten das Dach und das Dachgeschoss den größten Schaden. Um das Bauwerk vor Witterung zu schützen, wurde innerhalb kurzer Zeit ein provisorisches Dach mit einer Firsthöhe von 2,60 aus einer Holzkonstruktion errichtet. Es ist ungewiss, ob das Dachgeschoss, das bis heute keinerlei Funktion erfüllt, in Zukunft Verwendung finden wird. Dennoch sollen im weiteren Verlauf die aktuell in Frage kommenden Möglichkeiten hinsichtlich einer Wiedererrichtung erörtert werden.

Obwohl in Europa ähnliche Bahnhofsgebäude über Gleisen eine riesige Dachkonstruktion in Form einer Glas-Stahl-Konstruktion aufweisen, wurde im Bahnhof Haydarpaşa aus wirtschaftlichen Gründen darauf verzichtet. Deshalb sind die Gleise mit einer einfachen Stahl - Blech - Konstruktion übergedeckt.

Mit dieser und anderen Besonderheiten ähnelt dieser Bau weder den anderen monumentalen Bahnhöfen in großen Städten Europas noch in der geschichtlichen Perspektive einem deutschen Bau. Das Verständnis einer monumentalen Fassade und die Türme an den Ecken zeigen, dass die Modelle der europäischen Bautradition auch im Osmanischen Reich verfolgt werden, was auch ein Ergebnis des Versuchs des osmanischen Staates ist, sich dem Westen zu nähern. Dieser Bau ist also nicht als Tor der Osmanen in den Westen, sondern vielmehr als Zugang des Westens in den Osten verstehen. Dies zeigt sich vor allem in den Stilelementen verschiedener Epochen der westlichen Architekturkultur, die sich in einem geschichtlichen Eklektizismus am Bahnhofsgebäude widerspiegeln.



Abb. 67  
Bahnhof Haydarpaşa mit  
dem provisorischen Dach (2016)



Abb. 68 (rechts)  
Innenhof, Dachkonstruktion aus  
Stahl-Blech (2016)

<sup>62</sup> Engl. Slatting: Wird durch blätterartige Abzweigung gleitender Platten erhalten. Diese im Allgemeinen für Dachverkleidungen verwendeten Materialien werden mit Nageln aus einer Messing-Aluminium-Legierung befestigt.

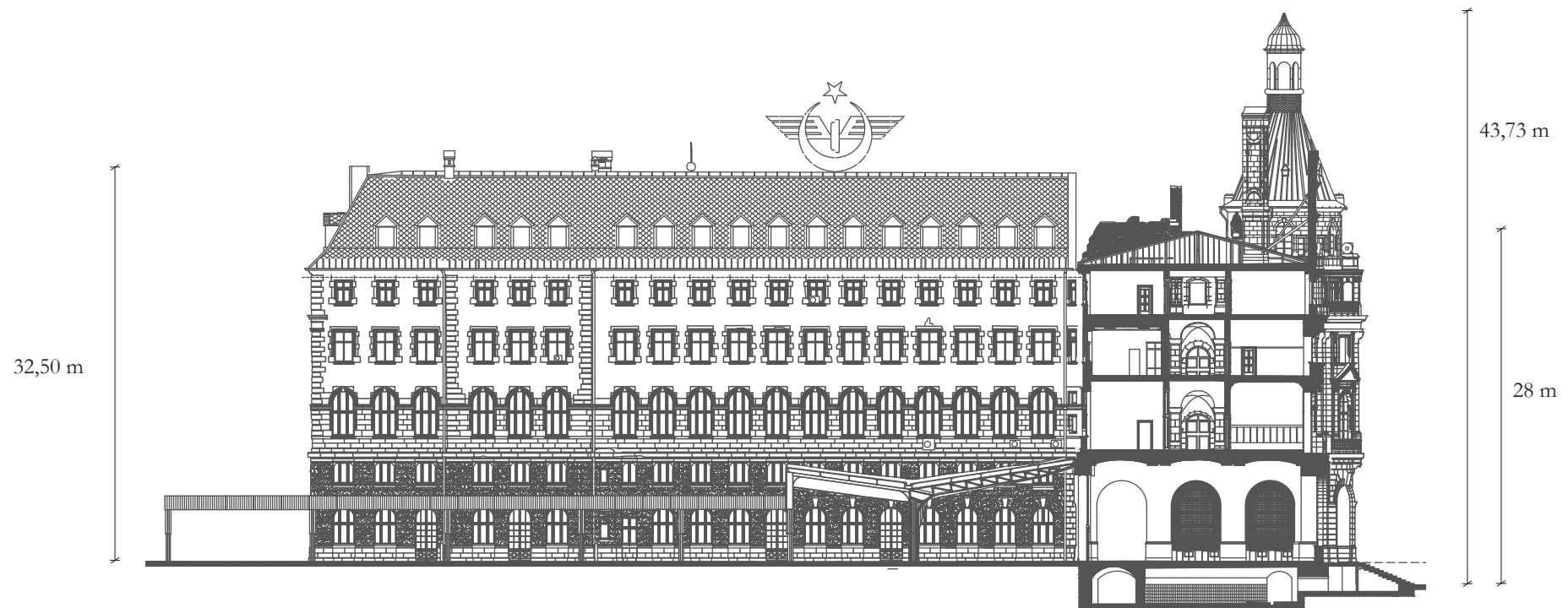


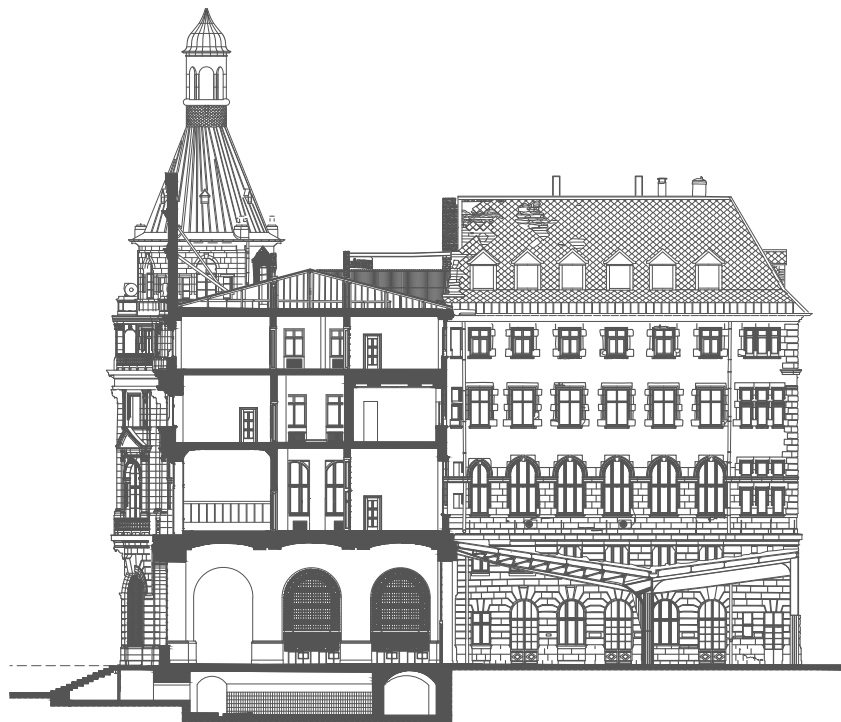
→

Abb. 69

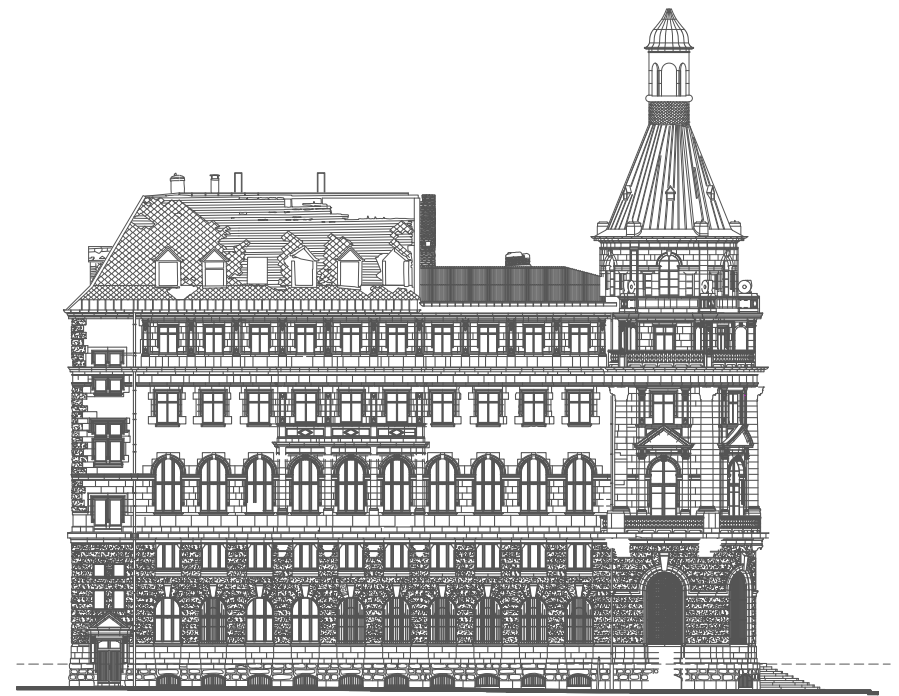
Provisorisches Dach & alte Dach-  
konstruktion aus Stahl (2016)







**Schnitt Südwest (2011)**  
 (Archiv der Architektenkammer in Istanbul)  
 M 1:500



**Ansicht Nordost (2011)**  
 (Archiv der Architektenkammer in Istanbul)  
 M 1:500



### 3.3 Architekturhistorischer Verortung

Die Eisenbahnverbindung führt in den Städten und Regionen, die sie passiert, zu soziokulturellen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, geschäftlichen, städtischen und demografischen Veränderungen. Betrachtet man insbesondere die Entwicklungen in den Städten, kann man sehen, dass in der Nähe einer Bahn eine immer dichtere Bebauung stattfindet und aufgrund der neuen Verbindungsmöglichkeiten die Landflucht und ansprechend die Population der Städte steigt. Durch den effizienteren Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten mit der Eisenbahn, konzentriert sich auch die Ansiedlung von Industrie entlang dieser Verkehrslinie. Zusammen mit der Entwicklung der Eisenbahn ist also auch die der Städte zu sehen. Der Begriff der Bahnhofsbauweise ist somit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts nicht nur in der westlichen Architektur, sondern auch in der osmanischen Architektur angekommen.

Wenn die Bahnhöfe, die im Osmanischen Reich gebaut wurden, in Hinsicht auf ihre Architektur untersucht werden, ist festzustellen, dass sie bedingt durch die Vorzugsrechte, die an ausländische Firmen vergeben wurden, ähnliche architektonische Besonderheiten aufweisen wie Bahnhöfe, die in der gleichen Zeit in Europa gebaut wurden. Ein weiterer wichtiger Punkt bei der Bestimmung der Architektur von osmanischen Bahnhöfen sind die architektonischen und gesellschaftlichen Merkmale der Region. Zum Beispiel die Bahnhöfe im osmanischen Balkan sowie der Endbahnhof in Medina und andere im mittleren Osten weisen regionale Besonderheiten auf.<sup>63</sup> Oder in anderen Fällen sieht man, dass die Architektur dafür benutzt wird, um den Blick auf etwas anderes zu ziehen. Zum Beispiel während der Bahnhof in Sirkeci den ausländischen Reisenden mit der Architektur darauf hinweist, dass er im Osten angekommen ist, im Bahnhof Haydarpaşa wurde dagegen eine Architek-



←

Abb. 70  
Bahnhof Sirkeci von August Jasmund

tur gewählt, die den Reisenden aus dem Osten zeigt, dass er im Westen angekommen ist. Als der deutsche Architekt und Ingenieur August Jasmund das Projekt für den Sirkeci Bahnhof erstellte, war insbesondere dies im Mittelpunkt. Istanbul ist die Stadt, in der der Westen aufhört und der Osten beginnt. Anders ausgedrückt, hier trifft der Westen auf den Osten. Aus diesem Grund musste der Bau orientalistisch sein, regionale und nationale Formen mussten angewandt werden.<sup>64</sup>

Unter den Bahnhöfen in der Türkei sind heute die Bahnhöfe Haydarpaşa, Alsancak und Basmane insbesondere bekannt für ihre Größe. Kunsthistoriker und Akademiker Doz. Dr. Miyuki Aoki Girardelli meint

<sup>63</sup> DEMİRARSLAN, Deniz, *Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi : İzmit ve Hereke Tren İstasyonları*, in: Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri, Kocaeli 2015, S.1639

<sup>64</sup> FINDIKGİL, 2002, S.295.

in ihrer Arbeit über den Bahnhof Alsancak, dass dieser den europäischen Klassizismus widerspiegeln und hinsichtlich seiner Form an englische Bahnhöfe erinnern würde.<sup>65</sup> Der Bahnhof Basmane, der von den Franzosen gebaut wurde, ist nahezu eine Kopie des Bahnhofs von Lyon. Haydarpaşa, von den deutschen Architekten Otto Ritter und Helmut Cuno erdacht, ist Startpunkt der Anatolien-Bagdad-Bahn und wurde mit der Zeit zum Symbol der asiatischen Seite Istanbuls und sogar zu einem Symbol der Landflucht aus Anatolien nach Istanbul. Der Bahnhof Sirkeci hat orientalisches Erscheinungsbild und diente lange als Endstation des Orientexpress.

Bahnhöfe, die von ausländischen Architekten konstruiert wurden, waren Steinbauten, an deren Bau zumeist armenische, preußische oder italienische Steinmetze arbeiteten. Es ist wichtig hinzuzufügen, dass die Bahnhofsgebäude, die von europäischen Ländern erbaut wurden, auch im Hinblick auf die Baukultur neue, moderne Techniken ins Land brachten und den einheimischen Meistern die Möglichkeit boten, diese direkt vor Ort zu erlernen.

Es ist zu beobachten, dass in der Zeit um die Ausrufung der Republik (1910-1930) türkische Architekten wie Mimar Kemaleddin, Vedat Bey und Ahmet Burhanettin Tamcı im Rahmen der nationalen Architekturbewegung (1912-1929) Bahnhöfe in Kombination mit modernen Bautechniken bauten, die europäisierten Importarchitektur zu überwinden und damit die Architektur des Landes sozusagen mit einer nationalen Renaissance von fremden Einflüssen zu reinigen. Bahnhofsgebäude, die im Planschema den von europäischen Architekten gebauten Bahnhöfen ähneln, aber an der Fassade osmanisch-türkische Motive aufweisen, wurden von diesen Architekten konstruiert.<sup>66</sup> Dieser Trend versuchte

hauptsächlich die sehr alten, religiösen Konstruktionen wie Kuppeln, Erker, breite Vordächer, Kolonnen, spitze Säulengänge, sowie die festgesetzten Hauben anzuwenden. Die angewandten Säulen in der Architektur der Osmanen, sowie die besondere Bedeutung, die man den Eingängen schenkte und die Anwendung von Marmorsäulen und Keramik-Tafeln, sind die typischen Merkmale der Nationalen Architekturbewegung.<sup>67</sup> Es ist zu beobachten, dass insbesondere die ersten Bahnstationen in Anatolien, zum größten Teil aus dem Ende des 19. Jahrhunderts stammen und deshalb Merkmale der zeitgemäßen europäischen Architektur tragen, jedoch die architektonische Form der Funktionalität und nicht der Verzierung geschuldet war. Insbesondere bei Bahnhöfen der osmanischen Zeit ist in der Regel der eklektische Stil zu beobachten. Die Bauten sind rechteckig und symmetrisch, wobei der Grundriss des Bahnhofs Haydarpaşa mit der U-Form und verschiedenen langen Schenkeln eine Ausnahme bildet. Unter den Vorläufern dieser Typologie sind folgende Beispiele aus Europa zu nennen: Zürich-Hauptbahnhof (1865-1871), Berliner Stettiner Bahnhof (1874-1876) und Bahnhof-Metz in Frankreich.

→

Abb. 71  
Gazi Bahnhof in Ankara  
(Einer der ersten Bauten der nationalen Architekturbewegung)



<sup>65</sup> AOKI, *Girardelli Miyuki, Modernity and Representation: The Architecture of Ottoman Railway Stations*, Istanbul 2005, S.144.

<sup>66</sup> Anon., *Trend der Nationalen Architektur*, in : <http://www.gateofurkey.com/section/de/572/7/kunst-und-kultur-architektur-architektur-der-republikara> (16.09.2016)

<sup>67</sup> DEMİRARSLAN, 2015, S.1639-1640

## Stilistische / architekturhistorische Beobachtungen

Abgesehen vom Bahnhof Haydarpaşa, der fünf Stockwerke aufweist, sind die Bahnhofsgebäude zweistöckig gestaltet. Während die Fassade von Haydarpaşa mit Bögen, Schließsteinen, Gesimsen und Fensterreihen geschmückt wird, weisen Bahnhöfe, die im nationalen Architekturstil erbaut wurden, auch Fliesen auf.

Wie im Beispiel von Haydarpaşa zu sehen, haben auch weitere Stationsgebäude an der Front monumentale Türme. Wie beim Gazi-Bahnhof in Ankara weisen einige Stationen einen Grundriss auf, der an beiden Seiten des Eingangs Türme verzeichnet. Die Bahnhöfe Sirkeci und Edirne weisen sowohl an den äußeren Ecken als auch an beiden Seiten des Eingangs monumentale Türme auf.

Eine weitere Grundrisstypologie bilden die Stationsgebäude mit dem zweistöckigen Eingangsbereich und einstöckigen seitlichen Räumen. Diese Typologie kann wiederum in einen asymmetrischen (Stationsgebäude in Bostancı, Kızıltoprak, Feneryolu) und einen symmetrischen Grundriss unterteilt werden. (Stationsgebäude Erenköy) Außerdem gibt es Typologien aus zweistöckigen, rechteckigen (Bahnhof Yenice) sowie zweistöckigen Bahnhöfen mit symmetrischem Grundriss (Bahnhof Kırklareli) und einstöckigen Bahnhofsgebäuden mit asymmetrischem Grundriss (Bahnhof Suadiye).<sup>68</sup>

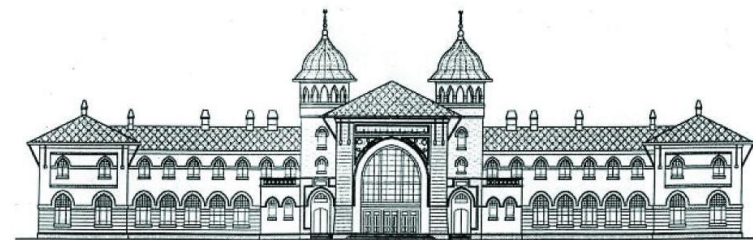


Abb. 72  
Bahnhof Edirne,  
Grundriss und Ansicht

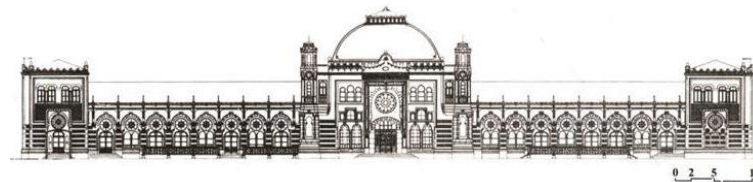
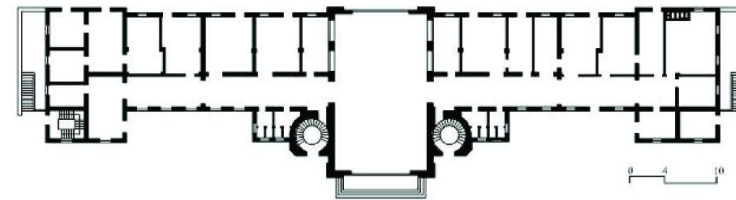
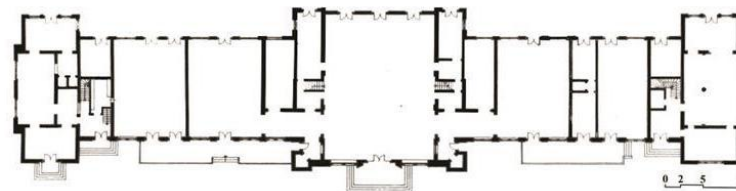


Abb. 73  
Bahnhof Sirkeci,  
Grundriss und Ansicht

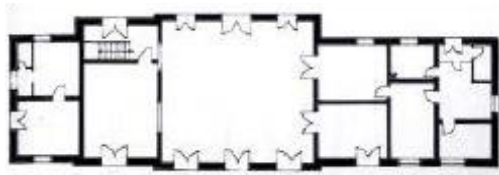


<sup>68</sup> BAŞAR, Mehmet Emin, Hacı Abdullah ERDOĞAN, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları*, Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Konya 2009, Band 24, S.40.

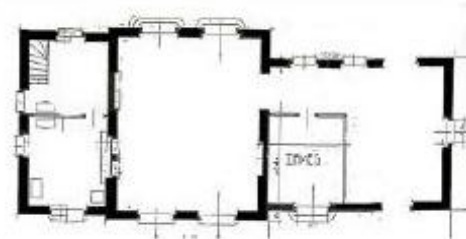
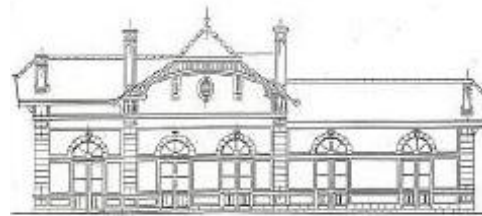


→

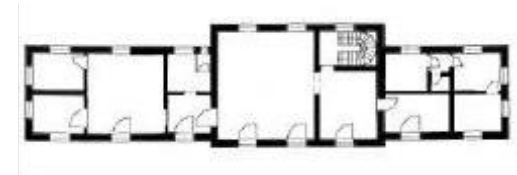
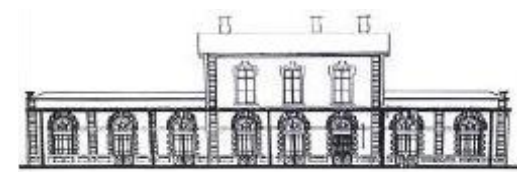
Abb. 74  
Stationsgebäude mit  
asymmetrischem Grundriss  
in Istanbul



Bostancı



Kızıltoprak



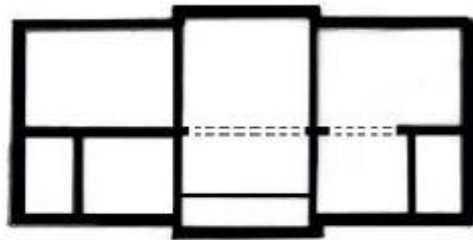
Feneryolu

→

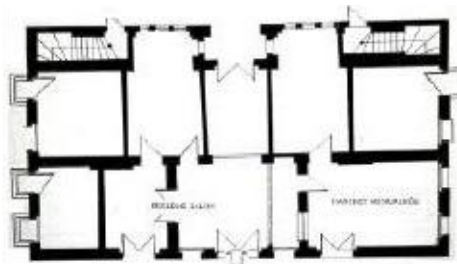
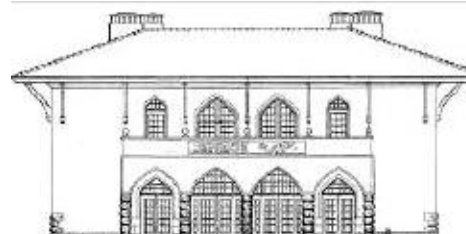
Abb. 75  
- Zweistöckiger Bahnhof  
mit symmetrischem Grundriss  
(Bahnhof Kırklareli)

- Zweistöckiger Bahnhof mit  
rechteckigem Grundriss (Bahnhof  
Yenice)

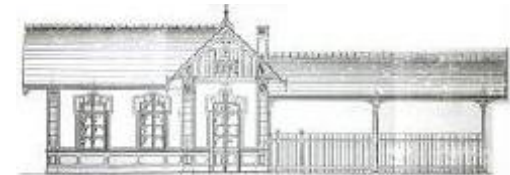
- Einstöckiger Bahnhof mit  
asymmetrischem Grundriss  
(Stationsgebäude Suadiye)



Kırklareli



Yenice



Suadiye

# Typus : Kopfbahnhof

Bahnhöfe sind speziell konstruierte Gebäude, die die primären Bedürfnisse der Reisenden (Warten, Ticket kaufen, Aufbewahren) decken sowie weitere Funktionen erfüllen (Restaurant, Wasserspeicher, Lager, Hangar, WC). Wie aus den größten Bahnhofsgebäuden in der Türkei wie Bahnhof Alsancak, Bahnhof Sirkeci und Bahnhof Haydarpaşa ersichtlich wird, haben sie sich mit der Zeit zu Gebäudekomplexen ausgebildet, die aus Räumlichkeiten für Reisende, Hangar, Lager, Dienstwohnungen, Nebengebäude und Wasserdepots und weiteren Gebäuden bestehen und zusammenhängend sind.

Der Haydarpaşa Bahnhof, der als ein typisches Bahnhofsgebäude des 19. Jahrhunderts im eklektischen Stil<sup>69</sup> gebaut wurde, wird aufgrund der Tatsache, dass die Bahngleise hier nicht weiterführen, sondern in der Station enden, als Kopfbahnhof bezeichnet.

Dieser Typus, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand, ist zumeist an den Grenzen von großen Städten anzutreffen, an Bergen und Tälern, wo eine Weiterführung nicht möglich ist oder am Meer- und Seeufer, um den Weitertransport übers Wasser zu vereinfachen.<sup>70</sup> Ein Kopfbahnhof wird generell quer ans Ende der Gleise gebaut und die Bahnsteige werden, wie am Beispiel des Haydarpaşa Bahnhofs ersichtlich, U-förmig vom Gebäude umschlossen. Eine typische Eigenschaft dieser Bahnhöfe ist, dass es einen gemeinsamen Querbahnsteig<sup>71</sup> gibt, der mit einer Glas-Stahl-Konstruktion überdeckt ist, quer hinter den Gleisenden verläuft und alle längs angeordneten Bahnsteige miteinander verbindet.

Die Gleise enden also im Bahnhofsgebäude und eine Weiterfahrt ist nur über dasselbe Gleis nach einem Wechsel der Fahrtrichtung möglich.

Aber Bahnhöfe, die aufgrund der Stilllegung der nachfolgenden Station zu Endbahnhöfen wurden oder sich an geplanten, aber nicht vollendeten Bahnlinien befinden, gehören nicht zu diesem Typus, da sich hier das Gebäude in der Regel parallel zu den Gleisen befindet.

Dieser Gebäudetypus hat im Vergleich zu Durchgangsbahnhöfen einige Vorteile. Aufgrund der Bauform wurde es möglich, Bahnhöfe dem Stadtzentrum anzunähern und Gleisenden zum Zentrum hin auszurichten. Somit wurde erreicht, dass die Stadt in den Mittelpunkt des Reisenden rückt. Diese Details sind umso wichtiger, wenn man bedenkt, dass die Bahnhöfe als das Tor zur Stadt angesehen wurden. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Reisende die Gleise vom Bahnhof aus treppenfrei erreichen und durch das Querbahnsteig auch problemlos und barrierefrei von einem Gleis zum anderen wechseln kann.<sup>72</sup> Auf der anderen Seite muss als Nachteil hervorgehoben werden, dass ein Kopfbahnhof für die gleichen Bahnmanöver im Vergleich zu einem Durchgangsbahnhof mehr Gleise und mehr Fläche benötigt. Weiterhin ist es bei diesem Gebäudetypus sehr viel schwieriger dem Bedarf einer Bahngleisverlängerung nachzukommen. Man muss auch bedenken, dass Züge, die von der anderen Seite der Stadt einfahren, einen längeren Umweg fahren müssen.<sup>73</sup> Des Weiteren muss bei Zügen, die für den Wendezugbetrieb nicht geeignet sind, ein Lokwechsel vollzogen werden, wodurch längere Wartezeiten entstehen.<sup>74</sup>

Die Kopfbahnhöfe in Istanbul sind jene in Haydarpaşa und Sirkeci, die schon angesprochen wurden. Der Bahnhof Sirkeci auf der europäischen Seite ist die Endstation des Orient Expresses. Der Bahnhof Haydarpaşa auf der asiatischen Seite ist bekannt als der Startpunkt der Bahn in Richtung Osten.

<sup>69</sup> Eklektischer Stil : Ein Architektur-Stil, der Elemente verschiedener Epochen und Stile vereint und verschiedene Systeme beinhaltet.

<sup>70</sup> BLUM, Otto, *Personen- und Güterbahnhöfe : II. Teil Eisenbahnwesen und Städtebau*, Band 5, Berlin 1930, S.70-73.

<sup>71</sup> Querbahnsteig ist eine Sonderform des Bahnsteigs bei Kopfbahnhöfen. Ein Querbahnsteig ist rechtwinklig zu den anderen Bahnsteigen vor den Gleisenden angeordnet und daher im eigentlichen Sinne kein Bahnsteig, da an ihm keine Züge halten.

<sup>72</sup> Anon., *Kopfbahnhof*, <https://de.wikipedia.org/wiki/Kopfbahnhof> (16.09.2016)

<sup>73</sup> Die Züge nach Frankfurt am Main müssen zum Teil einen Umweg von 3 – 11 km fahren.

<sup>74</sup> Anon., *Kopfbahnhöfe : Mit der Lok voran direkt in Richtung Gleisende*, in: <http://stadt-leipzig.htwk-leipzig.de/vorgaenger-hauptbahnhof/index.php/frueher-heute.html> (16.09.2016)





Abb. 76 (links)  
Bahnhof Haydarpaşa in Istanbul  
(Kopfbahnhof)



Abb. 77 (rechts)  
Gar de l'Est in Paris  
(Kopfbahnhof)

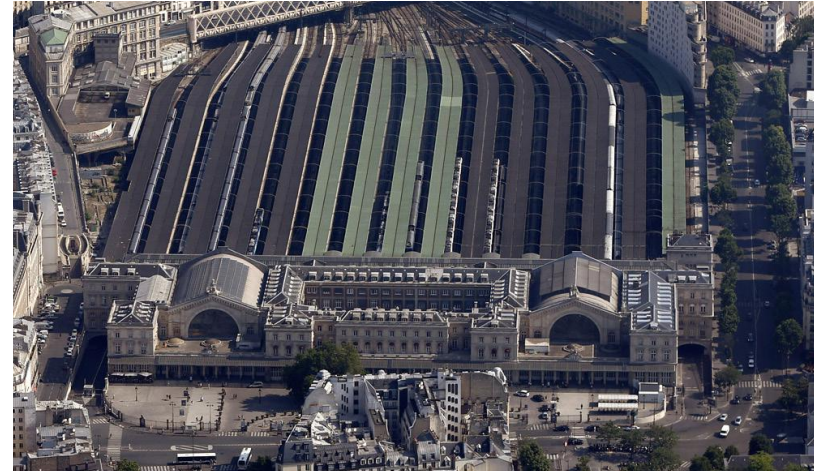


Abb. 78 (links)  
Bahnhof King's Cross in London  
(Kopfbahnhof)



Abb. 79 (rechts)  
Leipzig Hauptbahnhof in Deutschland  
(Kopf- & Durchgangsbahnhof)







Abb. 80  
Kopfbahnhof Haydarpaşa,  
nach der Explosion 1918







## 4. BAUGESCHICHTE DES BAHNHOFES



11. März 1872

Die Grundsteinlegung des  
ersten Bahnhofgebäudes

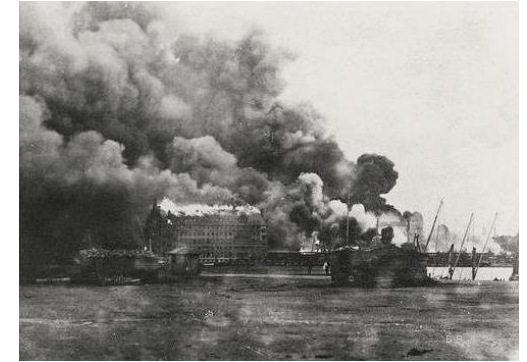


27. Juli 1903

Bagdadbahn, Beginn der  
Bauarbeiten an der Strecke

19. August 1908

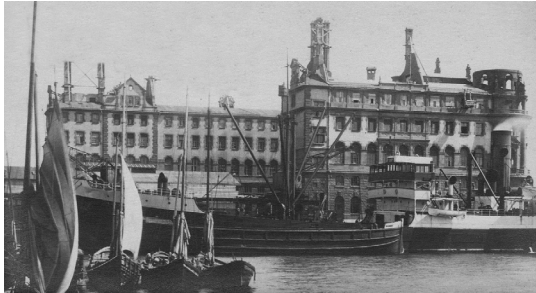
Einweihung des  
zweiten Bahnhofgebäudes



6. September 1917

Explosion der Munitionslager





1931-1938

Wiederaufbau und  
Instandsetzung

15. November 1979

Öltanker Explosion



15. Dezember 2010

Der Bau eines provisorischen Daches  
aus Holzkonstruktion

28. November 2010

Der Brand am Dach während  
Isolierungsarbeiten





## 4.1 Katastrophen im Kopfbahnhof Haydarpaşa

### 4.1.1 Explosion 1917



Der Bahnhof Haydarpaşa, der offiziell am 19. August 1908 eingeweiht wurde, konnte seine ursprüngliche Erscheinung nur neun Jahre lang bewahren. Das Ereignis, das in der Hauptstadt des Reiches für Angst und Entsetzen sorgte und hunderten von Menschen das Leben kostete, geschah am 6. September 1917. Eine gewaltige Explosion, bei der ein großer Teil des Bahnhofs brannte und etliche Fensterscheiben in weitem Umkreis zu Bruch gingen, erschütterte gegen 16:30 Uhr die anatolische Seite der Stadt.<sup>75</sup>

Zu der Zeit, als der Erste Weltkrieg in vollem Umfang tobte, explodierte ein Zug, der Munition an die Palästina-Front bringen sollte. Die Munitionslager explodierten daraufhin nacheinander, wodurch die Zahl der Toten anstieg und das dadurch ausgelöste Feuer auch auf die kleineren Gebäude in der Nähe übergrieff. Der Grund dieser Explosionen ist bis heute nicht vollständig geklärt, aber einige Historiker meinen, dass eng-

lische Kampfflugzeuge die Region bombardiert hätten, während andere von Sabotage sprechen. Nachdem das Feuer unter Kontrolle gebracht werden konnte, waren auch die Ausmaße zu erkennen. Zwei Züge, von denen einer mit Soldaten und der andere mit Zivilisten besetzt war, brannten zusammen mit den Menschen vollständig aus. Tausende Menschen, darunter auch Bahnhofspersonal, starben (die genaue Zahl wurde auf Anordnung des Sultans verschwiegen).<sup>76</sup>

Das Feuer, das sich nach der Explosion entfachte, tötete nicht nur Menschen, sondern zerstörte auch viele Gebäude der Umgebung. Der Bahnhof, dessen Bau Jahre in Anspruch nahm, war nicht wiederzuerkennen. Während die Dächer der Türme und das originale Dach komplett zerstört waren, hatte auch die Fassade großen Schaden erlitten, die Glasmalereien waren zu Bruch gegangen, der Fassadenschmuck und die Fenster waren zerstört. Die große Uhr, die sich auf dem Dach über der Hauptfassade befand, wurde durch das Feuer beschädigt.

Im Jahr 1925 begannen die Arbeiten für den Wiederaufbau. Für die Restaurierung des Gebäudes und die Errichtung des Daches wurde ein Wettbewerb ausgerufen, an dem sich berühmte Architekten der Zeit beteiligten. Unter den eingereichten Projekten waren insbesondere die Vorhaben von Kemaleddin Bey sowie das Design von A. Nazimi Yaver Bey im orientalistischen Stil bemerkenswert.

Den Wettbewerb gewann zwar A. Nazimi Yaver Bey, aber die Bahnverwaltung entschied sich dazu, das Gebäude wieder im ursprünglichen Zustand aufzubauen, nur das mit Kupfer belegte neue Dach, nach dem Entwurf der Ingenieure Mehmet und İbrahim Galip, sollte weitaus weniger spitz angelegt und in einer schlichten Ausführung wiederhergestellt

←

Abb. 81  
Kopfbahnhof Haydarpaşa während  
der Explosion, 1917

<sup>75</sup> ATILGAN, 2011, S.43.

<sup>76</sup> SERTKAN, Ahmet, 1917 *Haydarpaşa Gar Yangını*, <http://ahmetsertkan.blogspot.co.at/2012/03/1917-haydarpasa-gar-yangini.html> (16.09.2016)



werden.<sup>77</sup> Der Wiederaufbau wurde entsprechend dieser Entscheidung 1932 beendet und der Bahnhof wieder in Betrieb genommen.

Verschiedenen Quellen ist zu entnehmen, dass in den Jahren 1937-1938 eine weitere Instandsetzung am Bau unternommen wurde. Die Steine an der Fassade, die beim Brand beschädigt wurden, sind mit einer besonderen Technik herausgenommen und neue eingesetzt worden.<sup>78</sup> Bei dieser Methode werden die Ränder des auszuwechselnden Steins geschwächt, ohne das Umfeld zu beeinflussen, herausgenommen und die Leerstelle wird mit einem geeigneten Stein, der für diese Leerstelle exakt nachempfunden wird, ersetzt.



<sup>77</sup> ATILGAN, 2011, S.46

<sup>78</sup> EYİVE, Semavi, *Haydarpaşa Garı ve Birkaç Hatıra*, Band 48, İstanbul 2004, S.13.

## 4.1.2 Öltanker Explosion 1979



Der rumänische Tanker „Independenta“ mit 150 Großtonnen, der Rohöl aus Libyen zum Hafen von Constanta in Rumänien transportierte, kollidierte am 15. November 1979 gegen 5:30 Uhr mit dem Griechischen Kargoschiff „Yunan Evrial“ in der Nähe des Bahnhofs Haydarpaşa. Nach der Kollision explodierte die Independenta, die einer der vier größten Tanker der Welt war. 95.000 t Erdöl flossen ins Meer und das Feuer konnte zwei Monate lang nicht gelöscht werden. Nur 3 der 54 Mann starken Besatzung konnten gerettet werden.<sup>79</sup>

Dieses Ereignis, das in der Nähe des Wellenbrechers in Haydarpaşa stattfand, verursachte an vielen Gebäuden in Kadıköy und auch am Bahnhof Haydarpaşa großen Schaden. Diesmal wurde zwar das Dach verschont, aber die Glasmalerei des deutschen Künstlers Otto Linnemann, das eine besondere Bedeutung für den Eingangssaal hatte, wurde komplett zerstört und das andauernde Feuer beschädigte und verschmutzte die

Fassade. Die beschädigte Glasmalerei wurde später vom türkischen Architekten und Glasmaler Şükriye Işık originalgetreu rekonstruiert.<sup>80</sup> Darüber hinaus wurde der Bahnhof Haydarpaşa zwischen den Jahren 1976-1983 gründlich restauriert.<sup>81</sup>

## 4.1.3 Brand 2010

Während Isolierungsarbeiten am Dach brach am 28. November 2010 aus bislang nicht genau erkundbaren Gründen erneut ein Feuer aus, dessen Flammen sich durch den Wind begünstigt rasch ausbreiteten. Durch den Einsatz der Feuerwehr an Land und am Meer konnte der Brand aber innerhalb einer Stunde gelöscht werden.

Die Auswirkungen auf das Gebäude waren verheerend. Im Jahr 2010, 93 Jahre nach dem ersten Brand, wurde das hohe Dach über der Hauptfassade erneut komplett zerstört. Die Dächer der Seitenflügel und ihre tragenden Elemente sind auch heute noch stark beschädigt. Unter dem Brand litt auch das Beschichtungsmaterial der Fassaden sowie der ganze vierte Stock, der unbrauchbar wurde. Angesichts schlechter Wetterausichten und deren negativen Folgen für das Gebäude, wurde am 15. Dezember 2010 mit Erlaubnis der Denkmalschutzbehörde und der Stadt Kadıköy mit dem Bau eines provisorischen Daches begonnen. Diese provisorische Konstruktion aus Holz steht noch heute, weil die Entscheidung für ein neues Projekt immer noch nicht gefallen ist.

Dieses Unglück, das höchstwahrscheinlich durch Fahrlässigkeit verursacht wurde, ist seit Jahren Streitthema von Politikern und Architekten. Eyüp Muhcu von der Architektenkammer in Istanbul kritisierte, dass ein

←

Abb. 84  
Explosion des rumänischen  
Tankers, Marmarameer, Luftbild,  
2010

<sup>79</sup> Anon., *Independenta*, in: <http://arsiv.pilli.com/yazi/independenta/> (16.09.2016)

<sup>80</sup> FINDIKGİL, 2002, S.298.

<sup>81</sup> Anon., *Haydarpaşa'da Restorasyon Bilmecesi*, in: <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=1035> (16.09.2016)



→

Abb. 85 (rechts)  
Der große Brand am Dach, 2010



→

Abb. 86 (rechts)  
Das Dach nach dem Brand,  
Luftbild 2010



historisches Gebäude 1. Grades über kein Brandschutzsystem verfügt und der Bezirksleiter der Cumhuriyet Halk Partisi (Republikanische Volkspartei) Berhan Şimşek sagte, dass dem symbolträchtigen Gebäude durch die Verwendung von salzhaltigem Meerwasser bei den Löscharbeiten zusätzlich Schaden zugefügt wurde.<sup>82</sup> Obwohl einige Beauftragte einen Kurzschluss als Grund des Brandes angegeben haben, waren die meisten Zeitungen der Meinung, dass der Brand eine Sabotage war, um das Ansehen des Gebäudes zu vernichten und den Weg für zukünftige große Projekte zu ebnen.

<sup>82</sup> Anon., *Bir Yangın İki Soru*, in: <http://www.ntv.com.tr/turkiye/bir-yangin-iki-soru,5VZMj0hJIEWuCZ-G5HYMT9g> (16.09.2016)

## 4.2 Heutiger Zustand

Wegen einer U-Bahn Projekt (Marmaray Projekt) unterhalb des Bosphorus verlor der Bahnhof 2013 seine Funktion als Kopfbahnhof. Selbst sechs Jahre nach dem letzten Brand, wurde noch kein neues Projekt umgesetzt und es ist immer noch ungewiss, was die Hauptfunktion des Bahnhofs sein wird. Obwohl 2016 einige Zeitungen meldeten,<sup>83</sup> dass in neuen Projekten der Bahnhof Haydarpaşa die letzte Station des Schnellzugs werden und seine historische Identität gewahrt bleiben sollte, ist der Inhalt dieser Projekte nicht sehr überzeugend. Die betreffenden Meldungen enthalten weder eine Absicht noch eine Voraussicht, dass der Bahnhof Haydarpaşa und seine Umgebung erhalten und geschützt werden sollen. Es wird auch nichts davon geschrieben, dass Billionen-Projekte wie der Haydarpaşa Port beiseitegelegt wurden. Ganz im Gegenteil, die Entscheidung zum Rückzug der Pläne, beinhaltet einen „Rückzug zur Durchsicht der Pläne“, was später beliebig interpretiert werden kann.

Trotz alledem kann man nicht sagen, dass der historische Bahnhof, der mehr als hundert Jahr lang von einer breiten Masse frequentiert wurde und Teil des täglichen Lebens war, vollkommen ungenutzt blieb. In den vergangenen fünf Jahren wurden im Bahnhof Ausstellungen eingerichtet, er diente für mehrere Fernsehserien und Filme als Studio, und in ihm wurden verschiedene Veranstaltungen abgehalten (zum Beispiel Istanbul Coffee Festival). Auch wenn das Gebäude nicht als Bahnhof Verwendung fand, war er auf diese Weise weiterhin ein wichtiger Teil des kulturellen Umfelds von Istanbul.

Obwohl es immer noch ungewiss ist, ob der historische Bau jemals wieder als Kopfbahnhof für Regionalzüge verwendet werden wird, befinden sich die Büros des 1. Bezirks der TCDD, der für die Züge und die Bahn in Marmara und Westmittenanatolien zuständig ist, immer noch

in den ersten drei Stockwerken des Baus und sind über den Eingang am Südturm erreichbar.

Aus den durch den Beirat der Technischen Universität Istanbul erstellten Berichten geht hervor, dass die oberen Stockwerke sich seit 1908 bis zu Gegenwart einigen Veränderungen unterworfen haben. Mit der Zeit wurden manche Räumlichkeiten durch Wände getrennt und in einigen Büros eine abgehängte Decke angebracht. Wenn mit den deutschen Zeichnungen von 1906 verglichen wird, sieht man, dass manche Durchgänge geschlossen und manche originalen Wände entfernt wurden, was zum Verlust des individuellen Charakters der Räumlichkeiten führte. Viele Verzierungen an den Decken wurden überputzt; nur in einigen Büros von Direktoren in den Türmen sind Originalverzierungen erhalten.

Aber das Dach, das die auf dem Meer vorbeifahrenden Menschen so sehr beeindruckte und verglichen mit den anderen Bauten der Periode den Unterschied so sehr unterstrich, steht trotz etlicher Diskussionen unberührt und wartet auf eine endgültige Lösung.

<sup>83</sup> AKSU, Fatma, *Haydarpaşa "Gar" Olarak Kaldı*, in: <http://www.hurriyet.com.tr/haydarpasa-gar-olarak-kaldi-40054184> (16.09.2016)



→

Abb. 87 + 88  
Kunstinstallation von Rahsan  
Düren (2015)



→

Abb. 89 (rechts)  
Bilderausstellung von Ebru Yolver  
(2015)



→

Abb. 90 (rechts)  
Klavierkonzert von Tuluyhan  
Ugurlu (2015)



→

Abb. 91 (rechts)  
Coffee Festival im Bahnhof  
Haydarpasa (2016)







Abb. 92

Das zerstörte Dach nach  
dem Brand, 2010







## 5. DENKMALPFLEGERISCHES KONZEPT

(Um)nutzung & notwendige Erhaltungsmaßnahmen

## 5.1 Denkmalpflegerische Würdigung

Der Schutz und die Erhaltung der kulturellen und historischen Werte des Haydarpaşa Bahnhofs sind wichtig, damit die nachfolgenden Generationen in einer Stadt aufwachsen, die noch Zeichen ihrer Geschichte trägt. Die Bewahrung des Bahnhofs mit allen seinen Eigenarten als Geschichtsdokument ist daher grundlegend für die Denkmalpflege, die das öffentliche Interesse der Gegenwart an Überresten der Vergangenheit erhellt.<sup>84</sup>

Traditionen, Glaubensrichtungen und Werturteile prägen nach und nach unsere Geschichte. Diese Veränderungen kommen in den baulichen Formen des architektonischen Raums wieder zum Ausdruck, wo sie ihr Dasein als Teil des gesellschaftlichen Lebens fortführen. In Anbetracht dessen kann man sagen, dass die kulturellen Werte der Städte am anschaulichsten in einem vom Menschen geschaffenen Umfeld, d.h. in der Architektur, ihre Kontinuität bewahren können. Die Gesellschaft muss ihre architektonischen Spuren annehmen, nur so kann der geschichtliche Wert der Stadt und seine Originalität gewahrt werden. Denn die Änderung der räumlichen Struktur der Stadt – als Ergebnis der Wandlung des sozialen Gefüges – führt zunehmend zu einem Verlust der Identität, der Kultur und der Geschichte der Stadt.

Obwohl Istanbul seine kulturelle Vielfalt auch immer noch auszustrahlen vermag, haben die mit der Zeit durchlaufenen Änderungen (politischen Kämpfe, Migration, städtische Wandlungsprojekte, etc.) viel von der sozialen und kulturellen Vielfalt zerstört. Die Veränderungen im Zuge der Urbanisierungsbewegung haben ihre Wirkung insbesondere auf der historischen Halbinsel und in den Stadtteilen am Bosphorus gezeigt. Das kulturelle Erbe der Vergangenheit konnte nicht geschützt werden, teilweise wurde es Opfer von persönlichen Interessen und konnte folglich ihre Existenz nur in einem begrenzten Umfeld fortführen. Dies

in Betracht gezogen, fällt einem in den letzten Jahren als erstes der Bahnhof Haydarpaşa ein, der deshalb stets aktuell ist, weil sein Schicksal immer noch nicht entschieden wurde.

Bevor wir uns mit der Bedeutung seiner Erhaltung auseinandersetzen, muss überlegt werden, welche Eigenschaften des Bahnhofs, ihn als schützenswertes Denkmal definieren. Nach Kiesow setzt sich der Denkmalwert von Bauwerken aus folgenden Faktoren zusammen:<sup>85</sup>

- dem städtebaulichen Wert für eine Landschaft oder ein Ortsbild;
- dem siedlungs- und sozialgeschichtlichen Wert;
- der gestalterischen Qualität aller Architekturteile;
- den Raumqualitäten des Inneren, bestimmt von den Raumproportionen;
- dem Quellenwert für die Wissenschaft, der z.B. in der Art der Konstruktion oder Gründung bestehen kann;
- den Geschichtsspuren

Der Bahnhof Haydarpaşa entspricht ohne Zweifel hinsichtlich seiner historischen und architektonischen Besonderheit diesen Kriterien. Der Bau wurde mit dem Beschluss Nummer 85 vom 26. April 2006 zusammen mit dem ihn umgebenden Hafen zum historischen und städtischen Schutzgebiet erklärt und mit dem Beschluss Nummer 4542 vom 21.08.1997 der II. Kammer des Kultur - und Naturgutschutzgremiums als „Zu schützendes Kulturgut 1. Grades“ eingetragen.<sup>86</sup> Der Bahnhof erhielt diesen Schutzstatus nicht nur wegen seiner baulichen Merkmale, sondern auch aufgrund seiner Funktion, die er seit Beginn seiner Erbauung trägt. Über die Funktion als Bahnhofsgebäude hat er einen besonderen Platz im städtischen Gedächtnis, als Schauplatz historischer

<sup>84</sup> SPEITKAMP, Winfried, *Die Verwaltung der Geschichte: Denkmalpflege und Staat in Deutschland 1871-1933*, Göttingen 1996, S.82.

<sup>85</sup> KIESOW, Gottfried, *Denkmalpflege in Deutschland*, Stuttgart 2000, S152.

<sup>86</sup> BİA Haber Merkezi, *Haydarpaşa Gari'nin 10 Yıllık Mücadelesi*, in : <http://bianet.org/bianet/toplum/160311-haydarpasa-gari-nin-10-yillik-mucadelesi> (19.09.2016)

Ereignisse. Aus diesem Grund muss von seiner Bedeutung nicht nur als Bahnhof gesprochen werden, sondern auch von seiner Besonderheit als für die Gesellschaft relevantes Kulturgut.

Das Bahnhofsgebäude, das eine Schlüsselrolle im Stadtbild der anatolischen Seite einnimmt, war auch ein unverzichtbarer Drehort für das türkische Kino und inspirierte eine Vielzahl von türkischen Künstlern. Der türkische Bühnenautor, Novellist und Memoirenschreiber Nazım Hikmet, der als romantischer Revolutionär gilt, beginnt sein Werk „Memleketimden İnsan Manzaraları“ am Bahnhof Haydarpaşa.<sup>87</sup>

*„Aussteigen der Auswanderer aus dem Zug in Haydarpaşa, langsames Hinuntergehen von den Treppen und das allmähliche größer werden der Frontfassade des Bahnhofs Haydarpaşa im Hintergrund, Konzentration der subjektiven Kamera auf die historische Halbinsel und das Goldene Horn und schließlich die Überfahrt nach Eminönü mit dem Schiff und auf der einen Seite das bewundernde Verbrauchen von Istanbul als ein Objekt der Begierde und des Betrachtens und auf der anderen Seite der Konflikt und die Spannung aufgrund der Tatsache, dass sie die Stadt eben nicht verbrauchen können, ist im gesellschaftlichen Gedächtnis geprägt. Fabriken, Lastkähne, Werkstädte sind alle im Sucher dieser Kamera. Die Kamera ist eigentlich in die Zukunft fokussiert. Mit den Koffern und dem Bündel auf dem Rücken ist der unwirkliche Traum „Istanbul“ der Auswanderer nunmehr Wirklichkeit. Deshalb ist der Bahnhof Haydarpaşa für die Auswanderer der Nullpunkt für ihre Konfrontation mit der neuen gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Begegnung.“<sup>88</sup>*

Nachdem nun die Bedeutung des Bahnhofs als historisches Kulturgut geklärt wurde, kann über seine Relevanz als industrielles Erbe gesprochen werden. Ein historisches Erbe, ist gemäß Nizhnys Charta für das industrielle Erbe<sup>89</sup> vom Juli 2003 definiert als „Reste der industriellen

Kultur bestehend mit historischem, technologischem, sozialem, architektonischem und wissenschaftlichem Wert. Reste oder industrielle Ruinen, mit der Industrie in Verbindung stehende Gebäude und Maschinen, Produktionsstätte, Fabriken und sonstige Produktionsgebiete, Energie produzierende, verteilende und verbrauchte Gebiete, Verkehr und alle damit in Verbindung stehende Infrastruktur sowie Wohnungen, Schulen, etc. mit der Industrie in Verbindung stehende Gebiete für soziale Aktivitäten“. Nach dieser Definition ist Haydarpaşa zusammen mit allen Funktionen und Merkmalen ein industrielles Erbe, das Stätte wichtiger historischer Ereignisse gewesen und weiterhin Zeugnis fortwährender Ereignisse ist.<sup>90</sup>

Um eine umfangreiche Meinung über dieses Thema zu erlangen ist es angebracht, das Werk „Der moderne Denkmalkultus“ von Alois Riegl, ein österreichischer Kulturhistoriker, der in einigen Kreisen als „Vater der modernen Denkmalpflege“ bezeichnet wird, zu studieren. Dieses wichtige Werk (Erstveröffentlichung im Jahr 1903 in Wien) wurde in den 1980er Jahren, nachdem der Postmodernismus zum Mainstream wurde, zum zentralen Punkt der aktuellen Diskussionen über historischen Kulturschutz und wird heute hinsichtlich der Bewertung von Denkmalen und des Schutzes des kulturellen Erbes als Kult betrachtet. Mit diesem Werk und den Theorien eines weiteren berühmten Kunsthistorikers Georg Dehio, der einer der führenden Namen der modernen Denkmalpflege ist, kann interpretiert werden, welchen Denkmalwert der Bahnhof Haydarpaşa wirklich hat.

Der deutsche Kunsthistoriker Norbert Huse schreibt hierzu: „Wenn aber ein Bauwerk nicht gleich von Natur und Geburt aus Denkmal ist, sondern erst später im Laufe seiner Geschichte, zum Denkmal wird, dann stellt sich dringend die

<sup>87</sup> „Menschliche Landschaften aus meinem Land“ ist ein Gedichtsbuch von Nazım Hikmet, das er 1939 zu schreiben begann. Das Buch schildert die Geschichten von Menschen aus Anatolien in der Zeit zwischen dem Zweiten Konstitutionalismus bis zum Zweiten Weltkrieg.

<sup>88</sup> BINARK, CULHA, KOCABIYIK, 2007, S.63.-64.

<sup>89</sup> The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage, July 2003

<sup>90</sup> ENLİL, Zeynep, Dilek, ÖZDEMİR, Pınar ÖZDEN, TMMOB Şehir Plancılar Odası İstanbul Şubesi X. Dönem Çalışma Raporu, Arbeitsbericht X. Periode der Städteplanerkammer Niederlassung Istanbul, Istanbul 2000, S.85.



*Frage wer eigentlich, wann mit welchem Recht und anhand welcher Kriterien Denkmaleigenschaften festlegt.*“<sup>91</sup> Seiner Meinung nach liegen diese Eigenschaften nicht offen zutage, sondern wachsen ihren Trägern erst später zu. Sie müssen deshalb entdeckt, verstanden und schließlich anderen plausibel gemacht werden. Ausgehend von diesen Worten Huses ist zu bemerken, dass, wie im Beispiel des Kopfbahnhofs Haydarpaşa, Bauten, die wir im Nachhinein subjektiviert als „historisches Denkmal“ bezeichnen, zu Zeiten ihrer Errichtung vielleicht nicht die Intuition hatten, die Beweise ihrer kulturellen und künstlerischen Merkmale in die folgenden Jahrhunderte zu tragen, aber es ist nicht der Zweck dieser Gebäude oder Werke, die sie zu Kulturgütern oder Kulturerben machen, sondern es ist unsere moderne Wahrnehmung.

Das im Jahr 1908 fertiggestellte Bahnhofsgebäude gibt uns einerseits eine Vorstellung von den engen Beziehungen des Osmanischen Reiches mit Deutschland und den Verwestlichungsprozess des Staates und andererseits führt es vor Augen, dass es mit der einzigartigen Frontfassade und den Verzierungen einen letzten Beweis für die damalige Verarbeitungskunst in Istanbul liefert. Wenn die Prinzipien Riegls in Betracht gezogen werden, zeigt dies, dass dieser Bau einen enormen historischen und künstlerischen Wert besitzt.

Welche Rolle die Ereignisse, die am Bau stattfanden, sowie die Restaurierungen und die kleinen Änderungen, die der Bahnhof im Laufe der Zeit bis zum heutigen Tag durchlief, beim Bewertungsprozess spielen, ist eine wichtige Frage. Der erste sowie umfassendste und breite Begriff, der uns in diesem Rahmen einfällt, wenn über die Werte des Bahnhofs gesprochen wird, ist der Zeugniswert. Kulturgüter wie der Bahnhof Haydarpaşa belehren uns nicht nur über die Ereignisse der Vergangenheit, sie sind

zugleich „Originalzeugen“ der Vergangenheit, die den heutigen Tag erreichen konnten. Der dritte Artikel der Charta von Venedig von 1964 besagt: *“Ziel der Konservierung und Restaurierung von Denkmälern ist ebenso die Erhaltung des Kunstwerks wie die Bewahrung des geschichtlichen Zeugnisses.”*<sup>92</sup> Das heißt, dass die Erhaltung der verwendeten Materialien ebenso zur Bewahrung des Zeugniswertes beiträgt. Deshalb ist es zur Interpretation auch sehr wichtig, dass bei der Restaurierung Materialien verwendet werden, die bei näherer Betrachtung von den originalen Werkstoffen zu unterscheiden sind.

Die Auseinandersetzung mit dem Bahnhof Haydarpaşa lässt erkennen, dass der Bau - seit seiner Errichtung bis zum heutigen Tag - wichtige historische Perioden durchlebt hat. Auf der deutlichen Wahrnehmbarkeit dieser Spuren beruht gemäß Riegl sein Alterswert. *„Der Alterswert eines Denkmals ist zuerst an der unmodernen Erscheinung festzustellen. Den Kontrast zwischen dem Alterswert und neuentstandenen modernen Werken ist die Tatsache, dass dem unmodernen die Perfektion fehlt und die Neigung zu Verfall der Form und der Farbe.“*<sup>93</sup> Dazu geben uns die Gestaltung der Innenräume, die verwendeten Materialien und die Konstruktion des Bahnhofs, Informationen über die Bautechniken der Zeit. Dies wiederum ist ein Beweis für seinen enormen wissenschaftlichen und den erzieherischen Wert.

Der Bahnhof Haydarpaşa trägt verschiedene Bedeutungen für verschiedene Generationen einer Gesellschaft, wie es für viele andere historische Bauten, die für die öffentliche Nutzung freigegeben sind, auch gilt. Einige verbinden mit ihm die Bahnreisen ihrer Kindheit, andere einen Film oder ein Buch. Manche denken an den Çay, den sie getrunken haben während sie am Landesteg auf ein Schiff warteten, manche wiederum an die Zigarette, die sie auf den Treppen vor dem Bahnhof rauchten. Riegl

<sup>91</sup> HUSE, Norbert, *Denkmalfpflege : Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten*, München 2006, S.124.

<sup>92</sup> CHARTA VON VENEDIG : Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles, Artikel I, Venedig 1964.

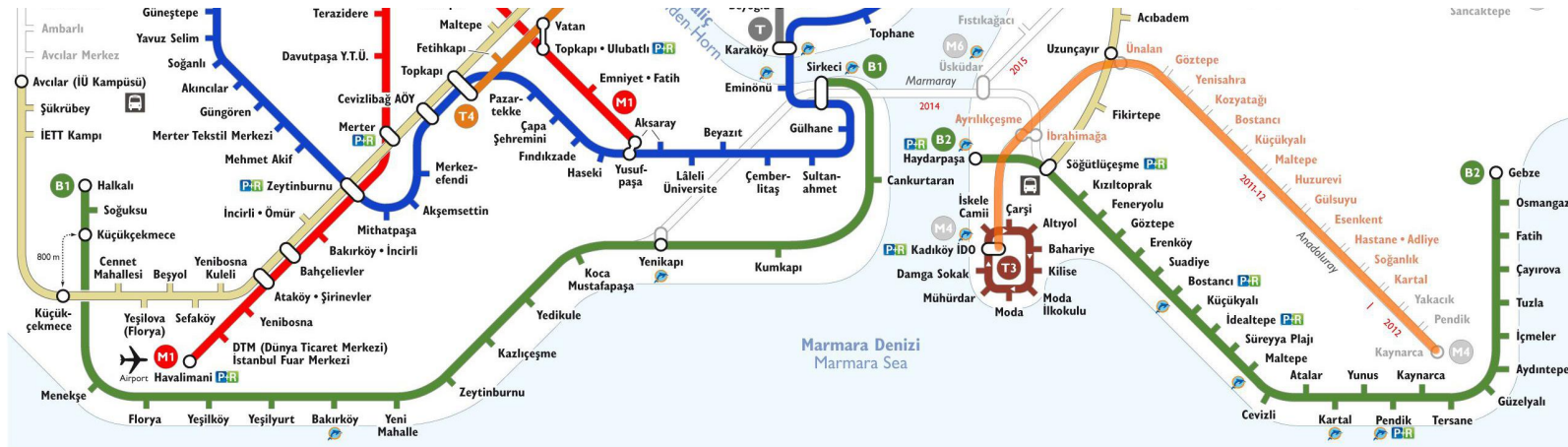
<sup>93</sup> RIEGL, Alois, *Der Moderne Denkmalkultus: Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien 1903, S.22.

verbindet dies mit dem Erinnerungswert des Baus. Demgegenüber hat die Erinnerungssäule auf dem Hafendamm gegenüber dem Bahnhof, die zu Ehren des Geburtstages von Abdulhamid II. errichtet wurde, einen „gewollten Erinnerungswert“, weil sie an eine bestimmte Person erinnern soll.

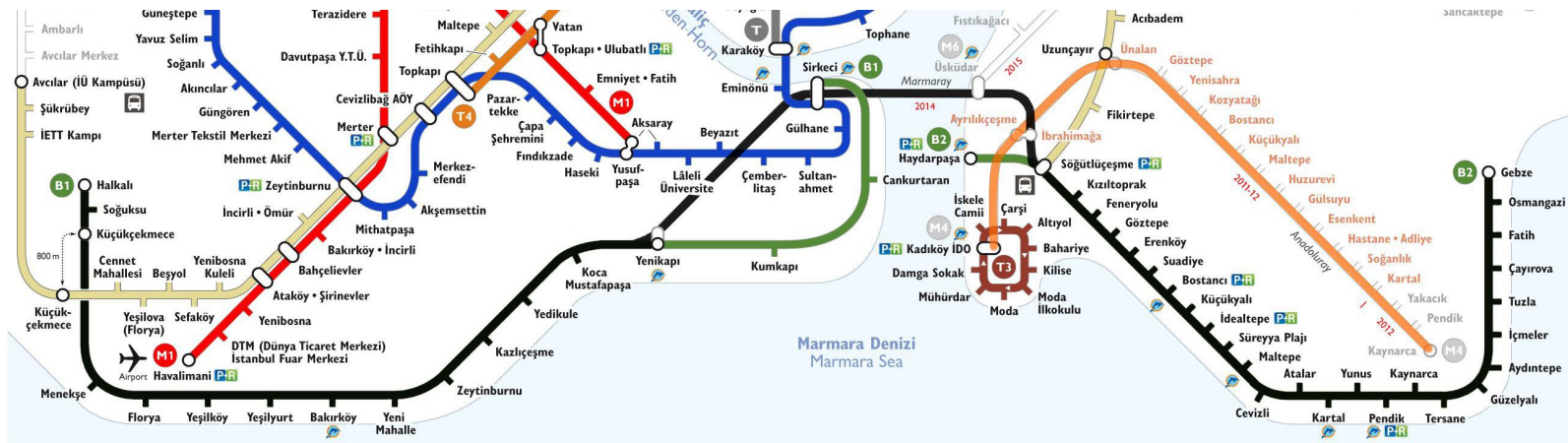
Hieraus resultiert, dass alle hier angesprochenen Werte bestätigen, dass der Bahnhof Haydarpaşa ein für die Gesellschaft unersetzliches Kulturgut ist und für die Bahn ein unverzichtbares historisches und industrielles Erbe darstellt. Haydarpaşa bewahrt seine Identität nicht nur wegen der architektonischen Merkmale und seinem Aussehen, sondern gleichzeitig aufgrund der Besonderheit der Symbolisierung von Erfahrungen, Sehnsüchten und Träumen. Die Erhaltung und Sicherung eines solchen Baudenkmals ist Aufgabe der heutigen Denkmalpflege. Die wichtigste Voraussetzung für eine möglichst weitgehende Erhaltung der Originalsubstanz eines Kulturdenkmals ist eine damit verträgliche bzw. symbiotische Nutzung.<sup>94</sup> Die Nutzung eines bedeutenden Denkmals wie des Kopfbahnhofs Haydarpaşa sichert das Interesse an seinem Unterhalt und die dazu notwendigen Einkünfte. Sie darf indessen nicht nur ökonomisch definiert werden. Neue Nutzungen müssen sich daher nach dem Denkmal richten und sich zu dem anpassen.<sup>95</sup>

<sup>94</sup> KIESOW, Stuttgart 2000, S.162.

<sup>95</sup> Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz (Artikel 3.2)



Regionalbahn  
(bis 2013)



Marmaray-Linie  
(bis heute wurde nur  
der Teil zwischen  
Kazlıçeşme und  
Ayrılıkçeşmesi fertig-  
gebaut)

← ↗

Abb. 93 + 94  
Istanbul Rail Transit Network  
Map (2013)



## 5.2 (Um)nutzung des Bahnhofs

### 5.2.1 Marmaray Projekt & seine Auswirkungen

Der Bahnhof Haydarpaşa steht seit Anfang 2000, insbesondere jedoch seit der Gestaltung des Marmaray Projekts 2004, im Mittelpunkt zahlreicher politischer Debatten. Aber bevor man das Marmaray Projekt und die möglichen Auswirkungen diskutiert, sollte die Geschichte der Eisenbahn in der Türkei und in Istanbul erläutert werden.

Nach der Verkündung des Tanzimat im Jahr 1839 wurde entschieden im Osmanischen Reich eine Eisenbahn zu bauen, um die Bodenschätze und den wirtschaftlichen Reichtum des Landes zu nutzen. Ein weiterer Hauptgrund für das Interesse an der Eisenbahn war der Gedanke, das Land besser unter Kontrolle zu halten und durch die landwirtschaftliche Entwicklung, die durch die Eisenbahn begünstigt wird, mehr Steuern einzunehmen, die wiederum das finanzielle Problem des Reiches lösen sollten. Die europäische Eisenbahn war bis an die Grenzen des Landes gekommen und die ehemaligen Gebiete des Reiches am Balkan gewannen mit der Eisenbahn an Reichtum. Die Landwirte und Händler sahen die Vorteile dieser Entwicklung und begannen dahingehend aktiv zu werden, um die Eisenbahn in kürzester Zeit ins Land zu holen.

Die erste Eisenbahn in der Türkei wurde zu Zeiten von Sultan Abdülmecid (1823-1861) im Jahr 1856 durch die Vergabe der Vorzugsrechte von einer englischen Firma zwischen Izmir und Aydın entlang einer Strecke von 130 km gebaut. Der Bau dauerte 10 Jahre und wurde in der Zeit von Sultan Abdülaziz (1830-1876) im Jahr 1866 fertig gestellt. Im selben Jahr wurde Istanbul an das europäische Gleisnetz angebunden.<sup>96</sup>

Im Istanbul tragen zwei Eisenbahnlinien die größte Verkehrslast. Eine davon ist die Verbindung von Haydarpaşa nach Gebze auf der asiatischen Seite, die 44 km lang und seit 1969 in Betrieb ist. Die andere, die

Linie Sirkeci-Halkalı, befindet sich auf der europäischen Seite, ist 25 km lang und seit 1955 in Betrieb.

Wenn man mit diesen Linien von Halkalı nach Gebze kommen möchte, muss man in Sirkeci aussteigen, mit dem Boot nach Haydarpaşa fahren und von dort aus wieder einen anderen Zug nehmen. Sinn und Zweck des Marmaray Projekts war, die europäische und die anatolische Seite Istanbuls mit einem Tunnel unter dem Bosphorus zu verbinden und den innerstädtischen Verkehr mit einem neuen System und einem ununterbrochenen Schienenverkehr zu entlasten. Aber, die Tatsache, dass der Bahnhof Haydarpaşa mit der Teileinweihung des Marmaray Projekts am 29. Oktober 2013 außer Betrieb gesetzt wurde, wirft viele Fragen auf. Um diese Fragen, ob der während all dieser Zeit inaktiv gewesene Bahnhof weiterhin als Kopfbahnhof verwendet werden soll, wie es unser tägliches Leben beeinflussen wird, wenn der Bahnhof seine Bestimmung verlieren muss und was wohl in solch einem Fall seine alternative Funktion sein sollte, beantworten zu können, müssen zunächst alle Entwicklungen seit dem das Marmaray-Projekt im Jahr 2004 an die Tagesordnung kam und der aktuelle Zustand eingehend behandelt werden.

In der ersten Phase des Marmaray Projekts war Haydarpaşa noch für die Einfahrt in den Tunnel vorgesehen. Der damalige Verkehrsminister Oktay Vural sprach in diesem Zusammenhang von einer geplanten Kapazitätserhöhung des Bahnhofs Haydarpaşa und des Hafens.<sup>97</sup> Aber später wurde das Projekt so geändert, dass die Einfahrt des Tunnels sich nun in Üsküdar befindet. Diese politische Entscheidung wurde ohne Einbeziehung der Öffentlichkeit getroffen und hat zur Folge, dass Haydarpaşa nicht mehr Anfangs-/Endpunkt des innerstädtischen Verkehrs ist. Die Bauarbeiten für die Schnellzugverbindung Gebze-Köseköy dienen als

<sup>96</sup> ÖZEN, Levent, *Türkiyede İlk Demiryolu Hattı Nerede Yapılmıştır*, in: <http://www.rayhaber.com/2015/03/turkiyede-ilk-demiryolu-hatti-nerede-yapilmistir/> (19.09.2016)

<sup>97</sup> Anon., *Tüp Geçiş 4 Yılda Bitecek*, in: <http://www.hurriyet.com.tr/tup-gecis-4-yilda-bitecek-15194> (19.09.2016)

Vorwand, um ab 1. Februar 2012 die Hauptzugverbindungen von und nach Haydarpaşa zu beenden und ab dem 21. April 2012 den Regionalzugverkehr zwischen Gebze und Pendik abzuschaffen.

Mit Abschluss des Marmaray Projekts soll die Zahl der Gleise zwischen Gebze und Söğütlüçeşme von zwei auf drei erhöht werden. (Abb 93) Zwei dieser Gleise sind für den Regionalverkehr gedacht und ein Gleis für die Zugverbindungen der TCDD, dessen Destination jedoch nicht bekannt ist. Interessant ist auch, dass nicht klar ist, ob nach Beendigung des Marmaray Projekts die TCDD Regionalzüge betreiben wird oder nicht. Man sagt, dass auf der linken Seite des Bahnhofs Söğütlüçeşme ein neuer Bahnsteig gebaut oder der Bahnhof in Gebze zur Endstation für die Züge aus Anatolien nach Istanbul werden wird.

Gebze hätte als mögliche Endstation einige Nachteile: Nach Abschluss des Schnellbahnprojektes würden die Züge nicht mehr zwischen Ankara und Istanbul fahren, sondern zwischen Ankara und Gebze. Dies würde bedeuten, dass die Investition in die Schnellbahn eine totale Verschwendung gewesen wäre, da Pendik fast an der Grenze der Stadt liegt. Beispiele auf der ganzen Welt - wie die Linien von Tokio nach Osaka, von Tokio nach Sendai oder von Hamburg nach München - zeigen, dass Schnellzüge Stadtzentren miteinander verbinden.

Zwischen 2004 und 2012 wurden viele Großprojekte initiiert, die eine Umnutzung des Bahnhofs und des ihn umgebenden Areals betreffen, welche jedoch nicht im Sinne der Bevölkerung waren. Beispiele hierfür sind die Projekte „Städtische Gestaltung des Kadıköy Platzes - Haydarpaşa Harem und Umfeld“ (2001), der Haydarpaşa Plan einer deutschen Firma Namens BEOS (2003) oder das Welthandelszentrum in Haydar-

paşa mit sieben Wolkenkratzern (2005), das große Proteste auslöste.<sup>98</sup> Danach hat im Jahr 2006 die deutsche Firma Drees&Sommer ein Büro im Bahnhof Haydarpaşa eröffnet, um neue Projekte zu entwickeln und einen internationalen Wettbewerb auszurufen. Während der Umbauten wurden wichtige Teile des Baus zerstört.

Daneben wurde am 13. Mai 2005 in der Versammlung, die im Gebäude der Außenwache der Filiale Büyükkent der Architektenkammer gehalten wurde, eine Bürgerinitiative mit dem Namen „Haydarpaşa Solidarität für das Volk, die Stadt und die Umwelt“ gegründet, in dessen Executive sich die Vereinigte Transportarbeiter Gewerkschaft, Istanbul 1. Bezirk und die Filiale Büyükkent der Architektenkammer befindet und aus insgesamt 80 Nichtregierungsorganisationen besteht.<sup>99</sup> Diese Plattform organisiert Pressekonferenzen und Demonstrationen, um die Fehler des Marmaray Projekts zu verdeutlichen und gegen die Absonderung und Plünderung des Bahnhofs Haydarpaşa zu demonstrieren.

Im Jahr 2006 wurde Haydarpaşa und das umliegende Gebiet überraschend zum Schutzgebiet erklärt. Der Antrag der TCDD, diese Entscheidung zurückzunehmen, wurde vom Verfassungsgericht abgelehnt. Man unternahm daher den Versuch zum Schutz des Gebiets einen Bauleitplan zu erstellen; sprich, die Widmung des Areals mit rechtlichen Mitteln zu ändern.<sup>100</sup> Daneben meldeten die Zeitungen wiederholt, dass am Bahnhof Haydarpaşa, einem Kulturgut mit Schutzmaßnahmen ersten Grades, seit 2006 ohne jegliche rechtliche Grundlage unerlaubte Umbauten vorgenommen wurden, diesbezüglich Beschwerden eingegangen sind und Strafanträge gestellt wurden.<sup>101</sup>

Die TCDD erklärte nach dem Brand im Jahr 2010, dass sie der erneu-

<sup>98</sup> KÖSEBAY, 2013, S.101

<sup>99</sup> KÖSEBAY, 2013, S.101

<sup>100</sup> BINARK, CULHA, KOCABIYIK, 2007, S.95.

<sup>101</sup> ERSAN, Hasan, *Haydarpaşa'da kaçak tadilat krizi*, in: <http://arsiv.sabah.com.tr/2006/08/16/gun149.html> (19.09.2016)

ten Verwendung des Baus Vorrang geben und Untersuchungen und Bewertungen anstellen werde, um zu erfahren, ob das Dach erneut eine Funktion aufnehmen könnte oder nicht. Der Verkehrsminister der Republik Türkei schloss später eine Verwendung des Baus als Hotel aus, schlug jedoch keine andere mögliche Funktion vor.<sup>102</sup> Das Volk kritisierte jedoch, dass gesetzliche Regelungen geschaffen wurden, die es möglich machen, dass das Gebäude seinem eigentlichen Sinn als Eisenbahnstation entfremdet und stattdessen als Hotel oder Einkaufszentrum verwendet werden könnte.

In den folgenden Jahren klagte die Stadt Kadıköy gegen die Restaurierungsprojekte in Haydarpaşa. Die Angelegenheit wurde vor Gericht getragen, eine Erneuerung jedoch nicht gebilligt. Der Grund für die Klage war, dass im Bauantrag, der der Stadt Kadıköy zur Genehmigung vorgelegt wurde, das Areal, in dem sich der Bahnhof befindet, als „Bahnhof, kulturelle Anlage, Tourismus, Übernachtungsareal“ ausgegeben wurde. Zu diesen Projekten sagte Aykurt Nuhoglu, Bürgermeister von Kadıköy, dass es neben dem Aufzug weitere Elemente gäbe, die die Statik des Baus negativ beeinflussen würden. Zum einen weil im historischen Gebäude durch Neubauten die Originalität verloren gehen würde, zum anderen, weil das Verfahren noch andauern würde, sie dem Restaurierungsprojekt keine Genehmigung erteilt haben und deshalb das vorgeschlagene vorhandene Projekt für die Erneuerung des Bahnhofs Haydarpaşa nicht ausreichend ist.<sup>103</sup>

Während darüber diskutiert wurde, wie die Restaurierung umgesetzt werden könnte, war der Bahnhof weiter ungeschützt der Witterung ausgesetzt, was zum Abwertungsprozess beigetragen hat. Eines steht fest, der Bahnhof erlitt im Machtkampf der politischen Parteien den größten

Schaden. Heute öffnet niemand die Türen durch die über 100 Jahre lang Millionen von Reisenden mit Koffern in der Hand ein- und ausliefen. Das historische Bahnhofsgebäude, das das Tor Istanbul nach Anatolien und Anatoliens nach Istanbul gewesen ist, wird heute nur von einigen Fotografen beim Vorbeigehen aufgesucht. Bei Projekten, die in den vergangenen zehn Jahren ins Leben gerufen wurden und die Umnutzung des Bahnhofs betrafen, wurde weder das Volk miteinbezogen noch hatte man sich mit den zuständigen öffentlichen Institutionen abgesprochen. Als ein Ergebnis dessen ist der Zugverkehr eingebrochen und die Verkehrslast auf den Straßen enorm gestiegen.

<sup>102</sup> Anon, *Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım*, in: <http://www.hurriyet.com.tr/ulastirma-bakani-binali-yildirim-23540037> (19.09.2016)

<sup>103</sup> SÜMER, Şule, Interview von 01.09.2015, in: <http://www.ebelediye.info/ebelediye/kadikoylulerin-itera-ettigi-hicbir-uygulamayi-hayata-gecirmedik> (19.09.2016)







## 5.2.2 Überlegungen zur (Um)nutzung

Wenn in der Türkei getätigte Projekte unter den Bezeichnungen Restaurierung und Stadtumbau betrachtet werden, sieht man, dass den Objekten öfters ihre originellen Werte genommen werden und sie zu einem Dekor ohne gesellschaftliche Funktion und öffentlichen Nutzen verkommen. Zieht man die letzten 10 Jahre des Bahnhofs in Betracht, ist es immer noch ungewiss, ob die endgültige Entscheidung des politischen Umfelds zum gesellschaftlichen Nutzen ausfallen wird. Im Umfeld der Bahnhofs Haydarpaşa und im Areal des daran angrenzenden Hafens befinden sich zahlreiche Gebäude und sonstige Werke, die als das Erbe der Bahn bewertet werden können und die getroffenen Entscheidungen sollten der Gesellschaft so vermittelt werden, dass der Wert der Gebäude respektiert, das Gebiet mit dem Rest der Stadt verbunden, die vorhandenen offenen Gelände geschützt und nicht privatisiert werden sowie die Bahn- sowie die Schiffverbindung weiterhin Bestand haben.

Obwohl es als sicher erachtet wird, dass mit dem Marmaray-Projekt die Nahverkehrszüge statt Haydarpaşa über Söğütlüçeşme - einen anderen Stadtteil von Kadıköy - mit der Station in Üsküdar verbunden werden, wird laut neuen Erklärungen der Stadt Kadıköy seit Beginn 2016 die Wahrscheinlichkeit grösser, dass der historische Bahnhof Endstation der 533 km langen Schnellzugstrecke zwischen Ankara und Istanbul sein wird. Zusätzlich dazu hat auch Doz. Dr. Yonca Kösebay Erkan von der Kadir Has Universität mit der folgenden Erklärung bekräftigt, dass der Haydarpaşa weiterhin als Bahnhof bestehen bleiben sollte:

*“Städte können sich in ihren natürlichen Prozessen von ihren historischen Stadtkernen entfernen und in eine andere Richtung entwickeln, wobei ehemals zentrale Bahnhöfe an Bedeutung einbüßen. Doch bei Istanbul handelt es sich nicht um solch einen Umstand. Die Tatsache, dass Istanbul auf zwei durch Meere voneinander getrennten*

*Kontinenten errichtet wurde, erforderte den Bauen von zwei Hauptbahnhöfen, einer im asiatischen und der andere im europäischen Stadtteil. Der Bahnhof von Sirkeci stellte die Verbindung zu Europa her und der Haydarpaşa-Bahnhof zu Anatolien. Die zentralen Lagen beider Bahnhöfe waren Teil der bestimmenden Hauptfaktoren der Stadtentwicklung. Auch heute liegen beide Gebiete im Herzen der Stadt. Sobald Haydarpaşa seine Funktion als Bahnhof verliert, wird er seiner historischen und kulturellen Werte beraubt.”*<sup>104</sup>

Besonders in erdbebengefährdeten Städten wie Istanbul, müssen auf modernster Technologie basierende Verkehrssysteme und traditionelle Verkehrsmittel kombiniert eingesetzt werden. Es ist wichtig, der Bevölkerung verschiedene Optionen der Fortbewegung zur Verfügung zu stellen.

Da noch während der Forschungen zu dieser Arbeit von verschiedenen Medienquellen teilweise bestätigt wurde, dass der Bahnhof Haydarpaşa Endstation für Schnellzüge sein würde, wäre der realistischste Ansatz, die Vorschläge für die zukünftige Funktion des Gebäudes unter Berücksichtigung der Weiterführung seiner Rolle für den Eisenbahn- und Wasserverkehr zu unterbreiten. Die Verwendung des Bahnhofgebäudes für den Zugverkehr bringt zwei Fragen mit sich: Zum einen, wie kann die 2500 m<sup>2</sup> große Fläche im Erdgeschoss genutzt werden, wenn die Zahl der Linien von sechs auf zwei reduziert wird und zum anderen, was wird mit Eisenbahnstrecken und Eisenbahnwagen geschehen, die nicht mehr verwendet werden? Da aber das Erstellen eines Projektes für die Umnutzung des Bauwerkes nicht Gegenstand dieser Arbeit sein soll, werden in diesem Abschnitt nur Vorschläge unterbreitet, die dem Gefüge des historischen Bahnhofs nicht schaden würden.

## Erdgeschoss & Zwischengeschoss

- Betrachtet man die Innenräume des Bauwerkes, stellt man fest, dass der Eingangssaal am prachtvollsten und imposantesten ist. Dieser große, zweigeschoßige Raum und der überdachte Bereich im Hof dienen nicht bloß als Warteraum, sondern eignen sich auch ideal für kulturelle Aktivitäten und Veranstaltungen.

- Von den auf der nach Osten gerichteten Längsseite des Bauwerkes positionierten Räumen bieten nur noch das 1964 eröffnete Restaurant und der mindestens gleich alte Friseur ihre Dienste an. Während diese Räumlichkeiten ihre Funktion beibehalten, wird anderen Bereichen dieser Seite eine öffentliche Funktion zugewiesen. Diese bieten sich beispielsweise als Café, Ausstellungsraum und Videoraum an, von welchen Fahrgäste oder Besucher profitieren. Auf der anderen Seite, welche näher an den Bahnsteigen liegen, können von TCDD (Staatseisenbahn der Republik Türkei) weiter als Büros verwendet werden.

- Es muss eine Lösung entwickelt werden für die Nahverkehrszüge und ungenutzten Eisenbahnwaggone, welche aufgrund der Fertigstellung des Marmaray-Projektes den Linienverkehr nicht wiederaufnehmen können und auf den Gleisen des Bahnhofes Haydarpaşa abgestellt wurden. Durch die große Anzahl an Eisenbahnenthusiasten, wäre eine spannende Lösung alte Züge, die durchaus Teil des industriellen Erbes sind, im Hofbereich öffentlich auszustellen.

- Bedingt durch die Lage des Bahnhofs, welche einen direkten Blick auf die historische Halbinsel bietet, scheint das Anlegen von öffentlichen Grünflächen mit Sitzmöglichkeiten, in welche die Eisenbahnschienen integriert wären, ideal.



←

Abb. 96  
Die Bibliothek im  
Mezzanin

Das Zwischengeschoss (Mezzanin), welches im Gegensatz zu den restlichen Geschossen in der Raumhöhe 2,35 Meter weniger beträgt, besteht aus 2 Teilen, die sich einmal im Ost- und einmal im Westflügel befinden:

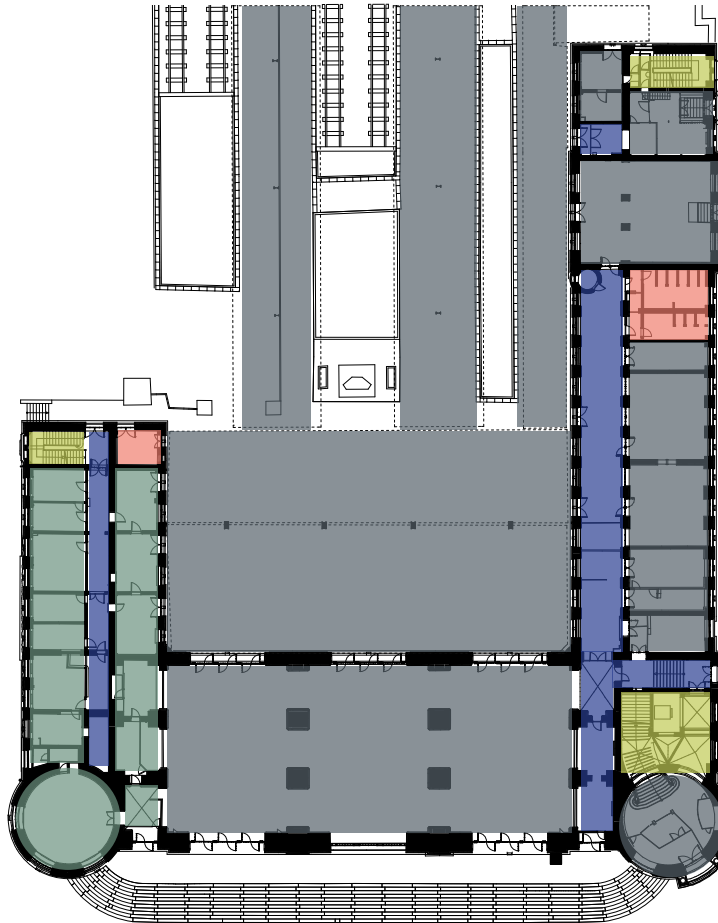
- Für den unten begonnenen, ununterbrochenen Kreislauf wäre es am sinnvollsten, wenn während die an der westlichen Seite befindlichen Räume genau wie jene im Erdgeschoss von TCDD als Büroräume verwendet werden, die Räumlichkeiten der Ostseite öffentlich genutzt würden.

- In dem zum Hof gerichteten, östlichen Teil des Mezzanins gibt es eine TCDD-Bibliothek, dessen genaues Errichtungsdatum unbekannt ist und dessen Existenz größtenteils unbekannt ist. Sie wurde in den vergangenen Jahren öfter aufgeräumt und geordnet und obwohl sie sowohl durch Bahnhofsmitarbeiter als auch Studenten in den 1990ern professionell eingerichtet wurde, kam es nie zu einer aktiven Nutzung der Bibliothek. Neben osmanischen, französischen und deutschen Büchern werden auch Dokumente über die Verträge von Lausanne mit roten Siegeln und Zeitschriften über Eisenbahnen, technische Romane und Nachschlagewerke aufbewahrt.<sup>99</sup> Insgesamt werden hier um die Tausend Bücher beherbergt. Da kein eigenes umfassendes Archiv der Eisenbahnen existiert, wäre durch das Vergrößern eine Referenzbibliothek aller Werke der Eisenbahn denkbar.

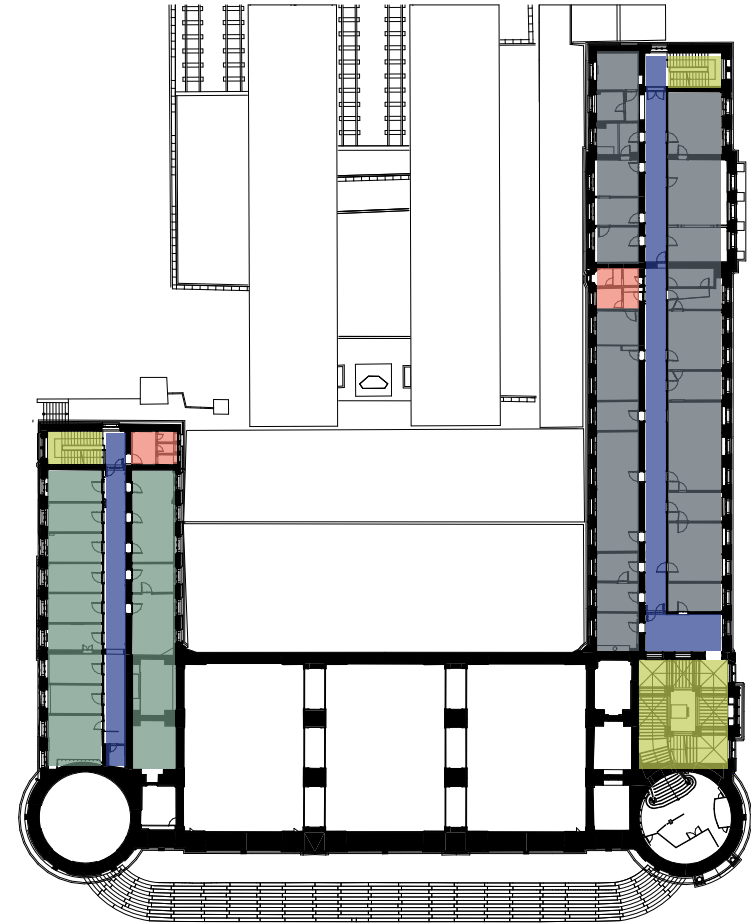
<sup>99</sup> Anon., Gar'ın saklı kütüphanesi, in : <http://www.gazetekadikoy.com.tr/haberDetay.aspx?haberID=8485> (19.09.2016)

# Grundriss Erdgeschoss & Mezzanin

M 1:750



- |                                                                                                                                             |                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: grey; margin-right: 5px;"></span> öffentliche Nutzung      | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> Sanitär                   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; margin-right: 5px;"></span> TCDD Büros              | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> vertikale Erschließung |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></span> horizontale Erschließung |                                                                                                                                             |



- |                                                                                                                                             |                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: grey; margin-right: 5px;"></span> öffentliche Nutzung      | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> Sanitär                   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; margin-right: 5px;"></span> TCDD Büros              | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> vertikale Erschließung |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></span> horizontale Erschließung |                                                                                                                                             |

# Obergeschosse

Die oberen Stockwerke werden lediglich durch die Mitarbeiter der Büros in Anspruch genommen. Würden diese jedoch für gesellschaftliche und städtische Anforderungen genutzt, ist von einer Wertsteigerung, nicht nur für das Bauwerk an sich, sondern auch für dessen Benützer, auszugehen.

Einige international gültige Regelungen könnten zudem unter günstigen Umständen die Möglichkeit einer Umnutzung unterstützen. Im Art. 5 der Charta von Venedig heißt es: *“Die Erhaltung der Denkmäler wird immer begünstigt durch eine der Gesellschaft nützliche Funktion. Ein solcher Gebrauch ist daher wünschenswert, darf aber Struktur und Gestalt der Denkmäler nicht verändern. Nur innerhalb dieser Grenzen können durch die Entwicklung gesellschaftlicher Ansprüche und durch Nutzungsänderungen bedingte Eingriffe geplant und bewilligt werden.”*<sup>105</sup>, während im Art. 5 der Anwendungsprinzipien der 1999 verabschiedeten ICOMOS Charta für Traditionelle Architekturerbe unter “Aufnahme in die neue Funktion” folgende Ansicht vertreten wird: *“Anpassung und Folgenutzung heimischer Baukonstruktionen sollten den Respekt für die Integrität von Struktur, Charakter und Gestalt in verträglicher Weise mit akzeptablen Lebensstandards verbinden.”*<sup>106</sup>

Räume, welche in ihrer ursprünglichen Funktion nicht mehr benötigt werden, können durch eine neue und angemessene Nutzung in ihrer baulichen Integrität geschützt und somit bewahrt werden. Wenn man bedenkt, dass einer der Hauptgründe der Zerstörung kultureller Bauten daraus resultiert, dass diese nicht bespielt werden, wird es dadurch nicht seinem Schicksal des langsamen Verfalls überlassen und bleibt somit als kulturelles Bauwerk bestehen. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände können die bisher erwähnten Funktionen folgendermaßen aussehen.

## Fortführung der Verwendung der oberen Stockwerke als Büros

Auch wenn die Unternehmenspräsenz der TCDD wichtig ist, gibt es in Anbetracht der Reduzierung der Linienanzahl keinen Bedarf für die grosse Anzahl an Büroflächen. Die Verlagerung der TCDD in eines der Gebäude auf dem Anwesen der TCDD in den Bereich nördlich der Tıbbiye Straße könnte also eine Lösung darstellen. Technische Anforderungen, welche Büroeinheiten heutzutage vorsehen, könnten dort ohne das Risiko ein historisch wertvolles Bauwerk zu beschädigen, erfüllt werden.

Durch eine öffentliche Nutzung der Obergeschosse, welche zur Zeit ohne besondere Genehmigung unzugänglich sind, würde eine tiefere Identifizierung der Bevölkerung mit dem Bauwerk ermöglichen.



Abb. 97  
Ortsvorschlag für die neue  
TCDD Büros

<sup>105</sup> Charta von Venedig 1964, Artikel 5, in : <http://www.bda.at/documents/455306654.pdf> (12.05.2016)

<sup>106</sup> ICOMOS GELENEKSEL MİMARİ MİRAS TŪZÜĞÜ 1999, Artikel 5, in : [http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR\\_0901543001353670596.pdf](http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0901543001353670596.pdf) (19.09.2016)



## Verwendung der oberen Stockwerke für Übernachtungen

In den vergangenen fünf Jahren wurden in den Medien häufig Berichte publiziert, mit der Idee den Haydarpaşa Bahnhof für gastwirtschaftliche Zwecke zu nutzen, was verstärkte Reaktionen bei einem Teil der Gesellschaft hervorrief. Es ist bei derartigen Projekten daher wichtig, Bürger in die Planung miteinzubeziehen und solche Vorschläge mit allen betreffenden Parteien zu besprechen.

Allem Anschein nach könnte davon ausgegangen werden, dass sich die günstige Lage und das Raumangebot des Bauwerks für eine gastwirtschaftliche Funktion sehr eignen. Mit der Reduzierung des Streckennetzes an diesem Bahnhof sinken jedoch auch die Anzahl an Touristen.<sup>107</sup>

Nicht nur einer der renommiertesten türkische Architekten Doğan Hasol vertritt die Ansicht, dass eine solche Funktion für das Gebäude nicht zweckmässig sei, da eine derartige Umstrukturierung weitreichende Eingriffe erfordern würde. Er betont zudem, dass es angesichts des “architektonischen Schutzes” undenkbar wäre, die für ihre ursprüngliche Bestimmung ausgebildeten tiefen Räume in schmale Parzellen für Hotelzimmer umzuwandeln.<sup>108</sup> Dennoch existieren aktuelle Projekte, welche eine Umstrukturierung ohne Beschädigungen der Bausubstanz aufweisen.<sup>109</sup>

Des Weiteren könnte die Zuteilung einer Gastronomie für das den Bahnhof umgebende Gebiet, welches als einziges Beispiel seiner Art innerhalb der Gemeinde Kadıköy als ein grüner Parkbereich ausgebildet wurde und unter anderem als ein Zufluchtsort für die Bevölkerung im Katastrophenfall dienen soll, die zuletzt genannte Funktion gefährden.

Ein ähnliches Szenario ereignete sich bei dem in den 1940ern durch den französischen Stadtplaner Henri Prost für den europäischen Teil der Stadt geplanten Maçka Park.<sup>110</sup> Die zunächst umfangreiche Parkfläche, welche von Taksim bis in den Stadtteil Maçka hinein reichte, verlor ihre Integrität und schrumpfte mit der Zeit durch die steigende Anzahl an Hotels.

## Eröffnung der kompletten oberen Stockwerke für öffentliche Dienstleistungen

Die Bevölkerung lässt aktuell immer häufiger verlauten, dass „der Bahnhof Haydarpaşa kein Hotel werden” und „ein öffentlicher Platz bleiben” soll. Obwohl solche Gedanken ihre Begründung finden, ist es dennoch fraglich, ob der Bahnhof Haydarpaşa in seinem derzeitigen Zustand gänzlich als öffentliches Gebäude gesehen werden kann.

Museen übernehmen nicht bloß einen Bildungsauftrag, sondern tragen auch zu der Bewusstseinsentwicklung unserer Gesellschaft bei. Die Schaffung eines umfangreichen Museums inklusive Ausstellungsräumen, Bibliotheken und Veranstaltungsräumen könnte so den Weg zur Erkennung der Bedeutung der Eisenbahngeschichte für das Land ebnen und auf der anderen Seite das Bewusstsein für den Schutz des industriellen Erbes festigen. Die Veränderungen, welche der 1847 erbaute Hamburger Kopfbahnhof Berlins durchlebt hat ist hier als Beispiel zu nennen. Angesichts der starren, sich auf allen drei Geschossen wiederholenden Ebenenstruktur des Bahnhofsgebäudes sollte bei einer solchen Umgestaltung darauf geachtet werden, dass keine zu großen Eingriffe in die bestehende Ordnung erfolgen.

<sup>107</sup> Dies und der Umstand, dass die für die vertikale Erschliessung im Gebäude zuständigen Elemente die aktuellen Bedingungen und Erwartungen nicht erfüllen, könnte die Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer solchen Funktion in Frage stellen.

<sup>108</sup> HASOL, Doğan, *Bir Çağdaş Mimarlık Öyküsü “Gar”dan “Müzze”ye*, in: <http://www.doganhasol.net/bir-cagdas-mimarlik-oykusu-gardan-muzey-2.html> (19.09.2016)

<sup>109</sup> Beispiel: in Form von Nasszellen wie in der Kartause Ittingen (Schweiz)

<sup>110</sup> FINDIKGİL, Meryem Müzeyyen, İstanbul 2016, Interview

Eine letzte geeignete öffentliche Funktion für die oberen Stockwerke könnte die Nutzung als Volksbildungszentrum sein. Die bestehenden Anordnung und die hohe Anzahl der Räume innerhalb des historischen Gebäudes bieten sich für Kurse in den Bereichen Musik, bildende Kunst, Handwerk, Fremdsprachen, Sport (Yoga und Pilates) und IT an. Auf diese Weise würde der öffentliche Charakter des Erdgeschosses auf die oberen Stockwerke übertragen und neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

### **Das Dachgeschoss**

Eine weitere spannende Frage im Zuge einer Umfunktionierung ist die Nutzung des Dachgeschoss. Diverse verfügbare Informationen deuten darauf hin, dass diesem nie eine bestimmte Funktion zugeschrieben war. Aus den Archivdokumenten geht hervor, dass keine Erschließungsanlagen wie Treppen, Aufzüge oder Leitern vorhanden sind.

Eine öffentliche Nutzung des Dachgeschosses würde somit ein konkretes Zugangsproblem mit sich bringen. Architektonische Lösungen zur Überwindung dieser Hürde sollten die existierende Konstruktion nicht belasten.

Sollte das Erschließungsproblem überwunden und somit die oberen Stockwerke öffentlich erreichbar sein, könnten in dem aus drei Teilen bestehenden Obergeschoss als Teil der im Erdgeschoss verwendeten kulturellen Einrichtungen, Ausstellungsräume, ein abdunkelbarer Saal für Videovorstellungen oder Veranstaltungssäle untergebracht werden.

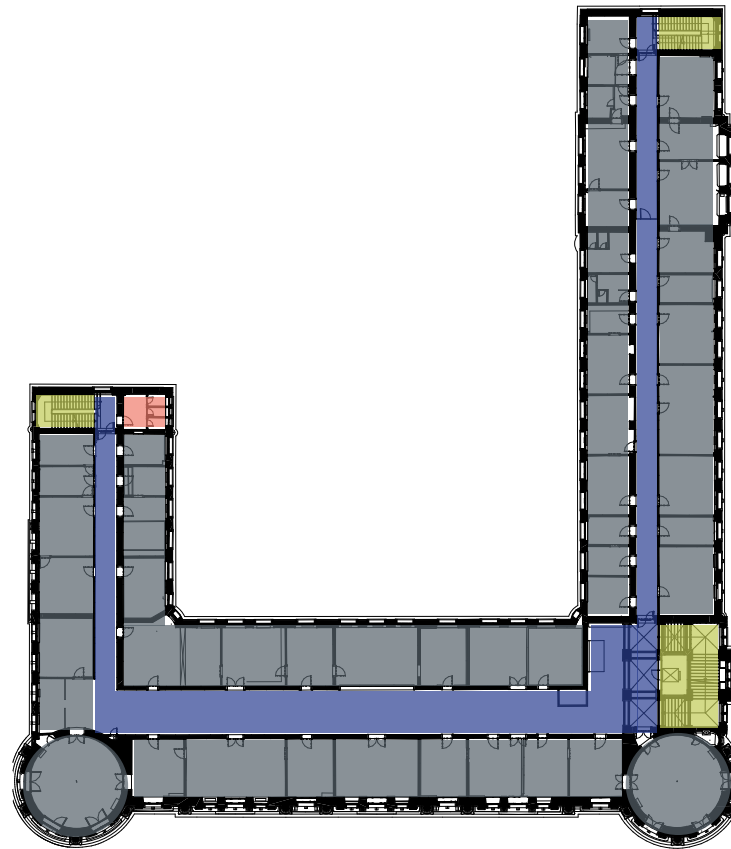


Die oberen Stockwerke des Bauwerkes bestehen aus engen Korridoren und Büroräumen, welche diese umgeben. Das Dachgeschoss könnte den Mangel an flexiblen Räumlichkeiten, welche bisher nur im Erdgeschoss (Eingangshalle) bestehen, kompensieren.

←

Abb. 98  
Das ungenutzte Dachgeschoss,  
Ostflügel, 2015

Grundriss Regelgeschoss  
M 1:750



- |                     |                        |                          |
|---------------------|------------------------|--------------------------|
| öffentliche Nutzung | Sanitär                | horizontale Erschließung |
| Büros               | vertikale Erschließung |                          |

### **Allgemeine Empfehlungen:**

Nach der Festlegung eines neuen Nutzungskonzeptes, könnten die allgemeinen Bedingungen, welche beachtet werden müssen folgendermaßen aussehen:

- Die vorgeschlagenen Projekte sollten von nichtstaatlichen Organisationen wie Architektur- und den städtischen Planungskammern diskutiert und unter Berücksichtigung von Schutzeinrichtungen und nach internationalen Kriterien erstellt werden. Ausserdem sollten die Projekte dem öffentlichen Publikum transparent dargestellt und auf der Volksebene verhandelt werden.
- Da das Bauwerk eine architektonische, kulturelle und historische Bedeutung hat, müssen bei der Planung des Bauwerks, seine Fassade, die Bautechnik und Materialeigenschaften mit einbezogen werden.
- Die Umfunktionierung sollte das Ziel verfolgen, vom ganzen Gebäude zu profitieren, sodass auch Aussenstehende die Möglichkeit haben den gesamten Bau kennen zu lernen.
- Durch die Unterbringung einer Bildungseinrichtung für Kinder im Erdgeschoss für die Vermittlung des kulturellen Erbes, wäre es möglich, schon im Kindesalter das Schutzbewusstsein zu prägen und die Wertschätzung historischer Bausubstanz an kommende Generationen weiterzugeben.
- In dem vorgeschlagenen Projekt sollte nicht nur der Bahnhof Haydarpasa, sondern auch andere umliegenden historischen Bauwerke und

Bereiche diskutiert werden. Die Silos innerhalb der Hafenanlage, welche heute nicht mehr verwendet werden, sind nur ein nennenswertes Beispiel.

- Durch das Marmaray-Projekt, wurden mit dem Bahnhof Haydarpasa auch alle anderen Bahnhöfe der anatolischen Seite außer Betrieb gesetzt. Jeder dieser Bahnhöfe könnte im Einvernehmen mit der Bevölkerung in ein Museum und Kulturzentrum umfunktioniert werden, sodass die Möglichkeit zu einer „Kulturbahnlinie“ entsteht, welche durch die verschiedenen Stadtteile führt.



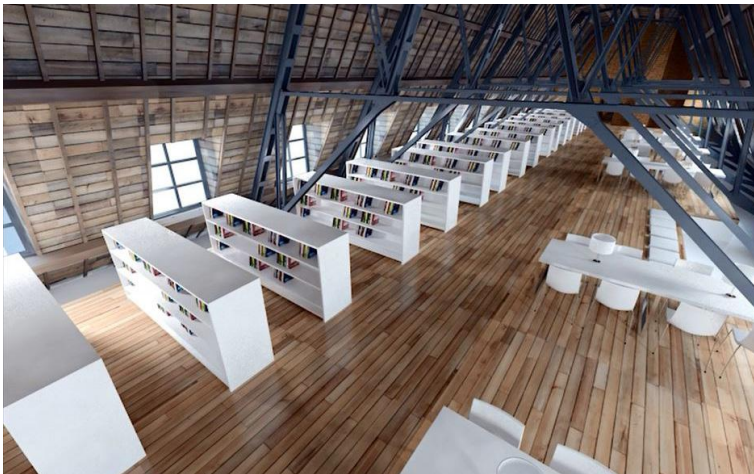


Abb. 99  
Nutzungsvorschläge für das Da-  
chgeschoss, Bibliothek, Rendering  
Firma : ISIK Proje



Abb. 100  
Nutzungsvorschläge für das  
Dachgeschoss, Seminarraum,  
Rendering  
Firma : ISIK Proje



Abb. 101  
Nutzungsvorschläge für das  
Dachgeschoss, Ausstellungsraum-  
Rendering, Firma : ISIK Proje

## 5.4 Denkmalpflegerisches Konzept

*„Ein Fehler der menschlichen Natur ist, dass jeder bauen, aber niemand pflegen will.“<sup>111</sup>*

Damit der Bahnhof Haydarpaşa den nachfolgenden Generationen als Kulturdenkmal überliefert werden kann, muss er geschützt und gepflegt werden. Daher ist es wichtig zu entscheiden, welche Maßnahmen zum Schutz des Baus getroffen werden müssen und welche Vorrang haben.

Die Erklärung des Diplom-Ingenieurs Prof. Dr. Cem Çelik, der nach dem Brand am 28. November 2010 auf dem Dach des Bahnhofs einen vorläufigen Schadensbericht erstellt hat, macht deutlich, dass nicht nur der Brand dem Bau Schaden zugefügt hatte: *„Der starke Regen nach dem Brand, die Tatsache, dass bis zur Errichtung des provisorischen Dachs der Bau gegen äußere Einflüsse ungeschützt war, sowie die unsachgemäßen Löscharbeiten haben dazu geführt, dass sehr viel Wasser in das Gebäude eingedrungen ist. Insbesondere in den oberen Stockwerken sind die tragenden Elemente vollkommen durchnässt.“<sup>112</sup>*

Andererseits sagte der Ingenieur Vahit Okumuş, der das Restaurierungsprojekt im Jahr 2016 beraten wird, dass der Bahnhof Haydarpaşa ein Gebäude sei, das auf einem Sandboden mit Holzpfählern gestützt ist. Für weitere Arbeiten sei es daher relevant, wie diese Technik vor 108 Jahren umgesetzt wurde und was die Besonderheiten und der jetzige Zustand der Holzpfähler sind.<sup>113</sup>

Um dringende Maßnahmen festlegen zu können, muss zunächst der vorliegende physische Zustand des Baus inspiziert werden. *„Vor und während jedem Eingriff muss durch geeignete Untersuchungen sichergestellt werden, dass die Arbeiten in Rücksichtnahme auf Substanz und Erscheinung des Objektes definiert werden. Weiter sind Umfang und Tiefe eines Eingriffs möglichst klein zu halten.“<sup>114</sup>*

Diese Untersuchungen umfassen zumindest die Beobachtung der im Verlauf der Zeit vorgenommenen Veränderungen, der Schäden und deren Ursachen, das Aufarbeiten der relevanten Archivalien sowie die Dokumentation des heutigen materiellen Bestands. (Für jeden Eingriff ist eine der Eigenart des Objekts und der Intervention angemessene Dokumentation anzulegen.)<sup>115</sup> Nach diesen Untersuchungen müssen Proben vom Bau entnommen werden, um die verwendeten Materialien zu bestimmen und festzustellen, ob sie Probleme aufgrund von Verfall aufweisen. Zuletzt sollen Vorschläge zu Schutzmaßnahmen des Baus aufgelistet werden.

Es ist bekannt, dass der Bau, der das Erdbeben von 1999 überlebt hat, auch vor dem Brand die Notwendigkeit für strukturelle Verstärkungen aufwies. Hinzu kommt, dass durch fehlerhafte Eingriffe während der Löscharbeiten im Jahr 2010 der Bau noch empfindlicher geworden ist. Artikel 4 der Charta von Venedig besagt über die Grundeinstellung zum Schutz von Denkmälern, dass die Schutzmaßnahmen nachhaltig und die Kontinuität gewährleistet sein müssen. Diese Grundeinstellung führt somit zu dem einen richtigen Weg, dass die architektonischen und im tragenden System entstandenen Probleme aufgrund des mit der Zeit aufgetretenen Verfalls behoben werden müssten und versucht werden sollte, das historische Gebäude zur ursprünglichen Tragfähigkeit zu behelfen. Grundsätzlich sollen historische Elemente instand gestellt, nicht ersetzt werden. Man muss das Denkmal so bewahren, dass die Spuren seines Alters erhalten bleiben.<sup>116</sup> Danach sollte in neuen Projekten zum Schutz des Originalbaus Vorzug gegeben werden und die vorgelegten Pläne sollten die originalen Materialien berücksichtigen und Lösungen zu vorher festgestellten Schäden beinhalten.

<sup>111</sup> VONNEGUT, Kurt, *Daba Ne Olsum:Mezuniyet Konuşmaları (This Isn't Nice,What Is?:Advice for the Young)*, İstanbul 2014, S.104.

<sup>112</sup> KILIÇ, Yasin, *Haydarpaşa Garı'nın çatısı "deniz suyuna" karıştı*, in: <http://v3.arkitera.com/h63648-haydarpaşa-garinin-catısı-deniz-suyuna-karıştı.html> (19.09.2016)

<sup>113</sup> Anon., *Haydarpaşa Kum Zeminde Yıllara Meydan Okuyor (Haydarpaşa trotz den Jahren auf einem Sandboden)*, in: <http://www.cnnturk.com/turkiye/haydarpaşa-kum-zeminde-yıllara-meydan-okuyor> (19.09.2016)

<sup>114</sup> Artikel 4.3 der Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz

<sup>115</sup> KRAUTZBERGER, Berger, *Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege*, in: [http://recht.denkmal-netzbayern.de/wp-content/uploads/2015/06/NEU\\_5\\_2\\_5\\_Schweizer\\_Leitsätze\\_zur\\_Denkmalpflege\\_2\\_S.pdf](http://recht.denkmal-netzbayern.de/wp-content/uploads/2015/06/NEU_5_2_5_Schweizer_Leitsätze_zur_Denkmalpflege_2_S.pdf) (19.09.2016)

<sup>116</sup> KRAUTZBERGER, Berger, *Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege*, in: [http://recht.denkmal-netzbayern.de/wp-content/uploads/2015/06/NEU\\_5\\_2\\_5\\_Schweizer\\_Leitsätze\\_zur\\_Denkmalpflege\\_2\\_S.pdf](http://recht.denkmal-netzbayern.de/wp-content/uploads/2015/06/NEU_5_2_5_Schweizer_Leitsätze_zur_Denkmalpflege_2_S.pdf) (19.09.2016)

→

Abb. 102  
Bahnhof Haydarpaşa (während  
Löscharbeiten), 2010





## 5.3.1 Bauschäden

Die Schadensanalyseberichte von 2010-2011 zeigen deutlich, dass der Brand und die nachfolgenden Löscharbeiten enormen Schaden angerichtet haben. Einige wichtige Probleme und Schäden sowie die notwendigen Maßnahmen sind nachfolgend aufgelistet:

### Schäden am Mauerwerk und an der Fassade



-Schäden an der Fassade aufgrund der Löscharbeiten: Die Fassade kam mit großen Mengen Salzwasser in Berührung, die in das Mauerwerk eingedrungen sind, verdunsteten und nach Austrocknung der Wand zu einer starken Ausblühung führten.



-Übermäßiges Löschwasser hat sich an wasseraufnehmenden Materialien zwischen den Stockwerken und den tragenden Säulen gesammelt



-Während der Löscharbeiten sind die Haupttore der Südfassade mit zu viel Wasser in Berührung gekommen, wodurch das Holzwerk beschädigt wurde und so eine Gefahr für die darauf befindlichen Glasmalereien darstellt.

←

Abb. 103  
Wasserschaden, Südfassade

←

Abb. 104 (links)  
Feuchtigkeitsschäden, Südturm

←

Abb. 105 (rechts)  
Das beschädigte Holzwerk,  
Südfassade



→

Abb. 106 (links)  
Salzschäden, Westfassade



→

Abb. 107 (rechts)  
Materialverlust durch Feuchtigkeit



-Oberflächenverlust an der Außenfassade (0 – 5 cm und > 5 cm): Die Steinoberfläche wird durch Wasser-, Wind- sowie Benetzungs- und Trocknungswirkung erst porös, dann wird sie schwach und lockert sich nach einer Zeit. Im fortlaufenden Prozess wird die Oberfläche durch wiederholtes Waschen gelöst, zerfressen und weiter verschlissen.

-Formverlust der Fassadenelemente durch Brand und Verwitterung  
-Abschuppung: Schäden durch Schwellungen parallel zur Steinoberfläche; auch „Verkrustung“ genannt. Auf der Steinoberfläche entstehen dünne Verkrustungen von 0,5 – 1 mm und schuppen mit der Zeit ab.

→

Abb. 108 (links)  
Rauchverunreinigung am Westturm



→

Abb. 109 (rechts)  
Krustenbildung durch Verwitterung auf der Ostfassade (Erdgeschosszone)



-Verschmutzung der Türme: starke Ruß- und Rauchverunreinigungen an Innen- und Außenwänden

-Luftverschmutzung an Stellen, die nicht durch den Regenwasserkontakt ausgewaschen werden. Eine Schadensart, die eine dicke und normalerweise dunkle schwarzgraue Kruste bildet.



-Ruß- und Rauchverunreinigungen an den Außenwänden



-Bepflanzung an den Haupt- und Nebenfassaden

←

Abb. 110 (links)  
Rauchverunreinigung an den  
Außenwand im Innenhof

←

Abb. 111 + 112 (rechts)  
Bepflanzung an der Süd und  
Ostfassade



-Schäden durch Feuchtigkeit (Nässe, Verfärbung, Stockflecken, Salz und sogar Algenbildung)



←

Abb. 113 (links)  
Feuchtigkeits- und Salzschiiden  
im Innenhof

←

Abb. 114 (rechts)  
Schimmelbildung an der Südfassade

-Schimmel (an der Fassade und im Dachgeschoss) durch beschädigte  
Wärmedämmsysteme und ungünstige Witterungsverhältnisse





Abb. 115  
Ablösen von Mörtel im  
Innenhof



- Abplatzen und ablösen von Mörtel
- Verschmutzung biologischer Herkunft (durch Tiere)



Abb. 116 (links)  
Verwendung von Zement an der  
Westfassade



Abb. 117 (rechts)  
Restaurierungsfehler an der  
Westfassade

- Verwendung von falschen Materialien oder falscher Technik bei der  
Reparatur – Restaurierungsfehler (Zementbeschichtung)



### Schäden an Metallelementen:



- Rostflecken (an den Fensterrahmen im Erdgeschoss)
- Kupferoxidation

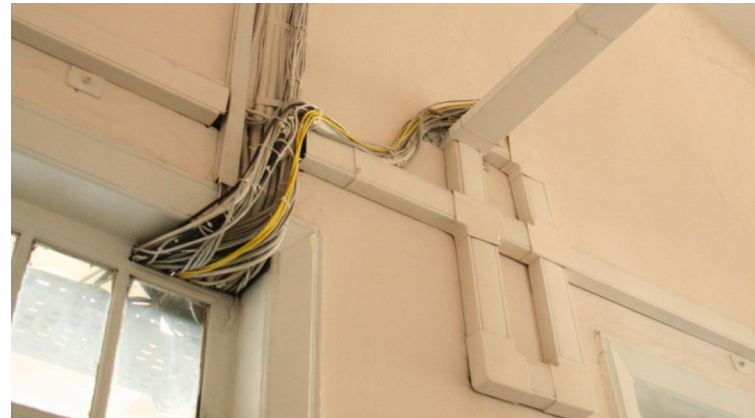


- Korrosion (besonders bei den Tragelementen im Dachgeschoss)

### Schäden und bauliche Veränderungen in den Innenräumen:



- Bildung von Moos an den Innenwänden (in den Türmen) aufgrund von Feuchtigkeit und Verwitterung



- Den visuellen Eindruck störende Kabel in den Fluren der EDV- Abteilung im ersten Obergeschoss

←

Abb. 118 (links)  
Rostflächen an den Fensterrahmen im Erdgeschoss, Südfassade

←

Abb. 119 (rechts)  
Moosbildung im Südturm

←

Abb. 120 (links)  
Rostbildung bei den Tragelementen im Südturm

←

Abb. 121 (rechts)  
Kabel im Westflügel, 1. OG



→

Abb. 122 + 123  
Wasserschaden im dritten Stock



→

Abb. 124 (links)  
Wasserschaden im ersten Stock



→

Abb. 125 (rechts)  
Beschädigte Verzierungen an der  
Decke im Permi Rarum

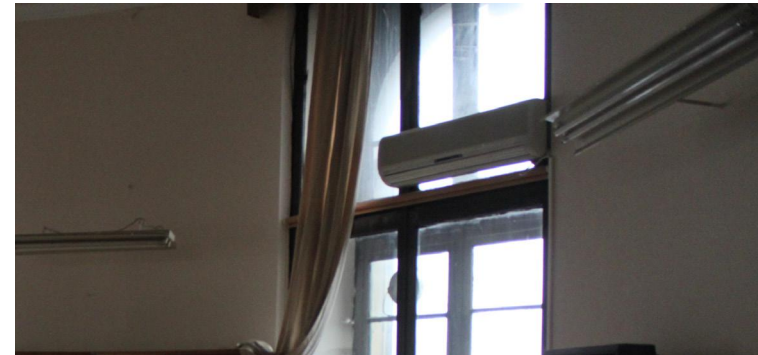


- Feuchtigkeitsschäden in den Büros und Toiletten

- Das Wasser, das sich während der Löscharbeiten im Fußboden des 3. Stockwerks gesammelt hat, beschädigte die Verzierungen an der Decke



- Fäulnis am Holzwerk der Türen und Fenster in den Büros
- Kacheln sind an vielen Stellen beschädigt und abgefallen



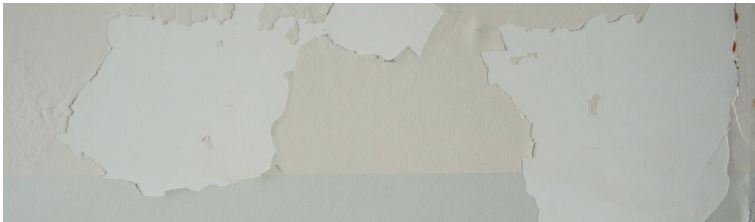
- Klimaanlage, die in den Büros auf alte Fensterrahmen montiert sind

←

Abb. 126 (links)  
Rostflächen an den Fensterrahmen  
im Erdgeschoss, Südfassade

←

Abb. 127 (rechts)  
Klimaanlage im Westturm, 1. Stock



- Mörtelrisse durch Feuchtigkeit in den Wänden



- Austausch der alten Holztüre gegen Metalltüre



←

Abb. 128 + 129 (links)  
Rostbildung bei den Tragelemen-  
ten im Südturm

←

Abb. 130 + 131 (rechts)  
Austausch der Holztür und des  
Oberlichtes im 2. Stock



- Schließen der Türöffnungen in den Wänden durch Mauerwerk und Putz
- Schließen der historischen Wandoberflächen durch Putz
- Abriss der Trennwände aus unbekannten Gründen



Abb. 132  
Befund einer historischen Wandstruktur  
im 1. Stock

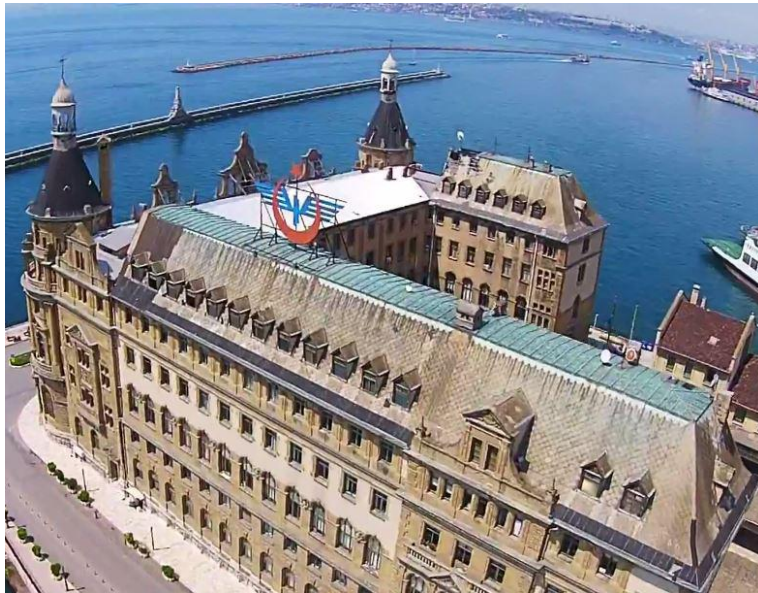


Abb. 133  
eine geschlossene Türöffnung  
im 3. Stock





## Schäden am Dach:



- Der Dachstuhl über der Hauptfassade ist vollständig abgebrannt und eingestürzt (substanzieller Brandschaden).

- Über den Seitenflügeln ist die Dachkonstruktion ausgebrannt und teilweise verformt, jedoch nicht eingebrochen. (oberflächliche Brandschäden & Deformation)



←

Abb. 134 (links)  
Das Dach (heute)

←

Abb. 135 (rechts oben)  
Schäden an Holzelementen im  
Dachgeschoss (Hitzeeinwirkung)



←

Abb. 136 (rechts unten)  
Schädigung der Stahlelementen  
nach dem Brand 2010, Westflügel

- Schäden an Holz- und Stahlelementen: Schädigung der Tragfähigkeit und Verformungsschäden durch Hitzeeinwirkung

- Verlust der stützenden Teile an einigen Fenstergiebeln und Giebeln (somit Sturzgefahr)



- Zerstörung der historischen Schieferplatten an den Seitenflügeln und Türmen

- Schieferplatten am Dach sind nach Jahren außen mit Patina bedeckt

Da der Zugang zu diesem Bereich des Baus beschränkt war, konnte keine umfangreichere Untersuchung durchgeführt werden.



↖ ↗

Abb. 137 + 138  
Wasserschaden im dritten Stock

## 5.3.2 Notwendige Erhaltungsmaßnahmen

Im modernen Verständnis der Denkmalpflege ist es wichtig, dass die Authentizität des historischen Baus beibehalten wird und die Eingriffe reversibel und deutlich erkennbar sind. In Anbetracht des Baujahres und des historischen Wertes, müssen die Methoden zum Eingriff sehr vorsichtig gewählt werden. Die zuständigen Experten müssen eine umfangreiche Analyse durchführen und bezüglich der Materialien und der Konstruktion eine technische Gebäudebewertung erstellen. Notwendige Eingriffe können in die Begriffe Reinigung, Erneuerung, Änderung und Verstärkung unterteilt werden.

Die möglichen Eingriffe im Bahnhof Haydarpaşa können wie folgt gelistet werden:

- Reinigung der verschmutzten Oberflächen mit Wasser unter Niederdruck
- Reinigung der Teile mit Salzbildung möglichst ohne Beschädigung der Originalteile sowie Verstärkung der beschädigten Teile (Teile mit starker Salzbildung müssen gemäß den Empfehlungen im Materialbericht mit Papiermasse ausgebessert werden)
- Originalgetreue Detailausbesserung von beschädigten, abgebrochenen und abgerissenen Teilen
- Bei der Restaurierung dürfen keine Zementmörtel verwendet werden, die Entscheidungen müssen gemäß den Proben und Analysen getroffen werden
- Reinigung von Metalloberflächen mit Rostbildung (Reinigung stark

beschädigter Oberflächen mit rotierenden Metallbürsten)

- Probenentnahme und Materialanalyse während der Umsetzung der Maßnahmen und Vervollständigung der Außenmörtel mit originalgetreuem Material
- Ausbesserung / Erneuerung von Holzträgern, falls diese ihre Funktion nicht mehr erfüllen können
- Ausbesserung / Erneuerung von Stahlträgern, falls diese ihre Funktion nicht mehr erfüllen können
- Erkundung der Gründe und Eingriff an Stellen mit Bepflanzung (hierbei gilt es vorrangig zu erkennen, wo die Feuchtigkeit herkommt)
- Erhaltung der Fassadenmerkmale des Baus; die Originalbautechnik und die Materialbeschaffenheit müssen vor Augen gehalten werden und die Restaurierung muss grundlegend dem Schutz dienen
- Es ist erkennbar, dass im Laufe der Zeit unsachgemäße Reparaturen durchgeführt wurden. Diese fehlerhaften Reparaturen und unerlaubten Änderungen müssen festgestellt und möglichst behoben werden
- Es wird vorgeschlagen, dass die Heizkessel im Untergeschoss, die ein Risiko für den Bau bilden, außerhalb des Gebäudes an eine geeignete Stelle verlegt werden. (Zum Vergleich: die Tanks des historischen Amtsbezirksbaus ( Tarihi Kaymakamlık Binası ) wurden nach der Erneuerung des Gebäudes in ein anderes Gebäude in der Nähe verlegt.)



- Falls eine Entscheidung zur Revitalisierung gefällt wird, sollte der Bau zuerst geräumt und dann eine Analyse durchgeführt werden um alle wesentlichen konstruktiven Elemente zu begutachten und für die Lastabtragung im Lastfall Erdbeben heranzuziehen
- Mögliche Änderungen am Heizungs- und Klimatisierungssystem müssen der historischen Identität des Baus entsprechen.
- Maßnahmen sind im Sinne der Denkmalpflege dann nachhaltig, wenn sie kommenden Generationen möglichst viele Optionen offen halten, sowohl zum Umgang mit dem Denkmal als auch zu seiner Kenntnis.<sup>117</sup>

Ein weiteres wichtiges Problem stellt sich in Hinblick auf die Prinzipien beim Bau des Daches, das nunmehr das zweite Mal vollkommen zerstört wurde. Nachdem das Dachgeschoss nach dem Brand von 2010 zwei Mal durch Leckagen der Wasserleitungen und drei Mal durch Regenwasser überflutet wurde, baute man zum Schutz ein provisorisches Dach.<sup>118</sup> Falls dem Dach eine neue Nutzung zugewiesen werden sollte, muss vorher intensiv untersucht werden, wie sich das auf das Gebäude auswirkt.

Diesbezüglich sollten als eine der dringendsten Maßnahmen die Schäden und der Verfall am tragenden System des Dachgeschosses und dem darunterliegenden Geschoss, die beim Brand sehr stark beschädigt wurden, behoben werden. Hierzu müssen als erstes Analysearbeiten durchgeführt und diese ausgewertet werden. Nach diesen dringenden Arbeiten sollte der Verfall behandelt werden, der an der Fassade und in den Innenräumen entstanden ist und das Gebäude sonst in seiner Einheit nicht gefährdet.

<sup>117</sup> *Leitsätze der Denkmalpflege in der Schweiz*, Artikel 3.1

<sup>118</sup> KARTAL, Tugay, *Yalı Garınız Haydarpaşa*, in: <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=866> (19.09.2016)



Abb. 139

Das Dach nach dem Brand, 2010







6. WAS SOLL AUS DEM DACH WERDEN ?

## 6. Was soll aus dem Dach werden ?

Vom Bosphorus aus betrachtet ist das eigentlich Interessante des Haydarpaşa Bahnhofes, den man wegen seiner Lage im anatolischen Teil Istanbuls unmöglich übersehen kann, nicht bloß der Baukörper in seiner vollen Pracht oder etwa die Fassade, welche die verschiedenen Perioden seiner Baugeschichte widerspiegelt, sondern gleichermaßen auch das dreiteilige Dach, welches bereits drei Unglücksfälle erfahren musste.

Es ist bekannt, dass das Erscheinungsbild des Bahnhofsbauwerkes seit seiner Errichtung im Jahr 1908 mehreren Veränderungen unterworfen war. Zusammenfassend lassen sich folgende Ereignisse hervorheben: 1917 verursachte die Explosion während einer Munitionsbeladung im Hafen einen Brand in der Holzkonstruktion des Daches, welches lange Zeit danach (aus wirtschaftlichen Gründen) nicht renoviert werden konnte. In den 1930er Jahren wurde es gänzlich mit einer Stahlkonstruktion versehen und ähnlich seiner ursprünglichen Gestalt wiederaufgebaut. Schließlich verlor das Bauwerk nun schon zum zweiten Mal in seiner Geschichte den größten Teil des Dachs durch den Brand im Jahr 2010.

Bis heute ist nicht nur seine zukünftige Funktion ungewiss, sondern auch das Schicksal seines Daches. An diesem Punkt konzentriert sich die Frage darauf, nach welchen Kriterien und auf welche Art und Weise das 2010 durch den Brand verlorene und durch eine vorläufige Überdeckung ersetzte historische Dach wiedererrichtet werden soll. Die Tatsache, dass das aus Holz konstruierte Dach bereits nach dem Brand vom 1917 nicht mehr getreu seiner ursprünglichen Silhouette nachkonstruiert wurde, sondern in einer durch einen Wettbewerb bestimmten, seiner früheren Anmutung zwar nachgeahmten aber dennoch niedrigeren Firsthöhe, relativiert die Bemühungen die Form des Daches originalgetreu in seinem zuletzt bekannten Zustand wiederzuerrichten.

Da das Bauwerk eine große Anzahl von denkmalpflegerischen Werten besitzt, ein Vertreter einer in Istanbul selten angewandten architektonischen Bauweise ist und hinsichtlich der typologischen Entwicklung im Bahnhofsbau eine große Rolle spielt, muss an diese Aufgabe sehr vorsichtig herangegangen werden. Doch bevor dieses sensible Thema, welches für die Wahrnehmung des Bauwerks durch die gegenwärtige Gesellschaft und die zukünftigen Generationen eine große Rolle spielt, unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet wird, ist es notwendig, ein Auge auf die Rekonstruktion und den Wiederaufbau in der Architekturgeschichte zu werfen.

## 6.1 Wiederaufbau und Rekonstruktion in der Architekturgeschichte

Die Theorie des Schutzes des kulturellen Erbes verdankt seine Existenz einer reichen Vergangenheit, welche sich über ein Jahrhundert lang erstreckt. Mit der Teilung des römischen Reiches im 4 Jh. in zwei Teile, dem Untergang des weströmischen Reiches im 5 Jh. gingen die heidnischen Formen der Griechen und der Römer verloren. Dadurch war das kulturelle Erbe des antiken Griechenlands und Roms zerstörerischen Praktiken ausgesetzt. An den als reine Baumaterialien angesehenen griechischen und römischen Bauten und Siedlungsgebiete wurde buchstäblich Gewalt angewendet. Dieser Prozess hat jedoch dazu geführt, dass Diskussionen zum Denkmalschutz schon recht frühzeitig begonnen wurden. Im Laufe der Zeit weckte das kulturelle Erbe das Interesse mancher Denker, Intellektueller und Künstler. Der Vatikan jedoch hat durch päpstliche Erlasse oftmals zugelassen, dass diese Stellen als Kalkofen verwendet oder sogar beseitigt wurden und somit deren Zerstörung bewilligt. Im Gegenzug wurden von Zeit zu Zeit unter anderem durch die Einwirkung einiger dafür sensibilisierte Gruppen Beschlüsse erlassen, welche erste Beispiele eines rudimentären Schutzgesetzes darstellen. Dies zeigte sich erstmals in Italien und breitete sich von dort auf andere europäische Staaten aus.<sup>119</sup>

Auf diese Weise begann die Schutztheorie Gestalt anzunehmen. In dieser konfliktreichen, schmerzlichen Umgebung gewann das Dokumentieren alter Werke an Bedeutung und es entstanden verschiedene Schutzmethoden. Selbstverständlich wurde in diesem Prozess auch versucht, die Fragen “was, wofür und wie geschützt werden soll” zu beantworten. Den Mittelpunkt der Diskussionen bildete der Urkundenwert, mit dem das historische Kulturgut genauere Informationen zu seiner Entstehungszeit vermittelt. In unserer Zeit wird dieser Begriff sehr umfassend definiert. Moderne Ansätze suchen in der historischen Topographie der Stadt, der

Raumordnung urbaner Ensembles, den städtischen Funktionalitäten, der Straßen- und Stadtteilgliederung, den Gestaltungsmerkmalen architektonischen Erbes, der Material- und Bautechnologie und allen konkreten und abstrakten Einzelheiten nach dem historischen Urkundenwert. Gegenwärtig wird allerdings akzeptiert, dass der historische Urkundenwert welcher deren kulturelle, soziale und ökonomische Eigenschaften zeigt, zum Teil physisch greifbar und manchmal nur empfindbar oder gedanklich erfassbar ist.<sup>120</sup>

Bei näherer Betrachtung der Evolution des Schutzphänomens, ist deutlich zu erkennen, dass Diskussionen hinsichtlich des historischen Urkundenwertes durch den Architekten, Ingenieur, Kunsthistoriker, Pädagogen, Geologen, Ethnographen, Raumausstatter und Kritiker Eugene Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879) beschleunigt wurden. Eugene Emmanuel Viollet-le-Duc wird durch “[...] seine Arbeiten über Architekturtheorie, seine Untersuchungen und Restaurierungen der Architekturen der mittelalterlichen Architekturgeschichte [...]”<sup>121</sup> einerseits als der einflussreichste Restaurierungstheoretiker des 19. Jh. akzeptiert, andererseits wird er jedoch auch wegen seines Verständnisses (“[...] Ein Bauwerk zu restaurieren bedeutet, es in einer vielleicht noch nie da gewesenen Integrität wieder aufzurichten [...]”<sup>122</sup>) als der Architekt der Praktiken in Erinnerung gehalten, durch welche er in einer Reihe von Bauwerken die Beschaffenheit des historischen Urkundenwertes erheblich geschwächt hat. Viollet Le Duc hat befürwortet, dass “[...] jedes Bauwerk oder Bauwerksteil, theoretisch in seinem eigenen Baustil restauriert, vervollständigt werden muss [...]”<sup>123</sup>.

Diese sogenannten “stilistischen Restaurierungen”<sup>124</sup>, die sich in ganz Europa und der Welt verbreiteten, verursachten bei vielen Bauwerken

<sup>119</sup> ALIOGLU, Füsün, Rekonstrüksiyon ya da Yeniden Yapma, Hangi Yapi İçin?Taksim Topçu Kışlası İçin Bir Değerlendirme, Megaron Istanbul 2013, Band 8, S.1.

<sup>120</sup> ALIOGLU, Istanbul 2013, S. 1-2

<sup>121</sup> KUBAN, Doğan, *Tarihi Çevre Korumanın Mimari Boyutu*, Istanbul 2000, S.27.

<sup>122</sup> KUBAN, 2000, S.27.

<sup>123</sup> CEVAT, Erder, *Tarihi Çevre Bilinci*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara 1975 No: 24., S.149.

<sup>124</sup> Der Begründer der stilistischen Restauration war Viollet le Duc. Das Restaurationsziel war stilistische Einheit. Es muss hier auch erwähnt werden, dass “Restauration” damals in etwa gleichzusetzen ist mit “Rekonstruktion” heute.



und Siedlungen, irreparable Schäden. Jedoch hat die stilistische Restaurierung dadurch, dass sie Ziel der Kritiken und Reaktionen wurde, ermöglicht, dass Schutzmethoden in Frage gestellt und nun diskutiert wurden. Der englische Schriftsteller, Kunsthistoriker und Sozialphilosoph John Ruskin (1819-1900) vertritt in seinem Buch *Seven Lamps of Architecture* die sogenannte “romantische Ansicht”:

*“[...] Pflegen Sie Ihre Denkmäler gut; dann wird keine Restaurierung nötig sein. Einige Bleibleche, die rechtzeitig aufs Dach gelegt werden, einige Zweige und Blätter, die rechtzeitig aus Dachrinnen entnommen werden, werden sowohl das Dach, als auch die Mauer stützen [...]”*<sup>125</sup>

Die Ansicht, Eingriffe an der historischen Bausubstanz auf ein Minimum zu beschränken, beinhaltet auch eine Kritik an der stilistischen Restaurierung, welche rekonstruktive Maßnahmen beinhaltet. Die sich immer mehr verbreitende Gegenansicht in der Ausführung William Morris’ (1834-1896) *“[...] Wenn man bedenkt, dass heutige Maßnahmen so weitergeführt werden, stellen diese Werke für zukünftige Generationen nichts mehr dar, das erforschenswert wäre [...]”*<sup>126</sup>, betont nochmals, was für eine Gefahr Rekonstruktionen für die Individualität der Werke darstellen.

Der Heidelberger Schloss ist eines der am meisten kritisierten Bauwerke hinsichtlich dieses Sachverhalts. Um 1900 wurde von der Burganlage nur der Friedrichsbau durch den deutschen Architekten Carl Schäfer gefertigtem Entwurf rekonstruiert. Ob das seit dem 17. Jh. als Ruine betrachtete Schloss vollständig rekonstruiert werden sollte, war die Ursache ausgeprägter Diskussionen unter Architekten und Denkmalpflegern. Schließlich wurden für die Denkmalpflege des beginnenden 20. Jahrhunderts damit wegweisende Akzente gesetzt und der Ottheinrichsbau und der

übrige Teil des Ensembles blieben unberührt. Das Heidelberger Schloss blieb als Deutschlands schönste Ruine erhalten.<sup>127</sup> Dieses Ereignis ging als der erste Erfolg des Georg Dehios und der anderen Rekonstruktionsgegner in die Geschichte ein.

Der italienische Architekt, Ingenieur, Kunstkritiker und Kunsthistoriker Camillo Boito, welcher im 19. Jh. lebte, traf folgende Aussage: *“[...] Denkmäler belegen die gesamte Menschheitsgeschichte. Deshalb müssen sie respektvoll behandelt werden. Eventuelle Veränderungen könnten irreführende Schlussfolgerungen und Urteile verursachen. Alle Hinzufügungen späterer Zeitabschnitte nach der ersten Herstellung sollten als Bestandteile des Denkmals errichtet und geschützt werden sofern diese keine anderen Glieder bedecken oder beeinträchtigen [...]”* und lenkte dadurch erneut die Aufmerksamkeit auf die Individualität der Denkmäler.<sup>128</sup> Dieser Ansatz wurde in den Restaurierungsvorschriften *Carta Del Restauro* *“[...] keine der verschiedenen Zeitabschnitte zerstören, die in der Schaffung des Denkmals mitgewirkt haben, keine neuen Teile hinzufügen, die Wissenschaftler irreführen würden [...]”* (1931) aufgestellt und erhielt 1931 in Italien gesetzlichen Status.<sup>129</sup> Fundamentales Ziel ist es also, die Authentizität des gesamten kulturellen Erbes, welche uns im Laufe der Geschichte erreicht hat, zu schützen. Daneben muss auch versucht werden, Rekonstruktionsmaßnahmen zu vermeiden, welche bei Bauwerken und Siedlungen irreparable Verfälschungen verursachen.

Während der ersten beiden Weltkriege Anfang des 20. Jh. wurden in Europa jedoch sehr viele Gebäude zerstört oder beschädigt – so auch der Bahnhof von Haydarpaşa, welcher Gegenstand dieser Arbeit ist. Gemeinden und Städte wurde teilweise gänzlich ausgeradiert. Im Zuge der Wiederherstellung der kriegszerstörten Gebäude und Siedlungen, wurde entschieden, die Gebäude in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zu

<sup>125</sup> RUSKIN, John, *The Seven Lamps of Architecture*, New York 1866, S.162.

<sup>126</sup> AHUNBAY, Zeynep, *Tarihî Çevre Koruma ve Restorasyon*, Yem Yayınları, İstanbul, 1996, S.15.

<sup>127</sup> HOFFMAN, Ingrid, *Millionen-Investition ins Heidelberger Schloss, die keiner sieht*, in: [http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg\\_artikel,-Millionen-Investition-ins-Heidelberger-Schloss-die-keiner-sieht-\\_arid,194170.html](http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Millionen-Investition-ins-Heidelberger-Schloss-die-keiner-sieht-_arid,194170.html) (19.09.2016)

<sup>128</sup> AHUNBAY, 1996, S.18.

<sup>129</sup> AHUNBAY, 1996, S.148.-149.

rekonstruieren. Die Rekonstruktion eines Bauwerks, eines Bezirks oder einer ganzen Stadt, die aus diversen Gründen weitgehend beschädigt wurden, oder gänzlich zerstört sind, ist jedoch keine denkmalpflegerische Massnahme, wenn kein erheblicher materieller Denkmalrest vorhanden ist. Sie ist ein Zeugnis der Zeit ihrer Entstehung, nicht der Zeit der Erbauung des Vorbilds.<sup>130</sup> Hauptgrund hierfür ist gesellschaftliche Traumata zu vermeiden und Zugehörigkeitsgefühle reaktivieren.<sup>131</sup>

Um diesem Thema weiter nachzugehen, ist es vorteilhaft, die aktuellen Tendenzen in internationalen Normen und Chartas über Rekonstruktion zu prüfen. Der 17. Artikel der Charta von Burra mit dem Überschrift „Rekonstruktion“, die 1979 von ICOMOS Komitee Australien vorbereitet und in den vergangenen 20 Jahren umgeschrieben wurde, sagt *“Rekonstruktion ist nur dann angemessen, wenn ein Objekt durch Beschädigung oder Veränderung unvollständig geworden ist, und wenn sie notwendig für sein Überleben ist, oder wenn sie den Denkmalwert des Objektes als Ganzes ablesbar macht.”*<sup>132</sup> Damit ein Ort nicht an seiner kulturellen Bedeutung verliert, wird der Rekonstruktionsakt nach dieser Charta nur selten akzeptiert. Die Wiedererrichtung muss jedoch bei näherer Betrachtung als neu identifizierbar sein.

Zuletzt soll erwähnt sein, dass ein Bauwerk, dessen eigentlicher Zustand zum Zeitpunkt vor einer derartigen Katastrophe noch in Erinnerungen geblieben ist, wiederherzustellen wenig akzeptiert ist und trotz dass es sich um eine Rekonstruktion oder ein Wiederaufbau handelt, die Kriterien sich über die Ausnahmen definieren. Bedenkt man, dass jedes Kulturdenkmal besondere Probleme sowie Potentiale besitzt, sollte akzeptiert werden, dass in der Planungsphase sowie in der Praxis unterschiedliche Beurteilungen und Lösungen möglich sind, sofern nach

internationalen und nationalen Normen gehandelt wird. Als natürliches Ergebnis dieser Akzeptanz kann man bei der Beurteilung der reichen Kulturerben und Bestimmung notwendiger Interventionen Verallgemeinerungen vermeiden. Möchte man von dem Verfälschungspotential oder der Authentizität reden, sind folgende Sätze von Martin Fischer lesenswert: *“Nicht selten verwandeln sich Rekonstruktionen im Bewusstsein der Bevölkerung zurück in Originale, wie es etwa mit der Münchner Innenstadt oder Semper Oper in Dresden geschehen ist. Die Generationen, die darum wussten, sterben aus; die Gebäude authentifizieren sich durch die Zeit selbst.”*<sup>133</sup>

<sup>130</sup> *Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz*, Artikel 5.4

<sup>131</sup> ICOMOS New Zealand Charter for the Conservation of Places of Cultural Heritage Value (Revised 2010)

<sup>132</sup> The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance 1979, in: <http://australia.icomos.org/publications/charters/> (19.09.2016)

<sup>133</sup> FISCHER, Martin, *Rekonstruktion in der Denkmalpflege: Überlegungen - Definitionen - Erfahrungsberichte*, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz 57 (1997), S.7.-11.

## 6.2 Rekonstruktionsakten in der Türkei



In der Türkei wurde der Rekonstruktionsakt, mit dem Beschluss Nummer 660 vom 5. November 1999 durch die Kammer des Kultur- und Naturgutschutzgremiums der Türkischen Republik unter dem Titel „Interventionsakten“ definiert. Dementsprechend kann ein Gebäude mit historischem Hintergrund oder eines, welches im Kontext seiner historischen Umgebung von großer Bedeutung ist, aus diversen Gründen verschwunden sind, am selben Ort mit derselben Fassade, der gleichen Masse, den ursprünglichen Planungsschemen und unter Verwendung derselben Materialien und Konstruktionstechniken wiedererrichtet werden, solange die notwendigen Dokumente vorhanden sind. Wenn man jedoch die Projekte in der Türkei betrachtet, bei denen die Rekonstruktion als Notlösung gedacht ist, wird sichtbar, dass diese Prinzipien nicht richtig in die Praxis umgesetzt wurden.<sup>134</sup>



←

Abb. 140 (links)  
Karaköy Moschee von Raimondo D'Aronco, Istanbul (1950-1955)

←

Abb. 141 (rechts)  
Rendering für die Rekonstruktion der Moschee (2015)

In den aktuellen Bebauungsplänen der historischen Halbinsel von Istanbul wird wiederum ersichtlich, dass es in der Politik einen großen Wunsch nach dem Wiederaufbau von Bauten und Denkmälern gibt, welche Zeit lange in Vergessenheit geraten oder zerfallen sind. Zum Beispiel wird die Karaköy Moschee von Raimondo D'Aronco als Kopie wiederaufgebaut, die 1958 von seinem ursprünglichen Ort demontiert und entfernt wurde. Obwohl der intensive Wunsch nach Rekonstruktionen als Bemühung erscheinen mag, die verlorene historische Struktur der Stadt wiederzugewinnen, werden durch erzwungene Rekonstruktionen, die keine wissenschaftliche Grundlage haben, nur gefälschte historische Denkmäler geschaffen. Die Architekturhistorikerin und Restauratorin Prof. Zeynep Ahunbay gab ihre Ideen zu diesem Thema, folgendermaßen wieder:

<sup>134</sup> Im türkischen Badeort Sile am Schwarzen Meer war die Restaurierung eines Turms aus dem 13. Jahrhundert gründlich fehlgeschlagen. Diese „spezielle“ Restaurierung wurde von Medien und in den sozialen Netzwerken stark kritisiert. (2015)

→

Abb. 142 (links)  
Der Turm in Sile vor und nach  
der Restaurierung



→

Abb. 143 + 144 (rechts)  
Gezi Parki vor ca. 75 Jahren und  
heute



*„Istanbul konfrontiert heutzutage diverse Risiken. Eines von diesen ist der so genannte „gefälschte Historismus“. Man möchte die verlorenen Denkmäler wiedererrichten, statt die vorhandenen richtig zu schützen, was ich sehr beängstigend finde. Die Antworten auf solche Fragen sowie „Warum? Wofür?“ erscheinen heute nicht mehr als „Neo-Osmanismus“ und „gewinnorientierte Investition“, die durch Bereitstellung der historischen Freiflächen für wirtschaftliche Gewinne ermöglicht wird, zu sein.“<sup>135</sup>*

Die Rekonstruktionsprojekte in der Türkei aus den letzten Jahren sind ein sehr sensibles Thema geworden. Besonders als man 2013 entschied, auf dem Grundstück des Gezi Parks in Istanbul die 1940 abgerissene Taksim Topcu Kaserne wiederzuerrichten, löste dies eine große Debatte nicht nur in den Architekturkreisen, sondern auch in einem großen Teil der Gesellschaft aus. Die Entscheidung, auf einer der letzten großen

Grünflächen in Istanbul eine längst vergessene Kaserne zu rekonstruieren, wurde von den türkischen Architekten und Stadtplanern stark kritisiert und resultierte in einer unerwarteten Organisation der Opposition, welche sich damit in der Demokratiegeschichte der Türkei einen Namen machte. Es entstand eine harte Haltung gegenüber historisierenden Bauprojekten und die Kritiken in Hinsicht auf Rekonstruktionsprojekte begannen alles andere als objektiv zu sein.

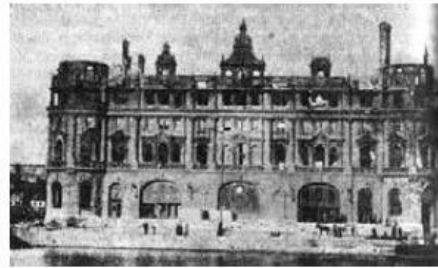
Die Architektur wird zunehmend von der aktuellen politischen Lage beeinflusst. Obwohl dass sich die Möglichkeit Architektur von alltäglichen politischen Differenzen im Land abzuschirmen verringert, sollte der Versuch, immer wieder über Architektur zu sprechen und aktuelle Geschehnisse neutral zu beurteilen nicht aufgegeben werden.

<sup>135</sup> AHUNBAY, Zeynep, TAKSİM MEYDANI VE TOPÇU KİŞLASI'NIN YENİDEN YAPIMI: Rekonstrüksiyon Tutarusu/ "Hortatılmak" İstenen Yapılar, in: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=378&RecID=2898> (19.09.2016)





1908



1917



1939



2010



Abb. 145  
Der Bahnhof von 1908 bis heute



2023 ?

## 6.3 Das neue Dach : Wie und Warum ?

Obwohl Ende 2015 auch durch die Medien mitgeteilt wurde, dass das Dach des Haydarpaşa Bahnhofs in der Form wiedererrichtet wird, welche bis zum Brand 2010 im Bewusstsein der Stadt eine große Rolle spielte, sollte dennoch diskutiert werden, ob dieser Beschluss, welcher ohne öffentliche Ankündigung getroffen wurde, fair und richtig ist. Es ist bekannt, dass es bezüglich des neuen Funktions- und Nutzungskonzeptes des Bahnhofs Konflikte in der Gesellschaft entstanden sind. Es wurden jedoch keine Informationen gefunden, welche Kriterien bei der Errichtung des neuen Daches behandelt und ob die Möglichkeiten der Wiedererrichtung ausreichend abgewägt wurde.

Wenn man alle bisher angesprochenen baulichen und symbolischen Werte des Bauwerkes beachtet wird ersichtlich, dass es für den Wiederaufbau des Daches drei mögliche Szenarien gibt. Die Frage, ob das Dach steil und hoch - wie bei der ursprünglichen Errichtung des Bahnhofs im Jahr 1908 - rekonstruiert, in Mansardform, welche von 1940 bis zum Brand 2010 existierte oder in zeitgenössischer Architektursprache wiederaufgebaut werden soll, muss anhand vergleichbarer Beispiele beurteilt werden. Dies kann für den weiteren Verlauf interessante Fragen und neue Perspektiven mit sich bringen.



←

Abb. 146  
Kopfbahnhof Haydarpaşa  
mit seinem ursprünglichen Dach

## 6.3.1 Rekonstruktion der Dachform von 1908

→

Abb. 147 (links)  
Struktur des ursprünglichen  
Daches

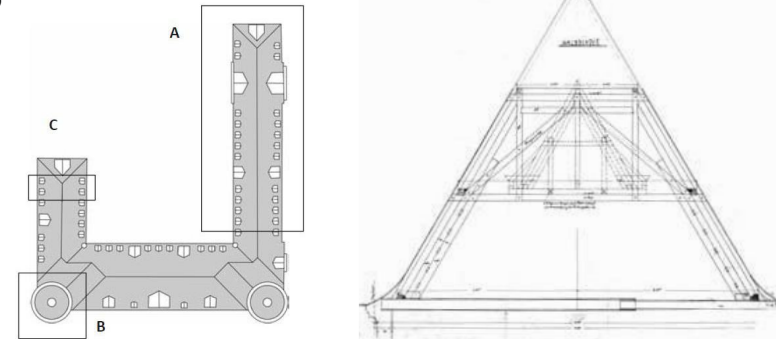
→

Abb. 148 (rechts)  
Konstruktionsdetail, Institut für  
Stadtgeschichte in Frankfurt

*“In Fall einer Abwertung und Wiederaufwertung, wird ein zerstörtes Gebäude nicht wiederaufgebaut, sondern vernachlässigt. Weil es massiv an Wert verloren hat, kann es sich gegenüber neuen Zielen nicht mehr behaupten. Rekonstruktion bedeutet in diesem Fall Wiederaufwertung des vorübergehend Entwerteten und ist Symptom einer ästhetischen und historischen Umorientierung”<sup>136</sup>*

Wie der Titel schon sagt, spiegelt das erste Szenario die Wiedererrichtung des Daches in der ursprüngliche Form von 1908 wider. Der Kopfbahnhof Haydarpaşa wurde weniger als zehn Jahre nach seiner Eröffnung schwer beschädigt und weitere zehn Jahren lang - wie auch aktuell - dauerte es, bis man sich mit den Probleme auseinandersetzte. Schließlich wurde 1930 entschieden, das Bauwerk zu restaurieren. Den Wettbewerb gewann der Entwurf im des orientalistischen Stil des jungen Architekten Nizami Yaver Bey. In Yaver's Projekt war vorgesehen, den Bahnhof ähnlich seinem ursprünglichen Zustand mit einigen Änderungen wiederaufzubauen (kreisförmige Turmdächer und drastisch verringerte Dachhöhe). Aus unbekannten Gründen wurde jedoch von diesem Projekt abgesehen und das Dach letztlich 1932 in Mansardform gebaut, welche seit dem Brand 2010 nur teilweise existiert.

Das ursprüngliche Dach des Haydarpaşa Bahnhofs unterscheidet sich vom Mansarddach von 1932. Die Originalkonstruktion war aus Holz und hatte Gauben mit Satteldächern. Die Zeichnungen des Architektur-Projekts im Maßstab 1:50 mit dem Titel ‚Neuer Bahnhof Haidar Pacha‘, die sich im Institut für Stadtgeschichte in Frankfurt befinden, geben uns eine Idee über die Konstruktion des ursprünglichen Daches. In Anlehnung an diese Informationen ist zu sehen, dass das Dach für jeden Flügel einzeln konstruiert war.<sup>137</sup> Des Weiteren hatte das Dach des mittleren Teils zwar die gleiche Form wie das der Seitenflügel, jedoch war dieser Teil höher



gebaut, als die seitlichen. Diese hohen Dächer, die von oben nach unten immer breiter werden, hatten Belichtungs- und Belüftungsfenster mit einem dreieckigen Giebel und waren mit Schiefer gedeckt.

Die Sparren des Dachs im Hängesystem bestanden aus doppelten Balken, die mit Keilen verstärkt waren. Aber die Teile, welche die verstärkten Balken bildeten, waren nicht gleich lang. Während das erste Stück vom Dachboden bis über die Balken der ersten Ebene reichte, führte der zweite Teil des verstärkten Balkens bis unter die Kehlbalken, welche die Balken der zweiten Ebene hielt. Somit war die untere Hälfte der Dachkonstruktion, die größeren Kräften standhalten muss, gestützt. Die Kehlbalken fixierten die Sparren und Balken und fungierten gleichzeitig als Deckenbalken. Die Deckenbalken schienen mit einem ineinander verlaufenden, beweglichen System konstruiert zu sein.<sup>138</sup>

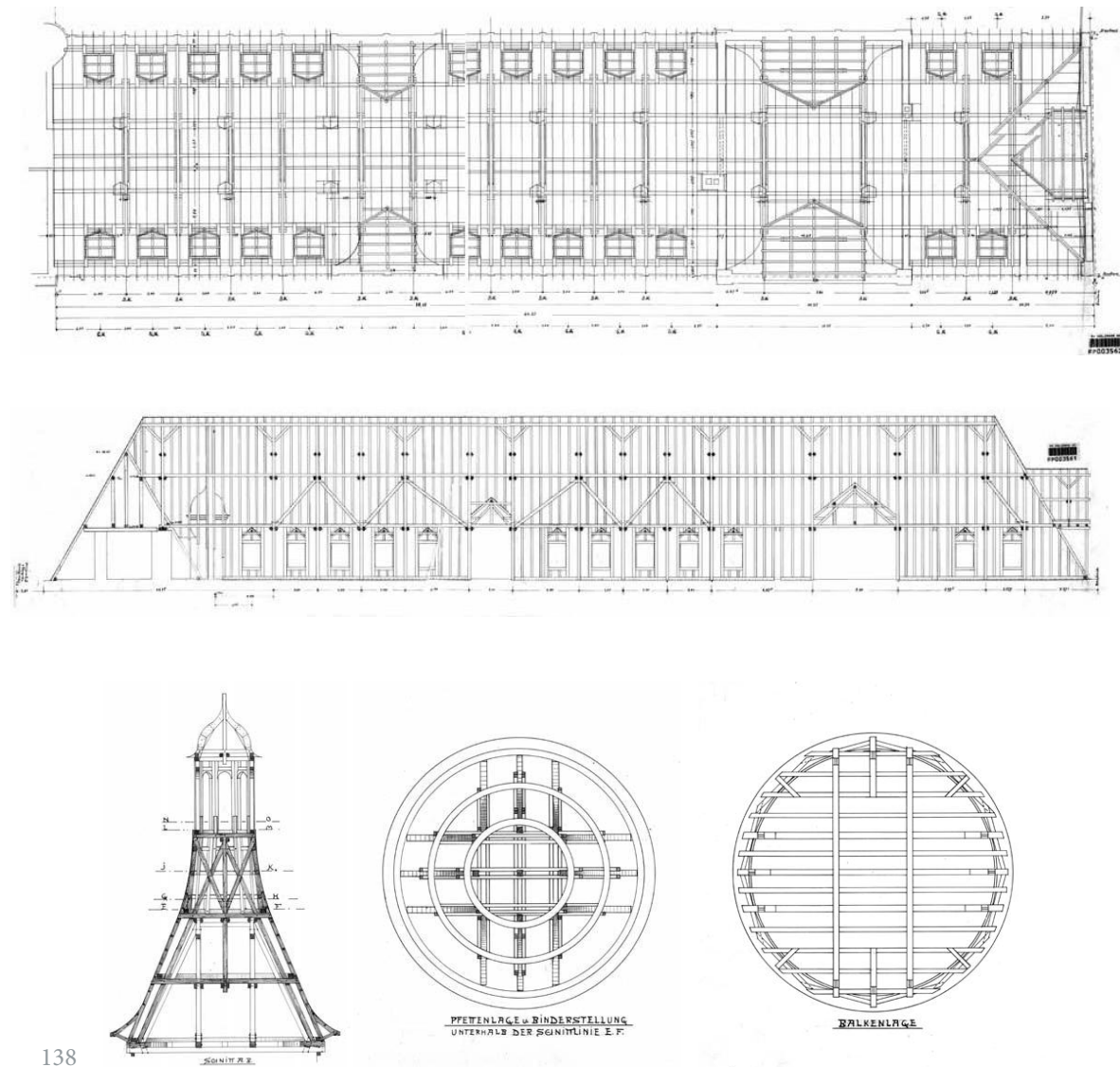
Obwohl es bis auf wenige umdetaillierte Dachzeichnungen und historische Fotos, welche im Institut für Stadtgeschichte in Frankfurt zu finden sind, keine genaue Information über die Konstruktion des Daches von 1908 gibt, ist bekannt, dass moderne Bautechnik und -materialien, welche bei der Errichtung des Bahnhofs ihre Verwendung fanden, aus Europa importiert worden waren.

<sup>136</sup> EIGLER, Friederike, Kugele, Jens, *HEIMAT: At the Intersection of Memory and Space*, Berlin 2012, S.87.

<sup>137</sup> ERKAN, 2013, S.109

<sup>138</sup> ERKAN, 2013, S.109-110





138



Abb. 149  
Systemdetails, 1908 (Institut für Stadtgeschichte in Frankfurt)

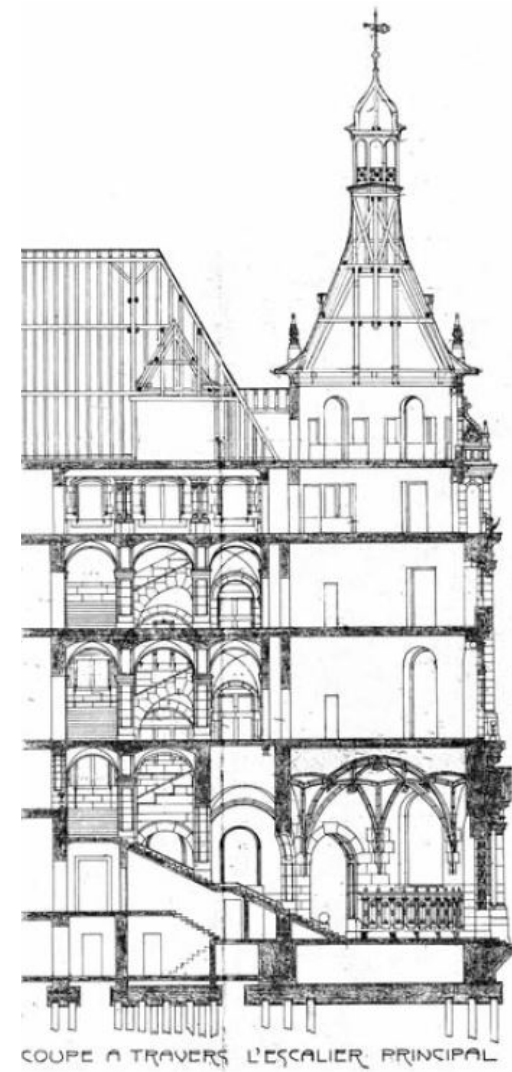
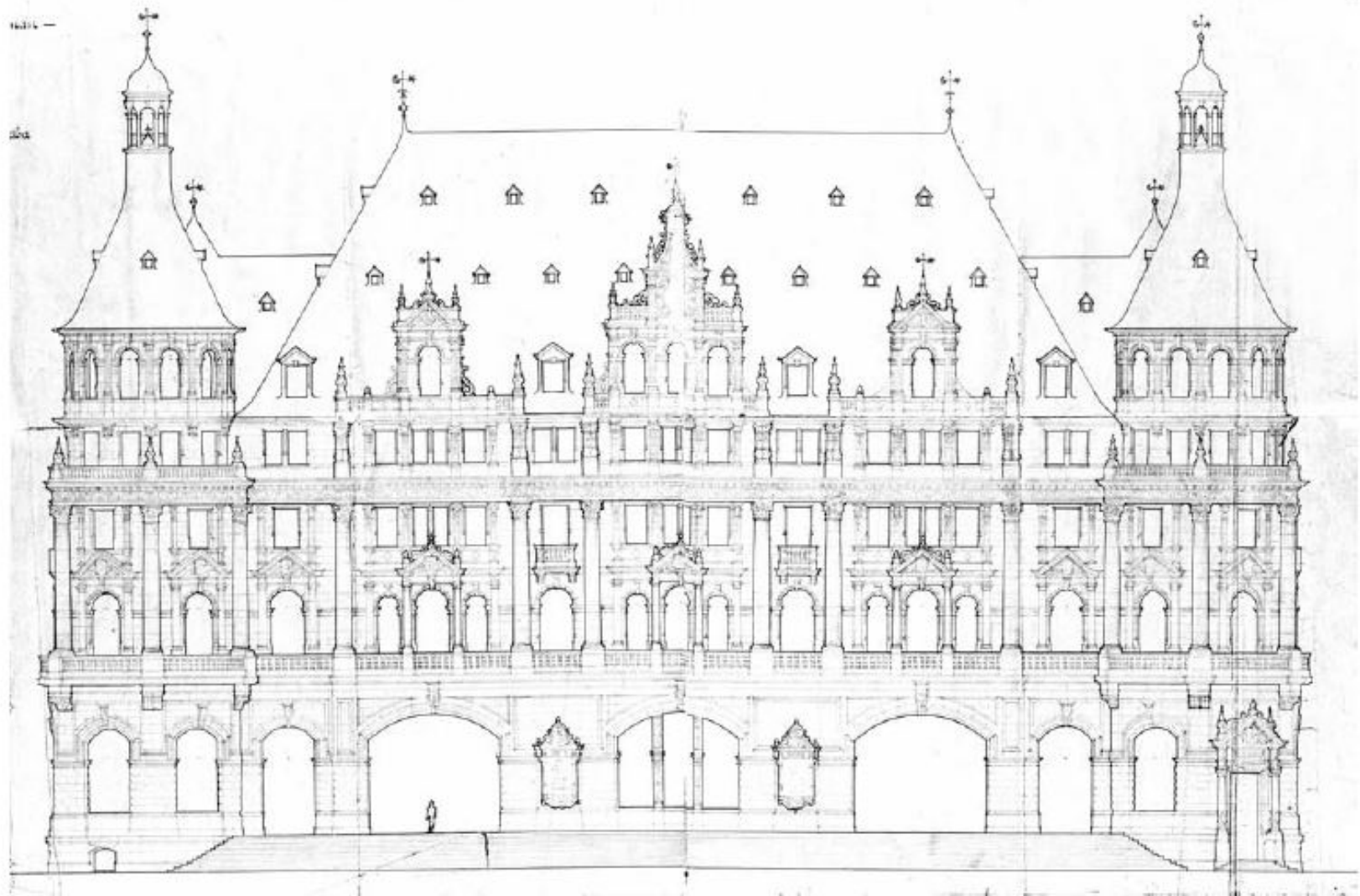


Abb. 150  
Schnitt/Systemdetail (Südturm), 1908  
(Archiv des Eisenbahnmuseums in Istanbul)

→

Abb. 151  
Südfassade des Bahnhofs, 1908,  
(Archiv des Eisenbahnmuseums  
in Istanbul)



Die steilen und hohen Satteldächer bewahren sich seit Jahrhunderten in der europäischen Baukultur. Ihre Form, welche seit dem Mittelalter und erstmals bei Kirchen zu sehen war, wurde im Laufe der Zeit auch bei Schlössern und Bürgerhäusern verwendet. Das besondere Dach, welches den Vorteil hat, im Vergleich zu anderen Dachformen weniger Angriffsfläche für Schnee und Regen zu bieten, ist beim Martainville Schloss, bei Heidelberg (1601-04), Aschaffenburg (1605-1614) und bei zahlreichen alten Verwaltungsgebäuden in Deutschland zu sehen.<sup>139</sup> Man könnte also anhand ähnlicher Beispiele in Europa Vergleiche durchführen und Informationen finden, welche für neue Untersuchungen relevant sind.

Bevor man beurteilt, ob es möglich wäre das Dach in seiner originalen Gestalt von 1908 zu errichten, sollte untersucht werden, warum man sich 1930 für eine andere Dachform entschied. Nach Meryem Müzeyyen Findikgil, die 2002 eine Doktorarbeit über die Einwirkungen der Deutschen Architektur auf das osmanische Reich schrieb, könnte Grund der Entscheidung sein, dass es damals im Land außer der Mitarbeiter der Baufirma Phillip Holzmann, welche den Bahnhof 1908 errichteten, keine Architekten und Ingenieure gab, die sich mit dem Bautechnik des Bahnhofs auskannten. Außerdem wäre eine orientalistische Interpretation des Gebäudes, ein respektloser Akt gegenüber den "künstlerischen Rechten" der Architekten Hellmuth Cuno und Otto Ritter.<sup>140</sup> Beachtet man jedoch, dass die Deutsche Firma 2002 in Insolvenz ging, die Architekten, welche das Gebäude entwarfen nicht mehr am Leben sind und es heute in der Türkei große Fortschritte in der Bauindustrie gibt, ist die Annahme, dass die Entscheidungen, welche heute getroffen werden müssen, im Vergleich zur Vergangenheit durch andere Parameter beeinflusst werden nicht falsch.

Wenn eine Rückkehr zur steilen Dachform des frühen 20. Jahrhunderts in Frage kommt, sollten folgende wichtige Punkte diskutiert werden: Während das Dach nach der Explosion 1917 komplett zerstört war, blieb das über dem West und Ostflügel befindliche Dach nach dem Brand 2010 teilweise unbeschädigt. In der Türkischen Charta für die Konservierung Architektonischer Denkmäler (2013) steht: „*Solang es nicht obligatorisch ist, dürfen Angaben und Überreste einer Kultur (oder einer Zeitperiode) nicht entfernt werden, um die Angaben einer anderen Kultur hervorzuheben.*“<sup>141</sup> Nach der modernen Schutztheorie wäre es also keine optimale Lösung, das Dach in der Form von 1908 zu rekonstruieren, da bei den seitlichen Dachteilen immer noch historische Bauelemente vorhanden und Bautechnik des Mansarddaches von 1932 ablesbar sind. Eine vollständige Rekonstruktion könnte die Zerstörung wichtiger historischen Spuren einer anderen Zeitperiode bedeuten.

Einen ähnlichen Fall zeigt die Rekonstruktion der Michaeliskirche in Hamburg. Obwohl viele Theoretiker und Architekten wie Peter Behrens und Fritz Schumacher dagegen waren, entschieden sich die Autoritäten für die Rekonstruktion des Kirchturmes nach seiner alten Gestalt. Schriftsteller und Journalist Paul Bröcker äußerte seine Meinungen zum Thema wie folgt: „*Die den alten Michel wieder haben wollen, sollen anerkennen, dass Stil Ausdruck einer bestimmten Zeit ist, ein Produkt wandelbarer seelischer Voraussetzungen. Wir können einfach nicht so bauen, wie die Leute von ehemals.*“<sup>142</sup> Die politischen Autoritäten entschieden sich letztlich für die äußerliche Rekonstruktion, aber der Streit kann als Vorbote viele ähnlicher Auseinandersetzungen gesehen werden.<sup>143</sup> Die Rekonstruktion des Daches des Kopfbahnhofs Haydarpaşa birgt in seiner ursprünglichen Formensprache durchaus einige Risiken. Auf der einen Seite wird die Wiedergewinnung seiner ehemaligen Pracht ermöglicht, aber auf der

<sup>139</sup> Diese Bauten, die in der Früh- und Spätrenaissance gebaut wurden, weisen neben ihren steilen Dächern, die oft höher als die kegelförmigen Turmdächer sind, reich dekorierte Giebel, Kamine und rechteckige (manchmal rundböigige) spätgotische Kreuz-stock Fenster auf.

<sup>140</sup> FINDIKGİL, Meryem, Müzeyyen, Interview, Istanbul 2016

<sup>141</sup> ICOMOS Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi 2013, in: [http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR\\_0623153001387886624.pdf](http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0623153001387886624.pdf) (06.06.2016)

<sup>142</sup> HANSELMANN, Jan, Friedrich, *Rekonstruktion in der Denkmalpflege: Texte aus Geschichte und Gegenwart*, Stuttgart 2015, S.41.

<sup>143</sup> SCHEDIWIY, Robert, *Rekonstruktion: wiedergewonnenes Erbe oder nutzloser Kitsch?*, Berlin 2011, S.10.

anderen Seite würde man allen modernen Schutznormen widersprechen, da man bei einer Rekonstruktion die seitlichen Mansarddächer und ihre Bautechnik - mit der 70-jährigen Geschichte - opfern müsste. Weiterhin sollte ebenfalls berücksichtigt werden, dass man für eine Rekonstruktion - oder in diesem Fall "Ergänzung"- umfassende Dokumente des originalen Konstruktes braucht. Die hier angeführten Bedenken erinnern an die Entscheidung, welche 1976 bei der Generalkonferenz der UNESCO in Nairobi/Kenia, getroffen wurde:<sup>144</sup>

*"Der Abriss historischer Bauten, ohne Bewusstsein darüber, was letztlich zerstört wird sowie irrationale Rekonstruktionen unter dem Vorwand von Modernisierung und Entwicklung, bewirken große Schäden am historische Erbe."*

Ein weiteres diskussionswürdiges Thema sind die Türme, welche ebenfalls bei der Explosion 1917 schwer beschädigt und gleich dem Dach nicht entsprechend ihrer originalen Gestalt wiedererrichtet wurden. Daher stellt sich die Frage, was aus den Türmen werden soll und inwiefern sich das Ensemble aus dem Dach und den Türmen ändern wird, wenn man die Rekonstruktion des Daches in der ursprünglichen Form von 1908 durchführen würde. Zu bedenken ist auch, dass ein Rekonstruktionsprojekt solcher Größe auch finanzielle Probleme mit sich bringen kann.

Es ist durch vorhandene Dokumente (Bilder, Pläne, Schnitte, Fotos) nachgewiesen, dass das Mansarddach des Bahnhofs, welches im Jahr 1932 errichtet wurde, im Vergleich zu seinem steilen Dach aus 1908 der Öffentlichkeit wohl bekannter ist. Trotzdem ist es nicht ganz richtig zu behaupten, das Bauwerk verliere seine gesamte kulturelle Bedeutung, wenn es in der ursprünglichen Dachform rekonstruiert wird. Obwohl ein

Teil der Gesellschaft die Meinung vertritt, das erste Dach aus 1908 weise eine fremde Form auf, welche mit dem traditionellen Architekturstil von Istanbul nicht übereinstimmt, darf nicht vergessen werden, dass nicht nur das Dach selbst, sondern der gesamte Baukörper einen fremden europäischen Charakter besitzt. Eines der wichtigsten Merkmale des Bahnhofs, welcher in Gestalt eines Schlosses als Tor von Westen nach Osten entworfen wurde, ist, dass er einen Architekturstil und eine Kultur widerspiegelt, welche der Stadt unbekannt ist. Dies ist Grund für die Einzigartigkeit des Gebäudes. Auf alten Fotos des Haydarpasa Bahnhofs, welche kurz nach seiner Eröffnung aufgenommen wurden, ist erkennbar, dass die repräsentativste Fassade, die Hauptfassade im Südwesten bildet. Der Grund dafür ist nicht alleine die Proportion des Baukörpers oder seine Fassadengestaltung, sondern auch das steile Dach über dem Südwestflügel, welches im Vergleich zu den seitlichen Dachteilen etwas höher war. Man kann nicht leugnen, dass das steile, höhere Dach im westlichen europäischen Baustil mit dem Rest des Bauwerkes eine einzigartige Harmonie bildet. Nach der Formänderung im Jahr 1932 verlor es jedoch teilweise seine Pracht und Authentizität und daneben auch die Eigenschaft Hauptaugenmerk des Gebäudes zu sein.

Kurz gefasst lässt sich sagen, dass die Rekonstruktion des Daches im alten Stil nicht unbedingt die Minderung der Werte, welche das Gebäude widerspiegeln, sondern die Aneignung dieser Werte bedeuten könnte. Da ein solches Bauprojekt Diskussionen auf internationaler Ebene auslösen würde, ist die Chance, dass das Interesse an dem Bahnhofsgebäude und die Anzahl der Besucher zunehmen würde, sehr hoch. Dies würde wiederum die Vorbereitung und Bewusstseinsbildung für die übrigen notwendigen denkmalpflegerischen Maßnahmen des Bauwerkes beschleunigen.

<sup>144</sup> AHUNBAY, Zeynep, *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, Istanbul 2009, S.157.





## 6.3.2. Wiederaufbau des Daches von 1932

Das zweite mögliche Szenario, ist der Wiederaufbau des Daches im „Mansard-Stil“, das im Jahr 1932 gebaut und 2010 bei dem Brand schwer beschädigt wurde. Dieser Stil wurde nach dem französischen Architekten François Mansart (1598–1666) benannt, welcher als einer der Ersten diese Bauweise ausführte. Erfinder des Stils jedoch ist der Architekt und Bildhauer Pierre Lescot, welcher ein solch platzsparendes Konzept bereits 100 Jahre zuvor praktizierte.<sup>145</sup> Bei dieser Art von Dach, welche den Innenraum als Nutzfläche vorsieht, sind die Randbereiche sehr steil und flachen erst ab der Bruchlinie bis zum First ab. Es ist häufig bei verschiedenen Bauwerken des Barock anzutreffen<sup>146</sup> und kommt überwiegend in Deutschland und Frankreich vor. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam das Mansarddach häufig im Wohnungsbau zum Einsatz, da es die größtmögliche Flächenausnutzung des Dachraumes zulässt.<sup>147</sup>

Das Dachprojekt der Ingenieure und Brüder Mehmet und İbrahim Galip im Jahr 1931 wurde als Holz- und Stahlkonstruktion ausgeführt. Die Randbereiche wurden über das Gesims steil nach innen gelegt, auf eine Höhe von ca. 7 Metern gebracht und mit einem flachen Winkel bis zum First verlängert. Zuletzt wurde das Dach von außen mit quadratischen Schieferimitatplatten aus Zementfasern geschlossen.

Wann immer über das zukünftige Schicksal des beschädigten und teilweise zerstörten Dachs des Bahnhofs Haydarpaşa gesprochen wird, tritt gleichzeitig eine Debatte über das „gesellschaftliche Bewusstsein“ auf, das in komplexer Beziehung zur Kultur steht und dabei lokale, regionale, nationale und internationale Charakteristiken annimmt<sup>148</sup> und betont, dass das Dach dementsprechend wiederaufgebaut werden muss. Kann die durch den auf Grund einer Fahrlässigkeit ausgelösten Brand entstandene Beschädigung des Dachs jedoch wirklich als ein gesellschaftliches

Trauma gesehen werden? Was bedeutete der Brand für die Gesellschaft wirklich? Zur Beantwortung dieser und ähnlicher Fragen und um einen besseren Blickwinkel auf das Thema zu gewinnen, sollte zuerst ein Blick auf den Entwicklungsprozess zwischen dem architektonischen und dem gesellschaftlichen Bewusstsein geworfen werden.

Das architektonische Bewusstsein hat sich seit Anfang des 19. Jh. dreimal wesentlich geändert. Anfang des 19. Jh. wurde es für das menschliche Gehirn als ein Element der Schönheit und ein Mittel für den Genuss angesehen, weil es die Beziehung zwischen Mensch und Objekt auslöste. Seit John Ruskin hat das Bewusstsein jedoch die Bedeutung als ein konkreter Indikator für das menschliche Können und die Bautechnologie verschiedener Perioden erlangt. Somit entwickelte sich das Wort Bewusstsein anstelle einer individuellen in eine pluralistische Wahrnehmung. Mit Beginn des Modernismus kam es regelrecht zur Zerstörung dessen und in den 70er Jahren entwickelte sich aus dem architektonischen Bewusstsein - wie der italienische Architekt und Designer Aldo Rossi sagte, - „das städtische Bewusstsein“. Abgesehen einer Bewertung als „gut oder schlecht“ stellt der Bau einen besonderen Wert dar und bildet für Stadt und Bewohner ein bedeutungsvolles Symbol. In einigen Staaten ist der Besitzer eines Gebäudes derjenige, dessen Name im Grundbuch eingetragen ist, wobei in Gesellschaften mit Ausrichtung zu sozialen Bauten jeder als Besitzer gilt, der den Bau benutzt, sieht und ob gewollt oder ungewollt mit im in Kontakt gerät. Nach John Ruskin gehören Gebäude nicht einer bestimmten Person, sondern ein Teil gehört denen, die es bauen und ein anderer Teil den nachfolgenden Generationen.<sup>149</sup>

<sup>145</sup> NÖTH, Johann, *Dachformen*, in: <http://www.noeth-dachprofi.de/aus-alt-mach-neu/dachformen.html> (19.09.2016).

<sup>146</sup> WILFRIED, Koch, *Baustilkunde: Das Standardwerk zur europäischen Baukunst von der Antike bis zur Gegenwart*, München 2014, S.439.

<sup>147</sup> Anon., *Historische Dachformen*, in: [http://www.baunetzwissen.de/standardartikel/Altbaumodernisierung-Historische-Dachformen\\_3473659.html](http://www.baunetzwissen.de/standardartikel/Altbaumodernisierung-Historische-Dachformen_3473659.html) (19.09.2016)

<sup>148</sup> Anon., *Wörterbuch des Neuen Humanismus*, in: <http://www.humanisten.ch/woerterbuch/wort.php?id=65> (19.09.2016)

<sup>149</sup> KALMAN, Harold, *Heritage Planning: Principles and Process*, New York 2014, S.117.

Die Stadt bildet ihre Identität mit den Erinnerungen, die sie teilt. Das heißt, kollektive Erinnerungen werden zum Bewusstsein der Stadt und die Bewohner identifizierten sich mit den Objekten, die sich in der Stadt befinden. Der symbolische Wert, welchen diese Objekte innehaben, wird von dem kollektiven Bewusstsein und der populären Kultur am Leben gehalten. Das bedeutet, dass in jeder Gesellschaft in bestimmten historischen Abschnitten gewisse Orte aufgrund eines gesellschaftlichen oder politischen Geschehnisses eine besondere Stellung und einen symbolischen Wert im gesellschaftlichen Bewusstsein einnehmen können. Der von deutschen Baumeistern auf osmanischem Territorium gebaute und seit mehr als hundert Jahren dem Türkischen Volk dienende historische Bahnhof Haydarpaşa ist einer dieser Objekte und Orte.

Die Bedeutung des Bauwerkes, das einerseits die Eintrittsstelle in den Westen und der Abfahrtspunkt in die östlichen Städte der Türkei ist und andererseits in der Migrationsgeschichte von Anatolien nach Istanbul eine besondere Rolle spielt, kann für das gesellschaftliche Bewusstsein so erklärt werden: Obwohl es stimmt, dass der jetzige Bahnhof ohne Dach nicht mit seiner damaligen Erscheinung (seinem damaligen Ausdruck), welche die Bevölkerung über lange Zeit gewöhnt war, übereinstimmt, muss erwähnt werden, dass der Faktor, der die Rolle des Haydarpaşa Bahnhofs im städtischen Gedächtnis verstärkt, nicht das Mansarddach ist, welches im Vergleich zum vorherigen Dach weniger prunkvoll war, sondern seine unveränderte Funktion und sein symbolischer Wert.

Obwohl das Bahnhofsgebäude selbst mit all seinen denkmalpflegerischen Werten und architektonischen Qualitäten für die Bevölkerung eine große Bedeutung hat, wäre es weit hergeholt zu sagen, dass das Dach an sich, welches im Laufe der Zeit zwei verschiedene Erscheinungsformen

hatte, eine dominierende Rolle für die weitere Existenz des Haydarpaşa Bahnhofs im gesellschaftlichen Gedächtnis spielt. Es stimmt, dass als ungerecht empfundene Zerstörungen den machtvollen Ruf nach Wiederaufbau provozieren. Aber wenn das kollektive, städtische Gedächtnis aus persönlichen Erinnerungen bestehen sollte, ist es fraglich, ob der Wiederaufbau eines Daches, welches im Vergleich zu den anderen Optionen uninspiriert erscheint, lohnenswert ist.

Die ständigen Veränderungen Istanbuls, die sowohl auf Interessenskonflikten als auch auf politischen Gründen basieren, bringen eine Amnesie der Bevölkerung gegenüber ihrer Vorgeschichte hervor. Zwischen aktuellen und vergangenen Ereignissen können keine Zusammenhänge hergestellt werden. Dementsprechend werden sie nicht verglichen. Aufgrund dieser Amnesie kann am Ende keine akkurate Entscheidung getroffen werden und die Gesellschaft wird über die Ereignisse nicht genügend informiert. Als Ergebnis dieser sich entwickelnden Verwirrung sind viele Institutionen als auch die Architektenkammer der Meinung, dass die Umnutzung des Daches eine kommerzielle Nutzung ermöglichen wird. Es sollte daher in Frage gestellt werden, ob die Wiederherstellung der Dachform von 1932 neben der Entschärfung politischer Diskrepanzen auch der Bevölkerung Istanbuls einen Nutzen bringt.

Es darf jedoch nicht ignoriert werden, dass für die Wiederherstellung notwendigen Informationen immer noch von den seitlichen Dachteilen eingeholt werden können und auch, dass keiner jener Generation, die die ursprüngliche Ansicht des Daches kannte, noch am Leben ist. Die Priorität in diesem Fall ist die Bewahrung und der Schutz der historischen Elemente des Bauwerkes, aus diesem Grund scheint die Ergänzung des Daches in seiner Mansardform aus dem Jahr 1932 auf den ersten Blick

→

Abb. 153  
Vergleich der ursprünglichen  
Daches mit dem Mansarddach

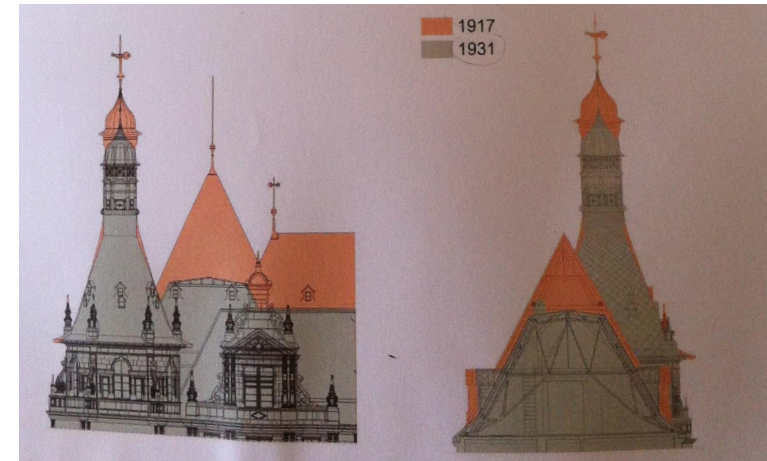
als optimale Lösung. Es steht auch zur Debatte, ob in diesem bestimmten Fall die Intervention als Ergänzung oder als Wiederaufbau gesehen werden soll.

Im Falle einer Ergänzung sollte man als ersten Schritt das Tragsystem der unbeschädigten Teile des Daches so gut wie möglich erhalten und die beschädigten Elemente anhand von historischen Plänen, Bildern, Baumaterialien und dergleichen originalgetreu instandsetzen. Weiters könnte das Dach im Bereich des Haupttraktes in Gestalt und Konstruktion den seitlichen Dächern angepasst werden. Im Falle eines Wiederaufbaus sollten einige wichtige Punkte geklärt werden: Obwohl es oft so wahrgenommen wird, bedeutet eine Wiederherstellung bzw. Wiedergewinnung des historischen Erscheinungsbildes nicht automatisch den Schutz des kulturellen Erbes.

Eines der wichtigsten Dokumente zu diesem Thema ist wahrscheinlich das Nara Dokument zur Echtheit, welches 1994 in Zusammenarbeit von UNESCO, ICCROM und ICOMOS verfasst wurde. Es ist kein Zufall, dass die Konferenz in Japan abgehalten wurde, da man behauptete, dass die denkmalpflegerischen Schutzmaßnahmen im Osten Asiens im Vergleich zu westlichen Staaten im Bezug auf die Authentizität wesentlich geringer sind.<sup>150</sup> Der deutsche Kunsthistoriker Eberhard Grunsky formuliert in seiner Definition des Denkmals, dass die Echtheit des Kulturdenkmals an den materiell authentischen Bestand gebunden ist und dass nur die Originalität der Substanz ein Werk aus vergangener Zeit zum aussagekräftigen und glaubhaften Geschichtszeugnis macht. In der asiatischen Kultur steht jedoch nicht das materielle Wesen der Gebäude im Vordergrund sondern die Technik und die Werte der Bauten für die Gesellschaft.<sup>151</sup>

<sup>150</sup> MAZLUM, Deniz, *Koruma Kuramının Mimari Rekonstrüksiyona Bakışı*, in: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=394&RecID=3525> (19.09.2016)

<sup>151</sup> SEIDENSPINNER, Wolfgang, *Woran ist Authentizität gebunden? Von der Authentizität zu den Authentizitäten des Denkmals*, in: <http://edoc.hu-berlin.de/kunsttexte/2007-3/seidenspinner-wolfgang-2/PDF/seidenspinner.pdf> (19.09.2016)

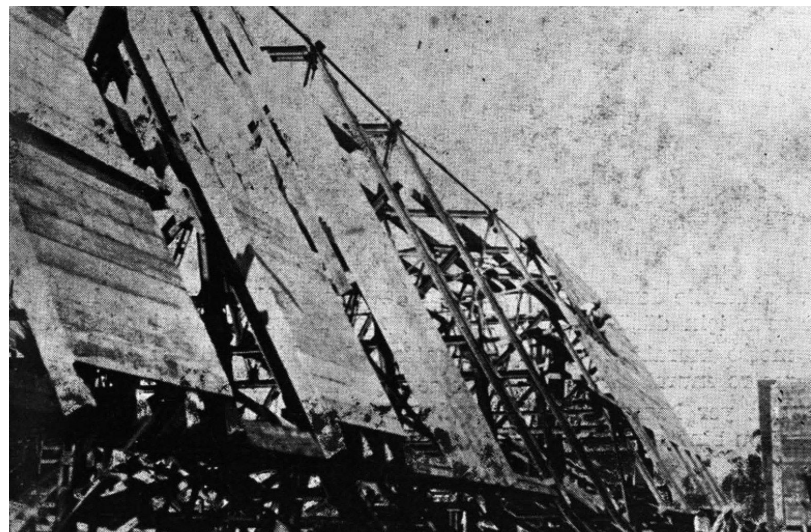
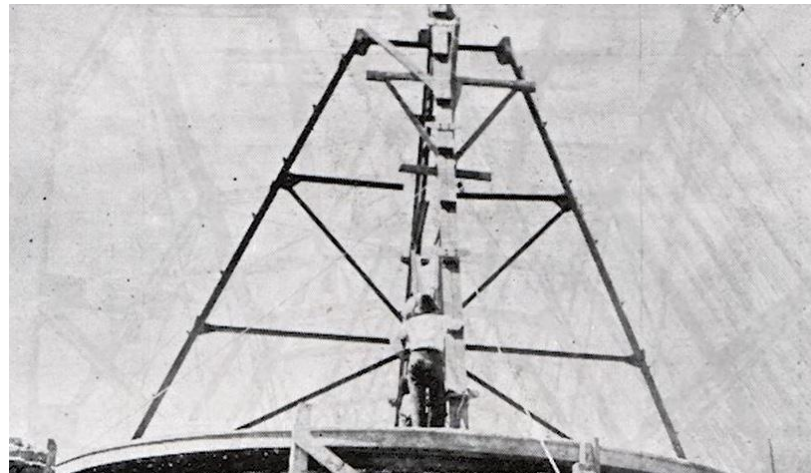
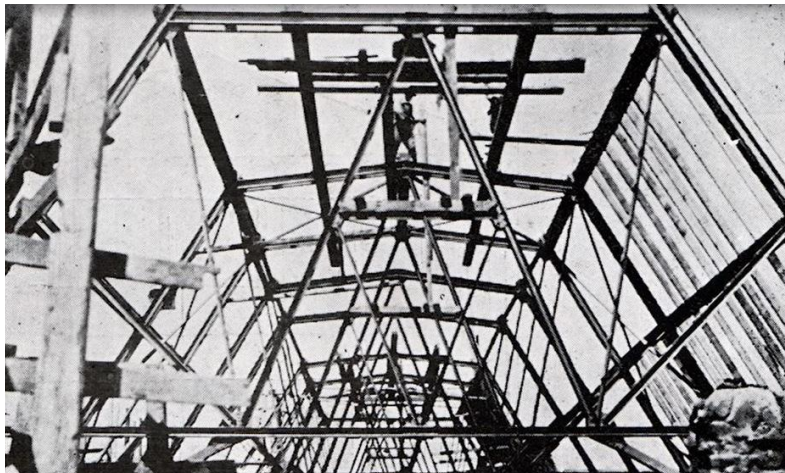


Im Nara Dokument zur Echtheit wird von einer Authentizität gesprochen, die Respekt vor allen kulturellen und gesellschaftlichen Werten hat. Weiters wird empfohlen, dass die Werturteile und davon abhängigen Beurteilungen nicht auf ein konstantes Kriterium basieren sollen. Es ist erwünscht, dass jedes Bauwerk nach den Kriterien seiner eigenen Kultur berücksichtigt und beurteilt wird.

Es muss also gut überlegt werden, ob das verlorene Dach eine so tiefe und starke Bedeutung für das städtische Gedächtnis hat, dass man eine Replik herstellen sollte. Zweifellos kann die moderne Technologie einen erfolgreichen Wiederaufbau ermöglichen, trotzdem ist es diskutierbar, ob John Ruskin Recht hatte, als er sagte: „Je erfolgreicher eine Kopie ist, dem Originalen ähnlich zu sein, desto schlechter muss sie angesehen werden.“<sup>152</sup>

<sup>152</sup> RUSKIN, *The Lamp of Truth*, John, New York 1989, S.48.





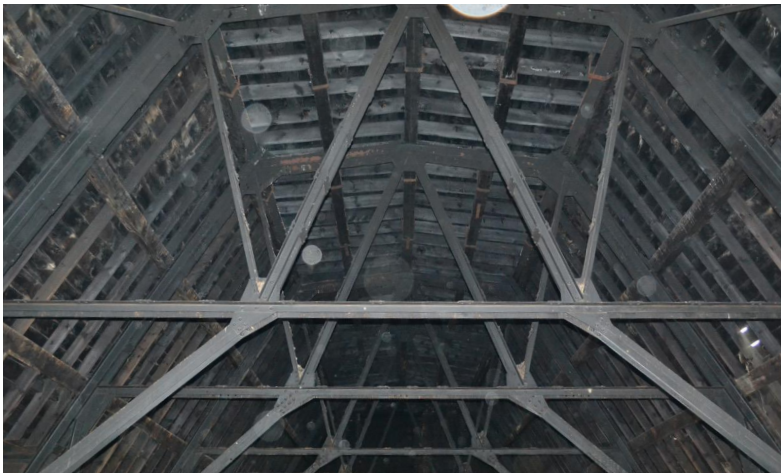
←

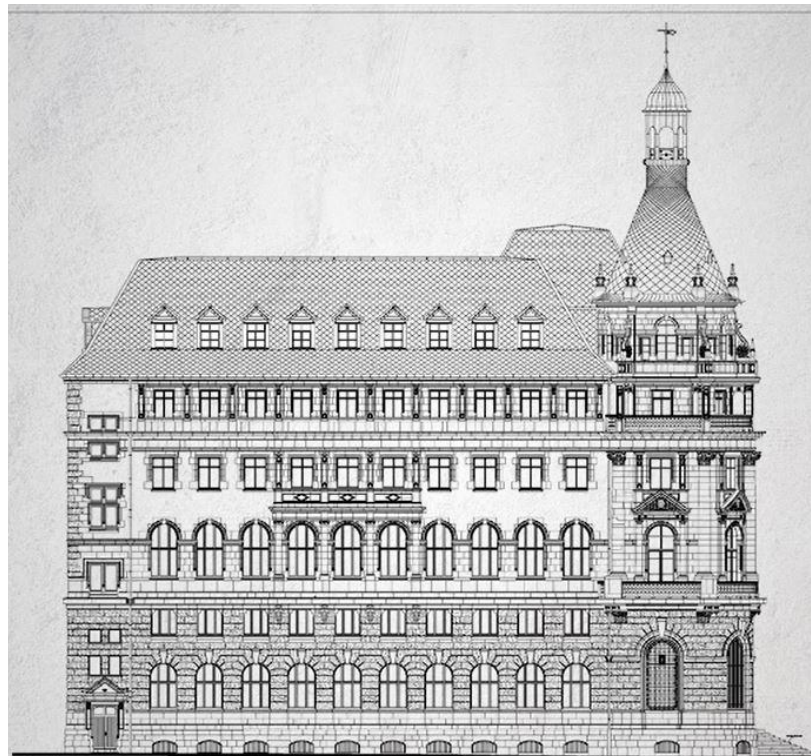
Abb. 154 + 155 + 156 + 157  
Wiederaufbau des Daches in Man-  
sard-Stil, Fotos aus der Zeitschrift  
"Arkitera", 1931



→

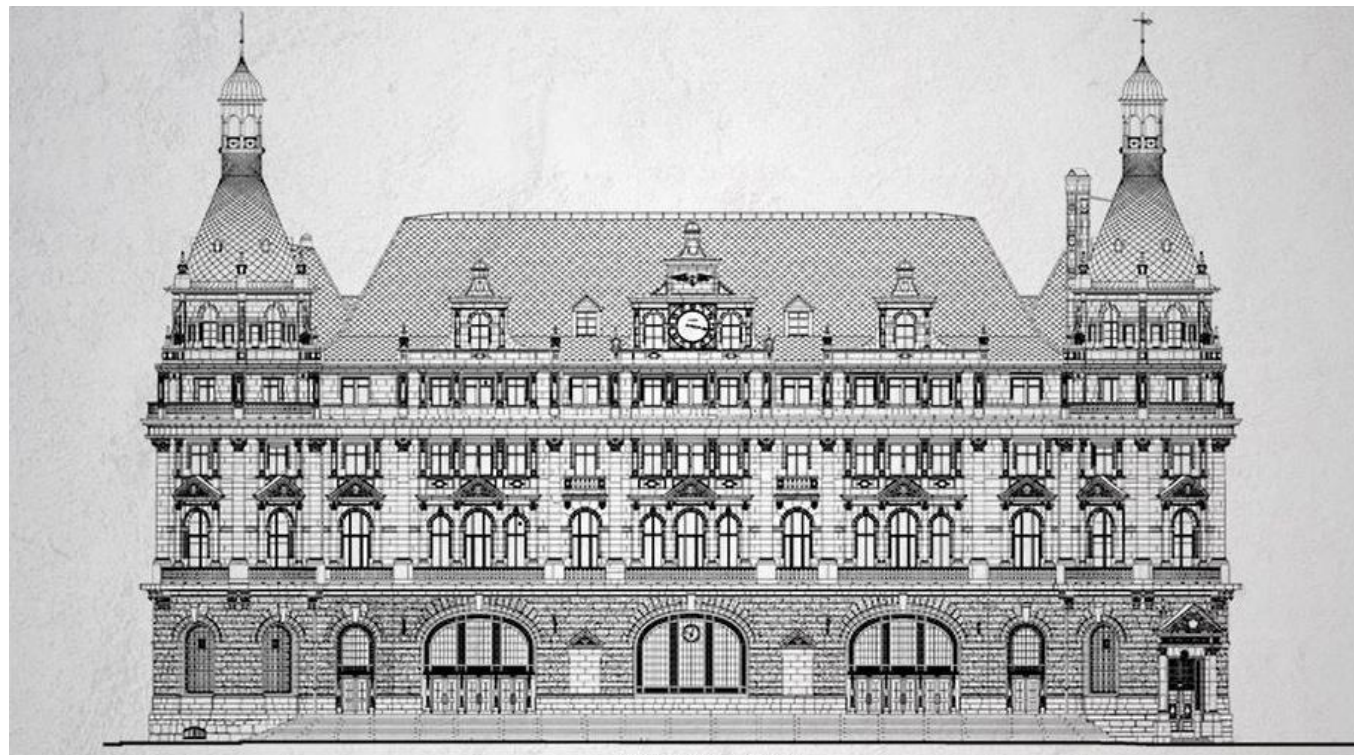
Abb. 158 + 159 + 160 + 161  
Das Dachgeschoss und der Südturm  
(heute)





**Schnitt Süd & Ansicht West**  
 (vor dem Brand 2010)  
 M 1:500





**Ansicht Süd**  
(vor dem Brand 2010)  
M 1:500



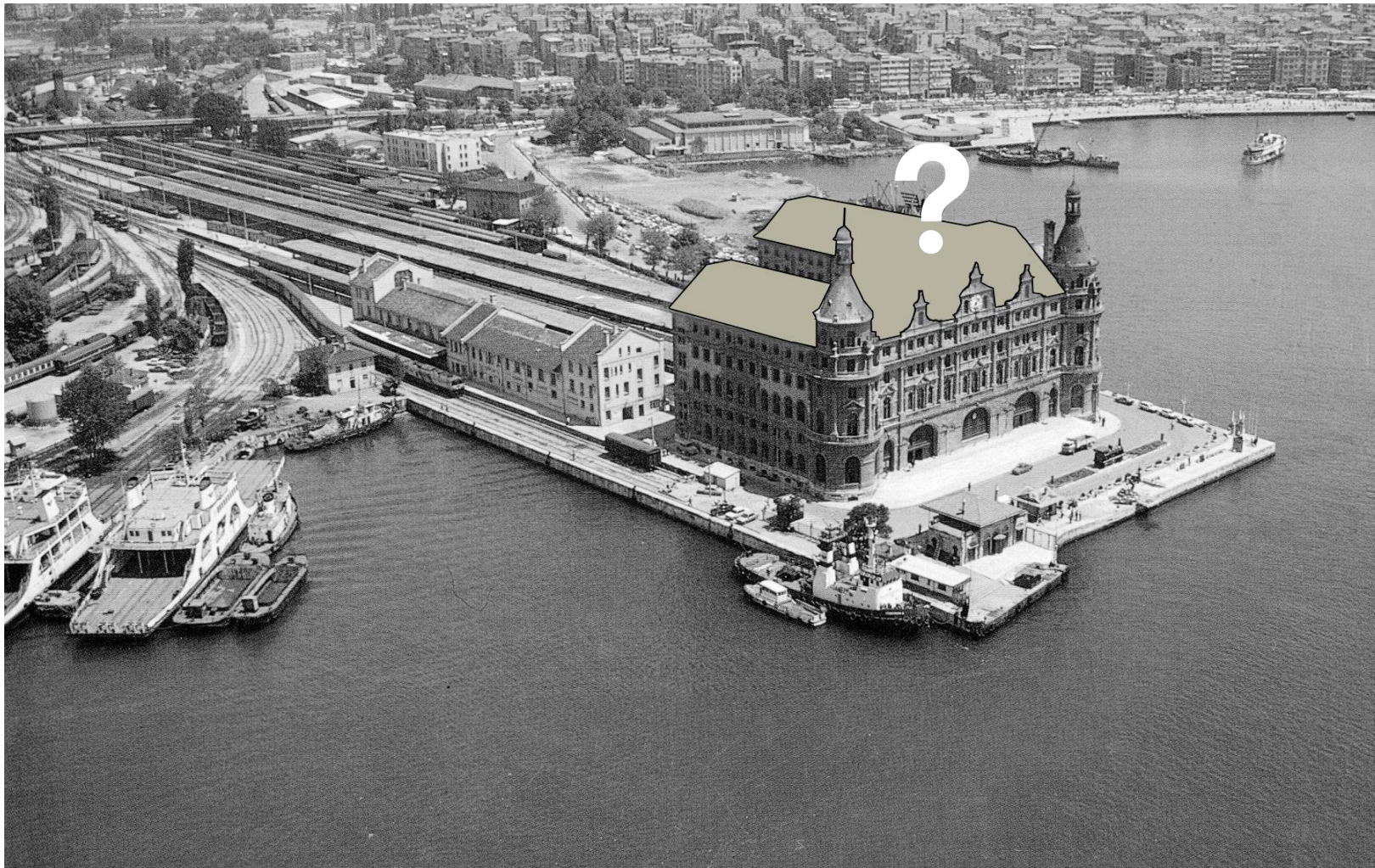


Abb. 162  
Was wird aus dem Dach ?  
(Collage)

### 6.3.3. Ein neues Dach: Wiederaufbau in zeitgenössischer Architektursprache

→

Abb. 163  
Das Reichstagsgebäude in Berlin  
und die Glaskuppel

Das letzte Szenario ist der Wiederaufbau des teilweise zerstörten Daches in zeitgenössischer Form. Eine solche Herangehensweise, deren inspirierende Beispiele schon in den USA und auch in Europa zu finden sind, ist wahrscheinlich die interessanteste Lösung.

Für einen erfolgreichen Wiederaufbau im Sinne einer moderner Architektursprache, müssen architektonische Elemente, die das neue Dach zusammenhalten, einerseits durch Experimente und Formentwicklung - inklusive der Interpretation der ursprünglichen Form und Spuren der Geschichte - deutlich erkennbar entwickelt, und andererseits von der angesprochenen Gesellschaft hoch geschätzt werden. Anders ausgedrückt: Es muss am Ende ein Baukörper entstanden sein, der spürbare Spuren der Geschichte in sich trägt und die Möglichkeit einer zeitgenössischen Wahrnehmung, auch eines zeitgenössischen Gebrauchs in sich trägt damit dieser interessant und aktuell wahrgenommen werden kann.<sup>153</sup>

In Anbetracht dessen, dass der Bahnhof Haydarpaşa im Wesentlichen nicht allzu schwer beschädigt wurde und die politische Situation in der Türkei vielschichtig und schwer zu durchschauen sein mag, wird ersichtlich, dass so ein Wiederaufbau in diesem Fall von außergewöhnlichen Kriterien abhängig sein kann. Das bedeutet, dass, abgesehen von Viollet-le-Ducs Idee des einheitlichen Stils oder der romantischen Methode von Ruskin, der die Rückkehr zum angeblich ursprünglichen Zustand eines Gebäudes ablehnt, andere Methoden zum Wiederaufbau vorgesehen sind. Es bedeutet jedoch nicht, dass die historischen Bauten statt in ihrer ursprünglichen Form in einem ganz neuen Stil wiederaufgebaut werden sollen. Es müsste also möglich sein, entweder diesen Begriff des Wiederaufbaus sehr weit zu fassen oder Wiederaufbau in diesem wörtlichen Sinn als Bedürfnis einer Öffentlichkeit zu verstehen.<sup>154</sup>



Das Reichstagsgebäude in Berlin, bei dem die traditionelle und die moderne Architektur erfolgreich vereint wurden, ist ein Bauwerk, dessen Dach wie beim Haydarpaşa Bahnhof durch ein Unglück zerstört wurde. Das Parlamentsgebäude wurde im zweiten Weltkrieg zerstört und wurde 1945 ohne Kuppel und 1961 bis 1971 nach den Plänen des deutschen Architekten Paul Baumgarten mit einer einfachen Kuppel wiederaufgebaut. Nach der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 entschied sich der Deutsche Bundestag das Bauwerk als Parlament zu nutzen. Der britische Architekt Norman Foster entwarf 1999 eine Glaskuppel, die einerseits die Transparenz der Verwaltungsorgane betonen sollte und andererseits zum neuen Symbol der Stadt wurde.

Die Frage, ob eine ähnliche Lösung auch für den Kopfbahnhof Haydarpaşa in Istanbul möglich wäre, ist schwierig zu beantworten. Die statistischen Daten aus dem Jahre 2012 zeigen, dass es in der Türkei insgesamt 94.290 registrierte Kulturgüter gibt. Diese bestehen aus 24.517 Bauten der Zivilarchitektur, 1.104 religiösen und 1.995 kulturellen Bauten, 521 Friedhöfen, 9 Ehrenfriedhöfen, 69 Monumenten, 556 Ruinen und sechs historischen Straßen, die unter Schutz stehen.<sup>155</sup> Da es in der Türkei

<sup>153</sup> BRAUM, Michael, BAUS, Ursula, *Rekonstruktion in Deutschland: Positionen zu einem umstrittenen Thema*, Berlin 2009, S.36.

<sup>154</sup> BRAUM, BAUS, Berlin 2009, S.36.

<sup>155</sup> Anon., *Türkiye'nin kültür ve tarihi 'koruma' altında*, in: <http://www.haber7.com/ardeoloji/haber/999299-turkiyenin-kultur-ve-tarihi-koruma-altinda> (19.09.2016)



jedoch kein zweites Gebäude wie den Haydarpasa Bahnhof mit seiner einzigartigen Geschichte, Typologie und dem symbolischen Wert gibt, könnte eine ähnliche Anwendung wie beim Berliner Reichstagsgebäude verwirrend sein und von der Bevölkerung nicht aufgenommen werden. Das Dach des Bahnhofsgebäudes erlitt nur durch Vernachlässigung Schaden und es ist unklar, welche Bedeutung ein neues Dach, welches den Bahnhof von seiner ehemaligen Erscheinung entfremdet, haben würde. Es könnte jedoch eine weitere Möglichkeit geben: Das Dach könnte eine klare Bedeutung transportieren und trotzdem eine zeitgenössische und interessante Form besitzen, ohne die vorherigen Dächer zu imitieren. In dieser Arbeit wurde schon mehrmals erwähnt, dass das Dach des Haupttraktes bei einem Brand 2010 komplett zerstört wurde und die Dächer der seitlichen Flügel teilweise unbeschädigt sind. Unter Leitsätze der Denkmalpflege in der Schweiz steht: *„Aus alten und neuen Elementen soll eine neue Gesamtheit entstehen. Die neuen Teile basieren auf der sorgfältigen Analyse des Bestands. Sie sind angemessen und qualitativvoll zu gestalten.“*<sup>156</sup>

Es könnten also die seitlichen Mansarddächer originalgetreu ergänzt und instandgesetzt werden, während der mittlere Teil mit einer modernen Bautechnik und Baumaterialien in Form einer Interpretation des Daches von 1908 wiederaufgebaut werden. Die Baumaterialien, die fehlende Teile ersetzen sollen, müssen sich dem Ganzen harmonisch einfügen, sollten aber vom Originalbestand unterscheidbar sein, damit die Anwendung den Wert des Denkmals als Kunst- und Geschichtsdokument nicht verfälscht. (Artikel 12 von Charta von Venedig) Es muss von Experten geprüft werden, ob man die ehemalige Dachdeckung erhalten kann. Sollte man sie austauschen müssen, sollte dann ein Material verwendet werden, welches wieder von denkmalpflegerischen Experten ausgesucht wird.

Es gibt heute aufgrund der sentimental Gefühle der Bevölkerung gegenüber dem Bahnhof viele emotionale Diskussionen zwischen Politikern und Akademikern, da man der Ansicht ist, dass hinter der Idee einer neuen Dachform der Wunsch nach einer Funktionalisierung des Dachraumes liegt. Obwohl behauptet wird, dass die Dachdecke für eine öffentliche Nutzung aus statischen Gründen nicht geeignet wäre, wurden durch die vom Beratungskomitee der Technischen Universität Istanbul durchgeführten Untersuchungen nachgewiesen, dass die Tragfähigkeit der Decke im Laufe der Zeit unverändert geblieben ist und es daher die Funktion der bisher besprochenen Funktionen aufnehmen könnte. Werden. Trotz Widersprüchlicher Meinungen wurden bei der Entscheidung für eine eventuelle Wiederherstellung und Benutzung des Daches verschiedene Szenarien nicht gründlich beurteilt und es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass keine Einsprüche gegen die Tragfähigkeit bezüglich einer begehbaren Struktur des Bauwerkes vorgebracht.<sup>157</sup> So kann man zu dem Ergebnis kommen, dass die Gründe für diese Sorgen rein politisch motiviert sind und nicht, dass ein neues Dach das gesellschaftliche und städtische Gedächtnis verraten (verändern) würde.

Die für diese Diplomarbeit durchgeführten Recherchen zeigen, dass ein großer Teil der Gesellschaft keine Vorstellung darüber hat, wie der Bahnhof 1908 ausgesehen hat und, dass sich das ursprüngliche Dach von dem Mansarddach von 1932 unterscheidet. Eine zeitgenössische Interpretation könnte daher der Bevölkerung die beiden Zeitperioden des Bahnhofs (vor 1917 und nach 1932) bewusst machen. Außerdem könnten die Besucher den Übergang von der alten zur neuen Konstruktion selbst erfahren, falls das Dach eine neue Funktion bekommen würde.

<sup>156</sup> Leitsätze der Denkmalpflege in der Schweiz, Artikel 5.3

<sup>157</sup> Meryem Findikgil, Interview 2016

## 7. CONCLUSIO

Haydarpaşa ist nicht nur ein Bahnhof, der Istanbul mit allen Regionen der Türkei verbindet, sondern auch Symbol einer historischen Migrationsbewegung. Er war bereits Schauplatz zahlreicher türkischer Verfilmungen (z. B. 1964 in Halit Refik's „Gurbet Kuşları“) und denkwürdiger Szenen, wie der eines jungen Mannes, der mit seinem Koffer in der Hand die Treppen Richtung Meer hinabsteigt und ruft: „Istanbul, ich werde dich besiegen!“ Die Neuankömmlinge aus Anatolien unternahmen einen weiten Weg, um in dieser Stadt ein neues, besseres Leben zu finden. Daher ist es nicht verwunderlich, dass sich das Bauwerk als Symbol für Veränderung und Hoffnung im Gedächtnis der Menschen verankert hat.

Trotz der Ähnlichkeiten zum deutschen Bautypus des Renaissanceschlosses und europäischen Bautechniken, unterscheidet sich Haydarpaşa doch von den anderen großen Metropolbahnhöfen im Westen. Während diese meist ein großes Bahnsteigareal einschließen, welches mit einer Metallkonstruktion überspannt ist, werden die Gleise und Haltepunkte im Bahnhof Haydarpaşa lediglich von den beiden Seitenflügeln des Bahnhofsgebäudes umrahmt und führen im Nordosten des Baus ohne Überdachung ins Freie.

Die symbolische Relevanz des Bahnhofs als internationales Wahrzeichen und damit seine Rolle in der Migrationsgeschichte von Anatolien nach Istanbul, sind Teil des kollektiven Gedächtnisses geworden und stützen damit die Bestrebungen, den Bahnhof in seiner Originalfunktion weiter zu nutzen. Obwohl mit dem Ausbau eines Eisenbahnnetzes immer auch große strukturelle Veränderungen im umliegenden Stadtgebiet einhergehen, überwiegt beim Bahnhof Haydarpaşa der Gebrauchswert.<sup>158</sup> Im vorliegenden Fall besteht der Gebrauchswert darin, dass Haydarpaşa seit mehr als einem Jahrhundert von einer Vielzahl von Menschen genutzt

wurde und als unverzichtbares Verkehrsmittel Teil ihres täglichen Lebens war.

Aus der Sicht des Denkmalschutzes ist die dringendste Maßnahme, die für den Bahnhof Haydarpaşa und die Umgebung eingeleitet werden muss, den durch den Brand hervorgerufenen Schaden im Bereich des Daches schnellstmöglich zu beheben. Bei den zu unternehmenden Schritten gilt es insbesondere die Originalität des Baus zu wahren und das Prinzip des minimalsten Eingriffs umzusetzen. Weiters wird empfohlen, die Werurteile nicht auf einer einzigen Konstante basieren zu lassen. Es ist erwünscht, dass das Bauwerk nach den Kriterien seiner eigenen Kultur berücksichtigt wird. Überlegt werden muss auch, nach welchen Prinzipien das Dach wiederaufgebaut werden soll. Durch den Verfall von Gebäuden, die für die Silhouette einer Stadt unverzichtbar sind, ist es umso wichtiger, die entstandenen Lücken im Stadtbild zu schließen. Hierfür werden vor dem Abriss detaillierte Informationen und Dokumente zum baulichen Zustand benötigt. Die Neuerrichtung von Gebäuden mit Symbolwert bedarf einer noch detaillierten Arbeit.

Ob der Bahnhof Haydarpaşa, der eine besondere Bedeutung für die Stadtbewohner hat, modernisiert, oder genau in der Form von 1932 wiederaufgebaut werden muss, hängt von vielen Faktoren ab. Im Vordergrund steht die Frage, welche Bedeutung der Brand im Jahr 2010 für die Gesellschaft hatte? Nach genauen Untersuchungen zeigt sich, dass das historische Gebäude kurze Zeit nach dem Brand seiner Jahrhunderte andauernden Funktion als Verkehrsknotenpunkt entledigt wurde und nun brach liegt. Bei der Diskussion über das neue Dach muss auch überlegt werden, welche Bedeutung diese beiden Ereignisse für die Gesellschaft hatten und wie ein neues Dach aufgenommen werden würde.

<sup>158</sup> Das ist der Wert eines Baus, den er durch seine Originalfunktion oder durch die von der Gesellschaft gegebene Funktion erhält.



Es wäre naheliegend, das Dach des Baus entsprechend seinem vorherigen Zustand wieder aufzubauen, da die Ansicht der asiatischen Seite Istanbuls, sich nicht verändert hat, und der letzte Zustand des Baus sich in das Gedächtnis der Gesellschaft eingeprägt hat. Um Abweichungen vom ursprünglichen Aussehen des Baus zu vermeiden bzw. zu vermindern, wird dem Fundus an architektonischen Überresten, Zeichnungen, Fotos und jeglicher Art von originalen schriftlichen oder mündlichen wie visuellen Archivdokumenten große Bedeutung beigemessen. Nach Untersuchungen durch Experten, sollten als erstes die fehlenden und beschädigten Teile der Dächer des Ost- und Westflügels - unter Verwendung von modernen Materialien, die von Originalbestand unterscheidbar sind - ergänzt werden.

Es ist grundlegend, dass alle Schritte dokumentiert werden. Nach Abschluss kann das Dach des Haupttraktes wiederaufgebaut werden, ohne dem Rest des Baus Schaden zuzufügen und ohne die Spuren, die den Charakter von historische Dokumenten haben, zu verwischen. Gemäß den Prinzipien der Reintegration und der Tatsache, dass die Generation, die das zweite Dach kennt, noch am Leben ist, ist es aus Gründen der Kontinuität absolut angemessen, dass der Bau die Erscheinung wie im November 2010 wiedererhält. Aber während der Untersuchungen für diese Arbeit und den Folgerungen daraus, hat sich herausgestellt, dass auch andere Methoden zu interessanten Ergebnissen führen können.

Die modernen Schutztheorien enthalten diverse Regeln, die beim Wiederaufbau und bei der Instandsetzung eingehalten werden müssen. „*Ein Wiederaufbau als spontaner Akt der Betroffenheit im Sinne einer Grossreparatur ist dann legitimiert, wenn noch ein erheblicher historischer Bestand vorhanden ist.*“<sup>159</sup> Veränderungen an Baudenkmälern sind nur zulässig sofern Strukturen

(z.B. Mauerwerk, Gewölbe, Holzkonstruktionen, Balkendecken und historische Dachstühle) und Oberflächen (z.B. Werksteine, Stuckdekorationen, Holztäfelungen und auch Dacheindeckungen) sowie bautypologische Besonderheiten der Grundrisse erhalten bleiben. Betrachtet man aber die drei Teilbereiche des Daches, als voneinander unabhängige Objekte, wird man merken, dass die Elemente, die das Dach des Haupttraktes bilden, komplett vernichtet sind. Das bedeutet, dass eine Instandsetzung bzw. Reparatur nicht infrage kommen kann.

Auf der einen Seite werden die Instandsetzung der seitlichen Dachteile und eine zeitgenössische Interpretation des ursprünglichen Daches, die für den mittleren, bemerkenswertesten Trakt konzipiert wird, der Gesellschaft symbolisieren, dass der Kopfbahnhof Haydarpaşa – als eine neue Station für den Schnellzug – seine Funktion mit einer neuen Identität wieder aufnimmt. Auf der anderen Seite kann eine solche Auslegung indirekt auf Erfahrungen, wie das Brandunglück, den Funktionsverlust sowie den Abwertungsprozess, den der Bau in den vergangenen Jahren durchlebte, hinweisen. Aber mit der „zeitgenössischen Interpretation“ ist hier nicht der autonome Charakter des Daches gemeint, wie im Beispiel des Reichstags, sondern das Hervorbringen eines Unterschiedes, wie klein dieser auch sein mag, und das Tragen von Spuren der Vergangenheit mit Bezugnahme auf das Durchlebte. Eine derart mutige Entscheidung, womit die Stadt ihr fehlendes kulturelles Selbstbewusstsein zurückgewinnen kann, sollte nicht wegen angeblichen politischen Ambitionen beiseitegelegt werden. Auch wenn es hier letztendlich um ein historisches Gebäude geht, das Ziel der Architektur ist es, unter allen Umständen die Erfahrungen aus Design, Denken und Kritik zu teilen.

In der Aussage über die Rekonstruktion des ausgebrannten Turms der Michaelis Kirche in Hamburg betont der deutsche Architekt und Industriedesigner Peter Behrens, dass das Kopieren von Formen der Vergangenheit nicht immer der einzige Weg sei. Während einer Diskussion äußerte er sich, dass der Bau ohne Frage einen unverzichtbaren Platz in der Silhouette der Stadt Hamburg einnimmt, fügte aber hinzu:

*„Der Wunsch, diese markante Form wieder zu gewinnen, ist berechtigt. Unwahrscheinlich aber ist es, ob das durch eine Rekonstruktion erreicht werden kann.“*<sup>160</sup>

Der Wunsch Verlorenes wieder zu gewinnen, hebt Motive hervor, die auch mit den technischen Möglichkeiten und dem Stilempfinden unserer Zeit gelöst werden können: den durch die Größenverhältnisse bedingten Formcharakter des Bahnhofs sowie die Materialwahl.

Obschon der Bahnhof Haydarpaşa ein einzigartiges historisches Denkmal für Istanbul darstellt, darf nicht vergessen werden, dass nicht nur sein Dach von großer Bedeutung ist, sondern auch der restliche Baukörper sowie seine Funktion und seine symbolische Wertigkeit – ungeachtet dessen, welche Entscheidung heute für den Bau auch getroffen werden wird.

<sup>160</sup> HANSELMANN, Stuttgart 2015, S.41.

# Quellenverzeichnis

## Literaturquellen

AHUNBAY, Zeynep, Tarihî Çevre Koruma ve Restorasyon, İstanbul 2009

AHUNBAY, Zeynep, Tarihî Çevre Koruma ve Restorasyon, Yem Yayınları, İstanbul, 1996

AKBULUT, M.Rıfat, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Band 4., İstanbul 1994, S.27.

ALIOĞLU, Füsün, Rekonstrüksiyon ya da Yeniden Yapma, Hangi Yapi İçin? Taksim Topçu Kışlası İçin Bir Değerlendirme, Megaron, Band 8, İstanbul 2013

AOKI, Girardelli Miyuki, Modernity and Representation: The Architecture of Ottoman Railway Stations, İstanbul 2005

ATILGAN, Arif, Haydarpaşa, İstanbul 2011

AVCI, Mehmet, Haydar Paşa'dan Haydarpaşa'ya, in: Türk Edebiyatı Dergisi, Heft 461, 2012, S.44.

BABACAN, Birsan, İstanbul'un Semtleri: Haydapaşa, İstanbul 2003

BARİŞTA, H.Örcün, Haydarpaşa İskelesi, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1994, Band 4, S.30.

BAŞAR, Mehmet Emin, Hacı Abdullah ERDOĞAN, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, , Band 24, Konya 2009, S.40.

BATUR, Afife, Mektebi Tıbbiye-i Şahane Binası, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Band 5., İstanbul 1994, S.377.

BERKER, Nadire, Selim, YALÇIN, İmparatorluktan Cumhuriyete: Tıbbiye'nin ve Bir Tıbbiyelinin Öyküsü: Osman Cevdet Çubukçu'nun Yaşamı, İstanbul 2003

BLUM, Otto, Personen- und Güterbahnhöfe : II. Teil Eisenbahnwesen und Städtebau, Band 5, Berlin 1930, S.70-73.

BRAUM, Michael, BAUS, Ursula, Rekonstruktion in Deutschland: Positionen zu einem umstrittenen Thema, Berlin 2009

CELEBI, Evliya, Seyahatnâme, İstanbul 1996

CEVAT, Erder, Tarihî Çevre Bilinci, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara 1975 No: 24., S.149.

CHARTA VON VENEDIG: Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles, Artikel I, Venedig 1964.

ÇİFTÇİ, Aynur, 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Mimari ve İstanbul'da İnşa Edilen Askeri Yapılar, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2004

DEMİRARSLAN, Deniz, Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimari : İzmit ve Hereke Tren İstasyonları, in: Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihî Sempozyumu Bildirileri, Kocaeli 2015

DENICKE, Der Hafen von Haidarpascha gegenüber Konstantinopel, Zeitschrift für Bauwesen 53, Berlin 1903.

DERVİŞ, Derya, Trenlerden sonra Silolara Graffiti, in: <http://www.aydinlikgazete.com/turkiye/trenlerden-sonra-silolara-graffiti-h76920.html> (29.09.2015)

EARLE, Edward Mead, Bağdat Demiryolu Savaşı, İstanbul 1972

ECKART, Cuntz, İki Dost Hükümdar, İstanbul 2009

EIGLER, Friederike, Kugele, Jens, HEIMAT: At the Intersection of Memory and Space, Berlin 2012  
ENLİL, Zeynep, Dilek, ÖZDEMİR, Pınar ÖZDEN, TMMOB Şehir Plancılar Odası İstanbul Şubesi X. Dönem Çalışma Raporu, Arbeitsbericht X. Periode der Städteplanerkammer Niederlassung İstanbul, İstanbul 2000

ERKAN, Yonca Kösebay, Haydarpaşa Tren Garı Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013

ERKAN, Yonca Kösebay, Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2007

EYİVE, Semavi, Haydarpaşa Garı ve Birkaç Hatıra, Band 48, İstanbul 2004, S.13.

FAROHİ, Suraiya, Kultur und Alltag im Osmanischen Reich, München 1995

FINDIKGİL, Meryem Müzeyyen, 19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği, İstanbul 2002

HANSELMANN, Jan, Friedrich, Rekonstruktion in der Denkmalpflege: Texte aus Geschichte und Gegenwart, Stuttgart 2015

HUSE, Norbert, Denkmalpflege : Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten, München 2006

KALMAN, Harold, Heritage Planning: Principles and Process, New York 2014

KARA, Şenda, Leitbilder und Handlungsgrundlagen des modernen Städtebaus in der Türkei, Berlin 2004

KIESOW, Gottfried, Denkmalpflege in Deutschland, Stuttgart 2000, S152.

KOÇER, Şule, Haydarpaşa Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1995

KUBAN, Doğan, Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu, İstanbul 2000

LANG, Peter, Bilderwelten - Weltbilder, Frankfurt am Main 2010

LEITSÄTZE zur Denkmalpflege in der Schweiz

MAHİR, Hasan, Yol Açık, Türkiye’de 41 yolun hikayesi, 2014 Konya

MCMEEKIN, Sean, Berlin Bağdat Demiryolu, İstanbul, 2012

MİRAL, Rauf, İstanbul’da Haydarpaşa Sementin ve Limanın Tarihçesi, Tedrisat Mecmuası, 2007  
ORTAYLI, İlber, İki Dost Hükümdar, İstanbul 2009

POHL, Manfred, Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens : 1849-1999, München 1999

RIEGL, Alois, Der Moderne Denkmalkultus: Sein Wesen und seine Entstehung, Wien 1903

RIJAVEC, Corrado Ozan, Mimari ve Çevrei Düzenlemesi Yaklaşımları : Haydarpaşa ve Çevresi,Uzmanlık Tezi, Ankara 2008

RUSKIN, John, The Seven Lamps of Architecture, New York 1866

RUSKIN, The Lamp of Truth, John, New York 1989

SCHEDIWIY, Robert, Rekonstruktion: wiedergewonnenes Erbe oder nutzloser Kitsch?, Berlin 2011

SPEITKAMP, Winfried, Die Verwaltung der Geschichte: Denkmalpflege und Staat in Deutschland 1871-1933, Göttingen 1996

VERIGO, Klio, Rainer HACKENBERG, İstanbul Zeit für das Beste, München 2013

VONNEGUT, Kurt, Daha Ne Olsun:Mezuniyet Konuşmaları (This Isn’t Nice,What Is?:Advice for the Young), İstanbul 2014

WILFRIED, Koch, Baustilkunde: Das Standardwerk zur europaischen Baukunst von der Antike bis zur Gegenwart, München 2014

YILDIRIM, Nuran, Mekteb-i Tıbbiye-i Mülkiye, Düden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Band.5, İstanbul 1994, S.29.

## Internetquellen

Anon., Trend der Nationalen Architektur, in : <http://www.gateofurkey.com/section/de/572/7/kunst-und-kultur-architektur-architektur-der-republikara> (16.09.2016)

Anon., Kopfbahnhöfe : Mit der Lok voran direkt in Richtung Gleisende, in: <http://stadt-leipzig.htwk-leipzig.de/vorgaenger-hauptbahnhof/index.php/frueher-heute.html> (16.09.2016)

Anon., Bir Yangın İki Soru, in: <http://www.ntv.com.tr/turkiye/bir-yanigin-iki-soru,5VZMj0hJIEWuCZ-G5HYMT9g> (16.09.2016)

Anon., Haydarpaşa’da Restorasyon Bilmecesi, in: <http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=1035> (16.09.2016)

Anon, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, in: <http://www.hurriyet.com.tr/ulastirma-bakani-binali-yildirim-23540037> (19.09.2016)

Anon., Haydarpaşa Kum Zeminde Yıllara Meydan Okuyor (Haydarpaşa trotz den Jahren auf einem Sandboden), in: <http://www.cnnturk.com/turkiye/haydarpasa-kum-zeminde-yillara-meydan-okuyor> (19.09.2016)

AKSU, Fatma, Haydarpaşa “Gar” Olarak Kaldı, in: <http://www.hurriyet.com.tr/haydarpasa-gar-olarak-kaldi-40054184> (16.09.2016)

BİÇER,Selin, Geçmişin Modern Mimarisi-1: Kadıköy, in: <http://www.arkitera.com/haber/12480/gecmisin-modern-mimarisi--1--kadikoy> (15.09.2016)

ERK,Yunus Emre, Son Tren de Kalktı: Tarihi Haydarpaşa Garı’nın 105 Yıllık Hikayesi, in: <http://listelist.com/tarihi-haydarpasa-garinin-hikayesi/> (16.09.2016)

ERSAN, Hasan, Haydarpaşa’da kaçak tadilat krizi, in: <http://arsiv.sabah.com.tr/2006/08/16/gun149.html> (19.09.2016)

HASOL, Doğan, Bir Çağdaş Mimarlık Öyküsü “Gar”dan “Müze”ye, in: <http://www.doganhasol.net/bir-cagdas-mimarlik-oykusu-gardan-muzeye-2.html> (19.09.2016)



HOFFMAN, Ingrid, Millionen-Investition ins Heidelberger Schloss, die keiner sieht, in: [http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg\\_artikel,-Millionen-Investition-ins-Heidelberger-Schloss-die-keiner-sieht-\\_arid,194170.html](http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Millionen-Investition-ins-Heidelberger-Schloss-die-keiner-sieht-_arid,194170.html) (19.09.2016)

KILIÇ, Yasin, Haydarpaşa Garı'nın çatısı "deniz suyuna" karıştı, in: <http://v3.arkitera.com/h63648-haydarpaşa-garinin-catısı-deniz-suyuna-karıştı.html> (19.09.2016)

KRAUTZBERGER, Berger, Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, in: [http://recht.denkmal-netzbayern.de/wp-content/uploads/2015/06/NEU\\_5\\_2\\_5\\_Schweizer\\_Leitsaetze\\_zur\\_Denkmalpflege\\_2\\_S.pdf](http://recht.denkmal-netzbayern.de/wp-content/uploads/2015/06/NEU_5_2_5_Schweizer_Leitsaetze_zur_Denkmalpflege_2_S.pdf) (19.09.2016)

MAZLUM, Deniz, Koruma Kuramının Mimari Rekonstrüksiyona Bakışı, in: <http://www.mimarlikdergi-si.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=394&RecID=3525> (19.09.2016)

MEHVEŞ, Evin, Afet riskine karşı Haydarpaşa vazgeçilmez, Interview mit Yonca Kösebay Erkan, in: <http://www.milliyet.com.tr/afet-riskine-karsi-haydarpaşa-vazgeçilmez/gundem/gundemyazarde-tay/30.01.2012/1495542/default.htm> (19.09.2016)

NÖTH, Johann, Dachformen, in: <http://www.noeth-dachprofi.de/aus-alt-mach-neu/dachformen.html> (19.09.2016)

ÖZEN, Levent, Türkiye'de İlk Demiryolu Hattı Nerede Yapılmıştır, in: <http://www.rayhaber.com/2015/03/turkiyede-ilk-demiryolu-hattı-nerede-yapılmıştır/> (19.09.2016)

SEIDENSPINNER, Wolfgang, Woran ist Authentizität gebunden? Von der Authentizität zu den Authentizitäten des Denkmals, in: <http://edoc.hu-berlin.de/kunsttexte/2007-3/seidenspinner-wolfgang-2/PDF/seidenspinner.pdf> (19.09.2016)

SERTKAN, Ahmet, 1917 Haydarpaşa Garı Yangını, <http://ahmetsertkan.blogspot.co.at/2012/03/1917-haydarpaşa-garı-yangını.html> (16.09.2016)

ŞAH, Petek, Haydarpaşa Garı , in: <http://www.diplomatikgozlem.com/TR,14002/haydarpaşa-garı.html> (16.09.2016)

# Abbildungsverzeichnis

Falls nicht anders angegeben stammen alle Bilder, Fotografien, Illustrationen und Pläne vom Autor.

Abb. 1: Karte von Kadıköy : Jacques Pervititch (1930)

Abb. 2: Karte von Bosphorus: Thomas Jefferys (1711)

Abb. 4: Luftaufnahme der Kaserne: <http://listelist.com/selimiye-kislasi-florence-nightingale/> (20.09.2016)

Abb. 5: Die Fakultät nach der Errichtung 1829: <http://www.degisti.com/index.php/archives/6027> (20.09.2016)

Abb. 6: Das Krankenhaus in Haydarpaşa: <http://www.hurriyetdailynews.com/istanbuls-haydarpasa-army-hospital-to-be-relocated-.aspx?pageID=238&nid=27827> (20.09.2016)

Abb. 10: Kopfbahnhof Haydarpaşa, Ausblick vom Pier in Kadıköy: <http://eski.istanbulium.net/post/115840689120/haydarpa%C5%9Fa-gar%C4%B1> (20.09.2016)

Abb. 11: Porträt des osmanischen Sultan Abdülhamid II.: <http://www.loc.gov/pictures/resource/cp-h.3b24436/> (20.09.2016)

Abb. 12: Fotograf: Court Photographer T. H. Voigt (1902)

Abb. 13: Porträt Phillip Holzmann: <https://roadhen.wordpress.com/2015/02/09/berlins-reichstag/> (20.09.2016)

Abb. 14: Das erste Bahnhofsgebäude: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=23095&start=80> (20.09.2016)

Abb. 15: Das Bahnhofsgebäude nach der Sanierung: <http://semtler.istanbulium.net/2011/10/haydarpasa.html> (20.09.2016)

Abb. 16: Fotograf : Tugay Kartal

Abb. 17: Der zweite Bahnhof in Haydarpaşa: <http://www.ozerdem.com/makaleler/gecmisten-bugune-haydarpasa-gari.html> (20.09.2016)

Abb.18: Kopfbahnhof Haydarpasa vor 1917: <http://eski.istanbulium.net/post/101489881351/haydarpa%C5%9Fa-gar%C4%B1?route=%2Fpost%2F%3Aid%2F%3Asummary> (20.09.2016)

Abb. 19: Archiv des Eisenbahnmuseums in İstanbul, Fotograf: Tugay Kartal

Abb. 65: ERKAN, Yonca Kösebay, Haydarpaşa Tren Garı Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013, S.107.

Abb. 70: Fotograf: Studio Sébah & Joailler (1890)

Abb. 71: Gazi Bahnhof in Ankara (1926): <http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2016/02/90-yil-once-bugun-ankara-gazi-istasyonu.html> (20.09.2016)

Abb. 72-75: BAŞAR, Mehmet Emin, Hacı Abdullah, ERDOĞAN, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları, S.34-41.

Abb. 76: Luftaufnahme Bahnhof Haydarpaşa: <http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/11/4-ka-sim-104-yil-once-bugun-haydarpasa.html> (20.09.2016)

Abb 77: Fotograf: Charles Platiau and Gonzalo Fuentes, 2013

Abb. 78: Luftaufnahme: <http://www.railtechnologymagazine.com/Rail-News/government-to-scraps-hs2-link-with-hs1> (20.09.2016)

Abb. 79: Luftaufnahme: <http://www.webbaviation.de/gallery2/var/resizes/Sachsen/Leipzig/> (20.09.2016)

Abb. 80: Bahnhof Haydarpaşa nach der Explosion 1917: <http://www.ankaracikislitur.com/istanbulun-gorulmemis-10-fotografi/> (20.09.2016)

Abb. 81: Das Bahnhofsgebäude während der Explosion 1917: <http://www.istanbulium.net/2012/01/simge-eserler-haydarpasa-gar.html> (20.09.2016)

Abb. 82: Bahnhof Haydarpaşa nach der Explosion 1917: <http://www.ankaracikislitur.com/istanbulun-gorulmemis-10-fotografi/> (20.09.2016)

Abb. 83: Das Zertifikat des Architekten A. Nazimi Yaver Bey (1925): [http://atilganblog.blogspot.com.tr/2015\\_03\\_01\\_archive.html](http://atilganblog.blogspot.com.tr/2015_03_01_archive.html) (20.09.2016)

Abb. 84: Explosion des rumänischen Tankers am Marmarameer: <https://img-s2.onedio.com/id-55647c2234440be41bed3519/rev-0/w-635/listing/f-jpg-webp/s-8595774158f5916419a48ffc1d986f8c1f61c285.webp> (20.09.2016)

Abb. 85: Der Brand am 28.November 2010: <http://www.tayproject.org/imjpg/haber41/Haydarpasa-Yangini/r1.jpg> (20.09.2016)

Abb. 86: Luftaufnahme nach dem Brand (2010) : <http://i0.wp.com/www.rayhaber.com/wp-content/uploads/TCDD-Haydarpasa-Gar%C4%B1-komple-tadilat-isleri-i%C3%A7in-ihaleye-cikmayi-planliyor.jpg> (20.09.2016)

Abb. 90: Das Konzert vor dem Bahnhof (2015), [http://iys.turkmedya.com.tr/Documents/Alem\\_Dergi/images/2015/10/14/90d96a1a-2660-44fe-8cb3-2159f9380510.jpg](http://iys.turkmedya.com.tr/Documents/Alem_Dergi/images/2015/10/14/90d96a1a-2660-44fe-8cb3-2159f9380510.jpg) (20.09.2016)

Abb. 99, 100 und 101 : Renderings der Firma ISIK für die Umnutzung des Dachraumes: [http://www.yapi.com.tr/Haberler/haydarpasa-gari-iste-boyle-olacak\\_123739.html](http://www.yapi.com.tr/Haberler/haydarpasa-gari-iste-boyle-olacak_123739.html) (20.09.2016)

Abb. 102: Löscharbeiten: [http://www.haber61.net/d/other/haydarpasa\\_yangin.jpg](http://www.haber61.net/d/other/haydarpasa_yangin.jpg) (20.09.2016)

Abb. 109: Die zerstörten Tragelemente des Westflügels, Fotograf: Tugay Kartal (2010)

Abb. 134: Luftaufnahme: Fotograf: Sercan Harbalioglu

Abb. 140: Karaköy Moschee (1958): <http://tayproject.org/imjpg/haber45/Karakoy/r2.JPG> (20.09.2016)

Abb. 141: Visualisation für den Wiederaufbau der Karaköy Moschee: [http://galeri3.arkitera.com/var/resizes/Haber/2015/02/10/karakoy-mescidi/manset\\_karakoy.jpg.jpeg](http://galeri3.arkitera.com/var/resizes/Haber/2015/02/10/karakoy-mescidi/manset_karakoy.jpg.jpeg) (20.09.2016)

Abb. 143: Topluca Kaserne am Taksim Platz vor 1940: <http://www.memleket.com.tr/d/news/179580.jpg> (20.09.2016)

Abb. 144: Gezi Parki (heute), [http://img.sondakika.com/haber/707/taksim-gezi-parki-nda-son-durum-gezi-parki-nda-4740707\\_9054\\_o.jpg](http://img.sondakika.com/haber/707/taksim-gezi-parki-nda-son-durum-gezi-parki-nda-4740707_9054_o.jpg) (20.09.2016)

Abb. 145: Kopfbahnhof Haydarpasa von 1908 bis heute, ERKAN, Yonca Kösebay, Haydarpasa Tren Gari Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013, S.100.

Abb. 146: Kopfbahnhof Haydarpasa nach der Eröffnung: <http://semtler.istanbulium.net/2011/10/haydarpasa.html> (20.09.2016)

Abb. 148: Systemdetail, ERKAN, Yonca Kösebay, Haydarpasa Tren Gari Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013, S.110.

Abb. 149: Systemdetail, ERKAN, Yonca Kösebay, Haydarpasa Tren Gari Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013, S.110.-111.

Abb. 150: Schnitt/Systemdetail, Yonca Kösebay, Haydarpasa Tren Gari Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013, S.109.

Abb. 151: Ansicht Süd, Yonca Kösebay, Haydarpasa Tren Gari Dün, Bugün ve Yarın, METU JFA, 2013, S.108.

Abb. 152: Kopfbahnhof Haydarpasa nach dem Wiederaufbau (1933): [http://67.media.tumblr.com/f35310e3d93a1177b953950f0ccc2d95/tumblr\\_ne7ix4ejqo1tmm2yno3\\_500.jpg](http://67.media.tumblr.com/f35310e3d93a1177b953950f0ccc2d95/tumblr_ne7ix4ejqo1tmm2yno3_500.jpg) (20.09.2016)

Abb. 154 bis 157: Baustellenfotos, Haydarpasa Gari Cati Insaati, Arkitekt, Istanbul 1931, S.264-267.

Abb. 163: Reichstagsgebäude und die Glaskuppel, <https://www.askideas.com/media/49/The-Reichstag-Building-With-Black-Clouds.jpg> (20.09.2016)

# Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich all jenen danken, die durch ihre persönliche und fachliche Unterstützung zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben.

Mein besonderer Dank gilt meinen Eltern für ihr Vertrauen, unendliche Geduld. Ihr seid die Besten !

Weiterhin danke ich dem Univ. Prof. Nott Caviezel und Univ. Ass. Birgit Knauer für die tolle Betreuung und dem gesamten Institut für Denkmalpflege und Bauen im Bestand.

Bedanken möchte ich mich auch bei Sandra und Özgün, die mit nützlichen Tipss einen wesentlichen Teil zur Arbeit beigetragen haben. Danke für eure Freundschaft und Hilfsbereitschaft !





