



Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nın Endüstriyel Miras Kapsamında Değerlendirilmesi

An Evaluation of the Küçükçekmece Ottoman Match Factory as Industrial Heritage

Adile Binnur KIRAÇ, Burcu Selcen COŞKUN, Diğdem ERDOĞAN

ÖZ

İnceleme konusu olan 'Osmanlı Kibritler Fabrikası da Osmanlı toplumunun, dünyadaki endüstrileşme sürecine eklenme çabalarının bir temsilcisi olarak görülmüş ve endüstriyel miras boyutuyla ele alınmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın ikinci yarısında yabancı sermayedarlar tarafından kurulan girişimlere örnek teşkil eden bu fabrika, Kav ve Kibrit Osmanlı Şirketi'ni kuran Fransızlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Çeşitli kaynaklarda farklı bilgiler bulunmakla birlikte; 1893 yılında inşaat ruhsatı alınan fabrika 1897 yılında kurulmuş ve çalışmaya başlamıştır. Kısa süre çalışan fabrika yüzyıl sonunda özgün işlevini kaybetmiştir. Bu makale ile günümüze büyük ölçüde mimari bütünlüğünü koruyarak ulaşılmış yapının öncelikle kültür tarihimizdeki yeri ve önemini belirlemek suretiyle endüstriyel miras olarak tanıtılması amaçlanmıştır. Özellikle konumu itibarıyla, Marmara sahilinde Yedikule–Küçükçekmece arasında Rumeli demiryolu hattı paralelinde oluşturulan Osmanlı dönemi sanayi aksının bir parçası olması üzerinde önemle durulmuş; bu aksın 'endüstriyel kültür aksı olarak' tanımlanması, yapının kültür tarihimizdeki bağlamsal bütünlüğü ortaya konması açısından önemli görülmüştür. Günümüzde farklı işlevlere hizmet eden büyük ölçüde de atıl durumdaki fabrika yapısının özgün işlevi ile kuracağı anlamsal bağın mirasın korunması ve aktarımındaki rolü önemsemıştır. Yapının işlev analizi yapılmak suretiyle özgün mekan kurgusu plan bazında irdelenmiştir. Çalışmada, bu yapı özelinde endüstri mirasımızın kültürel bağlamının kurulmasının, bütüncül bir yaklaşımla ele alınmasının önemi vurgulanmaya çalışılmıştır. 'Endüstri Mirası', 20. yüzyılın ikinci yarısında miras kavramındaki genişleme ile birlikte tanımlanan yeni bir mirastır. Endüstri toplumunun dehasının, duygusallığının, hırslarının fizik dünyada oluşturduğu maddesel kültür ve toplumun aktif bir eylemi olarak yorumlanan 'endüstri mirası' kavramı aynı zamanda endüstri öncesi üretim faaliyetlerini de içerecek biçimde oldukça geniş bir kapsamda ele alınmaktadır.

Anahtar sözcükler: Endüstri mirası; kibrit üretimi; Küçükçekmece; Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası; Menekşe Kibrit Fabrikası; sanayi mirası.

ABSTRACT

Industrial heritage was included as a new genre when the definition of heritage was expanded in the second half of the 20th century. The concept of industrial heritage is used to interpret the material culture and activities of a society as reflections of industrial development and human spirit. It includes a wide range of sites from all points in history. The Küçükçekmece Ottoman match factory is an industrial heritage site that exemplifies Ottoman participation in international industrial progress. It was founded by a French company in the second half of the 19th century, received its production license in 1893, and started to manufacture matches in 1897. The original function of the factory, however, was short-lived, lasting only until near the end of the century. Today, the building it is divided into sections with different uses. This article is an evaluation of an industrial heritage asset, Ottoman Match Factory and its significance in the cultural history of Turkey. Its location is particularly important, as part of an industrial area of the Ottoman period along the Marmara Coast, parallel to the Rumeli railway. This area is defined as an industrial-cultural axis in the cultural history of Turkey. Factory's connection to its past determines its heritage values. This study analyzes its original use and provides an evaluation of the potential for the re-use of the building as a whole. In addition, it is a discussion of the importance of the cultural context of industrial heritage sites, using Küçükçekmece match factory to highlight the need for a holistic approach to preservation.

Keywords: Industrial heritage; matchmaking; Küçükçekmece; Küçükçekmece Ottoman Match Factory; Menekşe Match Factory.

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Bölümü Restorasyon Anabilim Dalı, İstanbul

Başvuru tarihi: 23 Aralık 2016 - Kabul tarihi: 12 Aralık 2017

İletişim: Adile Binnur KIRAÇ, e-posta: binnurkirac@yahoo.com

© 2018 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2018 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

18. yüzyılda İngiltere'nin öncülüğünde Avrupa'da başlayan endüstrileşme süreci kısa zamanda endüstri toplumunu ve kültürünü yaratmıştır. Bu yeni kültür, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren somut miras nesnelere üzerinden analiz edilmeye başlanmış ve 'endüstriyel miras' kavramı, endüstri toplumunun başarısının göstergesi olarak kültürel ve sosyal boyutuyla ele alınmıştır. Endüstri Mirası, "endüstri" kavramı üzerindeki vurgusu nedeniyle, sadece endüstri çağı ile ilişkili gibi görülse de, aslında endüstri öncesi dönemin üretim-imalat, mimari ve donanımlarını da içerecek kadar geniş bir kapsamda tanımlanmaktadır.¹ Mirasın bu boyutuyla ele alınışı, çağdaşlarıyla eşzamanlı olarak endüstrileşme çağını yakalayamamış Osmanlı toplumunun geleneksel üretim kültürünün yanı sıra endüstrileşme yolunda sarf ettiği çabalarını da önemli ve anılmaya değer kılmaktadır.

Bu çalışma, endüstriyel miras koruma odaklı gelişen teorik yaklaşımların ışığında, İstanbul'da yer alan tarihi Menekşe Kibrit Fabrikası'nı mercek altına almaktadır. Yapı, günümüzde özgün işlevini sürdüremese de, mimari bütünlüğünü büyük ölçüde korumakta ve geçmişe tanıklık etmektedir. Dolayısıyla, kültür tarihimizdeki yerinin ve kültürel miras olarak öneminin irdelenmesi önemlidir.

İstanbul'da 2000'li yıllarla birlikte neo-liberal politikaların şekillendirdiği kentsel ölçekli mega projeler, kentin kontrolsüz gelişimine yol açmakta ve mevcut tarihi doku ve kentsel miras üzerinde büyük gerilimlere sebep olmaktadır. Bu perspektiften bakıldığında, ulaşım odaklı projelerin etki alanında kalan konumu ile tarihi kibrit fabrikasının da kültür varlığı olarak risk altında olduğu söylenebilir.

Bu makaleyle, geleceği şimdilik belirsiz olan Menekşe Kibrit Fabrikası'nı varolan miras değerleriyle tanıtmak, koruma sorunlarına ve üzerindeki tehditlere dikkat çekmek ve yapıya yönelik geliştirilebilecek koruma yaklaşımlarını tartışmaya açmak amaçlanmaktadır. Bu yolla, çalışmanın Türkiye'de kendi alanına belge sağlayan bir kaynak olarak sözkonusu yapının kültürel öneminin sürdürülerek korunması yolundaki girişimlere ışık tutması hedeflenmektedir.

Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nın Kültür Tarihindeki Yeri ve Önemi

Endüstriyel miras kavramının miras olarak tanımlanma süreci, 1970'lerde dünyada korumanın nesnesinin 'anıt' tan 'kültürel miras'a evrilmesi süreciyle paralellik gösterir. 'Endüstri mirası', endüstri toplumunun dehası, duygusallığı ve hırslının oluşturduğu elle tutulur bir kültür ürünü olarak değerlendirilmiş; toplumun aktif bir eylemi olarak yorumlanmıştır.² Günümüzde ise, uluslararası koruma teorisi somut

ve somut olmayan kültürel mirasın birlikte ve bütüncül bir bakış açısıyla korunması; dinamik, yaşayan bir bütünün parçası gibi değerlendirilmesine vurgu yapmaktadır.³ Bu perspektifle miras olgusuna bakıldığında, makalenin inceleme konusu olan Kibrit Fabrikası'nın; yer seçimi, mimari kurgu ve üretim süreci bütünselliği içinde irdelenmesinin, yapının kültürel ve sosyal yaşamdaki rolünün tanımlanmasının önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Yapının Konumu

İlk dönem endüstri yapılarının yer seçiminde etkili olan temel faktörler; enerji-güç temini, hammadde ve işgücü iken, yeni enerji türlerinin (buhar, elektrik vb.) kullanıma girmesiyle doğal enerji kaynağına bağımlılığının azalmasıyla birlikte ana belirleyici unsur 'ulaşım' olmuştur. Kolay ve hızlı ulaşım-taşıma olanaklarının varlığı, üretime ait maliyetlerin önemli oranda düşmesine ve verimliliğin artmasına olanak sağlamış ve bu sebeple yer seçiminde önemli bir faktör olarak görülmeye başlanmıştır.⁴

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren yoğunluk kazanan endüstri tesislerinin yer seçiminde de, ulaşım kolaylığı tercih nedeni olmuştur. Sahil kenti olan İstanbul'da hammaddenin sağlanması ve mamul maddenin dağıtımındaki kolaylık nedeniyle genellikle kıyıları tercih edilmiş; gemi sevkiyatına dayanan sanayi yapıları Haliç kıyısı ve Boğaz boyunca ve Marmara Denizi sahilinde yer almıştır.⁵ Avrupa'dan farklı olarak Osmanlı'da demiryolu, endüstriden çok ticaret ve askeri güvenlik amaçlı gelişmiş ise de, yer yer endüstri yapılarını da kendisine çekmiş ve demiryolu boyunca adeta bir endüstri aksı oluşmuştur.

Tarihi Kibrit Fabrikası'nın eklemlendiği tarihi demiryolu hattı 19. yüzyılın son çeyreğinde Rumeli Demiryolu projesinin başlangıcı olarak inşa edilen Yedikule Küçükçekmece hattıdır.⁶ Bu hat zamanla sanayi yapılarını kendisine çekmek suretiyle sanayi aksına dönüşmüştür (Şekil 1).⁷ Clark'ın 1976 tarihli makalesinde Tanzimat'ın ilk yıllarında Osmanlı devlet fabrikalarının planlı bir biçimde "... Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar doğu-batı istikametinde 9 mil boyunca uzanan, ince uzun bir şeridine kadar bir hattın sanayi parkı' denen, bir sinai ve tarımsal ürün kompleksi kurduklar" ifadesi de bu durumu destekler niteliktedir.⁸

Bu ulaşım aksında yer alan Osmanlı Kibritleri Fabrikası, Küçükçekmece Gölü'nün güneyinde, Marmara Denizi ile

³ Unesco, 2011.

⁴ Palmer ve Neaverson, 1998, s. 25-29.

⁵ Kırac, 2001, s. 224, Köksal, 2005, s. 27, Müller-Wiener, 1992, s. 82-84

⁶ 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece arasında demiryolu inşaatı çalışmalarına başlanmıştır. Hat 4 Ocak 1871 tarihinde sadrazamın da katıldığı bir tören ile açılmıştır (Vahdettin 1993, 65-67; trenlerin devlet eliyle işletilmeye başlanmasının ardından 1 Ocak 1937'de Sirkeci-Edirne Demiryolları

(Şark Demiryolları) Kumpanyası satın alınmış ve Rumeli yakası banliyölerinin son istasyonu "Küçükçekmece" olmuştur (Kurtoglu, 2010, s. 378-384).

⁷ Yedikule'den başlayarak; Yedikule Gazhanesi, Zeytinburnu Demir Fabrikası, Bakırköy Bez Fabrikası, Bakırköy Baruthanesi ve Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nın yer aldığı batıya doğru uzanan bir endüstri aksından söz edilebilir.

⁸ Clark, 1976, s. 18.

¹ Palmer ve Neaverson 1998, 15, TICCIH, 2003; Zelef, 2006, s. 4.

² Palmer ve Neaverson, 1998, s. 8 ve 13.



Şekil 1. 1915-16 tarihli 1/100.000 Ölçekli Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Haritası'nda gösterilen Marmara Sahil Şeridi Endüstri Akısı (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi, Erdoğan, 2012).



Şekil 2. Osmanlı Kibritleri Fabrikası / İç Dış Kumsal Alanı Uydu Haritası (Erdoğan, 2012).

gölün birbirine bağlandığı kısımda, Menekşe Deresi'nin kıyısında, İç-Dış Kumsal Bölgesi'nde düz bir arazi üzerinde konumlandırılmıştır (Şekil 2). Marmara Denizi ile bağlantılı ve Rumeli Demiryolu'na yakın inşa edilmiş olan fabrikanın konumu, hammadde ve işlenmiş ürünün sevkiyatı açısından oldukça uygun bir seçimdir.

Fabrikanın yer seçiminde etkin olan bir diğer faktör, kibritin içerdiği kimyevi maddelerin patlayıcı özelliği ve insan sağlığı üzerinde oluşturacağı tehditleri önlemektir. Önceleri Kadıköy Kazası'nın Çiftelahavuzlar civarında yapılması plan-

lanan fabrikanın inşaatı mesire alanları ve konut yerleşmelerine yakınlığı nedeniyle durdurulmuştur. Küçükçekmece'de önerilen fabrikanın yeri ise, askeri nakliyat ve savaş gereçlerinin nakliyatının yapıldığı Rumeli demiryoluna yakınlığı nedeniyle uygun bulunmuş⁹ ve inşaatı gerekli önlemler alınması koşuluyla yapımına izin verilmiştir.¹⁰

Günümüzde Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nın İstanbul'da

⁹ BOA Belgesi, [1317 M.], BOA.BEO.142/10628.

¹⁰ BOA Belgesi, [1317 M.], BOA.BEO.1337/100207.



Şekil 3. Kibrit Fabrikası ve çevresine ait vaziyet planı (Erdoğan, 2012).



Şekil 4. Kibrit Fabrikası'nın konumu ve göle havadan bakış (Yılmaz, 2009).

bulunduğu bölge, Küçükçekmece Gölü'nün güneyinde, Menekşe Deresi'nin kıyısında, 'İç-Dış Kumsal' ve 'Soğuksu Çiftliği' Doğal Sit Alanı¹¹ sınırları içinde (13 pafta, 4805 ve 2173 parseller) yer alır (Şekil 3, 4).

Yapının Tarişesi

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda yoğunluk kazanan sanayileşme çabalarının ilk etabı devlet desteğinde gerçekleştirilmiştir. Yüzyılın ikinci yarısında ise özel girişimciler, daha çok da yabancı sermaye sahipleri tarafından gerçekleştirilen fabrikalar ağırlık kazanmıştır.¹² II. Abdülhamit döneminde gerçekleştirilen ticari anlaşmalarla yabancı tüccarların sanayi alanında girişimleri artmış ve yabancı sermayeli fabrikalar kurulmaya başlanmıştır. Ancak teknolojinin, teknik uzmanların, hatta bazen yapı parçalarının bile yurt dışından getirilmesi, sanayileşme çabalarının ülke topraklarında köklü bir dönüşüm yaratmasını engel-

lemiş, bunun sadece bir girişim olarak kalmasıyla sonuçlanmıştır.¹³

Bu yıllarda kimyevi madde üretiminin de çoğunlukla yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmiş olduğu görülmektedir.¹⁴ Bu girişimlerden biri de, Fransızların İstanbul'da bir kibrit fabrikası kurma talebidir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Kav ve Kibrit Osmanlı Şirketi'ni kuran Fransızlar, İstanbul'da modern bir kibrit fabrikası kurmak üzere çalışmalara başlarlar. Arşiv belgelerine göre Şirketle yapılan sözleşmeyle 5 R.evvel 1307 H. [30 Ekim 1889 M.] tarihinde kav ve kibrit fabrikasının 'sakıncasız' bir yerde inşaat imtiyazı, 40 yıllığına Osmanlı Devleti tebasından Esiraki Efendi'ye verilmiştir.¹⁵ Fabrika yeri için Küçükçekmece Gölü'nün kıyısında, Rumeli Demiryolu hattının 22. kilometresinde ve Küçükçekmece Köyü'ne 1080 ve istasyona 800 m. mesafede bir arsa önerilir.¹⁶ Bu mevkiin demiryoluna yakınlığı ve dolayısıyla, yapının bulunduracağı tutuşabilecek maddelerin insan sağlığı için tehdit oluşturabileceği sebebiyle tereddüt yaşansa da yapılan incelemeler sonrasında tehlikeye sebebiyet verecek maddelerin (klorat de potas) gölün yakınındaki bulunan Azadlı Baruthanesi'nde tutulmasına ve bu maddeden gereken miktarda getirilmesi koşuluyla yapım izni verilmiştir.¹⁷ Söz konusu önlemleri takiben, 15 Eylül 1893 tarihinde padişah iradesi ile Küçükçekmece'ye Kibrit Fabrikası yapılması ile ilgili ruhsat alınmış olur (Şekil 5).¹⁸

Şahin,¹⁹ üretime başlangıç konusunda "Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nın 1897 yılının Mart ayında üretim faaliyetlerine başladığı rivayet olunmaktadır" yorumunu yapar. Bununla birlikte 25 Cemaziyellevvel sene 1324/4 Temmuz sene 1322 [M.17 Temmuz 1906] tarihli arşiv belgesinden edinilen bilgiye göre; H. 1315 [M.1897] senesinden beri üretim yapmayan fabrika, çeşitli sebeplerden ötürü bir süre iş yapamamıştır. Üretim yapmayan fabrikanın daha sonra yeniden işletilme talebine karşılık, Şirketin anlaşmaya uygunsuz davranışları sonucu imtiyaz hükümleri kendiliğinden fesholmuştur. İmtiyaz süresinin sona ermesiyle birlikte, fabrika ve araç-gereçlerinin Osmanlı Hükümeti'ne kalarak koruma altına alınmasına karar verilmiş ve şirkete ait eşyaların satılmasından elde edilen gelir, vergi ve benzeri hazine talepleri için kullanılmıştır.²⁰

Giz,²¹ fabrikanın kapanışıyla ilgili "Fabrika binası inşa edilmiş, fakat İkinci Abdülhamit devrinin bir türlü sonuca ulaşamayan bir çok teşebbüsü gibi, tespit edemediğimiz sebepler yüzünden imalata geçilememiştir" ifadesini kullanır. Fabrikanın inşa tarihiyle ilgili Ökçün²² ise şöyle ak-

¹³ Toprak, 1985, s. 1340-1344.

(1310 M.), BOA.BEO.142/10628.

¹⁴ Köksal, 2005, s. 64

¹⁸ Şahin 2010, s. 90, Kürkçüoğlu, 2011.

¹⁵ BOA Belgesi, [1317 M.], BOA. BEO.1385/103824.

¹⁹ Şahin 2010, s. 91

¹⁶ BOA Belgesi, [1311 M.], BOA. DH.MKT.106/18.

²⁰ BOA Belgesi, [1317 M.], BOA. BEO.1385/103824.

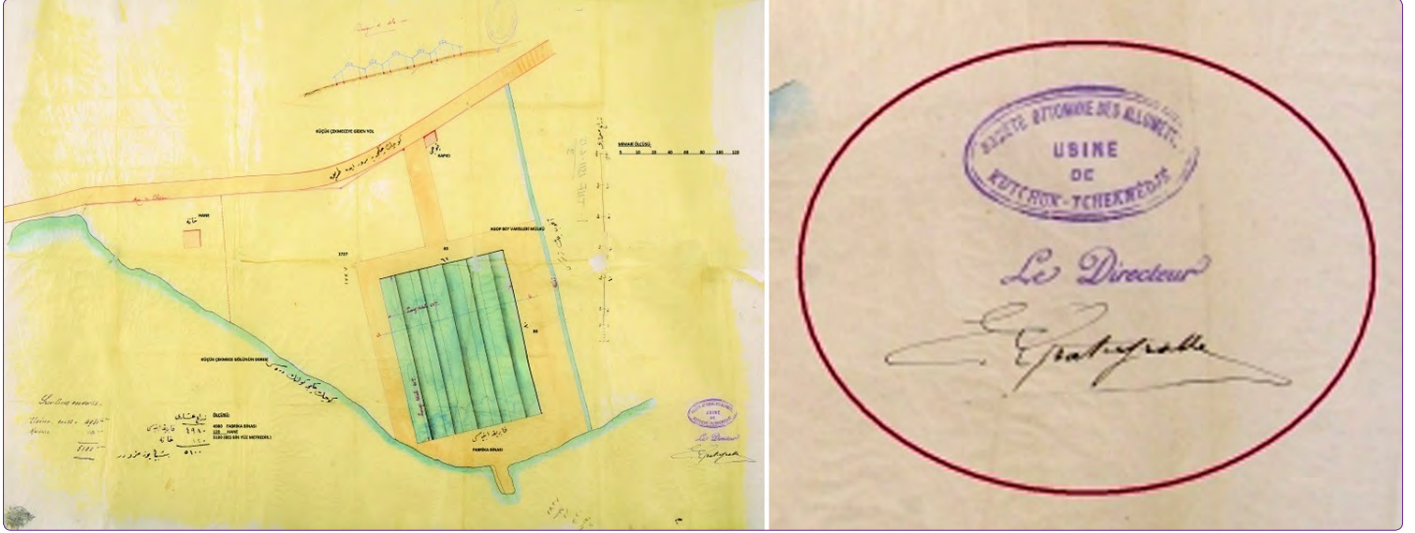
¹⁷ BOA Belgesi, [1317 M.], BOA. BEO.1337/100207 ve BOA Belgesi,

²¹ Giz, 1969, s. 18.

²² Ökçün, 1997, s.162.

¹¹ GEEAYK, 1976 yılında 9509 sayılı belirlemiştir (Tunçer, 2005).

kararı ile bölgeyi Doğal Sit olarak ¹² Sarç, 1940, s. 437; Ertürk, 2008.



Şekil 5. Devlet Şurası evrakı arasında fabrikanın planını gösteren belge ve detayı (T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi).

tarır; "Fransız Şirketi tarafından Küçükçekmece'de büyük bir kibrit fabrikasının, 1886 tarihinde 40 yıl süreyle Mösyö Letranej ve Rüfekâsı'na verilen imtiyaz üzerine, 1888'de kurulmuştur. Fabrikanın yabancı ülkelerden getirdiği fosfor yüzünden, bir yandan sabık idarenin gösterdiği güçlük, öte yandan yabancı rekabeti nedeniyle ancak 3-4 ay faaliyetini sürdürebilmiştir".

Fabrikanın çalışmaya başlama tarihi ile ilgili bilgi veren bir diğer önemli kaynaks R.10 Eylül 1314 [M. 22 Eylül 1898] tarihinde Servet-i Fünun Gazetesi'nde yayınlanan röportajdır. Osmanlı Anonim Şirketi'ni kuran ve yaptığı anlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu'ndan imtiyaz olarak Küçükçekmece Gölü ile Edirne Demiryolu arasında kibrit fabrikasının inşasını yaptıran Mösyö Taverniye ile gerçekleştirilen bu röportajda fabrikanın R. 2 Mart 1313 [M. 14 Mart 1897] tarihinden beri işliyor olduğu ifade edilir (Şekil 6).²³

Yapı hakkında farklı kaynaklardan edinilen bu bilgiler ışığında, 1893 yılında kurulan Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nın döneminde kibrit üretim imtiyazını elinde bulundurmasına rağmen, uzun soluklu bir üretim süreci yaşayamadığı sonucuna varılmaktadır.²⁴

Üretimin sonlanmasıyla atıl duruma düşen yapı, 20. yüzyılın başlarından itibaren farklı mülkiyetlerde, farklı kullanımlarla kısmen değişikliğe uğrayarak günümüze ulaşabilmiştir. Yapının koruma süreci, yasal olarak İstanbul II. Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 27.08.1991 gün 2717 sayılı kararı ile kültür varlığı olarak



Şekil 6. Kibrit fabrikasının ilk yapımına dair görüntüsü (Röportaj, 1896-1897, Servet-i Fünun Gazetesi).

tescil edilmesiyle başlamış, aynı kurulun 20.04.1993 gün 3072 sayılı kararı ile de koruma grubu I olarak belirlenmiştir. İstanbul II Numaralı KTKV Bölge Kurulu'nun 22.06.2005 gün 400 sayılı kararıyla; tarihi fabrika yapısının ticari olarak kullanımından kaynaklı yapıya bitişik eklerin tarihi dokuyu bozduğu kanaatine varılarak, I. grup korunması gerekli kültür varlığı yapıların etrafındaki eklerin Belediyesince kaldırılması ve parseldeki yapılara ilişkin rölöve ve restitüsyon projesi talep edilmiştir.²⁵

2006 yılında, özgün bir kanal yerleşmesi olan alanın yeniden değerlendirilebilmesi amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından uluslararası ölçekli bir yarışma düzenlenmiştir. Yarışmanın düzenlenmesindeki amaç, Menekşe Deresi ve çevresinin rehabilite edilerek bölgenin turizm yoluyla canlandırılmasıdır.²⁶ Küçükçekmece İç-Dış Kumsal Alanı Kentsel Tasarım Projesi Yarışması'nda, Llewellyn Davies-Yeang grubunun projesi ödülle layık bulunmuş, yarışma sonrasında alanın düzenlenmesinin ilk ayağı olarak Menekşe Deresi çevresinde birkaç rekreasyon alanı

²³ Servet-i Fünun, 1898.

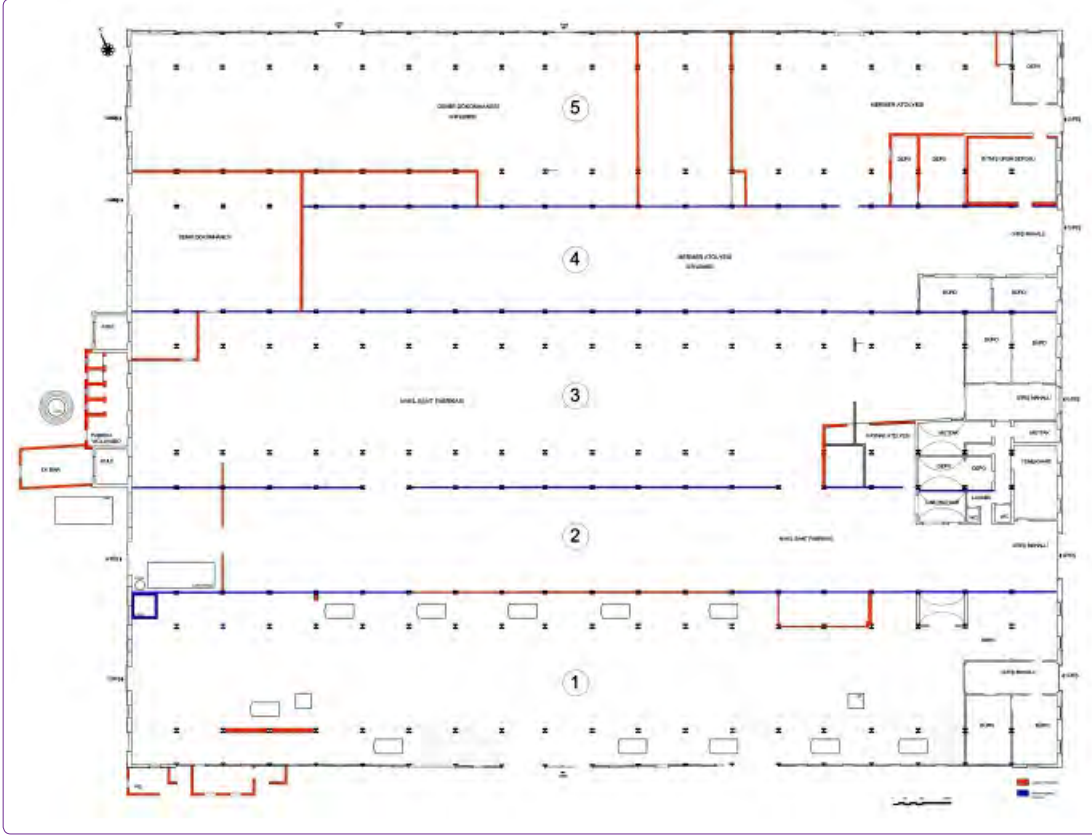
²⁴ Giz (1969)'in de belirttiği gibi, İkinci Dünya Savaşı'nın baş göstermesiyle kibrit ithalatı azalmış, iç piyasa kibrit ihtiyacını karşılayamaz hale gelmiştir. Doğruel (2000, s. 146), 1924 yılında kibritin üretimi, ithalati ve satılmasının devlet tekelini altı-

na alındığını söyler. 1924'de imtiyaz hakkı, Belçikalı bir şirkete geçmiş ve sözkonusu şirket, kibrit ithali; satışı ve Türkiye'de bir kibrit fabrikası tesisini taahhüt etmiştir. Sözkonusu şirketin ilk fabrikasını Sinop'ta inşa etmiş olduğu görülür (Giz, 1969, s. 19).

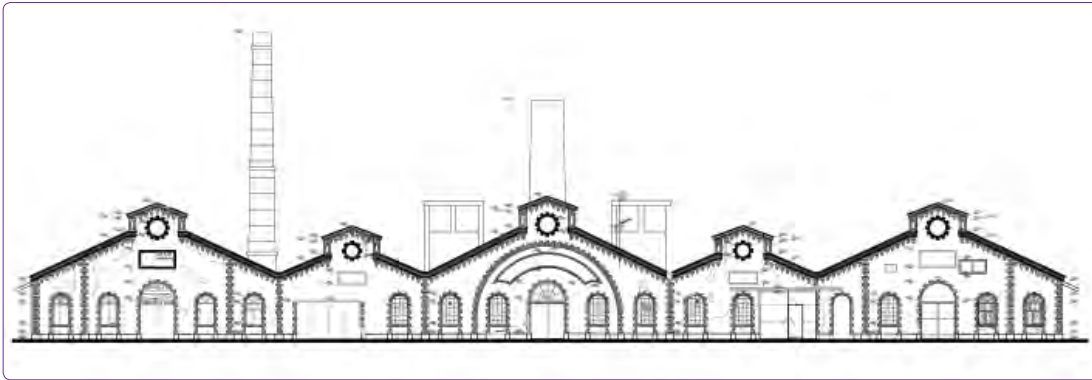
²⁵ Bilgi, yapının İstanbul II. Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'ndaki dosyasından alınmıştır.

²⁶ Yarışma kapsamında İstanbul Bü-

yükshehir Belediyesi tarafından dünyaca ünlü mimarlara teklif götürülmüştür (Bkz. Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi, 2016).



Şekil 7. Zemin Kat Plan Rölövesi (Erdoğan, 2012).



Şekil 8. Güneydoğu Cephe Rölövesi (Erdoğan, 2012).

düzenlenerek bazı yürüyüş yolları ve dinlenme alanları oluşturulmuşsa da, uygulamalar bundan ileriye gitmemiştir.

2010'lu yıllarda 5 bloktan oluşan Eski Kibrit Fabrikası'nın sadece 1. bloğunda koruma ve restorasyon süreci başlatılmıştır. İstanbul 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 21.02.2013 gün 477 sayılı kararıyla Eski Kibrit Fabrikası'nın 2173 parsel üzerinde kalan kısmına ilişkin sunulan restorasyon projesi onaylanmıştır. Günümüzde restore edilen 1. bloğa ait kısım kültür endüstrisi teması çerçevesinde film ve video klip çekimleri üzerine yoğunlaşan bir şirket tarafından etkinlik mekanı ve film seti olarak kullanılmaktadır.

Yapının Mimarisi ve Mevcut Durum Analizi

Yaklaşık 4980 m² (80 m x 63 m) bir alan kaplayan yapı simetrik düzende tasarlanmıştır. İlk inşa edildiğinde birbirine bitişik üç büyük ve bunların aralarında bulunan iki küçük bölümden oluşmakta olduğu bilinmektedir (Şekil 7, 8).²⁷

Güneydoğu cephesi yönündeki ana giriş kapısından 1. bölüme giriş yapıldığında ahşap yığınlarla dolu olan girişin solunda bürolar sağında ise bir depo bulunmaktadır. Depo kısmında ahşap tavan kaplaması olduğu gözlenmiştir. Depoya bitişik mekanda ise tonoz bir üst örtü vardır.

²⁷ BOA Belgesi, (1311 M.), BOA.DH.MKT.106/18 ve Erdoğan, 2012.

Ana mekan içinde özgün döşeme ve makine izlerine rastlanmaktadır. Çelik taşıyıcı sistem bu bölümde rahatlıkla algılanabilmektedir. Mekan içinde uzun doğrultuda yaklaşık 4 metre aralıkla konumlandırılmış olan I profilli taşıyıcı dikmelerin bulunduğu görülmektedir. 1. ve 2. bölümlerin Menekşe Deresi yönündeki arka cephe kesişim noktasında 21 m yükseklikte ve dikdörtgen formunda bir baca yer almaktadır. Kuzeybatı (arka) cephesinden de giriş yapılabilen birinci bölümün sol yan cephe duvarına bitişik muhdes tuvaletler bulunmaktadır.

Günümüzde ikinci ve üçüncü bölümler Nakil Bant Fabrikası olarak kullanılmaktadır.

Birinci ve ikinci bölümler farklı mülkiyetlerde olup farklı işlevler için kullanıldığından birbirlerine iç mekandan geçiş söz konusu değildir. İkinci bölümün ana girişinin sağında tuvaletler, bir laboratuvar ve yemekhane mekanı bulunur. Laboratuvarın üst örtüsü tonozdur. Menekşe Deresi'ne bakan kuzeybatı (arka) cephesinden de ulaşılabilen mekan, 2 taşıyıcı dikme mesafesinde muhdes tuğla duvarlar ile ana mekandan ayrılmıştır. Ana mekanın içinde bölümler arasındaki tuğla duvarlar içinde yer alan taşıyıcı dikmeler görülür. Günümüzde Nakil Bant Fabrikası olarak kullanılan bu bölüme ait buhar kazanı arka cephe yanındaki mekan içerisinde bulunur. Buhar kazanının hemen arkasında günümüzde aktif olarak kullanılan dairesel kesitli muhdes bir baca yükselir.

Üçüncü bölüme güneydoğu cephesinde dekoratif tuğla kemerli bölümdeki kapıdan ulaşılır. Girişin solunda yemekhane, mutfak ve depo mekanlarının açıldığı hol, sağında ise büro mekanları bulunur. Bitişik durumdaki mutfak ve depo mekanlarının üst örtüsü tonozdur. Bu tonozlu mekanların sol yanında bir kaynak atölyesi bulunmaktadır.

Üçüncü bölüm ile ikinci bölüm arasındaki tuğla duvarda biri kaynak atölyesinin bitiştiğinde diğeri ise 8 taşıyıcı dikme mesafesinde iki adet geçiş bulunmaktadır. Ana mekan içinde nakil bant üretiminde kullanılan donanım ve malzemeler bulunur. Üçüncü bölüm ile dördüncü bölümün arka cephe ile kesiştiği köşede ytong ile örülerek kapatılmış bir mekan bulunur.

Yapının üçüncü bölümünün arka cephesinde bitişik olan iki kule vardır. Bunların arasında tek katlı muhdes bir tuvalet yapısı bulunur. Tuvaletin önünde yapıya eklenen ilk baca olduğu bilinen dairesel kesitli tuğla talaş yakma bacası yükselir.

İkinci bölümde olduğu gibi dördüncü bölüm içindeki mermer atölyesi içinde de açıkta taşıyıcı dikmeler bulunmaz. Taşıyıcılar, bölümler arasındaki tuğla duvarlar içindedir. Güneydoğu (giriş) cephesinden ulaşılan girişin solunda iki adet büro mekanı bulunur. Beşinci bölümle beraber mermer atölyesi deposu olarak kullanılan ana mekana kilitli olması sebebiyle girilememiştir.

Günümüzde demir atölyesi olarak kullanılan mekana üçüncü bölümde yer alan mekanın sağ yanında yer alan kapıdan ulaşılmaktadır. Demir atölyesi içinde taşıyıcı dikmelerin yer aldığı ve girişin bir kısmının kesildiği görülmektedir. Demir dökümhanesine arka cepheden de bir giriş vardır.

Mermer atölyesi olarak kullanılan beşinci bölümde giriş mekanının sol yanında depolar vardır. Ana mekan biriket duvarlarla üç ayrı bölüme ayrılmıştır. Kilitli tutulan bu bölümlere girilememiştir.

Güncel Kullanım

Günümüzde birden çok kullanıcısı bulunan fabrikanın mülkiyet hakkı bölünmüş durumdadır. Farklı bölümler şimdiye kadar birçok kullanıcı tarafından üretim amaçlı kullanılmıştır. Dolayısıyla, yemekhane, ofis, tuvalet gibi mekanlar kazanmak adına özgün iç mekan bölünerek değişikliğe uğratılmıştır. Yapı ve çevresine yeni ekler inşa edilmiştir. Yapı tescil edilmeden önce, kullanıcıları tarafından bazı mekan açıklıklarında (kapı ve pencere) işlev gereği değişikliklere gidilmiştir.

Fabrika yapısı, dış cephesinde fenerli çatı bitimleri ile de okunabilen beş ayrı bölümden meydana gelmektedir (Şekil 7, 8). 1. bölüm; diğer kısımlardan farklı olarak 2173 parselde yer almaktadır. Bir dönem hurda deposu olarak kullanılan bu mekan, yıllardır boş olup günümüzde restore edilerek film ve video klip çekimleri üzerine yoğunlaşan bir şirket tarafından etkinlik mekanı ve film seti olarak kullanılmaktadır (Şekil 9, 10).

Mülkiyeti aynı kişiye ait olan 2. ve 3. bölümler, Anadolu Nakil Bant Kauçuk Sanayi ve Anonim Şirketi tarafından yapımında kauçuk hammadde kullanılan konveyör ve transmisyon bandı imalathanesi olarak kullanılmaktadır (Şekil 11, 12).²⁸

4. ve 5. bölümler, uzun süre mermer fabrikası olarak kullanılmıştır. Günümüzde (2016) mermer deposu olarak kullanılan bölüm, burada mermercilik yapan başka bir kişiden 1970 yılında devralınmıştır. 1970 öncesinde de, burda mermer kesimi ve mermercilik ile ilgili çeşitli imalatların yapıldığı bilinmektedir. İmalata yönelik makinelerin çalışır durumda olmasına rağmen; mevcut piyasa şartları nedeniyle burada uzun süredir kesim ve imalat yapılmamaktadır. Üretimini sürdüremeyen atölye, kilitli tutulmaktadır (Şekil 13, 14).

Aşağıdaki planda görüleceği gibi zaman içinde bölümler arasındaki geçişler mekanlar arasına sonradan örülen duvarlarla olanaksız hale getirilmiştir. Yapının farklı cephelelerinde yer alan kapılardan sözkonusu atölye ve imalathanelere giriş yapılabilmektedir.

Taşıyıcı Sistem ve Yapım Tekniği

Menekşe Kibrit Fabrikası'nın taşıyıcı sistemi tuğla dolgu çelik konstrüksiyondur. I profilli taşıyıcı dikmeler, özgün

²⁸ Şirket halen sınırlı sayıdaki işçisiyle üretime kısmen devam etmektedir.



Şekil 9. 1. Bölüm giriş cephesi (Restorasyon sonrası), (Kıraç arşivi, 2016).



Şekil 12. 3. Bölüm iç mekan (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 10. 1. Bölüm iç mekanı (Restorasyon sonrası), (Kıraç arşivi, 2016).



Şekil 13. 4. Bölüm iç mekan (Erdoğan arşivi, 2011).



Şekil 11. 2. Bölüm iç mekan (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 14. 5. Bölüm iç mekan (Erdoğan arşivi, 2011).

konstrüksiyondan günümüze değişmeden ulaşabilmiştir (Şekil 17). Yapının stabilitesinin uzun doğrultuda taşıyıcı

dikmeler arasında örülen tuğla duvarlar ile desteklendiği görülmektedir (Şekil 15).

Yapının farklı bölümlerinin üstünü kırma çatılar örtmektedir. Çelik konstrüksiyon çatının en yükseldiği bölümde yükseklik, 8.86 m.'ye ulaşır. Çatı dikmeleri kısa yönde çelik makaslarla bağlanmıştır (Şekil 15, 16). Uzun yönde uzanan çelik kirişler, moloz taş duvarlara oturtulmuştur.

Günümüzde yapının çatısı eternit bir üst örtüyle kaplıdır. Özgün çatı kaplaması bilinmemektedir. İç mekana doğal ışık alması için tasarlanan fenerli çatıdaki doğramalar bugün mevcut değildir ve bu kısımlar yer yer eternit ve benzeri malzemelerle kapatılmış durumdadır. Çatı fenerine ait özgün doğrama detayları kaybolmuştur.

Fabrikanın özgün döşemesi kare ve diagonal dizilmiş taş kaplamadan oluşmaktadır. 2012 yılında hazırlanan analitik rolövede 1. bölümde yer yer rastlanan özgün döşeme ve makine izlerine ait tespitler yer alır (Şekil 18).²⁹

Cephe Biçimleniş

Fabrikanın cephe karakterinin günümüze büyük ölçüde bozulmadan ulaşmış olduğu söylenebilir.³⁰

Simetrik yapıdaki cepheler arasında en özgün ve bezemeli olanı, güneydoğu cephesidir. Tuğla söveli, kemerli pencere ve kapılarla oluşturulmuş bir cephe kurgusuna sahiptir (Şekil 8). Yapıya bu cephede bulunan dekoratif tuğla kemerli bölümden giriş yapılır (Şekil 19). Sıvalı cephelerde bulunan dekoratif tuğla rölyefler ve giriş kapıları üzerinde bulunan mekan adlarının yazılı olduğu bilgilendirme panoları fabrikaya ait özgün unsurlardır. Üçgen alınlıkların ortasında tuğla cidarlı madalyonlar yer alır. Taş silme hattı boyunca yer yer dikey doğrultuda ve denizliklerde dekoratif tuğla³¹ kullanıldığı görülür (Şekil 20).

Yan cephelerde yer alan ilk ve son pencere açıklıkları tam kemerlidir; bunların arasında sıralanan diğerleri basık kemerlidir. Güneydoğu cephesinde görülen tam kemerli açıklıklara yerleşen ahşap doğramalı pencereler yapının özgün pencereleri olarak 2011 tarihinde tespit edilmiş, ancak restorasyon sonrası değiştirilmiştir (Şekil 21, 22).

Yan cephelerde zaman içinde bazı pencereler iptal edilip kapatılırken, bazı noktalarda ise dikdörtgen formlu muhdes pencereler açılmıştır. Ayrıca yeni işleve uygun olarak sürgülü demir doğramalı kapılar ve pencerelere güvenlik amacıyla demir parmaklıklar eklenmiştir (Şekil 9). 2011 yılında yapılan tespitlere göre büyük ölçüde özgünlüğünü yitirmiş olan Güneydoğu cephesi restorasyon sonrasında büyük ölçüde yenilenmiştir (Şekil 9, 23).

Yapının Menekşe Deresi'ne bakan Kuzeybatı Cephesi



Şekil 15. 1. Bölüm taşıyıcı sistem konstrüksiyonu (Restorasyon öncesi), (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 16. Çatıya ait çelik sistem (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 17. Profilli taşıyıcı dikmeler (1. Bölüm, restorasyon öncesi), (Kıraç arşivi 2011).

²⁹ Günümüzde restorasyonu tamamlanan 1. bloğun zemininde özgün döşeme ve makine izlerin rastlanılmamıştır.

³⁰ 1. Blok restorasyonunda güneydoğu (giriş) ve kuzeybatı cephelerinde, özgün olduğu düşünülen sıva raspa edilerek kaldırılmıştır.. Bu durumun cephe bütünlüğüne olumsuz etki yaptığı düşünülmektedir.

³¹ Yapıda kullanılan özgün tuğlanın tespitine çalışılmış, güneydoğu (giriş) cephesinin kemerli ana giriş kapısının sol yanındaki dekoratif tuğlanın üzerinde HAZN harfleri okunmuştur. Bu bilgi, tuğlanın aynı dönemde üretim halinde olan Haznedar Tuğla Fabrikası'na ait olabileceği düşündürmektedir.



Şekil 18. Döşeme ve makine izleri (1. Bölüm, restorasyon öncesi), (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 21. 1. Bölümün Güneydoğu cephesi, (Erdoğan arşivi, 2011).



Şekil 19. Güneydoğu cephesi (Kıraç arşivi 2011).



Şekil 22. 1. Bölümün restorasyon sonrası Güneydoğu cephesi (Kıraç arşivi, 2016).



Şekil 20. Güneydoğu cephesinde tuğla cidarlı madalyon (Kıraç arşivi, 2011).

(Arka Cephe), diğerlerine oranla daha fazla müdahale görmüştür. Bu cepheye farklı dönemlerde dikdörtgen kesitli iki kule ve halen aktif olarak kullanılan dairesel kesitli bir tuğla baca eklenmiştir. Diğer cephelerde bulunan tuğla süslemeler de, bu cephede mevcut değildir. Fabrikanın ilk işlevine hizmet etmiş olan yuvarlak, tuğla örgülü, talaş yakma bacası³² fabrikanın bu cephe ile Menekşe deresi arasında yükselmektedir. Zaman içinde yapının işlev değişikliğine uğramasıyla ikinci bir bacaya ihtiyaç duyulduğu ve bu nedenle kare kesitli, demir kasnaklı bir baca daha eklenmiş olduğu tahmin edilmektedir.

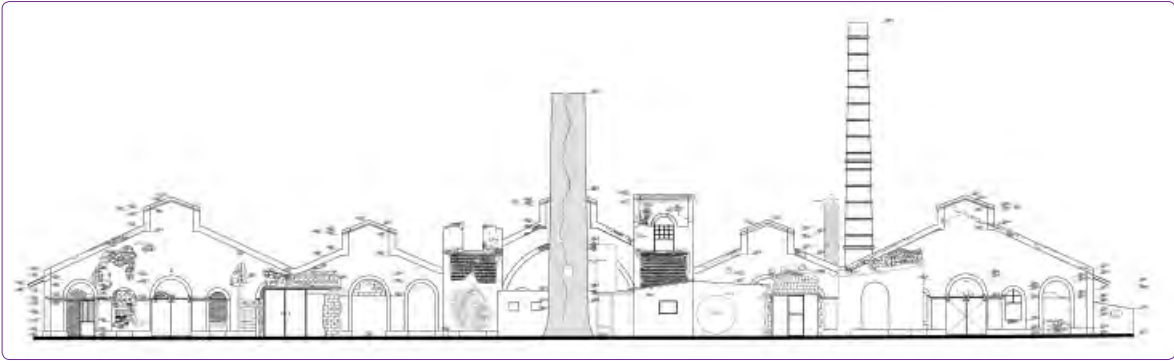
Üretim için gerekli olan doğal ışık ihtiyacı, çatılara fener eklenerek çözümlenmiştir. Yapıya zaman içinde muhdes bacalar dışında eklenen diğer eklerle genel olarak iki kule arasına konumlandırılmıştır (Şekil 24, 25).

Fabrikanın yakınında fabrikayla aynı döneme tarihlenen

³² Etekli baca olarak da bilinen bu baca türü, Türkiye'deki fabrika yapılarında nadir olarak görülmektedir.



Şekil 23. Eski (solda) ve Yenilenmiş (sağda) Güneydoğu cephesi (Kıraç arşivi, 2011, 2016).



Şekil 24. Kuzeybatı Cephe Rölövesi (Erdoğan, 2012).

bir müstemilat binası (Şekil 26) bulunmaktadır. Binanın yığma moloz taş beden duvarlarının dışardan gözlemlendiğinde sağlam olduğu görülmekle birlikte, yangın sonrası, müstemilat binası içinde yer alan ara kat ahşap döşemeleri ve çatı sistemini oluşturan ahşap makaslar yıkılmıştır. Yapının bazı pencereleri kapatılarak iptal edilmiştir.

Yapının Korunma Durumu Üzerine Gözlemler

Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası, günümüzde tamamen terk edilmiş bir yapı olmasa da, büyük bir bölümü özgün işleviyle ilişkisi olmayan bir imalathane olarak

kullanılan, bir bölümü depo olarak kilit altında tutulan, küçük bir bölümü ise bütünden bağımsız restore edilerek kültür etkinliklerinde kullanılması amaçlanan ancak henüz aktif kullanılmayan bir endüstri mirasıdır. 2012 yılındaki tespite göre yapıda en büyük (fiziksel) hasara çatı örtüsü ve duvarlarındaki yıpranmalar sebebiyle atmosferik koşulların etkisine maruz kalan 1. blokta rastlanılmıştı (Şekil 15), ancak geçen süre zarfında bütünden bağımsız restore edilen bölüm beraberinde farklı koruma sorunlarını ortaya çıkarmıştır.



Şekil 25. Kuzeybatı Cephesi (Kıraç arşivi, 2016).



Şekil 26. Müstemilat (Kıraç arşivi, 2016).

22 Eylül 1898 tarihli Servet-i Funün Gazetesi röportajından elde edilen eski fotoğraflar incelendiğinde yapının inşa edildiği dönemde iç mekanda bölücü duvarların olmadığı görülmektedir (Şekil 35). Zaman içerisinde taşıyıcı dikmelerin arası uzun yönde yerleştirilmiş bir tuğla duvar ile doldurulmuş ve ana mekan, tuğla duvarlarla beş ayrı bölüme ayrılmıştır. Bu bölümlerde yer alan diğer muhdes duvarlar, ahşap, delikli tuğla, briket ve ytong malzemeler ile oluşturulmuştur (Şekil 27, 28).

Yapıda strüktürel anlamda da bazı bozulma ve müdahaleler görülür. Özgün fabrika planında mevcut olan taşıyıcı dikmelerden bazıları kaldırılmış; demir atölyesi haline getirilen mekandaki taşıyıcı kirişin bir kısmı ise kesilmiştir. Ayrıca, genel anlamda sağlam olarak günümüze ulaşan, zarif çelik taşıyıcı sistemde yer yer korozyona ve çürümelere rastlanır. Kuzeybatı cephesinde yer alan talaş yakma bacası üzerinde büyük bir strüktürel çatlak, bacanın iki ya-

nındaki kulelerde ise hasarlar görülmektedir. Silindir tuğla bacanın solunda bulunan kule ise büyük oranda yıkıktır (Şekil 29, 30).

Yapının cephelerinde işlev değişikliği sebebiyle kısmen yıkılmış duvarlar; yenilenmiş veya farklı malzemelerle gelişigüzel kapatılarak iptal edilmiş pencere ve kapı boşlukları bulunur. Menekşe deresine bakan kuzeybatı cephesine bitişik tuvaletler, tuvaletlerin sağ yanındaki kulenin cephesi-



Şekil 27. 1. Bölüm iç mekân, taşıyıcı sistem ve duvarlardaki bozulmalar (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 29. Kuzeybatı cephesindeki baca ve kuledeki hasarlar (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 28. Özgün duvardaki güncel hasarlar (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 30. 5. Bölümün Kuzeybatı cephesindeki bozulmalar (Kıraç arşivi, 2011).

ne bitişik ek kısım özgün karakteri bozan eklerdir. 2012'de Güneybatı cephesinin Menekşe deresine bakan köşesinde sonlanan tuvaletler restorasyonunda kaldırılmış cephe büyük ölçüde yenilenmiştir (Şekil 31, 32).

Özgün İşlev Analizi ve Restitüsyon Önerisi

Üretim teknolojisindeki hızlı gelişime bağlı olarak değişimin kaçınılmaz olduğu endüstri yapılarında mekan kurgusu mimari tanımlamalardan çok özgün işlev üzerinden okunarak çözümlenmelidir. Endüstri yapılarında mimari estetik öncelikli olarak işlevde aranmalıdır. Dolayısıyla, işlevsel analiz endüstri yapılarının miras olarak tanımlanmalarında temel unsurlardan birini oluşturur.³³

Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası, kuruluşundan kısa bir süre sonra özgün işlevini yitirerek yeni işlevler için kullanılmıştır. Bu dönüşüm günümüzde yapının özgün işlevinin mekansal olarak algılanmasını imkansız hale getirmiştir. Tarihi kibrit fabrikasının var oluş nedeni olan özgün üretim işlevinin analizi, yapının kimliğinin tanımlanmasında oldukça önemlidir.

Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nda üretilen kibritler, yalnızca kutusuna sürüldüğünde alev alan kibrit çeşididir. Üzerine basıldığında sığağa maruz bırakıldığında vb. durumlarda alev almayan bu kibritler 'tehlikesiz kibrit' adıyla anılmaktadır.³⁴

22 Eylül 1898 Miladi (1 Eylül 1314 Rumi) tarihinde yayınlanan Servet-i Fünun Gazetesi'nde Osmanlı Anonim Şirketi'ni kuran ve kibrit fabrikasını inşa ettiren Mösyö Taverniye ile bir röportaj gerçekleştirilmiştir. Buna göre, 200 kişinin çalışmakta olduğu fabrikada kibrit üretimi, 18 aşamadan oluşmaktadır (Şekil 34). Her gün 15 sandık kadar kibrit üretimi yapılmakta ve üretilen her sandıkta 7200 adet kibrit ve her kutuda 50 kibrit çöpü bulunmaktadır (Şekil 33).³⁵

Bu makale kapsamında, Servet-i Fünun Gazetesi'nde yayınlanan röportajdaki fabrikaya ait fotoğraflar ve Fabrika ve çevresini gösteren H.1311 [M.1893] tarihli vaziyet planından faydalanılarak, yapının özgün mekan kurgusu sadece plan boyutunda restitüe edilmeye çalışılmıştır (Şekil 39).

Karadeniz sahilinden kayıklarla getirilen kavak ve ıhlamur cinci ağaç kütüklerin, 1893 tarihli fabrika planında (Şekil 5) görülen, Menekşe Deresi üzerindeki günümüzde mevcut olmayan eski iskeleden naklediliyor olmalıdır.

Yapının özgün işleviyle ilgili donanım günümüzde tamamen kaybolmuştur. Fabrikada kibrit üretimi yapılan dönemde kullanılan üretim sistemi, buhar enerjisi kullanılarak motora bağlı büyük kasnağın diğer küçük kasnakların ortasından geçen mili ve kayışları döndürmesi ile çalışan



Şekil 31. 1. Bölüm Güneybatı cephesi (Restorasyon öncesi) (Kıraç arşivi, 2011).



Şekil 32. 1. Bölüm Güneybatı cephesi, (Restorasyon sonrası) (Kıraç arşivi, 2016).



Şekil 33. Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası'nda üretilen kibrit kutusunun ön ve arka yüzü (Osmanlı Kibritleri-250) (Aslıhan Yazan Kibrit Kutusu Koleksiyonu).

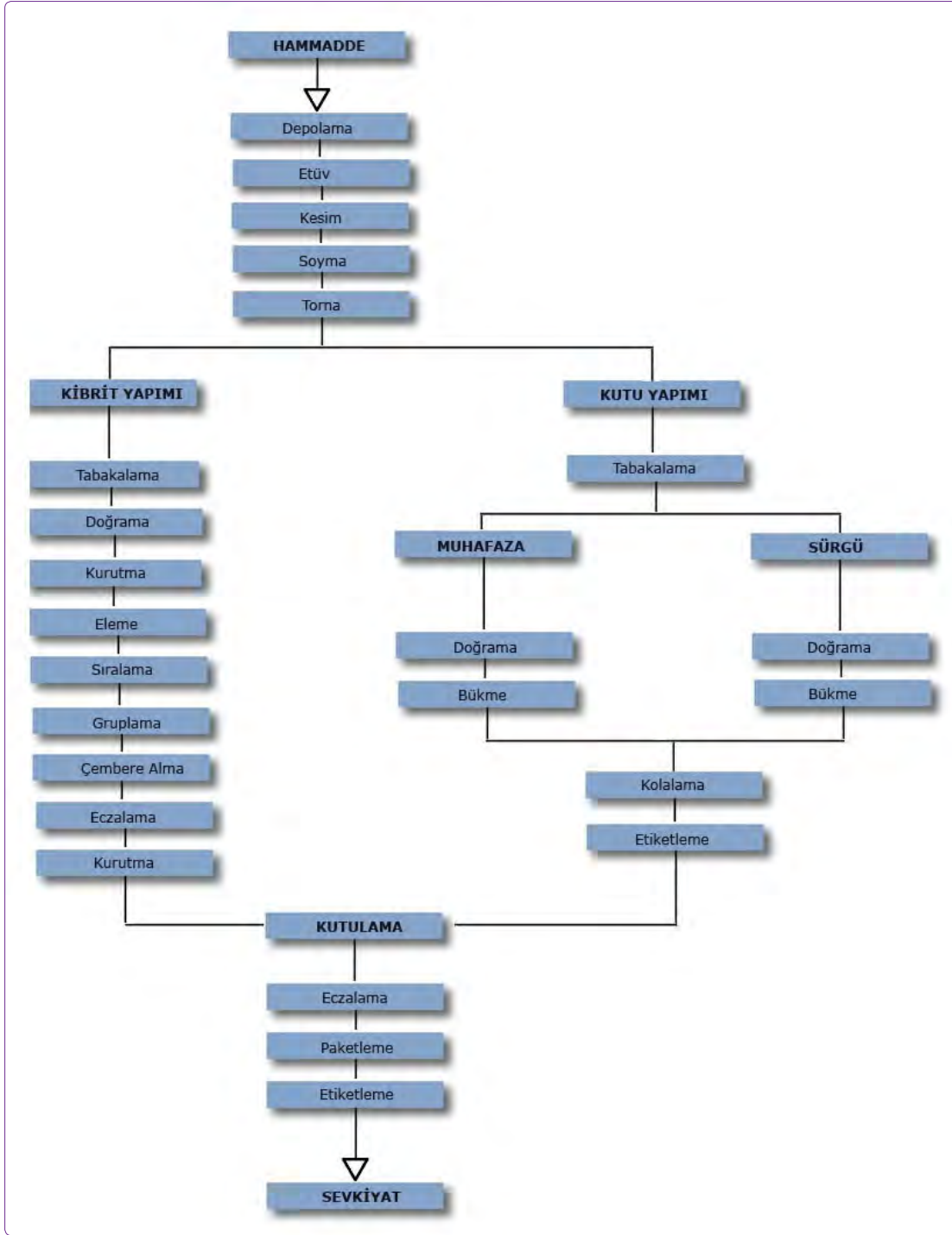
avara kasnak sistemidir. Yapının kuzeybatı cephesine bitişik iki kulenin varlığı ve bu kulelerin dairesel kesitli özgün bacaya ve günümüzde kullanılan buhar makinesine yakınlığı sebebiyle, bu kulelerin güç aktarım merkezi olarak kullanılmış olabileceği, simetrik konumları sayesinde iki ayrı yöne gerekli güç aktarımını gerçekleştirebilecekleri düşünülmektedir.

2. bölümün kuzeybatı (sahil) tarafında, yapının yeni üretim işlevlerine hizmet eden enerji-güç merkezinin halen

³³ Palmer ve Neaverson, 1998, s. 76.

³⁴ Röportaj, (1314 Rumi), y.a.g.e., s. 3-6.

³⁵ Röportaj, (1314 Rumi), y.a.g.e., s. 3-6.



Şekil 34. Kibrit Üretimi Akış Şeması (Erdoğan, 2012).

mevcut oluşu ve bu merkezin özgün kule ve bacaya yakınlığı, kibrit üretiminin ilk aşamalarının (depolama, kurutma) bu bölüme yakın bir yerde gerçekleşmiş olabileceğini düşündürmektedir.

Yapının mevcut durum analizi verilerinden biri 1. Bölümdeki makine izleridir. Tabaklama ve torna gibi işlemlerin gerçekleştirildiği makinelerin bulunduğu mekana ait Servet-i Fünun'daki fotoğraflar, makinelerin büyüklükleri-

nin günümüzdeki (restorasyon sonrası) mevcut olmayan ancak 2012 tarihindeki analitik rölövede mevcut bulunan izler ile benzerlik gösteriyor oluşları ve işlev akışında kurutmadan sonra ikinci aşama olmaları bu işlemlerin 1. bölümde gerçekleştirildiğine işaret etmektedir (Şekil 36).

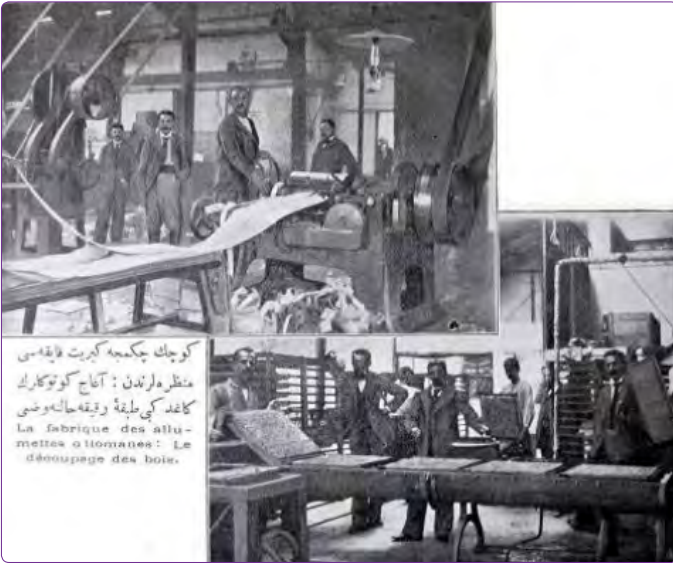
Kibritlerin işleme tabii tutulacakları farklı tezgahlara götürülmesinde ray üzerinde hareket edebilen raflı arabalar kullanılmıştır. 3. Bölüm (yapının orta aksı) iç mekanını gös-



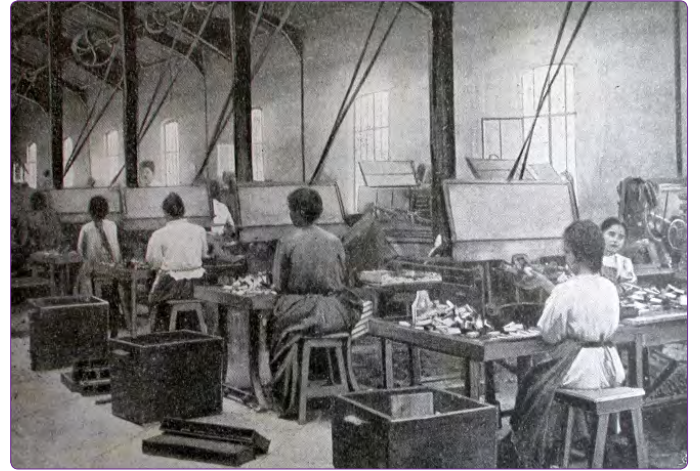
Şekil 35. Kibrit fabrikasının dışarıdan ve iç mekandan görünüşü (Röportaj, 1896-1897, Servet-i Fünun Gazetesi).



Şekil 37. Kutuların imali aşamasında tezgahların başındaki kadın işçiler (Röportaj, 1896-1897).



Şekil 36. Ağaç kütüklerin kağıt gibi tabaka-i rakika haline getirilmesi ve çemberlere alınmış kibritlerin eczalanması (Servet-i Fünun Gazetesi, Röportaj, 1896-1897).



Şekil 38. Kutulara kibrit doldurulması (Röportaj, 1896-1897, Servet-i Fünun Gazetesi).

teren fotoğrafta arabaların mekan içinde dolaşımını sağlayan ray sisteminin varlığı açıkça görülmektedir (Şekil 35). Ayrıca üretim aşamalarının sırası göz önünde tutulduğunda da, ana işlem olarak görülen kibrit üretiminin en geniş açıklıklı mekan olan 3. bölümde gerçekleştiği bir kez daha doğrulanmaktadır.

Fotoğrafta (Şekil 35) sağ tarafta çatıyı taşıyan I profilli kirişlerin bitimleri ve daha sonra gelen taşıyıcı dikmeler görülebilmektedir. Buna göre, yapının inşa edildiği dönemde taşıyıcı dikmeler arasında bölücü tuğla duvarların bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

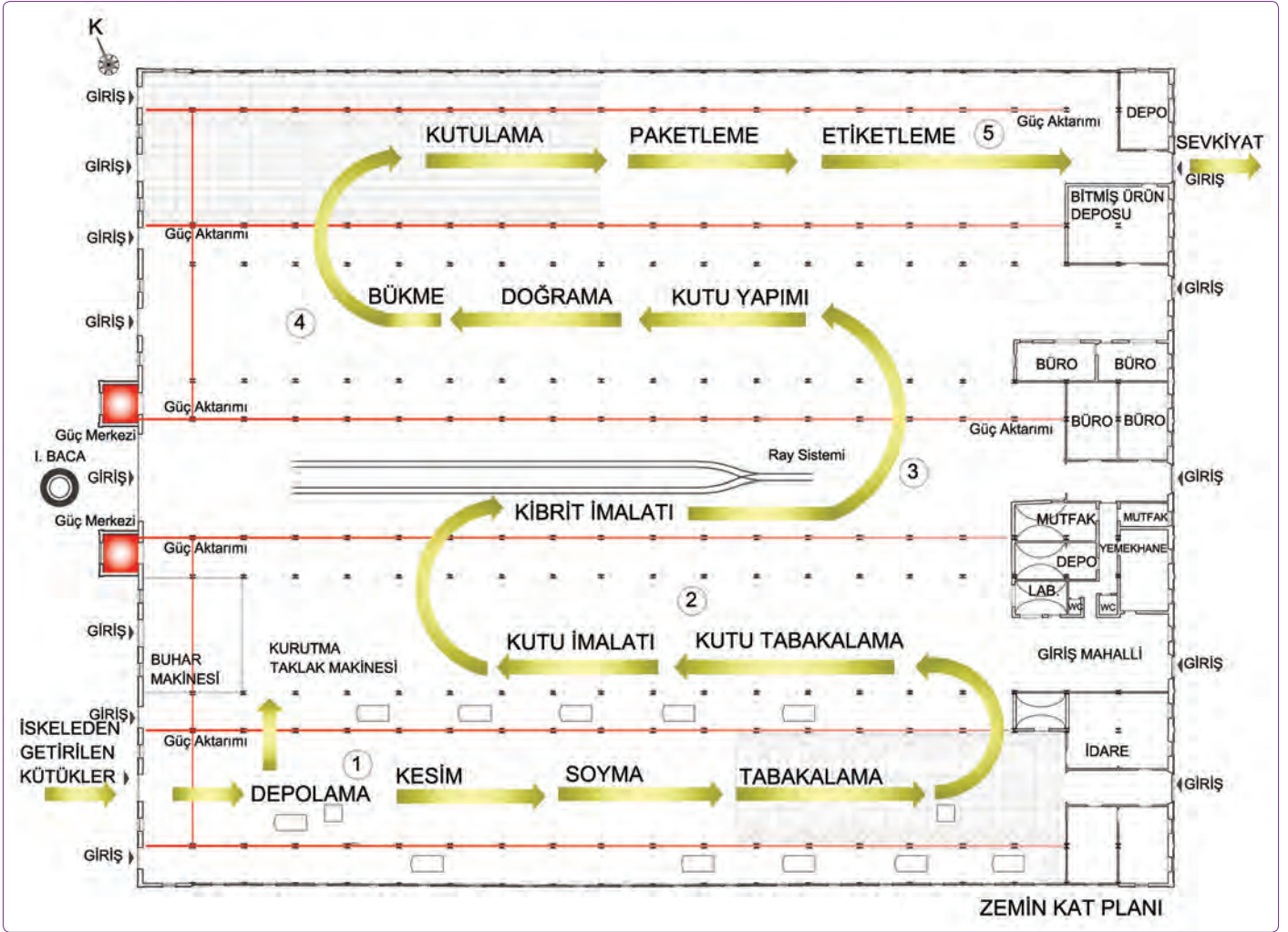
Fabrika yapısının orta aksında bulunan geniş açıklık, kemerli bir ışıklık ile sonlanmaktadır. Günümüzde, fotoğrafta görülen ışıklığın bulunduğu bölüm bir kısmında pencere boşluğu kalacak şekilde büyük ölçüde örülerek kapatılmıştır.

Fotoğrafta güç aktarımını sağlayan mil üzerindeki kasnak sistemi açıkça görülmektedir (Şekil 37).

Servet-i Fünun Gazetesi ropörtajında konu edilen kibrit üretim aşamalarında kutulama işleminin son işlem olması ve kutulama yapan kadınları net olarak gösteren eski fotoğraf bu işlemin 5. bölümde gerçekleştiğinin ve görülen pencerelerin kuzeydoğu cephesi üzerinde bulunduğunun kabulüne sebep olmuştur (Şekil 38).

Kutulama işlemi tamamlanan kibritler, 5. bölümden sevk ediliyor olmalıdır. Sevkiyatın ne şekilde yapıldığı konusunda herhangi bir belgeye ulaşılamamış olmakla birlikte, yakınlığı sebebiyle demiryolu kullanılmış olmalıdır. Yakın dönemde inşa edilen karayolu nedeniyle günümüzde demiryoluyla bağlantısı kesilmiş olan fabrika yapısı, geçmişte bir bağlantı yoluyla demiryoluyla ilişkili olmalıdır.

2012 tarihindeki tespit çalışması (Erdoğan, 2012), yapım sistemi ve malzemeleri incelendiğinde fabrika yapısının güneydoğu (giriş) cephesi yönünde konumlanan büro, depo ve hizmet mekanlarının özgün olduklarını düşündürmüştür.



Şekil 39. Özgün işlev şemasına dayanarak geliştirilen öneri restitüsyon planı, (Erdoğan, 2012).

tür. 1. bölümün güneydoğusunda yer alan ve giriş kapısının üstünde 'Büro/Bureaux' yazılı olan mekan, ahşap tavan ve doğramalarıyla 2011 tarihinde tespit edilen mekanın 2016 tarihli restorasyon sonrasında kaldırılmış olduğu ve 1. bölümün boş bir hangara dönüştürüldüğü görülmektedir (Şekil 6; Şekil 35 ve Şekil 22).

2. ve 3. bölümlerin güneydoğusunda yer alan tonozlu mekanların ise, kimyevi maddelerin depolanıp hazırlandığı mekanlar olması muhtemeldir.

Sonuç ve Değerlendirme

Endüstri Devrimi'ne ait yapıların ve yapı gruplarının korunması ve kayda geçirilmesine İngiltere'de II. Dünya Savaşı'nı takip eden yıllarda sürdürülen geniş çaplı imar faaliyetleri sırasında başlamıştır. Bu dönemde, Londra-Birmingham hattını oluşturan demiryolunun istasyona girişindeki büyük kemerin yok edilmesine duyulan kamusal tepki sonucu İngiltere'de endüstri yapıları daha fazla ilgi çekmeye ve dönemlerinin tanığı olarak korunmaya başlanmıştır ve ilk olarak 1963'de Endüstriyel Anıtları İnceleme

Kurulu (Industrial Monuments Survey)'nın örgütlenmiştir.³⁶

2000 sonrasında tarihi endüstri yapıları ve bunlara ait peyzaj öğelerinin korunmasına yönelik ilgi giderek artar. Endüstri mirası alanında çalışan uzmanları ve ilgilileri bir araya getirmek amacıyla yılda bir düzenlenen Uluslararası Endüstri Anıtlarını/Mirasını Koruma Kongreleri'nin 1978 yılında gerçekleşen üçüncüsünün bir çıktısı olarak kurulan TICCIH (Uluslararası Endüstriyel Mirası Koruma Komitesi), endüstri çağı yapıtlarının korunmasını, mirasın sahip olduğu değerlerle ilgili farkındalık yaratılmasını teşvik etmeyi ve bu konularda uluslararası işbirliği sağlanmasını hedefler. TICCIH, 2000 yılında ICOMOS'un endüstri mirası konusundaki uzman komitesi rolünü üstlenmeyi kabul ederek örgütlenme alanını genişletmiştir. TICCIH'nin önderliğinde hazırlanan uluslararası ölçekte kabul gören Nizhny Tagil Tüzüğü (ICOMOS, 2003), endüstri alanlarına yönelik koruma ilkelerini belirleyen ilk rehberdir. Ayrıca, 2006'da

³⁶ Palmer ve Neaverson, 1998, s. 1-2.

ICOMOS'un her yıl 18 Nisan'da kutladığı Anıtlar ve Sitler Günü de, 'üretimin mirası'na adanmıştır.

UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan çok sayıda endüstriyel yerleşkenin³⁷ yanısıra, Avrupa kıtası ölçeğinde ERIH (Avrupa Endüstriyel Miras Rotası), giderek genişleyen bir ağ olarak endüstri mirasıyla ilgili farkındalık yaratma konusuna katkı verir. Avrupa'da bulunan tarihi endüstri yapıları için ortak rotalar öneren ERIH'in 2002-2007 yılları için geliştirmiş olduğu ilk proje, günümüzde yeni rotaların dahil olmasıyla genişlemeye devam etmektedir. Bugüne kadar 45 Avrupa ülkesinden yaklaşık 1315 endüstriyel alan³⁸ ERIH rotasına dahil olmuştur.³⁹

Endüstri mirasını koruma konusundaki teorik yaklaşım için en güncel belge, ICOMOS ve TICCIH'nin 2011 yılında ortak yayınlamış olduğu "Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajları için Koruma Ortak İlkeleri-Dublin İlkeleri"dir. Sözkonusu belge, endüstriyel miras alanlarında uygun işlevlerle aktif korumayı desteklemekte; endüstriyel yapılardaki izlere saygılı, mümkün olduğunca geri dönüşe imkan tanıyan müdahaleleri önermektedir. Yeni işlevlerin yapıların önemli bulunan malzemelerine, özgün sirkülasyon ve üretim şemasına saygılı olması gerektiğini vurgular. Yapıların ve yerleşkelerin fiziksel varlıklarıyla korunmalarının ötesinde, barındırdıkları hikayeler ve somut olmayan miras öğeleriyle kullanıcılarla kuracakları ilişkiyi barındıran sunumunun bu mekanların geleceğini güvence altına alma konusunda sürdürülebilir fırsatlar yaratacağına dikkat çekmektedir (ICOMOS ve TICCIH, 2011) <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>).

Bu makaleye konu olan Menekşe Kibrit Fabrikası, özgün cephe özellikleri ve strüktürünü büyük ölçüde kaybetmeden günümüze ulaşabilmiş; inşa edildiği 19. yüzyılın üretim biçimi ve endüstri yapılarının mekansal özellikleri konusunda fikir veren, malzeme ve inşa tekniği bakımından yapıldığı döneme tanıklık eden bir örnektir. 1893 yılında inşa edilmiş olan fabrika, uzun süredir mülkiyet paylaşımı sebebiyle üç ayrı bölüm halinde kullanılmaktadır. Fabrikasının kullanım alanının değişmesi ve gerekli bakım ve onarımların yapılmamış olması nedeniyle yapıdaki bozulmaların gün geçtikçe artmakta olduğu gözlemlenmektedir.

Konumu itibarıyla Marmara sahil şeridinde sıralanan, Yedikule'den başlayıp Küçükçekmece'de sonlanan bir endüstri aksının bitiş noktasındadır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde Orient Ekspres'le Avrupa'ya bağlanılan tren yolunun durak noktası olması sebebiyle stratejik bir konuma sahip olan fabrika yapısının Küçükçekmece Gölü'nün

kuzey kıyısında yer alan Azadlı Baruthanesi ile de ilişkisi kolaylıkla kurulabilir.

Günümüzde kültür merkezi olarak işlevlendirilmiş bulunan Ataköy İspirtohane yapısı⁴⁰ ve yine Ataköy sahiline yakın işlevsiz durumdaki Ataköy Baruthane yapısı göz önünde tutulduğunda bölgenin bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilerek rahatlıkla bir endüstri mirası rotasını barındırabileceği düşünülebilir. Bu rotaya Yedikule Gazhanesi ve yine İstanbul'un yakın geçmişe kadar sanayi bölgesi olarak bellekteki yerini koruyan Kazlıçeşme deri üretimi alanı da dahil edilebilir. Bu bağlamda, fabrika, İstanbul'un atıl ve kısmen yeniden işlevlendirilmiş durumdaki endüstri mirası yapılarına vurgu yapabilecek potansiyele sahip bir güzergah üzerinde yer alır.

Bu rota önerisinin bir parçası olarak önerilmesinin yanısıra, Kibrit Fabrikası ile ilgili geliştirilecek herhangi bir koruma yaklaşımında, mirasın kültürel boyutunu bölgesel ölçekte de dikkate alan, yerel ekonomiyi canlandırabilecek potansiyele sahip, halk katılımıyla sürekliliğin sağlanacağı yaklaşımların benimsenmesi son derece önemlidir. Endüstri mirası yapılarını yeniden değerlendirme süreçlerinde mevcut kalıntılar üzerinden sağlanacak ekonomik kazanç, mirası koruma ve yaşatma amacının önüne geçmemelidir. Kibrit fabrikası, içinde üretim aşamalarını yansıtacak özgün donanımın bulunmaması sebebiyle yeni işlev önerisinde mevcut izlerin sergileneceği, yapının tarihi ve üretim kültürü hakkında bilgilerin kullanıcıya aktarılacağı ve mümkünse bulunduğu bölgede bir odak noktası yaratabilecek sürdürülebilir bir yaklaşım benimsenmelidir.

Kibrit Fabrikası'nın konumu dikkate alındığında; su öğesiyle iç içe olan fabrika alanının diğer taraftan tren yoluyla kent merkezinden ayrılması, alanı hem ulaşabilir, hem de konut bölgesinden izole kılmaktadır. Tarihi yapı yeniden işlevlendirilirken, konumunun potansiyeli dikkate alınmalı, su öğesini işleve dahil edilerek, fabrika alanının çevresiyle birlikte rehabilitasyonu amaçlanmalıdır. Durgun su sporları için oldukça uygun, korunaklı bir konuma sahip olan Tarihi fabrika binasının, verilen işlev ile birlikte durgun su sporlarıyla anılarak öne çıkan bir odak noktasına dönüşmesi mümkündür. Yeni işlevin ile belli bir kitlenin alana çekilmesi ve bu sayede hem endüstri yapısının geniş bir çevreyle tanıştırılması hem de tarihi fabrika yapısının yaşatılması için gereken kaynak akışı temin edilebilir.

Fabrikasının özgün mimari kimliğine ve üretim izlerine minimum müdahale ile adapte edileceği yeni işlevinde; yapının ziyaretçilerine endüstri kimliğinin ifade edilmesinde tarihçe ve kibrit üretimi ile ilgili açıklamalar içeren bilgilendirme panoları kullanılmalı, yapının üretimine ait izler kullanıcı ile paylaşarak yapının üretim kültürünün gelecek kuşaklara aktarılmalıdır.

⁴⁰ Kahya, Salman ve Akın, 2004.

³⁷ Sözkonusu listeye şu adresten ulaşılabilir: http://whc.unesco.org/en/list/?search=industrial+heritage&searchSites=&search_by_country=®ion=&search_yearinscribed=&themes=&criteria_restriction=&type=&media=&order=country&description=

³⁸ Türkiye'den Rahmi Koç Sanayi Müzesi ve Santral İstanbul ERIH rotasına dahillerdir ([http://www.erih.net/index.php?id=9&user_erihobjects_pi1\[mode\]=1&L=0&user_erihobjects_pi1\[country\]=38](http://www.erih.net/index.php?id=9&user_erihobjects_pi1[mode]=1&L=0&user_erihobjects_pi1[country]=38))

³⁹ ERIH, 2016.

Kaynaklar

- Alfrey, J.ve Putnam, T. (1992) *The Industrial Heritage Managing Resources and Uses*, Routledge, London.
- Aydingül, Ş. (2010) “Küçükçekmece Gölü’nde Arkeolojik Araştırmalar”, Ed. M. Yalçın, Dünden Bugüne Küçükçekmece, İstanbul, Kültür Sanat Basımevi.
- BOA Belgesi [1317 M.] BOA.BEO.1385/103824.
- BOA Belgesi [1311 M.] BOA.DH.MKT.106/18.
- BOA Belgesi, [1317 M.] BOA.BEO.1337/100207.
- BOA Belgesi (1310 M.) BOA.BEO.142/10628.
- BOA Belgesi [1317 M.] BOA.BEO.142/10628.
- BOA Belgesi [1317 M.] BOA.BEO.1337/100207.
- Clark, E. C. (1976) “Osmanlı Sanayi Devrimi”, çev. Yavuz Cezar, Belgelerle Türk Tarihi, Cilt: XIV, 82-83-84, s. 16-24.
- Clark, E. C. (1992) “Osmanlı Sanayi Devrimi”, Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi-Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 38, İstanbul.
- Doğruel, F. ve Doğruel A. S., (2000) *Osmanlı’dan Günümüze Tekel*, Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Erdoğan, D. (2012) “Küçükçekmece Osmanlı Kibritleri Fabrikası’nın Endüstri Mirası Olarak Koruma ve Yeniden Kullanım Önerisi”, İstanbul, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Ertürk, N. (2008) “19. Yüzyıl Osmanlı Sanayi Hareketleri İçinde Fabrika-i Hümayûnlar”, Basılmamış Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Giz, A. (1969) *Türkiye’de Kibritin Tarihi*. İstanbul Sanayi Odası Dergisi, 41, 18-19.
- Kahya, Y., Salman, Y. ve Akin, N. (2004) “Conservation and Adaptive Re-Use of the Bakirköy Spirit Factory in Istanbul”, *Journal of Architectural Conservation*, 10:1, 67-79, DOI: 10.1080/13556207.2004.10784908.
- Kıraç, B. (2001) “Türkiye’deki Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmesi Konusunda Bir Yöntem Araştırması”, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, MSGSÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kıraç, B. (2010) “Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden Değerlendirilmesi”, ed. Özaslan, N. ve Özkut, D., *Mimari Korumada Güncel Yaklaşımlar*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, s. 115-134.
- Köksal, T. G. (2005) “İstanbul’daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri”, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kurtoğlu, A. (2010) “Küçükçekmece’de Ulaşımın Tarihçesi”, Ed. M.Yalçın (editör),
- Müller-Wiener, W. (1992) “15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul’da İmalâthane ve Fabrikalar,” Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, İ.Ü yayınları, İstanbul, s. 53-120.
- Ökçün, G. (1984) *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, İstanbul, Hil Yayınları.
- Palmer, M. ve Neaverson, P. (1998) *Industrial Archaeology Principles and Practice*, Routledge, London and New York.
- Röportaj, (1896-1897), 1314 (H.) Küçükçekmece Fabrikası’nı Bir Ziyaret. *Servet-i Fünun Gazetesi*, 16, s. 3-6.
- Sarç, Ö. C. (1940) *Tanzimat ve Sanayimiz*, İstanbul Maarif Matbaası, İstanbul.
- Şahin, S. (2010) *Küçükçekmece Tarihi*, Dünden Bugüne Küçükçekmece, Kültür Sanat Basımevi, İstanbul.
- Toprak, Z. (1985) “Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 5, İstanbul, İletişim Yayınları, s. 1340-1344.
- Vahdettin, E. (1993) *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul.
- Varış, T. (1995) “Küçük Kutuda Büyük Kudret: Kibrit”, *Tombak*, 6, s. 58-61.
- Yılmaz, M. Y. (Ed.) (2009) *Dünden Bugüne Küçükçekmece*, Küçükçekmece Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, İstanbul
- Zelef, H. (Ed.) (2006) *Bülten 45, Sayı: 4, Dosya 03: Endüstri Mirası*, Ankara, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- İnternet kaynakları
- Kürkçüoğlu, F. (2010) *Küçükçekmece’de 19. Yüzyılda Osmanlı Kibritleri Anonim Şirketi’nin Kurduğu Osmanlı Kibritleri Fabrikası’nın Kısa Tarihi*. <https://kibrithane.com/tarihce/> [Erişim tarihi 1.11.2017].
- Tunçer, M. (2009) “Doğal Çevre Koruma Öncelikli Bir Eylem Alanı: İstanbul Küçükçekmece Gölü”, *Milliyet Blog*, 06.02.2009, <http://blog.milliyet.com.tr/dogal-cevre-koruma-ocelikli-bir-eylem-alani/Blog/?BlogNo=160802>, [Erişim tarihi 26.10.2017].
- ICOMOS (2003) *The Nizhny Tagil Charter For the Industrial Heritage*, July 2003, <http://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf> [Erişim tarihi 26.10.2017].
- ICOMOS – TICCIH (2011) *Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*, Dublin Principles, <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/> [Erişim tarihi 22.10.2017].
- ERIH (Avrupa Endüstri Mirası Rotası) <http://www.erih.net/index.php>, [Erişim tarihi 22.10.2017].
- Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi, <http://www.ibb.gov.tr/tr-tr/documents/kentseldonusumvemeydanlar/kentsel-ckekmece/kcekmece.htm> [Erişim tarihi: 30.10.2017].