

HAYDARPAŞA KAZILARINDA ELE GEÇEN 19. VE 20. YÜZYIL DAMGALI TUĞLALARIN ARKEOLOJİK DEĞERLENDİRMESİ

ARCHAEOLOGICAL EVALUATION OF THE 19TH AND 20TH CENTURY STAMPED BRICKS FOUND IN HAYDARPAŞA EXCAVATIONS

Makale Bilgisi | Article Info

Başvuru: 22 Aralık 2020	Received: December 22, 2020
Hakem Değerlendirmesi: 28 Aralık 2020	Peer Review: December 28, 2020
Kabul: 17 Ocak 2021	Accepted: January 17, 2021

DOI : 10.22520/tubaked.2020.22.005

Serhan MUTLU* – Meral BAŞARAN MUTLU**

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nda batılılaşma hareketlerinin yaşandığı 19. yüzyılda özellikle Tanzimat ile beraber Avrupa şehirlerinde yüksek estetiğe sahip sivil ve kamusal mimarinin kent yaşamına kattığı modernliğin getirdiği beğeni İstanbul'a çok sayıda yeni yapının kazandırılmasına vesile olmuştur. Modernliğin yanı sıra Osmanlı sivil mimarisinin vazgeçilmez unsuru haline gelmiş ahşabın geniş boyutta yangınlara sebep olmasından dolayı kanuni düzenlemelerle tuğlanın kullanıldığı kâgir yapılara dönüşüm sağlanarak mimari alanda yeni bir sürece geçilmiştir. Mimarideki değişimlerin ötesinde Endüstri Devrimi'nin Osmanlı'da etkisini gösterdiği 19. yüzyılın ikinci yarısındaki sanayi faaliyetleri ile Avrupa ülkelerinin Osmanlı'yı açık pazar haline getirme isteklerinden kaynaklı ulaşım projelerine gereksinim duyulmuştur. İstanbul'u Orta Doğu'ya bağlayacak demir yolu projesinin ilk durağını oluşturan Haydarpaşa Tren Garı'nın ilki 1873 yılında, ikincisi ise 1908 yılında hizmete girmiştir. Haydarpaşa Garı ve çevresinde Mayıs 2018'den itibaren Marmaray CR3 Projesi Haydarpaşa Gar Sahası İyileştirme Projesi kapsamında İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nin denetiminde arkeolojik kazılar yürütülmektedir. Kazılar sırasında tespit edilen 19. ve 20. yüzyıla ait damgali tuğlalar Osmanlı'nın son döneminde ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında kamusal alanda kullanılan birer yapı malzemesi olup bu çalışmada arkeolojik materyal bağlamında ele alınarak değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, Haydarpaşa Tren Garı, Damgali Tuğla, Kâgir Yapılar, 19. ve 20. Yüzyıl, Osmanlı Arkeolojisi.

* Doktorant, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı.
e-posta: cevizlibar@gmail.com ORCID: 0000-0001-8342-261X

** Dr. Öğr. Üyesi, Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Arkeoloji Bölümü.
e-posta: mbmutlu@firat.edu.tr ORCID: 0000-0002-4965-0456

Çalışmanın gerçekleşmesinde gerekli izinleri sağlayan İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürü Rahmi Asal'a, bilgi ve belge paylaşımı konusunda yardımlarından ötürü müze uzmanlarına ve kazı ekibi arkadaşlarımıza teşekkür ederiz.



ABSTRACT

In the 19th century when westernization movements were experienced in the Ottoman Empire, especially with the Tanzimat there was an admiration towards the modernity of European urban life which was characterised by civil and public architecture with high aesthetics. This admiration had led to many new buildings being constructed in Istanbul. Since wood which is an indispensable element of Ottoman civil architecture causes large-scale fires; the transition with legal regulations to masonry buildings which brick was used also had occurred in this period, in addition to the modernisation. Beyond the changes in architecture, during the second half of the 19th century, when the Industrial Revolution affected the Ottoman Empire; the fact that European countries saw the Ottoman as an open market for industrial production revealed the need for transportation projects. The first building of Haydarpaşa Train Station, which is the first stop of the railway project connecting Istanbul to the Middle East, was put into service in 1873 and the second in 1908. Archaeological excavations have been carried out under the supervision of Istanbul Archaeology Museums within the scope of the Marmaray CR3 Project Haydarpaşa Station Area Improvement Project since May 2018 in Haydarpaşa Train Station. Locally produced stamped bricks from the 19th and 20th centuries discovered during excavations, which were used as a building material in the public during the late Ottoman and early years of the Republic of Turkey, was evaluated as archaeological material in this study.

Keywords: Haydarpaşa Train Station, Architecture, Stamped Brick, Masonry Buildings, 19th and 20th Century, Ottoman Archaeology.

GİRİŞ

Arkeoloji, insanı ve insanlık tarihinin geçirdiği süreçleri tanımlamaya çalışırken insanın bıraktığı, dokunduğu izleri kendine kaynak olarak seçmiştir. Arkeolojik materyal olarak tanımlayabileceğimiz insana dair her türlü kalıntının çözümü için arkeoloji bilimi her geçen gün farklı yöntemler ve disiplinler arası işbirlikleri ile kendini geliştirmektedir. Bu çalışmada Osmanlı'nın son dönemi ile Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarına ait bir buluntu grubu çalışma konusu seçilerek hem yakın dönem bulguları üzerinde arkeolojik bir bakış açısı örneği sunmak hem de seçilen herhangi bir malzemenin bir dönem hakkında bilgi sahibi olunmasına nasıl katkı sağlayabileceği konusunda bir farkındalık yaratmak istenmiştir. Söz konusu arkeolojik materyal Haydarpaşa Garı kazılarının 2018-2019 yıllarında ortaya çıkarılan, 19. ve 20. yüzyıllarda üretilen damgalı tuğlalar olup Haydarpaşa Garı hakkında yazılı kaynaklardan yararlanarak bilgiler verilmiş ve kazılarda elde edilen damgalı tuğlaların tarihi bilgileri doğrulayıp doğrulamadığı sorgulanmıştır.

OSMANLI'DA TUĞLA ÜRETİMİ VE KULLANIMI

Osmanlı'da 16. ve 19. yüzyıllar arasında, İstanbul ve çevresindeki tuğla üretimi Eceabat, Gelibolu, Tekirdağ, Bakırköy, Eyüp, Sütlüce, Hasköy, Piri Paşa, Kağıthane, Büyükdere, Üsküdar, Darıca, Yalova ve İzmit Körfezi'nde gerçekleştirilmiştir (Kâhya 1992: 13; Aktuğ Kolay 2016: 213; Kaya 2017: 167). 18. yüzyıldaki Endüstri Devrimi'ne kadar geleneksel tuğla üretimi bilginin ve becerinin ustadan çırağa aktarıldığı son derece yavaş bir gelişim süreci izlemektedir. Hammadde kaynağı kilin çıkarılması, hamurunun hazırlanması, şekillendirilmesi, kurutulması ve pişirilmesi safhaları insan gücü ve tecrübesine ihtiyaç duymaktadır (Kâhya 1992: 6). Üretim sürecinin en önemli unsuru tuğlacılar ve sezonluk çalışan gezici işçilerdir. İlkbaharın ortasından sonbaharın sonuna kadar yağışsız havalarda çalışırlar. İhtiyaca göre çok kısa süre farklı şehirlerde görev alabilirler. 16. yüzyılın sonunda Osmanlı'daki tanınmış en büyük tuğla loncası Kırklareli, Mürefte, Hoşköy ve Şarköy'de toplanmış yaklaşık 800 üyeli Trakya Loncası'dır. Osmanlı'da çalışan tuğlacıların çoğu Trakyalı Rumlardan meydana gelmektedir (Kâhya 1992: 10-11). Sadece Trakya'dan ibaret olmayan tuğla üretiminin kalitesini arttırmak, tuğlaların kil kalitesi, ağırlıkları, boyutları ile pişirilmelerine dair kontroller ve çalışmalar Ahilik Örgütü'nün koymuş olduğu belli başlı kurallara göre yürütülmüştür (Kâhya 1992: 12). 1564 yılında Tekirdağ Kadısı'na hitaben yazılan belgede İstanbul'a gönderilmek için üretilen tuğlaların küçük boyutlu ve iyi pişirilmediği, hilesiz tuğlaların üretilmesi gerektiği ifade edilirken, 1596 yılında ise Hassa Mimarbaşı Davut

Ağa, Haliç'teki Hasköy tuğla esnafına taahhüt edilen tuğlaları pişirmemeleri üzerine, eski kalıplarla eski usule göre tuğlanın üretilmesini emretmiştir (Kaya 2017: 168). Kuruluş tarihi tam olarak bilinmese de İstanbul'un alınmasıyla faaliyete geçtiği düşünülen ve saraya hizmet eden ilk mimarlık örgütlenmesi niteliğindeki Hassa Mimarlar Ocağı, kamu yapılarının onarım ve inşaatından sorumludur. Varlığını 19. yüzyılın ilk yarısına kadar sürdürmüş ve teknolojik gereksinimler sebebiyle yerine Ebniye-i Hassa Müdüriyeti kurulmuştur (Yergün 2002: 23).

Osmanlı'da tuğla üretimi, tuğla harmanı denilen açık geniş alanlarda tuğlanın şekillendirildiği, kurutulup pişirildiği insan gücüne dayalı teknolojik gelişmelerin gerisinde kalmış üretim modelidir (Er 2013: 62). Tuğlalar sahra fırını adı verilen fırınlarda zorlu bir ısı kontrol sürecinden sonra oldukça fazla üretim artışı vererek üretilmektedir. Üretimin mevsimsel oluşu ile yağışsız dönemlerde yapılması gibi nedenler eklendikten sonra tuğla harmanlarının 19. yüzyılın ikinci yarısıyla beraber ekonomik açıdan değer kaybettiği görülmektedir. Ancak 20. yüzyılın sonlarına kadar üretim sürecini devam ettirmiştir (Kâhya 1992: 14). Bir diğer tuğla fırını ise 18. ve 19. yüzyılda Osmanlı'da kullanılan sabit basit fırın olarak bilinen veya Balkan tipi fırınlardır. Eski örneklerine Tekirdağ'da Hoşköy ve Mürefte'de rastlanırken, fırınlar tuğlaların hızlı bir şekilde ulaştırılması adına kıyıya yakın yerlere yerleştirilmişlerdir. Yoğun tuğla ihtiyacının karşılanabilmesi için günümüzdeki fırınların öncüsü olarak kabul edilmektedir (Kâhya 1992: 10). İki katlı olacak şekilde yapılan fırınların ilk katı ateşleme kısmıdır ve toprağa gömülü haldedir. İkinci kat ise malzemelerin olduğu bölmedir. Yuvarlak form yerine, kare veya dikdörtgen biçimli olan fırınların iç duvarları tuğladan inşa edilirken dış cepheleri pişirme esnasında oluşabilecek genleşmeyi önleyebilmek için taş örülerek desteklenmektedir. Duvar örgüsünde tuğla ve kiremit kullanılırken kil, bağlayıcı harç vazifesi görmektedir (Kâhya 1992: 10-11).

Osmanlı'da üretilen tuğlalar boyut, biçim, nitelik, ağırlık, kullanıldığı yer, üretildikleri harman yeri, satış fiyatı, satış şekli ya da birkaçını bir arada barındıran adlarla tanımlanmıştır (Kaya 2017: 167). 19. yüzyılın başında tuğlaların Beylik ve Topaç Tuğla, Beylik ve Çarşı Tuğla, Harci Çarşı Tuğla, Battal Tuğla, Kebir Şişhâne Tuğla, Sagir Şişhane Tuğla, Bahçe Tuğla, Minare Tuğlası, Tepek Tuğlası, Mucuf Tuğlası şeklinde fiyatlandırılması tuğla çeşitliliğini ortaya koymaktadır (Kaya 2017: 168). Tuğlalar "tuğla-i carşu" (tam tuğla), "tuğla-i miri carşu" (yarım tuğla) ve "tuğla-i harci carşu" (battal tuğla) olarak üç farklı boyutta üretilirken, kemer, tonoz ve almaşık duvar yapımında kullanılan tam tuğla 24x24, 28x28, 30x30 cm ebatlarında, 3, 3.5, 4, 4.5 cm kalınlığında yassı

tuğlalardır (Yergün 2002: 58; Çiftçi ve Yergün 2012: 179). Ayrıca tuğlalar yapılış biçimi ve işlevine göre duvar yapımında kullanılmak üzere adi ve tazyik tuğlası ile yüksek sıcaklıklara maruz kalan fabrika ve atölyelerde kullanılan ateş tuğlası şeklinde adlandırılmıştır (Tok 2015: 772).

Bizans'ta "Keremitya" adı verilen (Kaya 2017: 168) Haliç ve çevresi tıpkı Bizans'ta olduğu gibi Osmanlı'da tuğla üretiminin ana merkezi konumundadır. Sütluçe ve Hasköy arasındaki Piri Paşa Osmanlı'da tuğla harmanlarının sayıca yüksek olduğu bir yerdir. Haliç'in doğu yakasında siyah kilin ağırlıkta olduğu ifade edilmektedir. Eyüp tuğla harmanları Büyükdere'den gelen sarı renkli kille İstinye'den gelen adına Rum kili denilen killeri karıştırarak işlemektedirler. Bu killer önceleri arabalarla Kağıthane'ye getirilirken, 1723 yılında Kağıthane Sarayı'nın inşası sonrasında İstinye sahilinden Defterdar iskelesine ve oradan çevredeki çömlekçi dükkanlarına getirilmiştir. Bölgedeki tuğla harmanlarında Eğimli Ermenilerin çalıştığı belirtilmektedir (Kâhya 1992: 14). Gerekli hammadde ve insan gücüne sahip Haliç'in liman ve ulaşım yollarına yakınlığı, yerleşim yerlerinin dışında geniş üretim yerlerine sahip olması nedeniyle Bizans'tan beri tuğla üretimi için tercih edilmektedir.

18. yüzyılın başlarında Avrupa'dan etkilenmeye başlayan ve Batılılaşma hareketleri olarak tanımlanan sürece giren Osmanlı'da mimari alanda önemli değişimler gerçekleşmiştir. Fransa'daki sarayların sentezi olarak değerlendirilebilecek "Sadabat" kavramı Haliç'in kuzeyinde Kağıthane'de kendine yer bulmuştur. Saltanat ailesinin Haliç ve Boğaziçi kıyılarında yapı inşa etme arzuları yine bu döneme denk gelmektedir. Batı mimarisine ve kent dokusuna uygun ilk kamu yapılarının görülmeye başlandığı 18. yüzyılın sonunda III. Selim döneminde Avrupa tarzı askeri okul ve kışlalar inşa edilmiştir (Yergün 2002: 12). 16. ve 19. yüzyıllar arasında üretilen tuğlalara ve Batılılaşma hareketlerine karşın halkın çoğunluğu kâgir binalar inşa edemeyecek kadar yoksul olduğundan İstanbul'da Galata, Pera ve Suriçi'nde yapı stokunun büyük bir kısmını ahşap binalar oluşturmaktadır (Yergün 2002: 13).

1839 yılındaki Tanzimat Fermanı sonrasındaki dönem Osmanlı'da modernleşmenin yolunu açmıştır. Tanzimat'ın önemli kişilerinden Mustafa Reşid Paşa 1836 yılında Londra elçisiyken II. Mahmut'a edindiği izlenimleri aktararak İstanbul'daki ahşap binaların sürekli yangınlara maruz kaldığını, binaların ahşap yerine kâgir olması gerektiğini ve sokakların yeniden düzenlenerek rahat ulaşılabilir olmasını ifade etmiştir (Yergün 2002: 15). Bu izlenimler neticesinde II. Mahmut orduyu, ordu binalarını modern hale getirmek ve mevcut geleneksel ahşap mimariyi kâgir binalara dönüştürüp geniş ve

boş arazilere taşımak, sokakları yeniden düzenleyerek herhangi bir yangında rahat ulaşımı, yangına müdahaleyi mümkün kılabilmek amacıyla Prusyalı Maraşel Helmuth von Moltke'yi Osmanlı'ya davet edip görevlendirmiştir (Yergün 2002: 15).

Kırım Savaşı sonrasında 1856 yılında ilan edilen Islahat Fermanı 19. yüzyıldaki köklü değişimlerin ana unsurları arasında yer alır. Sultan Abdülmecid'in 1856 yılında inşaatı tamamlanan Dolmabahçe Sarayı'na taşınmasının ardından sarayın davranış biçimine uygun hareket eden varlıklı Müslüman halkın da Dolmabahçe'ye yakın Akaretler, Teşvikiye ve Nişantaşı'nda inşa edilen kâgir binalara yerleştiği görülmektedir (Yergün 2002: 18). Suriçi ise eski kent dokusunu korumaya devam etmekle beraber 19. yüzyılın ikinci yarısında Fener, Balat, Kumkapı, Gedikpaşa, Samatya gibi gayrimüslim mahallerde kâgir konutlar inşa edilmeye başlanmıştır (Kuban 2020: 80).

Islahat Fermanı gayrimüslim Osmanlılara yapı faaliyetlerinde büyük bir özgürlük tanımıştır (Sağ 2016: 93). 1870 yılındaki büyük Pera yangını onlarca mahalleyi ve üç binden fazla ahşap evin ortadan kalkmasına neden olurken gayrimüslimlere tanınan inşaat faaliyetlerindeki serbestlikle Pera'nın Batı tarzı modern bir yüze sahip olmasının da öne açılmıştır (Yergün 2002: 18; Eldem 2017: 465). Ayrıca 19. yüzyılda elçiliklerin Pera'ya taşınması ile kâgir bina olarak yeniden inşa edilen elçilik binalarında görev alan gayrimüslim ve Avrupalı mimarlar bölgenin çehresini değiştirmeye başlamışlardır. 1868'de İstanbul'da altı adet serbest mimarlık bürosu varken yüzyılın sonunda yirmiyi bulmuştur (Yergün 2002: 25-26). Bu sürecin etkisi aynı zamanda varlıklı gayrimüslim tebaanın da Pera'yı yeni yerleşim bölgesi olarak görüp binalarını modern tarzda inşa ettirmeleri ile devam etmiştir. Pera'daki sosyal kulüpler, kafeler, restoranlar, tiyatrolar, pasajlar ve oteller başkentin yeni kültürel yaşam merkezine işaret etmektedir. Galata ise kurulan bankalar ve ticaret merkezleri sayesinde uluslararası ticaret niteliği kazanırken kültürel açıdan batıyı anımsatan Pera Osmanlı'nın batıya bakan yüzü olmuştur.

Osmanlı'nın Batılılaşma sürecinde III. Selim ve II. Mahmut dönemlerinde yeni askeri yapıların inşası için tedarik edilen yabancı mimarlar göz önüne alındığında kökleri asırlara dayanan, ancak akademik eğitim almamış saraya bağlı Hassa Mimarlar Ocağı etkisini yitirmiştir (Yergün 2002: 23). Yangınların yıkıcı etkisi düşünüldüğünde yeni bir yapı sistemi oluşturmak isteyen yöneticilerin saraya bağlı mimarların gerekli teknolojik bilgiden yoksun olmasından dolayı çalışmaya başladıkları yabancı mimarlar, halkın da kâgir yapılara yavaş yavaş yönelmesi neticesinde kamu binaları dışına da ilgi göstermişlerdir.

Artan nüfus ile Avrupa tarzı modern mimari ihtiyacı İstanbul'da yoğun inşaat faaliyetlerini başlatmıştır. Tanzimat ile mimari alanda dönüşüm sürecine girilmesine karşın geleneksel mimarinin bir anda ortadan kalkması mümkün olmamıştır. İstanbul yangınlarının sonuçları mimaride yasal düzenlemeleri zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda 1848 ve 1864 yıllarında Ebniye Nizamnameleri (Yapılar Tüzüğü) çıkartılarak halk kâgir yapılara teşvik edilse de ahşap yapılara yasak getirilmemiştir. Ancak 1875 yılındaki Ebniye Suver-ı İnşaiyesine Dair Nizamnamesinde ahşap yapılar tamamen yasaklanmıştır. 1882 yılındaki Ebniye Kanunu (İmar Yasası) ile yollar, yangın yerleri ve binalarla ilgili düzenleme yapılmıştır. Çıkarılan kanunlar sonunda taş ve tuğlanın birlikte kullanıldığı kâgir yapıların inşa edilmesi geniş, düz sokak ve caddelerin birbirini kesen ızgara planlara sahip yeni bir kent dokusu yaratma düşüncesi İstanbul'da yer yer uygulanabilmiştir (Yergün 2002: 35-51; Tok 2015: 770).

Tanzimat'la birlikte artan nüfus ve büyüyen şehrin kâgir bina sayısına paralel olarak tuğla ihtiyacı artmış ve İstanbul'da 19. yüzyılın sonunda milyonlarca tuğla kullanılmıştır (Tok 2015: 771). 1846 yılında Paşabahçe Çukurçayırı Tuğla ve Kiremit Fabrikası Osmanlı Anonim Şirketi tarafından satın alınarak işletilmeyle kurulmuştur (Kurt *et. al.* 2016: 272). Fabrikaya ilave tuğla harmanları veya çeşitli yerel atölyelerin varlığına karşın tuğlaların büyük bir kısmı, yapı teknolojisinde ilerlemeler kaydeden makine ve teknik yeterliliğe sahip seri üretim yapan, Osmanlı ile ticari ilişkileri güçlü Avrupa ülkelerinden karşılanmıştır. Kullanılan tuğlaların çoğu Fransa'dan gelen kaliteli Marsilya tuğlası ve kiremitleridir. Akdeniz ile Karadeniz arasında ticaret yapan Fransa, gemiler sayesinde çok sayıda tuğlayı Marsilya'daki Saint Henri ve Saint André kasabalarından İstanbul'a ulaştırmıştır (Yergün 2002: 62; Tok 2015: 773). Büyükdere'deki tuğla fabrikasında üretimin pahalıya mal olması ve kalitesiz tuğla üretiminden dolayı Marsilya dışında daha hesaplı olması nedeniyle İtalya'nın kıyı şehri Livorno'dan tuğla ve kiremit ithal edilmiştir (Çiftçi ve Yergün 2012: 181; Kaya 2017: 171). 20. yüzyılın başında Fransa ve İtalya'dan ithal edilen tuğlalara, mekanik tuğla makinelerinin ilk defa 1840'larda ortaya çıktığı İngiltere, Almanya, Avusturya, Belçika ve Rusya'dan ithal edilen tonlarca ağırlıktaki tuğlalar eklenmiştir (Çiftçi ve Yergün 2012: 180; Tok 2015: 774; Tab. 1).

Meydana gelen teknolojik gelişmeler sayesinde 19. yüzyıl Avrupa ülkelerindeki tuğla üretimine benzer fiziksel özellikleri ile gelişen yüksek dirençli endüstriyel tuğlalar belirli bir standartta ve yoğunlukta Osmanlı'da üretilmeye başlanmıştır. Endüstriyel olarak üretilen modern tuğlalar 6–8 × 10–12 × 21–23 cm ebatlarında olup ucuz ve pratik oldukları için yapı malzemesi

ahşaba kıyasla kullanım kolaylığı sağlamış ve yangına dayanıklı olacak şekilde kâgir yapılarda kullanılmıştır (Yergün ve Çiftçi 2008: 1000). Osmanlı'nın 19. yüzyılın son çeyreğindeki yerli tuğlacılık faaliyetleri, Osmanlı vatandaşı gayrimüslim üreticiler veya Avrupa'dan gelen yabancı yatırımcılardan oluşmaktadır (Tok 2015: 775). Geleneksel tuğla harmanlarına ilave fabrikalardaki üretim süreci İstanbul'da Haliç kıyısında Hasköy, Karaağaç, Eyüp Bahariye Caddesi, Kağıthane ile Büyükdere, Feriköy, Göksu, Beykoz ve Helmuth von Moltke'nin işaret ettiği Selimiye Kışlası ile Haydarpaşa Hastanesi arasında başlamıştır (Çiftçi ve Yergün 2012: 182; Tok 2015: 775). 19. yüzyıl Osmanlı ticaret yıllıklarında İstanbul'da tuğla üreten yerli firmalar ve üretim yerleri hakkında yeterince bilgi vardır. Bunlar arasında 1891 tarihli Osmanlı Ticaret Yıllığı'ndan Haliç Ayazma Kapı'da "Aslanian Frères", İstanbul'un tuğla ihtiyacının üçte birini karşılayan çok kaliteli tuğla üretimi yapan Büyükdere Kalafatyeri'nde İtalyan "Pierre Salomone", Kağıthane'de "J. Camondo et Cie"; 1893-1894 tarihli Osmanlı Ticaret Yıllığı'ndan Haliç Karaağaç'ta "K. Demirdjian", 1894 tarihli Osmanlı Ticaret Yıllığı'ndan ise Göksu'da "J. Camondo", Galata'da "Mustafa et Cie" ve Feriköy'de "Pasquale Rossi" adında tuğla üreticileri olduğu öğrenilmektedir (Çiftçi ve Yergün 2012: 183). Ayrıca Söğütözü'de "Şahbaz Agia" fabrikası 1882'de (Çiftçi ve Yergün 2012: 183), Göksu'da Mustafa Bey ve ortaklarının tuğla fabrikası 1890'lı yılların başında (Kaya 2017: 172), Büyükdere'de "Vasilaki" 1891'de (Eldem 2017: 468); Anadolu Hisarı'nda "Foti Kendros" 1893 yılında kurulmuştur (Köksal 2005: 248). 20. yüzyılda kurulan tuğla fabrikaları arasında 1910 yılında Fransız sermayeli Paşabahçe Kiremit ve Tuğla Fabrikası (Tok 2015: 775), 1912'de Büyükdere'de N. Demirciyan ve Mahdumları Tuğla Fabrikası (Köksal 2005: 248), 1912'de Eyüp Bahariye'de Yaşarzade Hasan Hüsnü Efendi Tuğla Fabrikası (Köksal 2005: 248), 1913'ten önce Göksu Tuğla ve Kiremit Fabrikası (Köksal 2005: 248), 1913'te Tuzla'da "Pedotti" kardeşler tarafından kurulan ve hisse senedi çıkaran Osmanlı'daki ilk ve tek tuğla ve kiremit fabrikası (Sandalcı 1997: 55-56), 1913'te Pendik'te Stelyanidi Tuğla Fabrikası (Köksal 2005: 248), 1918 yılı öncesinde Merter'deki Haznedar fabrikası (Çiftçi ve Yergün 2012: 183), Cumhuriyet sonrasında Arslan Tuğla Fabrikası (Çiftçi ve Yergün 2012: 186), 1951'de ise Büyükdere'deki Topser Fabrikası bulunmaktadır (Çiftçi ve Yergün 2012: 183).

Çiftçi ve Yergün'e göre (2012: 183-184) 19. ve 20. yüzyıllara tarihli Büyükdere'de 14 tesis arasında, Briqueterie D. Demetropoulo Buyukdere, Briqueterie Halilbintihamed Buyuk-Dere, Briques Buyukdere A.N, Bien Presse B.I. Buyukdere, Atm St.... Briqueterie Buyuk Dere, Hall Ahmed Briqueterie Buyuk-Dere, Manizade & Tachdjoglou Buyuk Dere / Constantinople, Saraf Buyuk-Dere, Bouyouk Dere 1901, D. F Buyukdere, B-Dere/

Ams, Ali Nami Bouyouk Dere, Κώσθησ-Κορφιθησ Mıtonmap Σσε Buyuckdere ve yukarıda bahsedilen Topser Büyükdere yer almaktadır. İstanbul'daki 2 tesis içinde, Constantinople ve K. Demirdjian Constantinople vardır. Haliç kıyısında Karaağaç, Kırkağaç ve Hasköy'de 3 tesis, Cara-Agatch Constantinople, Kerk-Agatch Chahbazian Constantinople, Chahbazian Has-Keuy Briqueterie De Toutes Qualites isimleri ile bilinmektedir. Boğaz kıyısında Paşabahçe ve Göksu'da Societe Ottomane Tuilerie Pacha-Bagtche, Bricfield Company Ld Pacha-Baghtché, H Göksu - Osmanlıca yazı ile - T, Briqueterie Tuilerie Gueuk-Sou, Chenne Bosphore adlı 5 tesis bulunmaktadır. Ayrıca İstanbul yakınındaki Tuzla'da Pedotti dışında S. P. Touzla fabrikası bulunmaktadır.

İstanbul dışında tuğla üretimi yapan ve İstanbul'a gerekli tuğla ihtiyacını karşılayan yerler arasında bugünkü Tekirdağ ilçesi Mürefte (Eldem 2017) ve Çanakkale ilçesi Eceabat (Maydos) ile Yunanistan'ın Selanik şehirleri bulunmaktadır. Mürefte'de iki tesis: Αχμετ Αλη Πασσα Μυριοφυτον, Demetreus X Laghias Myriophyton; Eceabat'ta (Maydos) üç tesis: ΙΓ Μαδτοσ, ΝΚ Μαδτοσ, Δδμ Μαδτοσ bulunmaktadır. Selanik şehrindeki Fratelli Allatini Salonicco firması İstanbul'a tuğla göndermektedir (Çiftçi ve Yergün 2012: 184). 19. yüzyılın sonlarında özel teşebbüslerin yanı sıra devlet adına üretim yapan tuğla fabrikaları da kurulmuştur. Yıldız Sarayı civarında, Sütlüce'de ve Çobançeşme'de olmak üzere üç adet fabrika sarayın ihtiyaçlarını karşıladıkları gibi üretim fazlasını piyasaya sürmüşlerdir (Kaya 2017: 173). Devletin kaldırdığı vergilerle birlikte kaliteli yerli tuğla üretiminde görülen artış sayesinde ithal tuğlaların rekabet gücü azalmıştır (Ürer *et. al.* 2019: 434-435).

19. yüzyılın ortalarında icat edilen yeni bir fırın sistemi ile tuğla sektöründe ilerleme kaydedilmiştir. 1858 yılında Friedrich Eduard Hoffmann tarafından Almanya'da tasarlanan Hoffman tuğla fırınları 120-160 metre uzunluğa, 15-20 metre genişliğe, sabit çatı sistemine, kalın duvarlara ve ısı yalıtımına sahip olmakla birlikte yüksek enerji verimliliği sayesinde tüm yıl boyunca tuğla üretimi yapmak için elverişli bir sisteme sahiptir. Artan nüfus ve yapı stoku düşünüldüğünde Hoffmann fırınları her zaman üretim yaparak gerekli ihtiyacı karşılayabilecek durumdadır. Ancak Osmanlı'da sadece Fratelli Allatini Salonicco firması ile Paşabahçe Kiremit ve Tuğla Fabrikası Hoffmann fırınlarını kullanmışlardır (Tok 2015: 778).

Bahsi geçen tuğla fabrikalarının günümüzde birkaçının izine rastlanmaktadır. Bunlardan Sütlüce'de 1882 yılında faaliyete geçen Şahbaz Agiya Mahdumları Tuğla Fabrikası'nın muhtemel duvar kalıntıları ile dikdörtgen planlı yapılarına rastlanmıştır (Köksal 2005:

87; D.141-142). Fransız sermayesi ile 1910 yılında kurulan Paşabahçe Kiremit ve Tuğla Fabrikası'na ait müdüriyet binalarından biri, tuğla kurutma alanı ile bazı duvar kalıntıları günümüze ulaşmıştır (Köksal 2005: 88; D.143-145). Devlet himayesi ile kurulmuş Haznedar Tuğla Fabrikası ise 2008 yılına dek Merter'deki arazide üretim yapmaya devam etmiş (Köksal 2005: 88; D.146-147); ancak Çerkezköy ve son olarak Silivri tesislerine taşınan firmanın uzun yıllar üretim yaptığı arazide tuğla fabrikasına ait herhangi bir iz kalmamıştır.

HAYDARPAŞA TREN GARI VE ÇEVRESİ

IV. Haçlı seferinde Haçlılar Venedik'ten Kudüs'e yola çıktıklarında Haziran 1203'te Khalkedon'a demir atarak büyük olasılıkla Bizans'a ait yazlık sarayda üç gün boyunca dinlenerek ve kendileri için gerekli yiyecekleri etrafındaki bereketli topraklardan sağlayıp Konstantinopolis'e yola çıktıkları belirtilmektedir (Yavuz 2005: 16; Eyice 2017: 81). Yazlık sarayın bugünkü Haydarpaşa'da veya 19. yüzyıldaki ismi ile Haydarpaşa Çayırılığı'nda olma ihtimali vardır. İstanbul Arkeoloji Müzeleri arşivlerinde Maarif Nazırı Zühdü Bey tarafından Müze-i Hümayun'a yazılmış dilekçelerde 1892 yılında demiryolu mühendislerinin inşa edilen bir yapının temel hafriyatında bulunan lahit ve eski eserlerin Bizans'a ait olduğu ifade edilmiştir (Kösebay Erkan 2013: 102). Tüm bu ifadelerin dışında 2018 yılının Mayıs ayında İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nin denetiminde başlayan Haydarpaşa Kurtarma kazılarında Bizans'a ait kalıntılar tespit edilmiştir.

İstanbul Osmanlı tarafından alındıktan sonra Haydarpaşa Çayırılığı süvari birliklerinin eğitim alanı olmuştur. Haydarpaşa kazılarında tespit edilen kalıntılar sayesinde III. Murat dönemindeki 12 yıllık İran Seferi öncesi hazırlıkların ordugâh alanında yapıldığı anlaşılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman'ın ve oğlu II. Selim'in sadrazamlığını yapan Haydarpaşa isimli kişi çayırılığa yazlık bir ev yaptırmıştır. Yazlık evin inşasından sonra bu alana Haydarpaşa'nın Bahçesi denilmiştir (Atılğan 2011: 13). Nizam-ı Cedid ordusu için inşa edilen Selimiye Kışlası'nın yapımında görev alan Sadrazam Haydarpaşa'nın gayretlerine ithafen Sultan III. Selim tarafından bölgeye Haydarpaşa Çayırılığı ismi verilmiştir (Atılğan 2011: 13). Haydarpaşa Çayırılığı'nda 1807 tarihinden ilk gar binasının yapımına dek geçen yaklaşık 65 yıllık sürede düğünler, panayırılar ve spor karşılaşmaları gibi çeşitli organizasyonlar gerçekleşmiştir (Atılğan 2011: 18). 1854-1856 yıllarındaki Kırım Savaşı esnasında ölen İngiliz askerler için yapılan mezarlık ve anıt, eski GATA Askeri Hastanesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi ve eski Haydarpaşa Lisesi tren garının etrafındaki önemli yapılarıdır (Yavuz 2005: 15; Sağ 2016). Haydarpaşa, çevresindeki önemli yapıları, tren garı, limanı ve iskelesi ile özdeşleşirken bugünkü Yeldeğirmeni ve İbrahimağa mıntıkları ile Acıbadem semti Haydarpaşa alanına dâhildir.



Fotoğraf 1: İlk gar binasının kuzeyden görünümü (Yıldız Fotoğraf Arşivi). / North view of the first station building. (Yıldız Photo Archive).

1872 yılında Sultan Abdülaziz Haydarpaşa'dan başlayarak Ankara ve Bağdat üzerinden İran Körfezi'ne ulaşacak demiryolu hattı projesi için Alman mühendis Wilhelm von Pressel'i görevlendirmiştir (Bartsch 2014: 230). Yerli sermaye ile devlet eliyle ve olanakları (Kaynar 2015: 140) sayesinde 11 Mart 1872 tarihinde iki katlı ahşap gar binasının temeli atılmış ve 22 Eylül 1872'de Haydarpaşa-Pendik seferi ile hizmete girmiştir (Kösebay Erkan 2013: 103). Haydarpaşa Çayırılığı'nda, İngiliz Mezarlığı'nın güneydoğusunda yer alan ilk gar binası bugünkü konumu ile 1 ve 2 no'lu peronların doğu ucunun altında kalmıştır (Foto. 1). Bazı ekonomik sıkıntılara rağmen 3 Mayıs 1873 tarihinde Haydarpaşa-İzmit arasındaki demiryolu hattı İbrahimağa ve Yeldeğirmeni arasından geçerek açılmıştır (Atılğan 2011: 9; Kaynar 2015: 137). Haydarpaşa Tren Garı önce iki katlı nispeten küçük inşa edilirken 1890 yılındaki kat ilavesiyle toplamda üç katlı ve daha büyük bir binada hizmetini sürdürmüştür (Foto. 2). Gar 1894 yılındaki İzmit Depremi sonrasında büyük hasar görekerek kısmen yıkılıp onarım görmüştür (Bartsch 2014: 238-239).



Fotoğraf 2: 1890 yılında yenilenen ilk gar binasının kuzeybatıdan görünümü (Ed. Ludwigsohn Freres, İBB Atatürk Kitaplığı). / Northwest view of the the first station building renovated in 1890 (Ed. Ludwigsohn Freres, İBB Atatürk Library).

Yerli sermayeli ve devlet imkânlarıyla işletilen hatta yaşanan zararların yol açtığı ekonomik zorluklar sebebiyle 1880 yılında Messrs Ludwing Seefeldler, Wm. John Alt, Charles S. Hanson & Co. ve D. Zafiropoulo adlı İngiliz girişim grubu hattın yirmi yıllık işletmesini kiralamıştır (Kösebay Erkan 2013: 104; Kaynar 2015: 141). Ancak işletme sekiz yıl devam ettirilebilmiştir. 1888 yılında Haydarpaşa-İzmit hattını Eskişehir üzerinden Ankara'ya bağlamak maksadıyla demiryolu projesi Alman Deutsche Bank'a verilmiştir. Alman Deutsche Bank 1889 yılında Anadolu Demiryolları ile ilgili Société du Chemin der Fer Ottoman d'Anatolie adlı şirketi kurarak inşaattan Alman Philipp Holzmann ile denizaşırı projelerde tecrübeli Fransız inşaat firması Régie Générale des Chemins der Fer sorumlu olmuştur. 31 Aralık 1892'de hat Ankara'ya ulaştırılmıştır. Alman sermayeli Anadolu Demiryolları şirketi Eskişehir Konya arasındaki 445 km'lik hattı Fransız şirketin ayrılmasına karşın 3 yılda tamamlayarak 20 Temmuz 1896'da devreye sokmuştur (Bartsch 2014: 230).



Fotoğraf 3: 1890 yılı öncesine ait kartpostalda ilk gar binası ve deniz kıyısının kuzeyden görünümü (Ed. Georges Papantoiné, İBB Atatürk Kitaplığı). / The first station building and the seashore on the postcard dating back to 1890, the view from the north (Ed. Georges Papantoiné, İBB Atatürk Library).

Haydarpaşa'daki gar binasının kurulmasından sonra insan hareketliliğinden daha çok ticari malların sevkiyatında yoğunluk yaşanmıştır. Gar binasına kadar gelen malların rıhtıma ulaştırılması yine raylarla sağlanmıştır (Foto. 3, 4). Ancak İdozistan dolayı rıhtıma yanaşamayan gemilerden dolayı liman ihtiyacı doğmuştur. Bu anlamda 1889 yılında liman inşasına karar verilir. Limandan önce dalgakıran yapılır. Alman firması Philipp Holzmann 1900 yılında inşaata başlamıştır. Limanın temel atma töreni için II. Abdülhamid'in tahta çıkışının 25. yılı planlanmışsa da gerçekleşmemiş, daha önceden yapılan ve üzerinde kitabe olan mermerden hatıra sütunu dalgakıran üzerine dikilmiştir. Temel atma töreni ileri bir tarih olan 1902'de gerçekleşmiştir. 14 Nisan 1903 yılında liman hizmete sokulmuştur (Yavuz 2005: 21; Kösebay Erkan 2013: 104).



Fotoğraf 4: İlk gar binasının önündeki iskelenin kuzeyden görünümü (Ed. Ludwigsohn Freres, İBB Atatürk Kitaplığı). / *The pier in front of the first station building, the view from the north (Ed. Ludwigsohn Freres, İBB Atatürk Library).*

Yeni liman için İngiliz Mezarlığı'nın önü (Yavuz 2005: 21), eski Üsküdar Caddesi önüne (Foto. 3) kadar deniz doldurulmuştur. Denizin doldurularak 21 metre uzunluğundaki her bir ahşap kazıktan toplam 1100 ahşap kazığın üstüne ızgara plan üzerine Hereke'den getirilen açık pembe renkli mermer bloklar yerleştirilmiştir (Atılğan 2011: 32). Liman tesisleri içerisinde silo, depo, gümrük binası, liman polisi binası, liman (rihtım idaresi), pasaport idaresi (askeri karakol), elektrik santrali binası, yataklı yemekli vagonlar şefliği sonradan inşa edilen bekleme salonu muhacir misafirhaneleri bulunmaktadır (Foto. 5) (Yavuz 2005: 27-32; Atılğan 2011: 25). Avrupa standartlarındaki limanda artan insan ve ticaret trafiğinden dolayı yeni bir binanın yapılmasını zorunlu hale gelmiştir.



Fotoğraf 5: İkinci gar binasının inşaatı öncesinde limanın kuzeyden görünümü (Ed. Constantin Nittis, İBB Atatürk Kitaplığı). / *The harbor before the construction of the second station building, the view from the north (Ed. Constantin Nittis, İBB Atatürk Library).*

II. Abdülhamid Haydarpaşa'da uzaktan bakıldığında görkemiyle dikkat çekecek yeni bir tren garının yapılmasını istemiştir. Padişah demiryolu inşaat projeleri ile canlanan ekonomiden memnun kalmış ve hattın

ilerlemesiyle artacak güçlü yönetimi için projenin devam etmesini istemiştir. Bağdat Demiryolları Projesi ile Almanya yakından ilgilenmiştir. Proje Almanya için sadece ekonomik anlamda değil siyaset, madencilik ve özellikle arkeolojik kalıntılar (Bartsch 2014: 241) için önemli hale gelmiştir.

İkinci gar binasının inşasında mimar Hellmuth Cuna ile Otto Ritter görev almıştır (Kösebay Erkan 2013: 104). Alman mimar ve mühendislerin yanı sıra taş işlerinde İtalyan ustalar çalışmıştır¹. Gar binasının inşaatına 30 Mayıs 1906 yılında başlanmış ve 19 Ağustos 1908 tarihinde tamamlanmıştır. Ancak tümüyle hizmete girmesi 4 Kasım 1909 tarihinde mümkün olmuştur (Foto. 6).



Fotoğraf 6: 1910'lu yıllara ait kartpostalda ikinci gar binasının güneyden görünümü (SALT Araştırma). / *The second station building on a postcard from the 1910s, the view from the south (SALT Research).*

Binanın dış cephesini Osmaneli'nden getirilen Lefke taşları oluşturmaktadır. 2525 m² arsa üzerine kurulan, ancak sonrasında 3836 m²'lik alana yayılan binanın U şeklinde planı vardır. Bodrum ve zemin katların üstünde üç kat ile çatı katı bulunmaktadır. Art-Nouveau süslemelerle bezenmiş bina Alman Neo Klasik üslupta yapılmıştır (Atılğan 2011: 35). Farklı dönemlerde farklı yerlere inşa edilen her iki gar binasının 1939 yılına kadar varlığını bir arada sürdürdüğü bilinmektedir (Kösebay Erkan 2013: 103).

6 Eylül 1917 yılında Almanya'dan Osmanlı'ya Anadolu'ya gönderilmek üzere ulaştırılan cephanenin yük trenlerine taşınması esnasında ateş almasıyla gar

¹ Yeldeğirmeni Mahallesi'ndeki Osmangazi İlköğretim Okulu garın yapımı için Almanya'dan gelen mühendis ve mimarlar tarafından çocuklarının eğitimi için gar inşaatından artan malzemelerle 1902-1903'te yapılmıştır. Mahallede bulunan Valpreda Apartmanı ise Levi Kehribarcı tarafından garın inşaatında çalışan mühendislere 1909'da yaptırılmış, bir dönem garın taş işçiliğini yapan İtalyan ustalara ev sahipliği yaptığı için de sonraları İtalyan Apartmanı olarak anılmıştır (Tarkay 2010: 134).



Şekil 1: Makalede adı geçen bölgeleri gösteren plan (Nisan 1906 tarihli Charles Edward Goad ve 1930 yılına ait Pervititch planlarından uyarlanmıştır). / Plan showing the regions described in the article (adapted from the Charles Edward Goad of April 1906 plan and the Pervititch plan of 1930)

binasının büyük bir bölümü yanmıştır (Yavuz 2005: 23). Geçirdiği onarımlarla eski haline dönmesi ise 1931-1932 yıllarını bulmuştur. 15 Kasım 1979 yılında Independenta isimli tankerin gemiyle çarpışması sonucunda patlama meydana gelmiş, gar binasının vitraylarında hasar oluşmuştur. 28 Kasım 2010 tarihinde çatısında yürütülen çalışmalar esnasında yangın çıkmış ve çatı katı kullanılmaz hale gelmiştir (Manap 2019: 17). 2012 yılı başından itibaren tren seferlerine ara verilmiş, 19 Haziran 2013 tarihinde gar seferlere kapatılmıştır. Gar binasında 2015 yılında başlayan restorasyon süreci 2024 yılına dek süreceği öngörülmektedir (Manap 2019: 18).

HAYDARPAŞA KAZILARINDAKİ 19. VE 20. YÜZYIL DAMGALI TUĞLALAR

İstanbul ili Kadıköy ilçesinde Haydarpaşa Tren Garı'nda, "Marmaray Projesi Gebze-Halkalı Banliyö Hattı İyileştirme" projesi kapsamında peronlar ve demiryolları arasındaki bölgede İstanbul 5 Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Bölge Müdürlüğü'nün kararı ile İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nin başkanlığında Mayıs 2018'de kurtarma kazılarına başlanmıştır. Çalışmalar gar önünde, peron aralarında, eski yaya yolunun ve Haydar Baba Türbesi çevresinde, menfez, ordugâh, İbrahimağa bölgelerinde sürmektedir. Alanda MÖ 5. yüzyıl ile

Cumhuriyet Dönemi arasındaki sürece ait önemli bilgilere ulaşılmıştır. Yoğunluğu İbrahimağa bölgesinde olmak üzere Khalkedon sikkelerine, peron arasında platformu ile tespit edilen Hellenistik yapıya, Erken Dönem Bizans klisesine ve mezar alanına, ikinci gar binasının inşaatı sırasında doldurulan deniz dolgusuna kurtarma kazıları sayesinde ulaşılmıştır.

Haydarpaşa tren garı ile ilişkili yapılar, deniz doldurularak genişletilen alan üzerine eskilerin üzerine yenilerinin inşa edilmesi ile 1870'li yıllardan itibaren pek çok kez değişikliğe uğramıştır. Kazılarda yapılan tüm yenilemeler takip edilmektedir. Bu çalışmaya konu olan 19. ve 20. yüzyıla ait damgalı tuğlalar ise kazı sahasının sekiz farklı alanında tespit edilmiş olup bu alanlar anlatımı kolaylaştırmak adına planda harflerle belirtilmiştir (Şek. 1). Buna göre ilk gar binasındaki bölge A, ilk gar binasının güneyi B, menfezin batısı C, 1 numaralı peronun güneyi D, lojman alanı E, 3 ve 4 numaralı peronların arası F, Haydarpaşa Caddesi'nin güneyi G ve İbrahimağa Bölgesi H harfi ile adlandırılmıştır. Damgalı tuğlaların ele geçtiği alanlar arasında bir binanın duvarlarında kullandığı anlaşılan tek bölge ilk gar binasının güneyindeki yapılar (B) ele geçmiştir. Geri kalan tüm alanlarda damgalı tuğlalar ya alt yapı sisteminden ya da karışık dolgu içinden gelmiştir.



Fotoğraf 7: Atık su kanalının doğudan görünümü (Kazı Arşivi). / The waste water canal, view of from the east (Excavation Archive).

A- İlk Gar Binasının Batısı

1872 yılında inşa edilen ve birkaç kez yenilenen ilk gar binasının 1939 yılına kadar kullanıldığı bilinmekle birlikte 1945 yılında açılan² Haydarpaşa (Tıbbiye) Köprüsü'nün yapımı sırasında ilk gar binasının kesinlikle yıkılmış olması gerekir. Günümüzdeki adları ile Tıbbiye Caddesi'nden Rıhtım Caddesi'ne bağlanan köprü'nün üzerinden ayrılan bir yol ilk gar binasının hemen kuzeyinden ikinci gar binasına bağlanmaktaydı. Köprü'nün yer aldığı fotoğraflarda ilk gar binası görülmemektedir.



Fotoğraf 8: Kanaldan detay (Kazı Arşivi). / Detail from the canal (Excavation Archive).



Fotoğraf 9: Kanalın tabanındaki tuğla döşeme. / Brick pavement at the base of the canal (Excavation Archive).

İlk gar binasının hemen batısında 1900, 1903 yıllarına ait planlarda³ yer alan ve 1906 planında Haydarpaşa Caddesi'nin Haydarpaşa Yolu-Yalı Caddesi⁴ ile birleştiği köşenin kuzeyinde restoran olarak not edilen ufak bir bina yer almaktadır. Bina günümüzde Haydar Baba türbesinin kuzeybatısındadır ve 1 no'lu peronun altında kalmıştır. 1890 yılı öncesine ait kartpostallarda aynı konumda tek katlı yapılar, 1890 sonrası kartpostallarda ise iki katlı bir yapının olduğu görülmektedir (Foto. 2). Yapılan arkeolojik kazılar neticesinde söz konusu binanın hemen güneyine denk gelen alanda, 1 no'lu peronun güney kenarına hemen hemen paralel uzanan bir atık su kanalı tespit edilmiştir (Foto. 7).

Üstü sal taş ile kapalı, yanları ve tabanı tuğla ile örülü kanalın yenilemeler geçirerek 20. yüzyılın sonuna kadar kullanıldığı içinden çıkan kalıntılardan anlaşılmaktadır. Kanalın inşa şekline bakıldığında ise önce tabanına tuğlaların döşendiği sonra yan duvarların örüldüğü daha sonra da iç kısmına yeni bir taban ve yan duvarlar eklenerek üstünün kapatıldığı görülmektedir. Kanalın yanlarındaki dış duvarda yan yüzünde Osmanlı, Ermeni ve Latin harfleri ile Chahbaz (Lev. 5.1) damgalı *in situ* tuğlalara çok sayıda rastlanırken (Foto. 8) kanalın en alttaki tabanına döşenen *in situ* durumdaki tuğlalarda SP damgası bulunmaktadır (Foto. 9). En alttaki tabanda kırık ve yarım vaziyetteki tuğlalar ikincil kullanıma işaret

² Köprü'nün açılışı Cumhuriyet Gazetesi'nin 30 Ağustos 1945 tarihli sayısına konu olmuştur (bkz. https://www.cumhuriyetarsivi.com/sign/buy_page.html?news=3278684&no=2)

³ Devam eden paragraflarda bahsi geçen 1900 yılı planı 21 Eylül 1900 tarihli Hardarpaşa Limanı planıdır (bkz. Kösebay Erkan 2007: EK D.3 Şekil 1). 1903 yılı planı aynı yıl Zeitschrift für Bauwesen adlı dergide Haydarpaşa planı olarak yayınlanmıştır (Denicke 1903; bkz. Kösebay Erkan 2007: EK D.3 Şekil 2). 1906 yılı planı Charles Edward Goad tarafından hazırlanmıştır. 1913-1914 yılı planı Alman Mavisi olarak bilinen Deutsch Syndikat für Staebaliche Arbeiten şirketi tarafından ve 1930 yılı planı Jacques Pervititch tarafından hazırlanmıştır.

⁴ Cadde isimleri yıllar içinde değiştiğinden Şekil 1'de belirtilen caddelerin konumları dikkate alınmalıdır.



Fotoğraf 10: 1890 öncesine ait kartpostalda kafe ve otel binasının güneybatıdan görünümü (Ed. Max Fruchtermann). / *The cafe and hotel building on postcard dating back to 1890, the view from the southwest (Ed. Max Fruchtermann).*

etmekte ve bu durum tuğlaların bir binanın yıkıntılarında elde edildiklerini ve üretildikleri tarihten daha sonraki bir zamanda kanalda kullanıldıklarını akla getirmektedir. Kanalin ilk gar binası ile çevresindeki binaların atıklarının denize aktaran bir atık su kanalı olduğu ve ilk gar ile birlikte yapıldığı düşünülmektedir.

SP damgalı tuğlalarla ilgili ulaşılan en erken tarih Akaretler'de bulunduğu için 1875 yılıdır. Chahbaz damgalı tuğlalar ise eğer 1882'de kurulan Şahbaz Agia tuğla fabrikasında (Çiftçi ve Yergün 2012: 183) üretildilerse bu tarihten önceye ait olamazlar. Sonuç olarak kanal ya en erken 1872 yılında yapılmış ve en erken 1882'de yenilenmiştir ya da en erken 1882 yılında inşa edilmiştir. Bu durumda her iki tuğlayı da 19 yüzyılın son çeyreğine tarihlenmek yanlış olmayacaktır.

B –İlk Gar Binasının Güneyi

Günümüzde peronların altında kalan ilk gar binasının güneyinde gerçekleştirilen kazılarda 19. yüzyıl sonundan 20 yüzyıl ortalarına kadar varlığını sürdüren yapılarla ilgili damgalı tuğlalar ortaya çıkarılmıştır. Söz konusu yapıların hemen güney bitişiğinde mezar taşında Lahuti Abdullah Baba'ya ait olduğu anlaşılan ve 1950'li yıllarda onarım gören Haydar Baba Türbesi bulunmaktadır (Atılğan 2011: 57). Rayların arasında yer alan türbe makinistlerin yolculuk öncesi gelip dua ettikleri türbe zamanla günümüzdeki ismi ile bilinir olmuştur. Günümüzde türbe yerinde durmaktadır ve arkeolojik kazılar neticesinde türbenin kuzeyinde farklı dönemlerin kalıntlarına ulaşılmıştır. Çalışmanın temelini oluşturan 19. ve 20. yüzyıla ait tuğlalar yoğun şekilde ele geçmekle birlikte binada yapı malzemesi olarak kullanılan damgalı tuğlalar sadece bu alanda tespit edilmiştir.



Fotoğraf 11: Kafe ve Otel binası etrafındaki kazılar sonrasına ait hava fotoğrafı (Kazı Arşivi). / *Aerial photograph of the excavations around the cafe and hotel building (Excavation Archive).*

Plan ve fotoğraflardan anlaşıldığı üzere ilk gar binasının hemen güneyinde kafe ve otel hizmeti veren iki katlı kâgir yapı bulunmaktadır (Foto. 10) (Kösebay Erkan 2007: 50). Tren yolculuğu öncesi ve sonrasında yolcuların dinlenmeleri için inşa edilmesi muhtemel yapının kesin inşa tarihine dair bilgimiz yoktur. Bununla birlikte Osmanlı arşivlerinde Haydarpaşa istasyonu karşısında mağazalar, gazino ve rihtim inşası konulu 1883 tarihli bir belge bulunmaktadır⁵. 1900, 1903 ve 1906 tarihli planlarda yer alan binanın ilk gar binasının inşaat sürecine dâhil edilerek en geç 1883 yılında inşa edildiği tahmin edilmektedir. 1906 planına göre *Hotel-Cafe* olarak adlandırılan yapı, U planlı, dokuz odalı ve iki caddenin köşesinde yer alır. Kuzeyinden Haydarpaşa Caddesi, batısından Haydarpaşa Yolu-Yalı Caddesi geçmektedir. Yapılan arkeolojik kazılar neticesinde 1906 planında olduğu gibi bir yapı tahrip olmuş vaziyette ortaya çıkarılmıştır (Foto. 11). Ayrıca yapının oturduğu düzlemi paylaşan daha geç döneme ait bir yapı ile yapının altında daha eski dönemlere ait farklı yapılar da tespit edilmiştir. Damgalı tuğlaların yoğun olarak ele geçtiği kısım ise kafe ve otel binasının hemen doğu bitişiğindeki alandır. Bu alanda ince duvarlı, içinde yan yana ocakların olduğu bir binanın izlerine rastlanmıştır. 20. yüzyıl ortalarına doğru inşa edildiği düşünülen bu ikinci yapının da tam olarak hangi yılda inşa edildiği ve ne zaman yıkıldığı net değildir. Bununla birlikte 1946 yılına ait hava fotoğrafında⁶ kafe ve otel binası hala görülmekte iken 1966 yılına ait hava

⁵ <https://katalog.devletarsivleri.gov.tr/Sayfalar/eSatis/BelgeGoster.aspx?ItemId=30536686&Hash=B4FEF299E044698D40FD7278A-E5AA0111FD66F057F05A7F9C73A74C36430F228&A=2&Mi=0>

⁶ Hava fotoğraflarına <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/> adresinin arşiv bölümünden ulaşılabilir.

fotoğrafında yeni bir bina daha eklendiği, 1970 yılına ait hava fotoğrafında ise Haydarpaşa Köprüsü'nün yenilenerek yol ayrımının kaldırıldığı, söz konusu binaların da yıkıldığı görülmektedir. 1966 yılı hava fotoğrafında kafe ve otel binasının kuzeyindeki odaların ortadan kalktığı, yeni binanın hemen güney bitişiğinden geçen tren rayınının 2. gar binasının güneyindeki iskeleye bağlandığı anlaşılmaktadır. Yapılan kazılarda yıkıntıların her iki yapının ortak yaşam düzlemi üzerine yıkılması her ikisinin bir dönem çağdaş olarak kullanıldıklarını kanıtlamaktadır. Yeni binanın içinde yan yana atnalı şeklindeki ocakların varlığı bu binanın bakım-onarım işlerinde kullanılmış olabileceğini akla getirmektedir. Kafe ve otel binasının ise son döneminde hangi amaca hizmet ettiği bilinmemektedir.

Tuğlalar bakım onarım binası olabilecek yapının üzerindeki tesviye edilerek düzleştirilmiş bina molozları içinden gelmiştir. *In situ* olarak ele geçen tek tuğla tipi ise ikinci binaya ait ocakların üzerinde ele geçirilen M*Ş damgalı tuğlalardır (Foto. 12). Damgalı, damgasız, delikli ve oluklu şeklinde farklı türlerde ele geçen tuğlaların arasında ithal Marsilya çatı kiremitleri de görülmektedir.



Fotoğraf 12: Ocaklar ve döküntülerin güneydoğudan görünümü (Kazı Arşivi). / *Hearths and debris, the view from southeast (Excavation Archive).*

Bölgede tanımlanan tuğlalar arasında SP (Lev. 1.1), A (Lev. 1.3), F·Z (Lev. 1.5), M*Ş (Lev. 1.7), FIL (Lev. 2.1), H (Lev. 3.2), ^ (Lev. 3.4), 30 (Lev. 3.5), 1 (Lev. 3.6), 73 (Lev. 4.1), ** (Lev. 4.4), Saraf (Lev. 4.5), Arslan (Lev. 4.6), Chahbazian Has-Keuy Briqueterie De Toutes Qualites (Lev. 5.2), M. Salomone Pierre Briqueterie De Toutes Qualites (Lev. 5.3), Briqueterie Ali. Nami Bouyoukdere (Lev. 5.6) ve Briqueterie D Demetropoulu Buyukdere (Lev. 6.1), damgalı olanlar vardır. Chahbazian Has-Keuy damgalı tuğlaların sayısı mevcut alanda diğer tuğlalara nazaran daha fazladır. Ayrıca bu alanda tespit edilen

damgalı tuğlaların 19. yüzyılın son çeyreği ile 20 yüzyıl ortaları arasında tarihlendirildiği farklı kaynaklardan da teyit edilmektedir. Farklı boylara ve ağırlıklara sahip, farklı üreticilerden tedarik edilen tuğlalar arkeolojik olarak yapının geçirdiği tarihsel süreç hakkında bilgi verirken çeşitli yerli tuğla üreticilerinin kamusal alandaki varlığını da gözler önüne sermektedir.

C – Menfezin Batısı

Günümüzde kurumuş olan Şeyh Ahmet Deresi ile batıdan gelen demiryolunun kesiştiği alanda Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilmiş bir menfez bulunmaktadır. Menfez'in hemen batısındaki alanda 1900, 1903 yılı planlarında yer alan ve 1906 yılı planında tiyatro ve bahçe olarak adlandırılan bir kısım yer almaktadır. Ancak 1913-1914 ve 1930 yıllarındaki planlarda tiyatro yapısı görülmemektedir. Kazılar sayesinde menfezin hemen batısında tiyatro yapısına ait olabilecek taş temel, duvar ve kanal kalıntılarına rastlanmıştır. Atık su kanalı binanın temeli ile bağlantılıdır ve Şeyh Ahmet Deresi'ne doğru kanala eğim verilmiştir. Kanal 19. yüzyılın sonlarında, tiyatro binasının atık sularının tahliyesi için kullanılmış olmalıdır. Kanalın yapımında taşla birlikte damgasız ve az sayıda SP damgalı tuğla kullanılmıştır (Foto. 13). Ayrıca bölgede ithal Marsilya çatı kiremit parçaları da ele geçmiştir.



Fotoğraf 13: Kanal ve duvarların batıdan görünümü. / *The canal and walls, the view from the west (Excavation Archive).*

D – 1 Numaralı Peronun Güneyi

Haydarpaşa kazılarında 1 no'lu peronun güneyinde, Üsküdar Caddesi ayrımına yakın konumda ve İstasyon Caddesi hizasında üç farklı alanda kümelenmiş alt yapı sistemleri ile ilişkili damgalı tuğlalara rastlanmıştır. Bunlardan en doğuda olanı (D1) beton künk etrafındaki dolgu içinden gelen PS damgalı tuğladır (Lev. 1.2). İstasyon Caddesi'nin Üsküdar Caddesi'ne dönüş yaptığı

köşede (D2) peron 1'in altına doğru devam eden tuğla ile örülmüş su kanalında (Foto. 14) CK damgalı tuğla (Lev. 3.1) kullanılmıştır. Kanalın 9-10 metre güneyinde, 1900 yılı öncesi kıyı kenarı dışında kalan alanda, su vanası etrafına örülmüş tuğlaların arasında yan yüzünde Osmanlı, Ermeni ve Latin harfleri ile Chahbaz damgalı tuğla bulunmaktadır (Foto. 15). İstasyon Caddesi üzerinde tespit edilen tuğlalardan en batıda olan grup (D3) su vanaları etrafındaki dolguda bulunmuştur. Bu grupta M. Pierre Salomone ❧ Briqueterie ❧ De Toutes Qualites (Lev. 5.4) ön yüzünde M. Salomone Pierre Briqueterie ❧ De Toutes Qualites arka yüzünde arı figürlü (Lev. 5.5) ve sadece ön yüzlerinde S & P Touzla (Lev. 6.2) damgalı tuğlalar bulunmaktadır. Ayrıca bu alanın dolgusu içerisinde mimari bağlamdan kopuk halde ithal Marsilya çatı kiremitleri de tespit edilmiştir.



Fotoğraf 14: Su kanalı (Kazı Arşivi). / *Water canal (Excavation Archive).*



Fotoğraf 15: Su vanası etrafına örülmüş tuğlalar (Kazı Arşivi). / *Bricks around the water valve (Excavation Archive).*

Alt yapı sistemleri ile ilişkili olan D bölgesindeki tuğlalar tarihi bilinen herhangi bir yapı ile ilişkilendirilemedikleri için tarihleri hakkında çıkarım yapılamamıştır. Bununla birlikte 1900 tarihli plana göre ikinci gar binasının olduğu kısımda deniz doldurulmuşken bu tarihten daha öncesine ait olması gereken bir kartpostalda (Foto. 3) deniz kıyısının günümüze göre daha içeride olduğu görülmektedir. Fotoğraf ve planlar karşılaştırıldığında Haydarpaşa Caddesi'nden kuzeye doğru kıvrılan Üsküdar Caddesi'nin denize kıyısı olduğu anlaşılmaktadır. Yapılan kazılarda söz konusu caddenin batı sınırına uyan konumda kesme blok taşlardan örülmüş bir duvara rastlanmıştır. Bu doğrultuda D3 ve D2'deki su vanası 1900'lü yıllarda doldurulan alanın üzerinde yer aldığından bu alanlarda ele geçirilen tuğlalar kesinlikle 20. yy'a aittir veya kullanılmıştır.

E – Lojman Alanı

Menfez'in kuzeybatısında, Haydarpaşa Caddesi'nin kuzeyinde ve 1906 planına göre lojmanların yer aldığı kısımda gerçekleştirilen kazılarda lojman binasına ait olabilecek temeller, su kanalları ve su vanası tespit edilmiştir. Taştan yapılmış su kanalının üzerinde kapak vazifesi gören damgalı tuğlalar açığa çıkarılmıştır (Foto. 16). Yerinde bırakılan tuğlalar arasında PS ve 8 damgalı tuğlalar yer almaktadır. Yapının üzerindeki dolgu içinden ise bir köşesi eğik olan ve köşe tuğlası olabilecek J.V.C^{IE} (Lev. 6.5) ile J.V.M C^{IE} (Lev. 6.6) damgalı ve defne çelenkli iki çeşit tuğla ele geçmiştir. Bu türdeki tuğlaların ortak girişim (*Joint Venture*) yoluyla üretildikleri düşünülmektedir. Lojman binasının ne zaman inşa edildiği bilinmemekle birlikte 1900 planında yer alması nedeniyle ilk garın inşa süreciyle birlikte değerlendirmek yanlış olmayacaktır.



Fotoğraf 16: Su kanalı ve vana (Kazı Arşivi). / *Water canal and valve (Excavation Archive).*

F – 3 ve 4 Numaralı Peronların Arası

1906 yılında inşaatına başlanılan ikinci gar binası ile birlikte dört peron ve yedi yol yapılmıştır (Yavuz 2005: 22). Yeni gar binasına yakın konumda ve 3 ile 4 numaralı peronlar arasında yürütülen kazı çalışmalarında Almanya'daki demiryollarının alt yapılarında kullanılmış olan *Ribberwerke Hermülheim h.. Köln* damgalı sırlı pişmiş topraktan künkler ve onun paralelinde demirden yapılmış su kanalları tespit edilmiştir. İkinci gar binasına doğru devam eden su kanalının bir kenarı boyunca destek amaçlı tuğlalar dizili halde bulunmuştur (Foto. 17). *In situ* olarak açığa çıkarılan damgalı tuğlalar arasında Y Z (Lev. 2.4), H, 7 * 3 (Lev. 4.2) ve (Lev. 2.6) marka işaretli tuğlalar yer almaktadır. Ayrıca peron aralarındaki çalışmalarda diğer bölgelerde de dikkati çeken ithal Marsilya çatı kiremitlerine de rastlanmıştır. Söz konusu tuğlalar tren rayları altından geldiğinden alt yapı sisteminin ikinci gar binasının inşaatı sırasında yapıldığı tahmin edilmektedir. Bu durumda buradaki tuğlaların 1906 yılından sonrasına ait olması gerekir.



Fotoğraf 17: 3 ve 4 numaralı peronların arasındaki demir su borusu ve tuğla dizisi (Kazı Arşivi). / Iron water pipe and brick row between platforms 3 and 4 (Excavation Archive).

G –Haydarpaşa Caddesi'nin Güneyi

İlk gar binasının doğusunda Menfez bölgesinin hemen batısında, seyrek olarak ufak çakıl taşları ile döşeli yaklaşık altı metre genişliğinde Osmanlı Dönemi'ne ait bir cadde kalıntısı tespit edilmiştir. 1906 yılı planında Haydarpaşa Caddesi olarak anılan yolun ilk gar binasının güneyine kadar devam ettiği anlaşılmaktadır. 1930 yılına ait planda caddenin adı geçmediği ve yol güzergâhı üzerine yeni yapılar inşa edildiği için 1930'lu yıllarda caddenin ortadan kalktığı düşünülmektedir. Caddenin 1-2 metre güneyinde caddeye paralel uzanan demirden su kanallarının etrafına konulmuş az sayıda tuğlaya rastlanmıştır. Damgasız tuğlaların fazla olduğu su kanalı çevresinde Y Z damgalı tuğlalar da görülmüştür. Bu su

borularının Osmanlı Dönemi'nde caddenin güneyinde bölgede başka bir yapı olmadığından Cumhuriyet Dönemi'nde caddenin güneyine inşa edilen atölye binaları ile ilgili olduğu düşünülmeyle birlikte buradaki yapılarla boruların bağlantısı henüz kurulamamıştır.

H – İbrahimağa Bölgesi

Haydarpaşa demir yolları sahasının güneydoğu istikametindeki sınırında İbrahimağa bölgesi bulunur. Bölge günümüzde Ayrılık Çeşmesi Metro ve Marmaray durağının güneybatısında yer almaktadır. Burası aynı zamanda trenlerin 1938 yılında inşa edilen köprüünün altından geçerek dönüş yaptığı armut hattı alanıdır. Bölgede yapılan kazı çalışmalarında Bizans ve Osmanlı dönemlerine ait kalıntılara rastlanmıştır. Kazı yapılan alanın güneyinde çimento harçla örülmüş tuğladan su kuyusu tespit edilmiştir (Foto. 18). Kuyunun altından doğu batı yönünde uzanan beton kapaklı bir su kanalı geçmektedir. Su kanalı, tren raylarının döşendiği sırada kesildiğinden 1930'ların sonundan daha öncesine ait olmalıdır. Kuyudaki damgalı tuğlalar arasında S & P Tousla damgalı tuğlaların farklı versiyonları yer almaktadır (Lev. 6. 3-4). İbrahimağa'nın kuzeyindeki kazı çalışmaları esnasında ise yüzeye yakın dolgudan C-K (Lev. 1.4), (M) (Lev. 3.3), M-T (Lev. 1. 6), K T (Lev. 2.2), S . K (Lev. 2.3), (Lev. 2.5), ** (Lev. 4.3) ve Arslan s (Lev. 4.7) damgalı tuğlalar gelmiştir. Tuğlaların herhangi bir mimari bağlamla ilişkisi bulunmadığından tuğlaların kullanım tarihini belirlemek mümkün olmamıştır.



Fotoğraf 18: Su kuyusu ve su kanalı (Kazı Arşivi). / Water well and canal (Excavation Archive).

İbrahimağa bölgesinin kuzey tarafında trenlerin manevra sahası (armut hattı) içinde MS 5. yüzyıla tarihlendirilen Bizans Dönemi'ne ait T biçimli yapının hemen güneyinde yer alan ve günümüzde ayakta duran yanıcı yağ deposunun tuğla ile örülmüş duvarlarında S&P.

damgalı tuğlalar da görülmektedir (Foto. 19). Ancak bu yapının içinde veya dışında arkeolojik kazı henüz gerçekleştirilmemiştir.



Fotoğraf 19: S&P. damgalı tuğladan detay. / Detail from S&P. stamped brick (Excavation Archive).

SONUÇ

Haydarpaşa'daki kurtarma kazıları sayesinde sekiz farklı çalışma bölgesinde 19. ve 20. yüzyıla tarihlenen farklı şirketlere ait harman ve endüstriyel olmak üzere 40 çeşit damgalı tuğla tespit edilmiştir. Günümüzde devam eden kazıların 2018 - 2019 yıllarında tespit edilen damgalı tuğlalar bu çalışma kapsamında değerlendirilmiştir. Tespit edilen damgalı tuğlalar yerli üretim olmakla birlikte üreticisi tanımlanamayan bazı tuğlaların yabancı üretim olma ihtimali de vardır. Ayrıca bir bölge dışında hemen hemen hepsinin alt yapı sistemlerinde kullanıldıkları anlaşılmaktadır.

Tuğlalar alt yapı sistemlerinde, elektrik kablolarının içinden geçirildiği kanallarda, demir su borusu yanına veya üstüne tek sıra halinde, altı taş ve tuğla ile örülüp üstü tek tuğla ile kapalı temiz veya pis su kanallarında, su vanalarının etrafında, su kuyusunda veya geniş atık kanalında kullanılmıştır. Alt yapının inşa edildiği tarihi saptamak için tuğlanın üretim yılını bilmek tek başına yeterli değildir çünkü tuğlaların bu gibi işlerde ikincil kullanılma ihtimali vardır. Örneğin ilk gar binasının batısındaki kanalın tabanına döşenen tuğlalar kırık oldukları için asıl kullanıldıkları yapı yıkıldıktan sonra kanalda tekrar kullanılmış olmalıdır. Ayrıca sürekli yıkılan ve yenilenen bir sahada atık haline gelen inşaat malzemelerini farklı işlerde veya dolgu malzemesi olarak kullanmanın mümkün olduğunu düşünmek gerekir.

Tarihleme ile ilgili diğer olumsuzluklar C ve E bölgesi haricinde alt yapı sistemlerinin bir binaya bağlanmaması, çukur açılarak yerleştirildikleri için seviyelerine göre sınıflandırılmaması veya aynı konumda olmadıkları için aralarında stratigrafik bir sıralamanın yapılamaması

olarak sıralanabilir. Bu yüzden tuğlaların ait oldukları konumlara, çevrelerindeki yapılara ve tuğlaların tespit edilebilen yaşlarına göre en erken ve en geç tarih aralıkları olasılıklı olarak sunulmuştur (Çize. 1). Örneğin F bölgesindeki tuğlalar ikinci gar binasına yönelen temiz su boruları üzerinde yer aldıkları için inşaatın başlama yılı olan 1906 yılından önce buraya konmuş olamazlar. Üretim yılı ile kullanım yılı arasındaki fark binalarda kullanılan tuğlalarda daha azdır. Burada da dikkat edilmesi gereken binanın orijinal hali ile yenilenen kısımlarının tespit edilmesidir.

Haydarpaşa kazılarında bulunan damgalı tuğlaların büyük çoğunluğu bir binanın yapı malzemesi olarak 19. yüzyılın sonlarında inşa edilen önceleri kafe ve otel hizmeti sunan daha sonra yenilenerek bakım onarım işlerinde kullanılmış olabilecek binalara aittir. Günümüzde Haydar Baba Türbesi'nin kuzey bitişiğinde yer alan yapılardan ilki en geç 1883 yılında inşa edilmiş iki katlı kafe ve otel binasıdır. Kafe ve otel binasının işlevini ne zaman yitirdiği bilinmemekle birlikte 1966 yılına ait hava fotoğrafında binanın kuzey kanadının olmadığı, doğusundaki alanda ise yeni bir binanın inşa edildiği, 1970 yılına ait hava fotoğrafında ise iki binanın da ortadan kalktığı görülmektedir. Arkeolojik kazılar sayesinde 1906 planında olduğu gibi bir plana sahip bir bina ile hemen doğusunda L biçimli, içinde ocakların olduğu bir bina daha tespit edilmiştir. Binaların üzerindeki yıkıntı içinden gelen ve ocakların üzerindeki *in situ* vaziyetteki damgalı tuğlalar yapıların geçirdiği dönemsel değişimleri, geri kalanlar *in situ* bulunmadığı için, genel olarak göstermektedir.

Tuğlaların değerlendirilmesi sayesinde farklı üreticilere ait tuğlaların Haydarpaşa Tren Garı gibi önemli bir kamu yapısında kullanıldığını kanıtlamakla birlikte, bu yapı kompleksinin ne kadar büyük, canlı ve dinamik bir süreçte sahip olduğu da anlaşılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu, Haydarpaşa yapı kompleksinde olduğu gibi kamusal yapılarda her daim süren inşaat, onarım veya yenileme faaliyetleri için tuğla ihtiyacını yurtdışından karşılamak yerine yerli üreticilerin özellikle Fransa'dan esinlenerek ürettikleri tuğlaları satın alarak yerel ekonominin canlanmasına olanak sağlamıştır. Haydarpaşa kazılarında ele geçen damgalı endüstriyel tuğlaların yerli üretim olması Marsilya'nın tekeli ortadan kaldırmaya yönelik bir adım olarak görülebilir. Ayrıca yerli tuğlalar nispeten daha hesaplı ve lojistik kolaylık sunması açısından tercih edilir olmuştur. Bu bağlamda İstanbul'daki yerli tuğla üreticilerinin lojistik kolaylık açısından Haliç ve Boğaziçi kıyılarını tercih ettiği anlaşılmaktadır. Tüm bunlar bir araya geldiğinde inşaat sanayisi Osmanlı'nın en çok tercih ettiği ve kazanç sağladığı sektör haline gelmiştir (Kurt *et. al.* 2016).

Tuğla üretimi yapan gayrimüslim tebaanın Osmanlı ekonomisi içerisinde lokomotif olma özelliği zamanla kendini daha güçlü hissettirmiştir. Chahbazian ve M. Salomone Pierre markalı yerli tuğlalar dönem itibari ile İstanbul'un genelinde kullanıldığı gibi Haydarpaşa yapılarında da kullanılmıştır (Yergün 2002: Çize. 3.5). Haydarpaşa kazılarında Marsilya'dan ithal edilen çatı kiremitleri haricinde Avrupa'dan ithal edilmiş tuğlalara henüz rastlanmamıştır. Bununla birlikte Yeldeğirmeni semtinde yapılarda Chahbazian ve M. Salomone Pierre markalı tuğlalar ile Marsilya tuğlaları da görülebilmektedir.

Damgalı tuğlalar özelinde gerçekleştirilen bu çalışma, arkeolojik bulgularla elde edilen bilgilerin eski fotoğraf, kartpostal, plan, gazete kupürü, arşiv belgeleri ve tezler gibi diğer tüm verilerin birlikte değerlendirilmesi sayesinde yakın bir döneme ait olsalar bile unutulmuş olan ve neredeyse hiçbir belge ve kaydına henüz ulaşılamamış yapılar ve yapıların dönemine ait olaylar hakkında anlamlı bir sonuç çıkarılabileceğini bir kez daha göstermektedir. Bu bağlamda Haydarpaşa'da tespit edilen tuğlaların Osmanlı'nın yeni ulaşım ağını inşa etme sürecine, modern kâgir yapılar için Avrupa tuğlalarından esinlenen yerli tuğla üreticilerine, devletin kamu yapısında yerli üretim tercih etmesine ve her iki gar binasının inşa sürecindeki dönüşüme tanıklık ettiğini ifade etmek mümkündür.

Yapılan bu çalışma bir yandan materyal bilgisinin değerini anlatmaya çalışırken diğer yandan 19. ve 20. yüzyıl damgalı tuğlalar ile ilgili yapılan çalışmaların son derece az olduğunu da göstermiştir. Tuğla fabrikalarının isimleri, kuruluş yılları hakkındaki bilgilere ulaşmak daha kolay iken üzerinde marka işareti bulunan tuğlaların çoğunun hangi fabrikaya ve yıla ait olduğu ile ilgili çok az bilgi vardır.

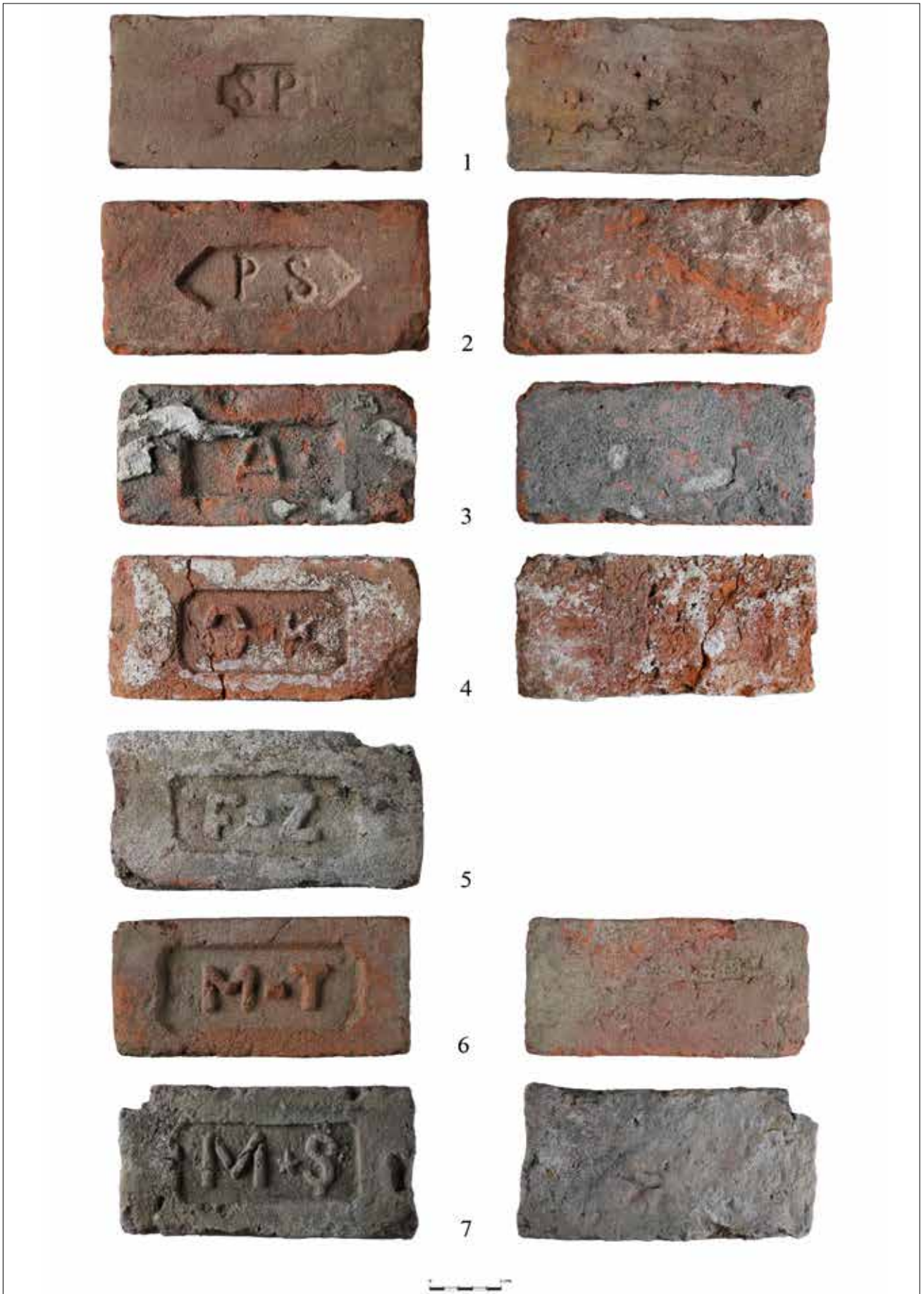
Türkiye'de arkeolojinin geçirdiği süreç (Mutlu ve Başaran Mutlu 2018) göz önüne alındığında 19. veya 20. yüzyıla ait maddi kültür öğelerinin arkeolojik materyal olarak değerlendirilmesi gerektiğine yönelik kuramsal alt yapı tam anlamıyla oturmuş değildir. Haydarpaşa Tren Garı ve çevresindeki ilişkili çok katmanlı yapıların açığa çıkarılarak arkeoloji dünyasına ve topluma kazandırılması toplumsal süreklilik ve toplum belleğine katkı bakımından Haydarpaşa'nın kültürel varlığını güçlendirmektedir. Bu bağlamda tuğlaları Osmanlı'nın son döneminde Batılılaşma sürecinde İstanbul kent merkezinde sivil veya kamusal alanda yaşamış insanların davranış biçimlerini, sanayi kuruluşlarının veya üreticilerin ticari faaliyetlerini okumamıza yardımcı olan bir arkeolojik materyal olarak görmek gerekir. Diğer yandan damgalı tuğlaları günümüzde olduğu gibi sadece bir yapı malzemesi, estetik bir süs eşyası veya koleksiyon

malzemesi olarak değerlendirmek, arkeoloji biliminin oluşum aşamasındaki tarih öncesi buluntulara olan bakış açısı ile aynıdır. Kullanımının bitmesinin üzerinden çok az zaman geçmiş olmasına rağmen hakkında çok az bilgimiz olan 19. ve 20. yüzyıl damgalı tuğlalara ait bilginin, ait oldukları bağlamın değerlendirilmesinin yapılmasını sağlayabilen önemli bir bilgi kaynağı olduğunun anlaşılması son derece gereklidir.

HAYDARPAŞA KAZILARINDA ELE GEÇEN 19. VE 20. YÜZYIL DAMGALI TUĞLALARIN ARKEOLOJİK DEĞERLENDİRMESİ

	Levha no	Ölçüleri U./G./K. cm, A. gr.	Marka İşareti	Karşılaştırma	Bulunduğu Bölge ve Bölgenin Kullanım Aralığı
1	Lev. 1.1	U: 22, G: 11, K: 6, A: 2500	S P	Akaretler 1875 (Yergün 2002:342).	B (?-1883-1970), A (1872-?), C (?-1900-1910).
2	Lev. 1.2	U: 23.7, G: 11, K: 6.7, A: 3100	P S		D1, E (?-1903-1939-?)
3	Lev. 1.3	U: 21, G: 7, K: 6.5, A: 2200	A		B (?-1883-1970)
4	Lev. 1.4	U: 22, G: 10, K: 6.5, A: 1900	C - K		H
5	Lev. 1.5	U: 22, G: 10, K: 7, A: 2700	F - Z		B (?-1883-1970)
6	Lev. 1.6	U: 21, G: 10, K: 6, A: 2100	M - T		H
7	Lev. 1.7	U: 21, G: 10.7, K: 6, A: 2100	M*Ş	Bab-ı Seraskeri Hastanesi 20 yy (Şahin 2017: 81, Şek. 3. 115)	B (1946-1970)
8	Lev. 2.1	U: 20.7, G: 10, K: 6.3, A: 2300	FIL		B (?-1883-1970)
9	Lev. 2.2	U: 22, G: 10, K: 6	K T		H
10	Lev. 2.3	U: 22.5, G: 10, K: 6, A: 1800	S · K		H
11	Lev. 2.4	U: 21.5, G: 10, K: 5, A: 1300	Y Z		F (1906-?), G (?-1930-?)
12	Lev. 2.5	U: 21.5, G: 10, K: 6, A: 1800	⌘		H
13	Lev. 2.6	U: 21.5, G: 10, K: 5.5, A: 1740	⌘		F (1906-?)
14	Lev. 3.1	U: 22, G: 10.7, K: 6.3, A: 2300	C · K		D2
15	Lev. 3.2	U: 21.5, G: 10.5, K: 6.5, A: 2000	H		B (?-1883-1970), F (1906-?)
16	Lev. 3.3	U: 23, G: 10.5, K: 6, A: 1800	(M)		H
17	Lev. 3.4	U: 23.3, G: 11.7, K: 6.5, A: 3000	ΛΛ	Akaretler 1875 (İspir 2010: 32, fig.2.10/5.9).	B (?-1883-1970)
18	Lev. 3.5	U: 22.5, G: 11, K: 6.5, A: 2300	30		B (?-1883-1970)
19	Lev. 3.6	U: 20.3, G: 11, K: 6.5, A: 2000	1		B (?-1883-1970)
20	Foto. 16		8		E (?-1903-1939-?)
21	Lev. 4.1	U: 20, G: 10.5, K: 5.5, A: 1500	73		B (?-1883-1970)
22	Lev. 4.2	U: 20, G: 9.3, K: 6, A: 1800	7 * 3		F (1906-?)
23	Lev. 4.3	U: 21.3, G: 10.5, K: 6.5, A: 2240	* *		H
24	Lev. 4.4	U: 20.8, G: 10, K: 7	* *		B (?-1883-1970)
25	Lev. 4.5	U: 22, G: 11, K: 6, A: 2200	SARAF		B (?-1883-1970)
26	Lev. 4.6	U: 25, G: 12, K: 6, A: 3800	ARSLAN	Sultanahmet Cezaevi 1918-1919 (Yergün 2002:344).	B (?-1883-1970)
27	Lev. 4.7	U:22.4, G:11, K: 6	ARSLAN s		H
28	Lev. 5.1	U: 22.2, G: 10.5, K: 6, A: 2600	CHAHBAZ	1882'de Sütüce'de Şahbaz Agia tuğla fabrikası kurulmuştur. (Çiftçi ve Yergün 2012: 183); 1918 fabrika planı (Köksal 2005:87, şekil.141-142)	A (1872-?), D2 (1906-?)
29	Lev. 5.2	U: 21, G: 10, K: 6.5, A: 2600	CHAHBAZIAN HAS-KEUY BRIQUETERIE DE TOUTES QUALITES		B (?-1883-1970)
30	Lev. 5.3	U: 21, G: 10, K: 6.6, A: 2800	M. SALOMONE PIERRE BRIQUETERIE DE TOUTES QUALITES	1881 yapımı Özel Fener Rum Lisesi; 1891 Yılı Osmanlı Ticaret yılığında adı geçer. (Çiftçi ve Yergün 2012: 183); 1902 Topkapı Sarayı dış karakolu (Yergün 2002:344).	B (?-1883-1970)
31	Lev. 5.4	U: 21.5, G: 10.3, K: 7, A: 2400	M. PIERRE SALOMONE BRIQUETERIE DE TOUTES QUALITES		D3 (1906-?)
32	Lev. 5.5	U: 21.5, G: 10.3, K: 7, A: 2400	M. SALOMONE PIERRE BRIQUETERIE DE TOUTES QUALITES		D3 (1906-?)
33	Lev. 5.6	U: 20.8, G: 10.3, K: 7, A: 2800	BRIQUETERIE ALI . NAMI BOUYOUKDERE		B (?-1883-1970)
34	Lev. 6.1	U: 21,2, G: 10.5, K: 7, A: 2800	BRIQUETERIE D DEMETROPOULU BUYUKDERE	Yeşilköy Tren İstasyonunda Demetropoulou tuğla, 1871 (Kuban 2002:49).	B (?-1883-1970)
35	Lev. 6.2	U: 22.4, G: 10.5, K: 7, A: 2900	S & P TOUZLA		D3 (1906-?)
36	Lev. 6.3	U: 22.5, G: 11, K: 7, A: 2200	S & P TOUSLA		H Kuyu
37	Lev. 6.4	U: 22.5, G: 10.7, K: 7, A: 2900	S & P TOUSLA		H Kuyu
38	Foto. 19		S & P.		Yanıcı Yağ Deposu
39	Lev. 6.5	U: 22, G: 11, K: 7, A: 2300	J. V. C I E		E (?-1903-1939-?)
40	Lev. 6.6	U: 23.3, G: 11, K: 6.5, A: 2700	J. V. M C I E		E (?-1903-1939-?)

Çizelge 1



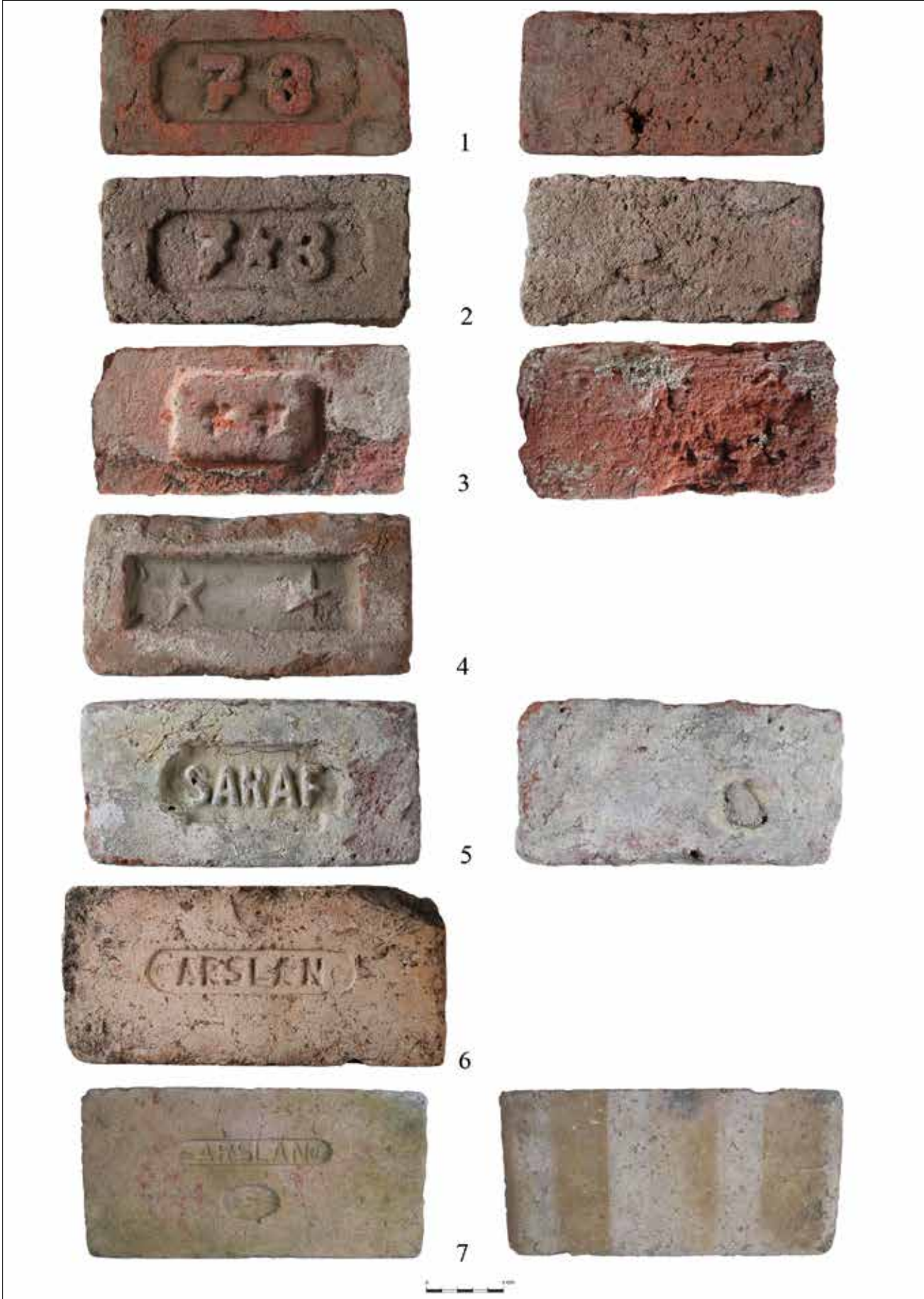
Levha 1



Levha 2



Levha 3





Levha 6

KAYNAKÇA

- AKTUĞ KOLAY, İ., 2016.
“Osmanlı Dönemi İnşaat Belgelerine Göre Anıtsal Yapılarda Örtü ve Duvar Sistemleri,” **8. Ulusal Çatı & Cephe Sempozyumu** 2-3 Haziran 2016 Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fındıklı-İstanbul: 211-219.
- ATILGAN, A., 2011.
Haydarpaşa. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Anadolu 1 Büyükkent Bölge Temsilciliği, İstanbul.
- BARTSCH, P., 2014.
“Fritz Rothschuh Anadolu ve Bağdat Demiryolları Hattında Bir Alman Mühendis”, (Ed.) E. Pauw, **Memleketimiz Dersaadet 1850’lerden İtibaren Boğaziçi’ndeki Alman İzleri**, Nürnberg: 230-245.
- ÇİFTÇİ, A. ve YERGÜN, U., 2012.
“Osmanlı Mimarlığının Modernleşme Sürecinde Temel Bir Yapı Malzemesi: Tuğla”, (Ed.) E. Dönmez, **Modernite ve Mimari**, Şehir Yayınları, İstanbul: 179-191.
- DENICKE, 1903.
Der Hafan von Haidarpascha gegenüber Konstantinopel, *Zeitschrift für Bauwesen*, **53**: 475-478 ve Bl.56.
- ELDEM, E., 2017.
“Of Bricks and Tiles: The History of a Local Industry in the Area of Mürefte (Thrace)”, (Eds.) E. Akçetin, S. Faroqi, **Living the Good Life: Consumption in the Qing and Ottoman Empires of the Eighteenth Century**, Koninklijke Brill NV, Leiden: 433-473.
- ER, A. C., 2013.
“Geleneksel Harman Tuğlası ve Üretimi”, **Mesleki Bilimler Dergisi (MBD) 2(2)**: 61-70.
- EYİCE, S., 2017.
Yabancıların Gözüyle Bizans İstanbul’u. Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- İSPİR, M., 2010.
A Comprehensive Experimental Research On The Behavior Of Historical Brick Masonry Walls Of 19th Century Buildings. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- KÂHYA, Y., 1992.
İstanbul Bizans Mimarisinde Kullanılan Tuğlanın Fiziksel ve Mekanik Özellikleri, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- KAYA, Ş., 2017.
“XIX. Yüzyılda İstanbul’da Tuğla Üretimi ve Çobançeşme Tuğla Fabrikası”, **Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi**, **Yıl: 5, Sayı: 50**, Temmuz: 165-188.
- KAYNAR, İ. S., 2015.
“Haydarpaşa – İzmit Demiryolu ve İskelelerle İlişkisi, Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu – VII Karadeniz Limanları”, **Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, **Cilt: 5, Sayı: 12**: 136-148.
- KÖKSAL, T. G., 2005.
İstanbul’daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- KÖSEBAY ERKAN, Y., 2007.
Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- KÖSEBAY ERKAN, Y., 2013.
“Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın (1) Kentin Bedeninde Yara (2)”, **METU JFA 2013/1 (30:1)**: 99 - 116.
- KUBAN, D., 2020.
İstanbul 1600 Yıllık Bir Müzedir: Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları. YEM Yayın, İstanbul.
- KUBAN, N., 2002.
Yeşilköy Tren İstasyonu Yapılar Grubu Restorasyon Projesi, (Yayınlanmamış Yüksek Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- KURT, M., KUZUCU, K., ÇAKIR, B. ve DEMİR, K., 2016.
“19. Yüzyılda Osmanlı Sanayileşmesi Sürecinde Kurulan Devlet Fabrikaları: Bir Envanter Çalışması”, **OTAM**, **40/Güz**: 245-277.
- MANAP, H.N., 2019.
Haydarpaşa İstasyonu: Mimari Bir Değerlendirme, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- MUTLU, S. ve BAŞARAN MUTLU, M., 2018.
“Anadolu’da Arkeolojinin Kurumsallaşma Süreci ve Gelişimi”, **Academic Knowledge 1(1)**: 64-76.

SAĞ, M. K., 2016.

“Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı”, **Geç Osmanlı Döneminde Sanat Mimarlık ve Kültür Karşılaştırmaları**, (Yay. Haz.) G. Çelik, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul: 93-117.

YERGÜN, U. ve ÇİFTÇİ, A., 2008.

“Imported Construction Materials and Techniques in 19th Century Ottoman Architecture,” (Eds.) D. D’Ayala, E. Fadde. **Structural Analysis of Historic Construction**, Taylor & Francis Group, London: 999-1006.

SANDALCI, M., 1997.

“Asırlardır Sıcaklığını Kaybetmeyen Yapı Malzemesi... Tuğlalar”, **Tombak Antika Kültürü Koleksiyon ve Sanat Dergisi**, Sayı 17: 50-58.

ŞAHİN, G., 2017

Bab-I Seraskeri Hastanesi (İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi) Yapısında Kullanılan Farklı Dönem Tuğlalarının Karakterizasyonu ve Koruma Önerileri. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.

TARKAY, G., 2010.

Bir Erken 20. Yüzyıl Kent Mahallesi İçin Kentsel Yenileşme Konularının Değerlendirilmesi: Kadıköy Yeldeğirmeni, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

TOK, A., 2015.

“İmparatorluğun Son Döneminde İstanbul’da Tuğla Üretimi ve Ticareti (1839 – 1914)”, (Eds.) F. M. Emecen, A. Akyıldız, E. S. Gürkan, **Osmanlı İstanbul’u III III. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri 25-26 Mayıs 2015**, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul: 769 – 779.

ÜRER, H., ALATEPELİ, S. ve ÇAKMAK, O., 2019.

“Smyrna Agorasında Ele Geçen Geç Osmanlı – Erken Cumhuriyet Dönemi Tuğla Buluntuları,” (Eds.) H. Göncü, A. Ersoy, D. S. Akar Tanrıver, **Smyrna / İzmir Kazı ve Araştırmaları III**, Ege Yayınları, İstanbul: 429-448.

YAVUZ, S., 2005.

Haydarpaşa Garı ve Çevresindeki Yapıların Tarihsel Araştırması, Askeri Karakol ve Muhacir Misafirhanesi Yapılarının Yeniden Değerlendirilmesi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

YERGÜN, U., 2002.

Batılılaşma Dönemi Mimarisinde, Yapım Teknolojisindeki Değişim ve Gelişim, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.